









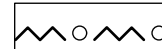





Vorhabenbezogener Bebauungsplan-Entwurf Uhlenhorst 4

Festsetzungen

-  Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
-  MU Urbanes Gebiet
-  VI Zahl der Vollgeschosse, als Höchstmaß
-  GRZ 0,8 Grundflächenzahl, als Höchstmaß
-  Baugrenze
-  Straßenverkehrsfläche
-  Straßenbegrenzungslinie
-  Flächen für Tiefgaragen und ihre Zufahrten
-  z.B. (B) besondere Festsetzungen (siehe § 2)
-  Anpflanzung von Einzelbäumen
-  Anpflanzung von Hecken

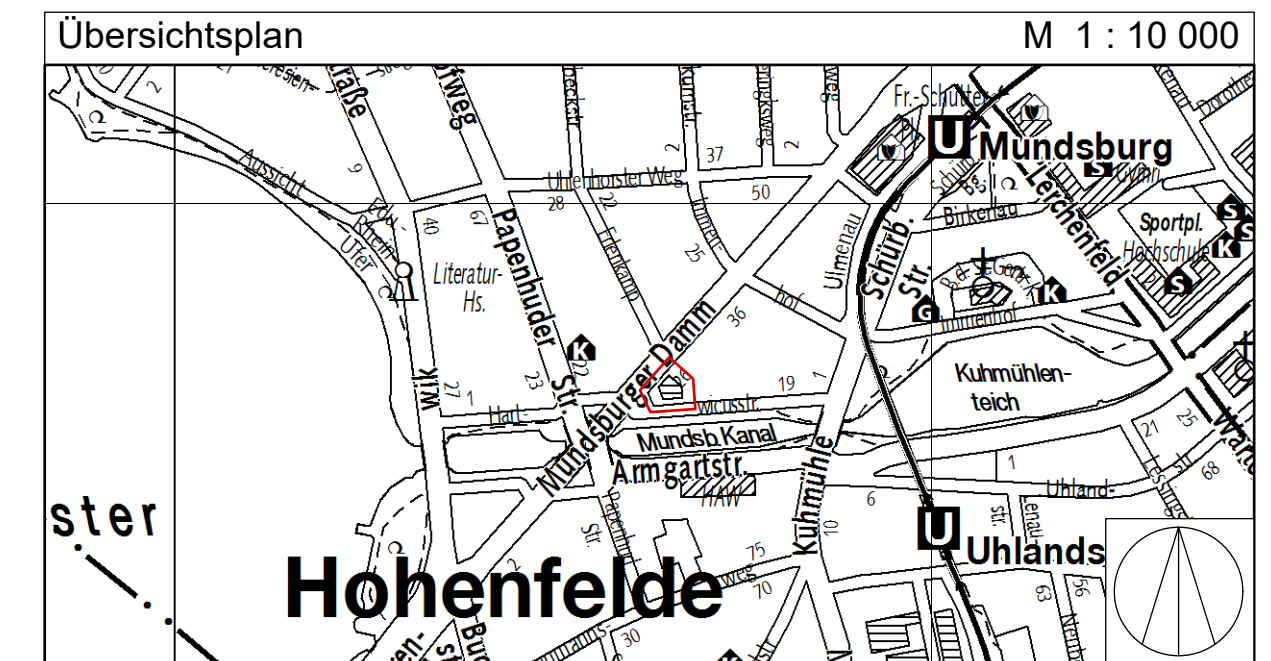
Kennzeichnungen

-  Vorhandene Gebäude
-  Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans
-  Begrenzung der unverbindlichen Vormerkung

Hinweise

Das Plangebiet liegt innerhalb des Risikogebiets Sturmfluthochwasser. Zu diesem Bebauungsplan existieren ein Durchführungsvertrag und ein Vorhaben- und Erschließungsplan. Maßgebend ist die Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176 S. 1, 6).

Längenmaße und Höhenangaben in Metern
Der Kartenausschnitt aus dem Amtlichen Liegenschaftsinformationssystem (ALKIS®) entspricht für den Geltungsbereich des Bebauungsplans dem Stand von März 2023.



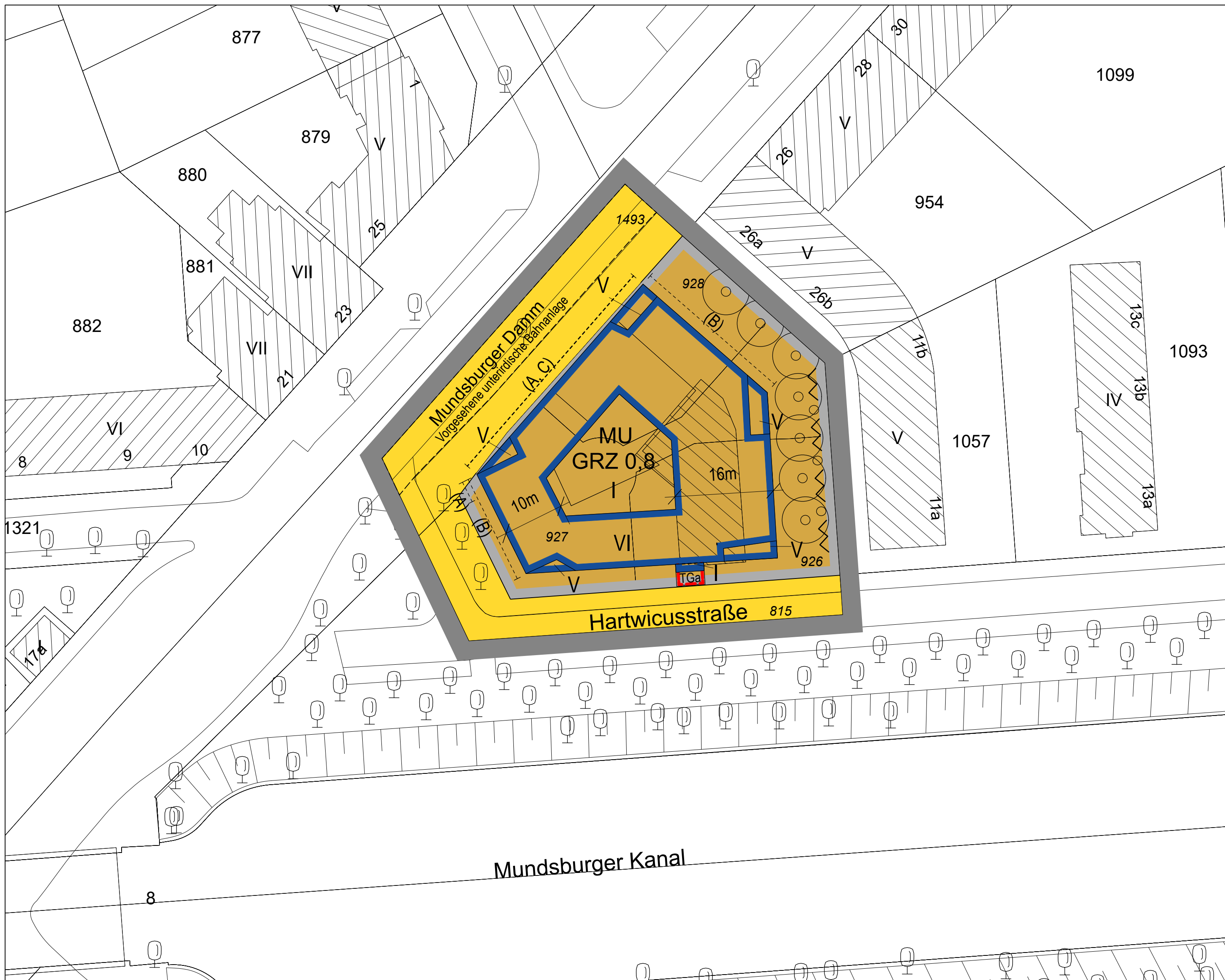
FREIE UND HANSESTADT HAMBURG



Vorhabenbezogener
Bebauungsplan-Entwurf
Uhlenhorst 4 - Mundsburger Damm

Stand: September 2023
Bezirk Hamburg-Nord

Maßstab 1 : 500 (im Original)
Ortsteil 415



Verordnung
über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Uhlenhorst 4

Vom

Auf Grund von § 10 in Verbindung mit § 12 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 20. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 394, S. 1, 28) in Verbindung mit § 3 Absatz 1 und Absatz 3 sowie § 5 Absatz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in der Fassung vom 30. November 1999 (HmbGVBl. S. 271), zuletzt geändert am 9. Februar 2022 (HmbGVBl. S. 104) § 81 Absatz 2a der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 13. Dezember 2023 (HmbGVBl. S. 443, 455), § 4 Absatz 3 Satz 1 des Hamburgischen Gesetzes zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402) zuletzt geändert am 24. Januar 2020 (HmbGVBl. S. 92) in Verbindung mit § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4 des Bundesnaturschutzgesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240), sowie § 1, § 2 Absatz 1 und § 3 der Weiterübertragungsverordnung-Bau vom 8. August 2006 (HmbGVBl. S. 481), zuletzt geändert am 13. Dezember 2023 (HmbGVBl. S. 443, 455),:

§ 1

- (1) Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Uhlenhorst 4 für das Gebiet zwischen Mundsburger Damm und Hartwicusstraße (Bezirk Hamburg Nord, Ortsteil 415) wird festgestellt.

Das Gebiet wird wie folgt begrenzt:

Mundsburger Damm - Hartwicusstraße - Ostgrenze der Flurstücke 926, 927 und 928 der Gemarkung Hohenfelde.

- (2) Das maßgebliche Stück des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und die ihm beigegebene Begründung werden beim Staatsarchiv zu kostenfreier Einsicht für jedermann niedergelegt.

(3) Es wird auf Folgendes hingewiesen:

1. Ein Abdruck des Plans und der Begründung können beim örtlich zuständigen Bezirksamt während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden. Soweit zusätzliche Abdrucke beim Bezirksamt vorhanden sind, können sie gegen Kostenerstattung erworben werden.
2. Wird diese Verordnung nach § 12 Absatz 6 des Baugesetzbuchs aufgehoben, weil das mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugelassene Vorhaben nicht innerhalb der darin nach § 12 Absatz 1 Satz 1 des Baugesetzbuchs bestimmten Frist durchgeführt wurde, oder weil der Träger des Vorhabens ohne Zustimmung nach § 12 Absatz 5 Satz 1 des Baugesetzbuchs gewechselt hat und Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Durchführung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans innerhalb der genannten Frist gefährdet ist, können vom Vorhabenträger keine Ansprüche bei Aufhebung des Plans geltend gemacht werden. Wird diese Verordnung aus anderen als den in Satz 1 genannten Gründen aufgehoben, kann unter den in den §§ 39 bis 42 des Baugesetzbuchs bezeichneten Voraussetzungen Entschädigung verlangt werden. Der Entschädigungsberechtigte kann die Fälligkeit des Anspruchs dadurch herbeiführen, dass er die Leistung der Entschädigung schriftlich bei dem Entschädigungspflichtigen beantragt. Ein Entschädigungsanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von drei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die in den §§ 39 bis 42 des Baugesetzbuchs bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, die Fälligkeit des Anspruchs herbeigeführt wird.
3. Unbeachtlich werden
 - a) eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 bis 3 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
 - b) eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und
 - c) nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit der Bekanntmachung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans schriftlich gegenüber dem örtlich zuständigen Bezirksamt unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

§ 2

Für die Ausführung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gelten nachstehende Vorschriften:

1. Im Rahmen der festgesetzten Nutzungen sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet hat.
2. Im urbanen Gebiet sind die Ausnahmen nach § 6a Abs. 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176 S. 1, 6) unzulässig.
3. Im urbanen Gebiet sind Verkaufsräume und Verkaufsflächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter gerichtet ist, sowie Bordelle und bordellartige Betriebe unzulässig.
4. In dem urbanen Gebiet sind oberhalb der festgesetzten Vollgeschosse weitere Geschosse unzulässig.
5. Dach- und Technikaufbauten mit Ausnahme von Aufzugsüberfahrten müssen mindestens 2 m hinter der Gebäudekante - gemessen von der Innenkante der Attika - oder in ihrer Höhe unterhalb einer Attika zurückbleiben. Über die festgesetzte Gebäudehöhe hinaus sind Dach- und Technikaufbauten bis zu einer Höhe von 2 m zulässig. Die Flächen für Belichtung, Be- und Entlüftung sowie technische Anlagen und Dachterrassen dürfen 40 von Hundert (v.H.) der Dachfläche nicht überschreiten.
6. In dem urbanen Gebiet sind Stellplätze nur in der Tiefgarage zulässig.
7. Eine Tiefgarage ist nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.
8. In dem urbanen Gebiet sind an der mit „(A)“ bezeichneten Gebäudeseite die Wohn- und Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite zu orientieren. Für Eckwohnungen, die keine lärmabgewandte Seite besitzen, können Ausnahmen von Satz 1 zugelassen werden. In diesem Fall sind bei lärmzugewandten Wohn- und Schlafräumen vor den Fenstern bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen, wenn ein Pegel von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten wird.
9. In dem urbanen Gebiet sind bei den mit „(B)“ bezeichneten Fassaden durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. besondere Fensterkonstruktionen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in den

Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird.

10. In dem urbanen Gebiet ist bei der mit „(C)“ bezeichneten Fassade die Fassadenausgestaltung, mit Ausnahme von Fenstern und Türen, ab einer Höhe von 25 cm über dem Schnittpunkt der Außenfassade mit dem Gelände bis einschließlich zum 2. Obergeschoss mit schallabsorbierenden Materialien (Schallabsorptionsgrad $\alpha \approx 0,5$ oberhalb von 250Hz) vorzunehmen, sofern die Schallreflexion nicht durch andere geeignete bauliche oder technische Lösungen in gleichem Ausmaß gemindert wird.
11. In dem urbanen Gebiet ist oberhalb der Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage ein Vordach anzuordnen. Dieses muss Abmessungen von mindestens 4,50 m * 1,00 m aufweisen und unterseitig schallabsorbierend ausgeführt werden.
12. In dem urbanen Gebiet sind die Dachflächen als Flachdächer herzustellen. Die Dachfläche ist auf 60 von Hundert (v.H.) der Fläche mit Stauden und kleinwüchsigen Gehölzen intensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Dabei ist eine durchwurzelbare Substratstärke von mindestens 35 cm herzustellen. Ausgenommen hiervon sind Flächen für technische Dachaufbauten sowie Flächen, die dem Brandschutz, der Belichtung und der Be- und Entlüftung oder die als Dachterrasse dienen. Es sind jedoch mindestens 60 v.H. der Dachflächen eines Gebäudes zu begrünen.
13. Für festgesetzte Baumanpflanzungen sind auf den Flurstücken 926, 927 und 928 der Gemarkung Hohenfelde insgesamt 7 standortgerechte, einheimische Bäume zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Groß- bis kleinkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 20 cm in 1 m Höhe über dem Erdboden aufweisen. Je Baum ist eine offene Vegetationsfläche oder versickerungsfähige Baumscheibe von mindestens 12 m² vorzusehen.
14. Für festgesetzte Heckenanpflanzungen ist auf den Flurstücken 926 und 927 der Gemarkung Hohenfelde eine mindestens 30 m lange Hecke mit einheimischen Laubgehölzen zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Für Heckenpflanzungen sind mindestens 3 x verpflanzte Heckenpflanzen mit Ballen, Pflanzgröße mindestens 150 cm, mit mindestens 3 Pflanzen je Meter zu verwenden.
15. Für die nach der Planzeichnung anzupflanzenden Bäume und Hecken sind bei Abgang Ersatzpflanzungen mit derselben Art vorzunehmen. Dafür sind standortgerechte, einheimische Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, zu verwenden. Sträucher und Heckenpflanzen sind mit einer Pflanzhöhe von mindestens 150 cm zu pflanzen. Es ist je 1,5 m² Vegetationsfläche ein

Strauch zu verwenden. Für 1 Meter Hecke sind 3 Pflanzen zu verwenden.

16. Auf den privaten Grundstücksflächen sind Geh- und Fahrwege, ebenerdige Fahrradstellplatzflächen sowie Terrassen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen auf zu begrünenden Flächen sind in vegetationsfähigem Aufbau (zum Beispiel Schotterrasen, Rasengittersteine, Drainpflaster) herzustellen.
17. Das auf dem Grundstück anfallende Niederschlagswasser ist zu versickern, sofern es nicht gesammelt und genutzt wird. Sollte im Einzelfall eine Versickerung unmöglich sein, kann ausnahmsweise eine Einleitung des nicht abführbaren Niederschlagswassers nach Maßgabe der zuständigen Stelle in ein Siel zugelassen werden.
18. Bauliche oder technische Maßnahmen, die zu einer dauerhaften Absenkung des vegetationsverfügbaren Grundwasserspiegels führen, sind unzulässig. Die Entwässerung von Kasematten (Licht- und Lüftungsschächte unter Gelände) ist nur in einem geschlossenen Leitungssystem zulässig.
19. Außenleuchten sind zum Schutz von wildlebenden Tierarten ausschließlich mit Leuchtmitteln mit warmweißer Farbtemperatur, maximal 3000 Kelvin zulässig. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten geschlossen auszuführen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60 °C nicht überschreiten. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen sowie auf angrenzende Wasserflächen, Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig. Die Lichtquellen sind zeitlich und in ihrer Anzahl auf das für die Beleuchtung absolut notwendige Maß zu beschränken.
20. In dem urbanen Gebiet sind zur Vermeidung des Vogelschlags gläserne Balkonbrüstungen, Fenster und Fassadenteile, sofern der verglaste Anteil einer Fassade eines Gebäudes mehr als 75 von Hundert beträgt oder die Glasscheiben größer als 6 m² sind, durch wirksame Maßnahmen so auszubilden, dass sie für Vögel wahrnehmbar sind. Diese Festsetzung gilt für Glasflächen, die zur Wandse-Landschaftsachse ausgerichtet und sich in unmittelbarer Umgebung zu Gehölzen und Gewässern befinden. Satz 1 gilt nicht für Schaufenster im Erdgeschoss.

§ 3

Für das Plangebiet werden die bisher bestehenden Bebauungspläne aufgehoben.

Hamburg, den.....

Das Bezirksamt Hamburg Nord

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG



Vorhabenbezogener Bebauungsplan

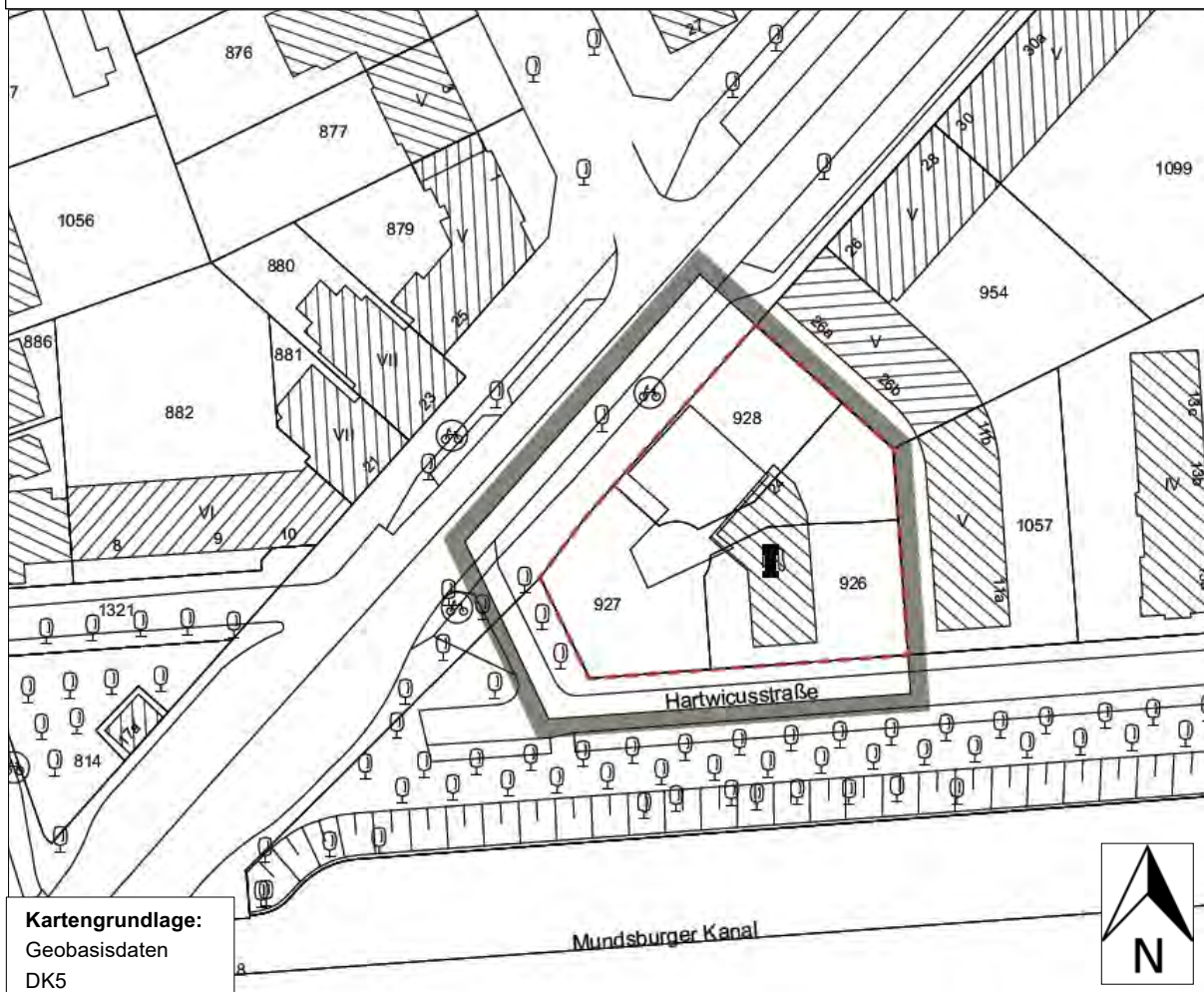
Uhlenhorst 4 Begründung

Bezirk Hamburg-Nord

Ortsteil 415

Übersichtsplan

ohne Maßstab



Verfahrensstand: Beteiligung Steka nach öffentlicher Auslegung– Stand: 20.03.2024

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass der Planung	4
2. Grundlage und Verfahrensablauf	6
3. Planerische Rahmenbedingungen	7
3.1 Raumordnung und Landesplanung	7
3.1.1 Flächennutzungsplan.....	7
3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz	7
3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen	7
3.2.1 Bestehende Bebauungspläne.....	7
3.2.2 Denkmalschutz/ Erhaltungsverordnung.....	8
3.2.3 Altlastenverdächtige Flächen.....	8
3.2.4 Kampfmittelverdacht	8
3.2.5 Schutzgebiete	8
3.2.6 Wasser/ Hochwasserschutz	9
3.2.7 Baumschutz	9
3.2.8 Artenschutz.....	9
3.2.9 Bindung an Vorhaben- und Erschließungsplan und Durchführungsvertrag	9
3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen	10
3.3.1 Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne	10
3.3.1.1 Magistralenuntersuchung „Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“	10
3.3.1.2 Hamburger Maß.....	10
3.3.1.3 Wohnungspolitische Verordnungen	11
3.3.1.4 Bezirkliches Wohnungsbauprogramm	11
3.3.2 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten.....	12
3.3.2.1 Lärmtechnische Untersuchung	12
3.3.2.2 Luftschadstoffuntersuchung.....	12
3.3.2.3 Umwelttechnische Erkundung	12
3.3.2.4 Baumgutachten.....	12
3.3.2.5 Artenschutzfachliche Untersuchung	12
3.3.2.6 Verschattungsgutachten und Tageslichtuntersuchung.....	12
3.3.2.7 Mobilitätskonzept.....	13
3.3.2.8 Entwässerungskonzept.....	13
3.3.2.9 Energieversorgungskonzept	13
3.4 Angaben zum Bestand	13
4. Umweltbericht	16
5. Planinhalt und Abwägung	17
5.1 Urbanes Gebiet.....	17
5.1.1 Beschreibung des Vorhabens.....	17
5.1.2 Art der baulichen Nutzung	23
5.1.3 Maß der baulichen Nutzung.....	25
5.1.4 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen	30
5.1.5 Verschattungsgutachten und Tageslichtuntersuchung.....	31
5.2 Verkehr	51

5.2.1	Öffentliche Verkehrsflächen.....	51
5.2.2	Ruhender Verkehr/ Tiefgarage	52
5.2.3	Fahrradmobilität.....	53
5.2.4	Weitere Mobilitätsangebote zur Unterstützung der Verkehrswende.....	53
5.2.5	Anlieferung.....	53
5.2.6	Abfallentsorgung.....	54
5.3	Technischer Umweltschutz.....	55
5.3.1	Lärmimmissionen.....	55
5.3.2	Bodenschutz.....	61
5.3.3	Luftschadstoffuntersuchung.....	62
5.4	Wasser.....	63
5.4.1	Oberflächenentwässerung.....	63
5.4.2	Schmutzwasserentwässerung.....	65
5.5	Energieversorgung und Ressourcenschutz.....	65
5.6	Berücksichtigung nachbarschaftlicher Belange.....	66
5.7	Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege	67
5.7.1	Baumschutz.....	67
5.7.2	Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen	68
5.7.3	Artenschutz.....	71
5.7.4	Naturschutzfachliche Gesamtbetrachtung.....	74
5.8	Klimaschutz und Klimafolgenanpassung.....	77
5.9	Abwägungsergebnis	78
5.10	Nachrichtliche Übernahmen	79
5.11	Kennzeichnungen	79
5.12	Vormerkungen	80
6.	Maßnahmen zur Verwirklichung.....	80
7.	Aufhebung bestehender Pläne	80
8.	Flächen- und Kostenangaben.....	80

1. Anlass der Planung

Für die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) wird in den nächsten Jahren mit einem andauernden Anstieg der absoluten Bevölkerungszahl gerechnet. Gleichzeitig begründen der steigende Wohnflächenbedarf pro Person sowie die wachsende Anzahl an 1-Personen-Haushalten eine kontinuierliche Nachfrage nach neuen, vielfältigen Wohnraumangeboten insbesondere in zentralen, gut an den ÖPNV angeschlossenen Lagen. Vor diesem Hintergrund spielt die Bereitstellung von zusätzlichen Wohneinheiten eine wichtige Rolle für eine vorausschauende und nachhaltige Stadtentwicklung in der Hansestadt. Mit dem „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ streben der Senat und die Bezirksämter an, jährlich mindestens 10.000 Wohnungen innerhalb des Stadtgebiets zu genehmigen. Auf den Bezirk Hamburg-Nord entfallen davon 1.200 Wohneinheiten, die im Jahresdurchschnitt genehmigt werden sollen.

Aufgrund der großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates stellt die Innenentwicklung ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauf Flächen dar. Der Bezirk Hamburg-Nord ist der flächenmäßig zweitkleinste Bezirk der Hansestadt und kann aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen kaum mehr verfügbare Flächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung. Angesichts dessen nehmen punktuelle Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden. Der Bezirk folgt diesbezüglich dem Leitgedanken „Innen- vor Außenentwicklung“, den auch der Bundesgesetzgeber vorsieht.

Um in einem hochverdichteten Stadtraum wie Hamburg Innenentwicklungspotenziale zu identifizieren, wurden insbesondere die Magistralen (Hauptverkehrsstraßen) in den Fokus genommen. Auch der Bezirk Hamburg-Nord hat 2017/2018 die sog. „Magistrale-Nord“, die sich vom Mundsburger Damm über die Hamburger Straße erstreckt, stadträumlich untersuchen lassen. Mit dem „Magistralengutachten“ wurden Ideen gesucht, wie die Transformation der heutigen Hauptverkehrsstraße in einen lebendigen, öffentlichen und für alle Gruppen nutzbaren Stadtraum erfolgen kann. Betrachtet wurden die Hauptverkehrsstraße, das angrenzende städtebauliche Umfeld sowie eventuelle Potenzialflächen für eine Nachverdichtung. Das erarbeitete Leitbild legt zur Steuerung einer nachhaltigen Weiterentwicklung dieses Stadtraumes abschnittsbezogen grundsätzliche Entwicklungsziele, Handlungsspielregeln und ihre Verknüpfungspunkte fest.

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Uhlenhorst 4 wird nun ein Grundstück an dieser Magistrale (Mundsburger Damm) überplant. Ziel ist es, entsprechend den bezirks- und landespolitischen Entwicklungszielen eine standortangemessene, qualitativ hochwertige Nachverdichtung zu ermöglichen. Das Vorhabengebiet umfasst ein nahezu vollständig versiegeltes Grundstück mit drei zusammenhängenden Flurstücken (Nr. 926, 927, 928 der Gemarkung Hohenfelde) zwischen der Magistrale und der bedeutenden Wandse - Landschaftsachse. Die ehemals dort bestehende Tankstelle, zu der auch eine Waschanlage gehörte, wurde aufgegeben.

Der derzeit gültige Durchführungsplan D22 von 1952 weist im Vorhabengebiet eine eingeschossige Ladennutzung aus. Dies entspricht nicht mehr den Entwicklungszielen für diesen Stadtraum. Die Tankstellennutzung hat darüber hinaus bisher zu einer Gewerbelärmbelastung und einem Verkehrsaufkommen geführt, was aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zum wichtigen stadträumlichen Knotenpunkt von Landschaftsachse und Magistrale nicht mehr gewünscht ist. Angesichts seiner generell zentralen Lage, den direkt angrenzenden Velorouten 5 und 6 sowie der zukünftig verlaufenden Schnellbahnlinie U5 bestehen besonders gute Voraussetzungen zur Umsetzung der Mobilitätswende. Zukünftig sind es nur noch fünf Minuten Fahrtzeit in die Hamburger Innenstadt. Damit ist der Standort für die Wohnraumschaffung in besonderem Maße prädestiniert.

Um die passende städtebauliche Kubatur und ein hochwertiges Nutzungskonzept zu finden, wurden im Rahmen eines städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachtens 2019/2020 im Vorfeld zum Bebauungsplanverfahren unterschiedliche Vorentwürfe für das Grundstück entwickelt. Im Fokus stand dabei die besondere stadträumliche Bedeutung des Vorhabengrundstücks mit den vielschichtigen Anforderungen als Trittstein an der Magistrale sowie den Herausforderungen im Hinblick auf eine Fassung des Kreuzungspunktes. Insgesamt wurden sieben Architekturbüros aus dem Bundesgebiet an dem Verfahren beteiligt und deren Konzepte von einer interdisziplinär besetzten Jury unter Beteiligung des Oberbaudirektors, des Bezirksamts Hamburg-Nord sowie der Bezirkspolitik ausgewertet und beurteilt. Hieraus ist das vorliegende Planungskonzept einstimmig zur Umsetzung ausgewählt worden, weil es sich nach Einschätzung der Jury mit einer großen Selbstverständlichkeit in das städtebauliche Umfeld einfügt, die gewünschten stadtentwicklungspolitischen Ziele abbildet, nachbarschaftliche Interessen gewahrt werden und der präzise gesetzte Baukörper nicht nur den öffentlichen Vorplatz sondern auch den Uferstreifen entlang der Landschaftsachse angemessen beleben kann.

Der Entwurf des Vorhabenplans sieht dementsprechend ein sechsgeschossiges, gemischt genutztes Gebäude vorwiegend für das Wohnen und erdgeschossige Gewerbe- und Gastronomienutzungen vor. Der Baukörper stellt in Höhe und gestalterischer Ausprägung einen Bezug zu den gründerzeitlichen Kopfbauten der umgebenden Straßen her, sodass das stadträumliche Ensemble in idealer Weise ergänzt wird. Das Konzept erreicht eine Bruttogeschossfläche von rund 7.300 m² und 163 Wohneinheiten, von denen 49 Einheiten - dies entspricht 30 % - als geförderte Wohneinheiten für Studierende und Auszubildende gemäß der Förderregularien der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (IFB) errichtet werden. Die weiteren Einheiten sollen als citynahe kompakte Wohnungen, überwiegend in Form von 1-Zimmer-Apartments, genutzt werden.

Wichtige Einflussgröße bei der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum gemäß § 1 Abs. 5 und Abs. 6 Nr. 2 Baugesetzbuch (BauGB) ist in diesem Zusammenhang der demografische Wandel. Dieser impliziert den Trend zu kleineren Wohneinheiten. Laut statistischem Bundesamt sollen 1- und 2-Personenhaushalte in Deutschland bis 2035 80% der Haushalte stellen. Die dadurch ausgelöste Nachfrage an kleinen Wohnungen kann im Bestand derzeit nicht gedeckt werden. Das Planungskonzept leistet dahingehend nicht nur einen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs, sondern gewährleistet durch die Innenentwicklung einer zuvor untergenutzten Fläche die Auslastung und Kosteneffizienz öffentlicher Infrastrukturen. Das kompakte Baukonzept entspricht den Anforderungen an flächeneffizientes Bauen im Sinne von § 1 Abs. 5 BauGB und trägt zudem im Rahmen der Nachverdichtung zur Erreichung der Klimaschutzziele bei, da bei höherer Bevölkerungsdichte der CO₂ Ausstoß pro Kopf entsprechend geringer ist

und zusätzliche klimaschädliche sog. „Lock-In-Effekte“ (z.B. durch größere Wohnfläche, Angewiesenheit auf einen privaten Pkw) vermieden werden.

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Uhlenhorst 4 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung dieses Wohn- und Geschäftshauses geschaffen. Die Fläche weist aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe zu Dienstleistungs-, Naherholungs-, Gastronomie- und Einzelhandelsangeboten sowie einen guten Anschluss an das Schnellbahn- und Veloroutennetz eine hohe Lagegunst auf. Angesichts des übergeordneten stadtentwicklungspolitischen Senatsziels von „Mehr Stadt in der Stadt“ zur Entwicklung urbaner Qualitäten und der Leitlinien zur verträglichen Nachverdichtung im Rahmen des „Hamburger Maß“ besteht gleichzeitig ein besonderes städtebauliches Interesse an der Umsetzung dieser Innenentwicklung.

2. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 20. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 394, S. 1, 28). Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt: Mundsburger Damm – Hartwicusstraße – Ostgrenze der Flurstücke 926, 927 und 928 der Gemarkung Hohenfelde (Bezirk Hamburg-Nord, Ortsteil 415).

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N 2/21 vom 11. Februar 2021 (Amtl. Anzeiger Nr. 16, S. 286) eingeleitet. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung hat nach der Bekanntmachung vom 01. September 2020 (Amtl. Anz. Nr. 77, S. 1678) im Zeitraum vom 18. September 2020 bis 16. Oktober 2020 durch öffentlichen Aushang stattgefunden. Die öffentliche Auslegung des Plans hat nach der Bekanntmachung vom 17.10.2023 (Amtl. Anz. Nr. 81 S. 1572) in der Zeit vom 01.11.2023 bis einschließlich 01.12.2023 stattgefunden.

Der Bebauungsplan wird als „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ gemäß § 13a BauGB aufgestellt. Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren liegen vor, da das Plangebiet innerhalb des bestehenden Siedlungszusammenhangs verortet ist. Als „Maßnahme der Innenentwicklung“ werden die Voraussetzungen für die Bebaubarkeit eines untergenutzten Grundstückes entlang der Magistrale hergestellt und weniger als 20.000 m² Grundfläche festgesetzt. Des Weiteren liegen nach Prüfung der Sachlage keine Anhaltspunkte dafür vor, dass bei der Bebauungsplanung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind. Schutzgüter nach § 1 Abs. 6 Nr. 7b) BauGB werden ebenfalls nicht beeinträchtigt. Ergänzende Erläuterungen finden sich in Kapitel 4.

Das Planverfahren ist vor dem Inkrafttreten der Änderung des BauGB (16. Juli 2021) förmlich eingeleitet sowie die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Absatz 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Absatz 1 BauGB vor dem 16. Juli 2021 durchgeführt worden, sodass nach § 233 Absatz 1 BauGB noch die bis dahin geltenden Vorschriften des BauGB anzuwenden sind.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Raumordnung und Landesplanung

3.1.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) stellt das Plangebiet als Wohnbaufläche dar. Der Mundsburger Damm ist als sonstige Hauptverkehrsstraße hervorgehoben. Parallel zum Mundsburger Damm ist eine Trasse für eine Schnellbahn dargestellt. Der Mundsburger Kanal ist als Wasserfläche und der Uferbereich des Kanals als Grünfläche dargestellt.

Der Bebauungsplan kann aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt werden.

3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für das Plangebiet das Milieu „Etagenwohnen“ mit der überlagernden Darstellung der milieübergreifenden Funktionen „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“, „Landschaftsachse“ sowie „Entwickeln des Landschaftsbildes“ dar. Der Mundsburger Kanal ist als Wasserfläche und der Uferbereich des Kanals als Grünfläche dargestellt.

In der Fachkarte zum Arten- und Biotopschutz ist das Plangebiet dem Biotopentwicklungsraum „Städtisch geprägte Bereiche“ zugeordnet.

Der Bebauungsplan kann aus den Darstellungen des Landschaftsprogramms entwickelt werden. Es sind keine Änderungen oder Berichtigungen des Landschaftsprogramms erforderlich.

3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen

3.2.1 Bestehende Bebauungspläne

Für das Plangebiet gilt der Durchführungsplan D22 vom 08. Juli 1952 (HmbGVBl. S. 393), der für den überplanten Bereich eine Fläche für Läden mit einem zulässigen Vollgeschoss festsetzt. Die Ladenfläche wird im Nordwesten durch eine neu ausgewiesene Straßenfläche begrenzt, im Osten bildet die Abgrenzung einen Bogen in etwa 20 m Entfernung zum Zufahrtsweg, im Süden verläuft sie entlang der aufgehobenen Baulinie in 3,5 m Abstand zur Straßenfläche und im Südwesten in 7 m Abstand zur Straßenfläche. Für die östlich angrenzende heutige Bestandsbebauung wird eine Baulinie mit etwa 5,0 m Abstand zur Grundstücksgrenze und ein Baufeld für Wohnen mit vier Geschossen festgesetzt.

Auf der anderen Straßenseite des Mundsburger Damms gilt der Baustufenplan Barmbek-Süd-Uhlenhorst (von 1954). Dieser sieht hier eine 4-geschossige Wohnbebauung vor. Dies bildet allerdings entlang der Magistrale nicht den baulichen Bestand ab. Hier stehen in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet Gebäude mit mindestens fünf - sofern das Souterrain hinzugezählt wird - auch sechs Vollgeschossen und zusätzlichen Dachgeschossen - teilweise im gründerzeitlichem Baustil mit entsprechend höheren Deckenhöhen. Direkt im Westen schließt sich die stadträumlich bedeutende Kreuzung von Magistrale und Landschaftsachse an. Das Plangebiet „Uhlenhorst 4“ bildet die nordöstliche „Ecke“ dieser Platzsituation. Südlich wird dieser Raum eingefasst vom Bebauungsplan

Hohenfelde 1 (von 1976), der hier allgemeine Wohngebiete (WA), Baulinien mit einer geschlossenen Bauweise sowie eine zwingende 6-Geschossigkeit vorsieht. Für die nordwestliche Raumkante setzt der Bebauungsplan Uhlenhorst 5 (von 1977) ebenfalls ein allgemeines Wohngebiet und eine geschlossene Bauweise mit einer 5-Geschossigkeit fest. Direkt angrenzend ist darüber hinaus zusätzlich ein zwingendes Staffelgeschoss vorgesehen.

3.2.2 Denkmalschutz/ Erhaltungsverordnung

Es befinden sich innerhalb des Plangebiets keine Denkmäler. Im Umfeld des Plangebiets sind allerdings die Kulturdenkmäler Mundsburger Brücke (KD-ID: 21694), Bahnhof Mundsburg (KD-ID: 22147) und das Ensemble rund um den Mundsburger Kanal (KD-ID: 22148 – Wasserfläche; Ufereinfassung; Grünanlage) sowie die historische Wohnbebauung entlang der Papenhuder Straße verortet.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Geltungsbereichs der städtebaulichen Erhaltungsverordnung Birkenau von 2016. Diese legt fest, dass zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets der Rückbau, die Änderung, die Nutzungsänderung sowie die Errichtung von baulichen Anlagen genehmigungspflichtig sind.

Die Aufstellung der Erhaltungsverordnung beruht vor allem auf der hier vorhandenen Ortsbildprägenden Architektur des Wiederaufbaus der 1950er Jahre mit prägnanten Backsteinfassaden. Eine Genehmigung zur Errichtung der baulichen Anlage darf - entsprechend dem Wortlaut der Verordnung - nur versagt werden, wenn die städtebauliche Gestalt des Gebiets durch die beabsichtigte bauliche Anlage beeinträchtigt wird.

Im Planungsgebiet befindet sich kein eingetragenes Bodendenkmal. Dementsprechend ist jeder Bodeneingriff dort, von Seiten der Bodendenkmalpflege, nicht genehmigungspflichtig. Dennoch kann überall im Boden ein unbekanntes Bodendenkmal liegen, daher gilt außerhalb von eingetragenen Bodendenkmälern § 17 des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes vom 5. April 2013 entsprechend.

3.2.3 Altlastenverdächtige Flächen

Aufgrund der ehemaligen Nutzung des Plangebiets als Tankstelle, ist die Fläche des Plangebiets im Altlastenhinweiskataster der Freien und Hansestadt Hamburg, als altlastenverdächtige Fläche unter der Erfassungsnummer 6636-222/00 registriert. Weitere Informationen dazu finden sich im Kapitel 5.3.2.

3.2.4 Kampfmittelverdacht

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist im Kampfmittelbelastungskataster als Fläche mit Kampfmittelverdacht ausgewiesen. Es besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen. Baumaßnahmen sind im Einzelnen bei dem Kampfmittelräumdienst abzufragen. Vor Baubeginn sind Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst notwendig oder Bauarbeiten sind entsprechend fachlich zu begleiten.

3.2.5 Schutzgebiete

Gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile oder Schutzgebiete sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Im Plangebiet befinden sich keine nach § 30 Absatz 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240) bzw. nach § 14 Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des

Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402), zuletzt geändert am 24. Januar 2020 (HmbGVBl. S. 92) gesetzlich geschützten Biotope.

3.2.6 Wasser/ Hochwasserschutz

Das Plangebiet liegt innerhalb des gemäß EU-Richtlinie zum Hochwasserrisikomanagement (HWRM-RL) festgelegten Risikogebietes im tidebeeinflussten Bereich (Sturmfluthochwasser). Maßgeblich ist die Hochwasserrisikokarte L (low) - Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit (Extremereignis - St. Pauli 7,30 m NHN und gleichzeitiges Versagen aller Hochwasserschutzanlagen). Von einer Betroffenheit ist nur bei einem sehr seltenen Extremereignis auszugehen, bei dem zudem die Wirkung aller Hochwasserschutzanlagen außer Acht gelassen wird.

Das Plangebiet ist diesbezüglich nicht Teil eines ausgewiesenen Überschwemmungsgebietes.

3.2.7 Baumschutz

Für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gilt die Hamburgische Baumschutzverordnung (BaumschutzVO) vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81, 126).

3.2.8 Artenschutz

Für den Bebauungsplan sind bei der Umsetzung von Vorhaben die Vorschriften für die nach europäischem Recht besonders und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten entsprechend § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes zu beachten.

3.2.9 Bindung an Vorhaben- und Erschließungsplan und Durchführungsvertrag

Der Bebauungsplan wird als vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB aufgestellt. Das Vorhabengebiet umfasst die privaten Flurstücke 926, 927 und 928 der Gemarkung Hohenfelde, auf denen das Vorhaben umgesetzt wird. Bei den Flurstücken 815 und 1493 handelt es sich um öffentliche Verkehrsflächen, auf denen zum Vorhaben gehörige Erschließungsmaßnahmen umgesetzt werden. Diese verbleiben in öffentlicher Hand.

Zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Uhlenhorst 4 wird ein Durchführungsvertrag geschlossen, in dem sich die Vorhabenträgerin verpflichtet, das Vorhaben innerhalb einer bestimmten Frist umzusetzen. Der Vertrag beinhaltet Regelungen zu Anteilen geförderten Wohnens, zur Nutzung des Erdgeschosses sowie zu besonderen Angeboten zur Unterstützung der Mobilitätswende. Er regelt zudem die Ausführung und Gestaltung des Vorhabens, die qualitativ hochwertige Gestaltung der begrünten Dach- und Außenanlagen, die Anpflanzung von standortangepassten Bäumen und Hecken sowie die Erschließung des Grundstücks. Gegenstand des Vertrags ist zudem die Übernahme der mit der Erschließung verbundenen Kosten sowie die Übernahme sämtlicher Planungskosten durch die Vorhabenträgerin.

Zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Uhlenhorst 4 existiert ein Vorhaben- und Erschließungsplan. Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Flankierend zum Durchführungsvertrag werden Regelungen zu Maßnahmen, zur Herstellung der Erschließungsanlagen und der Umgestaltung der Nebenflächen sowie deren Kostentragung in einem separaten

Erschließungsvertrag vereinbart. Beide Verträge werden in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang unterzeichnet.

3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen

3.3.1 Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne

3.3.1.1 Magistralenuntersuchung „Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“

Das Plangebiet liegt innerhalb des Untersuchungsgebietes der gutachterlichen Untersuchung der Magistrale „Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“. Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen im Einklang mit den Handlungsleitlinien der Untersuchung.

Das Leitbild zeigt unter dem Motto „Magistrale als Stadtraum für alle“ auf, wie die Verkehrsflächen zugunsten einer qualitativen Aufwertung des öffentlichen Raums umgestaltet werden können. Gleichzeitig wurde untersucht, wo Nachverdichtungspotenziale für eine bessere städtebauliche Fassung der Magistrale bestehen und wo eine Qualifizierung des Stadtraums zugunsten urbaner, gemischt genutzter Quartiere stattfinden kann. Das Plangebiet zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Uhlenhorst 4“ liegt im „Abschnitt 1: Schwanenwik – Winterhuder Weg“ im unteren Bereich der Magistrale. Das Konzept sieht hier eine Nachverdichtung sowie die Ausbildung einer Raumkante zur Betonung der Kreuzung zwischen Magistrale und Landschaftsachse vor. Bei dem im Rahmen des Gutachterverfahrens ausgewählten städtebaulichen Konzepts für das Wohn- und Geschäftshaus handelt es sich also um den passenden Stadtbaustein für eine vertiefende Weiterentwicklung dieses Leitbilds.

3.3.1.2 Hamburger Maß

Bei der Planaufstellung ist der stadtweite Programmplan „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) zu beachten. Hamburg ist eine attraktive, wachsende Stadt, in der viele Menschen leben möchten. Aufgabe des Senats und der Bezirke ist es, dieses Wachstum verantwortungsvoll zu gestalten und eine gute und gerechte Balance für die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen an die endliche Ressource „Fläche“ zu finden.

Durch die Leitlinie werden angemessene städtebauliche Lösungen sowie bei Innenentwicklung und Nachverdichtung eine verträgliche Dichte und Höhe vorgegeben. In der Bauleitplanung sollen diesbezüglich die Orientierungswerte im Hinblick auf Grund- und Geschossflächenzahlen i.S. des § 17 BauNVO möglichst ausgenutzt werden. Darüber hinaus soll jeweils geprüft werden, ob auch eine Überschreitung aus städtebaulichen Gründen vertretbar ist. Zudem ist wegen einer flexibleren Nutzungsdurchmischung und höheren urbanen Dichten verstärkt die Festsetzung der Gebietskategorie „Urbane Gebiete“ (MU) zu prüfen. Insbesondere bei Ergänzungen/ Neustrukturierungen von 1950er/60er/70er-Jahre-Siedlungen, Planungen entlang der Magistralen und im Einzugsradius von Schnellbahnhaltestellen sollen künftig angemessene Dichten und städtebaulich effiziente Gebäudetypologien zur Senkung der Flächeninanspruchnahme realisiert werden. Dies entspricht ebenfalls dem stadtentwicklungspolitischen Ziel „Mehr Stadt in der Stadt“.

Die innerhalb des Plangebiets angestrebten städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Ziele berücksichtigen dementsprechend die vorgenannten Programmpläne und Leitziele der BSW.

3.3.1.3 Wohnungspolitische Verordnungen

Mit dem Vertrag für Hamburg hat der Senat das politische Ziel vorgegeben, jährlich mindestens 10.000 Wohneinheiten zu realisieren. Aufgrund der großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit stellt die Innenentwicklung ein wichtiges Instrument zur Bereitstellung von Neubauf Flächen dar. Es ist das erklärte städtebauliche Ziel der FHH, an gut erschlossenen und in das ÖPNV-Netz integrierten Standorten Maßnahmen der baulichen Innenentwicklung zu fördern, d.h. bislang gering ausgenutzte Liegenschaften einer verdichteten Bebauung zuzuführen. Angesichts der weiterhin dringend benötigten Flächen für Wohnungsbau stehen unter dem Gesichtspunkt einer Schonung der Freiräume im unbebauten Außenbereich bereits erschlossene Flächen im baulichen Zusammenhang weiterhin im Fokus. Der Bundesgesetzgeber hat dazu 2013 das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts erlassen, das im Baugesetzbuch (BauGB) umgesetzt wurde.

In Hamburg ist die Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet (vgl. Kappungsgrenzenverordnung, HmbGVBl. 2018, S. 215). Die Mietpreisbegrenzungsverordnung vom 23.06.2020 (HmbGVBl. 2020, 341) stellt befristet bis 2025 fest, dass die FHH als ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 556d Absatz 2 BGB zu definieren ist. Eine Änderung dieser Situation ist dementsprechend kurz- bis mittelfristig nicht absehbar. Statistiken zeigen, dass in den nächsten Jahren mit einem weiteren Anstieg der absoluten Bevölkerungszahl/ Haushaltzahl zu rechnen ist. Zudem steigt die Wohnflächeninanspruchnahme pro Kopf, bei gleichzeitig – im Zuge des demografischen Wandels - immer kleiner werdenden Haushaltstypologien (mehrheitlich Singlehaushalte). Angesichts dessen spielt die Bereitstellung von zusätzlichen Wohneinheiten insbesondere in den sehr stark nachgefragten kompakten Wohnungsmarktsegmenten eine wichtige Rolle.

Im Vorhabengebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Uhlenhorst 4 entstehen 163 zusätzliche Wohneinheiten für 1-Personenhaushalte - 30 % davon im geförderten Wohnungsbau für Studierende und Auszubildende. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Bereitstellung von Wohnraum im Stadtteil Uhlenhorst und im Bezirk Hamburg-Nord geleistet. Diese Angebote sind im Bestand vielfach nicht vorhanden, was nicht selten eine Fehlbelegung bestehender Mehrpersonen- bzw. Mehrzimmerwohnungen begründet. Kompakte Wohnformen mit hoher Ressourcen- und Flächeneffizienz in zentralen und gut an den ÖPNV angeschlossenen Lagen stellen einen geeigneten Angebotsbaustein dar.

3.3.1.4 Bezirkliches Wohnungsbauprogramm

Im „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ vom 4. Juli 2011 und der Fortschreibung vom 08. September 2016 und vom 16. November 2021 wurde zwischen den Bezirken und dem Senat neben der Festlegung von Zielzahlen für die durchschnittlichen jährlichen Wohnungsbaugenehmigungen vereinbart, dass die Bezirke eigene Wohnungsbauprogramme erarbeiten und diese jährlich aktualisieren.

Das Wohnungsbauprogramm 2023 für den Bezirk Hamburg-Nord wurde im Januar 2023 veröffentlicht und benennt eine Zielzahl von 1.200 zu genehmigenden Wohneinheiten pro Jahr. Das Wohnungsbauprogramm beschreibt die besonderen Herausforderungen der Wohnraumentwicklung in dem bereits stark urbanisierten Bezirksgebiet und unterstreicht die besondere Bedeutung der Innenentwicklung zur Erreichung der im Vertrag für Hamburg vereinbarten wohnungsbaupolitischen Ziele. Es stellt das Plangebiet auf

Seite 50 unter dem Titel „Mundsburger Damm 24“ als Potenzialfläche für Wohnungsbau mit ca. 165 Wohneinheiten dar und bewertet die Aussichten auf eine zügige Realisierung als „groß“.

3.3.2 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten

3.3.2.1 Lärmtechnische Untersuchung

Im Oktober 2021 wurde eine Schallimmissionsprognose in Bezug auf Verkehrsgeräusche durchgeführt. Gegenstand der Untersuchung waren die durch den Mundsburger Damm und die Hartwicusstraße verursachten Verkehrslärmimmissionen, die auf Basis des „Hamburger Leitfadens Lärm in der Bauleitplanung 2010“ beurteilt wurden. Die Ermittlung der Verkehrsstärken erfolgte nach dem Berechnungsmodell RLS 90 (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen), weil das Planverfahren förmlich vor dem 01. März 2021 eingeleitet wurde. Die Schallimmissionsprognose wurde im Juni 2022 aktualisiert.

Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) hat zwischenzeitlich öffentlich mitgeteilt, dass der Senat am 25. Mai 2021 die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Dritten Stufe des Lärmaktionsplanes (LAP) gestartet hat.¹ Dieser Lärmaktionsplan sieht eine nächtliche Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit diverser Hauptverkehrsstraßen vor, zu denen auch der Mundsburger Damm zählt. Bei Umsetzung dieser Maßnahmen wird sich die nächtliche Verkehrslärmbelastung erheblich reduzieren. Da der Lärmaktionsplan bisher noch keine Rechtskraft besitzt, werden die Maßnahmen des Gutachtens im Sinne einer worst case Betrachtung beibehalten.

3.3.2.2 Luftschadstoffuntersuchung

Im Dezember 2021 wurde ein Luftschadstoffgutachten für das Plangebiet erstellt. In diesem Gutachten wurde im Mai 2023 eine erläuternde Anmerkung ergänzt.

3.3.2.3 Umwelttechnische Erkundung

Für das Plangebiet wurden in den Jahren 2017 und 2018 umfangreiche Voruntersuchungen des Alteigentümers erstellt und darauf aufbauend im Februar 2021 eine vertiefende Altlastenerkundung mit Beseitigungskonzept erstellt. Bezüglich der Beseitigung der Betriebsanlagen der ehemaligen Tankstelle wurde 2021 ein Sanierungskonzept mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft abgestimmt, das vordergründig der Umsetzung des Vorhabens auf Baugenehmigungsebene dient.

3.3.2.4 Baumgutachten

Im Zuge einer Stellungnahme zur Altlastensituation wurden voraussichtlich erforderliche Baumfällungen für das Bauvorhaben „Mundsburger Damm 24, 22087 Hamburg“ im September 2018 beschrieben. Im Mai 2021 wurde hierauf aufbauend eine Bestandsbewertung der vorhandenen Bäume im Plangebiet angefertigt.

3.3.2.5 Artenschutzfachliche Untersuchung

Für das Plangebiet liegt eine Potenzialanalyse und eine artenschutzfachliche Untersuchung von Mai 2021 für die Artengruppen Vögel und Fledermäuse vor.

3.3.2.6 Verschattungsgutachten und Tageslichtuntersuchung

Im Januar 2021 mit Ergänzung im Mai und August 2022 und grafischer Korrektur im März 2023 wurde eine Verschattungsstudie für das Plangebiet erstellt, in der die

¹ <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/15085326/2021-05-21-bukea-laermaktionsplan/>

Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnungssituation der Bestandsgebäude in der unmittelbaren Umgebung des Plangebiets untersucht wurde. In der Ergänzung wurden Varianten zur Verbesserung der Besonnung in der Umgebung überprüft und die zu erwartenden Besonnungszeiten der geplanten Wohneinheiten, die so genannte Eigenverschattung, ermittelt. Weil neben der Besonnungssituation auch die Tageslichtversorgung relevant ist, wurde im April 2022 mit grafischer Korrektur im April 2023 eine Untersuchung zu der zu erwartenden Tageslichtversorgung in der Umgebung nach Errichtung des Neubauvorhabens durchgeführt.

3.3.2.7 Mobilitätskonzept

Im September 2020 wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, das im August 2021 überarbeitet wurde. Im April 2023 wurde das Mobilitätskonzept in Bezug auf den zwischenzeitlich veröffentlichten Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis aktualisiert. Die maßgeblichen Empfehlungen des Mobilitätskonzepts wurden in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

3.3.2.8 Entwässerungskonzept

Im August 2021 wurden die erforderlichen Rückhaltevolumina ermittelt und auf dieser Basis ein Entwässerungskonzept erstellt. Das Entwässerungskonzept wurde nach Abstimmung mit der BUKEA im Juli 2023 und September 2023 angepasst.

3.3.2.9 Energieversorgungskonzept

Es wurde im Rahmen der Vorhabenplanung im August 2021 ein Energieversorgungskonzept entwickelt.

3.4 Angaben zum Bestand

Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Das Plangebiet ist ca. 2.300 m² groß und befindet sich im südlichen Bereich des Stadtteils Uhlenhorst im Bezirk Hamburg-Nord. Es wird in nördlicher Richtung durch den vierspurigen Mundsburger Damm (Magistrale) begrenzt, der nach Südwesten in Richtung St. Georg und nach Nordosten in Richtung Barmbek führt.

Entlang der Hartwicusstraße verlaufen der Mundsburger Kanal und die Wandse-Landschaftsachse. Die Landschaftsachse ist Teil des gesamtstädtischen Feiraumverbundsystems „Grünes Netz“. Sie stellt eine übergeordnete Grünverbindung und einen wichtigen Naherholungsraum dar. Bei der östlich angrenzenden Wohnbebauung handelt es sich um eine zusammenhängend realisierte Wohnbebauung der 1950er Jahre mit erdgeschossigen Gewerbeeinheiten entlang der Magistrale. Der direkt an das Vorhabengebiet angrenzende Gebäudeteil am Mundsburger Damm (Nr. 26 a/b) hat vier Vollgeschosse und ein Dachgeschoss, der südöstlicher Gebäudeteil (Hartwicusstraße Nr. 11a/b) wurde vor einigen Jahren um ein Geschoss aufgestockt und hat nun fünf Vollgeschosse. Südlich wird das Plangebiet durch die Hartwicusstraße begrenzt, über die auch die rückwärtige Grundstückszufahrt geführt wird.

Innerhalb des Plangebiets befand sich eine Tankstelle. Zwischenzeitlich ist ein Rückbau erfolgt. Die Außenflächen waren nahezu vollständig versiegelt und hatten keine Aufenthaltsqualität. Die Tankstellenanlage bestand aus einem auskragenden Dach mit eingeschossigem Kiosk sowie einer seitlichen Waschanlage. Weiterhin befindet sich eine Trafostation auf dem Grundstück. Die dazugehörige unterirdische Tankeinrichtung wird

unter dem zwingenden Erhalt des Baumbestandes im öffentlichen Raum vollständig rückgebaut.

Die nähere Umgebung ist geprägt durch Wohnnutzungen sowie gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen bzw. im Souterrain entlang der Magistrale. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Mundsburger Damms stehen in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet Gebäude mit mindestens fünf - sofern das Souterrain hinzugezählt wird - auch sechs Vollgeschossen und zusätzlichem Dachgeschoss - teilweise als gründerzeitliche Bebauung mit den für die Entstehungszeit typischen, hohen Geschosshöhen.

Direkt im Westen bindet das Plangebiet an einen bedeutsamen Stadtraum an: Magistrale, Papenhuder Straße und die Landschaftsachse (entlang des Mundsburger Kanals) treffen im Bereich der Mundsburger Brücke aufeinander. Diese markante Stelle im Stadtgrundriss wird durch die umliegende, raumbildende Bebauung betont. An drei seiner vier „Ecken“ – auf der Südseite des Kanals sowie auf der Westseite der Magistrale – akzentuieren gründerzeitliche Gebäude diesen Stadtraum. Mit den ausgebildeten Fassadenflächen in Richtung Mundsburger Brücke und den vorgelagerten Platzflächen stellen sie die städtebaulich erforderliche Fassung dieses Stadtraumes her (siehe S. 26, Abb. 1 & 3).

Das Plangebiet „Uhlenhorst 4“ bildete mit der einst hier vorhandenen Bebauung die nordöstliche „Ecke“ dieser städtebaulichen Komposition. Entsprechend ist das Plangebiet von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Zudem markiert es einen wichtigen Initialpunkt für die weitere Entwicklung, Aufwertung und Raumbildung der Magistrale. Der städtebauliche Bezug für das Plangebiet ergibt sich aus dem immer noch vorhanden gründerzeitlichen Stadtgrundriss. Maßstabsbildend ist die gründerzeitliche Bebauung rund um die Mundsburger Brücke.

Erschließung

Das Plangebiet ist im Bestand für den Pkw-Verkehr sowie den Fahrrad- und Fußgängerverkehr über den nordwestlich angrenzenden Mundsburger Damm sowie über die südlich verlaufende Hartwicusstraße öffentlich erschlossen. Der Mundsburger Damm (Magistrale) ist eine übergeordnete Hauptverkehrsstraße mit breitem Querschnitt und einer hohen Verkehrsstärke. Entlang des Mundsburger Damms befinden sich beidseitig Geh- und Radwege sowie öffentliche Parkstände. Der Mundsburger Damm ist Bestandteil der Veloroute 5. Entlang der Hartwicusstraße befindet sich einseitig ein Fußweg. Es handelt sich um eine Fahrradstraße - hier verläuft die Veloroute 6. Aktuell befinden sich auf der Südseite Parkstände in Schrägaufstellung und auf der nördlichen Seite Längsparker mit halbseitigem Gehwegparken. Es ist zu berücksichtigen, dass sowohl die Hartwicusstraße als auch der Mundsburger Damm als wichtige Velorouten eine große Bedeutung für den Radverkehr haben.

Die Hauptzufahrt zu der bisherigen Tankstellennutzung erfolgte über getrennte Zu- und Ausfahrten vom Mundsburger Damm aus. Direkt östlich an das Plangebiet grenzt ein privater Fußweg zu den Hauseingängen der benachbarten Wohnbebauung (Mundsburger Damm 26 a/b). Der südliche und für eine Erschließung nicht erforderliche Teil in Richtung Hartwicusstraße liegt auf dem Vorhabengrundstück und wird aus diesem Grund zukünftig zurückgebaut. Die dortige Nachbarbebauung (Hartwicusstraße 11a/b) wird über einen fußläufigen Weg auf der Ostseite des Gebäudes erschlossen.

Freiflächen, Pflanzen- und Tierwelt

Die Fläche des Plangebiets ist nahezu vollständig versiegelt, daher ist sie sowohl im Hinblick auf ihre Eignung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie im Hinblick auf ihren Biotopwert nahezu bedeutungslos. Derzeit befinden sich parallel zum Mundsburger Damm eine Strauchpflanzung sowie auf dem östlichen Grundstück eine Baumgruppe. Im Vorhabengebiet befindet sich ein Baumbestand von acht Laubgehölzen. Es handelt sich dabei um drei Eichen, eine Birke, drei Weißdorne und eine Zierkirsche. Entlang der östlichen Grundstücksgrenze befindet sich eine ca. 60 m lange Hainbuchenhecke, die eine natürliche Abgrenzung zur östlichen Wohnbebauung und dem privaten, fußläufigen Erschließungsweg bildet. Parallel zur Hainbuchenhecke stehen drei Weißdorn-Bäume, die als Schutzgrün zur angrenzenden Bebauung fungieren. Unmittelbar südwestlich und westlich der Grundstücksgrenze befinden sich außerdem Straßenbäume in Form von vier Linden.

Das Plangebiet liegt an der Landschaftsachse – Wandse. Die vormalige nahezu vollversiegelte Nutzung als Tankstelle hatte für die Naherholungs- und Grünfunktion keine Relevanz bzw. eher eine störende Wirkung.

Topografie, Bodenverhältnisse, Grundwasser, Oberflächenwasser

Die Anschlusshöhen über Normalhöhennull (ü NHN) an der Grundstücksgrenze variieren am Mundsburger Damm zwischen 5,65 m im Anschluss an die Bebauung Nr. 26a bis hin zu etwa 6,45 m an der Gebäudeecke im Südwesten und an der Hartwicusstraße von etwa 6,45 m an der westlichen Gebäudeecke bis hin zu etwa 6,35 m vor Gebäude 11a.

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum südlich verlaufenden Gewässer Mundsburger Kanal.

Im Untergrund ist überwiegend mit sandigen Auffüllungen zu rechnen. In größeren Tiefen ist lagenweise Mudde, Schluff und Torf anzutreffen. Gemäß Geologischer Karte sind in diesem Bereich „Torfe des Holozän“ ausgewiesen.

Die Grundwasserflurabstände im Planbereich können mit 2,5 – 5,0 m unter Gelände angegeben werden.

Lokalklima und Lufthygiene

Die stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg (FHH, 2011; vgl. Karten 1.11 Klimafunktionen/ 1.12 Planungshinweise Stadtklima) bewertet die bioklimatische Situation in den Siedlungsflächen für das Plangebiet als 'ungünstig'. Die direkt angrenzenden bebauten Bereiche mit Block- und Blockrandbebauung werden als 'weniger günstig' bewertet. In der Karte 1.12 „Planungshinweise Stadtklima“ (12.2011) erfolgt für das Plangebiet eine Einstufung in den „Siedlungsraum mit hoher bis sehr hoher bioklimatischer Belastung. Sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Verbesserung der Durchlüftung und Erhöhung des Vegetationsanteils, Erhalt von Freiflächen, Entsiegelung und ggfs. Begrünung von Blockinhöfen. Gezielte klimaökologisch hoch wirksame Maßnahmen und Programme vorrangig. Möglichst Verbesserung im Bestand z.B. durch Dach- und Fassadenbegrünung“. Lokalklimatisch positiv u.a. durch ihre Abkühlungseffekte wirken die südlich angrenzenden Gewässerflächen des Mundsburger Kanals mit seinen baumbestandenen Uferbereichen in der Landschaftsachse sowie die nahe gelegene Außenalster.

Aufgrund der Lage des Plangebietes an der Magistrale entsteht dort eine Immissionsbelastung durch die vom Kfz-Verkehr emittierten Luftschadstoffe. Eine Gefährdung für die menschliche Gesundheit besteht jedoch nicht. Die Grenzwerte nach 39. BImSchV werden eingehalten.

Leitungen und Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Bereich der geplanten Maßnahme betreibt die Gasnetz Hamburg GmbH Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Verortet sind dort eine Versorgungsleitung im Gehweg des Mundsburger Damm sowie eine Straßenquerung in dem Bereich. Die Errichtung von Bauwerken und die Anpflanzung von Bäumen sowie andere bauliche Maßnahmen im Bereich der Gasversorgungsanlagen bedürfen einer Genehmigung. Annäherungen an die Versorgungsanlage sind abzustimmen.

Das Lagern von Material sowie die Errichtung von Baustraßen im Bereich der Versorgungsanlage sind abzustimmen. Dies hat zum Ziel, Anlagen durch den Bau und den Betrieb nicht zu gefährden und nicht negativ zu beeinflussen.

Im Bereich der vorhandenen öffentlichen Wegeflächen und den an das Verteilnetz angeschlossenen Grundstücken befinden sich diverse Mittel- und Niederspannungsanlagen des Verteilnetzbetreibers, der Stromnetz Hamburg GmbH, zur örtlichen Versorgung. Im Vorhabengebiet befindet sich an der nord-östlichen Grundstückskante in Richtung des Mundsburger Damms eine Trafostation. Der Standort wird an dieser Stelle weiterhin erhalten, die Station wird jedoch erneuert und in den zugehörigen Vorhaben- und Erschließungsplan übernommen.

4. Umweltbericht

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt. Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren liegen vor, weil der Bebauungsplan der Nachverdichtung bzw. der Wiedernutzbarmachung einer Fläche im Innenbereich dient, für die bereits Planrecht besteht und weniger als 20.000 m² Grundfläche festgesetzt werden. Ferner besteht kein enger sachlicher, räumlicher und zeitlicher Zusammenhang mit weiteren aufgestellten oder aufzustellenden Bebauungsplänen, sodass der genannte Schwellenwert sicher unterschritten wird.

Es wird mit dem Bebauungsplan auch keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, welche die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auslösen. Die zulässigen Nutzungen innerhalb des festgesetzten urbanen Gebiets werden über den Durchführungsvertrag festgelegt. Insgesamt besteht für das im zugehörigen Vorhaben- und Erschließungsplan und im Durchführungsvertrag dargelegte Vorhaben keine UVP-Pflicht nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 542), zuletzt geändert am 22. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 409, S. 1, 36) oder dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVPG) vom 10. Dezember 1996 (HmbGVBl. S. 310), zuletzt geändert am 21. Februar 2018 (HmbGVBl. S. 53, 54).

Des Weiteren liegen nach Prüfung der Sachlage keine Anhaltspunkte dafür vor, dass bei der Bebauungsplanung eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen oder dass die Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I 2013 S. 1275, 2021 S. 123), zuletzt geändert am 26. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 202, S. 1, 22, 23), verletzt werden.

Im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB wird von einer Umweltprüfung mit Umweltbericht nach § 2 Absatz 4 BauGB sowie der Anwendung der Eingriffsregelung abgesehen. Gleichwohl werden alle möglicherweise betroffenen Umweltbelange in die Abwägung eingestellt.

5. Planinhalt und Abwägung

5.1 Urbanes Gebiet

5.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Vorhaben- und Erschließungsplan, der dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugrunde liegt, verfolgt das Ziel, die städtebauliche Situation an dem bedeutsamen Knotenpunkt zwischen Magistrale und Landschaftsachse mit einem urbanen Wohn- und Geschäftshaus zu akzentuieren und neue Qualitäten zu schaffen. Der Plan entspricht damit den zuvor erläuterten stadtentwicklungspolitischen Zielen der FHH. Grundlage des Vorhabens ist der Siegerentwurf des 2019/ 2020 durchgeführten städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachtens. Dabei hat die interdisziplinär besetzte Jury seinerzeit sowohl die besondere städtebauliche Qualität des sehr kompakten Entwurfs lobend hervorgehoben, wie auch herausgearbeitet, dass ein angemessener Abstand zu der benachbarten Wohnbebauung gehalten sowie maßgeblich zu einer Belebung und Steigerung der Aufenthaltsqualität des angrenzenden öffentlichen Raums beigetragen wird. Der Entwurf sieht ein sechsgeschossiges, gemischt genutztes Gebäude für vorwiegend Wohnen und erdgeschossige Gewerbe- und Gastronomienutzung vor.

Der solitäre Baukörper füllt eine bislang fehlentwickelte Stelle im Stadtgrundriss auf. Gestalterisch setzt er sich klar von den Backsteinfassaden der Wiederaufbauzeit ab, ohne jedoch deren ortsbildprägende Wirkung zu beeinträchtigen. Die Fassadengestaltung der Neubebauung greift verschiedene Bezüge der heterogenen Bebauung im Umfeld des Kreuzungsbereichs auf. Die hochwertige Architekturgestaltung der Neubebauung stellt eine deutliche Aufwertung des städtebaulichen Umfelds dar.

Vorwiegend von der benachbarten Wohnbebauung abgewandt und zur Mundsburger Brücke orientiert sollen im Erdgeschoss publikumswirksame Gastronomie- und Gewerbenutzungen realisiert werden, die eine Funktionserweiterung an der Magistrale darstellen. Dies trägt dazu bei, dass sich die Lebens- und Aufenthaltsqualität in dem bestehenden Quartier verbessert, neue Treffpunkte und Interaktionsräume geschaffen werden und sich dieser Stadtraum - im Zusammenspiel mit der Umsetzung der U5 und der dort verorteten Haltestelle „Uhlenhorst“ - zu einem lebendigen und einladenden öffentlichen Raum mit einer hohen Aufenthaltsqualität transformiert.

Die Neuaufstellung des Bebauungsplans bedeutet ebenso eine Aktualisierung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit möglicher Nutzungen und eine Anpassung an zeitgemäße Emissionsvorschriften. Die bisherige planungsrechtliche Ausweisung verwendete eine nach heutigem Rechtsverständnis überholte Kategorie Fläche für Läden.

Die Umsetzung des Wohn- und Geschäftshauses schließt eine Reduzierung der heute nahezu vollständigen Versiegelung und die Schaffung neuer hochwertig gestalteter Außenanlagen mit ein. Diese Neugestaltung bedeutet im Anschluss an die Tankstellennutzung eine grundsätzliche Aufwertung der Aufenthalts- und Wohnqualität für die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung und die Wohnlagen im Umfeld. Als Teil der Außenraumgestaltung wird ein begrünter, gestalteter Zwischenbereich mit hoher Aufenthaltsqualität zwischen dem Neubau und dem im Osten benachbarten Bestandsgebäude (Mundsburger Damm 26a/b und Hartwicusstraße 11 a/b) umgesetzt.

Das Vorhaben leistet weiterhin einen Beitrag zur Umsetzung der Mobilitätswende. Über den zugehörigen Durchführungsvertrag wird u.a. die Einrichtung von Sharing Angeboten, die von der Allgemeinheit genutzt werden können, in der Tiefgarage abgesichert. Ebenso ermöglicht das Planungskonzept eine qualitative Neuordnung des angrenzenden öffentlichen Raums, der zuvor primär als Zufahrt für die ehemalige Tankstellennutzung diente. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde mit den Fachbehörden und zuständigen Dienststellen eine Umgestaltung der angrenzenden Verkehrsflächen abgestimmt, welche die Vorhabenträgerin entsprechend der vertraglichen Regelungen herstellen wird. Es können damit sowohl am Mundsburger Damm als auch an der Hartwicusstraße erstmals anforderungsgerechte und barrierefreie Nebenflächen realisiert werden. Gleichzeitig werden am Mundsburger Damm Ladezonen hergestellt, die eine sichere Anlieferung der Nutzungen im Plangebiet ermöglichen, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen. Die Mobilitätswende und der Radverkehr werden gefördert, indem am Mundsburger Damm die Trassenbreite der Veloroute 5 auf das in der Fortschreibung „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ vereinbarte Maß ausgebaut wird (Veloroute: 2,5 m, Gehweg: 2,75 m) und an der Hartwicusstraße Längsparkstände entlang der Veloroute 6 zurückgebaut werden, was u.a. bestehende Konfliktsituationen (z.B. Doorng-Unfälle) reduzieren kann.

Das geplante Wohn- und Geschäftshaus wird eine oberirdische Bruttogeschossfläche von rund 7.300 m² und 163 Wohneinheiten umfassen. Die in Hamburg nach dem so genannten „Drittelmix“ zum Zeitpunkt der Planaufstellung üblichen 30 % der Wohneinheiten sind als geförderte Wohneinheiten für Studierende und Auszubildende gemäß der Förderregularien der Hamburger Investitions- und Förderbank (IFB) herzustellen. Damit wird u.a. ein Beitrag zur Sicherung des Hamburger Wirtschaftsstandortes geleistet. Laut Industrie- und Handelskammer könnten in der FHH bei Renteneintritt der geburtenstarken Jahrgänge bis 2035 ca. 125.000 Fachkräfte fehlen. Ausreichende bezahlbare

Wohnraumangebote für Studierende und Auszubildende in zentralen und infrastrukturstarken Lagen sind daher essenziell, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Die weiteren Einheiten sollen aufgrund der sehr guten ÖPNV Anbindung und großen Lagequalität als citynahe kompakte Wohnungen (überwiegend 1-Zimmer-Apartments) genutzt werden. Die Anzahl der Wohneinheiten teilt sich nach aktuellem Planungsstand folgendermaßen auf:

- 49 Einheiten öffentlich geförderte Mietwohnungen und
- 114 Einheiten frei finanzierte Mietwohnungen.

Die kompakten Wohnungsgrößen variieren von 23 m² bis 38 m² und es sind alle Einheiten als barrierefreie Wohneinheiten für mobilitätseingeschränkte Bewohnende vorgesehen. Der derzeitige Wohnflächenverbrauch pro Kopf liegt laut Umweltbundesamt bei 47,7 m². Die Wohnfläche pro Kopf lag für 1-Personenhaushalte im Jahr 2018 sogar bei 68 m². Dementsprechend leistet das Vorhaben einen wichtigen Beitrag zur Verminderung des Flächenverbrauchs sowie die Ressourcen- und Energieeffizienz.

Durch die nach außen geschlossene Bebauung entsteht über dem Erdgeschoss ein ca. 260 m² großer, lärmabgewandter Innenhof, der hochwertig landschaftlich gestaltet/begrünt wird und an diesem urbanen Standort einen Ruheort darstellt. Die am stärksten dem Verkehrslärm ausgesetzten Wohneinheiten am Mundsburger Damm werden zu diesem Innenhof orientiert und können so in besonderem Maße von der Bauform profitieren. Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Mietwohnungen stehen weiterhin in mehreren Geschossen Gemeinschaftsräume, ein Wäscheraum, Abstellräume, Kellerräume sowie eine gemeinschaftliche Dachterrasse mit vielfältigen Aufenthaltsbereichen inmitten einer intensiven Dachbegrünung sowie eine erdgeschossige Aufenthaltszone zur Verfügung.

Die Wohneinheiten werden über den Mundsburger Damm und einen nordöstlich gelegenen privaten, fußläufigen Erschließungsweg in versickerungsfähigem Aufbau erschlossen. Am Mundsburger Damm befindet sich der Haupteingang mit Foyer, während sich am östlich gelegenen Erschließungsweg ein Nebeneingang befindet. Einige Wohneinheiten werden direkt mit eigenem Zugang über den Nebeneingang erschlossen. Die Zufahrt zur Tiefgarage befindet sich an der Hartwicusstraße.

Öffentlich geförderter Wohnraum

Zur Sicherung der Wohnraumversorgung einkommensschwächerer Bevölkerungsgruppen verpflichtet sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag, 49 öffentlich geförderte Mietwohnungen nach den geltenden Förderbestimmungen der IFB innerhalb des Vorhabengebiets zu errichten, was rechnerisch 30 vom Hundert der geplanten 163 Wohneinheiten entspricht. Die konkrete Ausgestaltung dieser Einheiten soll in einem Bereich mit erheblichen Bedarfslücken erfolgen und für Auszubildende und Studierende ausgerichtet werden. Dies wird über den Durchführungsvertrag gesichert.

Aufgrund der gewählten Erschließung der Wohneinheiten können zudem alle Wohneinheiten barrierefrei erreicht und 72 Wohneinheiten als barrierefreie Einheiten entsprechend der geltenden Standards realisiert werden.

Damit wird in der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ein Beitrag zur Bereitstellung von kostengünstigem Wohnraum im Bezirk Hamburg-Nord und im Stadtteil Uhlenhorst geleistet. Es können zudem mit Blick auf die perspektivische Anbindung

an die geplante Schnellbahnlinie U5 exzellent angebundene Wohneinheiten für Studierende und Auszubildende geschaffen werden.

Begrünung, Freiflächenkonzept

Das Freiflächenkonzept zielt auf eine grundlegende Aufwertung und Entsiegelung des heute nahezu vollständig versiegelten Tankstellengrundstücks ab. Der Begrünungsanteil kann dabei von bisher 23% auf zukünftig insgesamt 43% signifikant erhöht und nahezu verdoppelt werden. Das Konzept sieht eine Begrünung von Außenanlagen und die Schaffung eines öffentlich zugänglichen Bereichs mit Aufenthalts- und Verweilqualität zwischen dem Neubau und der nordöstlichen Bestandsbebauung, eine Begrünung des auf dem Dach des Erdgeschosses liegenden Innenhofs und eine intensive Dachbegrünung mit mind. 35 cm Substratstärke vor. Die Umsetzung dieser Maßnahmen und die Sicherstellung der vereinbarten Qualitäten erfolgt über den Durchführungsvertrag.

Mit diesem Konzept wird ein positiver Beitrag zur lokalklimatischen Situation geleistet und es werden dauerhaft versickerungsoffene Flächen geschaffen, die eine Reduzierung des Regenwasserabflusses bewirken. Durch die Kombination verschiedener Maßnahmen und die Ersatzpflanzung standortgerechter, dem sich verändernden lokalen Klima angepasster Baumarten wird den Zielsetzungen des Landschaftsprogramms zur Entwicklung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes entsprochen. Ebenso wird mit der Neugestaltung der Freiflächen ein landschaftlicher Übergang zu der südlich angrenzenden Landschaftsachse der Wandse mit dem Mundsburger Kanal geschaffen.

Es sind acht Neupflanzungen von Bäumen als Ersatzpflanzungen für entfallende Gehölze vorgesehen sowie weitere Pflanzungen von Hecken, Stauden und Sträuchern. Diese säumen den östlichen Erschließungsweg. Darüber hinaus sieht die Planung die Ergänzung des Straßenbaumbestands am Mundsburger Damm durch zwei weitere Straßenbäume vor. Dies führt perspektivisch zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität an der Magistrale und unterstützt die Zielsetzungen des Magistralengutachtens des Bezirks. Darüber hinaus tragen Bäume zur Verbesserung des Mikroklimas bei und kühlen über ihre Verdunstungsleistung die Umgebung. Auf ihrer Blattoberfläche wird zudem Feinstaub gebunden, was zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt.

Als Teil des geplanten Vorhabens soll ein Innenhof über dem Erdgeschoss mit einer differenzierten Begrünung, Staudenpflanzungen und einem mittelkronigen Baum nach dem Entwurf eines Landschaftsarchitekturbüros realisiert werden. Der Freiflächenentwurf für das Dachgeschoss sieht eine intensiv begrünte Dachlandschaft der äußeren Dachbereiche und im Inneren eine umlaufende Gemeinschaftszone als Treffpunkt mit direkter Anbindung an die Treppenhauskerne vor. Die Dachlandschaft zeichnet sich dabei durch eine intensive Begrünung mit Stauden und Sträuchern aus. Hierzu wird ein Bodensubstrataufbau auf den Dachflächen aufgebracht, der bis zu 65 cm mächtig ist. In Kombination mit den Terrassenbereichen entsteht so eine Dachlandschaft mit hoher Aufenthaltsqualität. Die verwendeten Stauden und Gehölze bilden hierbei auch einen attraktiven Lebensraum für Tiere. Zur Vergrößerung des Sozialabstands zu den Nachbarn sind die Aufenthaltsbereiche dabei bewusst von der Bestandsbebauung abgewandt orientiert.

Im Bereich des Plangebiets sind keine Kinderspielflächen vorgesehen. Der Bedarf für Kinderspielflächen ist gemäß § 10 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 13. Dezember 2023

(HmbGVBl. S. 443, 455) auf 10 m² je Wohneinheit festgelegt. Bei 163 Wohneinheiten würde der Bedarf bei 1.630 m² Spielflächen liegen. Im Einzelfall kann von diesen Anforderungen abgewichen werden, wenn gemäß § 69 HBauO wegen der Art der Nutzung nicht oder nur selten mit Kindern zu rechnen ist. Vor dem Hintergrund, dass sich die Wohnungen primär an Studierende und Auszubildende richten und es sich um kompakte 1-Zimmer-Appartments handelt, kann davon ausgegangen werden, dass Kinderspielflächen nicht bzw. nur minimal benötigt werden.

Erschließung und Stellplätze

Das Plangebiet ist bereits vollständig über öffentliche Straßenverkehrsflächen erschlossen und gut in das ÖPNV-Netz eingebunden. Derzeit besteht eine verkehrliche Anbindung sowohl an den Mundsburger Damm als auch an die Hartwicusstraße. Die bestehende Anbindung an beide Straßen und das hohe Verkehrsaufkommen der Tankstelle hatten dabei negative Auswirkungen auf die nebenliegend verlaufenden Velorouten Nr. 5 und 6.

Für das Plangebiet wurden gezielte Maßnahmen entwickelt, die in dieser innerstädtischen Lage zusätzlich einen Beitrag zur Verkehrswende leisten und durch die neue Organisation der Erschließung sowie den Ausbau der Nebenflächen für FußgängerInnen und Radfahrende die Verkehrssituation nachhaltig verbessern. Die verkehrliche Erschließung erfolgt zukünftig ausschließlich über die geplante Zufahrt zur Tiefgarage an der Hartwicusstraße. Im Zuge der Konkretisierung des Vorhabens wurde darüber hinaus für das Projekt ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet, das die konkreten Nutzungen und zu erwartenden Nutzergruppen betrachtet und hierauf abgestimmte Mobilitätsangebote und Stellplatzkapazitäten benennt. Die wesentlichen Bausteine des Mobilitätskonzepts werden über den Durchführungsvertrag gesichert. Durch die konzeptionelle Ausgestaltung der Tiefgarage kann auch der steigenden Nachfrage nach Sharing-Angeboten begegnet werden, die insbesondere in den verdichteten urbanen Lagen mangels Flächenverfügbarkeit vielfach nicht mehr in dem öffentlichen Raum umgesetzt werden können.

In der Tiefgarage, welche die Außenkanten der Gebäudekubatur aufnimmt, werden voraussichtlich 16 Pkw-Stellplätze für die Wohnnutzung und die gewerblichen Nutzungen errichtet. Von diesen Stellplätzen werden zwei Stellplätze für stationsgebundene Car-Sharing Angebote zur Verfügung gestellt. Zusätzlich sind vier Abstellplätze für Lastenfahrräder vorgesehen, die auch für Sharing-Angebote genutzt werden können. Im Untergeschoss und durch weitere Fahrradabstellplätze im Außenraum wird zudem eine Stellfläche für ca. 200 Fahrräder geschaffen. Im Außenraum werden Anlehnbügel für Fahrräder der Besuchenden und Kunden des Plangebiets vorgehalten. Diese sind Bestandteil des zugehörigen Vorhaben- und Erschließungsplans. Die Maßnahmen werden über den zugehörigen Durchführungsvertrag gesichert.

Die verkehrliche Anbindung des Plangebiets erfolgt über die Tiefgaragenzu-/ abfahrt an der Hartwicusstraße. Für die An- bzw. Ablieferung der geplanten Gastronomie- und Gewerbeflächen im Erdgeschoss werden zwei Ladezonen im öffentlichen Raum am Mundsburger Damm eingerichtet. Diese Ladezonen dienen dazu, die Veloroute 6 in der Hartwicusstraße zukünftig von gewerblichen Verkehren zu entlasten und in diesem Streckenabschnitt die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Am Mundsburger Damm verläuft zum einen die Veloroute 5 mit einer hohen Verkehrsmenge, zum anderen ist wegen der bestehenden erdgeschossigen Einzelhandelsangebote eine hohe Fußgängerfrequenz bei nicht mehr bedarfsgerechten Nebenflächen gegeben. Um hier zukünftig

anforderungsgerechte Nebenflächen zu ermöglichen, wird der Baukörper in Bezug zu den Grundstücksgrenzen leicht zurückgesetzt sowie die Nebenflächen neu aufgeteilt und erweitert. Die Umsetzung der Maßnahmen wird über den Durchführungsvertrag abgesichert und bewirkt eine qualitative Aufwertung dieses Bereichs der Magistrale.

Bindung an den Vorhaben- und Erschließungsplan über den Durchführungsvertrag

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Uhlenhorst 4 schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Vorhabens. Die Grundzüge des im vorgelagerten Gutachterverfahren ausgewählten städtebaulichen Entwurfs werden im Bebauungsplan festgesetzt. Weitergehende Details wie der Anteil geförderter Wohnungen, Mobilitätsangebote, die Gestaltung der baulichen Anlagen, die Grün- und Freiflächenplanung, ein detailliertes Nutzungskonzept sowie der Zeitrahmen der Umsetzung werden über den Vorhaben- und Erschließungsplan und den zugehörigen Durchführungsvertrag gesichert.

Die Darstellungen im Vorhaben- und Erschließungsplan in Verbindung mit den Regelungen im Durchführungsvertrag spiegeln die von der Vorhabenträgerin konkret vorgelegte städtebaulich-freiraumplanerische Planung wider, die innerhalb eines vereinbarten Zeitraums verbindlich umzusetzen ist. Durch textliche Festsetzungen im Bebauungsplan wird die Vorhabenträgerin dazu verpflichtet, im Vorhabengebiet nur jene Vorhaben zu realisieren, zu deren Umsetzung sie sich im Durchführungsvertrag verpflichtet hat.

Der zu diesem Bebauungsplan zu schließende Durchführungsvertrag soll gemäß § 12 BauGB ergänzend die Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzungen, Erschließungsmaßnahmen sowie die Durchführungsverpflichtung der Vorhabenträgerin regeln. Der Durchführungsvertrag ist eine Voraussetzung zur Umsetzung des Vorhabens im Sinne der §§ 30 und 33 BauGB. Zur Regelung der Erschließungsmaßnahmen wird ein ergänzender bzw. flankierender Erschließungsvertrag geschlossen, da diese im Sinne des Überwiegensprinzips in die Zuständigkeit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) bzw. des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) fallen.

Nutzungsarten, die vom vorhabenbezogenen Bebauungsplan, nicht aber zugleich vom Durchführungsvertrag erfasst werden, sind unzulässig. Sie können aber nach § 12 Absatz 3a Satz 2 BauGB durch eine Änderung des Durchführungsvertrags zulässig werden, ohne dass es hierfür einer Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans bedarf, sofern diese nicht den Regelungen des Bebauungsplans widersprechen. Folglich wird die Art der baulichen Nutzung für das Plangebiet zum einen im Bebauungsplan und zum anderen konkretisierend im Durchführungsvertrag geregelt.

Vgl. § 2 Nummer 1: „Im Rahmen der festgesetzten Nutzungen sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet hat.“

Im Durchführungsvertrag sind folgende Regelungen vorgesehen:

- Verpflichtung zur Umsetzung des Vorhabens in einem bestimmten Zeitraum
- Bindung an den Vorhaben- und Erschließungsplan
- Verpflichtung zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten
- Verpflichtung zur Realisierung der Empfehlungen des Mobilitätskonzepts wie bspw. die Herstellung von qualitativ hochwertigen Fahrradstellplätzen, Stellplätzen für Lastenräder und Stellplätzen für Car-Sharing Anbieter
- Verpflichtung zur Realisierung von öffentlich geförderten Mietwohnungen
- Regelungen zu Nutzungen im Erdgeschoss (Wohnen, Gewerbe, Gastronomie)
- Verpflichtung zur Umsetzung des Freiraumkonzepts einschl. Innenhof und Dachgestaltung als intensives Gründach mit mind. 35 cm Substratstärke
- Ersatzauflagen für zu fällende Bäume und zu rodende Hecken
- Regelungen zur Bodensanierung
- Sicherung des Energiekonzepts
- Regelungen zur Entwässerung
- Artenschutzfachliche Maßnahmen (Nisthilfen für Fledermäuse)
- Vertragsstrafen

Ergänzend werden die Maßnahmen zur Herstellung der Erschließungsanlagen und der Umgestaltung der Nebenflächen sowie deren Kostentragung im Erschließungsvertrag vereinbart.

5.1.2 Art der baulichen Nutzung

In dieser innerstädtischen Lage soll eine zeitgemäße und zukunftsfähige städtebauliche Entwicklung ermöglicht werden, die im Sinne einer funktionsgemischten Stadt der kurzen Wege zu einer Aufwertung des Quartiers beiträgt. In Anbetracht der sehr guten Verkehrs- und ÖPNV-Anbindung sollen gleichermaßen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit sowie eine den Lagequalitäten des Standorts entsprechende Verdichtung ermöglicht werden. Zur Realisierung dieser städtebaulichen Ziele wird die Baufläche im Plangebiet als urbanes Gebiet (MU) gemäß § 6a der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176 S. 1, 6), festgesetzt.

Mit dieser Festsetzung wird die Struktur der von Wohnnutzungen mit erdgeschossigen Gewerbebezonen geprägten Nachbarschaft aufgenommen und am Mundsburger Damm sinnvoll ergänzt. Die Etablierung entsprechender Nutzungen ist an diesem Standort auf der Grundlage des rechtskräftigen Durchführungsplans D22 von 1952, der für das Plangebiet eine eingeschossige Ladenfläche vorsieht, nicht möglich. Durch die Ausweisung als urbanes Gebiet kann der durch das städtebaulich-hochbauliche Entwurfsgutachten unter verschiedenen Planungsalternativen ausgewählte Entwurf mit einer oberirdischen Bruttogeschossfläche von insgesamt ca. 7.300 m² und ca. 1.450 m² unterirdischer Bruttogeschossfläche (Tiefgarage) realisiert werden.

Vor dem Hintergrund der nach wie vor sehr großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit bietet das urbane Gebiet die Möglichkeit für die Entwicklung neuer Wohnbauflächen sowie zusätzlicher gewerblicher und gastronomischer Nutzungen. Damit wird den strategischen Zielen der FHH und des Bezirks zur Magistralenentwicklung sowie auch den Leitzielen zum „Hamburger Maß“ und „Mehr Stadt in der Stadt“ an diesem zentral gelegenen Standort mit einer hervorragenden

Anbindung an das ÖPNV-Netz entsprochen. Nach Realisierung der neuen Schnellbahnlinie U5 wird direkt an der Mundsburger Brücke ein barrierefreier Schnellbahnzugang zur Verfügung stehen. Die Festsetzung eines urbanen Gebiets trägt dahingehend langfristig zu einer Belebung dieses bedeutsamen öffentlichen Stadtraums am Knotenpunkt zwischen der Magistrale und der Landschaftsachse bei. Durch den hochwertigen Städtebau und die öffentlichkeitswirksamen gemischten Nutzungen im Erdgeschoss wird die Aufenthaltsqualität gesteigert. In einem urbanen Gebiet sind neben der Wohnnutzung regelmäßig u.a. auch Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, sonstige Gewerbebetriebe und auch Anlagen für Verwaltungen sowie kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Ergänzende Regelungen zu den Nutzungen im Erdgeschoss werden über den Durchführungsvertrag getroffen.

Die Ausnahmen nach § 6a Absatz 3 BauNVO, Vergnügungsstätten und Tankstellen, werden nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

Vgl. § 2 Nummer 2: „In dem urbanen Gebiet sind die Ausnahmen nach § 6a Abs. 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176 S. 1, 6), unzulässig.“

sowie § 2 Nummer 3: „Im urbanen Gebiet sind Verkaufsräume und Verkaufsflächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter gerichtet ist, sowie Bordelle und bordellartige Betriebe unzulässig.“

Der Ausschluss dieser Nutzungen wird festgesetzt, um Konflikte mit der geplanten und der angrenzenden Wohnnutzung zu vermeiden, die zukünftige Verkehrserzeugung zu begrenzen sowie eine gesteigerte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu fördern.

Der Ausschluss von Tankstellen ist in Anbetracht des bestehenden Versorgungsnetzes im Bezirk durch Angebote weiterer Mineralölunternehmen unproblematisch und führt zu keinen Versorgungsnachteilen. Insbesondere Tankstellennutzungen erzeugen regelmäßig Lärm durch den Kraftfahrzeugverkehr. Zudem haben sie durch ihre Öffnungszeiten (auch in Nachtstunden) negative Auswirkungen auf das Wohnumfeld sowie die Wohnruhe. Die zuvor im Vorhabengebiet bestehende, konflikträchtige Situation wird durch den Ausschluss zukünftig entspannt. Zentrales städtebauliches Ziel des Bebauungsplans ist zudem die Nachverdichtung wertvoller innerstädtischer Flächen mit hoher Lagequalität, wie es das Leitziel „Hamburger Maß“ vorsieht. Mit dem Baukonzept wird der Auftaktbereich der Magistrale räumlich neu gefasst und eine städtebaulich qualitätsvolle Raumkante für den Knotenpunkt zwischen Magistrale und Landschaftsachse geschaffen. Die Nutzung als Tankstelle ist mit diesen Planungszielen nicht vereinbar. Die verdichtete Bauweise sowie das verminderte Erfordernis von Verkehrsflächen tragen zudem dazu bei, dass zukünftig eine deutlich reduzierte Versiegelung ermöglicht wird. Gleichzeitig wird im Sinne des angestrebten Quartierscharakters zu einer Belebung der Erdgeschosszonen und einer gesteigerten Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums beigetragen.

Des Weiteren werden im urbanen Gebiet Bordelle und bordellartige Betriebe sowie sog. „Sex-Shops“ und die ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Mit dem Ausschluss von Vergnügungsstätten, von Bordellen und bordellartigen Betrieben sowie Verkaufsräumen und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter (sog. Sex-Shops) ausgerichtet ist, soll eine städtebauliche

Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Diese Betriebe, zu denen zum Beispiel Spiel- und Automatenhallen sowie Wettbüros zählen, erzielen häufig einen hohen Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen, so dass sie im Vergleich zu anderem Gewerbe auch höhere Mieten zahlen können. Dies kann zu einer Verdrängung der gewünschten Nutzungen führen bzw. den mit einer städtebaulichen Aufwertung angestrebten Gebietscharakter gefährden. Durch die abgeschlossenen Betriebe könnte insbesondere eine Beeinträchtigung des Stadtbildes eintreten, wenn sie sich im Erdgeschoss ansiedeln und mit aggressiver Werbung durch Leuchtreklame bei Verzicht auf eine ansprechende Schaufenstergestaltung Kunden anzuwerben versuchen. Außerdem sollen die innerhalb des urbanen Gebiets zulässige Wohnnutzung sowie die benachbarte Wohnnutzung nicht durch solche Betriebe und den mit ihnen insbesondere auch in den Nachtstunden einhergehenden Lärm durch zusätzlichen Kraftfahrzeug- und Publikumsverkehr belastet werden. Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten würde unter den bereits zuvor erwähnten Aspekten insgesamt dem Ziel zuwiderlaufen, städtebauliche Spannungen innerhalb des Plangebiets zu vermeiden. Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sollen insbesondere auch ausgeschlossen werden, weil sie mit der im Plangebiet geplanten Wohnnutzung nur eingeschränkt vereinbar sind. Die Gefahr von Fehlentwicklungen ist im Plangebiet aufgrund der gut erschlossenen und damit für entsprechende Betriebe attraktiven Lage verstärkt gegeben.

Diese Nutzungen würden den Planungszielen der Magistralenentwicklung, der angestrebten Aufwertung der Bestandssituation und der Schaffung zusätzlicher Aufenthaltsqualität entgegenstehen. Entsprechend werden diese Nutzungen ausgeschlossen.

Über Regelungen im zugehörigen Durchführungsvertrag wird festgeschrieben, dass nur jene Nutzungen realisiert werden, die das Wohnen nicht wesentlich stören und in Erdgeschosslage überwiegend publikumswirksame gewerblichen Nutzungen angesiedelt werden, die den Stadtraum zwischen Magistrale und Landschaftsachse beleben. Ebenso wird hier sichergestellt, dass das Planungsziel einer bedarfsgerechten Wohnraumversorgung innerhalb des festgesetzten urbanen Gebiets erreicht wird.

5.1.3 Maß der baulichen Nutzung

Der dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugrundeliegende städtebauliche Entwurf bildet eine kompakte und verdichtete Nutzung des Grundstücks entsprechend der stadtentwicklungspolitischen Leitziele für die Magistralen ab. Das Konzept folgt dem Planungsgrundsatz eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a BauGB. Das geplante Wohn- und Geschäftshaus trägt durch die gezielte Nachverdichtung des Standorts zur Schließung einer bestehenden Baulücke an der Magistrale bei. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan regelt das Maß der baulichen Nutzung mit der Festsetzung der Grundflächenzahl, der zulässigen Geschossigkeit und einer baukörperähnlichen Festsetzung von Baugrenzen zur Bestimmung der überbaubaren Grundstücksflächen. Mit diesen planungsrechtlichen Voraussetzungen wird der Rahmen für die Umsetzung des Vorhaben- und Erschließungsplans gegeben.

Das Vorhabengrundstück ist wichtiger Teil eines Stadtraums, der Ende des 19. Jahrhunderts als großmaßstäblicher Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals entwickelt wurde. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier

markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Massive Kriegsschäden hinterließen ihre Spuren auf der Uhlenhorst. Dennoch sind die wesentlichen Strukturen von damals noch heute erhalten. In der Wiederaufbauphase der 50er Jahre wurden die historischen Blockkanten gewahrt. Lediglich auf dem Vorhabengrundstück fehlt diese städtebauliche Fassung. Wegen der Tankstellennutzung sowie die Ausweisung als 1-geschossige Ladennutzung konnte hier die erforderliche vierte Platzecke stadträumlich nicht ausformuliert werden. Dies blieb als Fehlstelle im Stadtraum spürbar. Der vorhabenbezogenen Bebauungsplan Uhlenhorst 4 trifft nun die entsprechenden Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, um die räumlichen Qualitäten des historischen Stadtraums wiederherzustellen.



Abb. 1: Schwarzplan 1900 (links) und 2020 (rechts) | Quelle: B99 Architekten

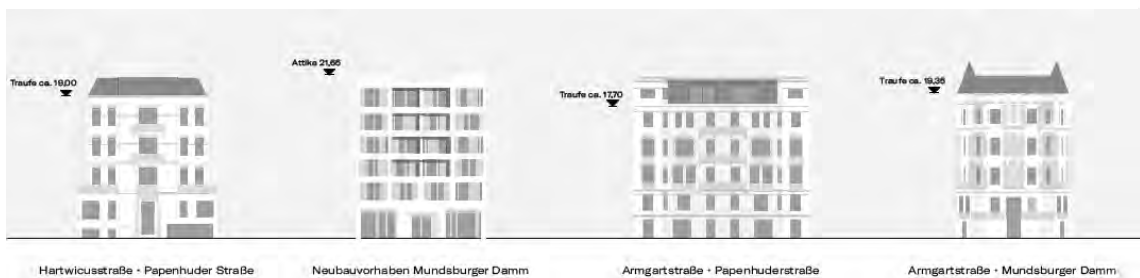


Abb. 2: Duktus der vier raumfassenden Platzecken (Neubau zweiter von links) | Quelle: B99 Architekten



Abb.3: Vorhabenplanung im stadträumlichen Kontext zwischen Magistrale und Landschaftsachse | Quelle: B99 Architekten

Als freistehender Auftakt komplettiert das Vorhaben die Raumkanten um die Mundsburger Brücke mit einer vom gründerzeitlichen Bestand abgeleiteten Gebäudehöhe und gewährleistet zugleich einen angemessenen Übergang zu den nordöstlich anschließenden Bebauungsstrukturen aus der Wiederaufbauzeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Die bestehenden Nachverdichtungspotenziale werden entsprechend der Entwicklungsziele von Senat und Bezirk maximal ausgeschöpft, gleichzeitig wird der Baukörper – zulasten von Nachverdichtung und Wohnraumversorgung – soweit von der Grundstücksgrenze abgerückt, dass auch die nachbarlichen Abstandsflächen hier abgebildet werden.

Grundflächenzahl (GRZ)

Der Bebauungsplan setzt für das Plangebiet eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 fest. Diese Grundflächenzahl beinhaltet den Baukörper wie auch die versiegelten Außenflächen im Übergang zur Bestandsbebauung sowie der Gastronomienutzung im Erdgeschoss. Im Zusammenspiel mit der baukörperähnlichen Festsetzung von Baugrenzen sowie den Darstellungen im Vorhaben- und Erschließungsplan wird ein ausreichender Rahmen für den Versiegelungsanteil des Grundstückes gelegt. Mit der Festsetzung einer GRZ von 0,8 wird der in § 17 Absatz 1 BauNVO für urbane Gebiete definierte Orientierungswert eingehalten. Diese Festsetzung ist zur Umsetzung des Planungskonzepts bzw. des ausgewählten städtebaulichen Entwurfs erforderlich. Eine GRZ von 0,8 ist aufgrund der innerstädtischen Lage standorttypisch und verträglich. Zudem ist die Festsetzung angesichts des spezifischen Zuschnitts des Grundstücks sowie seiner stadträumlichen Bedeutung angemessen. Im Vergleich zu der vormaligen Tankstellennutzung, die bisher eine nahezu vollständige Versiegelung des Grundstücks begründet hat, erfolgt nun eine Entsiegelung und Schaffung zusätzlicher entwässerungsoffener, durchwurzelbarer Flächen. Die zugehörige Tiefgarage ist ausschließlich unter dem Baukörper vorgesehen, wodurch weitere Versiegelungen vermieden werden und die durchwurzelbare Bodenschicht auf dem übrigen Grundstück erhalten wird. Details werden über ergänzende Regelungen im Durchführungsvertrag sichergestellt.

Geschossigkeit

Zur Umsetzung der Vorhabenplanung bzw. des ausgewählten städtebaulichen Konzepts setzt der Bebauungsplan baukörperähnliche Baugrenzen mit einem, fünf und sechs Vollgeschossen fest. Die Gebäudekubatur bildet dabei einen Innenhof aus, der sockelartig auf dem Erdgeschoss aufsetzt. Der Hauptbaukörper ist entsprechend des zugrundeliegenden städtebaulichen Entwurfs weitgehend sechsgeschossig. Lediglich in den Eckbereichen sind kleinere Akzentuierungen der Kubatur vorgesehen, in denen das Gebäude fünfgeschossig ausgeführt wird.

Über die Festsetzung von bis zu sechs Vollgeschossen soll diese markante Stelle im Stadtgrundriss betont werden. An drei seiner vier „Ecken“ des Knotenpunkts zwischen Magistrale und Landschaftsachse – auf der Südseite des Kanals sowie auf der Westseite der Magistrale – akzentuieren gründerzeitliche Gebäude den Stadtraum. Entsprechend ist das Plangebiet für die Raumbildung von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Zudem markiert es einen wichtigen Initialpunkt für die weitere Entwicklung und Aufwertung der Magistrale. Der städtebauliche Bezug für das Plangebiet ergibt sich aus dem immer noch vorhanden gründerzeitlichen Stadtgrundriss. Maßstabbildend ist die gründerzeitliche Bebauung mit ihren Raumkanten und Gebäudehöhen rund um die Mundsburger Brücke (siehe S. 26, Abb. 1-3).

Als freistehender Auftakt komplettiert das Vorhaben die gründerzeitlichen Raumkanten rund um die Mundsburger Brücke und gewährleistet zugleich einen angemessenen Übergang zu den nordöstlich anschließenden Bebauungsstrukturen aus der Wiederaufbauzeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Vorhaben soll den aktuellen stadtentwicklungspolitischen Zielen des Senats und des Bezirks entsprechend die bestehenden Nachverdichtungspotenziale weitestgehend mobilisieren. Insbesondere die Versorgung der Bevölkerung mit zusätzlichem Wohnraum steht dabei im Fokus. Die Maßstäblichkeit des Baukörpers ist in dieser zentralen stadträumlichen Lage angemessen und fügt sich durch die Prägung des Umfelds auf der Uhlenhorst ein. Es handelt sich konzeptionell um einen Solitär - der zu allen Seiten freigestellt - neben der Fassadengestaltung vor allem durch seine Kubatur wirkt. Diese klare Formensprache und die Intention des zugrundeliegenden städtebaulichen Entwurfs werden durch die vollflächige und zu allen Fassadenseiten gleichrangige Festsetzung von sechs Geschossen gesichert. Das stellenweise Zurücksetzen des obersten Geschosses von der Bauflucht (Einkerbungen) strukturiert den Baukörper entwerferisch und zeigt eine klare gestalterische Handschrift. Die Proportionen des Baukörpers - das Verhältnis von Gebäudebreite zu Gebäudehöhe - sind in der festgesetzten Form optimal für die gewünschte städtebauliche Inszenierung an der Magistrale.

Um dieses städtebauliche Konzept sicherzustellen, werden Nicht-Vollgeschosse oberhalb der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse ausgeschlossen. Dadurch wird ebenfalls eine zusätzliche Verschattung der Nachbarbebauung vermieden.

Vgl. § 2 Nummer 4: „In dem urbanen Gebiet sind oberhalb der festgesetzten Vollgeschosse weitere Geschosse unzulässig.“

Um das Baukonzept und auch ein energieeffizientes Wärmeversorgungskonzept umsetzen zu können, sind in gewissem Maße technische Anlagen als Dachaufbauten erforderlich. Mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbilds oder weiteren Verschattungseffekten ist angesichts der nur geringen Überschreitungsmöglichkeit um bis zu 2 m nicht zu rechnen. Dies wurde im Zuge der Erstellung der Verschattungsuntersuchung überprüft. Dort wurden die Dachaufbauten bereits in der konkret geplanten Dimension und Höhe berücksichtigt. Damit eventuelle Dachaufbauten aus der Fußgängerperspektive nicht als dominant wahrgenommen werden können, werden technische Anlagen um mindestens 2 m von der jeweiligen Gebäudekante abgerückt. Ausgenommen von dieser Regelung sind Fahrstuhlüberfahrten, da Erschließungskerne aus Immissionsgründen teils unmittelbar an der Fassade vorgesehen werden müssen.

Vgl. § 2 Nummer 5: „Dach- und Technikaufbauten mit Ausnahme von Aufzugsüberfahrten müssen mindestens 2 m hinter der Gebäudekante - gemessen von der Innenkante der Attika - oder in ihrer Höhe unterhalb einer Attika zurückbleiben. Über die festgesetzte Gebäudehöhe hinaus sind Dach- und Technikaufbauten bis zu einer Höhe von 2 m zulässig. Die Flächen für Belichtung, Be- und Entlüftung sowie technische Anlagen und Dachterrassen dürfen 40 von Hundert (v.H.) der Dachfläche nicht überschreiten.“

Die Geländehöhe wird an der nordöstlichen Gebäudeseite voraussichtlich 5,7 m über Normalhöhennull (ü. NHN) und an der südwestlichen Gebäudeseite 6,3 m ü. NHN betragen.

Mit der Regelung des Maßes der baulichen Nutzung wird die Umsetzung des Vorhabens, entsprechend des zugrunde liegenden städtebaulichen Konzepts, mit einer oberirdischen Bruttogeschosfläche (ohne Berechnung der Flächen von Loggien, Terrassen und Balkonen) von 7.265 m² ermöglicht. Die Geschossfläche von 7.265 m² entspricht einer rechnerischen Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,18. Der Orientierungswert des § 17 BauNVO für urbane Gebiete (3,0) wird damit in Bezug auf die theoretisch ermittelte GFZ geringfügig überschritten. Dies ist jedoch in diesem urbanen Umfeld städtebaulich vertretbar sowie aus städtebaulichen Gründen gewünscht und gerechtfertigt,

- um einen Beitrag zu der angestrebten stadträumlichen Entwicklung entlang der Magistralen im Sinne der entsprechenden Planungskonzepte des Senats und des Bezirksamts zu leisten (städtebauliche und nutzungsstrukturelle Aufwertung),
- um die Planungskonzepte des Senats zur nachhaltigen Innenentwicklung und Verdichtung innerhalb des bebauten Stadtgebiets des Stadtstaates Hamburg entsprechend der Leitlinie zum „Hamburger Maß“ umzusetzen,
- um das im konkurrierenden Verfahren prämierte städtebauliche Konzept mit hohem architektonischem Niveau zu verwirklichen, das sich positiv auf die städtebauliche Entwicklung auswirkt und das Stadtbild vervollständigt,
- weil sich die Gebäudekubatur in die städtebauliche Umgebung einfügt und diese bauliche Dichte vor dem Hintergrund der integrierten Lage im Kernbereich einer Metropole als angemessen und zeitgemäß zu bewerten ist,
- um die städtebauliche Leitlinie des flächensparenden Bauens zu verwirklichen und um einen sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden sicherzustellen. Durch die Konzentration von baulichen Nutzungen innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche (flächensparendes Bauen) kann die bauliche Nutzung von Außenbereichen verhindert werden. Damit wird die Vorschrift des § 1a Absatz 2 BauGB, mit Grund und Boden sparsam umzugehen, planungsrechtlich umgesetzt,
- da durch die günstige Lage des Vorhabengebietes in der Nähe zu wichtigen zentrumsnahen Arbeitsstätten, Dienstleistungs- und Einzelhandelsangeboten (z.B. Hamburger Meile) sowie die gute Anbindung an den ÖPNV sichergestellt wird, dass die Belange der wohnortnahen Versorgung und der Mobilität auch im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel berücksichtigt werden und ein Beitrag zur Minderung des motorisierten Individualverkehrs geleistet wird. Dem Senatsziel von „Mehr Stadt in der Stadt“ und dem übergeordneten Leitbild „der Stadt der kurzen Wege“ wird in dieser Hinsicht in besonderer Weise Rechnung getragen,
- um den Stadtraum am Kreuzungspunkt der Magistrale Mundsburger Damm und der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal zu ergänzen und einen hochwertigen, städtisch gestalteten (öffentlichen) Raum an dem zukünftigen Schnellbahnhaltdepot der Linie U5 zu definieren, sowie im Zuge dessen zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität beizutragen,
- um einen Beitrag zur Wohnraumversorgung in einem Gebiet mit sog. „angespanntem Wohnungsmarkt“ zu leisten. Aufgrund der hohen Lagegunst des

Vorhangrundstücks in integrierter, zentrumsnaher Lage mit einer sehr guten ÖPNV-Anbindung kann in besonderer Weise einen Beitrag zur Befriedigung der Wohnraumnachfrage der Bevölkerung geleistet werden,

- um an diesem Standort geförderte Wohneinheiten für Auszubildende und Studierende zu errichten, damit dem anstehenden Fachkräftemangel entgegengewirkt werden kann,
- weil der dreieckige Grundstückszuschnitt eine besondere Gebäudegeometrie und Erschließungstypologie erfordert, die höhere Dichten erzeugt.

Trotz der hohen städtebaulichen Dichte werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch folgende mindernde und ausgleichende Maßnahmen gewahrt:

- die Schaffung hochwertiger, gemeinschaftlich nutzbarer Freiflächen auf dem Dach, im Innenhofbereich und im Außenraum,
- Förderung eines hohen Freiflächenanteils und der Wohnruhe durch die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer Tiefgarage,
- die intensive Begrünung des Außenraums, des Innenhofs und der Dachflächen, die über Regelungen im Durchführungsvertrag gesichert wird,
- das Plangebiet verfügt – trotz der gut erschlossenen und urbanen Lage – über eine sehr gute Freiraumversorgung mit einer hohen Erholungsfunktion im unmittelbaren Umfeld (Lage an der Landschaftsachse, unmittelbare Nähe zur Außenalster).

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt werden dadurch vermieden, dass

- durch das geplante Vorhaben ein deutlich geringerer Versiegelungsgrad als gegenwärtig im Plangebiet erreicht wird. Insgesamt steigt der Begrünungsanteil von 23% auf 43%,
- der durch Altlasten kontaminierte Boden und bestehende Reste der unterirdischen Tankanlagen entfernt bzw. ausgetauscht werden,
- eine umfangreiche intensive Begrünung der Gebäudedachflächen erfolgt,
- das Baugrundstück mit Baumpflanzungen und gestalteten Freianlagen versehen wird.

5.1.4 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubare Grundstücksfläche wird im Plangebiet entsprechend baukörperbezogen festgesetzt, um die Inhalte des städtebaulichen Entwurfs zu sichern. Dabei wird der Baukörper so positioniert, dass die Abstandsflächen nach Hamburgischer Bauordnung auf eigenem Grund eingehalten werden. Der neue Baukörper wird sogar zusätzlich - zulasten der baulichen Ausnutzung des Grundstücks - von der Grundstücksgrenze abgerückt, da die Nachbargebäude (Mundsburger Damm 26 a/b, Hartwicusstraße 11 a/b), die erforderlichen bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nicht einhalten. Diese werden nun im Vorhabengebiet mitabgebildet, sodass es zu keiner Unterschreitung oder Überlagerung von erforderlichen Abstandsflächen kommt. Durch das Abrücken von der Grundstücksgrenze können zusätzlich die

Verschattungsauswirkungen reduziert werden. Gleichzeitig wird über die Ausweisung der überbaubaren Grundstücksfläche sichergestellt, dass auf diesem Grundstück (mit besonderem Zuschnitt) ein möglichst großer Beitrag zur Wohnraumversorgung der Bevölkerung geleistet wird, sowie die Innenentwicklungspotenziale entlang der Magistrale entsprechend den Entwicklungszielen des Senats und des Bezirks mobilisiert werden. Zudem sind die Ausmaße in dieser Form erforderlich, um den aus Lärmschutzgründen erforderlichen Innenhof städtebaulich qualitativ auszubilden.

Die Planung sieht keine Balkone oder private Terrassen vor den Wohneinheiten sondern lediglich vereinzelt Loggien vor. Es ist im südlichen Bereich an der Hartwicusstraße ein 4,0 m breites und 1,0 m tiefes Vordach zur Abschirmung der Lärmemissionen der Tiefgaragenzufahrt vorgesehen (siehe § 2 Nr. 11 der Verordnung). Dieses Vordach wird entsprechend über die Baugrenzen abgebildet.

Um ausreichend Abstellräume für die Wohnungen und Flächen für technische Anlagen nachweisen zu können, ist es erforderlich, eine Unterbauung des Geländes durch ein Tiefgeschoss vorzunehmen, welches jedoch die Außenkanten der Gebäudekubatur nicht überschreitet und über die Baugrenzen der aufgehenden Hochbauten nicht hervortritt. Das Untergeschoss bleibt unterhalb der festgesetzten Geländeoberfläche. Hierfür ist keine Festsetzung erforderlich.

Aufgrund der geringen Grundstücksfläche, zur Sicherung der Wohnruhe im Plangebiet und zur Ermöglichung einer umfangreichen Begrünung der verbleibenden Freiflächen wird aus städtebaulichen Gründen festgesetzt, dass Stellplätze nur in einer Tiefgarage zulässig sind und diese nicht über den Baukörper hinaustreten darf.

Vgl. § 2 Nummer 6: „In dem urbanen Gebiet sind Stellplätze nur in der Tiefgarage zulässig.“

Vgl. § 2 Nummer 7: „Eine Tiefgarage ist nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.“

Die Tiefgaragenzufahrt an der Hartwicusstraße wird über die Festsetzung einer Fläche für Tiefgaragen und ihre Zufahrten gesichert. Die geplanten Fahrradabstellanlagen und Wegeführungen auf der Ostseite sind im zugehörigen Vorhaben- und Erschließungsplan detailliert eingetragen. Sie werden in wasserdurchlässigem Aufbau hergestellt (vgl. § 2 Nr. 16 der Verordnung). Diese sind somit nicht als versiegelte Flächen zu bilanzieren, können begrünt und für die Entwässerung in Anspruch genommen werden.

Unter Berücksichtigung des Hochbaus und der Freiflächenplanung sowie der Zufahrt zur Tiefgarage ergibt sich für das Plangebiet eine Gesamtversiegelung von 1.966 m². Darin inbegriffen sind auch die Dachflächen, die jedoch intensiv begrünt werden. Insgesamt wird der Begrünungs- und Freiflächenanteil im Vergleich zur Vornutzung erhöht. Die resultierende Grundflächenzahl (GRZ) entspricht einem Wert von 0,8. Der Orientierungswert des § 17 BauNVO für urbane Gebiete wird damit eingehalten.

5.1.5 Verschattungsgutachten und Tageslichtuntersuchung

Aufgrund der verdichteten innerstädtischen Situation und der Lage des angrenzenden Wohnungsbaus an der Grundstücksgrenze wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens entschieden, detaillierte Fachgutachten zur Beurteilung der Frage der Aufrechterhaltung gesunder Wohnverhältnisse anzufertigen. In einer Verschattungsuntersuchung wurden im Januar 2021 die Auswirkungen der geplanten Neubebauung auf die

Besonnungssituation der umgebenden Bestandsbebauung (Mundsburger Damm Nr. 21 - 25 und Nr. 26 a/b sowie Hartwicusstraße Nr. 11 a/b) durch 3D-Computermodelle simuliert. Dieses Gutachten wurde im Mai 2022 und im Anschluss im September 2022 ergänzt und im März 2023 grafisch überarbeitet. Dabei wurde anhand von Modellstudien an 3D-Modellen überprüft, ob durch Veränderungen der Kubatur des Baukörpers signifikante Verbesserungen der Besonnungssituation zu erzielen wären. Weil zur Beurteilung gesunder Wohnverhältnisse neben der Besonnungssituation auch die Tageslichtversorgung relevant ist, wurde im Frühjahr 2022 ein Gutachten zu der zu erwartenden Tageslichtversorgung angrenzender Wohneinheiten angefertigt. Auch in diesem Gutachten wurde anhand von 3D-Modellstudien untersucht, ob durch Kubaturveränderungen des Neubaus eine signifikante Verbesserung der Tageslichtversorgung erzielt werden könnte.

Bei der Beurteilung der durch die Neubebauung entstehenden Besonnungs- bzw. Verschattungssituation ist zu berücksichtigen, dass für die Bebauungsplanung und auch für die Genehmigungsebene keine formellen Grenzwerte oder eindeutige gesetzliche Vorgaben bestehen. Eine Definition einer ausreichenden Besonnung ist weder im Baugesetzbuch noch in der Hamburgischen Bauordnung gegeben. Es bestehen zudem keine konkretisierenden Rechtsvorschriften, die Grenz- oder Richtwerte für eine zumutbare Verschattung enthalten. Deshalb wird in der fachlichen Praxis vielfach die technische Norm DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ als Orientierung herangezogen (Einsichtnahmestelle: Technische Universität Hamburg-Harburg, Universitätsbibliothek, Denickestraße 22, 21073 Hamburg). Diese Vorgehensweise wird auch in dem 2021 herausgegebenen Leitfaden „Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) der FHH bestätigt.

Die DIN EN 17037 enthält als technische Norm eine detaillierte Beschreibung der methodischen Anforderungen zur Ermittlung der Besonnungszeiten auf der Fensterinnenseite der Fassaden. Die DIN enthält ebenso Empfehlungswerte für die anzustrebende Besonnungsdauer. Nach der DIN EN 17037 ist für mind. einen Raum einer Wohneinheit eine Besonnungsdauer an einem Tag zwischen dem 01. Februar und 21. März zwischen 1 Stunde 30 Minuten und 4 Stunden anzustreben. Der Wert von 1 Stunde 30 Minuten wird dabei als Qualitätsstufe gering bezeichnet. Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) hat im Zuge der Erarbeitung des o.g. Leitfadens diesen Wert für die besondere urbane Situation und die bestehenden städtebaulichen Entwicklungsziele der FHH als auskömmlich bewertet. Dieser Wert soll entsprechend der Empfehlungen der BSW in Verschattungsuntersuchungen zu Grunde gelegt werden, wobei der 21. März (Tag-Nacht-Gleiche) als maßgeblicher Referenztag zu verwenden sei. Dies wird in der angefertigten Verschattungsuntersuchung umgesetzt und im Folgenden wird die anzustrebende Besonnungszeit von 1 Stunde 30 Minuten am 21. März als „Orientierungswert“ bezeichnet. Im Zuge der Auswertung der Besonnungszeiten wurde die jeweilige Mitte des Fensters auf der Innenseite als maßgeblicher Nachweisort im Sinne der Methodik der DIN EN 17037 angesetzt. Zu beachten ist, dass es nach der technischen Norm ausreichend ist, wenn je Wohnung ein Raum entsprechend besonnt wird.

Untersuchung der zukünftigen Besonnungssituation

Ziel der Untersuchung und insbesondere der durchgeführten weiteren Simulationen mit angepassten Kubaturen war es, die Einhaltung des Orientierungswerts für alle Wohnungen zu überprüfen.

Die Simulationen haben ergeben, dass die Besonnungszeiten der Bestandsbebauung auf der gegenüberliegenden westlichen Seite des Mundsburger Damms (Mundsburger Damm 21-25) durch die geplante Neubebauung generell nicht beeinträchtigt werden, weil die Baukörper etwa 30,0 m von dem Neubauvorhaben entfernt liegen und über eine gute südöstliche Orientierung verfügen.

Im Zuge der durchgeführten Simulationen wurde weiterhin festgestellt, dass einzelne Wohneinheiten der östlich und nordöstlich angrenzenden Bestandsbebauung (Mundsburger Damm Nr. 26 a/b und Hartwicusstraße Nr. 11 a/b) trotz Einhaltung der Abstandsflächen durch den Neubau aufgrund der besonderen örtlichen Situation sowie der Lage, Stellung und Geometrie der Neubebauung eine Mehrverschattung erfahren. Die Simulationen haben ergeben, dass der Orientierungswert nicht in allen Wohneinheiten der nordöstlich benachbarten Wohnbebauung (Mundsburger Damm Nr. 26 a/b und Hartwicusstraße Nr. 11 a/b) vollumfänglich erreicht werden kann. Die Mehrverschattung wird nicht aus einer Unterschreitung von Abstandsflächen hervorgerufen, sondern entsteht durch die geografische Lage der beiden Grundstücke zueinander in Bezug zu dem Lauf der Sonne. Diese Situation wird dadurch verstärkt, dass das benachbarte Bestandsgebäude sehr nah an die Grundstücksgrenze herangebaut ist und seine Abstandsflächen nicht vollständig auf eigenem Grund nachweisen kann (s. u. gelbe Markierung und lila Grenzlinie).

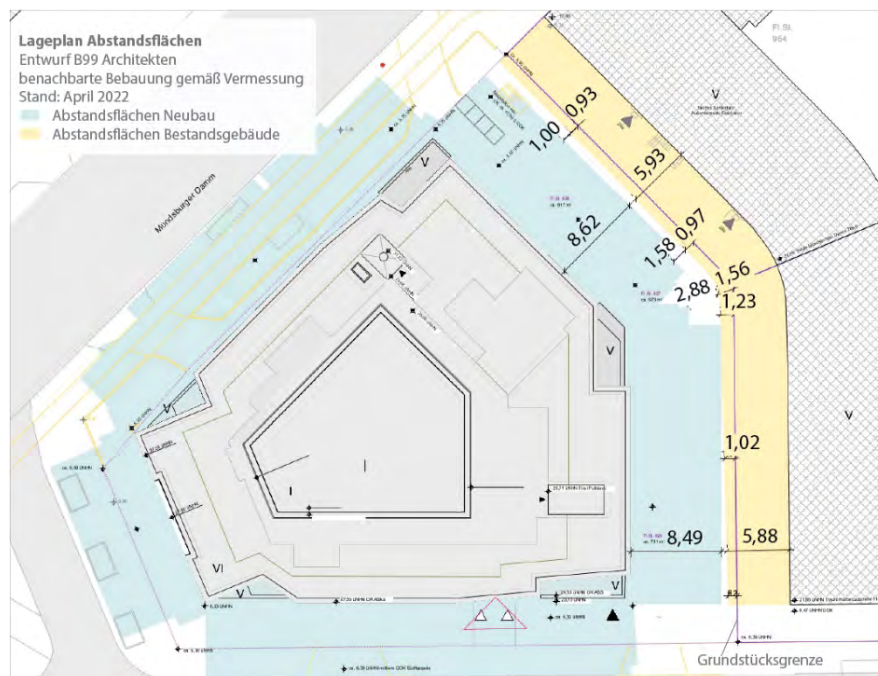


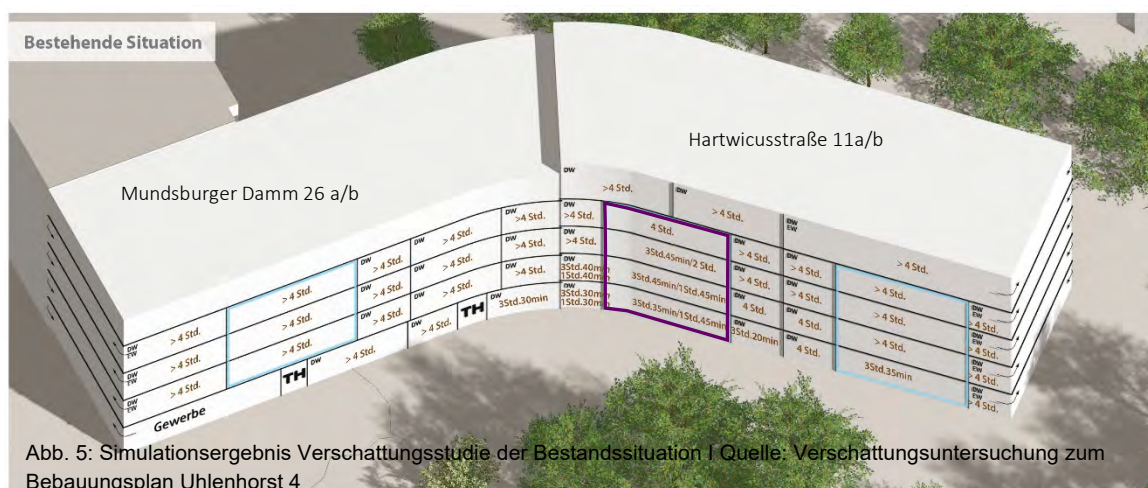
Abb. 4: Lageplan Abstandsflächen I Quelle: Verschattungsstudie zum Bebauungsplan Uhlenhorst 4

Das Bestandsgebäude ist dabei entsprechend der planungsrechtlichen Festsetzungen des Durchführungsplans D22 von 1952 entlang einer im Plan eingetragenen Baulinie errichtet worden. Diese Baulinie sieht einen deutlich geringeren Grenzabstand vor, als nach damaligen und auch heutigen bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlich gewesen wäre. Sie ist vermutlich unter Bezugnahme auf die seinerzeit vorgesehene Errichtung einer eingeschossigen Tankstelle festgesetzt worden, ohne dass entsprechende Baulasten, Dienstbarkeiten oder vergleichbare Rechte eingetragen wurden. Die Situation besitzt heute baurechtlichen Bestandsschutz und bedingt eine detaillierte planerische Auseinandersetzung und Abwägung. Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass aufgrund dieser Grenz- und Abstandsflächensituation der grenzständig vorhandene Baum- und Strauchbestand seit jeher entsprechend nah an der vorhandenen Wohnbebauung aufgewachsen ist und jahreszeitlich bedingt die Besonnbarkeit vorhandener Wohnungen einschränken kann.

Das Bestandsgebäude besitzt in seinem südlichen Teil Hartwicusstraße 11 a/b eine nahezu exakte Ost-West Orientierung der Wohneinheiten, die damit eine direkte Besonnung insbesondere in den frühen Vormittagsstunden und den Nachmittagsstunden ermöglicht, da die meisten Wohneinheiten des Bestandsgebäudes durchgesteckt sind und aus zwei Richtungen besonnt werden können. Alle 34 durchgesteckten Wohneinheiten sind in Bezug auf die auf der Westseite entstehende Mehrverschattung unproblematisch und erreichen den Orientierungswert vollständig. In den beiden Gebäudeteilen Mundsburger Damm Nr. 26 a/b sowie Hartwicusstraße 11 a/b bestehen aber weitere 11 einseitig orientierte Wohneinheiten, die eine geringere Besonnung erzielen. In dem südlichen Teil Hartwicusstraße 11 a/b sind acht einseitig nach Westen orientierte Wohneinheiten und in dem nördlichen Teil Mundsburger Damm 26 a/b weitere drei einseitig nach Südwesten orientierte Wohneinheiten vorhanden.

Simulationsergebnisse Verschattungsuntersuchung der Bestandssituation

Im Zuge der Anfertigung der Verschattungsuntersuchung wurde zunächst eine Simulation der heutigen Situation mit den Tankstellengebäuden durchgeführt. Dabei wurde untersucht, ob das Bestandsgebäude aufgrund der bestehenden Unterschreitung der Abstandsflächen in der bisherigen Situation auskömmliche Besonnungszeiten erreichen kann. In diesem Kontext wurde auch überprüft, in welchem Umfang der unmittelbar an der Grundstücksgrenze bestehende Baumbestand einen Einfluss auf die Besonnungsverhältnisse an dem Stichtag des 21. März haben kann, auch wenn dies rechtlich



unbedeutend ist. In der nachstehenden Grafik sind deshalb Besonnungszeiten mit und ohne Berücksichtigung des Baumbestands angegeben.

Drei einseitig orientierte Einheiten im nordwestlichen Bauteil Mundsbürger Damm 26a/b (blau markiert) sowie vier einseitig orientierte Einheiten im südlichen Bauteil Hartwicusstraße 11b (blau markiert) erreichen im Bestand sehr gute Besonnungswerte von 3 Stunden 35 Minuten bzw. mehr als 4 Stunden. Eine teilweise geringere Besonnung ist bei den vier annähernd in Gebäudemitte gelegenen, einseitig orientierten Wohneinheiten im Bauteil Hartwicusstraße 11b (lila markiert) gegeben. Diese erreichen in der Bestandssituation im Erdgeschoss Besonnungszeiten von 3 Stunden 35 Minuten und im 1. und 2. Obergeschoss 3 Stunden 45 Minuten sowie 4 Stunden im 3. Obergeschoss. Unter Berücksichtigung des Schattenwurfs des vorhandenen Baumbestands werden bei diesen Einheiten etwas geringere Besonnungszeiten von 1 Stunde 45 Minuten im Erdgeschoss/ 1. Obergeschoss und von 2 Stunden im 2. Obergeschoss erreicht. Der Orientierungswert wird damit in der bisherigen Situation durchweg erreicht.

Simulationsergebnisse Verschattungsuntersuchung der Neubausituation

Die durchgeführten Verschattungssimulationen der Neubebauung wenden ebenfalls die Berechnungsmethoden der DIN EN 17037 an und berücksichtigen den von der BSW empfohlenen Stichtag des 21. März (Tag-Nacht-Gleiche). Auch hier wird die Erreichung einer Besonnung von 1 Stunde 30 Minuten als „Orientierungswert“ angesetzt. Die Simulationen zeigen, dass in Teilbereichen der Nachmittagsstunden, wenn die Sonne im Westen steht und der Schatten nach Osten fällt, eine deutliche Mehrverschattung zu erwarten ist. In Anerkennung dieser Situation wurde der Standort für den geplanten Neubau und auch die Anordnung der Abstandsflächen des geplanten Neubaukörpers sorgfältig festgelegt. Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Baukonzept sieht einen Baukörper vor, der seine Abstandsflächen auf der Ostseite auf eigenem Grundstück nachweist. Darüber hinaus wurde der Baukörper auf dem eigenen Grundstück so weit von der Grenze abgerückt, dass es zu keiner Überlagerung der Abstandsflächen kommt, sondern die bisher nicht gesicherten Abstandsflächen des Nachbargebäudes auf dem Grundstück des Neubaus freigehalten werden. Mit dieser Anordnung wird dem bauleitplanerischen Gebot der Rücksichtnahme entsprochen. Die Vorhabenträgerin hat somit nicht nur auf eine zulässige vollständige Ausnutzung der Regelabstandsflächen gem. § 6 HBauO verzichtet, sondern das Maß der Abstandsflächen von 0,4 H zu eigenen Lasten auf etwa 0,5 H erweitert.



Abb. 6: Simulationsergebnis Verschattungsstudie der Neubausituation | Quelle: Verschattungsuntersuchung zum Bebauungsplan Uhlenhorst 4

Die Simulationsergebnisse zeigen, dass der Orientierungswert bei allen 34 durchgesteckten Wohneinheiten eingehalten wird. Von den einseitig orientierten Wohneinheiten erreichen vier nach Westen orientierte Einheiten im südlichen Gebäudeteil Hartwicusstraße 11a (grün markiert) und zwei südlich orientierte Wohneinheiten im Gebäudeteil Mundsburger Damm 26a (grün markiert) den Orientierungswert vollständig. Bei vier einseitig ausschließlich nach Westen orientierten Wohneinheiten im Gebäudeteil Hartwicusstraße 11b (lila markiert) sowie einer einseitig nach Süden orientierten Wohneinheit im Gebäudeteil Mundsburger Damm 26a (lila markiert) wird der Orientierungswert jedoch unterschritten. Die vier Wohnungen in der Hartwicusstraße 11b erreichen in den unteren Geschossen nach Errichtung des Neubaus am 21. März nur noch zwischen 15 Minuten und einer Stunde direkter Besonnung. Die Wohneinheit im 1. Obergeschoss des Gebäudeteils Mundsburger Damm 26a verfehlt den Orientierungswert mit 1 Stunde und 15 Minuten geringfügig. Die Untersuchungsergebnisse zur Verschattung zeigen also auf, dass bei Realisierung der Entwurfsplanung der Orientierungswert in fünf der 11 einseitig orientierten Wohnungen (Hartwicusstraße 11b EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG sowie Mundsburger Damm 26a, 1. OG) nicht eingehalten werden kann.

Weil diese Wohneinheiten den Orientierungswert von 1 Stunde und 30 Minuten unterschreiten, wurde in der Verschattungsuntersuchung anhand von Modellstudien untersucht, welche Faktoren an dem geplanten Baukonzept ausschlaggebend für diese Verschattungsauswirkungen sind und ob durch eine Kubaturveränderung des geplanten Neubaukörpers eine signifikante Verbesserung der Besonnungszeiten erreicht werden kann.

Es wurden sechs verschiedene Optimierungsszenarien erstellt und untersucht (siehe S. 38, Abb. 7), die die zentralen Entwurfseigenschaften des bisherigen Baukonzepts aufrecht erhalten. Dies sind die Beibehaltung einer ringförmigen internen Gebäudeerschließung durch umlaufende Flure, weil nur diese Erschließung die Beibehaltung des Brandschutzkonzepts ohne Anleiterung aus dem öffentlichen Raum ermöglicht und nur dieses Erschließungskonzept eine Verteilung der IFB geförderten Wohneinheiten für Studierende und Auszubildende auf mehreren Ebenen ermöglicht, da die IFB einen separaten Treppenhausanschluss für die Einheiten verlangt. Alternativ mögliche Kubaturveränderungen wie Einschnitte oder Rückstaffelungen auf der Ostseite waren mit diesen Prämissen nicht umsetzbar.

In den verschiedenen Optimierungsszenarien bzw. Kubaturstudien wurde die generelle Baukubatur und Fassung des Straßenraums des Mundsburger Damms sowie die Raumbildung an der Hartwicusstraße und der Landschaftsachse des Mundsburger Damms beibehalten. Dieses Vorgehen ist darin begründet, dass im Herbst/Winter 2020 in einem Entwurfsgutachten sieben unterschiedliche Baukonzepte entwickelt und von einer interdisziplinär besetzten Jury unter Beteiligung des Oberbaudirektors, des bezirklichen Baudezernenten und externer Fachleute sowie der Kommunalpolitik einstimmig zur Realisierung ausgewählt wurde. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war die von den Architekten hergeleitete Raumbildung der Besetzung der vier Ecken eines übergeordneten Bauzusammenhangs an der Mundsburger Brücke sowie die gelungene Interpretation einer Auftaktsituation an dem stadträumlich bedeutsamen Kreuzungspunkt der Magistrale mit der Landschaftsachse der Wandse. Vor diesem Hintergrund wäre es nicht sachgerecht gewesen, vollkommen abweichende Typologien oder Baukörperkonfigurationen zu Grunde zu legen.

Den Modellstudien anhand des 3-D Modells liegen noch keine detaillierten planerischen Ausführungen zu Grunde, deshalb können nur grob abgeschätzte Aussagen zur Veränderung der Geschossflächen und der erreichbaren Zahl der Wohneinheiten getroffen werden.

Ziel dieser Untersuchung war es, herauszuarbeiten, welche Faktoren die entstehende Mehrverschattung der Bestandswohnungen auslösen und ob durch Anpassungen des Baukonzepts der Orientierungswert für den 21. März in allen Wohneinheiten erreicht werden könnte. Durch die Modellsimulationen wurde untersucht, ob die Geschossigkeit, der Abstand des Baukörpers zu der Grundstücksgrenze oder die gewählte kompakte Figur mit durchlaufenden Kanten maßgeblich für die Mehrverschattung sind. In den Kubaturanpassungen wurden erkennbare Abweichungen von den bestehenden städtebaulichen Zielsetzungen und planerischen Intentionen für diesen Ort bewusst zunächst zurückgestellt und die Frage der Veränderung der Verschattung betrachtet.

Die Untersuchungen zeigen, dass die Verschattung des Bestandsgebäudes nicht durch einen einzelnen Faktor ausgelöst wird, sondern trotz Einhaltung und Erweiterung der Abstandsflächen aus einem Zusammenspiel der benannten Aspekte in Bezug zu der besonderen örtlichen Situation (Lage, Stellung und Geometrie des Neubaus sowie der benachbarten Wohnbebauung) herrührt.

In der nachfolgenden Auswertung a. bis f. liegt der Fokus aus systematischen Gründen auf den zuvor identifizierten vier Wohneinheiten (Erdgeschoss bis 3. Obergeschoss) im Gebäudeteil Hartwicusstraße 11 b, die den Orientierungswert deutlich verfehlen. Die eine Wohneinheit im Gebäudeteil Mundsburger Straße 26a, die den Orientierungswert nur um rund 15 Minuten verfehlt, kann von den beschriebenen Kubaturveränderungen in gleichem Maße profitieren.

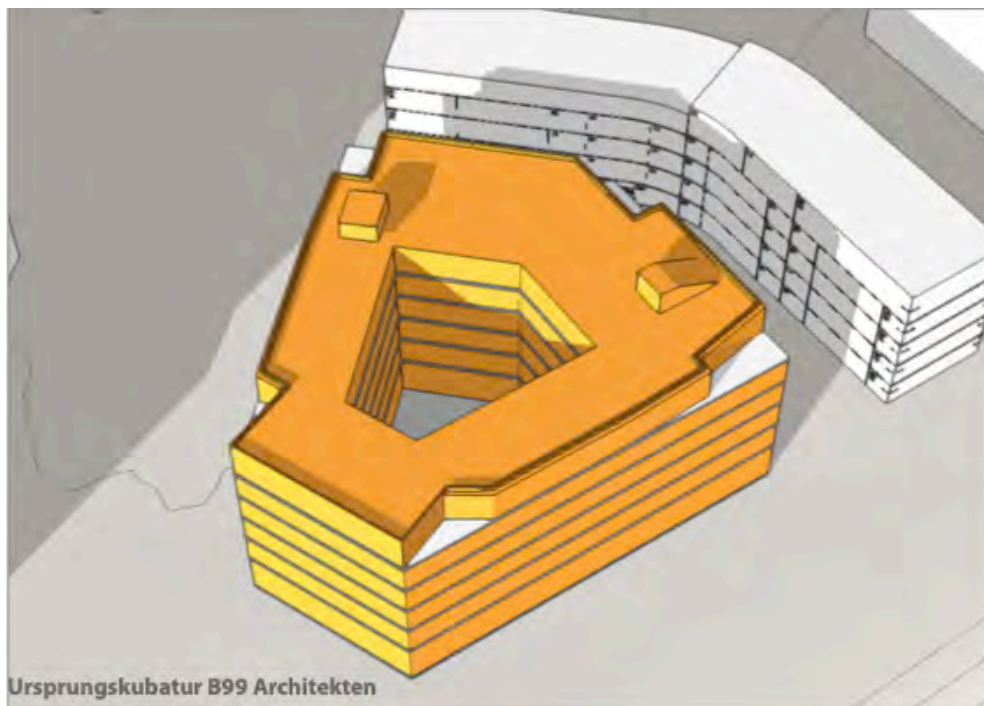


Abb. 7: Kubatur geplanter Baukörper | Quelle: Verschattungsstudie zum Bebauungsplan Uhlenhorst 4

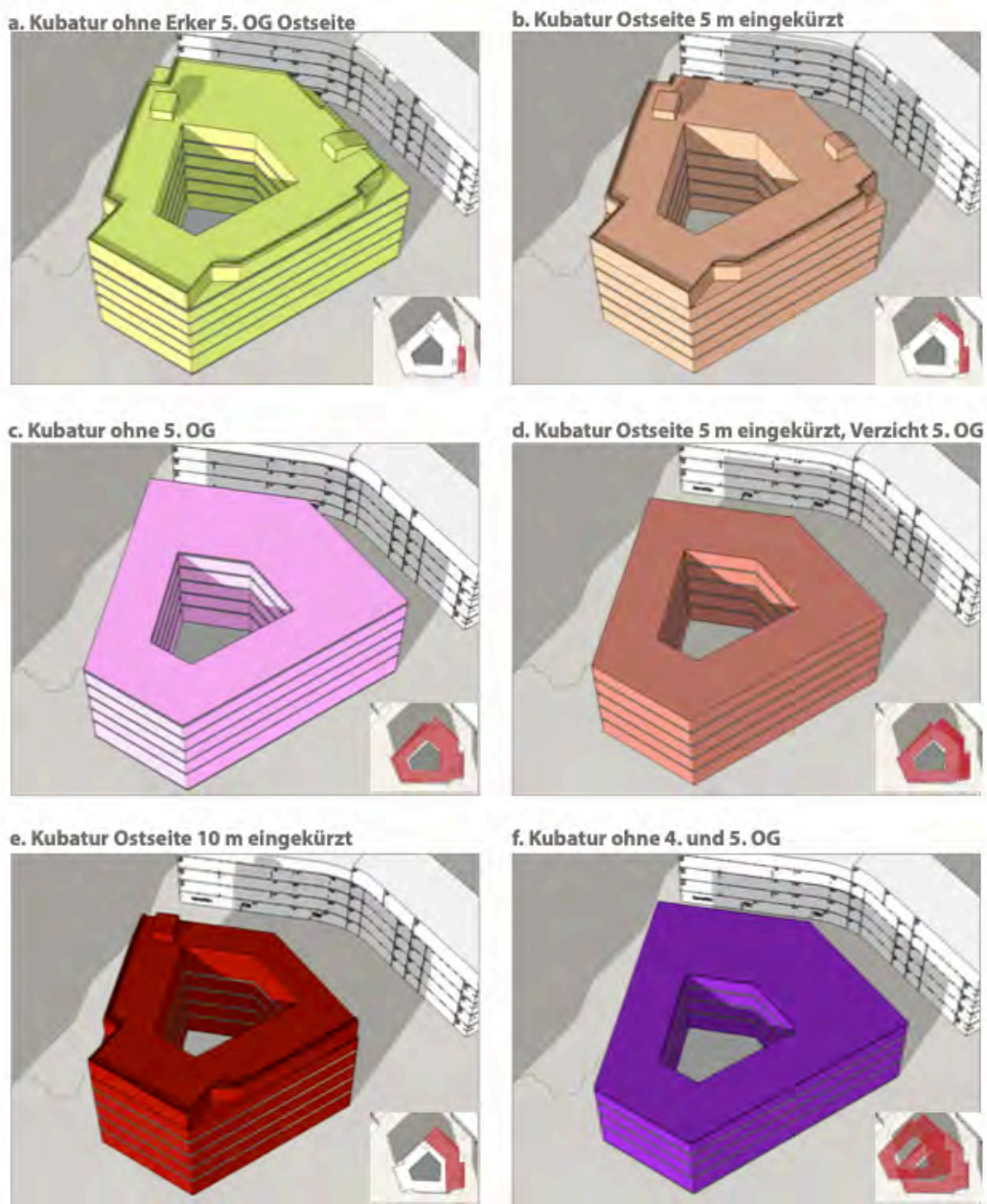


Abb. 8: Optimierungsszenarien | Quelle: Verschattungsstudie zum Bebauungsplan Uhlenhorst 4

Variante a.

Als erste Varianten wurde untersucht, ob eine Anpassung des Baukörpers durch Verzicht auf den Erker im 5. Obergeschoss eine signifikante Verbesserung bewirken könnte. Die Ergebnisse zeigen, dass ein Verzicht auf den Erker nahezu überhaupt keine positiven Wirkungen erzielen kann und alle vier betroffenen einseitig orientierten Wohneinheiten den Orientierungswert weiterhin verfehlen.

Variante b.

In dieser Variante wurde eine Vergrößerung des Abstands von der Grundstücksgrenze durch Verkürzung des Baukörpers um 5,0 m untersucht. Es ist festzustellen, dass die Besonnung in den betroffenen einseitig orientierten Wohneinheiten im 2. und 3. Obergeschoss teilweise verbessert werden kann und die Wohneinheit im 3. Obergeschoss auch den Orientierungswert von 1 Stunde 30 Minuten erreicht, während die unteren beiden betroffenen Einheiten im 1. Obergeschoss und Erdgeschoss weiterhin wenig besont werden und den Orientierungswert deutlich verfehlen.

Variante c.

Eine untersuchte Reduzierung der Geschossigkeit um ein Vollgeschoss kann Verbesserungen von 25 bzw. 40 Minuten für die betroffenen einseitig orientierten Wohneinheiten im 2. und 3. Obergeschoss bewirken, die Besonnungssituation bei den beiden Wohneinheiten im 1. Obergeschoss und im Erdgeschoss bleibt dabei nahezu unverändert. Der Orientierungswert wird bei dieser Variante nur in dem 3. Obergeschoss erreicht, die weiteren Einheiten verfehlen diesen weiterhin.

Variante d.

Als weitere Variante wurde eine Kombination aus der Vergrößerung des Abstands von der Grundstücksgrenze durch Verkürzung des Baukörpers um 5,0 m sowie der Verzicht auf das 5. Obergeschoss des Neubaus simuliert. Bei dieser Variante erreichen die beiden betroffenen Wohneinheiten im 3. und 2. Obergeschoss mit 2 Stunden bzw. 1 Stunde 30 Minuten den Orientierungswert, während die unteren beiden betroffenen Einheiten im 1. Obergeschoss und Erdgeschoss weiterhin nur geringe Besonnungszeiten erzielen. Die unteren beiden Einheiten bleiben trotz des erheblichen Eingriffs in den Baukörper weiterhin mit 1 Stunde 10 Minuten bzw. 45 Minuten deutlich hinter dem Orientierungswert von 1 Stunde 30 Minuten zurück.

Variante e.

In dieser Variante wurde eine Vergrößerung des Abstands von der Grundstücksgrenze durch Verkürzung des Baukörpers um 10,0 m untersucht. Es ist festzustellen, dass dieser Eingriff nur bedingte Verbesserungen erzeugt. Während im 3. Obergeschoss eine Zunahme um 40 Minuten dazu führt, dass diese Einheit den Orientierungswert erreicht, verfehlen das 2. Obergeschoss trotz Zunahme um 40 Minuten und das 1. Obergeschoss bei Zunahme um 30 Minuten sowie das Erdgeschoss bei Zunahme um 35 Minuten weiterhin den Orientierungswert von 1 Stunde 30 Minuten deutlich.

Variante f.

Ein Verzicht auf die beiden oberen Geschosse des geplanten Neubaus erzeugt ebenfalls nur bedingte Verbesserungen. Während im 3. Obergeschoss eine Zunahme um 60 Minuten und im 2. Obergeschoss eine Zunahme um 50 Minuten festzustellen ist und diese beiden Einheiten den Orientierungswert erreichen, bleiben die Besonnungszeiten in dem

1. Obergeschoss und Erdgeschoss weiterhin mit 1 Stunde bzw. lediglich 35 Minuten hinter dem Orientierungswert von 1 Stunde 30 Minuten zurück.

Das Gutachten stellt ebenfalls fest, dass die Besonnungssituation für die eine betroffene Wohneinheit im 1. Obergeschoss im Gebäudeteil Mundsburger Damm 26a aufgrund der geometrischen Situation und der hier bestehenden Orientierung nach Südwesten nur bei Verzicht auf mehr als ein Geschoss signifikant verbessert werden kann und erst dann der Orientierungswert von 1 Stunde 30 Minuten erreicht wird.

Die in der Verschattungsuntersuchung durchgeführten Simulationen haben insgesamt ergeben, dass auch mit erheblichen Kubaturveränderungen hinsichtlich Geschossigkeit und Gebäudeanordnung keine signifikante Verbesserung der Besonnungssituation für die vier betroffenen einseitig orientierten Wohneinheiten in dem Gebäudeteil Hartwicusstraße 11 b erreicht werden kann, sondern auch bei massivem Eingriff in den Baukörper nur in den oberen beiden Einheiten im 2. und 3. Obergeschoss in dem Gebäudeteil Hartwicusstraße 11 b der Orientierungswert der DIN EN 17037 von 1 Stunde 30 Minuten erreicht werden könnte. Für die eine betroffene Wohneinheit im Gebäudeteil Mundsburger Damm 26a sind ebenfalls erheblich Kubaturanpassungen wie eine Verkürzung um mehr als 5m oder ein Verzicht auf mehr als ein Geschoss erforderlich, um den Orientierungswert der DIN EN 17037 von 1 Stunde 30 Minuten zu erreichen.

In dem Gutachten wird festgestellt, dass alle diese Varianten eine erhebliche Veränderung der städtebaulichen Konzeption bedeuten und die städtebaulichen Ziele einer Neuordnung des Plangebiets durch Neugestaltung der markanten Kreuzungssituation an der Mundsburger Brücke verfehlen. Mit den Varianten geht zudem ein Verlust von etwa 10 bis etwa 60 Wohneinheiten der bisher geplanten 163 Wohneinheiten einher, dies entspricht ungefähr 5% bis 35% der geplanten Wohneinheiten.

In einem letzten Untersuchungsdurchlauf wurde der Baukörper in dem Computermodell so modifiziert, dass der Orientierungswert der DIN EN 17037 von 1 Stunde 30 Minuten in allen Geschossen erreicht wird. Hierbei zeigt sich, dass erst bei einer Verkürzung des Baukörpers und damit Vergrößerung des Abstands um 18,0 m der Orientierungswert in allen Geschossen erreicht wird. Ein zusätzlicher Abstand von 18,0 m entspricht dabei etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche und bedeutet eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H. Dieser Ansatz ginge mit einem Verlust von mehr als 30% der geplanten Baumasse einher (mind. 50 der geplanten 163 Einheiten). Dieser Eingriff steht in Widerspruch zu den verfolgten Planungszielen des Bebauungsplans hinsichtlich der ausreichenden Wohnraumversorgung der Bevölkerung und des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Bei Umsetzung dieser Veränderungen können ebenso die zuvor dargelegten städtebaulichen Ziele für diesen bedeutsamen Stadtraum nicht erreicht werden.

Untersuchung zur Tageslichtversorgung

Im Zuge der Behördenbeteiligung wurde in Anbetracht der Ergebnisse der Verschattungsuntersuchungen entschieden, in einem weiteren Gutachten die zu erwartende Tageslichtversorgung in jenen Wohneinheiten detailliert zu überprüfen, die den Orientierungswert nicht erreichen. Hierzu wurde von einem spezialisierten Gutachter auf Grundlage der Auswertung der Bauakten des Bestandsgebäudes ein weiteres dreidimensionales Computermodell angefertigt, das auch die zu erwartende Belichtung in den Innenräumen nachweisen kann. Die Berechnung erfolgte mit einem speziellen Computerprogramm, das die Tageslichtversorgung entsprechend den dezidierten Berechnungsmodellen der DIN EN 17037 abbilden kann.

Die Ermittlung und Bewertung der Tageslichtversorgung erfolgte unter Beachtung der Berechnungsmethodiken der europäischen Richtlinie DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“. Ein Raum gilt nach dieser Richtlinie, die den anerkannten Stand der Technik darstellt, als ausreichend mit Tageslicht versorgt, wenn eine Ziel- und eine Mindestziel-Beleuchtungsstärke während der Hälfte der Tagstunden des Jahres, d.h. 2.190 Stunden, jeweils auf einem Anteil einer von der DIN EN 17037 definierten Bezugsfläche erreicht werden. Die Empfehlungswerte einer ausreichenden Tageslichtversorgung in Innenräumen werden von der DIN EN 17037 ebenfalls in drei Stufen eingeteilt, um eine Aussage darüber zu treffen, wann eine Tageslichtversorgung der Stufe „Gering“, „Mittel“ und „Hoch“ erreicht wird.

Die Ermittlung der Tageslichtversorgung von Innenräumen gemäß der DIN EN 17037 kann mithilfe zweier Verfahren erfolgen. In diesem Gutachten wurde die Tageslichtversorgung auf Grundlage der Tageslichtquotientenberechnung ermittelt.

Der Tageslichtquotient D beschreibt das prozentuale Verhältnis der Beleuchtungsstärke in einem Punkt auf einer horizontalen Fläche in einem Innenraum (E_{innen}) zu der gleichzeitig vorhandenen Beleuchtungsstärke eines Punktes auf einer horizontalen Fläche im Freien unter unverbautem Himmel ($E_{\text{außen}}$): Berücksichtigt wird dabei ausschließlich ein vollkommen bedeckter Himmel nach dem Standard der Commission Internationale de l'Éclairage (CIE Overcast Sky, ISO 15469:2004(E)/CIE S 011/E:2003).

Die zu erreichenden Empfehlungswerte werden auf Grundlage eines nationalen Tageslichtquotienten, abgeleitet aus Wetterdaten ausgewählter europäischer Hauptstädte (Referenzwert für Deutschland nach DIN EN 17037-1:2019, Anhang A: 13.900 Lux), bestimmt. Der Ziel-Tageslichtquotient (DT) auf 50% der Bezugsfläche ($F_{\text{plane}} \geq 50\%$) beträgt 2,2%. Der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) auf 95% der Bezugsfläche ($F_{\text{plane}} \geq 95\%$) beträgt 0,7%. Zur Einhaltung der technischen Vorgaben der DIN EN 17037 müssen beide Empfehlungswerte erreicht werden. Nachweisort für die Berechnung der erforderlichen Innenbeleuchtungsstärke ist eine flächige Bezugsebene mit einem Meter Abstand von den Seitenwänden bei einer Höhe von 0,85 m über Fertigfußboden.

Die Ergebnisse der Tageslichtberechnung haben die Ergebnisse der zuvor durchgeführten Verschattungssimulationen bestätigt. So hat sich gezeigt, dass einzelne der bereits in der Verschattungsuntersuchung identifizierten, einseitig orientierten Wohneinheiten im Gebäudeteil Mundsbürger Damm 26 a und Hartwicusstraße 11 b auch die Empfehlungswerte der DIN EN 17037 für die Tageslichtversorgung nicht vollumfänglich erreichen können. Diese Einheiten sind in den nachfolgenden Tabellen jeweils rot markiert.

Hartwicusstraße 11b					
Wohnraum 1			Wohnraum 2		
Geschoss	Ziel-Tageslichtquotient DT 2,2%	Mindestziel-Tageslichtquotient DTM (0,7%)	Geschoss	Ziel-Tageslichtquotient DT 2,2%	Mindestziel-Tageslichtquotient DTM 0,7%
EG	1,64% (3,23%)	1,24% (2,16%)	EG	1,12% (2,43%)	0,79% (1,34%)
OG1	1,93% (3,25%)	1,41% (2,07%)	OG1	1,28% (2,44%)	0,91% (1,39%)
OG2	2,27% (3,28%)	1,65% (2,13%)	OG2	1,45% (2,45%)	1,02% (1,40%)
OG3	2,98% (2,51%)	2,18% (1,37%)	OG3	1,64% (2,51%)	1,13% (1,41%)

Mundsbürger Damm 26a					
Wohnraum 1			Wohnraum 2		
Geschoss	Ziel-Tageslichtquotient DT 2,2%	Mindestziel-Tageslichtquotient DTM 0,7%	Geschoss	Ziel-Tageslichtquotient DT 2,2%	Mindestziel-Tageslichtquotient DTM 0,7%
OG1	1,70% (2,91%)	1,25% (1,94%)	OG1	1,69% (3,26%)	1,21% (2,02%)

In Klammern: Ziel- und Mindestziel-Tageslichtquotient Bestandssituation (unverbaut)

Abb. 9: Ergebnisse der Tageslichtberechnung | Quelle: Tageslichtquotientenberechnung zum Bebauungsplan Uhlenhorst 4

Der Gutachter hat daraufhin eigene Variantenprüfungen der Kubatur der geplanten Neubebauung durchgeführt (siehe S. 43, Abb. 9), um zu untersuchen, ob durch modellhafte Veränderungen des Baukörpers eine Verbesserung der Tageslichtversorgung erreicht werden kann. Diese Darstellungen werden hier zur Erläuterung aus dem Gutachten übernommen. Sie stellen wiederum reine Modellstudien dar, die keine detaillierten Planungskonzepte verfolgen sondern einzelne Parameter des Bebauungskonzepts wie den Abstand zu den benachbarten Gebäuden oder die Geschossigkeit des Neubauvorhabens aufgreifen. Auch in diesen Kubaturstudien wurde die generelle Baukörperfigur und Fassung des Straßenraums des Mundsbürger Damms sowie die Raumbildung an der Hartwicusstraße und der Landschaftsachse Wandse beibehalten.



Abb. 10: Variantenprüfung | Quelle: Tageslichtquotientenberechnung zum Bebauungsplan Uhlenhorst 4

Die Simulationen haben ergeben, dass es nur bei einer weitreichenden Veränderung der Kubatur möglich wird, die Empfehlungswerte der DIN EN 17037 zur Tageslichtversorgung vollumfänglich zu erreichen. Die größten positiven Veränderungen werden dabei durch ein Abrücken der geplanten Kubatur von der Bestandsbebauung erreicht. Dennoch können die Empfehlungswerte der DIN EN 17037 in wenigstens einem Wohnraum aller Wohnungen erst bei einer Verkürzung des Baukörpers und Vergrößerung des Abstandes um 15 Meter nach Südwesten und damit nur durch einen erheblichen Eingriff in den geplanten Städtebau erreicht werden.

Als weitere Option wurde diskutiert, ob eine Erhöhung der Reflexionsgrade der Oberflächen, dies bedeutet eine Verstärkung der Lichtreflexionen durch die Fassaden des Neubaus, einen sinnvollen Beitrag zur Verbesserung der Tageslichtversorgung leisten könnten. Der Gutachter hat hierzu ausgeführt, dass die Reflexionsgrade der Oberflächen in den Wohnräumen im Bestand (abgeleitet aus Annahmen vor Ort) überdurchschnittlich hoch sind und deutlich über den Standardwerten der DIN-Normen liegen. Weil die Nordost- und Ostfassade der Entwurfsplanung als Bestandteil des Außenreflexionsanteils mit 84% einen sehr hohen Reflexionsgrad aufweist, ist eine Verbesserung der Belichtungssituation durch die Erhöhung der Reflexionsgrade maßgeblicher Oberflächen im vorliegenden Fall vermutlich nicht mehr möglich.

In der Gesamtbetrachtung zeigt sich somit, dass eine qualitative Verbesserung der Situation für die vier betroffenen einseitig orientierten Wohneinheiten im Gebäudeteil Hartwicusstraße 11b und die eine betroffene einseitig orientierte Wohneinheit im Gebäudeteil Mundsbürger Damm 26a nur bei einer erheblichen Veränderung des Baukonzepts erreichbar wäre.

Weil die in dieser Untersuchung angewendete Berechnungsmethodik der DIN EN 17037 und die dort benannten Empfehlungswerte nur eine technische Richtlinie mit

orientierendem Charakter darstellen, können die Ergebnisse ebenso fallbezogen unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls bewertet werden.

Bei der Bewertung der Erheblichkeit der festgestellten Einschränkungen in der Tageslichtversorgung für die vier betroffenen Wohneinheiten im Gebäudeteil Hartwicusstraße 11b und die eine betroffene Wohneinheit im Gebäudeteil Mundsburger Damm 26a ist zu berücksichtigen, dass die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandflächen ganzheitlich eingehalten werden und darüber hinaus Abstandflächen des bestehenden Nachbargebäudes auf dem eigenen Grundstück freigehalten werden.

Bewertung der Erheblichkeit

Bei der Bewertung der Erheblichkeit der festgestellten Mehrverschattungen und der zu erwartenden Einschränkungen in der Tageslichtversorgung einzelner Wohneinheiten ist zu überprüfen, ob das Neubauvorhaben eine erdrückende Wirkung einnimmt und ob das bauleitplanerische Gebot der Rücksichtnahme beachtet wurde. Weil die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandflächen auf dem eigenen Grundstück vollständig eingehalten werden und der Standort des geplanten Neubauvorhabens so gewählt wurde, dass zusätzlich Abstandflächen des bestehenden Nachbargebäudes auf dem eigenen Grundstück freigehalten werden können, sind diese Bedingungen erfüllt und die geplante sechsgeschossige Neubebauung entfaltet keine erdrückende Wirkung für das angrenzende vier- und fünfgeschossige Bestandsgebäude.

Das Bezirksamt hat sich im Rahmen des Planverfahrens intensiv mit den entstehenden Auswirkungen der geplanten Neubebauung auseinandergesetzt und diese auch detailliert an Hand der Computersimulationen untersucht. Durch Anfertigung ergänzender Modellstudien zur Optimierung der Kubatur wurde untersucht, ob durch umsetzbare Veränderungen des Baukörpers eine signifikante Verbesserung der Besonnungssituation bzw. der Tageslichtversorgung erzielt werden könnte. Diese Studien haben ergeben, dass nur durch erhebliche Eingriffe in den Baukörper eine Verbesserung für die vier betroffenen einseitig orientierten Wohneinheiten im Gebäudeteil Hartwicusstraße 11b sowie eine einseitig orientierte Wohneinheit im Gebäudeteil Mundsburger Damm 26a erreicht werden könnten. Die hierfür erforderlichen Veränderungen stehen jedoch im Widerspruch zu den verfolgten Planungszielen und die angestrebte städtebauliche Neuordnung könnte nicht mehr erreicht werden. Der Umstand, dass nicht für alle Wohnungen eine DIN-konforme Besonnung und Tageslichtversorgung gewährleistet werden, ist für die vorliegende Situation in einem verdichteten urbanen Stadtraum keine Seltenheit, sondern im innerstädtischen Kontext regelhaft anzutreffen. Die eingeschränkte Besonnung und Tageslichtversorgung einiger Wohneinheiten der Bestandsbebauung wird aufgrund der generell verfolgten und bereits mehrfach benannten planerischen und städtebaulichen Zielsetzungen von Seiten des Senats und des Bezirks sowie im Hinblick auf die Versorgung der Bevölkerung mit zusätzlichem Wohnraum in einem Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 201a BauGB sowie des § 556d Absatz 2 BGB als hinnehmbar und vertretbar eingestuft.

Die Umsetzung des Neubauvorhabens betrifft übergeordnete städtebauliche Planungsziele sowie auch auf der lokalen Ebene positive Effekte für die angrenzende Wohnbebauung. Neben der planerischen Bewältigung der bestehenden Gemengelage aus Wohnen und gewerblicher Nutzung stellt die zukünftige Abschirmung der Gebäudefassaden gegenüber dem Straßenverkehrslärm des Mundsburger Damms einen positiven Effekt dar, der die Wohnqualität steigert. Die Errichtung des geplanten Vorhabens inklusive der

vorgesehenen freiraumplanerischen Gestaltung des Bereichs zwischen der Bestandsbebauung und dem Neubau wertet die stadträumliche Situation und die Wohnlage insgesamt auf. Der Begrünungsanteil im Vorhabengebiet wird deutlich erhöht und auch der Übergangsbereich zu dem Bestandsgebäude vollständig neu gestaltet, gleichzeitig werden die nebenliegenden öffentlichen Flächen im Sinne der Mobilitätswende ausgebaut. Durch publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss wird ein Beitrag zur „Stadt der kurzen Wege“ geleistet sowie der öffentliche Raum belebt, sodass im Zusammenspiel mit dem zukünftigen Bau der neuen Schnellbahnhaltestelle der U5 ein qualitativ hochwertiger und in besonderem Maße attraktiver Stadtraum am Knotenpunkt zwischen Magistrale und Landschaftsachse entsteht. Damit resultieren aus dem Vorhaben auch für die individuell betroffenen Anwohner:innen positive Faktoren, welche die entstehenden Einschränkungen in der Tageslichtversorgung zu einem gewissen Grade ausgleichen können.

Nach Rechtsprechung der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom 31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Beeinträchtigungen der Besonnung ausgeschlossen werden. Dies ist vorliegend der Fall: Die Abstandsflächen der geplanten Bebauung werden vollständig auf eigenem Grund nachgewiesen und darüber hinaus werden auch die derzeit noch nicht gesicherten Abstandsflächen der benachbarten Bestandsbebauung auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Der Mindestabstand zwischen der bestehenden Bebauung und der geplanten Neubebauung beträgt zwischen 14,3 m und 16,5 m.

In der allgemeinen Rechtsprechung finden sich verschiedene Urteile, die die Fragestellung der Zumutbarkeit einer entstehenden Verschattung auch mit Blick auf die Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse betrachten. So hat beispielsweise das OVG Münster in seinem Urteil vom 30. Mai 2017 (2 A 130/16 - juris Rn. 56f) entschieden, dass für die materiell-rechtliche Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung durch einen Baukörper kein normativ verbindlicher Maßstab besteht. Die Frage der Aufrechterhaltung gesunder Wohnverhältnisse ist nach diesem Urteil anhand der bestehenden bauordnungsrechtlichen Vorschriften zu beurteilen und die hierfür maßgeblichen Regelungen sind in Hamburg in der Hamburgischen Bauordnung in den § 6 HBauO (Bemessung der Abstandsflächen) und § 44 (2) HBauO (Mindestbefensterungsanteil) geregelt. Dies bedeutet, dass Aufenthaltsräume zunächst als ausreichend belüftet und mit Tageslicht belichtet betrachtet werden können, wenn die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen eingehalten werden und der Mindestfensteranteil von 1/8 der Nettogrundfläche eingehalten ist. Dies ist im vorliegenden Fall mit dem Planungskonzept des Vorhaben- und Erschließungsplans sowie ausweislich der Bauakten des benachbarten Bestandsgebäudes gegeben. Dennoch hat die Tageslichtuntersuchung eine eingeschränkte Tageslichtversorgung einzelner Wohneinheiten in den Bestandsgebäude ergeben, die als Einzelfall zu bewerten sind und in dieser innerstädtischen Bebauungssituation auftreten können.

Die Frage der Zumutbarkeit der entstehenden Mehrverschattung ist deshalb auch unter Berücksichtigung des bauleitplanerischen Gebots der Rücksichtnahme zu bewerten. Das Gebot der Rücksichtnahme bedeutet in innerstädtischen Lagen gemäß der geltenden Rechtsprechung jedoch nicht, dass alle Fenster eines Hauses bzw. das ganze Jahr über optimal durch Sonnenstrahlen belichtet werden (OVG Münster, Urteil vom 30. Mai

2017 - 2 A 130/16 - juris Rn. 56f). In diesem Urteil wird festgestellt, dass die seinerzeit angewendeten Zielwerte der technischen Norm DIN 5034 zur Besonnung von Aufenthaltsräumen an bestimmten Stichtagen nicht als verbindliche Grenzwerte für die Einhaltung des Rücksichtnahmegebots anzusehen sind, weil es dafür an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehlt. Das Gutachten bewertet die Besonnungsverhältnisse der Bestandsgebäude angesichts der Lage in einem verdichteten Stadtraum und der vorliegenden städtebaulichen und stadträumlichen Situation gesamtheitlich als ausreichend. Dieser Sachverhalt ist ebenso auf die Werte der zwischenzeitlich eingeführten DIN EN 17037 zu übertragen, die die Aussagen zur Verschattung aus der DIN 5034 weiter qualifiziert hat.

In der Rechtsprechung bestehen weitere Urteile, die die Frage der Zumutbarkeit einer zusätzlichen Verschattung unabhängig von bestehenden technischen Richtlinien wie der DIN EN 17037, nach den Umständen des Einzelfalls im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrachtung für erforderlich halten. So hat beispielsweise der Bayrische Verwaltungsgerichtshof (Bay. VGH - 1 N 13.2501 vom 18.07.2014) entschieden, dass in Ermangelung verbindlicher normativer Vorgaben zur Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung die von § 2 Abs. 3 BauGB geforderte Ermittlungstiefe nach den Maßstäben praktischer Vernunft unter Beachtung sämtlicher Umstände des Einzelfalls auszurichten ist. Von der Gemeinde muss daher zur Abschätzung der Zumutbarkeit einer planbedingten Verschattung eine in der konkreten Situation angemessene und aussagekräftige Ermittlung der maßgeblichen Umstände und deren Bewertung verlangt werden. Entscheidend ist dabei, dass die abwägende Gemeinde diejenigen Kriterien erkannt und ihrer Abwägung zugrunde gelegt hat, die dem allgemeinen Kenntnisstand und allgemein anerkannten Prüfungsmethoden entsprechen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen und die angewendete Prüfmethodik entspricht den Empfehlungen der technischen Norm der DIN EN 17037 und den Inhalten der „*Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung*“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.

In der Auseinandersetzung mit der Frage der entstehenden Mehrverschattung ist zudem zu berücksichtigen, dass die Umsetzung des Neubauvorhabens nicht nur übergeordnete strategische Planungsziele betrifft, sondern auch auf der lokalen Ebene positive Effekte für die angrenzende Wohnbebauung zu erwarten sind. Die heutige planungsrechtliche Situation wird durch den Durchführungsplan D22 aus dem Jahre 1952 geregelt, der vor Einführung des Baugesetzbuchs und auch vor Einführung der Baunutzungsverordnung erlassen wurde. Die planungsrechtliche Festsetzung einer *Fläche für Läden* für das Tankstellengrundstück und eines *Wohngebiets* basiert auf dem Gesetz über den Aufbau der Hansestadt Hamburg aus dem Jahre 1949 und enthält keinerlei planungsrechtliche Qualifizierung oder Auseinandersetzung mit der durch den Planvollzug entstehenden Gemengelage aus Wohnen und gewerblicher Nutzung. Die seinerzeit gültigen Rechtsverordnungen enthalten keine Einschränkungen oder Auflagen zur Bewältigung möglicherweise entstehender Nutzungskonflikte, diese können ausschließlich auf der bauordnungs- und immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsebene bewältigt werden. In der heutigen planungsrechtlichen Situation sind mit der unbestimmten Nutzungsart einer Fläche für Läden verschiedene gewerbliche Entwicklungsszenarien denkbar. Mit der Überplanung dieser Flächen durch einen Bebauungsplan und der Festsetzung eines urbanen Gebietes (MU) sind jene Gewerbebetriebe zulässig, die das Wohnen nicht

wesentlich stören. Damit werden rechtlich abschließend definierte Voraussetzungen für die Beurteilung der Zulässigkeit zukünftiger Nutzungen geschaffen.

Die bisherige Bebauung des Tankstellengeländes bestand aus einer aufgeständerten metallischen Überdachung mit einem Kassengebäude und einem separaten Baukörper für die rückwärtige Waschanlage. Mit der flächigen Verteilung der Nutzungsbausteine auf dem Grundstück und der Nutzungen als Tankstelle gingen Lärm- und Geruchsemissionen aus Fahrzeugverkehr auf dem Betriebsgrundstück einher, die zukünftig entfallen werden. Ebenso bedeutete die Eingeschossigkeit eine vollständige Exposition der Obergeschosse des Wohngebäudes zu dem Straßenabschnitt der Magistrale am Mundsburger Damm und der Kreuzungssituation Mundsburger Brücke und Papenhuder Straße mit seitlichen Bushaltestellen. Die Errichtung des geplanten Neubaus und die vorgesehene gärtnerische Gestaltung des Zwischenbereichs zwischen Bestandsgebäude und Neubau wird diese stadträumliche Situation für die Bewohner:innen des Gebäudes Mundsburger Damm 26 a/b sowie Hartwicusstraße 11 a/b erheblich verbessern, die bestehende Verkehrslärmsituation dämpfen und damit die Wohnlage insgesamt aufwerten. Damit resultieren aus dem Vorhaben auch für die individuell betroffenen Anwohner:innen positive Faktoren, die die entstehenden Mehrverschattungen ausgleichen können.

Die eingeschränkte Besonnung einiger Wohneinheiten der Bestandsbebauung sowie verringerte Besonnungszeiten und die teilweise eingeschränkte Tageslichtversorgung werden aufgrund der zuvor genannten planerischen und städtebaulichen Zielsetzungen als angemessen und vertretbar eingestuft. Insoweit ist auch zu berücksichtigen, dass infolge der hellen Farbigkeit der Fassade des geplanten Gebäudes zu den benachbarten Häusern ein nicht unerheblicher Teil diffuser Mischstrahlung zu allen Teilen des geplanten Neubaus gelangt. Dieser Gesichtspunkt und die Verbesserung der bestehenden Verkehrslärmsituation haben zur Folge, dass von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen im Plangebiet auszugehen ist.

Zusammenfassende Abwägung

Eine qualitätvolle Nachverdichtung in den zentralen Bereichen der Metropole Hamburg ist erforderlich, um dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und die Planungsziele zur Metropolentwicklung erreichen zu können. Zur Verbesserung der Besonnungssituation stünde nur eine erhebliche Veränderung der Gebäudekubatur zur Verfügung, die eine signifikante Reduzierung der Anzahl der Wohneinheiten bedeuten würde.

Die angestrebte Geschossigkeit von sechs Vollgeschossen für den Neubaukörper entspricht dem bestehenden Bebauungskontext und wurde von einer interdisziplinär besetzten Jury aus sieben Entwurfsvorschlägen einstimmig ausgewählt. Wie bereits die Jury in dem Protokoll zur Auswahlentscheidung formuliert hat, bietet die ausgewählte Planungskonzeption einen sehr gut proportionierten Baukörper, der einen angemessenen Abstand zu dem Nachbargebäude wahrt und gleichzeitig die besondere städtebauliche Situation am Kreuzungspunkt des Mundsburger Damms und der Landschaftsachse betonen kann. Die Akzentuierung der für den Stadtteil markanten Platzsituation an der Mundsburger Brücke als Auftakt der Magistrale wird mit dem Entwurf stadträumlich überzeugend markiert. Die untersuchten Varianten zur Verringerung der Anzahl der Vollgeschosse führen zu einer unzureichenden städtebaulichen Akzentuierung und können die zuvor dargelegte Raumbildung im Kontext mit der umgebenden gründerzeitlichen Bebauungsstruktur an diesem bedeutsamen stadträumlichen Knotenpunkt von Magistrale und Landschaftsachse nicht hinreichend umsetzen. Die untersuchten Varianten zur

Vergrößerung des Abstands zu den angrenzenden Bestandsgebäuden bilden ebenfalls nicht den gewünschten verdichteten Städtebau entlang der Magistrale ab. Es zeigt sich, dass die städtebauliche Kohärenz an der Magistrale in der Akzentuierung des Auftakts und dem folgenden Übergang zu der Blockrandbebauung verloren geht und ein unklarer Solitärkörper entstehen würde, der durch die vergrößerte Öffnung zudem einen höheren Lärmeintrag von dem Mundsburger Damm in das Plangebiet und auf die benachbarten Landschaftsflächen an der Wandse ermöglichen würde.

Mit der Verringerung der Baumasse wäre die städtebauliche Figur, die zuvor aufgrund ihrer besonderen architektonischen, städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Qualitäten in einem konkurrierenden Gutachterverfahren ausgewählt wurde, nicht mehr umsetzbar. Weiterhin würden die Planungsziele zur angestrebten städtebaulichen Aufwertung, zur räumlichen Fassung der Kreuzungssituation entsprechend der gründerzeitlichen Stadtstruktur, zur Bildung einer Raumkante und Auftaktsituation an der Magistrale verfehlt. Dieser Ansatz würde zudem eine vollständige Neukonzeption des Baukörpers erfordern, weil weder die bisherige Erschließung noch das bisherige Nutzungskonzept beibehalten werden könnten. Es bleibt fraglich, ob bei der erforderlichen Umplanung die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zur Umsetzung der angestrebten Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum wie auch die Beiträge zu der Mobilitätswende durch Neugestaltung der öffentlichen Nebenflächen umgesetzt werden könnten.

Weiterhin würde die gesamte interne Organisation des geplanten Neubaus mit einer umlaufenden Gangerschließung in Frage gestellt werden. Diese ist wichtiger Bestandteil des Entfluchtungskonzepts im Brandfalle und dient dem Nachweis einer eigenständigen Erschließung der IFB geförderten Wohneinheiten.

Eine Reduzierung der Baumasse erscheint ebenso aufgrund der besonderen Lagegunst dieses Standorts und insbesondere der zukünftigen exzellenten ÖPNV-Anbindung über die geplante Schnellbahnhaltestelle der Linie U5 nicht sinnvoll und widerspricht den bereits benannten städtebaulichen Planungszielen der FHH. Es entspricht auch nicht den bezirklichen Planungsabsichten des Wohnungsbauprogramms und der strategischen Ziele der Magistralenentwicklung. Die angestrebte Aufwertung der Magistrale „Mundsburger Damm“ sowie die Mobilisierung von Innenentwicklungs- und Nachverdichtungsmöglichkeiten könnte nicht mehr entsprechend der bestehenden Potenziale erfolgen.

Das Neubauvorhaben könnte dann nur noch einen entsprechend verminderten Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum durch Bereitstellung von kleinen Wohneinheiten und geförderten Wohnungen für Auszubildende und Studierende leisten. Mit einer Reduzierung der Gesamtanzahl der Wohneinheiten ginge auch eine Reduzierung der Zahl der geförderten Wohneinheiten einher, was in Anbetracht des besonderen Bedarfs in diesem innenstadtnahen Bereich in großer Nähe zu Standorten verschiedener Fachhochschulen als nachteilig zu bewerten ist.

Beurteilung und Abwägung der Eigenverschattung

Neben der Untersuchung der Auswirkungen der Neubebauung auf die benachbarten Bestandsgebäude wurde in der Verschattungsstudie auch untersucht, ob die neu geplanten Wohneinheiten in dem Gebäude eine ausreichende Belichtung erfahren und anzunehmen ist, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erreicht werden können.

Die Simulationen an dem 3D-Modell haben ergeben, dass die Mehrzahl der geplanten Wohneinheiten gute Besonnungszeiten erzielen und die Orientierungswerte der DIN EN

17037 erreichen. Insbesondere die zur Hartwicusstraße und zum Mundsburger Damm orientierten Einheiten erweisen sich als gut besonnt. Einschränkungen ergeben sich erwartungsgemäß bei den lärmabgewandt orientierten Einheiten zum Innenhof und bei den nach Nordwesten orientierten Einheiten, die sich zu dem begrünten Freibereich orientieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der gewählte Baukörper mit einem Innenhof in dieser urbanen und erheblich durch Straßenverkehrslärm vorbelasteten Situation für alle Wohneinheiten eine qualifizierte lärmabgewandte Orientierung und damit gesicherte hohe Wohnqualitäten erreicht. Die gewählte Erschließungsfigur mit einem umlaufenden Innengang ermöglicht die Errichtung einer großen Zahl sehr kompakter Wohneinheiten, wie sie in den innerstädtischen Lagen der Metropolen derzeit sehr stark nachgefragt sind. Dieses Wohnungskonzept trägt dazu bei, die heute feststellbare Fehlbelegung von Mehrzimmerwohneinheiten durch Einpersonenhaushalte, die zu einer andauernden Zunahme der Wohnfläche pro Kopf in der Freien und Hansestadt Hamburg beiträgt, zu reduzieren. Dabei wird in Kauf genommen, dass die hier vorgesehenen kompakten Einheiten nur einseitige Ausrichtungen besitzen, die die erzielbaren Besonnungszeiten limitieren. Die vorgenannten städtebaulichen Effekte sind von ausschlaggebender Bedeutung für den vorliegenden Planentwurf. Zu berücksichtigen ist insoweit, dass auch gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden – insoweit sind ausreichende Abstände zu der umliegenden Bebauung und – neben größtenteils vorliegender direkter Sonneneinstrahlung – die nicht unerhebliche diffuse Sonneneinstrahlung zu allen Teilen des geplanten Neubaus von Bedeutung.

Die Besonnung ist dabei in den unteren Geschossen geometrisch bedingt geringer als in den oberen Geschossen. Zusammengefasst erreichen 76% (123 Einheiten, davon 26 geförderte Einheiten) den Orientierungswert der DIN EN 17037 von 1 Stunde 30 Minuten am 21.03. vollumfänglich, 7% (12 Einheiten, davon 6 geförderte Einheiten) erreichen eine eingeschränkte Besonnung von weniger als 1 Stunde 30 Minuten und 17% (28 Einheiten, davon 17 geförderte Einheiten) erreichen am 21.03. keine direkte Besonnung. Das aktuelle Planungskonzept sieht eine Konzentration der geförderten Einheiten im 1. Obergeschoss sowie in Einzelbereichen in allen weiteren Geschossen vor, entsprechend betreffen die festgestellten Besonnungszeiten gleichermaßen geförderte wie auch freifinanzierte Wohneinheiten.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dem geplanten Wohngebäude am Mundsburger Damm nicht um ein klassisches Wohngebäude handelt, sondern der Standort mit seiner sehr guten öffentlichen Verkehrsanbindung ausdrücklich für kompakte Apartments im frei finanzierten Segment und geförderte Apartments für Studierende und Auszubildende genutzt werden soll. Weil mit dieser besonderen Wohnform andere Gemeinschaften und auch soziale Interaktionen zu erwarten sind, ist bereits in den Förderkriterien der IFB verankert, dass innerhalb der Gebäude Gemeinschaftsräume einzurichten sind. Der Bauherr hat sich mit diesen Vorgaben intensiv auseinandergesetzt und das Gebäude so entwickelt, dass sowohl für die geförderten Studierenden- und Auszubildendenapartments wie auch für die frei finanzierten Einheiten auf verschiedenen Ebenen Gemeinschaftsräume und gemeinschaftliche Aufenthaltsbereiche zur Verfügung stehen. So entsteht im Erdgeschoss im Eingangsbereich am Mundsburger Damm eine allgemein zugängliche Lounge und im 1. Obergeschoss entsteht im Süden zur Hartwicusstraße ein sehr gut besonnener Gemeinschaftsraum entsprechend der Förderbedingungen der IFB. Darüber hinaus bieten der Innenhof über dem Erdgeschoss, die Gemeinschaftsbalkone im 5. Obergeschoss und die allgemein zugängliche

Dachterrasse über dem 5. Obergeschoss weitere allgemein nutzbare Freiflächen als Aufenthaltsbereiche. Diese Gemeinschaftsbereiche stehen auch Bewohner:innen weniger gut besonnener Wohneinheiten zur Verfügung.

Bei der Bewertung der Ergebnisse der Simulationen ist – wie bereits zuvor genannt – zu berücksichtigen, dass für städtebauliche Planungen keine verbindlichen Grenzwerte bestehen und die DIN EN 17037 als technische Norm nur einen empfehlenden Charakter besitzt. Die DIN Norm enthält auch keinerlei Differenzierung unterschiedlicher Wohnungsarten und Wohnsituationen. Der in Hamburg 2021 eingeführte Leitfaden „*Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung*“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) enthält im Gegensatz hierzu eine Reihe von Empfehlungen zum Umgang mit Wohnbebauungen in verschatteten Bereichen und schlägt explizit für Gemeinschaftswohnformen wie die hier vorgesehenen kompakten Wohneinheiten insbesondere für Studierende und Auszubildende einen Ausgleich in Form von besonnten Aufenthaltsräumen vor. Dies ist wie zuvor bereits erläutert gegeben, so dass es einen Ausgleich für die eingeschränkte Besonnung einiger Wohneinheiten gibt.

In diesem Zusammenhang ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass sich das Plangebiet in einer verdichteten, sehr gut erschlossenen innerstädtischen Lage mit hoher Wohnqualität befindet, in der es regelhaft vorkommt, dass nicht alle Wohneinheiten eine optimale Besonnung erhalten. Die direkte Besonnbarkeit einer Wohnung stellt auch nur ein Parameter zur Beurteilung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse dar. Neben der direkten Sonneneinstrahlung ist ebenso die Versorgung mit Tageslicht (diffuse und reflektierende Strahlung) relevant. Da die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen eingehalten werden können, für den Neubau die erforderlichen Fenstergrößen gem. § 44 HBauO vollumfänglich nachgewiesen werden sowie die dem Innenhof zugewandte Fassade in hellen Farbspektren mit hohem Reflektionsgrad gehalten ist, ergeben sich gute Voraussetzungen für eine optimale Reflektion und Verteilung des Lichts. Entsprechend ist mit einer guten Tageslichtversorgung der Wohneinheiten zu rechnen.

Darüber hinaus ist die Bedeutung der direkten Besonnung für die Wohnzufriedenheit abhängig von individuellen Empfindungen und den Lebensgewohnheiten der Bewohner:innen. Die geplanten Wohneinheiten erhalten in dieser urbanen Lage an einer lebendigen, nutzungsgemischten Magistrale durch die Ausbildung des Innenhofes sowie besondere Bauform einen wirksamen Schutz vor Schallimmissionen. Darüber hinaus wird über das geplante Nutzungskonzept und die vorgesehenen Freiflächen einschließlich der intensiven Begrünungsmaßnahmen auf der Dachfläche eine hohe Wohnqualität geschaffen. Insgesamt wird zusätzlicher Wohnraum in einer infrastrukturell hoch attraktiven und gut erschlossenen Lage bereitgestellt. Durch unterschiedliche Nahversorgungs- und Einzelhandelsangebote in fußläufiger Entfernung (z.B. Hamburger Meile, Mühlenkamp) sowie soziale und kulturelle Einrichtungen (z.B. Ernst-Deutsch Theater, Literaturhaus) wird der „Stadt der kurzen Wege“ Rechnung getragen. Auch die unmittelbare Nähe zum Mundsburger Kanal und zur Außenalster, die im Stadtraum von übergeordneter Bedeutung für die Naherholung sind, zeichnet die Siedlungslage besonders aus. Ferner schafft die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes die Rahmenbedingungen für die Entwicklung eines hochwertigen Neubaus mit sehr guter Beschaffenheit und Ausstattung. Somit kann insgesamt von einer hohen Wohn- und Lebensqualität ausgegangen werden. Die teilweise nur eingeschränkte direkte Besonnung der zum Innenhof und

nördlich ausgerichteten Wohneinheiten wird aufgrund der zuvor genannten planerischen Zielsetzungen in Bezug auf die Innenentwicklung entlang der Magistrale, die städtebaulichen Zielsetzungen im Stadtraum zwischen Magistrale und Landschaftsachse sowie im Hinblick auf die Versorgung der Bevölkerung mit zusätzlichem Wohnraum ebenfalls als angemessen und vertretbar eingestuft.

5.2 Verkehr

5.2.1 Öffentliche Verkehrsflächen

Das Vorhabengebiet ist über den Mundsburger Damm und die Hartwicusstraße verkehrlich erschlossen. Die in den Bebauungsplan inbegriffenen Straßenverkehrsflächen werden bestandsgemäß festgesetzt.

Die geplante verkehrliche Anbindung des Plangebiets erfolgt zukünftig ausschließlich über eine Tiefgaragenzu/-abfahrt an der Hartwicusstraße. Von erheblichen zusätzlichen Verkehrsbewegungen durch die Innenentwicklung ist nicht auszugehen. Die zu erwartenden Fahrbeziehungen werden als unproblematisch eingeschätzt. Die heute bestehenden Überfahrten zu dem ehemaligen Tankstellengrundstück am Mundsburger Damm werden entfernt, um entlang der Magistrale den Verkehrsfluss nicht zu stören, die Erdgeschosszonen zu beleben sowie den Straßenraum städtebaulich aufzuwerten. Der Baukörper nimmt dabei entlang der Magistrale die bestehende Bauflucht auf. Hierdurch können die öffentlichen Randbereiche am Mundsburger Damm nun entsprechend neu gestaltet und erstmals anforderungsgerechte Nebenflächen hergestellt werden, was einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende leistet. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt durch die Vorhabenträgerin und wird über den Durchführungsvertrag abgesichert.

Die Veloroute 5 entlang des Mundsburger Damms kann nach aktuellem Planungsstand auf das Regelmaß von 2,5 m entsprechend der Fortschreibung „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ ausgebaut werden. Die Gehwegbereiche können ebenfalls erweitert werden und erreichen unter Hinzuziehung untergeordneter Grundstücksanteile des Vorhabengrundstücks das Regelmaß von 2,75 m.

An der Hartwicusstraße ist ebenfalls eine Umgestaltung öffentlicher Flächen vorgesehen. Im Zuge dessen kann die heute unbefriedigende verkehrliche Situation mit beidseitig parkenden Pkw in der angeordneten Fahrradstraße aufgehoben werden. Zukünftig werden die Gehwegbereiche auf der Nordseite auf ein Maß von etwa 3,33 m reduziert und die Straßenfläche der Hartwicusstraße auf etwa 5,0 m erweitert. Das bisher angeordnete und markierte halbseitige Gehwegparken auf der Nordseite wird zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, der Verkehrssicherheit und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität aufgegeben.

Das Plangebiet wird ab 2030 eine direkte U-Bahn-Anbindung an die neue Schnellbahn Linie U5 erhalten. Die derzeitigen Planungen der Hamburger Hochbahn sehen direkte barrierefreie Zugänge zu einer zukünftigen unterirdischen Haltestelle am südwestlichen Ende des Plangebiets vor. Durch diesen hervorragenden ÖPNV-Anschluss ermöglicht das Vorhaben ein auf den Umweltverbund ausgerichtetes Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohnenden. Dies wird durch weitere Bausteine für eine nachhaltige Mobilität unterstützt, wie etwa Sharing-Angebote und attraktive Fahrradparkmöglichkeiten. Eine Sicherung dieser Maßnahmen erfolgt über den zugehörigen Durchführungsvertrag. Durch

die Festsetzungen des Bebauungsplanes erfolgt keine Beeinträchtigung des geplanten Ausbaus der U-Bahntrasse.

5.2.2 Ruhender Verkehr/ Tiefgarage

Um die angestrebten städtebaulichen Ziele zu erreichen, das Vorhabengrundstück nicht durch Stellplätze und Garagen zu beeinträchtigen und einen möglichst hohen Freiflächenanteil zu generieren, wird festgesetzt, dass Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind (vgl. § 2 Nr. 6 der Verordnung). Im Zuge dessen können Lärmeinwirkungen durch eine oberirdische Stellplatzanlage vermieden, die Wohnruhe gesichert sowie die verbleibenden Flächen für eine Begrünung genutzt werden. Zusätzlich wird festgesetzt, dass Tiefgaragen nur innerhalb der überbaubaren Fläche zulässig sind (vgl. § 2 Nr. 7 der Verordnung). Dadurch wird die durchwurzelbare Bodenschicht auf den umliegenden Freiflächen erhalten und die Grundlage für eine qualitätvolle Begrünung gelegt.

Durch das geplante Vorhaben entsteht ein Stellplatzbedarf von 15-20 Stellplätzen, die für die geplante Gastronomie und die weiteren gewerblichen Nutzungen erforderlich sind. Stellplätze für die vorgesehenen Wohneinheiten sind bauordnungsrechtlich nicht erforderlich. Um ein Signal für die Mobilitätswende zu setzen und die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs weniger attraktiv zu machen, wurde mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt, dass nur 16 Stellplätze realisiert werden sollen. Flankierend wurde ein Mobilitätskonzept entwickelt, dessen Maßnahmen über den Durchführungsvertrag abgesichert werden (z.B. hoher Anteil (Lasten-)Fahrradstellplätze). Die geringfügige Anzahl an Stellplätzen leistet einen aktiven Beitrag zur Mobilitätswende. Sie ist insbesondere aufgrund der guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und wegen der zentralen Lage des Plangebiets in einem infrastrukturell gut erschlossenem Stadtraum vertretbar. Die Ziele des Bauprüfdienstes zur Stützung der Mobilitätswende werden erreicht.

Die Erschließung der Tiefgarage erfolgt über die Hartwicusstraße. Diese wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Zur Abschirmung der Wohnnutzung in den Obergeschossen vor Lärmimmissionen durch die Tiefgaragenzu- und -ausfahrt ist ein - 4,0 m breites und 1,0 m tiefes - Vordach vorgesehen (siehe § 2 Nr. 11 der Verordnung). Dieses Vordach wird über die Baugrenzen abgebildet.

Eine alternative Zufahrt über den Mundsburger Damm wurde geprüft und verworfen. Bei einer Anbindung an den Mundsburger Damm wäre aufgrund der Bedeutung als Hauptverkehrsstraße eine Warteposition auf privatem Grund erforderlich, woraus erhebliche städtebauliche Folgen für die Fassadengestaltung entstehen würden und wiederkehrende Beeinträchtigungen zwischen Fahrzeugverkehren, Fußgängern und Radfahrern zu befürchten wären. Aufgrund des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens durch das geplante Vorhaben wird eine kritische Beeinflussung des Umfelds und der angrenzenden Landschaftsachse durch eine Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage von der Hartwicusstraße ausgeschlossen. Auch im Hinblick auf die vormalige Nutzung des Grundstücks als Tankstelle stellt das geplante Vorhaben eine Verbesserung der verkehrlichen Situation dar.

Aufgrund der niedrigen Anzahl an Pkw-Stellplätzen und der geringen zu erwartenden Verkehrsmengen durch das Bauvorhaben, wird eine gemeinsame Tiefgaragenein- und Ausfahrt ausgebildet, die auch von Radfahrenden genutzt wird. Die genaue bauliche Ausgestaltung der Zu- und Ausfahrt sowie der Tiefgarage wird über den zugehörigen

Durchführungsvertrag geregelt. Die Freihaltung der einzuhaltenden Sichtachsen ist bei diesem Konzept gewährleistet.

5.2.3 Fahrradmobilität

Eine geringe Anzahl an privaten Pkw-Stellplätzen im Vorhabengebiet ist planerisch gewollt. An diesem innerstädtischen Standort soll die Fahrradmobilität gezielt gestärkt werden.

Insgesamt werden in einer separaten Fahrradgarage im Untergeschoss 176 gesicherte Stellplätze für Fahrräder sowie vier Stellplätze für Lastenräder geplant. Eine Lademöglichkeit für Teile der Abstellplätze für e-Bikes wird vorgehalten. Ebenso wird ein Bereich für die Einrichtung einer kleinen Reparaturwerkstatt bereitgestellt. Ergänzend sind 12 private Anlehnbügel im Außenraum geplant, so dass Stellfläche für insgesamt 204 Fahrräder geschaffen wird. Hiervon sind für die gewerbliche Nutzung 29 Stellplätze und für die Wohnnutzung 163 Stellplätze berücksichtigt. Die genaue Lage der Fahrradabstellplätze ist im Vorhaben- und Erschließungsplan gekennzeichnet. Darüber hinaus werden weitere öffentlich nutzbare Anlehnbügel für Fahrräder von Besuchern in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen auf der Ostseite des Neubaus und in den umgestalteten Nebenflächen am Mundsburger Damm sowie an der Hartwicusstraße errichtet. Die genaue Anzahl wird im Zuge der weiteren Konkretisierung der Erschließungsmaßnahmen unter Beachtung der Baumstandorte festgelegt. Die beschriebenen Maßnahmen werden entsprechend über Regelungen im zugehörigen Durchführungsvertrag gesichert.

5.2.4 Weitere Mobilitätsangebote zur Unterstützung der Verkehrswende

Im Rahmen des Verfahrens wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das alternative Mobilitätsangebote aufgezeigt und konkrete Maßnahmen für den Durchführungsvertrag vorgeschlagen hat. Diese Ergebnisse wurden in die Vorhaben- und Erschließungsplanung eingearbeitet.

In der privaten Tiefgarage werden im Zuge dessen zu Lasten der Vorhabenträgerin zwei Stellplätze für die Nutzung durch einen stationsgebundenen Car-Sharing Dienstleister vorgehalten. Weiterhin stellt die Vorhabenträgerin im Außenraum Flächen für ergänzende Angebote der Nahbereichsmobilität wie E-Scooter zur Verfügung. In der Tiefgarage wird zudem eine Stellfläche für vier Lastenfahrräder integriert, die von den BewohnerInnen des Neubaus genutzt werden können. Eine Bereitstellung von Flächen für weitere Angebote wie beispielsweise eine Station für das in Hamburg übliche Fahrradleihsystem Stadtrad ist nicht erforderlich, weil an der Mundsburger Brücke eine Station besteht. Details zu den ergänzenden Mobilitätsmaßnahmen werden im zugehörigen Durchführungsvertrag gesichert.

5.2.5 Anlieferung

Für die Anlieferung der geplanten Gastronomie- und Gewerbeflächen sowie der Anfahrt einer möglichen Paketstation im Außenraum werden zwei Ladezonen im öffentlichen Raum am Mundsburger Damm eingerichtet. Die Planung und Herstellung erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen und wird von der Vorhabenträgerin übernommen. Am Mundsburger Damm wird der Radweg mit ca. 2,5 m Breite und der Gehweg mit ca. 2,75 m Breite umgesetzt. Daneben können die beiden Ladezonen in den üblichen Abmessungen sowie ein Abstandsstreifen zur Gewährleistung der Fahrsicherheit auf der Veloroute eingerichtet werden.

Durch gezielte Anordnung der Ladezonen am Mundsburger Damm sollen die Lieferverkehre aus der Hartwicusstraße herausgehalten werden, um die Veloroute und die Landschaftsachse am Kanal von Verkehren zu entlasten und somit gesamtheitlich zu einer Qualitätssteigerung und größeren Fahrsicherheit beizutragen. Die Herstellung von üblich dimensionierten Ladezonen am Mundsburger Damm kann in Verbindung mit dem Standort für eine Paketstation im Außenraum dazu beitragen, Verkehrsbeeinträchtigungen zu vermeiden und Lieferverkehre zu bündeln.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes beeinflussen die Funktionsfähigkeit des Knotenpunktes an der Mundsburger Brücke nicht und haben ebenso keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss entlang der Magistrale.

5.2.6 Abfallentsorgung

Das Abfallentsorgungskonzept sowie die Berechnung der Abfallmengen für das Bauvorhaben wurden mit der Stadtreinigung Hamburg vorabgestimmt. Für Kleinstwohnungen wurde im gemeinsamen Einvernehmen eine reduzierte Abfallmenge als Berechnungsgrundlage angesetzt.

Der Abfall sämtlicher Gewerbeeinheiten wird in einem gemeinsamen maschinell belüfteten Raum im Untergeschoss gelagert. Ein Lastenaufzug zwischen Erdgeschoss und Untergeschoss bindet den Müllraum an. Durch Personal der Gewerbebetreibenden werden die Abfalltonnen über den Lastenaufzug durch den erdgeschossigen Anlieferungsgang zu einer Zwischenlagerfläche im Norden des Grundstücks transportiert. Die Lage ist im Vorhaben- und Erschließungsplan gekennzeichnet. Die Entleerung durch die Stadtreinigung Hamburg erfolgt von dort. Die bestehenden Glasmüllcontainer im öffentlichen Raum können gemäß der Angaben der Stadtreinigung Hamburg durch die Gastronomiebetriebe genutzt werden, eine dauerhafte Verfügbarkeit kann allerdings nicht gesichert werden. Eine Verlegung des Containerstandortes im Zuge der Umsetzung der Schnellbahnlinie U5 ist wahrscheinlich.

An der süd-östlichen Grundstücksecke sind fünf Unterflurbehälter für die Abfallentsorgung der Wohneinheiten geplant, die von der Hartwicusstraße aus angefahren werden. Die Standortvoraussetzungen der Stadtreinigung Hamburg werden hier vollumfänglich eingehalten. Durch Umgestaltung der Nebenflächen der Hartwicusstraße kann zukünftig verhindert werden, dass der Radverkehr auf der Fahrradstraße und die Entleerung der Müllbehälter durch parkende Fahrzeuge behindert werden. Der Gehweg auf der Nordseite der Hartwicusstraße soll derart normgerecht ausgebaut werden, dass die hier derzeit bestehenden Parkstände, welche die Veloroute einschränken, entfallen. Das Müllfahrzeug kann somit unmittelbar seitlich an den Gehweg heranfahren. Das Parken von Fahrzeugen ist dann an dieser Stelle aufgrund des Querschnitts und den auf der Südseite bestehenden Stellplätzen in Schrägaufstellung nicht mehr zulässig. Somit ist ein direkter Sichtkontakt sichergestellt und es sind keine Gefährdungen zu erwarten. Gleichzeitig ist festzustellen, dass eine Anfahrt der Unterflurmüllbehälter auf privatem Grund aufgrund der örtlichen Situation nur über eine Durchfahrt zum Mundsburger Damm möglich wäre, was weitere erhebliche Versiegelungen und Gehwegüberfahrten sowie eine Querung der Veloroute 5 erfordern würde. Es wird deshalb eine Anfahrt der Unterflur-systeme aus dem öffentlichen Raum favorisiert.

Die Anfahrt und Entleerung erfolgen über Aufstellflächen im Seitenbereich des öffentlichen Grundes. Eine konzeptionelle Straßenplanung mit Berücksichtigung der

Unterflurstandorte ist Bestandteil der Vorhaben- und Erschließungsplanung und wurde bereits mit den zuständigen Fachdienststellen abgestimmt.

5.3 Technischer Umweltschutz

5.3.1 Lärmimmissionen

In urbanen Verdichtungsräumen wie Hamburg sind situationsbedingt erhebliche Lärmvorbelastrungen vorhanden, welche die Planung von Wohngebieten situativ teils erheblich erschweren. Auch das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Uhlenhorst 4 liegt in einem durch Verkehrslärmimmissionen bereits erheblich vorbelasteten Siedlungsbereich.

In der Bebauungsplanung ist zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse die Prüfung der Immissionssituation und die Festsetzung von Maßnahmen des Immissionsschutzes erforderlich. Zur Beurteilung der lärmtechnischen Situation und zur Ermittlung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die auf Computersimulationen mit nach den Regeln der Technik anerkannter Software basiert. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die zu erwartenden Auswirkungen durch den umliegenden Straßenverkehr ermittelt und hinsichtlich einer zukünftigen Wohnnutzung beurteilt. Aus den Ergebnissen der Untersuchung werden die zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse erforderlichen Festsetzungen zum Schallschutz abgeleitet.

Zwischenzeitlich hat die BUKEA öffentlich mitgeteilt, dass der Senat am 25. Mai 2021 die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Dritten Stufe des Lärmaktionsplanes (LAP) gestartet hat. Dieser Lärmaktionsplan sieht eine nächtliche Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit diverser Hauptverkehrsstraßen vor, zu denen auch der Mundsburger Damm zählt. Bei Umsetzung dieser Maßnahmen wird sich die nächtliche Verkehrslärmbelastung erheblich reduzieren. Da der Lärmaktionsplan bisher noch keine Rechtskraft besitzt, werden die Maßnahmen des Gutachtens im Sinne einer worst case Betrachtung beibehalten.²

Straßenverkehrslärm

In Hamburg existieren keine verbindlichen Grenzwerte für die Beurteilung von Verkehrslärm in der Bauleitplanung. Die DIN 18005 Schallschutz im Städtebau ist in Hamburg nicht eingeführt. Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen durch Verkehrslärm erfolgt deshalb basierend auf dem „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010“ in Anlehnung an die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)“ vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert am 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334). Die hier enthaltenen Richtwerte betragen für urbane Gebiete 64 dB (A) tags bzw. 54 dB (A) nachts. Nach derzeitigem Wissensstand kann davon ausgegangen werden, dass Lärmbelastungen durch Straßenverkehr oberhalb von 65 dB(A) (Mitteilungspegel, tags) mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Risikoerhöhung für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bewirken. Als weitere Orientierung dient die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, die in der Fachwelt und der Rechtsprechung bei Beurteilungspegeln ab 70/ 60 dB (A) tags/nachts angenommen wird.

² (<https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/15085326/2021-05-21-bukea-laermaktionsplan/>)

Als maßgebliche Immissionsorte wurden die jeweils am stärksten belasteten Gebäude-seiten der schutzwürdigen Wohnnutzung berechnet. Die Beurteilungspegel wurden entsprechend den eingeführten Berechnungsmethoden ermittelt.

Das Plangebiet befindet sich im Einflussbereich der stark frequentierten Magistrale Mundsburger Damm. Der Untersuchungsraum und die für die schalltechnischen Berechnungen maßgebliche Nachbarschaft wurden deshalb in einem dreidimensionalen Geländemodell digital erfasst. Hierbei wurden sowohl die vorhandenen und der geplante Baukörper, die abschirmend oder reflektierend wirken, als auch die relevanten Schallquellen in Lage und Höhe modelliert.

Für den Umgang mit dem Straßenverkehrslärm bezieht sich die schalltechnische Untersuchung auf Verkehrsdaten der Freien und Hansestadt Hamburg, die in regelmäßigen Abständen von der zuständigen Verkehrsverwaltung durchgeführt werden. Dabei werden die „durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken“ als Kerngröße der durchschnittlichen Verkehrsbelastung eines Straßenquerschnitts ermittelt und auf einer Karte dargestellt. Unter Verwendung von mathematisch-statistischen Verfahren wird nach Durchschnittswerten aller Tage (DTV) und aller Werktage (Montag – Freitag, DTVw) unterschieden. In einem mit der Verwaltung abgestimmten Ansatz wird davon ausgegangen, dass die „DTVw“-Daten als Prognose der zukünftigen Verkehrsstärken heranzuziehen sind und in Verbindung mit den Lkw-Anteilen des „DTVw“ die Prognoseverkehrsstärken DTV für den Zeithorizont bis 2030 bilden.

Laut Angaben der Freien und Hansestadt Hamburg aus dem Jahre 2019 zu den durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken an Werktagen herrscht auf dem Mundsburger Damm ein Verkehrsaufkommen von etwa 40.000 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von 3,0%. Die Höchstgeschwindigkeit auf dem Mundsburger Damm ist auf 50 km/h begrenzt.

Für die Hartwicusstraße wurde ein Verkehrsaufkommen von 384 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von 1,0% im Jahre 2018 gezählt. Da es sich hierbei um eine einmalige Verkehrszählung gehandelt hat, kann dieser Wert von der durchschnittlichen Verkehrsstärke abweichen. Auf der sicheren Seite liegend wurde deshalb für die lärmtechnische Untersuchung ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 500 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von 1,0% angesetzt.

Die Berechnung der Lärmimmissionen aus Straßenverkehr erfolgte auf Grundlage der Rechenregeln der RLS-90, weil das Planverfahren vor dem 01.03.2021 eingeleitet wurde. Dabei wurden die Zuschläge für die erhöhte Störwirkung durch lichtsignalgeregelte Kreuzungen gemäß RLS-90 berücksichtigt. Dies betrifft im vorliegenden Fall die Kreuzung Mundsburger Damm / Armgartstraße.

Die Berechnungsergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung zeigen, dass der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für urbane Gebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts an mehreren außen liegenden Fassaden des geplanten Wohn- und Geschäftshauses überschritten wird. An den Fassaden am Mundsburger Damm sind Beurteilungspegel von 71 dB(A) bis 72 dB(A) tags zu erwarten. An allen anderen Fassaden liegen die Schallpegel maximal bei 69 dB(A) am Tage. Eine Überschreitung von dem Schwellenwert um 1 dB(A) wird als Prognoseungenauigkeit vernachlässigt.

Der gewählte Städtebau trägt bereits maßgeblich zur Minderung des Schallkonflikts bei, indem durch eine nach Außen geschlossene Blockrandbebauung ein von

Lärmimmissionen geschützter, lärmabgewandter Innenhofbereich geschaffen wird. Im inneren Hofbereich sind durchweg Beurteilungspegel zu erwarten, die die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und des Hamburger Leitfadens für urbane Gebiete unterschreiten. Der hochbauliche Entwurf sieht daher überwiegend eine Anordnung der zum Schlafen vorgesehenen Räume an den ruhigen, hofseitigen Gebäudeseiten vor. Lediglich in den Eckbereichen, in denen keine qualifizierte lärmabgewandte Seite ausgebildet werden kann, werden Sondertypen verwendet, die nach Möglichkeit lärmabgewandt orientiert sind bzw. keine regelhaft offenbaren Fenster erhalten. Der gewählte Städtebau wird auch dafür sorgen, dass sich zukünftig die Verkehrslärmbelastungen für die angrenzende Bestandsbebauung reduzieren wird, weil diese entgegen der heutigen offenen Ausrichtung zu dem Mundsburger Damm zukünftig von der Lärmbelastung abgeschirmt werden.

Für Bereiche im Plangebiet mit Beurteilungspegeln oberhalb von 70 dB(A) tags und oberhalb von 60 dB(A) nachts (bei gleichzeitiger Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nachts auf der lärmabgewandten Seite) ist im Bebauungsplan die Festsetzung einer Blockrandklausel nach dem Hamburger Leitfaden erforderlich. Demnach sind für Situationen, an denen sowohl am Tag, als auch in der Nacht aufgrund hoher Verkehrslärmbelastung mit potenziellen Gesundheitsgefahren zu rechnen ist, Aufenthaltsräume, in denen sich nicht nur vorübergehend aufgehalten wird, zur lärmabgewandten Gebäudeseite auszurichten. Da die BewohnerInnen sich nachts der Lärmbelastung nicht durch wechselnde Aufenthaltsräume innerhalb der Wohnung entziehen können, sind Schlafräume zwingend lärmabgewandt zu orientieren. Dabei sind Wohn-/ Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen regelhaft wie Schlafräume zu beurteilen. Wird an Gebäudeseiten ein Pegel von 70 dB(A) am Tag erreicht oder überschritten, sind vor den Fenstern der zu dieser Gebäudeseite orientierten Wohnräume bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (z.B. verglaste Loggien) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen. Im Plangebiet ist die parallel zum Mundsburger Damm gelegene Nordfassade des Vorhabens und im Eckbereich ein Teil der südwestlichen Fassade zur Hartwicusstraße davon betroffen. Die Grundrissplanung ist deshalb so konzipiert, dass keine Wohneinheiten unmittelbar zu dieser Seite orientiert sind und eine Orientierung der Wohneinheiten zur lärmabgewandten Gebäudeseite erfolgt:

Vgl. § 2 Nummer 8: „In dem urbanen Gebiet sind an der mit „(A)“ bezeichneten Gebäudeseite die Wohn- und Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite zu orientieren. Für Eckwohnungen, die keine lärmabgewandte Seite besitzen, können Ausnahmen von Satz 1 zugelassen werden. In diesem Fall sind bei lärmzugewandten Wohn- und Schlafräumen vor den Fenstern bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen, wenn ein Pegel von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten wird.“

Um bei den Wohneinheiten an der südwestlichen Ecke Mundsburger Damm / Hartwicusstraße potentielle Lärmkonflikte durch lärmzugewandte Fenster auszuschließen, werden die hier vorgesehenen Wohneinheiten zum Mundsburger Damm und im Eckbereich zu der Hartwicusstraße, in dem ebenfalls hohe Verkehrslärmpegel oberhalb von 60 dB(A) in der Nachtzeit zu verzeichnen sind, mit einer Festverglasung ausgeführt, die nur mit Spezialwerkzeug zu Reinigungszwecken geöffnet werden kann. An der zum

südöstlichen Teil der Hartwicusstraße und dem Mundsburger Damm 26 zugewandten Gebäudeseite wird insbesondere nachts der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für urbane Gebiete von 54 dB(A) deutlich überschritten, während der Schwellenwert zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nur entlang des Mundsburger Damms und in den Eckbereichen der südwestlichen Fassade zur Hartwicusstraße erreicht wird. Gesunde Wohnverhältnisse im Hinblick auf den Faktor Lärm könnten für diesen Bereich des Plangebiets bereits durch eine Orientierung der Schlafräume an die lärmabgewandte Gebäudeseite erfolgen. Diese Maßnahme kann jedoch nicht für alle Wohnungen greifen, da es sich bei einem Teil der Wohnungen um Einzimmerwohnungen handelt, die sich nur auf eine Straßenseite ausrichten. Die Einzimmerwohnungen sind vorgesehen, um den Bedürfnissen der steigenden Anzahl von Ein-Personen-Haushalten an kleinem und bezahlbarem Wohnraum gerecht zu werden. Um eine ausreichende Anzahl dieser Wohnungen zu schaffen, werden sie entlang der Hartwicusstraße und gegenüber der Bestandsbebauung Mundsburger Damm 26 und Hartwicusstraße 11 teilweise zur äußeren Fassade des Neubaus orientiert. Eine Ausrichtung von Einzimmerwohnungen in Richtung Mundsburger Damm ist aufgrund der Blockrandklausel ausgeschlossen.

In diesen Bereichen soll der erforderliche Schallschutz durch besondere Fensterkonstruktionen erreicht werden, wie sie in Hamburg vielfach in der HafenCity angewendet werden und in der Broschüre „Schallschutz bei teilgeöffneten Fenstern“ der HafenCity Hamburg GmbH detailliert beschrieben sind. Mit der Festsetzung der HafenCity-Klausel gemäß Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung wird für die betroffenen Fassaden die Möglichkeit geschaffen, auf den Innenpegel abzielen und damit einen gesunden Schlaf zu gewährleisten. Schlafräume können dann zur lärmgewandten Seite ausgerichtet werden, wenn durch geeignete Fensterkonstruktionen oder zu öffnende Verglasungen gewährleistet wird, dass in dem betreffenden Schlafräum ein Lärmpegel von 30 dB(A) nachts am Ohr des Schläfers bei teilgeöffnetem Fenster eingehalten wird. Die HafenCity-Klausel nach dem Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung wird für die entlang des südwestlichen Abschnitts der Hartwicusstraße und der gegenüber der Bestandsbebauung Mundsburger Damm 26 gelegenen Baukörper festgesetzt.

Vgl. § 2 Nummer 9: „In dem urbanen Gebiet ist bei den mit „(B)“ bezeichneten Fassaden durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. besondere Fensterkonstruktionen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in den Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird.“

Diese alternative Möglichkeit der Konfliktlösung ist deshalb gerechtfertigt, weil die Festlegung von nächtlichen Außenpegeln in den maßgeblichen Vorschriften, hier der hilfsweise herangezogenen 16. BImSchV, einen ausreichend niedrigen Innenpegel für einen gesunden Schlaf ermöglichen soll. Ein ausreichender Schallschutz ist im Hinblick auf die Nachtruhe somit auch dann gegeben, wenn in den Schlafräumen ein Innenraumpegel bei gekipptem oder teilgeöffnetem Fenster von 30 dB(A) in der Nacht sichergestellt ist. Der Zielwert von 30 dB(A) nachts leitet sich aus Erkenntnissen der Lärmwirkungsfor schung ab. Demnach ist bei einem Innenraumpegel von kleiner 30 dB(A) nachts am Ohr des Schläfers ein gesunder Schlaf ohne Risiko einer lärmbedingten Herz-Kreislaufferkrankung möglich.

Der Innenraumpegel ist nachts bei einem gekippten bzw. teilgeöffneten Fenster (auch bei Planung von verglasten Loggien oder Vorhangfassaden) nachzuweisen. Dieses gekippte bzw. teilgeöffnete Fenster hat seine Begründung in der Lärmwirkungsforschung und dem Wahrnehmen von Außenwelteindrücken. Entsprechende Untersuchungen haben wiederholt bestätigt, dass die Wahrnehmung der Außenwelt ein unverzichtbarer qualitativer Bestandteil des Wohnens ist. Hierbei geht es nicht um eine akustisch-diffuse Außenwahrnehmung, wie sie bereits bei relativ großen Fenstern bzw. Glasbauteilen eintritt, sondern um eine informationshaltige akustische Wahrnehmung der Außenwelt. Die Spalt- bzw. Öffnungsbreite des Fensters muss daher groß genug sein, sodass der vorgenannte Effekt gegeben ist. Vergleichbare Maßnahmen sind akzeptabel, wenn sie die Wahrnehmbarkeit akustischer Hintergrundgeräusche der Außenwelt gewährleisten.

Schallreflexionen

Mit der geplanten Bebauung des vormals als Tankstelle genutzten Grundstücks gehen verschiedene Veränderungen der Immissionssituation einher. Durch den geplanten Neubau treten an der Bestandsbebauung Mundsburger Damm 26 a/b und Hartwicusstraße 11 a/b deutliche Pegelreduzierungen auf, da die Neubebauung vor den Lärmimmissionen abschirmt und einen geschützten Bereich erzeugt. Dies gilt jedoch nicht für die Bestandsbebauung auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Mundsburger Damms. Dort kommt es in Teilbereichen durch die vorliegende Verkehrsbelastung in Folge von Schallreflexionen zu rechnerischen Pegelerhöhungen von ca. 0,2 bis 0,8 dB(A). Dieser Aspekt wurde im Rahmen der Erstellung des Gutachtens sorgfältig untersucht.

Als rechnerische sowie prognostische Ungenauigkeit zählen geringfügige Pegelerhöhungen unterhalb von 0,5 dB(A). Da die Pegelerhöhungen an der Bestandsbebauung aber auf gesamter Länge den Wert von 0,5 dB(A) ab dem 3. Obergeschoss überschreiten, sind relevante nachteilige Auswirkungen möglich. An der Fassade des Neubaus werden entlang des Mundsburger Damms deshalb schallabsorbierende Maßnahmen erforderlich, sofern die Schallreflexionen nicht durch andere geeignete bauliche oder technische Lösungen in gleichem Ausmaß gemindert werden können. Eine Umsetzung der notwendigen baulichen Maßnahmen wird durch folgende Festsetzung garantiert:

Vgl. § 2 Nummer 10: „In dem urbanen Gebiet ist bei der mit „(C)“ bezeichneten Fassade die Fassadengestaltung, mit Ausnahme von Fenstern und Türen, ab einer Höhe von 25 cm über dem Schnittpunkt der Außenfassade mit dem Gelände bis einschließlich zum 2. Obergeschoss mit schallabsorbierenden Materialien (Schallabsorptionsgrad $\alpha \approx 0,5$ oberhalb von 250Hz) vorzunehmen, sofern die Schallreflexion nicht durch andere geeignete bauliche oder technische Lösungen in gleichem Ausmaß gemindert wird.“

In dem urbanen Gebiet ist oberhalb der Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage ein Vordach anzuordnen (siehe § 2 Nr. 11 der Verordnung). Dieses muss Abmessungen von 4,50 m * 1,00 m aufweisen und unterseitig schallabsorbierend ausgeführt werden. Dieses Vordach wird über die Baugrenzen abgebildet.

Gewerbelärm

Im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens für die geplanten Gewerbebetriebe ist durch die Betreiber nachzuweisen, dass die geplanten und im Sinne des § 22 BImSchG nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen bezüglich der von ihnen in der Nachbarschaft hervorgerufenen Lärmimmissionen den Kriterien der TA Lärm genügen.

Um eine künftige Verträglichkeit der Anlage mit den angrenzenden schützenswerten Nutzungen sicherzustellen, wurde deshalb bereits in der Phase der Bauleitplanung eine an den gegenwärtigen Planungserkenntnissen orientierte Immissionsprognose erstellt, welche die Geräuschanteile aus dem Kfz-Verkehr auf dem Betriebsgelände (Kunden- und Anlieferverkehr) sowie alle weiteren maßgeblichen Quellen umfasst.

Der detaillierte Nachweis der immissionsschutzrechtlichen Zulässigkeit (Immissionsprognose auf Basis der endgültigen Planung) bleibt – unter Berücksichtigung des Gebotes der planerischen Zurückhaltung – dem Baugenehmigungsverfahren vorbehalten. Sofern an der Planung keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden, kann dabei auf die Erkenntnisse der vorliegenden lärmtechnischen Untersuchung zurückgegriffen werden.

Nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass

- schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik der Lärminderung vermeidbar sind, und
- nach dem Stand der Technik zur Lärminderung unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Gemäß TA Lärm ist der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche (§5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG) „[...] sichergestellt, wenn die Gesamtbelastung am maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte nicht überschreitet.“

Die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel betragen für Immissionsrichtwerte außerhalb von Gebäuden in urbanen Gebieten 63 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts und in allgemeinen Wohngebieten 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Die Immissionsrichtwerte beziehen sich auf die Zeiten 6.00 bis 22.00 Uhr tags und 22.00 bis 6.00 Uhr nachts. Maßgeblich für die Beurteilung in der Nacht ist die volle Nachtstunde mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilende Anlage relevant beiträgt.

Den Ergebnissen der lärmtechnischen Untersuchung zufolge werden die Immissionsrichtwerte für Urbane Gebiete in der Nacht mittig an der südlichen Fassade am Neubau entlang der Hartwicusstraße nur knapp unterschritten und wenige Meter weiter östlich an derselben Fassade überschritten. Die betreffenden Immissionsorte befinden sich im direkten Einwirkungsbereich der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage, die gewerblich genutzt wird und deshalb auch nach 22.00 Uhr in den Nachtstunden anfahrbar ist.

Nachdem zunächst vorgesehen war, in diesem Bereich durch Einsatz der HafenCity-Klausel die erforderlichen Schalldämmmaße sicherzustellen, wurde in weiteren Prüfungen eine alternative Lösung entwickelt. Zukünftig soll in diesem Bereich eine kleinräumige aktive Schallschutzmaßnahme durch Errichtung eines unterseitig schallabsorbierend ausgeführten Vordachs in einer Breite von mindestens 4,5 m und in einer Tiefe von

etwa 1,0 m umgesetzt werden. Die gutachterlichen Berechnungen haben ergeben, dass mit dieser Maßnahme ein hinreichender Schutz der angrenzenden Schlafräume sichergestellt werden kann. Dieses Vordach wird über die Baugrenzen abgebildet.

*Vgl. § 2 Nummer 11: „In dem urbanen Gebiet ist oberhalb der Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage ein Vordach anzuordnen. Dieses muss Abmessungen von mindestens 4,50 m * 1,00 m aufweisen und unterseitig schallabsorbierend ausgeführt werden.“*

An der Bestandsbebauung des Mundsburger Damms 26 a/b kommt es tagsüber zu Immissionsbelastungen, die die Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete am Tag um weniger als 6 dB(A) unterschreiten. Bei den vorhandenen, umliegenden Gewerbebetrieben handelt es sich um kleinere Gewerbebetriebe, bei denen davon auszugehen ist, dass sie nur geringe Lärmemissionen erzeugen. Die Immissionen an der Bestandsbebauung werden hauptsächlich durch die Anlieferung der geplanten Gewerbebetriebe im Neubau beeinflusst. Dabei sollte festgehalten werden, dass im Zuge der lärmtechnischen Voruntersuchung die Anlieferung eher zu ungünstig angesetzt wurde. So ist nicht davon auszugehen, dass im Betrieb alle Anlieferungen der Gewerbeeinheiten im Südwesten im Erdgeschoss des Neubaus mittels Lastkraftwagen mit Kühlaggregat durchgeführt werden. Sollte sich nach Ergebnissen der lärmtechnischen Untersuchung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ein Lärmkonflikt mit der Bestandsbebauung ergeben, ist es potenziell möglich einen Teil der Anlieferung über die Hartwicusstraße durchzuführen. Dabei wäre die Bestandsbebauung durch den geplanten Neubau zumindest teilweise abgeschirmt.

5.3.2 Bodenschutz

Im Fachinformationssystem Bodenschutz/ Altlasten, dem Altlastenhinweiskataster der Freien und Hansestadt Hamburg, wird ein Teil des Plangebiets aufgrund der ehemaligen Nutzung als Tankstelle mit Bodentanks als altlastenverdächtige Fläche geführt.

Durch den Tankstellenbetrieb ist es zu Einträgen von Kfz-Betriebsstoffen in den Untergrund gekommen. Seit den 1980er Jahren mehrfach im Rahmen von Baumaßnahmen durchgeführte Bodensanierungen konnten die Schadstoffbelastungen bisher nicht vollständig beseitigen. Insbesondere eine massive Verunreinigung mit BTEX im Bereich der Lagerbehälter befindet sich nach wie vor im Untergrund. Nach bisherigen Erkenntnissen hat sich die BTEX-Belastung auch dem oberflächennahen Grundwasser mitgeteilt, wobei es jedoch nicht zur Ausbildung einer großflächigen Grundwasserfahne gekommen ist. Eine geringfügige Ausbreitung der Schadstoffe westlich über das Betriebsgrundstück hinaus wurde dennoch festgestellt.

Zwischenzeitlich liegt eine Bescheinigung vom 10.04.2018 vor, dass die Tanks stillgelegt und gereinigt sind. Im Rahmen einer durchgeführten umwelttechnischen Untersuchung vom September 2017 und weiteren Untersuchungen des Alteigentümers in 2018 wurden auf der westlichen Grundstückshälfte erhöhte BTEX-Gehalte im Feststoff bis in eine Tiefe von max. 7,0 m unter Geländeoberkante nachgewiesen und in vereinzelt Proben erhöhte PAK-Gehalte. Diese festgestellten BTEX-Bodenverunreinigungen sind im Rahmen der Tankstellenrückbaumaßnahme mittels Bodenaushub aus dem Untergrund zu entfernen. Zur Klärung der konkreten Belastungen und möglicher Rückbaumaßnahmen wurde im März 2021 eine ergänzende Altlastenerkundung und ein Ausbau- und

Entsorgungskonzept erstellt. Das Sanierungskonzept wurde im März 2021 mit BUKEA N2 abgestimmt. Es dient der Umsetzung des Vorhabens auf Baugenehmigungsebene.

Der anfallende kontaminierte Boden ist zu separieren und fachgerecht zu entsorgen oder zu verwerten. Eine finale Schadstoffuntersuchung erfolgt im Rahmen der Baugrubenplanung. Gemäß des Entsorgungskonzept sollen die Altlasten vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahmen vollständig entfernt werden. Dementsprechend werden Regelungen im zugehörigen Durchführungsvertrag aufgenommen: Rückbaubegleitend ist zunächst das vollständige Ausmaß des Schadens durch eine Detailuntersuchung gemäß Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) nach Rücksprache mit der zuständigen Behörde durch einen geeigneten Sachverständigen zu ermitteln. Spätestens im Rahmen der Baumaßnahme ist die Verunreinigung nach Maßgabe der zuständigen Behörde zu sanieren. Die Detailuntersuchung und die Sanierung sind zu dokumentieren und die Dokumentation ist nach Abschluss der Sanierung der zuständigen Behörde zuzuleiten.

Extern angeliefertes Bodenmaterial muss grundsätzlich die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV, s. Anhang 2 Ziffer 4), hilfsweise auch die Zuordnungswerte Z 0 der „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln- der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ einhalten.

Nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als „besonders mit umweltgefährdenden Stoffen verunreinigt“ zu kennzeichnende Flächen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Treten während Erdarbeiten Auffälligkeiten (verdächtige Gerüche, Bodenverfärbungen, austretende Flüssigkeiten, Behältnisse oder ähnliches) über das bereits Bekannte hinaus auf, sind die Arbeiten unverzüglich zu unterbrechen und das Bezirksamt Hamburg-Nord, Technischer Umweltschutz, Kümmellstraße 6, 20249 Hamburg, Tel.: 42804-6353, e-Mail: umweltschutz@hamburg-nord.hamburg.de zu benachrichtigen.

Bei Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass schädliche Bodenveränderungen durch mechanische Einwirkungen durch geeignete Maßnahmen verhindert werden. Anfallendes Aushubmaterial sollte, wenn möglich auf den Flächen verwertet werden. Eine Versiegelung von nicht überbauten Bereichen ist zu vermeiden.

Die Umwelttechnische Untersuchung beschreibt weiterhin die Untergrundsituation des Plangebiets. Den Ergebnissen zufolge stehen unter der auf ca. 6,0 m ü NHN liegenden Grundstücksfläche zunächst massive Ziegel- oder Bauschuttlagen (insbesondere im Bereich der unterirdischen Tanks) mit weiteren Fremdbestandteilen (wie Asphaltresten, Ziegelbruch, Betonbruch) in stark wechselnden Anteilen an, unterhalb der Auffüllung wurde eine Folge aus humosen Schluffen und Mudden angetroffen und darunter folgend überwiegend Mittel- bis Feinsande mit grobsandigen bis feinkiesigen Anteilen. Die Wasserdurchlässigkeit der oberflächennahen Gesteine ist als mittel anzusehen. Die Grundwasseroberfläche liegt auf dem Gelände bei etwa 2,5 m ü NHN. Auf Grundlage der topographischen und der Vorflutverhältnisse ist im Untersuchungsbereich von einem Abstrom des oberflächennahen Grundwassers in südwestlicher Richtung auszugehen.

5.3.3 Luftschadstoffuntersuchung

Das Plangebiet grenzt nördlich und westlich an den vielbefahrenen Mundsburger Damm an und ist aufgrund der bestehenden Verkehrsstärken einer luftschadstofflichen Belastung ausgesetzt. Für das Projektgebiet wurde deshalb im Januar 2021 eine

Luftschadstoffuntersuchung durchgeführt, in der die prognostizierten Luftschadstoffbelastungen (Stickstoffdioxid (NO₂) und die Feinstaubkomponenten PM₁₀ und PM_{2,5}) durch den Straßenverkehr in Computersimulationen ermittelt wurden.

Die Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen im Geltungsbereich des Plangebiets durch den Straßen-, Schienen- und Gewerbeverkehr erfolgt auf Grundlage der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert am 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328).

Die prognostizierten Luftschadstoffimmissionen im Plangebiet für die Schadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} unterschreiten die Grenzwerte der 39. BImSchV. Dies gilt auch für die relevanten Kurzzeitwerte. Mit diesen Ergebnissen sind keine Festsetzungen oder Maßnahmen zum Schutz vor oder zur Minderung von Luftschadstoffimmissionen erforderlich.

5.4 Wasser

5.4.1 Oberflächenentwässerung

Das Plangebiet befindet sich in einem erheblich versiegelten innerstädtischen Bereich, in dem die Leitungsnetze bereits weitgehend hydraulisch ausgelastet sind. Die Einleitung von Niederschlagswasser aus dem Vorhabengebiet in das vorhandene Mischwassersielnetz ist aus sielhydraulischen Gründen auf max. 22 l/s begrenzt, so dass Retentionsmaßnahmen umzusetzen sind. Dies wird im zugehörigen Entwässerungskonzept, das über den Durchführungsvertrag abgesichert wird, berücksichtigt. Die Aufteilung der maximal zulässigen Einleitmenge des anfallenden Niederschlagswassers auf einzelne Sielabschnitte ist im Rahmen eines nachfolgenden Genehmigungsverfahrens (Einleitgenehmigung) mit Beteiligung der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) zu regeln. Nach Möglichkeit sind die für das Plangebiet bereits vorgelegten Sielanschlüsse zu nutzen.

Im Zuge des Planverfahrens wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet und mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt. Dieses Konzept sieht eine Rückhaltung des Niederschlagswassers auf den intensiven Begrünungen des Daches und eine Versickerung auf den nicht überbauten Flächen vor. Auf der Dachfläche oberhalb des Erdgeschosses sind in dem Innenhof Substratstärken von 35 cm bis zu 100 cm vorgesehen und auf der Dachfläche über dem 5. Obergeschoss sind Substratstärken von 35 cm bis zu 65 cm vorgesehen. Diese Dachbegrünungen sollen so ausgebildet werden, dass sie im Sinne eines Retentionsdaches wirken und das anfallende Oberflächenwasser zurückhalten und verzögert über Drossleinrichtungen ableiten können. Das Konzept sieht dabei vor, dass das Gründach ohne separate Retentionsebene und ohne Notentwässerung ausgebildet wird, sondern durch Abdichtung der Attikabereiche eine Einstauung größerer Regenspenden ermöglicht. In Kombination mit Drosselschächten kann auf diese Weise die bestehende Einleitmengenbegrenzung erreicht und durch Rückhaltung des Regenwassers auf der Dachfläche eine höhere Verdunstungsrate und Durchfeuchtung der Substratschicht erreicht werden. Das Planungskonzept leistet damit einen Beitrag zur Klimaanpassung sowie der Starkregenvorsorge und entspricht den Vorgaben der Regeninfrastrukturanpassung (RISA).

Der Bebauungsplan setzt entsprechend fest:

vgl. § 2 Nummer 12: „In dem urbanen Gebiet sind die Dachflächen als Flachdächer herzustellen. Die Dachfläche ist auf 60 von Hundert (v.H.) der Fläche mit Stauden und kleinwüchsigen Gehölzen intensiv zu begrünen und dauerhaft zu

unterhalten. Dabei ist eine durchwurzelbare Substratstärke von mindestens 35 cm herzustellen. Ausgenommen hiervon sind Flächen für technische Dachaufbauten sowie Flächen, die dem Brandschutz, der Belichtung und der Be- und Entlüftung oder die als Dachterrasse dienen. Es sind jedoch mindestens 60 v.H. der Dachflächen eines Gebäudes zu begrünen.“

und

Vgl. § 2 Nummer 17: „Das auf dem Grundstück anfallende Niederschlagswasser ist zu versickern, sofern es nicht gesammelt und genutzt wird. Sollte im Einzelfall eine Versickerung unmöglich sein, kann ausnahmsweise eine Einleitung des nicht abführbaren Niederschlagswassers nach Maßgabe der zuständigen Stelle in ein Siel zugelassen werden.“

Der landschaftsplanerische Entwurf (Lageplan Erdgeschoss) sieht ergänzend verschiedene Maßnahmen zur Entwässerung der Außenanlagen vor. Entlang des Baukörpers sind Rinnen und versickerungsfähige Flächen und Bodenbeläge vorgesehen, die auf den seitlichen Grundstücksteilen eine Versickerung des Niederschlagswassers ermöglichen. Im Übergangsbereich zu dem benachbarten Bestandsgebäude Mundsburger Damm 26a / 26b bzw. Hartwicusstraße 11 a / 11 b wird zudem eine unversiegelte durchgrünte Bodenzone angelegt, in der Hecken- und Baumpflanzungen vorgesehen werden. Über diesen Bereich kann das in den Außenanlagen anfallende Regenwasser versickert werden. Um diese Maßnahmen abzusichern enthält der Bebauungsplan die nachfolgende Festsetzung:

Vgl. § 2 Nummer 16: „Auf den privaten Grundstücksflächen sind Geh- und Fahrwege, ebenerdige Fahrradstellplatzflächen sowie Terrassen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen auf zu begrünenden Flächen sind in vegetationsfähigem Aufbau (zum Beispiel Schotterrasen, Rasengittersteine, Drainpflaster) herzustellen.“

Konkrete Regelungen zur Ausgestaltung der Dachbegrünung und der einzelnen Retentionsmaßnahmen werden über den Durchführungsvertrag getroffen.

Die erforderliche Oberflächenentwässerung kann bei Umsetzung dieser Maßnahmen vollumfänglich gewährleistet und den Anforderungen von RISA entsprochen werden. Dies wird über Regelungen im Durchführungsvertrag gesichert. Das vorhandene Konzept schafft im Vergleich zu der nahezu vollversiegelten Bestandssituation eine deutliche Verbesserung und Entspannung der öffentlichen Entwässerung durch die entsprechenden Maßnahmen und Festsetzungen. Eine weitergehende Regenwassernutzung wird aufgrund der Gebäudenutzung, der begrenzten räumlichen Verhältnisse des Plangebiets und auch des Untergeschosses als nicht zielführend erachtet. Das Konzept erfüllt alle Anforderungen seitens Hamburg Wasser und bildet unter Berücksichtigung der lokalen Situation umsetzungsfähige und angemessene Maßnahmen ab.

Um sicherzustellen, dass sich durch die Baumaßnahme keine dauerhaften Veränderungen des Grundwasserspiegels ergeben, die nachteilige Auswirkungen für bestehende Vegetationen haben können oder das über Jahrzehnte gewachsene hydrologische System verändern können, wird festgesetzt, dass entsprechende Maßnahmen ausgeschlossen werden. Ebenso wird festgesetzt, dass Entwässerungen von Kasematten in geschlossenen Systemen vorzunehmen sind.

Vgl. § 2 Nummer 18: „Bauliche oder technische Maßnahmen, die zu einer dauerhaften Absenkung des vegetationsverfügbaren Grundwasserspiegels führen, sind unzulässig. Die Entwässerung von Kasematten (Licht- und Lüftungsschächte unter Gelände) ist nur in einem geschlossenen Leitungssystem zulässig.“

Es ist zu beachten, dass zusätzlich zum Sammeln und Nutzen des Niederschlagswassers immer auch eine Versickerung (oder in genehmigten Ausnahmefällen eine Ableitung) erforderlich ist. Dies betrifft dasjenige Niederschlagswasser, das aufgrund bereits gefüllter Wasserspeicher nicht mehr gesammelt und genutzt werden kann. Die Versickerung/ Ableitung ist mit und ohne Niederschlagswassernutzung im gleichen Maßstab auszulegen.

Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) hat – wie bereits zu Beginn des Kapitels erwähnt - im Sommer 2021 eine Starkregengefahrenkarte für die Stadt Hamburg - basierend auf einer topografischen Analyse mit GIS-Daten aus 2017 - veröffentlicht. Die Karte stellt vorhandene Senken und theoretisch mögliche Fließwege dar. Die Modellierung ist allerdings belastungsunabhängig, d.h. es wurden keine Regenereignisse zu Grunde gelegt. Ob und wie hoch eine Senke gefüllt sein wird und ob Fließwege tatsächlich zustande kommen, ist vor diesem Hintergrund nicht abschließend ersichtlich.

Die Karte zeigt eine niedrige Senke an der Hartwicusstraße und einen daraus resultierenden möglichen Fließweg über das Vorhabengrundstück. Im Bebauungsplanverfahren werden ausreichende Festsetzungen getroffen, dieser Situation Rechnung zu tragen und eine Versickerung zu fördern sowie eine Gefahrenlage zu vermeiden. Dieser Bereich wird deshalb von einer Überbauung freigehalten und in Teilen versickerungsoffen hergestellt. Die Wegeverbindung wird zudem mit einem der heutigen Geländesituation entsprechenden Gefälle in Richtung Mundsburger Damm ausgebildet. Entsprechend wird die Umsetzung der Planung keinen negativen Einfluss auf den bestehenden Fließweg haben.

Die Gefährdungssituation und der sich daraus ergebende Handlungsbedarf im öffentlichen Raum wird auf lange Sicht überprüft. Darüber hinaus sind GrundstückseigentümerInnen im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht dazu veranlasst, Objektschutz auf ihrem Grundstück vorzunehmen. Ein entsprechender Hinweis wird in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

5.4.2 Schmutzwasserentwässerung

Das Plangebiet ist bereits heute vollständig erschlossen. Zusätzlich anfallendes Schmutzwasser kann über die vorhandenen Siele abgeleitet werden.

5.5 Energieversorgung und Ressourcenschutz

Im Zuge der Konkretisierung des Vorhabens wurde von dem beteiligten Haustechnikbüro ein Energieversorgungskonzept für dieses Grundstück und die hier vorgesehene Nutzung erstellt. Die Vorhabenträgerin beabsichtigt Bundesfördermittel für die Umsetzung von Energie- und Ressourceneffizienz in Anspruch zu nehmen.

Zur Beheizung des Gebäudes und zur Trinkwassererwärmung wird eine bivalente Wärmeerzeugungsanlage bestehend aus den Komponenten Fernwärme und Luft-Wasser-

Wärmepumpe eingesetzt. Dabei deckt die Luft-Wasser-Wärmepumpe mindestens 55% des jährlichen Gesamtenergiebedarfs. Durch die Kombination dieser zwei Erzeuger kann die Luft-Wasser-Wärmepumpe kleiner dimensioniert werden und erreicht somit höhere Laufzeiten, während die Fernwärme die Versorgungssicherheit auch während des Spitzenlastbetriebes sicherstellt. Aufgrund der flächenintensiven Belegung mit Bädern und Warmwasserverbrauchern hat die Vorhabenträgerin sich für eine zentrale Frischwasserstation mit Zirkulation entschieden. Die Energie für die Trinkwassererwärmung wird dabei durch die Luft-Wasser-Wärmepumpe und die Fernwärme bivalent parallel zur Verfügung gestellt. So wird das Kaltwasser (10°C) zunächst durch die Luft-Wasser-Wärmepumpe vorerhitzt (40°C) und durch einen zweiten Wärmeüberträger auf die gem. TWVO und DIN 1988 notwendige Temperatur von 60°C erwärmt. Durch dieses System ist ein Betrieb der Luft-Wasser-Wärmepumpe auch im energetisch günstigen Sommerfall möglich. Ebenso wird eine Abluftanlage gem. DIN EN 18017-3 eingesetzt. Regelungen dazu werden abschließend in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

Im nördlichen Grundstücksbereich an der Grundstücksgrenze zu dem Gebäude Mundsburger Damm 26 a befindet sich derzeit eine Kompaktnetzstation der Stromnetz Hamburg GmbH, die für die Mittel- und Niederspannungsversorgung erforderlich ist. Nach Abstimmung mit dem Versorgungsträger Stromnetz Hamburg ist eine Erneuerung der Trafostation erforderlich, es kann aber weiterhin eine Doppelkompaktstation verwendet werden. Der Standort der neuen Doppelkompaktnetzstation ist in dem Vorhaben- und Erschließungsplan verzeichnet.

5.6 Berücksichtigung nachbarschaftlicher Belange

Im Rahmen der Abwägung sind gemäß § 1 Abs. 7 BauGB auch die privaten Belange einzustellen.

Ehemals befand sich im Vorhabengebiet eine eingeschossige Tankstelle inkl. Waschanlage. Der Bebauungsplan soll in diesem Bereich nunmehr die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung eines bis zu sechsgeschossigen Wohn- und Geschäftshauses schaffen. Zu diesem Zweck wird ein urbanes Gebiet festgesetzt. Nachbarliche Belange im Hinblick auf angrenzende Gebäude werden hierdurch aus den folgenden Gründen nicht beeinträchtigt:

- Im urbanen Gebiet ist eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 festgesetzt. Damit wird dem in § 17 BauNVO bestimmten Orientierungswert in dieser innerstädtischen Lage im Stadtteil Uhlenhorst Rechnung getragen.
- Der angestrebte Gebäudekörper orientiert sich in seiner Höhenentwicklung an den gründerzeitlich geprägten Umgebung des bedeutsamen Stadtraums entlang der Magistrale und am Knotenpunkt zur Landschaftsachse. Er formuliert hier die - aufgrund von Kriegsschäden - fehlende Gebäudeecke als städtebauliche Fassung der Platzsituation wieder neu aus (siehe S. 26, Abb. 1-3), um die historischen Qualitäten des Stadtraums zu würdigen. Eine nachbarschaftsverträgliche Höhenstruktur wird gewährleistet.
- Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund werden eingehalten sowie die Abstandsflächen der Nachbarbebauung - zu Lasten des Nachverdichtungspotenzials und der Wohnraumversorgung - im

Vorhabengebiet abgebildet, so dass das private Umfeld bestehender Nutzungen in jedem Fall gewahrt bleibt.

- Durch die weitreichende bauliche Umgestaltung des heute erheblich versiegelten Grundstücks und die Umsetzung von umfangreichen Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen auf Bodenniveau und den Dachflächen sowie dem Innenhof wird eine deutliche bilanzielle Verbesserung der heutigen Situation (Versiegelung und Begrünung) erreicht.
- Durch den geplanten Neubau wird die Bestandsbebauung Mundsburger Damm 26 a/b und Hartwicusstraße 11 a/b vor den Lärmimmissionen abschirmt und ein geschützter Bereich erzeugt. Darüber hinaus werden entsprechende Festsetzungen getroffen, um Schallreflektionen zu absorbieren.

5.7 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

5.7.1 Baumschutz

Im Vorhabengebiet befinden sich einige durch die Baumschutzverordnung geschützte Bäume, die durch die Baumaßnahme beeinträchtigt werden. Es handelt sich dabei um Laubgehölze sowie Hecken. Das an der Planung beteiligte Landschaftsarchitekturbüro hat die Bestandssituation des Tankstellengrundstücks untersucht und folgende Werte ermittelt:

Bestandsbäume 8 Stück, davon 4 Stück < 25cm Durchmesser

Bestandshecke ca. 60m

Versiegelte Fläche 1.450 m²

Begrünte Fläche 540 m²

Grünflächenanteil 23%

Durch die weitreichende Veränderung des heute erheblich versiegelten Grundstücks und die Umsetzung von Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen auf Bodenniveau und den Dachflächen sowie dem Innenhof wird eine deutliche bilanzielle Verbesserung der heutigen Situation erreicht.

Mit Umsetzung der im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellten Maßnahmen werden folgende Werte erreicht:

Baumpflanzungen 8 Stück, davon 1 Stück im Innenhof

Neupflanzung Hecke ca. 30m

Befestigte Fläche 1.290 m²

Begrünte Fläche 1.000 m²

Grünflächenanteil 43%

Die Umsetzung der Planung ermöglicht somit eine anteilige Kompensation der Vegetationsverluste auf dem Grundstück. Entlang der östlichen Grundstücksgrenze - angrenzend an die Bestandsbebauung - sollen sieben Bäume und 30 m heimische Hecke neu gepflanzt werden. Auch soll die Hecke, die den Eingang des Mundsburger Damm 26 b

einrahmt, in Richtung Süden, entlang der Grundstücksgrenze gegenüber der Bestandsbebauung der Hartwicusstraße 11 a/b fortgeführt werden. Entlang der Grundstücksgrenze gegenüber der Bestandsbebauung des Mundsburger Damms 26 a/b ist neben den zuvor erwähnten Baumpflanzungen das Anlegen eines Grünstreifens mit Gräsern, Stauden und Sträuchern vorgesehen.

Weiterhin trägt der auf ca. 180 m² begrünte Innenhof positiv zur ökologischen Vielfalt, Regenrückhaltung und zum Mikroklima bei. Außerhalb des Grundstücks ist zusätzlich die Vervollständigung der Reihe von Straßenbäumen entlang des Mundsburger Damms durch das Pflanzen mindestens eines Straßenbaumes möglich.

Weitere Kompensationsmöglichkeiten sind durch die intensive Dachbegrünung auf dem V. Obergeschoss auf einer Fläche von ca. 580 m² gegeben.

Die genaue Ersatzermittlung gemäß der Hamburger Baumschutzverordnung erfolgt im Rahmen der Bauantragsstellung.

5.7.2 Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen

Eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der lokalklimatischen Situation, zur Minderung negativer Auswirkungen durch Versiegelung und Überbauung und zum Ausgleich von Grünvolumenverlusten ist die Begrünung der Außenanlagen sowie die intensive Begrünung von Dächern des Gebäudes. Diese Maßnahmen entsprechen den Zielsetzungen des Landschaftsprogramms zur Entwicklung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes in dem als „Etagenwohnen“ eingestuft und „städtisch geprägtem“ Plangebiet sowie der Dachbegrünungsstrategie der Freien und Hansestadt Hamburg.

Im Plangebiet ist zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs eine Tiefgarage geplant. Für die Dächer des Gebäudes setzt der Bebauungsplan eine intensive Dachbegrünung fest. Diese soll auf ca. 760 m² Fläche, aufgeteilt in ca. 580m² auf dem Obergeschoss und ca. 180m² auf dem Erdgeschosssockel erfolgen. Die Substratstärken der intensiven Dachbegrünung werden in dem Durchführungsvertrag ergänzend geregelt.

Ziel der getroffenen Festsetzungen ist es, die Anpflanzung gestalterisch wirksamer Vegetation auf den Dächern des Ober- und Erdgeschosses sowie auf den gebäudenahen Freiflächen sicherzustellen und damit die Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten dieser Flächen für die Bewohner erheblich zu steigern. Dadurch wird auch der Lage des Gebäudes an der Wandse-Landschaftsachse Rechnung getragen. Die Begrünung trägt außerdem zur Minderung der Beeinträchtigung durch Bodenversiegelung, zur Aufnahme, Speicherung und reduzierten Ableitung der Niederschläge sowie zur Verbesserung des Lokalklimas bei.

Auf dem Dach des Obergeschosses und Erdgeschosses ist eine intensive Dachbegrünung mit einer Substrathöhe von mindestens 35 cm bis zu einer maximalen Substrathöhe von 65 cm vorgesehen. Die Stärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus von mindestens 35 cm ermöglicht es, kleinwüchsige Gehölze und Stauden dauerhafte anzupflanzen, indem die Rückhaltung pflanzverfügbares Wassers ermöglicht und damit Vegetationsschäden in Trockenperioden vermieden werden. In Teilen der Dachfläche ist eine durchwurzelbare Substratstärke von bis zu 65 cm vorgesehen. Bei ausreichender Bewässerung können bei dieser Substratstärke auch Sträucher und Hecken gepflanzt und dauerhaft erhalten werden. Im Bereich der Baumpflanzung über dem Erdgeschoss ist eine Substratstärke von mindestens 1 m vorgesehen, um den dauerhaften Erhalt

einer Baumpflanzung zu gewährleisten. Um die Dachflächen begrünen zu können, sind Flachdächer erforderlich. Es wird die folgende Festsetzung getroffen:

Vgl. § 2 Nummer 12: "In dem urbanen Gebiet sind die Dachflächen als Flachdächer herzustellen. Die Dachfläche ist auf 60 von Hundert (v.H.) der Fläche mit Stauden und kleinwüchsigen Gehölzen intensiv zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Dabei ist eine durchwurzelbare Substratstärke von mindestens 35 cm herzustellen. Ausgenommen hiervon sind Flächen für technische Dachaufbauten sowie Flächen, die dem Brandschutz, der Belichtung und der Be- und Entlüftung oder die als Dachterrasse dienen. Es sind jedoch mindestens 60 v.H. der Dachflächen eines Gebäudes zu begrünen."

Dachbegrünungen wirken stabilisierend auf das Kleinklima, da sich begrünte Dachflächen weniger stark aufheizen. Außerdem binden Dachbegrünungen Staub und fördern die Wasserverdunstung. Die Begrünung einsehbarer Dachflächen belebt außerdem die Dachlandschaft und bietet einen Lebensraum für Insekten und Kleinlebewesen aller Art.

Die Dachbegrünung auf dem V. Obergeschoss ist so konzipiert, dass Bereiche mit unterschiedlichen Substratstärken zwischen 35 cm bis hin zu 65 cm Stärke entstehen. Die Gesamtdicke des durchwurzelbaren Substrats von 35 cm ist ohne Dränschicht zu berechnen. Diese Stärken ermöglichen eine intensive Dachbegrünung die neben Staudenkulturen auch kleinere Strauchpflanzungen ermöglicht. Die klimatische und ökologische Wohlfahrtswirkung wird durch eine intensive Dachbegrünung optimiert. Gleichzeitig ermöglicht die intensive Begrünung eine Rückhaltung anfallenden Regenwassers, das zwischengespeichert und gedrosselt abgeleitet werden kann. Der verzögerte Regenwasserabfluss entlastet das Sietnetz und ist damit im Hinblick auf die Klimaanpassung der Stadt von Bedeutung. Die detaillierte Ausgestaltung- und Begründung der Dachflächen einschließlich der Substratstärken wird über eine Anlagen und ergänzende Regelungen im Durchführungsvertrag geregelt.

Die Dachflächen stehen nicht vollständig für eine Begrünung zur Verfügung, da die Attika, die Be- und Entlüftungsöffnungen, die technischen Aufbauten sowie die Dachterrassen und Dachfenster in Abzug zu bringen sind. Daher wird ein realistischer Mindest-Begrünungsanteil von 60 von Hundert festgesetzt, bezogen auf die jeweilige Bruttofläche des Daches.

Von der Dachbegrünung werden neben den regulär erforderlichen Brandschutzstreifen diejenigen funktionalen Flächen ausgenommen, die z. B. für Dachterrassen genutzt oder die für Belichtungs- und Be- und Entlüftungsöffnungen oder technische Aufbauten zwingend benötigt werden. Damit wird zur Vermeidung unnötiger Härten die Möglichkeit zur Errichtung von - häufig aus technischen Gründen erforderlichen - Dachaufbauten zur Aufnahme technischer Anlagen eröffnet. Insgesamt können etwa 760 m² Fläche intensiv begrünt werden.

Für befestigten Flächen werden folgende Festsetzungen getroffen, die eine Minimierung der versiegelten Flächen und eine Aufrechterhaltung der Versickerungsfunktionen sicherstellen können:

Vgl. § 2 Nummer 16: „Auf den privaten Grundstücksflächen sind Geh- und Fahrwege, ebenerdige Fahrradstellplatzflächen sowie Terrassen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen

auf zu begrünenden Flächen sind in vegetationsfähigem Aufbau (zum Beispiel Schotterrasen, Rasengittersteine, Draipflaster) herzustellen.“

Im Zuge der Umsetzung der Planung müssen innerhalb des Plangebiets acht Bäume sowie 30 m Hecke gerodet und gefällt werden. Zur Kompensation der durch die Baumaßnahmen entfallenden Bäume und Hecke sieht das Begrünungskonzept die Neupflanzung von sieben Bäumen der heimischen, standortangepassten Baumart *Prunus padus* sowie weiteren Ersatzpflanzungen durch 30 m Hecke, Stauden und Sträucher vor. Um sicherzustellen, dass sich die Neupflanzungen optimal entwickeln können und die Gehölzstrukturen einheimischen Tieren Nahrung und Habitate bieten können, wird die Verwendung und der dauerhafte Erhalt von standortgerechten Strauch- und Heckenpflanzen sowie Baumneupflanzungen festgesetzt. Dabei ist die Auslegung des Begriffes „standortgerecht“ auch auf die in der Zukunft zu erwartenden Standortbedingungen im Hinblick auf die durch den Klimawandel zu erwartenden Folgen, wie z. B. der Zunahme von Trockenheit, Hitze, Stürmen und Neophyten auszuweiten.

Zudem werden Mindestpflanzqualitäten für Bäume und Heckenpflanzungen festgesetzt, um zu gewährleisten, dass sich die Anpflanzungen zeitnah zu visuell und kleinklimatisch wirksamen Strukturen entwickeln können und die Sicherung eines dauerhaften Begrünungsanteils gewährleistet ist. Die geforderte Pflanzqualität von 3 x verpflanzten Heckenpflanzen mit Ballen mit einer Pflanzhöhe von mindestens 150 cm sichert ein zuverlässiges Anwachsen und ermöglicht eine klare Abgrenzung des Grundstückes zur unmittelbar angrenzenden Nachbarbebauung:

Vgl. § 2 Nummer 13: „Für festgesetzte Baumanpflanzungen sind auf den Flurstücken 926, 927 und 928 der Gemarkung Hohenfelde insgesamt 7 standortgerechte, einheimische kleinkronige Bäume zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Groß- bis kleinkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 20 cm in 1 m Höhe über dem Erdboden aufweisen. Je Baum ist eine offene Vegetationsfläche oder versickerungsfähige Baumscheibe von mindestens 12 m² vorzusehen.“

Vgl. § 2 Nummer 14: „Für festgesetzte Heckenanpflanzungen ist auf den Flurstücken 926 und 927 der Gemarkung Hohenfelde eine mindestens 30 m langen Hecke mit einheimischen Laubgehölzen zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Für Heckenpflanzungen sind mindestens 3 x verpflanzte Heckenpflanzen mit Ballen, Pflanzgröße mindestens 150 cm, mit mindestens 3 Pflanzen je Meter zu verwenden.“

Vgl. § 2 Nummer 15: „Für die nach der Planzeichnung anzupflanzenden Bäume und Hecken sind bei Abgang Ersatzpflanzungen mit derselben Art vorzunehmen. Dafür sind standortgerechte, einheimische Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, zu verwenden. Sträucher und Hecken sind mit einer Pflanzhöhe von mindestens 150 cm zu pflanzen. Es ist je 1,5 m² ein Strauch zu verwenden. Für 1 Meter Hecke sind 3 Pflanzen zu verwenden.“

Details zur Gestaltung der Außen- und Dachflächenflächen sowie des Innenhofs werden darüber hinaus über einen Freiflächen- und Bepflanzungsplan geregelt, der Anlage zum Durchführungsvertrag wird.

5.7.3 Artenschutz

Der besondere Artenschutz unterliegt nicht der bauleitplanerischen Abwägung. Im Zuge der Bauleitplanung ist zu prüfen, und soweit möglich bereits durch Festsetzungen oder andere Regelungen sicherzustellen, dass die Vorschriften für die nach europäischem Recht besonders und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten entsprechend § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) einer Umsetzung der zulässigen Vorhaben nicht entgegenstehen können. Aus diesem Grunde wurde durch einen Fachgutachter für das Plangebiet eine artenschutzfachliche Untersuchung zu möglichen Vorkommen potenzieller Arten vorgenommen. Durch die Neubebauung und Fällung einzelner Bäume können Arten, die nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG besonders oder streng geschützt sind, betroffen sein. Das Plangebiet wurde mehrfach begangen und im Hinblick auf das Vorkommen von Fledermäusen und Vögeln geprüft.

Artengruppe Fledermäuse

Bei der Untersuchung des Gehölzbestands wurde kein aktueller Besatz der Bäume durch Fledermäuse ermittelt. Der Gebäudekomplex der Tankstelle wurde praktisch ohne für den Artenschutz relevante Nischen errichtet und vorgefunden. Als reiner Zweckbau ist er sehr einfach gehalten und weist keine doppelten Wände und nur wenig Verschaltungen oder Hohlräume auf. Lediglich im Bereich unterhalb des Daches ist eine Zier-Verkleidung angebracht, die aus Glas und Blech geformte Hohlräume bildet. Sie wurden endoskopisch untersucht, ohne Hinweise auf Fledermausvorkommen zu finden. Sie sind zu glatt und luftig, um als Fledermausquartiere in Frage zu kommen.

Die Untersuchung des Gebäudekomplexes erbrachte keine Hinweise auf Fledermausvorkommen und besitzt auch kein besonderes Potenzial für Fledermausquartiere. Als nahezu vegetationsfreie, überwiegend versiegelte Fläche ist das Untersuchungsgebiet ohne Bedeutung für nahrungssuchende Fledermäuse.

Artengruppe Vögel

Laut Artenliste handelt sich bei den potenziell vorhandenen Brutvogelarten um Amsel, Elster, Grünfink, Hausrotschwanz, Heckenbraunelle, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Zaunkönig und Zilpzalp. Blaumeise und Kohlmeise nutzen das Untersuchungsgebiet potentiell nur als Nahrungsgebiet. Alle im Untersuchungsgebiet möglichen Arten nutzen diesen Bereich nur als Teilrevier oder als Nahrungsgast, denn es ist zu klein für ein komplettes Revier. Alle Arten müssen weitere Gebiete in der Umgebung mit nutzen. Im Verlauf der Erfassungen 2019 wurden die Arten Amsel, Heckenbraunelle, Zaunkönig und Kohlmeise tatsächlich festgestellt und keine weiteren Arten vorgefunden.

Horste von Greifvögeln befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet, sodass deren Brutvorkommen ausgeschlossen werden kann. Es ist hier aufgrund der Biotopausstattung nur mit den häufigen, anpassungsfähigen und relativ anspruchslosen Arten des Siedlungsbereiches zu rechnen. Alle Vogelarten sind nach § 7 BNatSchG besonders geschützt.

Es kommen potenziell keine Arten vor, die nach Roter Liste Hamburgs oder Deutschlands gefährdet sind. Alle hier potenziell vorkommenden Arten, mit Ausnahme des Grünfinken, gehören zu den in letzter Zeit in Hamburg zunehmenden oder im Bestand stabilen Arten. Der Bestand des Grünfinken ist zwar derzeit rückläufig, jedoch ist unklar, ob das an einer Verschlechterung des Lebensraumes liegt.

Das Untersuchungsgebiet hat nur sehr geringe Bedeutung für Vögel.

Potenzial für weitere Arten des Anhangs IV Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie)

Da keine geeigneten Süßgewässer vorhanden sind, können Lebensstätten von Libellen, Amphibien und Fischen, zumal solchen des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, ausgeschlossen werden.

Die übrigen Wirbellosenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind sämtlich ausgesprochene Biotopspezialisten und benötigen sehr spezielle Habitate (Moore, alte Wälder, Trockenrasen, Heiden), die hier nicht erfüllt werden. Sie sind hier nicht zu erwarten, sondern auszuschließen.

In Hamburg kommt mit dem Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) nur eine Pflanzenart des Anhangs IV vor, die im Untersuchungsgebiet nicht vorkommen kann.

Artenschutzrechtliche Bewertung der Fledermäuse und Vögel

Im Abschnitt 3 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) zuletzt geändert am 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240), sind die Bestimmungen zum Schutz und zur Pflege wild lebender Tier- und Pflanzenarten festgelegt. Neben dem allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen (§ 39) werden im § 44 strengere Regeln zum Schutz besonders und streng geschützter Arten genannt. In diesem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag werden die Bestimmungen des besonderen Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG behandelt. Die zutreffenden Sachverhalte sind dem Wortlaut des §§ 44 Abs. 1 BNatSchG gegenübergestellt.

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten (Zugriffsverbote)

1. *Wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*

Dieser Tatbestand wird im Hinblick auf Vögel bezüglich der Bäume und Gebüsche nicht erfüllt, wenn die Arbeiten der Rodung von Gehölzen nach bzw. vor der Brutzeit der Vögel beginnen (allgemein gültige Regelung § 39 BNatSchG). Da keine Vogelbruten oder Fledermausquartiere in den Gebäudeteilen vorhanden sind, kommt es beim Abbruch nicht zu Tötungen oder Verletzungen.

2. *Wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,*

Dieser Tatbestand wird nicht erfüllt, da die Arbeiten zur Baufeldräumung (z.B. Rodung von Gehölzen) keine Störung verursachen, die nicht schon unter Nr.1 oder Nr.3 behandelt werden. Der Baubetrieb führt nicht zu erheblichen Störungen der umgebenden Tierwelt, da es sich um störungsgewohnte Arten des Siedlungsbereichs handelt. Die lokalen Populationen haben im Übrigen einen so guten Erhaltungszustand, dass selbst ein zeitweiliger Verlust eines Brutpaares nicht zu einer Verschlechterung und damit zu einer erheblichen Störung im Sinne des §

44 (1) Nr.2 BNatSchG treten durch das Bauvorhaben für die Fledermausfauna nicht ein.

3. *Fortpflanzungs-, oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,* Potenzielle Fortpflanzungs- und oder Ruhestätten von Fledermäusen und Vögeln werden nicht beschädigt. Ein Ausweichen ist möglich, sodass die ökologischen Funktionen im räumlichen Zusammenhang erhalten bleiben.
4. *Wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.*

Dies trifft hier nicht zu, da keine Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie vorkommen.

Bei einer Verwirklichung des Vorhabens kommt es demnach nicht zum Eintreten eines Verbotes nach § 44 (1) BNatSchG. Es ergeben sich aufgrund der Prüfung des Eintretens der Verbote nach § 44 BNatSchG folgende notwendige Maßnahmen:

- Keine Rodung der Bäume und Strauchflächen in der Brutzeit (allgemein gültige Regelung § 39 BNatSchG). Dieser Zeitraum kann ausgedehnt werden, wenn durch eine Begutachtung nach besetzten Nestern in den betreffenden Bäumen und Strauchbereichen ein Vorkommen ausgeschlossen werden kann.
- Berücksichtigung der allgemeinen Hinweise zur Vermeidung von Lichtverschmutzung und zur Errichtung von insektenfreundlichen Leuchtmitteln nach aktuellem Stand der Technik, um eine Beeinträchtigung der Lebensräume von Kleinlebewesen und insbesondere Insekten mit negativen Auswirkungen auf die Biodiversität ausschließen zu können.
- Berücksichtigung der allgemeinen Hinweise zur Vermeidung von Vogelkollisionen an Glasflächen. Bedingt durch die Ausrichtung der Südfassade zur benachbarten Landschaftsachse wurde während der Fassadenplanung untersucht, ob ggf. kritische Verglasungsanteile erzeugt werden könnten, die das Risiko für Vogelschlag in diesem Bereich erhöhen. Im Ergebnis konnten die Architekten nachweisen, dass an der Südfassade zur Landschaftsachse ein Verglasungsanteil < 50% erreicht und damit der kritische Wert von 75% deutlich unterschritten wird. Ebenso wird sichergestellt, dass zusammenhängende Einzelscheiben kleiner als 6 m² Scheibenfläche werden.

Um dennoch sicherzustellen, dass mit der Planung keine negativen Umweltauswirkungen in diesem sensiblen Bereich zu erwarten sind, werden folgende textlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

Vgl. § 2 Nummer 19: „Außenleuchten sind zum Schutz von wildlebenden Tierarten ausschließlich mit Leuchtmitteln mit warmweißer Farbtemperatur, maximal 3000 Kelvin zulässig. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten geschlossen auszuführen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60 °C nicht überschreiten. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen sowie auf angrenzende Wasserflächen, Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig. Die Lichtquellen sind zeitlich und in ihrer Anzahl auf das für die Beleuchtung absolut

notwendige Maß zu beschränken.“

Vgl. § 2 Nummer 20: „In dem urbanen Gebiet sind zur Vermeidung des Vogelschlags gläserne Balkonbrüstungen, Fenster und Fassadenteile und, sofern der verglaste Anteil einer Fassade eines Gebäudes mehr als 75 von Hundert beträgt oder die Glasscheiben größer als 6 m² sind, durch wirksame Maßnahmen so auszubilden, dass sie für Vögel wahrnehmbar sind. Diese Festsetzung gilt für Glasflächen, die zur Wandse-Landschaftsachse ausgerichtet und sich in unmittelbarer Umgebung zu Gehölzen und Gewässern befinden. Satz 1 gilt nicht für Schaufenster im Erdgeschoss.“

5.7.4 Naturschutzfachliche Gesamtbetrachtung

Da der Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt wird, gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Absatz 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

Die Aufstellung einer detaillierten Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung kann ebenso wie die Anfertigung eines Umweltberichts entfallen.

Unabhängig davon sind Auswirkungen auf Natur- und Landschaft in die Abwägung einzustellen. Im Einzelnen ergeben sich für die nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu untersuchenden Belange des Umweltschutzes einschließlich der Belange von Natur und Landschaft folgende Auswirkungen:

Fläche

Der Bebauungsplan dient der Nachverdichtung einer gering genutzten, weitgehend versiegelten Fläche im Innenbereich.

Durch das kompakte städtebauliche Konzept wird dem Planungsgrundsatz eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden (§ 1a BauGB) entsprochen.

Die Fläche könnte nach geltendem Planrecht nur eingeschossig und damit nur gering bebaut werden.

Boden und Bodenfunktionen

Auf dem Plangebiet befand sich eine Tankstellenanlage mit unterirdischer Tankeinrichtung. Die geplante Bebauung erfolgt nach vollständigem Rückbau. Mit Umsetzung der Planung kommt es zu einer Erhöhung der begrünten Flächen von ca. 540 m² im Bestand auf 1.000 m² durch die begrünte und gestaltete Außenanlagen, Innenhöfe und Dachflächen errichtet werden. Dies bedeutet gegenüber der derzeitigen Versiegelung einen leichten Rückgang. Ebenso werden vorhandene Altlasten und Verunreinigungen beseitigt. Hierdurch ergeben sich positive Auswirkungen auf die Bodenfunktionen.

Das bestehende Bauplanungsrecht ermöglicht bereits eine Versiegelung von etwa zwei Dritteln der Fläche des Plangebiets. Tatsächlich war das Grundstück nahezu vollständig versiegelt. Der Begrünungsanteil kann von bisher 23% auf zukünftig insgesamt 43% signifikant erhöht und nahezu verdoppelt werden.

Die Festsetzung zu einer großflächigen Überdeckung der Dachflächen mit einer mindestens 35 cm hohen, durchwurzelbaren Substratschicht und ihrer Begrünung verbessert die derzeit beeinträchtigten Bodenfunktionen. Auch die Festsetzungen zu der

Herstellung von Gehwegen und Stellplatzflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau, der Herstellung von Feuerwehrezufahrten und –aufstellflächen auf zu begrünenden Flächen in vegetationsfähigem Aufbau und das Anlegen und die mindestens extensive Begrünung von nicht überbauten Flächen von Tiefgaragen mit Ausnahme von Wegen, Spielflächen, Feuerwehraufstellflächen und Müllstandorten mit einem mindestens 50 cm starken, durchwurzelbarem Substrataufbau dienen einer Verbesserung der Bodenfunktionen.

Wasser und Grundwasserhaushalt

Oberflächengewässer sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Die geplante Teilentsiegelung der Grundstücksfläche führt zu einem Anstieg von natürlichem Wassereintrag in den Boden und wirkt sich dadurch potenziell positiv auf das Schutzgut Wasser und die Grundwasserneubildung aus.

Die festgesetzten Maßnahmen zur Begrünung von Dachflächen und Tiefgaragen wirken durch einen verzögerten Abfluss des Niederschlagswassers positiv auf den Grundwasserhaushalt.

Den Ergebnissen der Umwelttechnischen Erkundung zufolge befinden sich unter der Grundstücksfläche zunächst massive Ziegel- oder Bauschüttlagen mit weiteren Fremdbestandteilen in stark wechselnden Anteilen. Unterhalb der Auffüllung wurde eine Folge aus humosen Schluffen und Mudden angetroffen und darunter folgend überwiegend Mittel- bis Feinsande mit grobsandigen bis feinkiesigen Anteilen. Die Wasserdurchlässigkeit der oberflächennahen Gesteine ist als mittel anzusehen. Die Grundwasseroberfläche liegt auf dem Gelände bei etwa 2,5 m ü NHN.

Der festgesetzte Dachbegrünungsaufbau und die Überdeckung der Tiefgarage mit einer durchwurzelbaren Substratschicht übernehmen Oberflächenwasserrückhalte- und -reinigungsfunktionen.

Klima und Lufthygiene

Die Umsetzung der Planung führt zu einer niedrigeren Bodenversiegelung gegenüber dem Bestand und damit zu positiven Auswirkungen auf das Lokalklima.

Mögliche Aufheizungseffekte, die zuvor Bestand hatten, werden abgemildert und durch die vorgesehenen Begrünungsmaßnahmen weiter gemindert, da die Anpflanzung von Gräsern, Stauden, Sträuchern, Hecken und Bäumen stabilisierend auf das Kleinklima wirkt.

Auch die festgesetzten Intensivdachbegrünungen und die Überdeckung des Innenhofs mit einer durchwurzelbaren Substratschicht wirken durch Schadstofffilterung aus der Luft, Abmilderung der Abstrahlungswärme und Regenwasserrückhaltung stabilisierend auf das Kleinklima.

Die Luftschadstoffuntersuchung hat ergeben, dass die Grenzwerte für die Jahresmittel der verkehrsbedingten Immissionen (Stickstoffdioxid NO₂, Feinstaubfraktionen PM₁₀ und PM_{2,5}) unterschritten werden. Aus den ermittelten Jahresmittelwerten sind zudem keine relevanten Überschreitungen der Kurzzeitwerte sowohl bei NO₂, als auch bei PM₁₀-Konzentrationen zu erwarten.

Beeinträchtigungen des Kleinklimas und der Lufthygiene sind durch die Planung nicht zu erwarten.

Tier und Pflanzenwelt

Im Plangebiet sind keine gesetzlich geschützten Biotope gemäß § 30 BNatSchG oder Lebensraumtypen nach FFH-Richtlinie vorhanden.

Im Plangebiet befinden sich durch die Baumschutzverordnung geschützte Bäume. Im Zuge der Baumaßnahmen müssen voraussichtlich alle Bäume im Vorhabengebiet gefällt werden. Eine Kompensation erfolgt über die regelhafte Berechnung im Rahmen der Baumfällgenehmigung nach Baumschutzverordnung.

Die Wiederbegrünung des Vorhabengebiets erfolgt durch die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern entlang der nordöstlichen Fußgängerverbindung. So wird heimischen Tierarten ein Nahrungs- und Lebensraum geboten.

Unüberwindbare Belange des besonderen Artenschutzes sind durch die Umsetzung der Planung, unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen, nicht betroffen.

Durch die festgesetzten Dachbegrünungen und die Begrünungen des Innenhofs und des Erschließungsweges werden Sekundärlebensräume für standortangepasste, spezifische Pflanzen- und Tierarten entstehen.

Stadt- und Landschaftsbild

Gegenüber der heute vorzufindenden Tankstellenanlage wird sich mit der Umsetzung der Vorhaben- und Erschließungsplanung der Charakter des Plangebiets zu einem stimmigen Stadtbild entwickeln.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde untersucht und abgestimmt, dass die geplante Neubebauung so ausgeführt wird, dass hierdurch keine Beeinträchtigungen der benachbarten Grün- und Freiflächen der angrenzenden Wandse-Landschaftsachse zu erwarten sind. Die Wandse-Landschaftsachse ist im Bereich des Plangebietes geprägt von weiträumig zusammenhängenden Grün- und Freiflächen sowie dem begleitenden Gewässerlauf, der sich zwischen den Siedlungsräumen vom Umland bis in den Stadtkern erstreckt. Dies wird durch entsprechende Gestaltung der Erdgeschosszonen und der Außenanlagen sichergestellt wie auch durch die gezielte Anordnung der Anlieferung und der Ladezonen auf der Vorderseite am Mundsburger Damm. Im Zuge dieser Abstimmungen wurde auch vereinbart, die Anzahl der Stellplätze in der Tiefgarage zu begrenzen, um potentiell negative Verkehrsmengen in der Hartwicusstraße für die Landschaftsachse auszuschließen.

Die Struktur der geschlossenen Blockrandbebauung und von Wohnnutzung mit erdgeschossigen Gewerbebezonen geprägten Nachbarschaft wird aufgenommen bzw. sinnvoll ergänzt. Der angestrebte Gebäudekörper orientiert sich in seiner Höhenentwicklung an den gründerzeitlich geprägten Umgebung des bedeutsamen Stadtraums entlang der Magistrale und am Knotenpunkt zur Landschaftsachse. Er formuliert hier die - aufgrund von Kriegsschäden - fehlende Gebäudeecke als städtebauliche Fassung der Platzsituation wieder neu aus (siehe S. 26, Abb. 1-3), um die historischen Qualitäten des Stadtraums wieder zu würdigen. Auch die Begrenzung auf einen sechsgeschossigen Baukörper sorgt für das Schaffen eines zusammenhängenden Stadtbildes im gründerzeitlichen Kontext.

Durch die Freiraumgestaltung, sowie die Dachbegrünung des Baukörpers wird eine landschafts- und ortsgestalterisch deutliche Aufwertung gegenüber der bisherigen Situation erreicht.

Zusammenfassung und Abwägung

Ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft ergibt sich durch die Planung gegenüber der derzeitigen planungsrechtlichen Ausweisung und auch der real bestehenden Situation nicht. Negative Auswirkungen für das Stadt- und Landschaftsbild ergeben sich ebenfalls nicht. Es ist im Hinblick auf die Vervollständigung der städtebaulichen Situation von einer Aufwertung des Stadtbildes und durch die Ausbildung einer klaren Raumkante auch zur benachbarten Landschaftsachse hin eine bessere Erfahrbarkeit des Landschaftsbildes möglich.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird sichergestellt, dass die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Artenschutzes umfassend berücksichtigt werden. Die Entwicklung einer intensiv-begrünten Dachlandschaft mit einer hohen Aufenthaltsqualität bildet einen wohnungsnahen Erholungsraum für die neuen Bewohner im verdichteten Innenstadtbereich und entlastet so die angrenzenden Freiräume. Darüber hinaus bietet die geplante Vegetation auf den Dächern vielen Tieren einen Lebensraum an.

Die Festsetzungen dienen u.a. der Minderung von Auswirkungen durch die Bodenversiegelung, der ökologisch orientierten Regulierung des Wasserhaushalts und reduzieren somit die Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Klima, Wasser, Boden und Pflanzen und Tiere. Durch den Austausch des belasteten Bodens aus der Zeit der Tankstellennutzung ist sogar von einer Verbesserung für das Schutzgut Boden auszugehen.

Unter der Voraussetzung, dass die aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen umgesetzt wird, ist eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich.

5.8 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Die Planung sowie Entwicklung des Vorhabens erfolgt unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des Bundesklimaschutzgesetzes (KSG) und des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes (HmbKliSchG).

Klimaschutzrelevante Auswirkungen während der Bauphase können von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Baumaschinen verursacht werden, welche unter anderem während des Verbrennungsprozesses Kohlendioxid (CO₂) emittieren. Hinzu kommen Emissionen durch Transporte von Baumaterialien zum Plangebiet und durch Abtransporte von Abriss- und Bodenmaterialien. Darüber hinaus werden im Zusammenhang mit der Bauphase mittelbar Treibhausgasemissionen durch die Herstellung von Baumaterialien wie zum Beispiel Zement, Beton, Stahl, Glas oder Kunststoffen verursacht, da für den Herstellungsprozess der Materialien wiederum ein hoher Energieeinsatz erforderlich ist.

Im Betrieb der im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen werden Energiebedarfe für Heizung, Warmwasserversorgung, Beleuchtung und den Betrieb von technischen Anlagen benötigt sowie klimarelevante Emissionen verursacht, insbesondere Kohlenstoffdioxid (CO₂). Das Ausmaß der in der Betriebsphase verursachten Menge an CO₂ ist maßgeblich davon abhängig, welche Art der Energieerzeugung verwendet wird. Heizung sowie Warmwasserversorgung wird im Plangebiet vorrausichtlich durch die Komponenten Fernwärme und eine Luft-Wasser-Wärmepumpe gedeckt.

Die Berücksichtigung etwaiger Treibhausgasemissionen (THG) erfolgt mittelbar durch die Berichterstattung der Bundesregierung gemäß § 10 KSG. Dabei tragen klimarelevante Auswirkungen der in der Bauphase beschriebenen Prozesse zu den Emissionen des Sektors „2. Industrie“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG bei. Der Prozess der Verbrennung von Brennstoffen in Handel und Behörden, sowie Haushalten trägt dabei zu den Emissionen des Sektors „3. Gebäude“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG bei. Die Emissionen durch Nutzung elektrischer Energie fallen in den Sektor "1. Energiewirtschaft" nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG. Die durch das Vorhaben anfallenden Emissionen im Straßen- bzw. Schienenverkehr fallen in den Sektor "4. Verkehr" nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG. Emissionen durch Landnutzung bzw. Landnutzungsänderungen fallen in den Sektor "7. Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft" nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG. Emissionen durch die Deponierung und Behandlung oder Verbrennung von Abfällen in Folge von Abrissarbeiten tragen zu den Emissionen im Sektor „6. Abfall und Sonstiges“ nach Anlage 1 zu den §§ 4 und 5 KSG bei.

Klimaschutzrelevante Auswirkungen während der Bauphase können durch den Einsatz möglichst kraftstoffsparender Baumaschinen und Lkw gemindert werden. Die Minderung der mit der Herstellung von Baumaterialien verbundenen Treibhausgasemissionen kann durch die Verwendung von recycelten Materialien bzw. durch eine verringerte Menge des eingesetzten Betons (zum Beispiel durch Gradientenbeton) erfolgen. Die Ergreifung geeigneter Minderungsmaßnahmen in der Bauphase obliegt den Bauherren.

Entsprechend der bundesweiten Ausbauziele für Erneuerbare Energien gemäß Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) sowie der Ziele zur Gebäudeeffizienz gemäß Gebäudeenergiegesetz (GEG) kann von einer schrittweisen Dekarbonisierung der für die Betriebsphase benötigten Energie- bzw. Wärmeversorgung ausgegangen werden. Zudem trägt sowohl innerhalb als auch außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans die gesellschaftliche und technische Entwicklung auch durch den Ausbau des ÖPNV und der Elektromobilität dazu bei, die durch den Verkehr bedingten THG-Emissionen weiter zu reduzieren und entsprechend der bundesweiten Sektorenziele bis 2045 klimaneutral zu gestalten. Das der Planung zugrundeliegende Mobilitätskonzept fördert ebenfalls dieses Anliegen. Dementsprechend liegen keine Hinweise vor, dass das durch die Planung ermöglichte Vorhaben den Zielsetzungen des KSG zuwiderläuft oder eine Zielerreichung nachhaltig gefährdet wäre.

5.9 Abwägungsergebnis

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Uhlenhorst 4 ist erforderlich, um in integrierter Siedlungslage im Rahmen der Innenentwicklung dringend benötigten neuen Wohnraum zu schaffen und die Magistrale entsprechend der städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Planungsziele von Senat und Bezirk zu entwickeln. Dahingehend erfolgt die Ausweisung eines urbanen Gebiets.

Ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft ergibt sich durch die Planung gegenüber der derzeitigen planungsrechtlichen Ausweisung als Ladengebiet nicht. Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen werden im Zuge der Nachverdichtung vollumfänglich eingehalten. Der Baukörper wird zusätzlich – zulasten des vorhandenen Nachverdichtungspotenzials – von der Grundstücksgrenze abgerückt, um die Abstandsflächen der Nachbarbebauung im Vorhabengebiet mitabzubilden. Gesunde

Wohnverhältnisse werden sichergestellt. Die Lärmbelastungen halten sich im Rahmen, ebenso ist die Belichtung der geplanten Wohneinheiten ausreichend. Eine Verletzung nachbarschaftlicher Belange durch die vorgesehene Planung ist nicht zu erwarten.

Durch die naturschutzfachlichen Festsetzungen des Bebauungsplans wird sichergestellt, dass die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Artenschutzes ausreichend berücksichtigt werden.

Die Festsetzungen dienen u.a. der Verbesserung der Bodenfunktionen gegenüber der Bestandssituation, der ökologisch orientierten Regulierung des Wasserhaushalts und reduzieren somit die Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Klima, Pflanzen und Tiere.

Die verkehrliche Anbindung des Plangebiets erfolgt über eine Tiefgaragenzu-/ abfahrt an der Hartwicusstraße. Die Straßenverkehrsflächen des Mundsburger Damms und der Hartwicusstraße werden gemäß dem Bestand übernommen. Veränderungen der Verkehrsbelastung durch die Aufstellung des Bebauungsplanes sind nicht zu erwarten.

Das Plangebiet ist stark durch Verkehrslärm vorbelastet. Durch eine Orientierung schutzbedürftiger Räume zum lärmabgewandten, ruhigen Innenhof sowie durch technische Maßnahmen des Schallschutzes können gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Der Neubau hat darüber hinaus eine lärmschützende Wirkung für die Bestandsbebauung am Mundsburger Damm 26 a/b und Hartwicusstraße 11 a/b.

Die Besonnung der Bestandsbebauung wird nach Umsetzung der Planung bereichsweise abnehmen, jedoch nicht in einem Maße, das unzumutbar wäre. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Plangebiets und im Sinne der wohnungspolitischen Ziele der Freien und Hansestadt Hamburg, können Einschränkungen der Besonnung in Kauf genommen werden. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und den Grundsätzen eines ressourcensparenden Umgangs mit Grund und Boden zu folgen. Die Verschattung erreicht nicht ein Maß, das eine unzumutbare Beeinträchtigung für die betroffenen Wohnungen ergeben würde, zumal die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen (zu Lasten der Vorhabenträgerin, die nachbarliche Abstandsflächen im Vorhabengebiet abbildet) eingehalten werden und damit für den Regelfall auch unterstellt werden kann, dass die Anforderungen an ausreichende Belichtung eingehalten werden. Daher ist von keiner unzumutbaren Verschattung durch das Bauvorhaben auszugehen. Nicht jede Veränderung der Besonnungszeiten stellt gesunde Wohnverhältnisse in Frage. Gesunde Wohnverhältnisse sind auch bei den ermittelten Besonnungszeiten weiterhin sichergestellt.

5.10 Nachrichtliche Übernahmen

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans finden keine nachrichtlichen Übernahmen statt.

5.11 Kennzeichnungen

Der Katastermäßige Bestand wird entsprechend der ALKIS als Kennzeichnung dargestellt.

5.12 Vormerkungen

Entlang des Mundsburger Damms befindet sich im Einklang mit den Darstellungen des Flächennutzungsplanes eine „Begrenzung der unverbindlichen Vormerkung - vorgesehene unterirdische Bahnanlagen“, welche im Rahmen der Neuplanung einer U-Bahntrasse die von baulichen Anlagen zu unterbauenden Flächen kennzeichnet.

Die HOCHBAHN plant hier im Einklang mit den Planungsabsichten von Bürgerschaft und Senat der Freien und Hansestadt Hamburg den Bau einer Haltestelle der neuen U-Bahn-Linie U5 einschließlich ihrer Ausgangsbauwerke. Das hat zur Folge, dass der Straßenraum des Mundsburger Damms in der Bauzeit in erheblichem Umfang für Baumaßnahmen der Leitungsträger und der HOCHBAHN in Anspruch genommen werden muss. Das gilt auch für die öffentlichen Grundstücke südwestlich des Baugebietes, in dem Ausgangsbauwerke der Haltestelle geplant sind. Weil das Grundstück nicht unmittelbar durch U-Bahn-Anlagen in Anspruch genommen werden wird, sind bis dato keine weiteren Regelungen getroffen worden. Wegen der mittelbaren, insbesondere bauzeitlichen Wechselwirkungen kann eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen HOCHBAHN und der Vorhabenträgerin sinnvoll sein. Dies wird im Rahmen der nachgelagerten Verfahren abschließend geklärt. Ggf. wird ein entsprechender Hinweis in den zugehörigen öffentlich-rechtlichen Durchführungsvertrag aufgenommen.

6. Maßnahmen zur Verwirklichung

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird ein Durchführungsvertrag geschlossen, in dem die Umsetzung der im Vorhaben- und Erschließungsplan definierten Gestaltung der hochbaulichen Anlagen und der Außenanlagen, die Sicherung eines Anteils geförderten Wohnungsbaus, Maßnahmen zur Unterstützung der Mobilitätswende sowie verbindliche Realisierungsfristen vereinbart werden. Ergänzend werden die Maßnahmen zur Herstellung der Erschließungsanlagen und der Umgestaltung der Nebenflächen sowie deren Kostentragung in einem Erschließungsvertrag vereinbart.

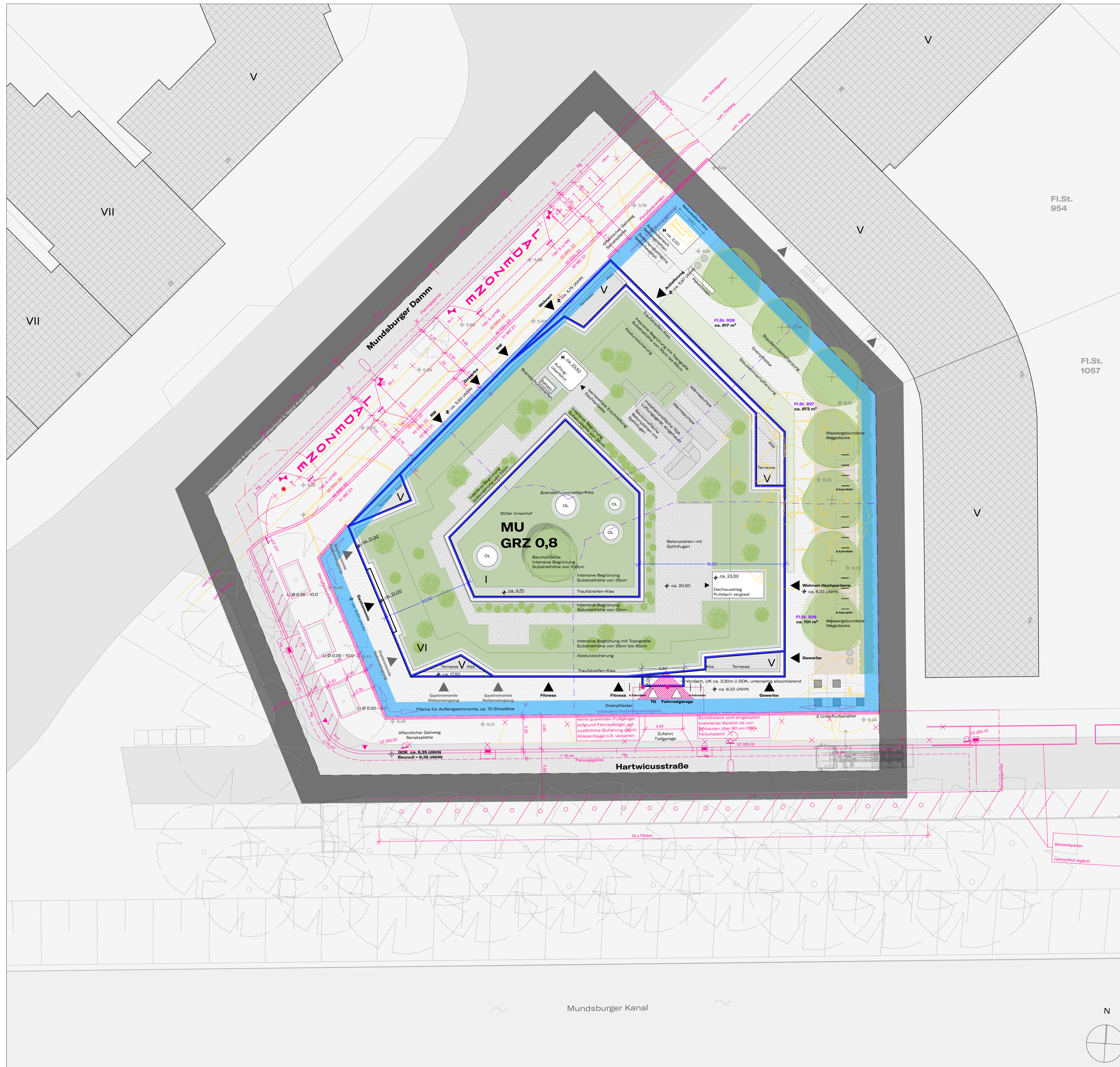
7. Aufhebung bestehender Pläne

Für den Geltungsbereich des Plangebiets wird das geltende Baurecht aufgehoben.

8. Flächen- und Kostenangaben

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt etwa 3.557 m², davon werden 2.289 m² als urbanes Gebiet und 1.268 m² bestandsgemäß als Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Durch die Verwirklichung des Plans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg keine Kosten.



- LEGENDE**
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des B-Plan Entwurfs, Stand August 2021
 - Grenze des Vorhabengebiets
 - Baugrenzen
 - Grundstücksgrenze
 - Baukörper Neubau
 - Baukörper Bestand
 - Umgestaltungskonzept öffentlicher Raum, ARGUS
 - Umgebung Bestand, Hanack und Partner
 - Pflaster
 - befestigte Terrassenfläche
 - wassergebundene Oberfläche (Grand)
 - Stauden & Gräser
 - intensive Dachbegrünung
 - Splitschüttung
 - TGA - Lüftungsturm
 - Hecke, heimisch, 2xv mB 100-150, 4Stk./m
 - Baumeupflanzung gem. Pflanzkonzept Treibhaus Landschaftsarchitektur
 Sorbus intermedia 'Brothers' 4xv., 20-25
 - Sträucher, h ca. 1,50m
 - Mögliche Baumeupflanzung im öffentlichen Raum
 - Fahrradbügel
 - Höhen Bestand / Planung
 - Unterflurbehälter Abfall Wohneinheiten
 - ▲ Eingang
 - ▲ Nebeneingang / Öffnung für Außengastronomie
 - ▲ Zufahrt Tiefgarage und Fahrradgarage

Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt. Bei Weiterverwendung (auch auszugsweise) ist das Büro B99 Architekten BDA zu vermerken.

**B
99**

PROJEKTPHASE

Genehmigungsplanung

PLANINHALT

BV Mundsbürger Damm - Vorhaben- und Erschließungsplan

INDEX	DATUM	ÄNDERUNG	GEZ.
j	06.06.23	Informative Übernahme Planung Argus, Stand 02.06.23	mh
i	02.06.23	Verkehrsplanung Hartwicusstraße, Vordach innerhalb Baugrenze	mh
h	24.05.23	Aufteilung Nebenflächen, Maße Vordach, Beschriftung Fahrradstp., Angabe Baumpflanzung	mh
g	17.03.22	TG Vordach, Abstände Unterflur, Dachlandschaft und TGA	mh
f	11.01.22	Aktualisierte Verkehrsplanung und Sichtdreieck eingearbeitet	mh
e	03.11.21	GRZ angepasst	jm
d	21.10.21	Höhe Sträucher und Pflanzart Baumeupflanzungen angepasst	jm

BALVORHABEN

Mundsbürger Damm 24
 Neubau eines Wohn- und
 Geschäftsgebäudes
 Mundsbürger Damm 24
 20087 Hamburg

BALHERR

SAVVY 7 PropCo S.à r.l.
 17, rue de Flaxweiler
 LU - 6776 Grevenmacher

ARCHITEKT

B99 Architekten BDA
 Bernstorffstr. 99
 22767 Hamburg
 T 040 533 07 37 - 0
 office@b99.hamburg

Bebauungsplan-Entwurf Uhlenhorst 4

Arbeitsvermerk

- Kenntnisnahmeverschickung vom 11. Mai bis einschl. 25. Mai 2023
- Öffentliche Auslegung vom 1. November bis einschl. 1. Dezember 2023

§ 13 Baugesetz- buch	
§ 13a Baue- setzungsbuch	x
§ 12 Baugesetz- buch	x

Im Rahmen der Kenntnisnahmeverschickung vor öffentlicher Auslegung sind zum Bebauungsplanentwurf 9 Stellungnahmen eingegangen. Diese wurden bearbeitet und der Planentwurf entsprechend der erfolgten Abwägung angepasst.

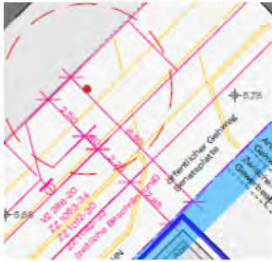
Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind zum Bebauungsplanentwurf 12 Stellungnahmen eingegangen.

Abwägung der Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger aus der öffentlichen Auslegung und Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange aus der Kenntnisnahmeverschickung vor öffentlicher Auslegung.

Nachfolgend die Stellungnahmen im Einzelnen. Der originale Wortlaut wurde überwiegend beibehalten.

Stellungnahmen aus der Kenntnisnahmeverschickung vor öffentlicher Auslegung

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>ID: ohne Eingereicht am: 17.05.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Kenntnisnahme TöB Institution: Hamburg Wasser Abteilung: Infrastrukturkoordination und Erschließungen (E2) Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p> <p>Grundsätzlich bestehen seitens Hamburg Wasser (HSE und HWW) keine Bedenken zur öffentlichen Auslegung der vorliegenden B-Planunterlagen. Eine redaktionelle Anmerkung habe ich zum Begründungstext auf Seite 64 (markiertes Wort <i>Hamburgwasser</i>): Hier bitte entweder „Hamburg Wasser“ oder „Hamburger Stadtentwässerung“ schreiben.</p> <p>Zum vorliegenden Entwässerungskonzept ist anzumerken, dass hier eine Einleitmenge von 28 l/s (2 * 14 l/s) dargestellt bzw. eingetragen ist. Wie bereits in einer früheren Stellungnahme mitgeteilt und auch in dem vorliegenden Begründungstext genannt, ist die Einleitung von Niederschlagswasser in das öffentliche Mischwassersielnetz aus sielhydraulischer Sicht auf max. 22 l/s Niederschlagswasser zu begrenzen. Wir bitten das Konzept hinsichtlich der zulässigen Einleitmenge nochmal zu überarbeiten / zu korrigieren.</p> <p>Hinweis: Sollte die Einleitmenge von 28 l/s (2*14 l/s) bereits in den früheren Entwässerungskonzept enthalten gewesen sein, so wurde dies übersehen. Dies bitte ich dann zu entschuldigen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Eine Anpassung des Begründungstextes ist vor der Offenlage erfolgt.</p> <p>Auch dieser Sachverhalt wurde berücksichtigt und in der Überarbeitung des Entwässerungskonzepts vor der öffentlichen Auslegung berücksichtigt. Die Rückhalteanlagen und Drosseln sind jetzt auf die maximale Einleitmenge von 22 l/s ausgelegt.</p>
<p>ID: ohne Eingereicht am: 24.05.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Kenntnisnahme TöB Institution: Behörde für Verkehr und Mobilitätswende Abteilung: Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung -VE313- Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p> <p>Folgendes ist uns zu den Unterlagen noch aufgefallen:</p> <p>Vorhaben- und Erschließungsplan: Im Termin mit den Verkehrsbehörden am 18.05.2022 gab es eine getroffene Absprache zu der Aufteilung der Nebenfläche im Mundsburger Damm:</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p> <p>Eine Anpassung der Verkehrsplanung und des VEP ist vor der Offenlage erfolgt und wurde mit allen verkehrlichen Dienststellen abgestimmt.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Ladezone 2,50 m – Sicherheitsstreifen 0,75 m – Radweg 2,50 m – Gehweg 2,75 m <i>Nachtrag: Da die Grundstücksgrenze im Bereich Mundsburger Damm verschwenkt, werden die resultierenden Gehwegbreiten unterschiedlich ausfallen. Gleichzeitig befindet sich das Gebäude bis zu 30 cm hinter der Grundstücksgrenze, diese Breite kann der nutzbaren Gehwegbreite zugerechnet werden. Die resultierenden Gehwegbreiten betragen von 2,70 m bis 3,00 m.</i></p> <p>Diese findet sich im Vorhaben- und Erschließungsplan (Stand 17.03.2022) noch nicht wieder.</p>  <p>Mobilitätskonzept bzw. Thema Mobilität: Wir begrüßen, dass in dem Vorhaben der Fokus auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gelegt wird und die Mobilität mit Blick auf die Realisierung der U5 ausgelegt ist. Dazu soll insbesondere das Fahrrad als Verkehrsmittel gefördert werden. Die Angaben zu den Fahrradplätzen im Mobilitätskonzept sind nachvollziehbar und auch die Anzahl ebenerdig und hindernisfrei anzuordnender Besucher-Fahrradplätze auf Privatgrund werden mit 24 Stück erfüllt. Zudem sind Plätze für Lastenräder vorgesehen, diese jedoch nur in der Tiefgarage.</p> <p>Gemäß Mobilitätskonzept sollen nach Abzug der Stellplätze gemäß der Reduzierungsmöglichkeiten (Lage innere Stadt und Carsharing-Angebote) 13 bzw. 9 notwendige Stellplätze hergestellt werden. Im weiteren Planungsverlauf bzw. im Baugenehmigungsverfahren wären die auch in der Begründung genannten 2 Carsharingplätze zu sichern.</p>	<p>Dieser Sachverhalt wurde berücksichtigt und entsprechende Regelungen zur Unterstützung der Mobilitätswende in den Durchführungsvertrag aufgenommen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Die Vereinbarung zur Begrenzung der Stellplätze im Durchführungsvertrag (Folie 23) auf 15-20 Stellplätze interpretieren wir als Maximalgrenze, die insbesondere mit Bezug auf die 2 Carsharingplätze auch unterschritten werden kann.</p> <p>Aus dem Mobilitätskonzept ist zwar nicht nicht nachzuvollziehen, welche der optionalen Maßnahmen (Folie 16ff) konkret umgesetzt werden sollen; sie sind jedoch zur Förderung alternativer Mobilitätsangebote zum privaten Pkw zu begrüßen.</p> <p>Es sollte dafür Sorge getragen werden, dass die Bewohnenden der Mikrowohnungen (u.a. junge Führungskräfte und Wochenendpendler) durch einen ggf. vorhandenen privaten Pkw nicht den Parkdruck im öffentlichen Raum erhöhen. Das Vorhaben liegt immerhin innerhalb eines Bewohnerparkgebietes.</p>	
<p>Vor ID: 1072 Eingereicht am: 25.05.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Kenntnisnahme TöB Institution: Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Abteilung: Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, LP Planunterlage: Verordnung Nr. 17</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Nach Rücksprache mit HamburgWasser wird die Formulierung beibehalten. Eine Anpassung ist nicht erforderlich, hieraus resultieren keine Nachteile.</p>
<p>ID: 1071 Eingereicht am: 24.05.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Kenntnisnahme TöB Institution: Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Abteilung: Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, LP Planunterlage: Verordnung Nr. 8</p> <p>LP 21 empfiehlt die Konkretisierung der Festsetzung § 2 Nr. 8 für die Ausnahme für Eckbereiche. Die Festsetzung könnte daher lauten: <i>In dem urbanen Gebiet sind an der mit „(A)“ bezeichneten Gebäudeseite</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p><i>die Wohn- und Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite zu orientieren. Für Eckwohnungen, die keine lärmabgewandte Seite besitzen, können Ausnahmen von Satz 1 zugelassen werden. In diesem Fall sind bei lärmzugewandten Wohn- und Schlafräumen vor den Fenstern bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen, wenn ein Pegel von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten wird. Zudem sollte die Bezeichnung „A“ auch um den Eckbereich an der südwestlichen Fassade erweitert werden, da hier laut LTU nachts Pegel über 60 dB(A) zu erwarten sind. Außerdem sollte der Eckbereich räumlich genauer definiert werden, beispielsweise durch eine Kennzeichnung, um die Ausnahmen auf tatsächlich betroffene Bereiche zu begrenzen.</i></p>	<p>Die Planzeichnung wurde entsprechend angepasst, ebenso wurde die Festsetzung in der Verordnung überarbeitet und der Sachverhalt in der Begründung entsprechend erläutert.</p>
<p>ID: 1070 Eingereicht am: 25.05.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Kenntnisnahme TöB Institution: BUKEA-Wasser, Abwasser und Geologie Abteilung: W1/2 - Wasserwirtschaft und Abwasserwirtschaft Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p> <p><i>Aus Sicht des Grundwasserschutzes ist weiterhin am Entwässerungskonzept zu kritisieren, dass eine gerichtete Versickerung von Niederschlagswasser als zentrales Element der Entwässerung aufgrund der fortgeschrittenen städtebaulichen Planung nicht realisiert wird. Hier wäre eine frühzeitigere Beachtung der entwässerungstechnisch und gem. RegeninfrastrukturAnpassung (RISA) notwendigen Flächenbedarfe (v.a. für die Versickerung und oberflächliche, verdunstungsoffene Rückhaltung) erforderlich gewesen (s. BUKEA/W1-Stellungnahme vom 03.12.2021). Weiterhin besteht aus fachlicher Sicht die Möglichkeit einer unterirdischen Versickerung von gering belasteten Dachflächenwasser (s. Stellungnahme zur Trägerbeteiligung). Die Drosselung des Zuflusses in die Versickerungsanlagen könnte außerdem deren Flächenbedarf beschränken. Wurde diese Option geprüft? Falls sich die Aussagen des Fachgutachters bzgl. des Mindestabstands von 1 m auch auf unterirdische Versickerungsanlagen beziehen, besteht die Nachfrage, welche Grundwasserstände hier herangezogen wurden und welche Aufbaustärke für die unterirdischen Versickerungsanlagen angesetzt wird.</i></p> <p><i>Verordnung, § 2 Nr. 17: Da eine gerichtete Versickerung von Niederschlagswasser aktuell aufgrund fehlender Flächen im Plangebiet nicht</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Nach Eingang der Stellungnahme fanden intensive Abstimmungen mit den zuständigen Dienststellen statt, um die hier vorgebrachten Belange des Grundwasserschutzes, der Klimaanpassung und Klimavorsorge und der Regeninfrastrukturanpassung (RISA) in der Planung stärker zu berücksichtigen. Im Zuge dieser Abstimmungen wurde gemeinschaftlich mit der BUKEA festgestellt, dass die örtliche Situation mit einem bestehenden hohen Grundwasserhorizont und der im Untergrund vorhandene Schichtenaufbau einer örtlichen Versickerung entgegenstehen. Aus diesem Grunde wurde das bereits vorliegende Konzept der Dachbegrünung weiterentwickelt und soll nun in der Form ausgebildet werden, dass die begrünten Dachflächen als Retentionsräume im Sinne eines Retentionsdaches unter Einhaltung der Vorgaben zur Substratstärke gemäß § 2 Abs. 12 der Verordnung ausgebildet werden und das Regenwasser auf den begrünten Flächen einstauen kann.</p> <p>Vorteilhaft an dieser Lösung ist, dass die Dachflächen ohne eigene Notentwässerung ausgebildet werden können, mit der</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p><i>verfolgt wird, ist die bislang vorgesehene Festsetzung zur Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers nicht zweckdienlich und ist durch eine entsprechenden Festsetzung zu ersetzen, die die Rückhaltung und Ableitung regelt. Dies ausdrücklich nur für den Fall, dass tatsächlich keine Anpassung der bislang geplanten Entwässerung vorgesehen und damit keine gezielte Versickerung von gesammelten Niederschlagswasser, d.h. über konkret vorgesehene Versickerungsanlagen, eingeplant wird.</i></p> <p><i>Verordnung, § 2 Nr. 18: Diese Festsetzung wird zukünftig in Bauleitplanverfahren nicht mehr seitens des Grundwasserschutzes gefordert und kann dementsprechend gestrichen werden. Die Unzulässigkeit von baulichen und technischen Maßnahmen, die zu einer dauerhaften Absenkung des Grundwasserspiegels (z.B. Drainagen zur Trockenhaltung von Gebäuden) führen, besteht in Hamburg grundsätzlich. An dieser Stelle ist es ausreichend, dieses klar und ausführlich in der Begründung des B-Plans darzustellen.</i></p>	<p>Durchfeuchtung der Substratschicht einen positiven Effekt auf die Begrünung haben können und mit Blick auf lokale Aufheizungseffekte in innerstädtischen Bereichen eine höhere Verdunstungsrate erreichen können. Das auf den Dachflächen aufgestaute Wasser wird anschließend verzögert über Drosselschächte und unter Berücksichtigung der bestehenden Einleitmengenbegrenzungen in das Sietnetz eingeleitet.</p> <p>In Bezug auf den angeregten Verzicht auf die Festsetzung in § 2 Nr. 18 wird festgestellt, dass sich aus dem Beibehalt der Festsetzung keine Nachteile ergeben, so dass auf eine Anpassung der Verordnung verzichtet wird.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>ID: 1069 Eingereicht am: 25.05.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Kenntnisnahme TöB Institution: BUKEA-Wasser, Abwasser und Geologie Abteilung: W1/2 - Wasserwirtschaft und Abwasserwirtschaft Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p> <p>Da die am 05.01.21 sowie am 03.12.2021 gewünschte Abstimmung des Entwässerungsgutachten mit der BUKEA/W24 bislang nicht erfolgt ist, sind die Anpassungsbedarfe des Konzeptes in den folgenden Ausführungen erneut benannt. Es geht im Wesentlichen darum, dass die Aspekte der RegenInfraStrukturAnpassung (RISA), die im Hamburgischen Klimaschutzgesetz mit dem Klimaplan verankert ist, Berücksichtigung finden und umgesetzt werden. Das geänderte Entwässerungsgutachten ist mit der BUKEA/W24 dringend abzustimmen. Wir weisen eindrücklich darauf hin, dass weitergehende wasserwirtschaftliche Festsetzungen für die Verordnung zum Bebauungsplan zu entwickeln sind, um die Umsetzung für die weitere Genehmigungsplanung rechtssicher zu verankern. Die Verordnung zu dem Bebauungsplan sieht für das gesamte Plangebiet eine Versickerung des Niederschlagswassers vor. Bedauerlicher Weise ist dem Entwässerungsgutachten zu entnehmen, dass die Versickerung ausschließlich für die natürlichen, unbebauten Flächen vorgesehen ist. Offensichtlich ist für das Bauvorhaben selbst die Beantragung einer Ausnahme</p>	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Nach Eingang der Stellungnahme fanden intensive Abstimmungen mit den zuständigen Dienststellen statt, um die hier vorgebrachten Belange des Grundwasserschutzes, der Klimaanpassung und Klimavorsorge und der Regeninfrastrukturanpassung (RISA) in der Planung stärker zu berücksichtigen. Im Zuge dieser Abstimmungen wurde gemeinschaftlich mit der BUKEA festgestellt, dass die örtliche Situation mit einem bestehenden hohen Grundwasserhorizont und der im Untergrund vorhandene Schichtenaufbau einer örtlichen Versickerung entgegenstehen. Aus diesem Grunde wurde das bereits vorliegende Konzept der Dachbegrünung weiterentwickelt und soll nun in der Form ausgebildet werden, dass die begrüneten Dachflächen als Retentionsräume im Sinne eines Retentionsdaches unter Einhaltung der Vorgaben zur Substratstärke gemäß § 2 Abs. 12 der Verordnung</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>im Rahmen des Bauantragsverfahrens vorgesehen. Aus Sicht unseres Referates ist die Möglichkeit der Versickerung im Rahmen des technisch machbaren auszuführen (siehe STN von Herrn Matthias W12) und eine Einleitung in das Mischwassersiel dringend zu vermeiden.</p> <p>Darüber hinaus sind zur Rückhaltung des Niederschlagswassers gemäß Entwässerungsgutachten unterirdische Rigolen sowie die Nutzung der Dachflächen geplant. Um den natürlichen Wasserhaushalt zu fördern und die RISA-Zielsetzungen umzusetzen, ist eine offene und oberirdische Rückhaltung zu planen. Dies kann z.B. durch offene Mulden erfolgen, die in der Planzeichnung als Fläche aufzuzeigen oder textlich in der Verordnung festzusetzen sind. Die BUKEA kann entsprechende Texte liefern. Sofern offene Mulden nicht ausreichen, kann das anfallende Niederschlagswasser zusätzlich auf dem Dach zurückgehalten werden.</p> <p>Wir bitten um die Ergänzung zur Festsetzung §2 Nr. 12 wie folgt: "Die Dachflächen sind als Retentionsdächer auszuführen."</p> <p>Die Rückhaltung durch die Begrünung allein ist nicht ausreichend, da diese nur bei kleineren Starkregenereignissen (z.B. Jährlichkeit T=2a) zu dem gewünschten Effekt führen können! BUKEA W24 weist erneut und nachdrücklich auf den folgenden Punkt hin: Die Festsetzung zur Dachretention kann ggf. vorteilhaft sein, um die erforderlichen Flächen und Volumina für eine Versickerung zu verringern und die Versickerung damit möglich zu machen.</p> <p>Weiter weise ich darauf hin, dass die Gefahrenhinweiskarte der Stadt Hamburg (siehe Geoportal), entgegen Ihrer Aussagen, einen Fließweg durch das Plangebiet bei großen Starkregenereignissen darstellt. Es ist im Rahmen des Entwässerungsgutachtens zu prüfen, inwieweit dieser Fließweg im Bestand existiert und welche Gefahren sich daraus für das Plangebiet selbst oder umliegende Bereiche ergeben können. Es ist darzulegen, inwiefern auch in Zukunft ein entsprechender Notwasserweg über das Grundstück erfolgen kann, um die Bebauung bei etwaigen seltenen Starkregenereignissen zu schützen. Der Notwasserweg ist in der Planzeichnung festzuschreiben.</p> <p>Alternativ könnte eine Umleitung des Fließweges z.B. über die Straße erfolgen. In jeden Fall ist durch den Bezirk sicherzustellen, dass durch die Umlegung des Fließweges oder die Neubebauung kein Schaden für Anwohner und Gebäude in Ober- oder Unterliegerbereichen entstehen kann. Zu dem Entwässerungsgutachten möchte ich weiterhin folgende Punkte mitgeben:</p>	<p>ausgebildet werden und das Regenwasser auf den begrünten Flächen einstauen kann.</p> <p>Vorteilhaft an dieser Lösung ist, dass die Dachflächen ohne eigene Notentwässerung ausgebildet werden können, mit der Durchfeuchtung der Substratschicht einen positiven Effekt auf die Begrünung haben können und mit Blick auf lokale Aufheizungseffekte in innerstädtischen Bereichen eine höhere Verdunstungsrate erreichen können. Das auf den Dachflächen aufgestaute Wasser wird anschließend verzögert über Drosselschächte unter Berücksichtigung der bestehenden Einleitmengenbegrenzungen in das Sielnetz eingeleitet.</p> <p>Die angeregte Ergänzung zur Festsetzung § 2 Nr. 12 "Die Dachflächen sind als Retentionsdächer auszuführen" wird nicht berücksichtigt, da die Retention auf den Dachflächen durch vertragliche Verpflichtungen im Durchführungsvertrag erfolgt, welcher konstitutioneller Bestandteil eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB ist und daher eine vergleichbare Bindungswirkung entfaltet. Eine parallele Aufnahme in die Verordnung ist vor diesem Hintergrund nicht erforderlich. Die Regelungen im Durchführungsvertrag sowie auch die Anlagen wurden zwischenzeitlich bereits mit der BUKEA abgestimmt.</p> <p>Die Ausführungen zu der Gefahrenhinweiskarte bei Starkregenereignissen werden berücksichtigt und die entsprechenden Prüfungen wurden vorgenommen. Im Ergebnis wird festgestellt, dass in der örtlichen Situation bei Starkregenereignissen ein entsprechender Fließweg entstehen kann, dieser bei Umsetzung der Planung aufgrund der Nicht-Überbauung dieser Flächen jedoch nicht beeinträchtigt wird und weiterhin besteht. Die in der Stellungnahme angedeuteten Risiken für AnwohnerInnen und Gebäude in Ober- oder Unterliegerbereichen sind somit nicht zu befürchten. Entsprechende Aussagen wurden in der Begründung</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Das innenliegende Dach ist ausreichend gegen Starkregenereignisse zu schützen. Eine Notentwässerung ist vorzusehen und im Entwässerungsgutachten darzustellen.</p> <p>BUKEA/W24 weist erneut darauf hin, dass bis zum jetzigen Zeitpunkt kein prüffähiger Überflutungsnachweis für das Plangebiet vorliegt. Die Überprüfung der Starkregenvorsorge ist essentieller Bestandteil eines Entwässerungsgutachtens im Rahmen der Bauleitplanung.</p> <p>Das Niederschlagswasser der Jährlichkeit 30, das nicht versickert oder abgeleitet werden kann, muss auf dem Grundstück verbleiben und nicht auf den öffentlichen Grund oder Nachbargrundstücke abgeleitet werden. Das Gefälle auf der Grundstücksfläche muss entsprechend ausgebildet werden.</p>	<p>ergänzt. Weiterhin wird im Durchführungsvertrag auf die Sorgfaltspflicht und den Objektschutz der Vorhabenträgerin auf eigenem Grundstück bei Starkregenereignissen hingewiesen.</p> <p>Die weiteren Hinweise zu dem Entwässerungsgutachten wurden an den Gutachter weitergegeben und werden in der Erstellung der Ausführungsplanung berücksichtigt. Der Überflutungsnachweis wurde zwischenzeitlich mit der BUKEA abgestimmt und dort bestätigt.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
ID: 1068 Eingereicht am: 24.05.2023	Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Kenntnisnahme TöB Institution: Deutscher Wetterdienst Abteilung: PB24HA Nord Planunterlage: Gesamtstellungnahme	
	<p>Der Deutsche Wetterdienst (DWD) bedankt sich als Träger öffentlicher Belange für die Beteiligung an o. a. Vorhaben.</p> <p>Der DWD hat keine Einwände gegen die von Ihnen vorgelegte Planung, da keine Standorte des DWD beeinträchtigt werden bzw. betroffen sind.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
ID: 1067 Eingereicht am: 24.05.2023	Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Kenntnisnahme TöB Institution: Bezirksamt Hamburg-Nord - MR 3 Abteilung: Fachamt Management des öffentlichen Raums Planunterlage: Gesamtstellungnahme	
	<p><u>Stellungnahme N/MR31:</u></p> <p>Die Stellungnahme Management des öffentlichen Raumes erfolgt als zuständige Stelle für den angrenzenden Straßenbaumbaumbestand. Seitens des Fachbereichs Stadtgrün bestehen keine Bedenken hinsichtlich des Verzichts auf den AKI; die Stellungnahme MR 31 wurde weitestgehend berücksichtigt; darüber hinaus ergeben sich keine weiteren Anmerkungen zum B-Plan - Entwurf.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
ID: 1066 Eingereicht am: 17.05.2023	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Kenntnisnahme TöB Institution: Archäologisches Museum Hamburg Stadtmuseum Harburg Helmsmuseum Abteilung: Abt. Bodendenkmalpflege Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p> <hr/> <p>Im Planungsgebiet befindet sich kein eingetragenes Bodendenkmal. Dementsprechend ist jeder Bodeneingriff dort, von Seiten der Bodendenkmalpflege, nicht genehmigungspflichtig. Dennoch kann überall im Boden ein unbekanntes Bodendenkmal liegen, daher gilt außerhalb von eingetragenen Bodendenkmälern § 17 des Hamburgischen Denkmalschutzgesetzes vom 5. April 2013, sodass folgender Hinweis in die Beauftragung aufgenommen werden muss. Hinweis Hamburgisches Denkmalschutzgesetz vom 5. April 2013 § 17 Funde (1) Werden bei Erdarbeiten, Baggerungen oder anderen Gelegenheiten Sachen oder Sachteile gefunden, bei denen Anlass zu der Annahme besteht, dass es sich um bisher unbekannte Bodendenkmäler handeln kann, so haben die Finderin oder der Finder und die oder der Verfügungsberechtigte den Fund unverzüglich anzuzeigen und die zu seiner Sicherung und Erhaltung ergehenden Anordnungen zu befolgen. § 9 Absatz 3 gilt entsprechend. (2) Die gleiche Verpflichtung obliegt der Leiterin oder dem Leiter der Arbeiten, bei denen der Fund gemacht worden ist. Zur Erfüllung der Anzeigepflicht genügt die Erstattung der Anzeige durch einen der Anzeigepflichtigen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wurde ein Hinweis auf das Gesetz in der Begründung ergänzt.</p>

Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
ID: Eingereicht am: 01.12.2023	Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In dem Planungskonzept werden die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen eingehalten und auch die Abstandsflächen des angrenzenden Bestandsgebäudes auf dem eigenen Grundstück abgebildet. Die Umsetzung des Vorhabens an Stelle einer nahezu vollversiegelten Tankstelle ermöglicht eine erhebliche Aufwertung dieses städtischen Raumes. Im Zuge eines konkurrierenden Verfahrens wurde ein Planungskonzept ausgewählt, das sich in besonderer Weise in die Struktur des Areals einfügen kann und die historische Quartiersgestalt an der Mundsburger Brücke wieder aufgreift. Das neue gemischt genutzte Gebäude wird kompakte Wohneinheiten mit einer sehr guten ÖPNV Anbindung anbieten und sorgt im Sinne einer Stadtreparatur für eine Aufwertung und Wiederbelebung dieses heute verkehrlich genutzten wichtigen Bereichs an der Magistrale. Mit der präzisen Einpassung eines hochwertig gestalteten Solitär mit erdgeschossiger Außengastronomie und einer hochwertigen Dachbegrünung und landschaftlich gestalteten Außenanlagen kann die heute bestehende, wenig attraktive Gemengelage aus Wohnbebauung und Tankstellennutzung zu einem lebendigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Durch die umlaufende Erschließung kann zudem auf eine Versiegelung der Außenanlagen für Feuerwehraufstellflächen verzichtet und der vorhandene Baumbestand erhalten werden. Dem ausgewählten Planungskonzept gelingt es dabei, durch eine ausmittig angeordnete Ringerschließung hochwertige Fassaden und eine lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu kombinieren und damit einen beispielhaften Beitrag für urbanes Wohnen in zentralen verkehrsbelasteten Lagen zu schaffen. Innerhalb des Gebäudes ermöglicht die Erschließung eine effiziente Organisation und die kleinteilige Mischung unterschiedlicher Einheiten wie auch freifinanzierter und geförderter Wohneinheiten.</p> <p>Durch die heranrückende Bebauung sind Auswirkungen möglich, aufgrund der vollständigen Einhaltung der Abstandsflächen sind jedoch keine Auswirkungen zu erwarten, welche eine unzumutbare Wirkung entfalten oder die Wohnqualität in unzumutbarer Weise beeinträchtigen können. Nach Rechtsprechung der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>1.1. Als Wohnungseigentümer in der Hartwicusstraße 11b, 1.OG Mitte, möchte ich mich gegen das geplante Bauvorhaben aussprechen. Dieses hat unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität in meiner, aber auch in einigen anderen Wohnungen der Hartwicusstraße 11 und des Mundburger Damm 26.</p>	<p>31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Reduzierung der Besonnung ausgeschlossen werden. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen sowie die Planungsziele des Bezirkes zu erreichen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt. Die vorgebrachten Belange werden nachfolgend ausführlich beantwortet:</p> <p>Zu 1.1. Die Verschattungsuntersuchung und die Tageslichtuntersuchung haben ergeben, dass es in wenigen benachbarten Wohneinheiten zu gewissen Einschränkungen der Besonnung kommen wird. Da jedoch die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nachgewiesen werden und letztlich mehr als die erforderlichen 0,4 H freigehalten werden, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Entsprechend ist es nicht anzunehmen, dass die Realisierung des Planvorhabens unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität der Wohnungen in der Nachbarschaft haben wird, die einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p> <p>Aufgrund der anhaltend großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates stellt die Schaffung zusätzlichen Wohnraumes eine komplexe Planungsaufgabe der Selbstverwaltung dar. Da sowohl die Bevölkerungsentwicklung weiterhin positiv ist als auch die Wohnfläche pro Kopf seit vielen Jahren zunimmt, muss Hamburg kontinuierlich Planungsprogramme erarbeiten, die zusätzliche Flächen für den Wohnungsbau bereitstellen. Hamburg hat deshalb bereits 2011 eine Wohnungsbauoffensive angestoßen und mit dem Vertrag für Hamburg (der zwischenzeitlich zwei Mal fortgeschrieben wurde) konkrete Zielzahlen für den Wohnungsbau in den Bezirken festgelegt. Die Innenentwicklung stellt für die Hamburger Stadtentwicklung in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauf Flächen dar. Mit dem städtebauliches Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ hat Hamburg 2019 ein umfangreiches Papier vorgelegt, um innerhalb von Planungsprozessen eine angemessene Auseinandersetzung mit Fragen der Dichte und der Lebensqualität führen zu können.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Der Bezirk Hamburg-Nord ist von seiner Fläche der zweitkleinste Bezirk der Hansestadt und kann aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen nur noch wenige verfügbare Flächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung. Angesichts dessen nehmen punktuelle Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden. Der Bundesgesetzgeber hat dazu 2013 das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts erlassen, das im Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) umgesetzt wurde.</p> <p>Weil die Freie und Hansestadt Hamburg eine Gemeinde ist, in der die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist (vgl. Kappungsgrenzenverordnung, HmbGVBl. 2018, S. 215 und in diesem Zusammenhang auch Verordnung über die Bestimmung der Freien und Hansestadt Hamburg als Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a des Baugesetzbuchs vom 13. Juli 2021 (HmbGVBl. 2021, 530)); erhält die zusätzliche Schaffung und Bereitstellung von Wohneinheiten eine besondere Bedeutung. Die Mietpreisbegrenzungsverordnung vom 23.06.2020 (HmbGVBl. S. 341) stellt zudem befristet bis 2025 fest, dass die Freie und Hansestadt Hamburg als ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 556d Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert am 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) zu definieren ist. Zusätzlich sieht das „Bündnis für das Wohnen“ zwischen der FHH und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs vor, gemeinschaftlich erhebliche Anstrengungen für die Wohnraumversorgung zu tätigen und mindestens 30 % dieser neuen Wohnungen als geförderte Wohnungen zu errichten.</p> <p>Mit der Umnutzung des bestehenden, bereits weitgehend versiegelten und bisher nur extensiv genutzten Tankstellengrundstücks mit eingeschossiger Teilbebauung am Mundsburger Damm 24 in sehr gut erschlossener, innenstadtnaher Lage mit sehr guter Straßenverkehrs-, ÖPNV- und Fahrradbindung wird diesen Vorgaben und Herausforderungen in besonderer Weise und damit auch dem in § 1a Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch beschriebenen Leitgedanken</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>„Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ entsprochen. Durch die Entwicklung des Grundstücks kann eine nachteilige Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen für den Wohnungsbau vermieden werden.</p> <p>Das Planverfahren Uhlenhorst 4 entspricht den übergeordneten gesamtstädtischen Planungszielen der Freien und Hansestadt Hamburg wie auch den abgestimmten bezirklichen Planungszielen. Der Bezirk Hamburg-Nord hat als einer der ersten Bezirke die Chance erkannt, neben den seit vielen Jahren vollzogenen Konversionsprojekten auf großflächigen Bestandsarealen (z. B. ehem. Krankenhausareale Finkenau, Eilbek) oder der Umnutzung von Gewerbeimmobilien durch Aktivierung von Siedlungsflächen entlang der Magistralen auf den weiterhin bestehenden hohen Siedlungsdruck im Stadtgebiet zu reagieren. In den Jahren 2017/2018 wurde die so genannte „Magistrale-Nord“, die sich vom Mundsburger Damm über die Hamburger Straße bis nach Bramfeld erstreckt, von einem interdisziplinären Team aus Stadtplanern, Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern unter dem Titel „<i>Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße</i>“ untersucht und konkrete Entwicklungsvorschläge für diesen Stadtraum erarbeitet. Dabei wurden zukunftsweisende Ideen gesucht, wie die Transformation der heutigen Hauptverkehrsstraße in einen lebendigen, öffentlichen und für alle Gruppen nutzbaren Stadtraum erfolgen kann. Betrachtet wurden die Hauptverkehrsstraße, das angrenzende städtebauliche Umfeld sowie eventuelle Potenzialflächen für eine Nachverdichtung. Das Gutachten und seine Kernaussagen wurden in mehreren Beteiligungsrunden öffentlich erörtert und diskutiert und von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung beschlossen. Der Umgang mit der Magistrale-Nord war auch Gegenstand des 2019 durchgeführten international besetzten <i>Bauforums Magistralen</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, in dem systematisch sieben große Hamburger Magistralen untersucht und konzeptionell überplant wurden.</p> <p>Das im Bezirksamt mit externer Unterstützung für die Magistrale Nord erarbeitete Leitbild legt zur Steuerung einer nachhaltigen Weiterentwicklung dieses Stadtraumes abschnittsbezogen grundsätzliche Entwicklungsziele, Handlungsspielregeln und ihre Verknüpfungspunkte fest. Dabei wurden Maßnahmen wie die Modernisierung des Gebäudebestands, die Diversifizierung der Nutzungsstrukturen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung der Angebote des Umweltverbands und auch die Erhöhung der Baudichten und Schaffung zusätzlichen Wohnraums als zentrale Instrumente und Handlungsbereiche identifiziert, die die Lebensqualität an der Magistrale erhöhen können.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>1.2 Die relevanten Wohnungen werden durch den geplanten Neubau unzumutbar verschattet. Dies belegt die Ihnen vorliegende Verschattungsstudie des Stadtplaners Claussen-Seggelke. Die Vorgaben der dort zitierten und für den Sachverhalt relevanten Norm „DIN EN 17037“ werden nicht erfüllt, die Zielwerte sogar deutlich verfehlt (vgl. S. 13). In meiner Wohnung z.B. würden nur noch</p>	<p>Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich des Abschnitts 1, für den ein Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und öffentlich diskutiert wurde. Hierzu wird detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßennebenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen.</p> <p>Die Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft werden nicht als unzumutbar eingestuft. Es war von Beginn an ein wesentliches Thema des Planungsprozesses, sicherzustellen, dass sich das Vorhaben in die bestehende Nachbarschaft einfügt. Die Auswirkungen wurden hinsichtlich Lärmimmissionen, Gebäudeverschattung, Verkehrsauswirkungen und weiterer Fachaspekte ermittelt und der Entwurf dementsprechend optimiert.</p> <p>Die ermittelten Auswirkungen können in Kauf genommen werden, weil sie keine unzumutbaren Beeinträchtigungen ergeben, die einer Umsetzung der Planung entgegenstehen.</p> <p>Zu 1.2 Die Ergebnisse der Verschattungsstudie sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt. Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Besonnungszeiten von täglich 30 min erreicht werden können. Auf Seite 14 des Gutachtens steht: „In der „Handreichung zur Anfertigung von Verschattungsuntersuchungen“ der BSW ist auf S. 4 erläutert, dass gemäß der ständigen Rechtsprechung des Hamb. Oberverwaltungsgerichts bei Einhaltung der Regelabstandsflächentiefe von 0,4 H auf dem Vorhaben- sowie auf dem Nachbargrundstück in der Regel nicht von einer unzumutbaren Verschattung ausgegangen wird.“ Auch die hier genannten Abstandsflächen werden zwischen dem geplanten Neubau und der Hartwicusstraße nicht erreicht! Nachdem die Verschattungsstudie zu dem Ergebnis gekommen ist, dass der geplante Neubau dafür sorgt, dass im Nachbargebäude zumindest teilweise - z.B. in meiner Wohnung – die Norm DIN EN 17037 nicht erfüllt wird, wurde ein neues Gutachten über die Tageslichtquotientenberechnung (KÜSSNER Verschattungsgutachten) in Auftrag gegeben, das Ihnen ebenfalls vorliegt. Auch dieses kommt auf Seite 35 im Fazit zu dem Ergebnis: „Die Untersuchungsergebnisse zur Tageslichtversorgung nach DIN EN 17037 zeigen auf, dass bei Realisierung der Entwurfsplanung die Mindestzielwerte in 3 der 5 Wohnungen (Hartwicusstraße 11b Erdgeschoss und 1. Obergeschoss sowie Mundsburger Damm 26a, 1. Obergeschoss) nicht eingehalten werden.“</p>	<p>benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der nicht verbindlichen, technischen Norm der DIN 17037 entsprechen. Der Sachzusammenhang wird hier zur Erläuterung noch einmal ausführlich wiedergegeben.</p> <p>Im Mai 2020 wurde von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord auf Antrag der Vorhabenträgerin die Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens beschlossen. Innerhalb dieses Verfahrens wurden die nach dem Baugesetzbuch vorgesehenen Verfahrensschritte und Beteiligungen durchgeführt und dabei mehrfach der Aspekt einer möglichen Mehrverschattung der vorhandenen Bestandsgebäude thematisiert. Im Herbst 2020 wurde die Erstellung einer Verschattungsuntersuchung beschlossen um die zukünftig zu erwartende Situation näher zu betrachten und die Ergebnisse zu veranschaulichen.</p> <p>Besondere Bedeutung erforderte dabei die Auseinandersetzung mit der benachbarten Bebauung Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b (auf den Flurstücken (Flst.) 954 bzw. 1057 der Gemarkung Hohenfelde), die seinerzeit derart nah an der Grundstücksgrenze errichtet wurde, dass das zusammenhängend errichtete Gebäude seine Abstandsflächen nicht auf dem eigenen Grundstück, sondern teilweise auch auf dem Nachbargrundstück Flst. Nr. 926 abbildet. Die Architekten haben hierauf reagiert und den neu geplanten Baukörper so positioniert, dass dieser zu Lasten des Vorhabenträgers so weit von der Grundstücksgrenze abgerückt errichtet werden soll, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen kommt. Dennoch ergaben die Simulationen der zukünftig entstehenden Besonnungssituation, dass es auch bei einem Abrücken von der Grundstücksgrenze und einer Erweiterung der Abstandsflächen in Teilbereichen der Bestandsgebäude zu einer Mehrverschattung kommen wird.</p> <p>Im Januar 2021 wurde dem Ausschuss in einer Präsentation mit Hilfe von Einzelbildern und Simulationsfilmen vorgestellt, inwiefern sich die Besonnungssituation durch Errichtung des geplanten Neubaus verändern werde. In diesem Kontext wurden erste Studien zu Kubaturveränderungen vorgestellt, um eine Optimierung der Besonnungssituation zu erreichen. Dabei wurde erläutert, dass es keine verbindlichen gesetzlichen Regelungen oder Vorschriften zu einer Mindestbesonnung oder Vermeidung der Verschattung von Gebäuden gibt und deshalb üblicherweise die Technische Norm der <i>DIN 17037 – Tageslicht in</i></p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p><i>Gebäuden</i> bei der Beurteilung der Veränderungen einer Besonnungssituation herangezogen werde. Es wurde erläutert, dass bei Anwendung der Berechnungsmethodiken der DIN 17037 am Stichtag des 21. März voraussichtlich nicht alle Wohneinheiten in dem Bestandsgebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b die Qualitätsstufe <i>gering</i> im Sinne der obengenannten DIN Norm erreichen könnten. Dazu wurde ausgeführt, dass die Kombination aus Lage des Grundstücks zum Lauf der Sonne, abgeknickter Geometrie des Bestandsgebäudes und Organisation der Grundrisse des Bestandsgebäudes mit einseitig orientierten Wohneinheiten in Gebäudemitte sehr komplexe Rahmenbedingungen bedeuteten, auf die mit Anpassungen der Kubatur nur unzureichend reagiert werden könne. In der Ausschusssitzung wurden Kubaturskizzen gezeigt, dass erst bei einer Reduzierung der Baumasse um rund 33% in allen Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag erreicht werden könne. Der Ausschuss hat diese Erläuterungen ausführlich diskutiert und dabei auch verschiedene Einzelaspekte in Rückfragen thematisiert. Letztlich wurden die Ausführungen zur Kenntnis genommen und keine weiteren Veränderungen an der Kubatur des Baukörpers beschlossen.</p> <p>Im Verlauf des weiteren Bebauungsplanverfahrens wurde die Vorhabenplanung in 2021/22 weiter konkretisiert und darauf aufbauend in 2022/23 die Verschattungsuntersuchung weiter detailliert. In der Studie wurde festgestellt, dass in dem benachbarten Bestandsgebäude voraussichtlich 5 einseitig orientierte Wohneinheiten nicht die angestrebten Zielwerte einer Besonnung im Sinne der DIN 17037, wie sie in der Hamburger Leitlinie <i>Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen aus dem November 2021/Mai 2022 als Ziel benannt sind, erreichen. Wie in der Handreichung vorgesehen, wurden daraufhin 6 Varianten zur Optimierung der Kubatur des Neubaugebäudes untersucht, die die Möglichkeiten einer Reduzierung der Gebäudehöhe/Geschossigkeit und eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Neubau und Bestandsgebäude sowie Kombinationen aus diesen Ansätzen untersucht haben.</p> <p>Die Ergebnisse dieser Studien wurden im Herbst 2022 eingehend mit dem plangebenden Bezirksamt und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen als zuständigen Fachbehörde erörtert und dabei geprüft, ob sich aus der Veränderung des geplanten Baukörpers zielführende Planungsalternativen ableiten lassen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erst bei einer Reduzierung des</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>geplanten Baukörpers um rund 18m – dies entspricht etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche – eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag für alle Wohneinheiten erreicht werden könnte. Diese Veränderung hätte eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H bedeutet und zu einer erheblichen Verringerung der Baumasse und dementsprechend der möglichen Anzahl an Wohneinheiten geführt. Die ermittelte Abstandsfläche hätte mehr als dem dreifachen der gemäß Hamburgischer Bauordnung nachzuweisender Abstandsfläche von 0,4 H entsprochen.</p> <p>Hieraus resultierend hätten zentrale Planungsziele der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung an diesem zentralen Standort wie auch die Ziele der gesamt-städtischen Stadtentwicklung wie sie das Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ und auch die „Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“ vorsieht, nicht umgesetzt werden können. Ein entsprechend reduzierter Baukörper hätte eine vollständig andere räumliche Wirkung entfaltet, die nicht die angestrebte räumliche Fassung dieses markanten Kreuzungspunkts an der Magistrale erreicht hätte. Entsprechende Planungskonzepte wurden bereits in dem städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachten verworfen. Nur mit dem vorgesehenen Baukörper kann die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder hergestellt werden, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituiert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde der übergeordnete stadträumliche Bezug und die Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke wieder hergestellt. Das plangebende Bezirksamt Hamburg-Nord hat daraufhin in Abstimmung mit der Fachbehörde beschlossen, die zukünftig entstehende Besonnungssituation ergänzend in einer Tageslichtuntersuchung zu überprüfen und auch in diesem Kontext noch einmal untersuchen zu lassen, ob sich durch eine Kubaturanpassung die entstehende Situation verbessern lassen könnte.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Die im Frühjahr 2023 vorgelegte Tageslichtuntersuchung hat die Ergebnisse der Verschattungsuntersuchungen bestätigt und festgestellt, dass in einzelnen Wohneinheiten die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung nicht vollumfänglich erreicht werden können. Dabei wurden die größten Abweichungen bei den identischen Wohneinheiten wie bereits in der Verschattungsuntersuchung ermittelt. Die Tageslichtuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass in einer Wohneinheit im 1. OG des Gebäudes Mundsburger Damm 26a und in zwei Wohneinheiten im EG und 1. OG des Gebäudes Hartwicusstraße 11 b der Ziel-Tageslichtquotient (DT) im Sinne der DIN 17037 nicht erreicht, der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) hingegen erreicht wird. In der Untersuchung wurden daraufhin 6 mögliche Varianten einer Kubaturveränderung untersucht mit dem Ergebnis, dass erst bei einer sehr weitreichenden Kubaturveränderung und Vergrößerung des Abstands zu dem Bestandsgebäude um 15m mit einer signifikanten Verbesserung der Belichtungssituation zu rechnen sei und die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung vollumfänglich erreicht werden könnten.</p> <p>Mit diesen gutachterlichen Erkenntnissen hat das Bezirksamt eine erneute Bewertung der öffentlichen und privaten Belange innerhalb des Planverfahrens vorgenommen. In diesem Prozess wurden alle relevanten Parameter noch einmal untersucht und überprüft, ob unzumutbare Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten sind. Weil der Vorhabenträger des Neubaufvorhabens durch Abrücken seines Baukörpers von der Grundstücksgrenze dafür gesorgt hat, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen im Sinne der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) kommt und es keine gesetzlichen Vorgaben über den Umfang einer direkten Besonnung gibt, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten.</p> <p>Das Bezirksamt hat somit die Veränderungen der Besonnung ausführlich ermittelt und bewertet und in Anbetracht seiner Planungsziele in Ausübung seiner Planungshoheit entschieden, die benannten öffentlichen Belange der Schaffung zusätzlichen Wohnraums durch Innenentwicklung an der Magistrale in der Abwägung höher zu gewichten als die individuellen Interessen auf eine Erreichung der Zielwerte der Besonnung im Sinne der nicht-bindenden technischen Norm der DIN 17037 der betroffenen einzelnen Nachbarn in fünf Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Im Ergebnis führt die Umsetzung des Vorhabens zu einer zusätzlichen Verschattung der Bestandsbebauung. Es wurde ermittelt, dass einzelne Wohnungen zukünftig die Besonnungszielwerte der DIN 17037 voraussichtlich nicht mehr erreichen. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Plangebiets und im Sinne der wohnungspolitischen Ziele der Freien und Hansestadt Hamburg müssen diese Einschränkungen jedoch in Kauf genommen werden. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Die Verschattung erreicht nicht ein Maß, das eine unzumutbare Beeinträchtigung für die betroffenen Wohnungen ergeben würde. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt.</p> <p>Diese Entscheidung erzeugt keine unzumutbare städtebauliche Situation, weil sowohl der Bundesgesetzgeber als auch die Gemeinde selbst keine abschließenden und verbindlichen Anforderungen an die Besonnung von Wohneinheiten formuliert hat. Die plangebende Gemeinde hat sich sehr sorgfältig mit den benannten zwei Fachgutachten und diversen Studien zur Kubaturoptimierung beschäftigt und eine sehr sorgfältige Abwägung vorgenommen, in der sie auch auf die geltende Rechtsauffassung zurückgegriffen hat. Nach Rechtsprechung der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom 31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Verringerung der Besonnung ausgeschlossen werden. Dies ist vorliegend der Fall: Die Abstandsflächen der geplanten Bebauung werden vollständig auf eigenem Grund nachgewiesen und darüber hinaus werden auch die derzeit noch nicht gesicherten Abstandsflächen der benachbarten Bestandsbebauung auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Der Mindestabstand zwischen der bestehenden Bebauung und der geplanten Neubebauung beträgt zwischen 14,3 m und 16,5 m. Die Frage der Zumutbarkeit der entstehenden Mehrverschattung wurde zudem unter Berücksichtigung des bauleitplanerischen Gebots der Rücksichtnahme bewertet. Das Gebot der Rücksichtnahme bedeutet in innerstädtischen Lagen gemäß der geltenden Rechtsprechung jedoch nicht, dass alle Fenster eines Hauses bzw. das ganze Jahr über optimal durch Sonnenstrahlen belichtet werden (OVG Münster, Urteil vom 30. Mai 2017 - 2 A 130/16 - juris Rn. 56f). In diesem Urteil wird festgestellt, dass die seinerzeit angewendeten Zielwerte der technischen Norm DIN 5034 zur Besonnung von Aufenthaltsräumen an bestimmten Stichtagen nicht als verbindliche Grenzwerte für die Einhaltung des Rücksichtnahmegebots anzusehen sind, weil es dafür an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehlt.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Die erstellten Gutachten bewerten die Besonnungsverhältnisse der Bestandsgebäude angesichts der Lage in einem verdichteten Stadtraum und der vorliegenden städtebaulichen und stadträumlichen Situation gesamtheitlich als ausreichend. Dieser Sachverhalt ist ebenso auf die Werte der zwischenzeitlich eingeführten DIN 17037 zu übertragen, die die Aussagen zur Verschattung aus der DIN 5034 fortgeschrieben und weiter qualifiziert hat. In der Rechtsprechung bestehen weitere Urteile, die die Frage der Zumutbarkeit einer zusätzlichen Verschattung, unabhängig von bestehenden technischen Richtlinien wie der DIN 17037, nach den Umständen des Einzelfalls im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrachtung für erforderlich halten. So hat beispielsweise der Bayrische Verwaltungsgerichtshof (Bay. VGH - 1 N 13.2501 vom 18.07.2014) entschieden, dass in Ermangelung verbindlicher normativer Vorgaben zur Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung die von § 2 Abs. 3 Baugesetzbuch geforderte Ermittlungstiefe nach den Maßstäben praktischer Vernunft unter Beachtung sämtlicher Umstände des Einzelfalls auszurichten ist. Von der Gemeinde muss daher zur Abschätzung der Zumutbarkeit einer planbedingten Verschattung eine in der konkreten Situation angemessene und aussagekräftige Ermittlung der maßgeblichen Umstände und deren Bewertung verlangt werden. Entscheidend ist dabei, dass die abwägende Gemeinde diejenigen Kriterien erkannt und ihrer Abwägung zugrunde gelegt hat, die dem allgemeinen Kenntnisstand und allgemein anerkannten Prüfungsmethoden entsprechen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen und die angewendete Prüfmethode entspricht den Empfehlungen der technischen Norm der DIN 17037 und den Inhalten der „Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.</p> <p>Die vorliegenden Gutachten belegen, dass mit Umsetzung der Planung 36 benachbarte Wohnungen im Vergleich zur bisherigen Situation eine gewisse Verschattung erfahren (Betroffenheit). Es wurde jedoch ermittelt, dass nur fünf Wohnungen unmittelbar betroffen sind, weil sie die angestrebten Zielwerte der DIN 17037 für die direkte Besonnung nicht erreichen. Es wurde jedoch festgestellt, dass die Belichtung in allen betroffenen Wohnungen weiterhin den Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) im Sinne der DIN 17037 erreichen wird. Zutreffend ist, dass drei der fünf Wohneinheiten, die die Zielwerte der DIN 17037 für die Besonnung nicht erreichen, auch die angestrebte Kombination aus Ziel-Tageslichtquotienten (DT) und Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM) nicht erreichen. Es erreichen aber alle Wohneinheiten den Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM). In der DIN 17037 ist auf S.23 erläuternd ausgeführt, dass der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) als Schutz gegen unzureichend mit</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>1.3 Tageslicht ist eine der Voraussetzungen für die körperliche und geistige Gesundheit, deshalb ist das Nichteinhalten dieser Norm nicht zumutbar. Der geplante Neubau gefährdet die Gesundheit der Bewohner, von der Lebensqualität will ich gar nicht sprechen.</p>	<p>Tageslicht versorgte Raumbereiche gelten kann. Dieser Zielwert wird in allen untersuchten Wohneinheiten erreicht. Entsprechend kann somit eine Unzumutbarkeit oder gar eine Gesundheitsgefährdung durch unzureichende Belichtung ausgeschlossen werden.</p> <p>Dennoch wurden Bebauungsalternativen umfangreich geprüft mit dem Ziel, die Besonnungssituation und damit auch die Tageslichtversorgung signifikant zu verbessern. Diese Studien haben ergeben, dass erst bei einer Vergrößerung des Abstands zwischen Vorhaben und Bestandsbebauung um 15m in allen untersuchten Wohneinheiten sowohl der Ziel-Tageslichtquotient (DT) als auch der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) erreicht werden kann. Eine entsprechende Vergrößerung der Abstände hätte eine vollständige Veränderung des Vorhabens mit erheblichen Nachteilen nach sich gezogen. Die bisher geplante innere Ringerschließung mit wenigen Treppenhäusern hätte voraussichtlich nicht mehr umgesetzt werden können. Ebenso wäre es dann nicht mehr möglich gewesen, die erforderliche lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu einem abgeschirmten Innenhof umzusetzen. Damit hätten auf diesem sehr schwierigen, annähernd dreieckigen Grundstückszuschnitt die Planungsziele nicht mehr erreicht und nur eine wesentlich geringere Baumasse Baumasse mit einer entsprechend niedrigeren Anzahl an Wohneinheiten umgesetzt werden können. Weil eine Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg erforderlich ist, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und die Auswirkungen nicht so erheblich sind, das die bauliche Nachverdichtung in der geplanten Form unzumutbar wäre, hat der Plangeber entschieden, dass Vorhaben in der beabsichtigten Form umzusetzen. Gesunde Wohnverhältnisse sind wie zuvor dargelegt, weiterhin sichergestellt.</p> <p>Zu 1.3 In dem Planungskonzept werden die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen eingehalten und auch die Abstandsflächen des angrenzenden Bestandsgebäudes auf dem eigenen Grundstück abgebildet. Die Verschattungsuntersuchung und die Tageslichtuntersuchung haben ergeben, dass es in einigen benachbarten Wohneinheiten zu gewissen Einschränkungen der Besonnung kommen wird. Da jedoch die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nachgewiesen werden und letztlich mehr als die erforderlichen 0,4 H freigehalten werden, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Entsprechend ist es nicht anzunehmen, dass die Realisierung des Planvorhabens unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität der Wohnungen in der Nachbarschaft haben wird, die einer</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>1.4 Ferner ist m.E. sicher, dass durch 160 Wohnungen und Gewerbe im Erdgeschoss Parkraum für Autos gebraucht wird. Bereits jetzt ist die Parkplatzsituation in der Nachbarschaft schlecht, durch den geplanten Neubau mit lediglich 16 Stellplätzen !!!! wird diese vorhersehbar katastrophal. Ich beantrage daher, dass das Bauvorhaben Uhlenhorst 4 in dieser Form abgelehnt wird.</p>	<p>Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet. Es ist auch nicht anzunehmen, dass unzumutbare Beeinträchtigungen oder Gefährdungen für die körperliche oder geistige Gesundheit entstehen können. Die Belange der Verschattung sowie auch die Abwägungsparameter wurden darüber hinaus unter 1.2 umfangreich dargelegt.</p> <p>Die über viele Jahrzehnte bestehende Situation einer Nachbarschaft aus Wohnungsbau mit einer Tankstelle mit Waschstraße ohne planungsrechtliche Beschränkungen der Betriebszeiten dürfte aufgrund der resultierenden Emissionen im Bestand zu deutlichen Einschränkungen der Wohnqualität geführt haben. Dies insbesondere in jenen Wohneinheiten, die einseitig zu der Tankstelle und der Magistrale orientiert waren. Der Entfall dieser Einschränkungen durch Aufgabe und Abriss der Tankstelle und die mit dem Neubauvorhaben einhergehende erstmalige Abschirmung gegenüber den Verkehrslärmemissionen der Hauptverkehrsstraße dürften in Verbindung mit der landschaftsgestalterischen Aufwertung der Außenanlagen auf dem Baugrundstück im Gegensatz zu dem nahezu vollversiegelten Tankstellengrundstück für eine städtebauliche Aufwertung des Standorts und eine hohe Lebensqualität sorgen. Weil es sich bei dem Planverfahren um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, wird der Vorhabenträger über den Durchführungsvertrag zur Umsetzung der mit dem Bezirksamt abgestimmten Gestaltungsmaßnahmen einschließlich der Landschaftsgestaltung bis hin zu der landschaftlichen Gestaltung der Dachterrassen verpflichtet.</p> <p>Zu 1.4 Die Einschätzung, dass durch den Neubau mit lediglich 16 Stellplätzen unzureichender Parkraum für die geplanten 160 Wohneinheiten und das geplante Gewerbe geschaffen werden und eine erhebliche Verschlechterung der Stellplatzsituation zu erwarten sei, wird nicht geteilt. Bei dem geplanten Vorhaben werden verschiedene Aspekte der Verkehrswende berücksichtigt und entsprechend ist nicht mit der hier befürchteten Verkehrserzeugung zu rechnen.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022 formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5, die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird, die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherrinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p> <p>Aufgrund der Struktur des Gebäudes mit einem hohen Anteil an kompakten Einzimmer-Apartments, davon 49 geförderte Einheiten für Studierende, ist nur mit einem untergeordneten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Kfz zu rechnen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass insbesondere Studierende in Hamburg in Kombination mit der Einschreibung an einer Hochschule ein Semesterticket für den ÖPNV erhalten, das mit reduzierter Zuzahlung außerdem in ein so genanntes „Deutschlandticket“ umgewandelt werden kann. Sowohl in Hamburg als auch Deutschlandweit kann daher ein Großteil der Bewohnerschaft mit dem ÖPNV reisen, ohne zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein. Das Plangebiet befindet sich zudem innerhalb des Geschäftsgebiets der in Hamburg eingeführten Sharing Angebote für Kfz, Fahrräder und Elektroroller, so dass alternative Mobilitätsangebote gegeben sind.</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. vier Stellplätze für Lastenfahrräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Zur Anzahl der Stellplätze ist ebenfalls zu beachten, dass eine Erhöhung der Stellplatzanzahl seitens der beteiligten Fachbehörden innerhalb des Planverfahrens nicht befürwortet wurde. Für das Neubauvorhaben war bereits im Zuge des städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachtens die Errichtung eines Untergeschosses mit einer Tiefgarage vorgesehen. Eine zunächst beabsichtigte Anbindung dieser Stellplatzanlage an die Magistrale Mundsburger Damm wurde jedoch von den zuständigen Verkehrsdienststellen abgelehnt und stattdessen eine rückwärtige Zu- und Ausfahrt über die Hartwicusstraße gefordert. Weil es sich bei der Hartwicusstraße um eine Fahrradstraße als Teil der Veloroute 6 der FHH handelt, wurde von den Dienststellen eine Begrenzung der Anzahl der Stellplätze in der Tiefgarage verlangt, um die Verkehrsfrequenz zu reduzieren und hierdurch die Verkehrssicherheit auf der Veloroute zu erhöhen. Dieser Vorgabe wird mit der Errichtung von 16 Stellplätzen in der Tiefgarage entsprochen, die teilweise auch den gewerblichen Nutzern zugeordnet werden.</p> <p>Es ist vorstellbar, dass mit der Umsetzung des Vorhabens eine gewisse Erhöhung des Parkdrucks innerhalb des Quartiers verbunden sein wird. Dieser Umstand wurde in der Abwägung der Belange ebenso berücksichtigt, stellt aber einen üblichen Nebeneffekt im Zuge von Nachverdichtungsmaßnahmen dar, der als hinnehmbar bewertet wird, um die Planungsziele des Bezirkes – insbesondere die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum - umzusetzen. In der Planung wurde auf diesen Sachverhalt reagiert und ein Fokus auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der alternativen Mobilität gelegt.</p> <p>Neben dem Durchführungsvertrag werden in einem weiteren öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der FHH gemäß §13 Absatz 5 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) werden zudem Umbaumaßnahmen vereinbart, die der Vorhabenträger zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den öffentlichen Verkehrsflächen umsetzen und finanzieren muss.</p> <p>In der Gesamtbetrachtung wurden im Kontext des Planverfahrens also umfangreiche Maßnahmen vereinbart und zukünftig umgesetzt, die zur Stärkung des</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		Umweltverbunds alternative Verkehrsangebote jenseits des MIV vorsehen, so dass die befürchteten negativen Auswirkungen nicht zu erwarten sind bzw. in Teilen kompensiert werden können.
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
ID: Eingereicht am: 01.12.2023	Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge eines konkurrierenden Gutachterverfahrens wurde im Vorwege des Bebauungsplanverfahrens ein Planungskonzept ausgewählt, das sich in besonderer Weise in die Struktur des Areals einfügen kann und die historische Quartiersgestalt an der Mundsbürger Brücke wieder aufgreift. Das neue gemischt genutzte Gebäude wird kompakte Wohneinheiten mit einer sehr guten ÖPNV Anbindung anbieten und sorgt im Sinne einer Stadtreparatur für eine Aufwertung und Wiederbelebung dieses heute verkehrlich genutzten wichtigen Bereichs an der Magistrale. Mit der präzisen Einpassung eines hochwertig gestalteten Solitärs mit erdgeschossiger Außengastronomie und einer hochwertigen Dachbegrünung und landschaftlich gestalteten Außenanlagen kann die heute bestehende, wenig attraktive Gemengelage aus Wohnbebauung und Tankstellennutzung zu einem lebendigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden. In dem Planungskonzept werden die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen eingehalten und auch die Abstandsflächen des angrenzenden Bestandsgebäudes auf dem eigenen Grundstück abgebildet. Die Umsetzung des Vorhabens an Stelle einer nahezu vollversiegelten Tankstelle ermöglicht eine erhebliche Aufwertung dieses städtischen Raumes. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen sowie die Planungsziele des Bezirkes zu erreichen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt. Die vorgebrachten Belange werden nachfolgend ausführlich beantwortet:</p> <p>Zu 2.1 Aufgrund der anhaltend großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates stellt die Schaffung zusätzlichen Wohnraumes eine komplexe Planungsaufgabe der Selbstverwaltung dar. Da sowohl die Bevölkerungsentwicklung weiterhin positiv ist als auch die Wohnfläche pro Kopf seit vielen Jahren zunimmt, muss Hamburg</p>
	<p>2.1 Als Wohnungseigentümerin der Hartwicusstraße 11 möchte ich mich gegen das geplante Bauvorhaben aussprechen. Der Bebauungsplan „Uhlenhorst 4“ passt sich mit seinen 6 Stockwerken nicht in das Stadtbild ein, hat einen negativen Einfluß auf die Wohnqualität der</p>	

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Anwohner und entspricht aus meiner Sicht nicht dem Bedarf für Wohnraum in Hamburg.</p>	<p>kontinuierlich Planungsprogramme erarbeiten, die zusätzliche Flächen für den Wohnungsbau bereitstellen. Hamburg hat deshalb bereits 2011 eine Wohnungsbauoffensive angestoßen und mit dem Vertrag für Hamburg (der zwischenzeitlich zwei Mal fortgeschrieben wurde) konkrete Zielzahlen für den Wohnungsbau in den Bezirken festgelegt. Die Innenentwicklung stellt für die Hamburger Stadtentwicklung in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauflächen dar. Mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ hat Hamburg 2019 ein umfangreiches Papier vorgelegt, um innerhalb von Planungsprozessen eine angemessene Auseinandersetzung mit Fragen der Dichte und der Lebensqualität führen zu können.</p> <p>Der Bezirk Hamburg-Nord ist von seiner Fläche der zweitkleinste Bezirk der Hansestadt und kann aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen nur noch wenige verfügbare Flächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung. Angesichts dessen nehmen punktuelle Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden.</p> <p>Das Bezirksamt hat mit externer Unterstützung ein Leitbild für die Magistrale Nord erarbeitet, das zur Steuerung einer nachhaltigen Weiterentwicklung dieses Stadtraumes abschnittsbezogen grundsätzliche Entwicklungsziele, Handlungsspielregeln und ihre Verknüpfungspunkte festlegt. Hierzu gehören Maßnahmen wie die Modernisierung des Gebäudebestands, die Diversifizierung der Nutzungsstrukturen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung der Angebote des Umweltverbunds und auch die Erhöhung der Baudichten und Schaffung zusätzlichen Wohnraums als zentrale Instrumente und Handlungsbereiche, die die Lebensqualität an der Magistrale erhöhen können.</p> <p>In einem städtebaulichen Entwurfsgutachten wurde der dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Gebäudeentwurf im Vorwege einstimmig ausgewählt, weil er mit seiner Positionierung und Geschossigkeit die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder herstellen kann, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>2.2 Die Höhe des neuen Gebäudes und die Nähe zum Bestands-Wohngewerbe Hartwicusstraße 11 zieht eine massive Verschattung nach sich, die unter die vorgegebenen DIN-Werte für Mieter fallen. Dies hat Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bewohner der Hartwicusstraße 11 und ist somit nicht zulässig. Das anschließend erfolgte Gutachten auf Basis von Sonnenstunden ist hinsichtlich der Verschattung nicht aussagekräftig. Durch den Bau eines 6-stöckigen Gebäudes mit dem gegebenen Abstand zum Gebäude der Hartwicusstraße 11 verschatten sich die dahinterliegenden Wohnungen auch ohne Einfluß der Sonne. Ferner kann und würde keiner der Bewohner der</p>	<p>der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituiert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde dem übergeordneten stadträumlichen Bezug und der Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke Rechnung getragen. Der Entwurf passt sich entsprechend besonders gut, in die bestehenden stadträumlichen Strukturen ein. Ergänzende Erläuterungen dazu sind unter 2.7 zu finden.</p> <p>Die zugehörige Verschattungsuntersuchung und die Tageslichtuntersuchung haben ergeben, dass es in wenigen benachbarten Wohneinheiten zu gewissen Einschränkungen der Besonnung kommen wird. Da jedoch die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nachgewiesen werden und letztlich mehr als die erforderlichen 0,4 H freigehalten werden, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Entsprechend ist es nicht anzunehmen, dass die Realisierung des Planvorhabens unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität der Wohnungen in der Nachbarschaft haben wird, die einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p> <p>Zu 2.2 Die Ergebnisse der Verschattungsstudie sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt. Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der technischen Norm der DIN 17037 entsprechen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Hartwicusstraße 11 noch seinen Balkon nutzen können und wollen, was zu einer zusätzlichen Verschlechterung der Wohnqualität führt.</p>	<p>Dieser Umstand steht dem Vorhaben jedoch nicht entgegen, weil es keine verbindlichen gesetzlichen Regelungen oder Vorschriften zu einer Mindestbesonnung oder Vermeidung der Verschattung von Gebäuden gibt und die Technische Norm der <i>DIN 17037 – Tageslicht in Gebäuden</i> nur empfehlenden Charakter besitzt. Zutreffend ist, dass 2022/23 die Verschattungsuntersuchung weiter detailliert und dabei festgestellt wurde, dass in dem benachbarten Bestandsgebäude voraussichtlich 5 einseitig orientierte Wohneinheiten nicht die angestrebten Zielwerte einer Besonnung im Sinne der DIN 17037 erreichen. Es wurden daraufhin 6 Varianten zur Optimierung der Kubatur des Neubaugebäudes untersucht, die die Möglichkeiten einer Reduzierung der Gebäudehöhe/Geschossigkeit und eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Neubau und Bestandsgebäude sowie Kombinationen aus diesen Ansätzen untersucht haben. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erst bei einer Reduzierung des geplanten Baukörpers um rund 18m – dies entspricht etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche – eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 für alle Wohneinheiten erreicht werden könnte. Diese Veränderung hätte eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H bedeutet und zu einer erheblichen Verringerung der Baumassen geführt. Die ermittelte Abstandsfläche hätte mehr als dem dreifachen der gemäß Hamburgischer Bauordnung nachzuweisender Abstandsfläche von 0,4 H entsprochen. Hieraus resultierend hätten zentrale Planungsziele der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung an diesem zentralen Standort wie auch die Ziele der gesamt-städtischen Stadtentwicklung wie sie das Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ und auch die „Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“ vorsieht, nicht umgesetzt werden können.</p> <p>Ein entsprechend reduzierter Baukörper hätte eine vollständig andere räumliche Wirkung entfaltet, die nicht die angestrebte räumliche Fassung dieses markanten Kreuzungspunkts an der Magistrale erreicht hätte. Entsprechende Planungskonzepte wurden bereits in dem städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachten verworfen. Nur mit dem vorgesehenen Baukörper kann die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder hergestellt werden, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituieren und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde dem übergeordneten stadträumlichen Bezug und der Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke Rechnung getragen.</p> <p>Das plangebende Bezirksamt Hamburg-Nord hat daraufhin in Abstimmung mit der Fachbehörde beschlossen, die zukünftig entstehende Besonnungssituation ergänzend in einer Tageslichtuntersuchung zu überprüfen und auch in diesem Kontext noch einmal untersuchen zu lassen, ob sich durch eine Kubaturanpassung die entstehende Situation verbessern lassen könnte. Diese Untersuchung hat ähnliche Ergebnisse hervorgebracht und bestätigt, dass nur bei einem sehr weiten Abrücken des Baukörpers und entsprechender Reduzierung der Baumasse des Vorhabens, die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung vollumfänglich erreicht werden könnten.</p> <p>Mit diesen gutachterlichen Erkenntnissen hat das Bezirksamt eine erneute Bewertung der öffentlichen und privaten Belange innerhalb des Planverfahrens vorgenommen. Weil der private Grundeigentümer des Neubauvorhabens durch Abrücken seines Baukörpers von der Grundstücksgrenze dafür gesorgt hat, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen im Sinne der Hamburgische Bauordnung (HBauO) kommt und es keine gesetzlichen Vorgaben über den Umfang einer direkten Besonnung gibt, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Das Bezirksamt hat deshalb in Ausübung seiner Planungshoheit entschieden, die benannten öffentlichen Belange der Schaffung zusätzlichen Wohnraums durch Innenentwicklung an der Magistrale in der Abwägung höher zu gewichten als die individuellen Interessen auf eine Erreichung der Zielwerte der Besonnung im Sinne der nichtbindenden technischen Norm der DIN 17037 der betroffenen einzelnen Nachbarn in fünf Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b.</p> <p>Im Ergebnis führt die Umsetzung des Vorhabens zu einer zusätzlichen Verschattung der Bestandsbebauung. Es wurde ermittelt, dass einzelne Wohnungen zukünftig die Besonnungszielwerte der DIN 17037 voraussichtlich nicht mehr erreichen. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Plangebiets und im Sinne der wohnungspolitischen Ziele der Freien und Hansestadt Hamburg müssen diese Einschränkungen jedoch in Kauf genommen werden. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Die Verschattung erreicht nicht ein Maß, das eine unzumutbare Beeinträchtigung für die betroffenen Wohnungen ergeben würde. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt.</p> <p>Diese Entscheidung erzeugt keine unzumutbare städtebauliche Situation, weil sowohl der Bundesgesetzgeber als auch die Gemeinde selbst keine abschließenden und verbindlichen Anforderungen an die Besonnung von Wohneinheiten formuliert hat. Die plangebende Gemeinde hat sich sehr sorgfältig mit den benannten zwei Fachgutachten und diversen Studien zur Kubaturoptimierung beschäftigt und eine sehr sorgfältige Abwägung vorgenommen, in der sie auch auf die geltende Rechtsauffassung zurückgegriffen hat. Nach Rechtsprechung der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom 31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Verringerung der Besonnung ausgeschlossen werden. Dies ist vorliegend der Fall: Die Abstandsflächen der geplanten Bebauung werden vollständig auf eigenem Grund nachgewiesen und darüber hinaus werden auch die derzeit noch nicht gesicherten Abstandsflächen der benachbarten Bestandsbebauung auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Der Mindestabstand zwischen der bestehenden Bebauung und der geplanten Neubebauung beträgt zwischen 14,3 m und 16,5 m. Die Frage der Zumutbarkeit der entstehenden Mehrverschattung wurde zudem unter Berücksichtigung des bauleitplanerischen Gebots der Rücksichtnahme bewertet. Das Gebot der Rücksichtnahme bedeutet in innerstädtischen Lagen gemäß der geltenden Rechtsprechung jedoch nicht, dass alle Fenster eines Hauses bzw. das ganze Jahr über optimal durch Sonnenstrahlen belichtet werden (OVG Münster, Urteil vom 30. Mai 2017 - 2 A 130/16 - juris Rn. 56f). In diesem Urteil wird festgestellt, dass die seinerzeit angewendeten Zielwerte der technischen Norm DIN 5034 zur Besonnung von Aufenthaltsräumen an bestimmten Stichtagen nicht als verbindliche Grenzwerte für die Einhaltung des Rücksichtnahmegebots anzusehen sind, weil es dafür an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehlt.</p> <p>Die erstellten Gutachten bewerten die Besonnungsverhältnisse der Bestandsgebäude angesichts der Lage in einem verdichteten Stadtraum und der vorliegenden städtebaulichen und stadträumlichen Situation gesamttheilich als ausreichend. Dieser Sachverhalt ist ebenso auf die Werte der zwischenzeitlich eingeführten DIN 17037 zu übertragen, die die Aussagen zur Verschattung aus der DIN 5034 fortgeschrieben und weiter qualifiziert hat. In der Rechtsprechung</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>bestehen weitere Urteile, die die Frage der Zumutbarkeit einer zusätzlichen Verschattung, unabhängig von bestehenden technischen Richtlinien wie der DIN 17037, nach den Umständen des Einzelfalls im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrachtung für erforderlich halten. So hat beispielsweise der Bayrische Verwaltungsgerichtshof (Bay. VGH - 1 N 13.2501 vom 18.07.2014) entschieden, dass in Ermangelung verbindlicher normativer Vorgaben zur Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung die von § 2 Abs. 3 Baugesetzbuch geforderte Ermittlungstiefe nach den Maßstäben praktischer Vernunft unter Beachtung sämtlicher Umstände des Einzelfalls auszurichten ist. Von der Gemeinde muss daher zur Abschätzung der Zumutbarkeit einer planbedingten Verschattung eine in der konkreten Situation angemessene und aussagekräftige Ermittlung der maßgeblichen Umstände und deren Bewertung verlangt werden. Entscheidend ist dabei, dass die abwägende Gemeinde diejenigen Kriterien erkennt und ihrer Abwägung zugrunde gelegt hat, die dem allgemeinen Kenntnisstand und allgemein anerkannten Prüfungsmethoden entsprechen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen und die angewendete Prüfmethode entspricht den Empfehlungen der technischen Norm der DIN 17037 und den Inhalten der „Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.</p> <p>Die vorliegenden Gutachten belegen, dass mit Umsetzung der Planung 36 benachbarte Wohnungen im Vergleich zur bisherigen Situation eine gewisse Verschattung erfahren (Betroffenheit). Es wurde jedoch ermittelt, dass nur fünf Wohnungen unmittelbar betroffen sind, weil sie die angestrebten Zielwerte der DIN 17037 für die direkte Besonnung nicht erreichen. Es wurde jedoch festgestellt, dass die Belichtung in allen betroffenen Wohnungen weiterhin den Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) im Sinne der DIN 17037 erreichen wird. Zutreffend ist, dass drei der fünf Wohneinheiten, die die Zielwerte der DIN 17037 für die Besonnung nicht erreichen, auch die angestrebte Kombination aus Ziel-Tageslichtquotienten (DT) und Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM) nicht erreichen. Es erreichen aber alle Wohneinheiten den Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM). In der DIN 17037 ist auf S.23 erläuternd ausgeführt, dass der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) als Schutz gegen unzureichend mit Tageslicht versorgte Raumbereiche gelten kann. Dieser Zielwert wird in allen untersuchten Wohneinheiten erreicht. Entsprechend kann somit eine Unzumutbarkeit oder gar eine Gesundheitsgefährdung durch unzureichende Belichtung ausgeschlossen werden.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>2.3 Als vor Jahren das Gebäude in der Hartwicusstrasse 11 aufgestockt werden sollte, wurde nur ein fünftes Geschoss als Staffelgeschoß genehmigt. Warum hier 6 Vollgeschosse akzeptiert werden, ist für mich unverständlich. Die Vorschriften sollten nachvollziehbar sein, für alle gelten und ohne Willkür sein.</p>	<p>Dennoch wurden Bebauungsalternativen umfangreich geprüft mit dem Ziel, die Besonnungssituation und damit auch die Tageslichtversorgung signifikant zu verbessern. Diese Studien haben ergeben, dass erst bei einer Vergrößerung des Abstands zwischen Vorhaben und Bestandsbebauung um 15m in allen untersuchten Wohneinheiten sowohl der Ziel-Tageslichtquotient (DT) als auch der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) erreicht werden kann. Eine entsprechende Vergrößerung der Abstände hätte eine vollständige Veränderung des Vorhabens mit erheblichen Nachteilen nach sich gezogen. Die bisher geplante innere Ringerschließung mit wenigen Treppenhäusern hätte voraussichtlich nicht mehr umgesetzt werden können. Ebenso wäre es dann nicht mehr möglich gewesen, die erforderliche lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu einem abgeschirmten Innenhof umzusetzen. Damit hätten auf diesem sehr schwierigen, annähernd dreieckigen Grundstückszuschnitt die Planungsziele nicht mehr erreicht und nur eine wesentlich geringere Baumasse mit einer entsprechend niedrigeren Anzahl an Wohneinheiten umgesetzt werden können. Weil eine Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg erforderlich ist, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und die Auswirkungen nicht so erheblich sind, das die bauliche Nachverdichtung in der geplanten Form unzumutbar wäre, hat der Plangeber entschieden, dass Vorhaben in der beabsichtigten Form umzusetzen. Gesunde Wohnverhältnisse sind wie zuvor dargelegt, weiterhin sichergestellt.</p> <p>Zu 2.3 Die seinerzeit erfolgte Aufstockung des benachbarten Gebäudes erfolgte ohne Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens. Ebenso ist in diesem Kontext die Verordnung über die Erhaltung baulicher Anlagen in Uhlenhorst / Hohenfelde aus dem Jahr 2016 zu beachten, die einen Erhalt der bestehenden städtebaulichen Eigenart des Quartiers im Sinne von § 172 Baugesetzbuch vorsieht zu beachten. Unter Berücksichtigung dieser Verordnung war im Bestandszusammenhang nur eine moderate Höhenentwicklung möglich.</p> <p>Im vorliegenden Fall liegen dem Planverfahren entsprechende Willensbekundungen der kommunalpolitischen Gremien und auch des Bezirksamtsleiters zu Grunde, neues Planrecht für diese Flächen aufzustellen und damit auch eine neue Genehmigungsgrundlage für nachfolgende Bauanträge zu schaffen. Dieses vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren wurde auf Antrag des Vorhabenträgers eingeleitet, der sich vertraglich verpflichtet hat, sämtliche Kosten für die Durchführung des Planverfahrens und die Anfertigung der erforderlichen Fachgutachten zu übernehmen. Aus diesen Fachgutachten haben sich fachliche Auflagen beispielsweise im Bereich des Lärmschutzes ergeben, die in dem</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>2.4 Die geplanten 1-Zimmer-Apartments gehen aus meiner Sicht am Bedarf der Wohnungssuchenden in Hamburg vorbei. Hier werden Wohnungen für die Zielgruppe 1-Personenhaushalte (Geschäftsreisende, Pendler etc.) geschaffen. Diese Kurzzeitmieter haben wenig Interesse an der Entwicklung und dem Miteinander im Stadtteil. Dies fördert ebenfalls nicht die Wohnqualität. Von der Politik wird immer gesagt, dass dringender Wohnraum für Familien geschaffen werden muss. Warum wird dies hier nicht umgesetzt?</p>	<p>durchgeführten Baugenehmigungsverfahren mit erteilten Befreiungen für die benachbarte Aufstockung nicht zur Anwendung kamen. Insofern wurde bei der Aufstockung des Nachbargebäudes ein einfacheres Genehmigungsverfahren gewählt, welches geringere Entscheidungs- und Ermessensspielräume eröffnet hat. Zudem liegt dem Bebauungsplanverfahren ein vorgelagertes Gutachterverfahren zugrunde, indem der Städtebau des neuen Gebäudes umfangreich aus dem Stadtraum abgeleitet und diskutiert wurde.</p> <p>Grundlage der damals erteilten Genehmigung für das Nachbargebäude war hingegen eine Befreiung von den Festsetzungen des bestehenden Planrechts (Durchführungsplans D22 aus dem Jahre 1952), der eine viergeschossige Bebauung festsetzt.</p> <p>Entsprechend findet keine Ungleichbehandlung statt, sondern wurden unterschiedliche Genehmigungsinstrumente angewendet, die jeweils unterschiedliche Entwicklungsspielräume eröffnen. Dabei wurden die bestehenden gesetzlichen Grundlagen angewendet und die erforderlichen politischen Beschlüsse eingeholt. Eine Willkür ist nicht erkennbar.</p> <p>Zu 2.4 Wie unter Punkt 2.1 ausgeführt wurde, stellt die Innenentwicklung in Hamburg aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeiten eine große Herausforderung dar. Deshalb ist Hamburg bemüht, verschiedene konzeptionelle Ansätze zu verfolgen und für die jeweiligen Standorte spezifische Wohnungskonzepte umzusetzen. Der Bebauungsplan Uhlenhorst 4 soll an diesem sehr zentralen Standort die Errichtung von 163 Wohneinheiten ermöglichen, von denen 49 Einheiten - dies entspricht 30 % - als geförderte Wohneinheiten für Studierende und Auszubildende gemäß der Förderregularien der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (IFB) errichtet werden. Die weiteren Einheiten sollen als citynahe kompakte Wohnungen, überwiegend in Form von 1-Zimmer-Apartments, genutzt werden.</p> <p>Wichtige Einflussgröße bei der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum gemäß § 1 Abs. 5 und Abs. 6 Nr. 2 Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) ist in diesem Zusammenhang der demografische Wandel. Dieser impliziert den Trend zu kleineren Wohneinheiten. Laut statistischem Bundesamt sollen 1- und 2-Personenhaushalte in Deutschland bis 2035 80% der Haushalte stellen. Die dadurch (perspektivisch) ausgelöste Nachfrage an kleinen Wohnungen kann im Bestand derzeit nicht gedeckt werden. Aktuell sind so genannte Remanenzeffekte zu verzeichnen. Damit bezeichnet man den langfristigen Verbleib in</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>2.5 Auch die Begründung, dass das Bauvorhaben die Infrastruktur mit Geschäften stärken soll, halte ich für nicht nachvollziehbar. Im Mundsburger Damm gibt es bereits eine gute Versorgung mit Geschäften des täglichen Bedarfs. Mir ist kein Geschäft/Gewerbe bekannt, das nicht im Umkreis vorhanden ist.</p>	<p>angestammten Wohnimmobilien mit hoher Wohnfläche, obwohl sich die Lebens- und Familiensituation z.B. durch Auszug der Kinder zwischenzeitlich verändert haben. Diese bestehende Art der Fehlbelegung wird durch einen Mangel an geeigneten kleineren Wohneinheiten vielfach verstärkt. Die Planung kompakter und damit auch kostengünstigerer Wohneinheiten kann diesem Effekt entgegenwirken und einen Beitrag zur Suffizienz leisten. Das wohnungspolitische Prinzip der Suffizienz stellt eine Reaktion auf die begrenzten Ressourcen dar und versucht durch zielgerichtete Kompaktheit und Begrenzung des Flächenverbrauchs eine angemessenere Verteilung des Stadtraums zu erreichen. Das Planungskonzept leistet entsprechend nicht nur einen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs, sondern gewährleistet durch die Innenentwicklung einer zuvor untergenutzten Fläche die Auslastung und Kosteneffizienz öffentlicher Infrastrukturen.</p> <p>Darüber hinaus ist der Standort aufgrund seiner Lage an einer vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße (Magistrale), dem dreieckigen Grundstückszuschnitt, der wenige lärmabgewandte Außenräume beispielweise für Kinderspielflächen ermöglicht und der bestehenden Emissionsbelastungen nicht für klassische Familienwohnungen geeignet. Größere Mehrzimmer-Wohneinheiten würden in der Geometrie des Grundstücks einen größeren Raumanteil an den lärmzugewandten Seiten bedeuten. Die Entwicklung kompakter Apartments ermöglicht eine Optimierung der Wohnungsanzahl unter Berücksichtigung der Anforderungen einer lärmabgewandten Orientierung und basiert auf einem besonderen Erschließungskonzept mit einer inneren Flurerschließung und zwei baulichen Rettungswegen, so dass auf eine Versiegelung von Flächen im Außenraum zur Herstellung von Feuerwehraufstellflächen verzichtet werden kann. Dies wäre bei einer üblichen Organisation in Form von 2-Spanner-/ oder 3-Spanner Wohneinheiten nicht möglich und würde Erschließungsanforderungen des Brandschutzes nach sich ziehen, die aufgrund der bestehenden Zufahrtssituation und dem angestrebten Erhalt des Straßenbaumbestands nicht zufriedenstellend umsetzbar wären.</p> <p>Zu 2.5 Das Bezirksamt Hamburg-Nord ist seit vielen Jahren bemüht, eine positive Entwicklung der Magistrale Mundsburger Damm herbeizuführen und den öffentlichen Raum wieder aufzuwerten und zu beleben. Dies erfordert eine zukunftsgerichtete Mischnutzung. Aufgrund der hohen bestehenden Fußgängerfrequenz und der bestehenden Emissionskonflikte erscheinen die erdgeschossigen Lagen an der Magistrale für das Wohnen nicht geeignet, sondern bieten Potential für die Errichtung von modernen Gewerbeflächen. Es ist erkennbar,</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>dass es innerhalb des Gebäudebestands entlang der Magistrale vielfach an attraktiven und gut nutzbaren Gewerbeflächen mangelt. Im Zuge der Erstellung des Gutachtens zur Entwicklung der Magistrale im Jahr 2018 wurde für diesen Abschnitt das Entwicklungsziel einer Magistrale als Flaniermeile formuliert, dass die Attraktivität der Magistrale insgesamt erhöhen soll. Entsprechend ist es folgerichtig, an diesem Standort ein gemischtes Konzept zu realisieren. Aufgrund der hohen Zentralität sind auch keine relevanten Kaufkraftabflüsse zu erwarten. Weiterhin ist zu beachten, dass sich mit der perspektivischen ÖPNV Anbindung an die Schnellbahnlinie U5 die Lagequalität des Standorts noch weiter verbessern wird. Insofern scheint es zielführend, durch die geplante Mischnutzung die Potenziale der Magistrale zu nutzen.</p> <p>Die vorgesehenen erdgeschossigen Gewerbe- und Gastronomienutzungen werden einen Beitrag zur Aufwertung der Magistrale leisten, wie sie das Bezirksamt auf Grundlage des beschlossenen Planungskonzepts zur Aufwertung der Magistrale anstrebt. Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich der Magistrale Nord, für das Bezirksamt 2018 eine Grundlagenstudie und Handlungsempfehlungen für eine Aufwertung hat erarbeiten und von den politischen Gremien beschließen lassen. Für diesen Bereich wurde das Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßennebenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>2.6 Darüber hinaus ist zu befürchten, dass sich die Parkplatzsituation in der Nachbarschaft durch das Bauvorhaben stark verschlechtert. Viele Neu-Mieter werden auf die Nutzung einer Tiefgarage verzichten müssen. Die Anwohner der Nachbarschaft leiden jetzt schon unter Parkplatzmangel. Zukünftig wird die Situation noch angespannter sein. Die geplante Tiefgarage bietet neben den Fahrradstellplätzen nur 16 Stellplätze für die ca. 160 Neu-Mieter. Die steigende Zahl der Autofahrer in Hamburg zeigt jedoch, dass auch Auto-Abstellplätze ausreichend berücksichtigt werden müssen. Das Verkehrsaufkommen wird durch die 160 Neu-Mieter massiv steigen und ebenfalls die Wohnqualität beeinträchtigen, vor allem für Familien mit Kindern, die noch hier wohnen.</p>	<p>Zu 2.6 Bei dem geplanten Vorhaben werden verschiedene Aspekte der Verkehrswende berücksichtigt und entsprechend ist nicht mit der hier befürchteten Verkehrserzeugung zu rechnen. Die Belange der Erschließung, Logistik und des ruhenden Verkehrs wurden mit den zuständigen Dienststellen im Rahmen des Verfahrens abgestimmt. Eine wesentliche Verschlechterung und unzumutbare Belastungen sind nicht zu erwarten.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022 formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5, die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird, die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherrinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>2.7 Eine den umliegenden Gebäuden angepasste Bauform des neuen Gebäudes in Größe und Höhe sowie die Berücksichtigung einer heterogenen Bewohnerstruktur, also auch von Familien, halte ich für zwingend erforderlich. Neubauten sollten sich in Ihrer Form und Nutzung in das gegebene Stadtbild einfügen und eine sinnvolle Ergänzung im Stadtgebiet sein. Wenn man zum Beispiel über ein "V" als Bauform nachdenken und die Höhe des Gebäudes, dem der umliegenden Gebäude anpasst, würde das Stadtbild und die</p>	<p>vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. vier Stellplätze für Lastenfahrräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Es ist vorstellbar, dass mit der Umsetzung des Vorhabens eine gewisse Erhöhung des Parkdrucks innerhalb des Quartiers verbunden sein wird. Dieser Umstand wurde in der Abwägung der Belange ebenso berücksichtigt, stellt aber einen üblichen Nebeneffekt im Zuge von Nachverdichtungsmaßnahmen dar, der als hinnehmbar bewertet wird, um die Planungsziele des Bezirkes – insbesondere die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum - umzusetzen. In der Planung wurde auf diesen Sachverhalt reagiert und ein Fokus auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der alternativen Mobilität gelegt.</p> <p>Neben dem Durchführungsvertrag werden in einem weiteren öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der FHH gemäß §13 Absatz 5 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) zudem Umbaumaßnahmen vereinbart, die der Vorhabenträger zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den öffentlichen Verkehrsflächen umsetzen und finanzieren muss.</p> <p>In der Gesamtbetrachtung wurden im Kontext des Planverfahrens also umfangreiche Maßnahmen vereinbart und zukünftig umgesetzt, die zur Stärkung des Umweltverbunds alternative Verkehrsangebote jenseits des MIV vorsehen, so dass die befürchteten negativen Auswirkungen nicht zu erwarten sind bzw. in Teilen kompensiert werden können.</p> <p>Zu 2.7 Unter den Punkten 2.1 und 2.4 wurde bereits ergänzend detailliert auf die Herleitung des Städtebaus sowie auch auf den Wohnungsmix eingegangen. Ergänzende Erläuterungen zu der Prüfung von Varianten sind unter 2.2 zu finden.</p> <p>Die Einschätzung, dass es dem geplanten Vorhaben an einer den umliegenden Gebäuden angepassten Bebauung mangelt, wird nicht geteilt. Das Planungskonzept basiert auf einer sehr umfangreichen planerischen Auseinandersetzung mit der örtlichen Situation und den bestehenden Rahmenbedingungen. Es wurden im Rahmen des Planverfahrens mehrfach alternative</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Wohnqualität für Alt- und Neumieter sichergestellt werden. Warum dies nicht in Betracht gezogen wird, verstehe ich nicht.</p> <p>2.8 Ich verstehe auch nicht, warum neue Bauvorhaben mit so wenig Nachhaltigkeit und am Bedarf vorbei geplant werden. Nur die Interessen einzelner Politiker und</p>	<p>Planungskonzepte untersucht, um die angestrebten Planungsziele an der Magistrale zu erreichen:</p> <p>Als Ausgangspunkt für das Verfahren haben die seinerzeitigen Eigentümer der Liegenschaft dem Bezirksamt Hamburg-Nord und in der Folge auch dem Hamburger Oberbaudirektor im Jahr 2018 erste Planungsüberlegungen für das Gelände vorgelegt und dabei unterschiedliche Typologien untersucht, mit denen die zuständigen Behörden aber nicht überzeugt werden konnten. In Abstimmung mit den bezirklichen Dienststellen, den Behörden und dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord wurde deshalb im Winter 2019/2020 ein städtebaulich-hochbauliches Entwurfsgutachten mit sieben eingeladenen Planungsbüros durchgeführt. Die Büros haben ihre Entwurfsüberlegungen im Dezember 2019 einem interdisziplinär besetzten Auswahlgremium unter Beteiligung des Hamburger Oberbaudirektors, des bezirklichen Baudezernenten, vier unabhängigen Architektinnen und Vertreterinnen der Kommunalpolitik vorgestellt und zu den Beiträgen schriftliche und mündliche Überarbeitungsanforderungen erhalten. Im Februar 2020 wurden die Beiträge in einer ganztägigen Jurysitzung analysiert und bewertet und einstimmig das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept als beste Arbeit ausgewählt und der Bauherrin zur Realisierung empfohlen. In seiner Beurteilung hat die Jury die Arbeit dabei mit der folgenden Einschätzung kommentiert: <i>„Die vorgeschlagene Bebauungsstruktur fügt sich mit einer großen Selbstverständlichkeit in das städtebauliche Umfeld ein und wirkt in ihrer Dimensionierung wohltuend. Die Abstände zu allen Seiten sind gut proportioniert und der präzise gesetzte Körper erzeugt zu allen Seiten klare Kanten. Besonders gelobt wird die Idee, durch Gastronomie und Gewerbenutzungen nicht nur den Vorplatz sondern auch den Uferstreifen am Kanal angemessen zu beleben. Diese Idee kann einen wichtigen Impuls für das gesamte Quartier liefern. Das Erdgeschoss bietet zudem eine strukturierte und klare Gliederung, die für diese Art Gebäude eine nachhaltige Nutzung erwarten lässt. [...] Die Verfasser haben mit diesem Entwurf eine hervorragende Lösung entwickelt, die alle Aspekte der Aufgabenstellung in einem schlüssigen Konzept mit attraktiver Gestaltung zusammenführt.“</i></p> <p>Entsprechend ist es nicht zutreffend, dass Alternativen nicht in Betracht gezogen wurden.</p> <p>Zu 2.8 Die Einschätzung, dass bei dem Vorhaben mit wenig Nachhaltigkeit und am Bedarf vorbei geplant werde, ist nicht zutreffend. Die Planungsziele des</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Bauunternehmer zu berücksichtigen, halte ich für zu kurzfristig gedacht. Es sollte doch um eine sinnvolle und dem Bedarf angemessene Stadtplanung gehen, die im Sinne der Alt- und Neubewohner sowie aller Hamburger ist.</p> <p>Ich bitte Sie daher, das Bauvorhaben „Uhlenhorst 4“ in dieser Form abzulehnen und so umzugestalten, dass die Bestands-Bewohner weiterhin ihre Wohn- und Lebensqualität behalten, der neu entstehende Wohnraum dem Bedarf in Hamburg entspricht und einer sinnvollen Stadtentwicklung dienlich ist.</p>	<p>Bezirksamtes sowie auch die Rolle des Vorhabens u.a. im Hinblick auf suffizientes und flächensparendes Bauen wurden bereits zuvor hinreichend dargelegt.</p> <p>Dem Vorhaben liegt darüber hinaus ein umfangreiches Nachhaltigkeitskonzept zu Grunde, dass neben einer ressourcenschonenden Energieversorgung durch Wärmepumpen und der Errichtung eines Gebäudes mit einer hochgedämmten Gebäudehülle eine Zwischenspeicherung des anfallenden Regenwassers auf den Dachflächen vorsieht, die mit einem im Durchschnitt 35cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau extensiv begrünt werden. Zudem wird die heute weitgehende Versiegelung des gepflasterten Tankstellengrundstücks aufgegeben und werden auch die Außenanlagen zu den benachbarten Bestandsgebäuden landschaftsarchitektonisch aufgewertet. Damit ist eine langfristige dauerhafte Attraktivität und hohe Qualität zu erwarten, deren Umsetzung über entsprechende Vereinbarungen und Verpflichtungen in dem Durchführungsvertrag gesichert werden.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>ID: Eingereicht am: 30.11.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In dem Planungskonzept werden die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen eingehalten und auch die Abstandsflächen des angrenzenden Bestandsgebäudes auf dem eigenen Grundstück abgebildet. Die Umsetzung des Vorhabens an Stelle einer nahezu vollversiegelten Tankstelle ermöglicht eine erhebliche Aufwertung dieses städtischen Raumes. Im Zuge eines konkurrierenden Verfahrens wurde ein Planungskonzept ausgewählt, das sich in besonderer Weise in die Struktur des Areals einfügen kann und die historische Quartiersgestalt an der Mundsbürger Brücke wieder aufgreift. Das neue gemischt genutzte Gebäude wird kompakte Wohneinheiten mit einer sehr guten ÖPNV Anbindung anbieten und sorgt im Sinne einer Stadtreparatur für eine Aufwertung und Wiederbelebung dieses heute verkehrlich genutzten wichtigen Bereichs an der Magistrale. Mit der präzisen Einpassung eines hochwertig gestalteten Solitärs mit erdgeschossiger Außengastronomie und einer hochwertigen Dachbegrünung und landschaftlich gestalteten Außenanlagen kann die heute bestehende, wenig attraktive Gemengelage aus Wohnbebauung und Tankstellennutzung zu</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>3.1 Mit großer Verwunderung habe ich den o.g. Bebauungsplan nebst Beschattungsgutachten zur Kenntnis genommen. Ich bin schockiert, dass dieser in dieser Form zur Abstimmung kommen soll. Natürlich ist mir bewusst, dass Hamburg Wohnraum schaffen und dafür Flächen verdichten möchte. Aber Entscheidungen dürfen nicht nur die wirtschaftlichen Interessen der Projektentwickler berücksichtigen, wenn dadurch grobe Nachteile für sämtliche Anwohner in den Nachbargebäuden entstehen.</p>	<p>einem lebendigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Durch die umlaufende Erschließung kann zudem auf eine Versiegelung der Außenanlagen für Feuerwehraufstellflächen verzichtet und der vorhandene Baumbestand erhalten werden. Dem ausgewählten Planungskonzept gelingt es dabei, durch eine ausmittig angeordnete Ringerschließung hochwertige Fassaden und eine lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu kombinieren und damit einen beispielhaften Beitrag für urbanes Wohnen in zentralen verkehrsbelasteten Lagen zu schaffen. Innerhalb des Gebäudes ermöglicht die Erschließung eine effiziente Organisation und die kleinteilige Mischung unterschiedlicher Einheiten wie auch freifinanzierter und geförderter Wohneinheiten. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen sowie die Planungsziele des Bezirkes zu erreichen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt. Die vorgebrachten Belange werden nachfolgend ausführlich beantwortet:</p> <p>Zu 3.1. Aufgrund der anhaltend großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates stellt die Schaffung zusätzlichen Wohnraumes eine komplexe Planungsaufgabe der Selbstverwaltung dar. Da sowohl die Bevölkerungsentwicklung weiterhin positiv ist als auch die Wohnfläche pro Kopf seit vielen Jahren zunimmt, muss Hamburg kontinuierlich Planungsprogramme erarbeiten, die zusätzliche Flächen für den Wohnungsbau bereitstellen. Hamburg hat deshalb bereits 2011 eine Wohnungsbauoffensive angestoßen und mit dem Vertrag für Hamburg (der zwischenzeitlich zwei Mal fortgeschrieben wurde) konkrete Zielzahlen für den Wohnungsbau in den Bezirken festgelegt. Die Innenentwicklung stellt für die Hamburger Stadtentwicklung in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauf Flächen dar. Mit dem städtebauliches Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ hat Hamburg 2019 ein umfangreiches Papier vorgelegt, um innerhalb von Planungsprozessen eine angemessene Auseinandersetzung mit Fragen der Dichte und der Lebensqualität führen zu können.</p> <p>Der Bezirk Hamburg-Nord ist von seiner Fläche der zweitkleinste Bezirk der Hansestadt und kann aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen nur noch wenige verfügbare Flächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung. Angesichts dessen nehmen punktuelle Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden.</p> <p>Weil die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) eine Gemeinde ist, in der die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist (vgl. Kappungsgrenzenverordnung, HmbGVBl. 2018, S. 215 und in diesem Zusammenhang auch Verordnung über die Bestimmung der Freien und Hansestadt Hamburg als Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a des Baugesetzbuchs vom 13. Juli 2021 (HmbGVBl. 2021, 530)); erhält die zusätzliche Schaffung und Bereitstellung von Wohneinheiten eine besondere Bedeutung. Die Mietpreisbegrenzungsverordnung vom 23.06.2020 (HmbGVBl. S. 341) stellt zudem befristet bis 2025 fest, dass die Freie und Hansestadt Hamburg als ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 556d Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert am 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) zu definieren ist. Zusätzlich sieht das „Bündnis für das Wohnen“ zwischen der FHH und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs vor, gemeinschaftlich erhebliche Anstrengungen für die Wohnraumversorgung zu tätigen und mindestens 30 % dieser neuen Wohnungen als geförderte Wohnungen zu errichten.</p> <p>Mit der Umnutzung des bestehenden, bereits weitgehend versiegelten und bisher nur extensiv genutzten Tankstellengrundstücks mit eingeschossiger Teilbebauung am Mundsburger Damm 24 in sehr gut erschlossener, innenstadtnaher Lage mit sehr guter Straßenverkehrs-, ÖPNV- und Fahrradbindung wird diesen Vorgaben und Herausforderungen in besonderer Weise und damit auch dem in § 1a Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch beschriebenen Leitgedanken „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ entsprochen. Durch die Entwicklung des Grundstücks kann eine nachteilige Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen für den Wohnungsbau vermieden werden.</p> <p>Das Planverfahren Uhlenhorst 4 entspricht den übergeordneten gesamtstädtischen Planungszielen der Freien und Hansestadt Hamburg wie auch den abgestimmten bezirklichen Planungszielen. Der Bezirk Hamburg-Nord hat als einer der ersten Bezirke die Chance erkannt, neben den seit vielen Jahren vollzogenen Konversionsprojekten auf großflächigen Bestandsarealen (z. B. ehem.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Krankenhausareale Finkenau, Eilbek) oder der Umnutzung von Gewerbeimmobilien durch Aktivierung von Siedlungsflächen entlang der Magistralen auf den weiterhin bestehenden hohen Siedlungsdruck im Stadtgebiet zu reagieren. In den Jahren 2017/2018 wurde die so genannte „Magistrale-Nord“, die sich vom Mundsburger Damm über die Hamburger Straße bis nach Bramfeld erstreckt, von einem interdisziplinären Team aus Stadtplanern, Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern unter dem Titel „<i>Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße</i>“ untersucht und konkrete Entwicklungsvorschläge für diesen Stadtraum erarbeitet. Dabei wurden zukunftsweisende Ideen gesucht, wie die Transformation der heutigen Hauptverkehrsstraße in einen lebendigen, öffentlichen und für alle Gruppen nutzbaren Stadtraum erfolgen kann. Betrachtet wurden die Hauptverkehrsstraße, das angrenzende städtebauliche Umfeld sowie eventuelle Potenzialflächen für eine Nachverdichtung. Das Gutachten und seine Kernaussagen wurden in mehreren Beteiligungsrunden öffentlich erörtert und diskutiert und von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung beschlossen. Der Umgang mit der Magistrale-Nord war auch Gegenstand des 2019 durchgeführten international besetzten <i>Bauforums Magistralen</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, in dem systematisch sieben große Hamburger Magistralen untersucht und konzeptionell überplant wurden.</p> <p>Das Bezirksamt hat mit externer Unterstützung ein Leitbild für die Magistrale Nord erarbeitet, das zur Steuerung einer nachhaltigen Weiterentwicklung dieses Stadtraumes abschnittsbezogen grundsätzliche Entwicklungsziele, Handlungsspielregeln und ihre Verknüpfungspunkte festlegt. Hierzu gehören Maßnahmen wie die Modernisierung des Gebäudebestands, die Diversifizierung der Nutzungsstrukturen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung der Angebote des Umweltverbunds und auch die Erhöhung der Baudichten und Schaffung zusätzlichen Wohnraums als zentrale Instrumente und Handlungsbereiche, die die Lebensqualität an der Magistrale erhöhen können.</p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßenebenenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>3.2 Das Beschattungsgutachten zeigt eindrucksvoll, dass ein Großteil der Wohnungen im Nachbargebäude Hartwicusstrasse 11 a und b sein Sonnenlicht einbüsst, die Wohnungen verdunkelt und die Balkone nicht mehr in</p>	<p>verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen.</p> <p>In einem städtebaulichen Entwurfsgutachten wurde der dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Gebäudeentwurf einstimmig ausgewählt, weil er mit seiner Positionierung und Geschossigkeit die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder herstellen kann, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde dem übergeordneten stadträumlichen Bezug und der Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke Rechnung getragen. Der Entwurf passt sich entsprechend besonders gut, in die bestehenden stadträumlichen Strukturen ein und es sind auch keine negativen Einflüsse auf die Wohnqualität zu erwarten.</p> <p>Die Verschattungsuntersuchung und die Tageslichtuntersuchung haben ergeben, dass es in wenigen benachbarten Wohneinheiten zu gewissen Einschränkungen der Besonnung kommen wird. Da jedoch die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nachgewiesen werden und letztlich mehr als die erforderlichen 0,4 H freigehalten werden, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Entsprechend ist es nicht anzunehmen, dass die Realisierung des Planvorhabens unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität der Wohnungen in der Nachbarschaft haben wird, die einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p> <p>Zu 3.2 Die Ergebnisse der Verschattungsstudie sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt. Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>gewohnter Form benutzen lässt. Sonnenlicht ist elementar wichtig für die Gesundheit, für das körperliche als auch seelische Wohlbefinden. Diese Beschattung wird insbesondere durch die Bauhöhe mit 6 Vollgeschossen verursacht, die in dieser Form zu untersagen ist.</p>	<p>bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der nicht verbindlichen, technischen Norm der DIN 17037 entsprechen. Der Sachzusammenhang wird hier zur Erläuterung noch einmal ausführlich wiedergegeben.</p> <p>Im Mai 2020 wurde von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord auf Antrag der Vorhabenträgerin die Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens beschlossen. Innerhalb dieses Verfahrens wurden die nach dem Baugesetzbuch vorgesehenen Verfahrensschritte und Beteiligungen durchgeführt und dabei mehrfach der Aspekt einer möglichen Mehrverschattung der vorhandenen Bestandsgebäude thematisiert. Im Herbst 2020 wurde die Erstellung einer Verschattungsuntersuchung beschlossen um die zukünftig zu erwartende Situation näher zu betrachten und die Ergebnisse zu veranschaulichen.</p> <p>Besondere Bedeutung erforderte dabei die Auseinandersetzung mit der benachbarten Bebauung Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b (auf den Flurstücken (Flst.) 954 bzw. 1057 der Gemarkung Hohenfelde), die seinerzeit derart nah an der Grundstücksgrenze errichtet wurde, dass das zusammenhängend errichtete Gebäude seine Abstandsflächen nicht auf dem eigenen Grundstück, sondern teilweise auch auf dem Nachbargrundstück Flst. Nr. 926 abbildet. Die Architekten haben hierauf reagiert und den neu geplanten Baukörper so positioniert, dass dieser zu Lasten des Vorhabenträgers so weit von der Grundstücksgrenze abgerückt errichtet werden soll, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen kommt. Dennoch ergaben die Simulationen der zukünftig entstehenden Besonnungssituation, dass es auch bei einem Abrücken von der Grundstücksgrenze und einer Erweiterung der Abstandsflächen in Teilbereichen der Bestandsgebäude zu einer Mehrverschattung kommen wird.</p> <p>Im Januar 2021 wurde dem Ausschuss in einer Präsentation mit Hilfe von Einzelbildern und Simulationsfilmen vorgestellt, inwiefern sich die Besonnungssituation durch Errichtung des geplanten Neubaus verändern werde. In diesem Kontext wurden erste Studien zu Kubaturveränderungen vorgestellt, um eine</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Optimierung der Besonnungssituation zu erreichen. Dabei wurde erläutert, dass es keine verbindlichen gesetzlichen Regelungen oder Vorschriften zu einer Mindestbesonnung oder Vermeidung der Verschattung von Gebäuden gibt und deshalb üblicherweise die Technische Norm der <i>DIN 17037 – Tageslicht in Gebäuden</i> bei der Beurteilung der Veränderungen einer Besonnungssituation herangezogen werde. Es wurde erläutert, dass bei Anwendung der Berechnungsmethodiken der DIN 17037 am Stichtag des 21. März voraussichtlich nicht alle Wohneinheiten in dem Bestandsgebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b die Qualitätsstufe <i>gering</i> im Sinne der obengenannten DIN Norm erreichen könnten. Dazu wurde ausgeführt, dass die Kombination aus Lage des Grundstücks zum Lauf der Sonne, abgeknickter Geometrie des Bestandsgebäudes und Organisation der Grundrisse des Bestandsgebäudes mit einseitig orientierten Wohneinheiten in Gebäudemitte sehr komplexe Rahmenbedingungen bedeuteten, auf die mit Anpassungen der Kubatur nur unzureichend reagiert werden könne. In der Ausschusssitzung wurden Kubaturskizzen gezeigt, dass erst bei einer Reduzierung der Baumasse um rund 33% in allen Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag erreicht werden könne. Der Ausschuss hat diese Erläuterungen ausführlich diskutiert und dabei auch verschiedene Einzelaspekte in Rückfragen thematisiert. Letztlich wurden die Ausführungen zur Kenntnis genommen und keine weiteren Veränderungen an der Kubatur des Baukörpers beschlossen.</p> <p>Im Verlauf des weiteren Bebauungsplanverfahrens wurde die Vorhabenplanung in 2021/22 weiter konkretisiert und darauf aufbauend in 2022/23 die Verschattungsuntersuchung weiter detailliert. In der Studie wurde festgestellt, dass in dem benachbarten Bestandsgebäude voraussichtlich 5 einseitig orientierte Wohneinheiten nicht die angestrebten Zielwerte einer Besonnung im Sinne der DIN 17037, wie sie in der Hamburger Leitlinie <i>Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen aus dem November 2021/Mai 2022 als Ziel benannt sind, erreichen. Wie in der Handreichung vorgesehen, wurden daraufhin 6 Varianten zur Optimierung der Kubatur des Neubaugebäudes untersucht, die die Möglichkeiten einer Reduzierung der Gebäudehöhe/Geschossigkeit und eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Neubau und Bestandsgebäude sowie Kombinationen aus diesen Ansätzen untersucht haben.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Die Ergebnisse dieser Studien wurden im Herbst 2022 eingehend mit dem plangebenden Bezirksamt und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen als zuständigen Fachbehörde erörtert und dabei geprüft, ob sich aus der Veränderung des geplanten Baukörpers zielführende Planungsalternativen ableiten lassen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erst bei einer Reduzierung des geplanten Baukörpers um rund 18m – dies entspricht etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche – eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag für alle Wohneinheiten erreicht werden könnte. Diese Veränderung hätte eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H bedeutet und zu einer erheblichen Verringerung der Baumasse und dementsprechend der möglichen Anzahl an Wohneinheiten geführt. Die ermittelte Abstandsfläche hätte mehr als dem dreifachen der gemäß Hamburgischer Bauordnung nachzuweisender Abstandsfläche von 0,4 H entsprechen.</p> <p>Hieraus resultierend hätten zentrale Planungsziele der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung an diesem zentralen Standort wie auch die Ziele der gesamt-städtischen Stadtentwicklung wie sie das Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ und auch die „Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“ vorsieht, nicht umgesetzt werden können. Ein entsprechend reduzierter Baukörper hätte eine vollständig andere räumliche Wirkung entfaltet, die nicht die angestrebte räumliche Fassung dieses markanten Kreuzungspunkts an der Magistrale erreicht hätte. Entsprechende Planungskonzepte wurden bereits in dem städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachten verworfen. Nur mit dem vorgesehenen Baukörper kann die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder hergestellt werden, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituiert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde der übergeordnete stadträumliche Bezug und die Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke wieder hergestellt.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Das plangebende Bezirksamt Hamburg-Nord hat daraufhin in Abstimmung mit der Fachbehörde beschlossen, die zukünftig entstehende Besonnungssituation ergänzend in einer Tageslichtuntersuchung zu überprüfen und auch in diesem Kontext noch einmal untersuchen zu lassen, ob sich durch eine Kubaturanpassung die entstehende Situation verbessern lassen könnte.</p> <p>Die im Frühjahr 2023 vorgelegte Tageslichtuntersuchung hat die Ergebnisse der Verschattungsuntersuchungen bestätigt und festgestellt, dass in einzelnen Wohneinheiten die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung nicht vollumfänglich erreicht werden können. Dabei wurden die größten Abweichungen bei den identischen Wohneinheiten wie bereits in der Verschattungsuntersuchung ermittelt. Die Tageslichtuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass in einer Wohneinheit im 1. OG des Gebäudes Mundsburger Damm 26a und in zwei Wohneinheiten im EG und 1. OG des Gebäudes Hartwicusstraße 11 b der Ziel-Tageslichtquotient (DT) im Sinne der DIN 17037 nicht erreicht, der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) hingegen erreicht wird. In der Untersuchung wurden daraufhin 6 mögliche Varianten einer Kubaturveränderung untersucht mit dem Ergebnis, dass erst bei einer sehr weitreichenden Kubaturveränderung und Vergrößerung des Abstands zu dem Bestandsgebäude um 15m mit einer signifikanten Verbesserung der Belichtungssituation zu rechnen sei und die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung vollumfänglich erreicht werden könnten.</p> <p>Mit diesen gutachterlichen Erkenntnissen hat das Bezirksamt eine erneute Bewertung der öffentlichen und privaten Belange innerhalb des Planverfahrens vorgenommen. In diesem Prozess wurden alle relevanten Parameter noch einmal untersucht und überprüft, ob unzumutbare Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten sind. Weil der Vorhabenträger des Neubaufvorhabens durch Abrücken seines Baukörpers von der Grundstücksgrenze dafür gesorgt hat, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen im Sinne der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) kommt und es keine gesetzlichen Vorgaben über den Umfang einer direkten Besonnung gibt, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten.</p> <p>Das Bezirksamt hat somit die Veränderungen der Besonnung ausführlich ermittelt und bewertet und in Anbetracht seiner Planungsziele in Ausübung seiner Planungshoheit entschieden, die benannten öffentlichen Belange der Schaffung zusätzlichen Wohnraums durch Innenentwicklung an der Magistrale in der Abwägung höher zu gewichten als die individuellen Interessen auf eine Erreichung</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>der Zielwerte der Besonnung im Sinne der nicht-bindenden technischen Norm der DIN 17037 der betroffenen einzelnen Nachbarn in fünf Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b.</p> <p>Im Ergebnis führt die Umsetzung des Vorhabens zu einer zusätzlichen Verschattung der Bestandsbebauung. Es wurde ermittelt, dass einzelne Wohnungen zukünftig die Besonnungszielwerte der DIN 17037 voraussichtlich nicht mehr erreichen. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Plangebiets und im Sinne der wohnungspolitischen Ziele der Freien und Hansestadt Hamburg müssen diese Einschränkungen jedoch in Kauf genommen werden. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Die Verschattung erreicht nicht ein Maß, das eine unzumutbare Beeinträchtigung für die betroffenen Wohnungen ergeben würde. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt.</p> <p>Diese Entscheidung erzeugt keine unzumutbare städtebauliche Situation, weil sowohl der Bundesgesetzgeber als auch die Gemeinde selbst keine abschließenden und verbindlichen Anforderungen an die Besonnung von Wohneinheiten formuliert hat. Die plangebende Gemeinde hat sich sehr sorgfältig mit den benannten zwei Fachgutachten und diversen Studien zur Kubaturoptimierung beschäftigt und eine sehr sorgfältige Abwägung vorgenommen, in der sie auch auf die geltende Rechtsauffassung zurückgegriffen hat. Nach Rechtsprechung der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom 31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Verringerung der Besonnung ausgeschlossen werden. Dies ist vorliegend der Fall: Die Abstandsflächen der geplanten Bebauung werden vollständig auf eigenem Grund nachgewiesen und darüber hinaus werden auch die derzeit noch nicht gesicherten Abstandsflächen der benachbarten Bestandsbebauung auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Der Mindestabstand zwischen der bestehenden Bebauung und der geplanten Neubebauung beträgt zwischen 14,3 m und 16,5 m. Die Frage der Zumutbarkeit der entstehenden Mehrverschattung wurde zudem unter Berücksichtigung des bauleitplanerischen Gebots der Rücksichtnahme bewertet. Das Gebot der Rücksichtnahme bedeutet in innerstädtischen Lagen gemäß der geltenden Rechtsprechung jedoch nicht, dass alle Fenster eines Hauses bzw. das ganze Jahr über optimal durch Sonnenstrahlen belichtet werden (OVG Münster, Urteil vom 30. Mai 2017</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>- 2 A 130/16 - juris Rn. 56f). In diesem Urteil wird festgestellt, dass die seinerzeit angewendeten Zielwerte der technischen Norm DIN 5034 zur Besonnung von Aufenthaltsräumen an bestimmten Stichtagen nicht als verbindliche Grenzwerte für die Einhaltung des Rücksichtnahmegebots anzusehen sind, weil es dafür an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehlt.</p> <p>Die erstellten Gutachten bewerten die Besonnungsverhältnisse der Bestandsgebäude angesichts der Lage in einem verdichteten Stadtraum und der vorliegenden städtebaulichen und stadträumlichen Situation gesamtheitlich als ausreichend. Dieser Sachverhalt ist ebenso auf die Werte der zwischenzeitlich eingeführten DIN 17037 zu übertragen, die die Aussagen zur Verschattung aus der DIN 5034 fortgeschrieben und weiter qualifiziert hat. In der Rechtsprechung bestehen weitere Urteile, die die Frage der Zumutbarkeit einer zusätzlichen Verschattung, unabhängig von bestehenden technischen Richtlinien wie der DIN 17037, nach den Umständen des Einzelfalls im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrachtung für erforderlich halten. So hat beispielsweise der Bayrische Verwaltungsgerichtshof (Bay. VGH - 1 N 13.2501 vom 18.07.2014) entschieden, dass in Ermangelung verbindlicher normativer Vorgaben zur Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung die von § 2 Abs. 3 Baugesetzbuch geforderte Ermittlungstiefe nach den Maßstäben praktischer Vernunft unter Beachtung sämtlicher Umstände des Einzelfalls auszurichten ist. Von der Gemeinde muss daher zur Abschätzung der Zumutbarkeit einer planbedingten Verschattung eine in der konkreten Situation angemessene und aussagekräftige Ermittlung der maßgeblichen Umstände und deren Bewertung verlangt werden. Entscheidend ist dabei, dass die abwägende Gemeinde diejenigen Kriterien erkannt und ihrer Abwägung zugrunde gelegt hat, die dem allgemeinen Kenntnisstand und allgemein anerkannten Prüfungsmethoden entsprechen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen und die angewendete Prüfmethodik entspricht den Empfehlungen der technischen Norm der DIN 17037 und den Inhalten der „Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.</p> <p>Die vorliegenden Gutachten belegen, dass mit Umsetzung der Planung 36 benachbarte Wohnungen im Vergleich zur bisherigen Situation eine gewisse Verschattung erfahren (Betroffenheit). Es wurde jedoch ermittelt, dass nur fünf Wohnungen unmittelbar betroffen sind, weil sie die angestrebten Zielwerte der DIN 17037 für die direkte Besonnung nicht erreichen. Es wurde jedoch festgestellt, dass die Belichtung in allen betroffenen Wohnungen weiterhin den Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) im Sinne der DIN 17037 erreichen wird.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Zutreffend ist, dass drei der fünf Wohneinheiten, die die Zielwerte der DIN 17037 für die Besonnung nicht erreichen, auch die angestrebte Kombination aus Ziel-Tageslichtquotienten (DT) und Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM) nicht erreichen. Es erreichen aber alle Wohneinheiten den Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM). In der DIN 17037 ist auf S.23 erläuternd ausgeführt, dass der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) als Schutz gegen unzureichend mit Tageslicht versorgte Raumbereiche gelten kann. Dieser Zielwert wird in allen untersuchten Wohneinheiten erreicht. Entsprechend kann somit eine Unzumutbarkeit oder gar eine Gesundheitsgefährdung durch unzureichende Belichtung ausgeschlossen werden.</p> <p>Dennoch wurden Bebauungsalternativen umfangreich geprüft mit dem Ziel, die Besonnungssituation und damit auch die Tageslichtversorgung signifikant zu verbessern. Diese Studien haben ergeben, dass erst bei einer Vergrößerung des Abstands zwischen Vorhaben und Bestandsbebauung um 15m in allen untersuchten Wohneinheiten sowohl der Ziel-Tageslichtquotient (DT) als auch der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) erreicht werden kann. Eine entsprechende Vergrößerung der Abstände hätte eine vollständige Veränderung des Vorhabens mit erheblichen Nachteilen nach sich gezogen. Die bisher geplante innere Ringerschließung mit wenigen Treppenhäusern hätte voraussichtlich nicht mehr umgesetzt werden können. Ebenso wäre es dann nicht mehr möglich gewesen, die erforderliche lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu einem abgeschirmten Innenhof umzusetzen. Damit hätten auf diesem sehr schwierigen, annähernd dreieckigen Grundstückszuschnitt die Planungsziele nicht mehr erreicht und nur eine wesentlich geringere Baumasse mit einer entsprechend niedrigeren Anzahl an Wohneinheiten umgesetzt werden können. Weil eine Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg erforderlich ist, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und die Auswirkungen nicht so erheblich sind, das die bauliche Nachverdichtung in der geplanten Form unzumutbar wäre, hat der Plangeber entschieden, dass Vorhaben in der beabsichtigten Form umzusetzen. Gesunde Wohnverhältnisse sind wie zuvor dargelegt, weiterhin sichergestellt.</p> <p>Dementsprechend ist nicht anzunehmen, dass eine Reduzierung der Besonnung die Nutzbarkeit von Balkonen beeinträchtigt. Es wurden – wie bereits dargelegt - verschiedene Planungsoptionen mit einer Reduzierung der Geschossigkeit auf fünf bzw. vier Vollgeschosse untersucht und festgestellt, dass sich hierdurch nur geringfügige Zunahmen der Besonnung erreichen lassen. Die Erreichung der Besonnungszielwerte der nicht verbindlichen DIN 17037 wäre erst bei einer erheblichen Vergrößerung des</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>3.3 In den Jahren 2010 und 2011 habe ich als damaliger Eigentümer das Dachgeschoß vom Nachbargebäude Hartwicusstrasse 11 a und b ausgebaut. Die Baubehörde hat seinerzeit ausgeschlossen, mehr als 5 Geschosse zu genehmigen. Meine Argumentation, dass auf der anderen Strassenseite Mundsburger Damm bereits 6 Vollgeschosse stünden, wurde zurückgewiesen mit dem Hinweis, dass auf dieser Strassenseite nirgends 6 Vollgeschosse stünden. Es ist mir nicht nachvollziehbar, dass diese Aussage heute nicht mehr gelten soll. Dies wäre keine Gleichbehandlung und bedürfte im Falle einer Zustimmung einer juristischen Überprüfung und Auseinandersetzung. Mir ist dadurch damals ein großer finanzieller Nachteil entstanden. Heute soll sämtlichen Eigentümern des Nachbargebäudes ein wirtschaftlicher Nachteil durch Abwertung der Eigentumswohnungen entstehen, nur zum Wohle des Projektentwicklers. Das scheint mir nicht rechtens.</p>	<p>Abstands zwischen Neubebauung und Bestandsgebäuden erreicht worden und hätte eine erhebliche Reduzierung der Baumasse und daraus resultierend eine Aufgabe der verfolgten Planungsziele bedeutet.</p> <p>Zu 3.3 Die seinerzeit erfolgte Aufstockung des benachbarten Gebäudes erfolgte ohne Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens. Ebenso ist in diesem Kontext die Verordnung über die Erhaltung baulicher Anlagen in Uhlenhorst / Hohenfelde aus dem Jahr 2016 zu beachten, die einen Erhalt der bestehenden städtebaulichen Eigenart des Quartiers im Sinne von § 172 Baugesetzbuch vorsieht zu beachten. Unter Berücksichtigung dieser Verordnung war im Bestandszusammenhang nur eine moderate Höhenentwicklung möglich.</p> <p>Im vorliegenden Fall liegen dem Planverfahren entsprechende Willensbekundungen der kommunalpolitischen Gremien und auch des Bezirksamtsleiters zu Grunde, neues Planrecht für diese Flächen aufzustellen und damit auch eine neue Genehmigungsgrundlage für nachfolgende Bauanträge zu schaffen. Dieses vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren wurde auf Antrag des Vorhabenträgers eingeleitet, der sich vertraglich verpflichtet hat, sämtliche Kosten für die Durchführung des Planverfahrens und die Anfertigung der erforderlichen Fachgutachten zu übernehmen. Aus diesen Fachgutachten haben sich fachliche Auflagen beispielsweise im Bereich des Lärmschutzes ergeben, die in dem durchgeführten Baugenehmigungsverfahren mit erteilten Befreiungen für die benachbarte Aufstockung nicht zur Anwendung kamen. Insofern wurde bei der Aufstockung des Nachbargebäudes ein einfacheres Genehmigungsverfahren gewählt, welches geringere Entscheidungs- und Ermessensspielräume eröffnet hat. Zudem liegt dem Bebauungsplanverfahren ein vorgelagertes Gutachterverfahren zugrunde, indem der Städtebau des neuen Gebäudes umfangreich aus dem Stadtraum abgeleitet und diskutiert wurde.</p> <p>Grundlage der damals erteilten Genehmigung für das Nachbargebäude war hingegen eine Befreiung von den Festsetzungen des dort bestehenden Planrechts (Durchführungsplans D22 aus dem Jahre 1952), der eine viergeschossige Bebauung festsetzt.</p> <p>Entsprechend findet keine Ungleichbehandlung statt, sondern es wurden unterschiedliche Genehmigungsinstrumente angewendet, die jeweils unterschiedliche Entwicklungsspielräume eröffnen. Dabei wurden die bestehenden gesetzlichen Grundlagen angewendet und die erforderlichen politischen Beschlüsse eingeholt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Uhlenhorst 4 fußt dabei –</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>wie zuvor bereits dargelegt – auf den <u>aktuellen</u> übergeordneten Entwicklungszielen und Rahmenbedingungen.</p> <p>Im Zuge eines konkurrierenden Verfahrens wurde ein Planungskonzept ausgewählt, das sich in besonderer Weise in die Struktur des Areals einfügen kann und die historische Quartiersgestalt an der Mundsburger Brücke wieder aufgreift. Das neue gemischt genutzte Gebäude wird kompakte Wohneinheiten mit einer sehr guten ÖPNV Anbindung anbieten und sorgt im Sinne einer Stadtreparatur für eine Aufwertung und Wiederbelebung dieses heute verkehrlich genutzten wichtigen Bereichs an der Magistrale. Mit der präzisen Einpassung eines hochwertig gestalteten Solitärs mit erdgeschossiger Außengastronomie und einer hochwertigen Dachbegrünung und landschaftlich gestalteten Außenanlagen kann die die heute bestehende, wenig attraktive Gemengelage aus Wohnbebauung und Tankstellennutzung zu einem lebendigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden.</p> <p>Von einem Wertverlust in der Nachbarschaft des Bauvorhabens ist nicht auszugehen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bemessung des Bodenwertes werden nicht geändert. Ein Planungsschaden liegt dementsprechend nicht vor. Die über viele Jahrzehnte bestehende Situation einer Nachbarschaft aus Wohnungsbau mit einer Tankstelle mit Waschstraße ohne planungsrechtliche Beschränkungen der Betriebszeiten und Emissionen wird verbessert. Durch das geplante Vorhaben wird der Stadtraum städtebaulich aufgewertet sowie die Magistrale belebt. Funktionen der nebenliegenden Landschaftsachse bleiben unbeeinträchtigt. Die Nachfrage nach Wohnraum in der Freien und Hansestadt Hamburg ist weiterhin hoch. Die zentrale Lage, die gute infrastrukturelle Versorgung sowie stadträumliche Qualitäten werden durch das Vorhaben nicht tangiert. Dementsprechend ist nicht von einem Wertverlust bzw. einer Lageentwertung auszugehen.</p> <p>Wohnlagen werden darüber hinaus in einem größeren Sachzusammenhang ermittelt. Wirtschaftliche Nachteile sind nicht zu erwarten.</p> <p>Die Bestimmung eines Immobilienwertes unterliegt gleichzeitig unterschiedlichsten Marktindikatoren und Einflussfaktoren und kann nur mittelbaren Einfluss auf die Bauleitplanung haben. Individuelles Interesse an einem Werterhalt stellt jedoch nur einen von sehr vielen abwägungserheblichen Belangen im Sinne von § 2 (3) Baugesetzbuch dar, der in die Abwägung einzustellen ist. Im vorliegenden Fall wurde dieser Belang in der Abwägung aufgrund des</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>3.4 Absolut unverständlich ist für mich die geringe Anzahl von Garagenstellplätzen in der Tiefgarage im Verhältnis zu der Wohnungsanzahl. Bereits heute ist die Parkplatzsituation insbesondere in den Abendstunden eine Zumutung. Das kann doch nicht im Interesse der Stadt sein?</p>	<p>bestehenden öffentlichen Interesses an der Schaffung von Wohnraum sowie den übrigen Planungszielen des Bezirkes zurückgestellt.</p> <p>Zu 3.4 Die Einschätzung, dass durch den Neubau mit lediglich 16 Stellplätzen unzureichender Parkraum für die geplanten 160 Wohneinheiten und das geplante Gewerbe geschaffen werden und eine erhebliche Verschlechterung der Stellplatzsituation zu erwarten sei, wird nicht geteilt. Bei dem geplanten Vorhaben werden verschiedene Aspekte der Verkehrswende berücksichtigt und entsprechend ist nicht mit der hier befürchteten Verkehrserzeugung zu rechnen.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022 formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5 (die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird) die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p> <p>Aufgrund der Struktur des Gebäudes mit einem hohen Anteil an kompakten Einzimmer-Apartments, davon 49 geförderte Einheiten für Studierende, ist nur</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>mit einem untergeordneten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Kfz zu rechnen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass insbesondere Studierende in Hamburg in Kombination mit der Einschreibung an einer Hochschule ein Semesterticket für den ÖPNV erhalten, das mit reduzierter Zuzahlung außerdem in ein so genanntes „Deutschlandticket“ umgewandelt werden kann. Daher kann ein Großteil der Bewohnerschaft mit dem ÖPNV reisen, ohne zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein. Das Plangebiet befindet sich zudem innerhalb des Geschäftsgebiets der in Hamburg eingeführten Sharing Angebote für Kfz, Fahrräder und Elektroroller, so dass alternative Mobilitätsangebote gegeben sind.</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. vier Stellplätze für Lastenfahrräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Es ist vorstellbar, dass mit der Umsetzung des Vorhabens eine gewisse Erhöhung des Parkdrucks innerhalb des Quartiers verbunden sein wird. Dieser Umstand wurde in der Abwägung der Belange ebenso berücksichtigt, stellt aber einen üblichen Nebeneffekt im Zuge von Nachverdichtungsmaßnahmen dar, der als hinnehmbar bewertet wird, um die Planungsziele des Bezirkes – insbesondere die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum - umzusetzen. In der Planung wurde auf diesen Sachverhalt reagiert und ein Fokus auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der alternativen Mobilität gelegt.</p> <p>Neben dem Durchführungsvertrag werden in einem weiteren öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der FHH gemäß §13 Absatz 5 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) zudem Umbaumaßnahmen vereinbart, die der Vorhabenträger zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den öffentlichen Verkehrsflächen umsetzen und finanzieren muss.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>3.5 Es ist zu hinterfragen, welche politischen Parteien sich zu diesem Bauvorhaben wie positionieren.</p> <p>3.6 Die neuen Einzelhandelsflächen werden den Geschäften in der Nachbarschaft die Existenz nehmen und nicht die Infrastruktur stärken. Eine Unterversorgung gibt es an diesem Standort bisher nicht. Es muss doch im Interesse der Stadtplanung sein, alteingesessene Geschäfte in der Papenhuderstrasse und entlang des Mundsburger Damms zu stabilisieren anstelle zu gefährden.</p>	<p>In der Gesamtbetrachtung wurden im Kontext des Planverfahrens also umfangreiche Maßnahmen vereinbart und zukünftig umgesetzt, die zur Stärkung des Umweltverbunds alternative Verkehrsangebote jenseits des MIV vorsehen, so dass die befürchteten negativen Auswirkungen nicht zu erwarten sind bzw. in Teilen kompensiert werden können.</p> <p>Zu 3.5 Fraktionen der Bezirksversammlung waren an der Entscheidungsfindung in dem städtebaulichen Entwurfsgutachten beteiligt. Das Planverfahren wurde in öffentlichen Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses diskutiert, beraten und mehrheitlich befürwortet. Die maßgeblichen Beschlüsse wurden - wie regelhaft üblich - von der zuständigen Bezirksamtsleitung gefasst und ortsüblich bekannt gemacht. Zur Frage der Positionierung der einzelnen Parteien wird eine direkte Kontaktaufnahme empfohlen.</p> <p>Zu 3.6 An dem Standort besteht keine signifikante Unterversorgung sondern es mangelt der Magistrale insgesamt an Attraktivität, so dass in Teilbereichen eine Verödung festgestellt wurde. Bestehende Einzelhändler kommen mit ihren Angeboten deshalb nicht in einer Form zur Geltung, wie es in dieser Lage wünschenswert wäre. Auch das bezirkliche Einzelhandelskonzept hat Anhaltspunkte ergeben, dass die Angebotsstruktur derzeit nicht in vollem Maße der bestehenden Lagegunst entspricht.</p> <p>Das Bezirksamt Hamburg-Nord ist seit vielen Jahren bemüht, eine positive Entwicklung der Magistrale Mundsburger Damm herbeizuführen und den öffentlichen Raum wieder aufzuwerten und zu beleben. Dies erfordert eine zukunftsgerichtete Mischnutzung. Aufgrund der hohen bestehenden Fußgängerfrequenz und der bestehenden Emissionskonflikte erscheinen die erdgeschossigen Lagen an der Magistrale für das Wohnen nicht geeignet, sondern bieten Potential für die Errichtung von modernen Gewerbeflächen. Es ist erkennbar, dass es innerhalb des Gebäudebestands entlang der Magistrale vielfach an attraktiven und gut nutzbaren Gewerbeflächen mangelt. Im Zuge der Erstellung des Gutachtens zur Entwicklung der Magistrale im Jahr 2018 wurde für diesen Abschnitt das Entwicklungsziel einer Magistrale als Flaniermeile formuliert, dass die Attraktivität der Magistrale insgesamt erhöhen soll. Entsprechend ist es folgerichtig, an diesem Standort ein gemischtes Konzept zu realisieren. Aufgrund der hohen Zentralität sind auch keine relevanten Kaufkraftabflüsse zu erwarten. Weiterhin ist zu beachten, dass sich mit der perspektivischen ÖPNV Anbindung an die Schnellbahnlinie U5 die Lagequalität des Standorts noch</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>3.7 Ich möchte sämtliche Entscheider bitten, den Bauantrag in dieser Form abzulehnen. Eine 6 geschossige Bebauung ist nicht akzeptabel. Ferner ist auf einen größeren Abstand zum Nachbargebäude zu achten. Hamburg soll lebenswerter werden und nicht seine Lebensqualität durch Neubauten einbüßen.</p>	<p>weiter verbessern wird. Insofern scheint es zielführend, durch die geplante Mischnutzung die Potenziale der Magistrale zu nutzen.</p> <p>Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich des Abschnitts 1, für den ein Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und öffentlich diskutiert wurde. Hierzu wird detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßennebenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen. Die Existenz anderer Gewerbetreibender wird durch die nur untergeordneten und nicht großflächigen Gewerbe- und Gastronomieeinheiten an dieser Stelle nicht gefährdet.</p> <p>Zu 3.7 Die Öffentliche Auslegung behandelt lediglich den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, der die planungsrechtlichen Grundlagen für eine Baugenehmigung schafft. Im Rahmen der Bauleitplanung ergehen keine Bescheide für konkrete Bauanträge.</p> <p>Zuvor wurde unter anderem bereits detailliert auf die städtebauliche Herleitung des Vorhabens, die Relevanz für die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum sowie die Belebung der Magistrale und die Anforderungen an den sparsamen Umgang mit Grund und Boden eingegangen. Die Höhe des Gebäudes leitet sich aus dem Stadtbild ab und wurde – wie ebenfalls zuvor dargelegt - im Rahmen eines Gutachterverfahrens umfassend diskutiert und abgewogen. Die</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>3.8 Die Garage sollte zumindest für 70% der Wohnungen Stellplätze ausweisen.</p> <p>Ich wünsche allen Beteiligten ein glückliches Händchen bei ihrer Entscheidung zum Wohle sämtlicher Anwohner.</p>	<p>bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen werden eingehalten, in dem der Vorhabenträger zu seinen eigenen Lasten mit dem geplanten Gebäude von der Grundstücksgrenze zurückweicht. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p> <p>Zu 3.8 Ein entsprechender Stellplatzschlüssel bzw. die Vorhaltung von einer entsprechend großen Zahl von Stellplätzen auf diesem sehr kompakten Grundstück ist gemäß Hamburger Bauordnung rechtlich nicht erforderlich. Sie erscheint in dieser Lage und in Anbetracht der bestehenden sehr guten ÖPNV Anbindung nicht mehr zeitgemäß und könnte erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen bedeuten. Bei dem geplanten Vorhaben werden verschiedene Aspekte der Verkehrswende berücksichtigt und entsprechend ist nicht mit der hier befürchteten Verkehrserzeugung zu rechnen. Die Stellplatzanzahl sowie die Belange der Erschließung wurden mit den zuständigen verkehrlichen Dienststellen im Rahmen der Verfahrens umfangreich abgestimmt. Weitere Erläuterungen sind dem Punkt 3.4 zu entnehmen.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
ID: Eingereicht am: 01.12.2023	Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme	
	<p>Als Eigentümer einer Wohnung im 1. Obergeschoss des Hauses Mundsbürger Damm 26b in Hamburg nehme ich zu dem o.g. Bebauungsplan-Entwurf wie folgt fristgerecht Stellung:</p> <p>4.1 Einleitend bitte ich um Kenntnisnahme dieser Stellungnahme, nachdem meine erste fristgerechte Stellungnahme seinerzeit unbeantwortet blieb.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Zu den einzelnen vorgetragenen Sachverhalten wird nachfolgend Stellung genommen.</p> <p>Zu 4.1 Das Planverfahren wurde im Jahr 2020 eingeleitet. Bedingt durch die Kontaktbeschränkungen in Folge der Corona Pandemie wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit seinerzeit nicht in Form einer öffentlichen Informationsveranstaltung durchgeführt sondern in Form eines Aushangs von Informationsmaterial im Bezirksamt sowie Veröffentlichung im Internet. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden dem Stadtentwicklungsausschuss in der Sitzung am 03.12.2020 im Form einer Abwägungstabelle zur Kenntnis gegeben. Die vorgebrachte Stellungnahme hat insofern in der Beratung des Planverfahrens Berücksichtigung gefunden. Alle öffentlichen Sitzungsunterlagen sind regelhaft im</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>4.2 Das unmittelbar an meine Wohnung grenzende geplante sechsgeschossige Gebäude bedeutet eine enorme Verschattung meines Eigentums. Das geplante Gebäude schafft einen Hinterhofcharakter für meine Wohnung. Der entstehende Hinterhofcharakter bedeutet eine Minderung meiner Lebensqualität. Das geplante Gebäude bedeutet einen enormen Wertverlust meiner Eigentumswohnung.</p>	<p>Online-Sitzungsdienst des Bezirksamtes (sitzungsdienst-hamburg-nord.hamburg.de/bi/allris.net.asp) zur Einsicht verfügbar.</p> <p>Zu 4.2 Die Verschattungsuntersuchung und die Tageslichtuntersuchung haben ergeben, dass es in wenigen benachbarten Wohneinheiten zu gewissen Einschränkungen der Besonnung kommen wird. Da jedoch die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nachgewiesen werden und letztlich mehr als die erforderlichen 0,4 H freigehalten werden, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Entsprechend ist es nicht anzunehmen, dass die Realisierung des Planvorhabens unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität der Wohnungen in der Nachbarschaft haben wird, die einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p> <p>Aufgrund der anhaltend großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates stellt die Schaffung zusätzlichen Wohnraumes eine komplexe Planungsaufgabe der Selbstverwaltung dar. Da sowohl die Bevölkerungsentwicklung weiterhin positiv ist als auch die Wohnfläche pro Kopf seit vielen Jahren zunimmt, muss Hamburg kontinuierlich Planungsprogramme erarbeiten, die zusätzliche Flächen für den Wohnungsbau bereitstellen. Hamburg hat deshalb bereits 2011 eine Wohnungsbauoffensive angestoßen und mit dem Vertrag für Hamburg (der zwischenzeitlich zwei Mal fortgeschrieben wurde) konkrete Zielzahlen für den Wohnungsbau in den Bezirken festgelegt. Die Innenentwicklung stellt für die Hamburger Stadtentwicklung in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauf Flächen dar. Mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ hat Hamburg 2019 ein umfangreiches Papier vorgelegt, um innerhalb von Planungsprozessen eine angemessene Auseinandersetzung mit Fragen der Dichte und der Lebensqualität führen zu können.</p> <p>Der Bezirk Hamburg-Nord ist von seiner Fläche der zweitkleinste Bezirk der Hansestadt und kann aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen nur noch wenige verfügbare Flächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung. Angesichts dessen nehmen punktuelle Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden. Der Bundesgesetzgeber hat dazu 2013 das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts erlassen, das im Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) umgesetzt wurde.</p> <p>Weil die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) eine Gemeinde ist, in der die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist (vgl. Kappungsgrenzenverordnung, HmbGVBl. 2018, S. 215 und in diesem Zusammenhang auch Verordnung über die Bestimmung der Freien und Hansestadt Hamburg als Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a des Baugesetzbuchs vom 13. Juli 2021 (HmbGVBl. 2021, 530)); erhält die zusätzliche Schaffung und Bereitstellung von Wohneinheiten eine besondere Bedeutung. Die Mietpreisbegrenzungsverordnung vom 23.06.2020 (HmbGVBl. S. 341) stellt zudem befristet bis 2025 fest, dass die Freie und Hansestadt Hamburg als ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 556d Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert am 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) zu definieren ist. Zusätzlich sieht das „Bündnis für das Wohnen“ zwischen der FHH und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs vor, gemeinschaftlich erhebliche Anstrengungen für die Wohnraumversorgung zu tätigen und mindestens 30 % dieser neuen Wohnungen als geförderte Wohnungen zu errichten.</p> <p>Mit der Umnutzung des bestehenden, bereits weitgehend versiegelten und bisher nur extensiv genutzten Tankstellengrundstücks mit eingeschossiger Teilbebauung am Mundsbürger Damm 24 in sehr gut erschlossener, innenstadtnaher Lage mit sehr guter Straßenverkehrs-, ÖPNV- und Fahrradbindung wird diesen Vorgaben und Herausforderungen in besonderer Weise und damit auch dem in § 1a Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch beschriebenen Leitgedanken „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ entsprochen. Durch die Entwicklung des Grundstücks kann eine nachteilige Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen für den Wohnungsbau vermieden werden.</p> <p>Das Planverfahren Uhlenhorst 4 entspricht den übergeordneten gesamtstädtischen Planungszielen der Freien und Hansestadt Hamburg wie auch den</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>abgestimmten bezirklichen Planungszielen. Der Bezirk Hamburg-Nord hat als einer der ersten Bezirke die Chance erkannt, neben den seit vielen Jahren vollzogenen Konversionsprojekten auf großflächigen Bestandsarealen (z. B. ehem. Krankenhausareale Finkenau, Eilbek) oder der Umnutzung von Gewerbeimmobilien durch Aktivierung von Siedlungsflächen entlang der Magistralen auf den weiterhin bestehenden hohen Siedlungsdruck im Stadtgebiet zu reagieren. In den Jahren 2017/2018 wurde die so genannte „Magistrale-Nord“, die sich vom Mundsburger Damm über die Hamburger Straße bis nach Bramfeld erstreckt, von einem interdisziplinären Team aus Stadtplanern, Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern unter dem Titel <i>„Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“</i> untersucht und konkrete Entwicklungsvorschläge für diesen Stadtraum erarbeitet. Dabei wurden zukunftsweisende Ideen gesucht, wie die Transformation der heutigen Hauptverkehrsstraße in einen lebendigen, öffentlichen und für alle Gruppen nutzbaren Stadtraum erfolgen kann. Betrachtet wurden die Hauptverkehrsstraße, das angrenzende städtebauliche Umfeld sowie eventuelle Potenzialflächen für eine Nachverdichtung. Das Gutachten und seine Kernaussagen wurden in mehreren Beteiligungsrounds öffentlich erörtert und diskutiert und von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung beschlossen. Der Umgang mit der Magistrale-Nord war auch Gegenstand des 2019 durchgeführten international besetzten <i>Bauforums Magistralen</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, in dem systematisch sieben große Hamburger Magistralen untersucht und konzeptionell überplant wurden.</p> <p>Das im Bezirksamt mit externer Unterstützung für die Magistrale Nord erarbeitete Leitbild legt zur Steuerung einer nachhaltigen Weiterentwicklung dieses Stadtraumes abschnittsbezogen grundsätzliche Entwicklungsziele, Handlungsspielregeln und ihre Verknüpfungspunkte fest. Dabei wurden Maßnahmen wie die Modernisierung des Gebäudebestands, die Diversifizierung der Nutzungsstrukturen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung der Angebote des Umweltverbunds und auch die Erhöhung der Baudichten und Schaffung zusätzlichen Wohnraums als zentrale Instrumente und Handlungsbereiche identifiziert, die die Lebensqualität an der Magistrale erhöhen können.</p> <p>Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich des Abschnitts 1, für den ein Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und öffentlich diskutiert wurde. Hierzu wird detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle</i></p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p><i>städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßennebenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen.</p> <p>Die Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft werden nicht als unzumutbar eingestuft. Es war von Beginn an ein wesentliches Thema des Planungsprozesses, sicherzustellen, dass sich das Vorhaben in die bestehende Nachbarschaft einfügt. Die Auswirkungen wurden hinsichtlich Lärmimmissionen, Gebäudeverschattung, Verkehrsauswirkungen und weiterer Fachaspekte ermittelt und der Entwurf dementsprechend optimiert. Die ermittelten Auswirkungen können in Kauf genommen werden, weil sie keine unzumutbaren Beeinträchtigungen ergeben, die einer Umsetzung der Planung entgegenstehen.</p> <p>Die Ergebnisse der Verschattungsstudie sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt. Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der nicht verbindlichen, technischen Norm der DIN 17037 entsprechen.</p> <p>Dieser Umstand steht dem Vorhaben jedoch nicht entgegen, weil es keine verbindlichen gesetzlichen Regelungen oder Vorschriften zu einer</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Mindestbesonnung oder Vermeidung der Verschattung von Gebäuden gibt und die Technische Norm der <i>DIN 17037 – Tageslicht in Gebäuden</i> nur empfehlenden Charakter besitzt. Zutreffend ist, dass 2022/23 die Verschattungsuntersuchung weiter detailliert und dabei festgestellt wurde, dass in dem benachbarten Bestandsgebäude voraussichtlich 5 einseitig orientierte Wohneinheiten nicht die angestrebten Zielwerte einer Besonnung im Sinne der DIN 17037 erreichen. Es wurden daraufhin 6 Varianten zur Optimierung der Kubatur des Neubaugebäudes untersucht, die die Möglichkeiten einer Reduzierung der Gebäudehöhe/Geschossigkeit und eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Neubau und Bestandsgebäude sowie Kombinationen aus diesen Ansätzen untersucht haben. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erst bei einer Reduzierung des geplanten Baukörpers um rund 18m – dies entspricht etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche – eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 für alle Wohneinheiten erreicht werden könnte. Diese Veränderung hätte eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H bedeutet und zu einer erheblichen Verringerung der Baumassen geführt. Die ermittelte Abstandsfläche hätte mehr als dem dreifachen der gemäß Hamburgischer Bauordnung nachzuweisender Abstandsfläche von 0,4 H entsprechen. Hieraus resultierend hätten zentrale Planungsziele der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung an diesem zentralen Standort wie auch die Ziele der gesamt-städtischen Stadtentwicklung wie sie das Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ und auch die „Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“ vorsieht, nicht umgesetzt werden können.</p> <p>Ein entsprechend reduzierter Baukörper hätte eine vollständig andere räumliche Wirkung entfaltet, die nicht die angestrebte räumliche Fassung dieses markanten Kreuzungspunkts an der Magistrale erreicht hätte. Entsprechende Planungskonzepte wurden bereits in dem städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachten verworfen. Nur mit dem vorgesehenen Baukörper kann die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder hergestellt werden, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituiert und durch Umsetzung dieses</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde dem übergeordneten stadträumlichen Bezug und der Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke Rechnung getragen.</p> <p>Von einem Wertverlust der Wohnungen in der Nachbarschaft des Bauvorhabens ist nicht auszugehen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bemessung des Bodenwertes werden nicht geändert. Ein Planungsschaden liegt dementsprechend nicht vor. Die über viele Jahrzehnte bestehende Situation einer Nachbarschaft aus Wohnungsbau mit einer Tankstelle mit Waschstraße ohne planungsrechtliche Beschränkungen der Betriebszeiten wird verbessert. Durch das geplante Vorhaben wird der Stadtraum städtebaulich aufgewertet sowie die Magistrale belebt. Funktionen der nebenliegenden Landschaftsachse bleiben unbeeinträchtigt. Die Nachfrage nach Wohnraum in der Freien und Hansestadt Hamburg ist weiterhin hoch. Die zentrale Lage, die gute infrastrukturelle Versorgung sowie stadträumliche Qualitäten werden durch das Vorhaben nicht tangiert. Dementsprechend ist nicht von einem Wertverlust auszugehen.</p> <p>Die Bestimmung eines Immobilienwertes unterliegt gleichzeitig unterschiedlichsten Marktindikatoren und Einflussfaktoren und kann nur mittelbaren Einfluss auf die Bauleitplanung haben. Individuelles Interesse an einem Werterhalt stellt jedoch nur einen von sehr vielen abwägungserheblichen Belangen im Sinne von § 2 (3) Baugesetzbuch dar, der in die Abwägung einzustellen ist. Im vorliegenden Fall wurde dieser Belang in der Abwägung aufgrund des bestehenden öffentlichen Interesses an der Schaffung von Wohnraum zurückgestellt.</p> <p>Die Einschätzung zu der entstehenden städtebaulichen Situation wird im Zusammenhang mit den vorangestellten Erläuterungen ebenfalls nicht geteilt. Die Nachbarschaft eines fünf- und sechsgeschossigen Gebäudes ist in einer Metropole wie Hamburg regelhaft üblich. Es handelt sich hierbei um gängige innerstädtische Geschossigkeiten, wie sie auch bereits im Umfeld des Plangebiets bestehen.</p> <p>Die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen werden durch das Vorhaben vollumfänglich eingehalten. Da das Nachbargebäude die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen nicht auf eigenem Grund abbilden kann, rückt der Neubau zu Lasten des Vorhabenträgers von der Grundstücksgrenze ab. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen. Vor diesem Hintergrund sind keine Anzeichen erkennbar, die eine</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>4.3 Das geplante Gebäude bedeutet zugleich eine starke Lärmquelle aufgrund der hohen Anzahl von möglichen Mietern, Gastronomie und Geschäften sowie geplanten begrünten Dachterrasse, bestens geeignet für Feierlichkeiten zu allen Tages- und Nachtzeiten. Zusätzlich zum Lärm des stark befahrenen Mundsburger Damms (Magistrale).</p> <p>4.4 Bei Inversionswetterlagen wird eine bedeutende Luftverschlechterung stattfinden. Am früheren Gehweg vom Mundsburger Damm zur Hartwicusstraße (entlang der Häuser Mundsburger Damm 26a und b sowie Hartwicusstraße 11), jetzt bereits gesperrt ab dem Haus 26b zum Eilbekkanal hin (Kuhmühlenteich) ist seit der Sanierung des ehemaligen Esso-Tankstellengeländes incl. Kampfmittelräum-dienstes, wird es durch das geplante Gebäude und einem dadurch entstehenden engen Korridor</p>	<p>erdrückende Wirkung oder einen Hinterhofcharakter sowie unzumutbare Zustände begründen.</p> <p>Die Architektur und der Städtebau des neuen Gebäudes wurden darüber hinaus im Rahmen des vorangestellten Gutachterverfahrens sowie im Bebauungsplanverfahren umfangreich diskutiert. Es handelt sich um eine qualitätvolle Nachverdichtung. Die zugrundeliegenden Planungsziele sowie auch Erläuterungen zur Verschattungssituation wurden zuvor bereits dargelegt.</p> <p>Zu 4.3 Die hier vorgetragene Einschätzung wurde gutachterlich nicht bestätigt. Das Plangebiet befindet sich in einem erheblich durch Straßenverkehrslärm-emissionen vorbelasteten Bereich, in dem nach den Erkenntnissen aus der schalltechnischen Untersuchung regelhaft erhebliche Lärmpegel von bis zu 70 dB(A) im Nahbereich der Magistrale vorliegen. Mögliche Emissionen aus dem regelhaften Betrieb werden vor diesem Hintergrund überwiegend nicht bemerkbar sein. So genannter Nachbarschaftslärm stellt im Kontext der inneren verdichteten Stadt regelhaft auftretende sozialadäquate Ereignisse dar und gilt als hinnehmbar. Immissionen aus Verkehrs- und Gewerbelärm (aus Gastro und Geschäften) sind hingegen nicht als sozialadäquat zu werten und können Handlungsbedarf auslösen. Aus den Ergebnissen des Fachgutachtens sind keine Gründe für die Annahme gegeben, dass die Nutzung von Gastronomie oder Geschäften unmittelbare Lärmauswirkungen für die benachbarten Bestandsgebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b haben könnte, weil das Planungskonzept des Vorhabens in dieser Richtung auf allen Geschossennutzungen vorsieht. Die innerhalb des urbanen Gebiets geplanten Geschäfts- und Gastronomienutzungen einschl. einer ggf. möglichen Außengastronomie werden hiervon abgewandt in Richtung Magistrale bzw. in Richtung Hartwicusstraße angeordnet, so dass der geplante Baukörper diese Emissionen abschirmen kann.</p> <p>Zu 4.4 Im Zuge des Planverfahrens wurde ein Fachgutachten zur Fragen einer möglichen Belastung durch Luftschadstoffe erarbeitet. Dieses Gutachten kommt auf Basis eines angefertigten Prognosemodells zu dem Ergebnis, dass der Grenzwert der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) von 40 µg/m³ für Stickstoffdioxid (NO₂)-Jahresmittelwerte an allen Fassaden sowohl der Planbebauung als auch an der umliegenden Bestandsbebauung eingehalten wird. Ebenso wird festgestellt, dass der Grenzwert der 39. BImSchV für die Feinstaub (PM 10) -Jahresmittelwertkonzentration an der Planbebauung und an der</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>zu einem wesentlich geringeren Luftaustausch als bisher kommen. Insbesondere durch stetig zunehmende und längere Verkehrsstaus nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten kommt es zu nicht geringen Luftverschmutzungen. (Während des Betriebs der Esso-Tankstelle öfter durch Benzingeruch zu merken, trotz aller modernen Technik in den Zapfpistolen und noch ohne engen Korridor, also noch bei größerem und rascherem Luftaustausch bzw. Luftbewegungen/Luftströmungen als zukünftig möglich wäre).</p> <p>4.5 Zugleich wird es durch die dann zukünftig in engem Abstand stehenden Gebäude links und rechts dieses ehemaligen und bis vor Kurzem durchgehenden Gehwegs zu einem Schalltrichter zwischen den Gebäuden beidseitig des Gehwegs kommen. Der Schall wird zwischen dem geplanten Gebäude und unserem Haus 26b hin- und her geworfen werden, nicht zuletzt durch den in letzter Zeit ohnehin zunehmenden Verkehr, sondern auch der mit Blaulicht und Martinshorn fahrenden Polizeiwagen (Polizeiwache ca. 700m entfernt) sowie sonstiger Einsatzkräfte wie Rettungswagen (RTWs), Feuerwehr und anderer Notdienste. Diese Fahrten der Einsatzfahrzeuge haben zeitweise ebenso zugenommen (Krankenhaus St. Georg liegt ebenfalls in großer Nähe).</p>	<p>umliegenden Bestandsbebauung deutlich unterschritten wird, was analog auch für Feinstaub (<i>PM 2,5</i>) vorausgesetzt werden kann. Zudem wird festgestellt, dass aus den ermittelten Jahresmittelwerten keine relevanten Überschreitungen der Kurzzeitwerte sowohl bei NO₂ als auch bei PM₁₀-Konzentrationen zu erwarten sind. Die vorgetragenen Annahmen einer möglichen Luftverschlechterung sind aufgrund dieser Erkenntnisse nicht zu erwarten. Zu beachten ist zudem, dass die geplante Struktur eines solitären Baukörpers eine Durchlüftungsmöglichkeit zwischen Mundsburger Damm und der Landschaftsachse der Wandse am Mundsburger Kanal erhält, so dass etwaige Konzentration forttragen werden können und eine Stauung von Luftmassen nicht anzunehmen ist. Mit der ersatzlosen Aufgabe der Tankstellennutzung werden zukünftig keine der hier beschriebenen Geruchsbeeinträchtigungen durch Benzingeruch mehr gegeben sein.</p> <p>Zu 4.5 Diese Einschätzungen werden durch die angefertigten Fachgutachten nicht bestätigt. Zu dem Bebauungsplan wurde eine lärmtechnische Untersuchung angefertigt, die auf Basis eines dreidimensionalen Schallausbreitungsmodells Veränderungen der zukünftigen Emissionssituation untersucht hat. In diesem Kontext wurde festgestellt, dass es zu gewissen Reflexionseffekten in Bezug auf die unmittelbar gegenüberliegenden Gebäudefassaden am Mundsburger Damm 21 bis 25 kommen kann, die planerische Festsetzungen zur Reduktion der Schallreflexion durch offenporige Fassadenmaterialien in Teilbereichen der zum Mundsburger Damm orientierten Gebäudefassaden ergeben haben. Das Gutachten hat jedoch keine Erkenntnisse zu einem möglichen Schalltrichter hervorgebracht. In Anbetracht der örtlichen Lage des Neubauvorhabens und des Bestandsgebäudes zu der linearen Emissionsquelle der Magistrale sind keine entsprechenden Reflexionen und hieraus resultierende Überschreitungen bestehender Grenzwerte zu erwarten. Es ist nicht zutreffend, dass die Verkehrsmengen in diesem Bereich generell zunehmen. Im Zuge der gutachterlichen Untersuchung der Magistrale wurden die bestehenden Auswertungen der Verkehrsmengen auf der Magistrale untersucht mit der Ergebnis, dass die Verkehrsmengen seit den 1990er Jahren stagnieren und im Bereich der Kernstadt und der Stadtstraßen deutliche Rückgänge zu verzeichnen sind. Dieser Effekt wird zukünftig mit Realisierung der Schnellbahnplanungen für die U5 und bei Umsetzung der Maßnahmen der Mobilitätswende noch zunehmen. Die Annahme, dass die Belastungen aus Einsatzfahrten von Feuerwehr und Polizei zugenommen haben, wird zur Kenntnis genommen. Dieser Sachverhalt kann durch Planverfahren nicht beeinflusst werden.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>4.6 Es wird durch das geplante Gebäude zwangsweise zu erhöhtem Lärm kommen. Ich weise darauf hin, dass es im gesamten Quarree Mundsburger Damm, ehemalige Tankstelle Esso, Hartwicusstraße, und Immenhof etwa 345 Klingeln, also Wohnungen gibt. Nun soll es aber auf einem sozusagen einzigen Fleck allein schon 165 zusätzliche Wohnungen geben. Der Lebens- und Arbeitsrhythmus der zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen wird naturgemäß sehr unterschiedlich sein. Wenn man studiert wird es nicht automatisch zu gewissen Zeiten wie z.B. 22.00 Uhr ruhig werden. Das weiß ich als ehemaliger Student nur zu gut. Es wird also erheblich mehr Lärm als ohnehin schon geben, abhängig auch von dem Platz zwischen dem geplanten Gebäude und unseren Häusern (Mundsburger Damm 26 a, b und Stirnseite Hartwicusstraße 11, geringer Abstand).</p> <p>4.7 Erdgeschossige Gewerbe- und Gastronomie-nutzungen erscheinen unglaubwürdig. Seit Jahren stimmt der Geschäftemix am Mundsburger Damm nicht. Selbst im Einkaufszentrum Hamburger Meile gibt es mehr Leerstand als je zuvor.</p>	<p>Zu 4.6 Die Einschätzung einer möglichen Lärmzunahme durch die Gebäudenutzung mit Auswirkungen auf bestehende Grenzwerte wurde bereits weiter oben in dieser Stellungnahme unter der Bezeichnung 4.3 kommentiert. Für den bestehenden Gebietscharakter sind keine erheblichen Lärmauswirkungen zu erwarten.</p> <p>Zu 4.7 Die vorgesehenen erdgeschossigen Gewerbe- und Gastronomienutzungen werden einen Beitrag zur Aufwertung der Magistrale leisten, wie sie das Bezirksamt auf Grundlage des beschlossenen Planungskonzepts zur Aufwertung der Magistrale anstrebt. Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich der Magistrale Nord, für das Bezirksamt 2018 eine Grundlagenstudie und Handlungsempfehlungen für eine Aufwertung hat erarbeiten und von den politischen Gremien beschließen lassen. Für diesen Bereich wurde das Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das Bezirksamt Hamburg-Nord ist seit vielen Jahren bemüht, eine positive Entwicklung der Magistrale Mundsburger Damm herbeizuführen und den öffentlichen Raum wieder aufzuwerten und zu beleben. Dies erfordert eine zukunftsgerichtete Mischnutzung. Aufgrund der hohen bestehenden Fußgängerfrequenz und der bestehenden Emissionskonflikte erscheinen die</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>4.8 Der Wegfall von Parkraum bei gleichzeitiger Zunahme von 165 Wohnungen plus Geschäften wird für einen starken Engpass sorgen, da diese Gegend auch Parkraum für Touristen ist, insbesondere bei stadtwweit beworbenen Veranstaltungen wie Marathon, Feuerwerke etc. Es erscheint unglaublich, dass alle neuen Bewohnerinnen und Bewohnerinnen lediglich per Fahrrad unterwegs sind. Das Abstellen von Fahrrädern sorgt übrigens für Lärm rund um die Uhr, wie es bereits jetzt auf der Rückseite, also Gartenseite unseres Gebäudes mittels eines – hier durchaus wünschenswerten – Fahrradunterstellplatzes direkt schräg unterhalb meines Fensters festzustellen ist (Stellplätze für die Häuser Hartwicusstraße 11 a-c). Durchaus erträglich und nicht wirklich störend,</p>	<p>erdgeschossigen Lagen an der Magistrale für das Wohnen nicht geeignet, sondern bieten Potential für die Errichtung von modernen Gewerbeflächen. Es ist erkennbar, dass es innerhalb des Gebäudebestands entlang der Magistrale vielfach an attraktiven und gut nutzbaren Gewerbeflächen mangelt. Im Zuge der Erstellung des Gutachtens zur Entwicklung der Magistrale im Jahr 2018 wurde für diesen Abschnitt das Entwicklungsziel einer Magistrale als Flaniermeile formuliert, dass die Attraktivität der Magistrale insgesamt erhöhen soll. Entsprechend ist es folgerichtig, an diesem Standort ein gemischtes Konzept zu realisieren. Aufgrund der hohen Zentralität sind auch keine relevanten Kaufkraftabflüsse zu erwarten. Weiterhin ist zu beachten, dass sich mit der perspektivischen ÖPNV Anbindung an die Schnellbahnlinie U5 die Lagequalität des Standorts noch weiter verbessern wird. Insofern scheint es zielführend, durch die geplante Mischnutzung die Potenziale der Magistrale zu nutzen.</p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßennebenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen.</p> <p>Zu 4.8 Die Einschätzung, dass das Plangebiet eine Bedeutung als Parkraum für Touristen bei stadtwweit beworbenen Veranstaltungen besitzt, wird nicht geteilt. Zu dem Bebauungsplan wurde ein detailliertes Mobilitätskonzept angefertigt, dessen Inhalte auch Gegenstand der Vereinbarungen des Durchführungsvertrags werden.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022 formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>aber das multipliziert mit mindestens 165 ergibt ein anderes Resultat.</p>	<p>umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5, die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird, die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherrinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p> <p>Aufgrund der Struktur des Gebäudes mit einem hohen Anteil an kompakten Einzimmer-Apartments, davon 49 geförderte Einheiten für Studierende ist nur mit einem untergeordneten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Kfz zu rechnen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass insbesondere Studierende in Hamburg in Kombination mit der Einschreibung an einer Hochschule ein Semesterticket für den ÖPNV erhalten, das mit reduzierter Zuzahlung außerdem in ein so genanntes „Deutschlandticket“ umgewandelt werden kann. Daher kann ein Großteil der Bewohnerschaft mit dem ÖPNV reisen, ohne zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein. Das Plangebiet befindet sich zudem innerhalb des Geschäftsgebiets der in Hamburg eingeführten Sharing Angebote für Kfz, Fahrräder und Elektroroller, so dass alternative Mobilitätsangebote gegeben sind.</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>4.9 Hinsichtlich zukünftigen Lärms folgende Anmerkung: Ein Schalltrichter muss nicht erst das Ergebnis eines Gutachtens sein. Er besteht schon aktuell für jede Person, die hören kann und im hiesigen Haus wohnt. Rückwärtig zu meiner Wohnung stehen die Häuser Hartwicusstraße 13 a-c schräg in die Gartenlandschaft hineinragend mit vielleicht 30m Abstand. Auf einem Balkon dort wurde von Frühjahr bis Herbst jeweils von 23.30 Uhr bis 03.30 Uhr morgens gegessen, telefoniert, laut geredet mit mehreren Personen, Musik gehört, kurzum, das Wohnzimmer auf den Balkon verlegt. Wirklich störend. Und mit Echo versehen insofern, dass der Lärm nicht verhallte sondern bei mir/uns ankam/ankommt (aktuell ist es wohl zu kalt für das Wohnzimmer auf dem Balkon). Wie soll das erst aussehen bzw. sich anhören, wenn das sechsgeschossige Gebäude inkl. Begrünter Dachterrasse (eigentlich ja eine begrüßenswerte Sache, aber nicht hier als zusätzlicher Lärmquelle) in nur wenigen Metern Abstand mir/uns gegenüber steht?!! Also alle möglichen Schallwellen bei uns ankommen/abprallen? Ein solcher Lärm ist durch kein Gutachten hinweg zu interpretieren. (Ohnehin sind die Interessen des jeweiligen Auftraggebers eines Gutachtens ausnahmslos und naturgemäß kritisch zu würdigen).</p> <p>4.10 Die Lärm-, Luft- und Lichtverhältnisse sind mir seit November 1970 bekannt. Seitdem wohne ich in diesem Haus und habe dann meine aktuelle Wohnung nach der Privatisierung gekauft. Wie auch immer geartete Messergebnisse haben für mich keine besondere Aussagekraft,</p>	<p>Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. Vier Stellplätze für Lastenfahrräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Ein Großteil der für das Vorhaben geplanten Fahrradabstellmöglichkeiten wird innerhalb der Tiefgarage geschaffen, so dass keine Lärmbeeinträchtigungen für die benachbarte Wohnbebauung zu erwarten sind.</p> <p>Zu 4.9 Die vorgetragenen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie besitzen für das Planvorhaben keine Bedeutung, da ein Blockinnenbereich beschrieben wird, in dem andere Schallausbreitungsbedingungen bestehen. Planungsrechtlich und auch in dem Immissionsschutzrecht existieren keine Grenzwerte für die Beurteilung von Lärmemissionen zwischen unterschiedlichen Wohnnutzungen. Die Frage möglicher Lärmauswirkungen ist lediglich über das Nachbarschaftsrecht geregelt, in dem die Frage einer bestimmungsgemäßen Nutzung bzw. die dieser gegenüberstehende Frage der Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Wohnnutzern eine Rolle spielt. Diese Thematik ist jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die angefertigte schalltechnische Untersuchung hat keine Hinweise für entsprechende Beeinträchtigungen oder Belastungen ergeben.</p> <p>Zu 4.10 Die vorgetragenen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Sie besitzen für das Planvorhaben keine Bedeutung, da die bestehende Emissionssituation gutachterlich untersucht wurde und keine erheblichen Auswirkungen ergeben hat, welche eine unzumutbare Wirkung entfalten oder die Wohnqualität in</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>sollten sie die letzten mehr als 50 Jahre bis dato einfach ignorieren (wollen !!). Ich kenne den Mundsburger Damm noch mit Straßenbahnbetrieb. Und mit Kopfsteinpflasterbelag. Dann erst wurde geteert, über die Kopfsteinpflaster hinweg. Seit 1949 soll die Tankstelle bestanden haben, als Gewerbebetrieb. (Nach vielen Beschwerden wurde der rund-um-die-Uhr Betrieb zunehmend leiser und durchaus erträglich). Eingeschossig. Jetzt soll es plötzlich keinen Gewerbebetrieb mehr geben (im Unterschied zum Winterhuder Weg Ecke Heinrich-Hertz-Straße neben der Shell Tankstelle(nur paar hundert Meter Luftlinie entfernt)) wo weiterhin angeblich per Gesetz weiterhin nur Gewerbebebauung stattfinden darf, keine Umwidmung zu Wohnungszwecken) sondern gleich ein sechsgeschossiges Haus unmittelbar vor „unsere Nase“ gebaut werden. Die Einstöckigkeit wurde also aufgegeben. Unklar, wie diese Umwidmung zustande kommt. Vermutlich spielen hohe finanzielle Interessen (Investitionen) eine Rolle, (ich habe einige Jahre innerhalb eines Gefängnisses gearbeitet, im unmittelbaren Umgang mit Gefangenen, Anwälten, Gerichtsprozessen, Gutachten etc. also bin ich Bauprojekten und Erstgutachten und deren Auftraggebern gegenüber naturgemäß sehr skeptisch), sonst hätte man alle von mir aufgeführten Belange automatisch bedacht.</p> <p>4.11 Jetzt wird nicht einmal bedacht, dass die U-Bahnlinie U5 eine Station unmittelbar beim ehemaligen Tankstellengebäude haben soll und diese Station (sowie die beim Immenhof) in offener Bauweise (kein Tunnelbohrer für die Station) in 25m Tiefe gebaut werden soll und die Bauzeit mit mindestens (!) 5 bis 7 Jahren veranschlagt wird. Entsprechend sorgen sich die schon aktuell bislang bestehenden Geschäfte und Restaurantbetreiber am Mundsburger Damm um ihre Existenz (Versammlung an der Finkenau, schneller-durch-hamburg.de/U5; z.B. Sebastian Mayer, U5 Beauftragter oder auch Frederik Ahlmann-Eltze, Überseering 10, Hochbahn U5 Projekt GmbH, 22297 Hamburg, ich habe gut 100 Personen während der Veranstaltung gezählt) und nun sollen neue</p>	<p>unzumutbarer Weise beeinträchtigen können. Ebenso wurde keine Überschreitungen von Grenzwerten festgestellt. Der Verweis auf eine bestehende Tankstelle im Umfeld des Plangebiets wird zur Kenntnis genommen. Diese Tankstelle befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Uhlenhorst 4. Der Bezirk Hamburg-Nord hat in Ausübung seiner Planungshoheit im Sinne von § 1 (3) Baugesetzbuch entschieden, das Planrecht für diesen Bereich zu ändern und an die Planungsziele der Freien und Hansestadt Hamburg anzupassen. Die Planungsziele wurden unter 4.1 bereits umfassend dargelegt. Die maßgeblichen Beschlüsse in diesem Planverfahren wurden in öffentlichen Sitzungen der Bezirksversammlung und des Stadtentwicklungsausschusses gefasst, in dem auch mehrfach intensive Diskussionen zu diesem Planverfahren geführt wurden. Der Ablauf des Planverfahrens ist insofern nicht zu beanstanden, die vorgetragenen Belange wurden ausführlich erfasst, in einer großen Zahl von Fachgutachten untersucht und in die Abwägung eingestellt.</p> <p>Zu 4.11 Die vorgetragene Vermutung einer nicht-Berücksichtigung des geplanten Neubaus der Schnellbahnlinie U 5 ist nicht zutreffend. Die Hamburger Hochbahn wurde innerhalb des Bebauungsplanverfahrens regelhaft beteiligt. Die Planungen wurden unter Berücksichtigung des derzeit noch sehr groben Planungsstandes der Bahnanlagen aufeinander abgestimmt und beispielsweise konkrete Anpassungen an der Verankerung der Baugrubenplanung vorgenommen. Auswirkungen aus der geplanten Errichtung der Schnellbahnlinie sind Gegenstand der jeweiligen Planfeststellungsverfahren. Direkte Auswirkungen auf das hier geplante Vorhaben sind nicht erkennbar, da die Hochbahn derzeit entsprechende Konzepte zur Minimierung der Planungsauswirkungen und aus den zu erwartenden Baumaßnahmen entwickelt. Die Umsetzung der beiden Vorhaben wird zudem in einem erheblichen zeitlichen Abstand erfolgen. Die Umsetzung des Vorhabens ist bereits ab 2024 geplant und soll etwa 2026 abgeschlossen</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Geschäfte und Restaurants/Gastronomie) angesiedelt werden ohne dieses zu bedenken?</p> <p>4.12 Mir bzw. uns ein sechsgeschossiges Gebäude mit 165 Wohnräumen unmittelbar „vor die Nase“ zu bauen lehne ich aus den genannten Gründen ab. Da besteht erheblicher Klärungs- und Veränderungsbedarf. Verlust an Lebensqualität (wie Lärm, Licht, Luft) und erheblicher finanzieller Verlust am Eigentum sind für mich nicht einfach hinnehmbar. Ich bitte, meine Stellungnahme dieses mal tatsächlich zur Kenntnis zu nehmen und zu beantworten!</p>	<p>sein, während der Beginn der Baumaßnahmen der U5 erst ab Mitte 2030 projektiert ist. Entsprechend wird es zu keinen wechselseitigen Beeinträchtigungen kommen und wird auch nicht das befürchtete Verkehrschaos entstehen.</p> <p>Zu 4.12 Die hier vorgebrachten Argumente stellen eine Zusammenfassung der vorgebrachten Sachverhalte dar und wurden bereits behandelt.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>ID: Eingereicht am: 01.12.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p> <p>Wir stellen uns in unserer Eigenschaft als aktuell bestellter Verwalter der Eigentümergemeinschaft Hartwicusstraße 11 a + b vor und legen namens und im Auftrag der von uns verwalteten Gemeinschaft formell Einspruch gegen den öffentlich ausgelegten Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Uhlenhorst 4 – Mundsburger Damm ein.</p> <p>Ferner möchten wir mitteilen, dass wir mit der Savvy Group seit März 2021 im stetigen Austausch standen und wir nun sehr verwundert und enttäuscht darüber sind, dass die Savvy Group nicht auf uns zugekommen ist und uns über die Tatsache der öffentlichen Auslage des Bebauungsplanentwurfs informiert hat. Wir hätten hierzu im Innenverhältnis erwartet, dass man uns als Nachbar im gegenseitigen Interesse proaktiv darüber informiert. Dies hat für uns ein gewisses Geschmäckle und lässt Raum für Spekulationen zu.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Bezirksamt Hamburg-Nord war an keinen direkten Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und der Verwaltung beteiligt. Entsprechend sind keine Aussagen zu der Art oder den Inhalten der hier erwähnten Gespräche möglich.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Unseren Einspruch, insbesondere unsere Bedenken im Hinblick auf das im Lichtgutachten festgehaltene Thema der sich verändernden Licht- und Besonnungsverhältnisse, legen wir wie folgt dar:</p> <p>5.1 Schäden am Gebäude Hartwicusstraße 11 a + b</p> <p>Bereits während des Abrisses der ehemaligen Tankstelle wurden massive Vibrationen auf das von uns verwaltete, benachbarte Haus übertragen. Dies hat insbesondere zu Rissen und Setzungen in den oberen Stockwerken zwischen Decken und Wänden sowie zu Spannungsrissen in den Fensterbänken im Treppenhaus geführt.</p> <p>Es bestehen erhebliche Bedenken, dass durch einen Neubau in der geplanten Größenordnung weitere Schäden an dem Gebäude, welches im Jahr 1956 auf schutthaltigem Untergrund aus den Kriegsjahren erstellt worden ist, entstehen werden.</p> <p>5.2 Verschattung des bestehenden Gebäudes</p> <p>Die geplante Bebauung wird zu einer erheblichen Verschattung besonders für das Gebäude Hartwicusstraße 11 b führen, was nicht nur die Lebensqualität der Bewohner beeinträchtigen, sondern auch negative Auswirkungen auf den Wert der Immobilie sowie der einzelnen Wohnungen haben wird.</p>	<p>Im Nachfolgenden wird zu den vorgetragenen Aspekten Stellung genommen.</p> <p>Zu 5.1</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich hierbei um Auswirkungen aus der Projektdurchführung, die ein privatrechtliches Verhältnis betreffen und nicht Gegenstand des bauleitplanerischen Verfahrens sind. In vergleichbaren Situationen hat es sich bewährt, zu Beginn der Baumaßnahmen ein so genanntes Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Der Verwaltung wird hierzu eine direkte Kontaktaufnahme mit dem Bauherrn empfohlen.</p> <p>Zu 5.2</p> <p>Im Rahmen des Planverfahrens fand eine sehr umfangreiche Auseinandersetzung mit den Auswirkungen einer möglichen Verschattung statt und es wurden auch verschiedene Planungsalternativen untersucht.</p> <p>Die Verschattungsuntersuchung und die Tageslichtuntersuchung haben ergeben, dass es in wenigen benachbarten Wohneinheiten zu gewissen Einschränkungen der Besonnung kommen wird. Da jedoch die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nachgewiesen werden und letztlich mehr als die erforderlichen 0,4 H freigehalten werden, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Entsprechend ist es nicht anzunehmen, dass die Realisierung des Planvorhabens unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität der Wohnungen in der Nachbarschaft haben wird, die einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p> <p>Aufgrund der anhaltend großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates stellt die Schaffung</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>zusätzlichen Wohnraumes eine komplexe Planungsaufgabe der Selbstverwaltung dar. Da sowohl die Bevölkerungsentwicklung weiterhin positiv ist als auch die Wohnfläche pro Kopf seit vielen Jahren zunimmt, muss Hamburg kontinuierlich Planungsprogramme erarbeiten, die zusätzliche Flächen für den Wohnungsbau bereitstellen. Hamburg hat deshalb bereits 2011 eine Wohnungsbauoffensive angestoßen und mit dem Vertrag für Hamburg (der zwischenzeitlich zwei Mal fortgeschrieben wurde) konkrete Zielzahlen für den Wohnungsbau in den Bezirken festgelegt. Die Innenentwicklung stellt für die Hamburger Stadtentwicklung in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauflächen dar. Mit dem städtebauliches Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ hat Hamburg 2019 ein umfangreiches Papier vorgelegt, um innerhalb von Planungsprozessen eine angemessene Auseinandersetzung mit Fragen der Dichte und der Lebensqualität führen zu können.</p> <p>Der Bezirk Hamburg-Nord ist von seiner Fläche der zweitkleinste Bezirk der Hansestadt und kann aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen nur noch wenige verfügbare Flächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung. Angesichts dessen nehmen punktuelle Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden. Der Bundesgesetzgeber hat dazu 2013 das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts erlassen, das im Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) umgesetzt wurde.</p> <p>Weil die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) eine Gemeinde ist, in der die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist (vgl. Kappungsgrenzenverordnung, HmbGVBl. 2018, S. 215 und in diesem Zusammenhang auch Verordnung über die Bestimmung der Freien und Hansestadt Hamburg als Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a des Baugesetzbuchs vom 13. Juli 2021 (HmbGVBl. 2021, 530)); erhält die zusätzliche Schaffung und Bereitstellung von Wohneinheiten eine besondere Bedeutung. Die Mietpreisbegrenzungsverordnung vom 23.06.2020 (HmbGVBl. S. 341) stellt zudem befristet bis 2025 fest, dass die Freie und Hansestadt Hamburg als ein Gebiet mit einem</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 556d Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert am 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) zu definieren ist. Zusätzlich sieht das „Bündnis für das Wohnen“ zwischen der FHH und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs vor, gemeinschaftlich erhebliche Anstrengungen für die Wohnraumversorgung zu tätigen und mindestens 30 % dieser neuen Wohnungen als geförderte Wohnungen zu errichten.</p> <p>Mit der Umnutzung des bestehenden, bereits weitgehend versiegelten und bisher nur extensiv genutzten Tankstellengrundstücks mit eingeschossiger Teilbebauung am Mundsburger Damm 24 in sehr gut erschlossener, innenstadtnaher Lage mit sehr guter Straßenverkehrs-, ÖPNV- und Fahrradbindung wird diesen Vorgaben und Herausforderungen in besonderer Weise und damit auch dem in § 1a Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch beschriebenen Leitgedanken „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ entsprochen. Durch die Entwicklung des Grundstücks kann eine nachteilige Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen für den Wohnungsbau vermieden werden.</p> <p>Das Planverfahren Uhlenhorst 4 entspricht den übergeordneten gesamtstädtischen Planungszielen der Freien und Hansestadt Hamburg wie auch den abgestimmten bezirklichen Planungszielen. Der Bezirk Hamburg-Nord hat als einer der ersten Bezirke die Chance erkannt, neben den seit vielen Jahren vollzogenen Konversionsprojekten auf großflächigen Bestandsarealen (z. B. ehem. Krankenhausareale Finkenau, Eilbek) oder der Umnutzung von Gewerbeimmobilien durch Aktivierung von Siedlungsflächen entlang der Magistralen auf den weiterhin bestehenden hohen Siedlungsdruck im Stadtgebiet zu reagieren. In den Jahren 2017/2018 wurde die so genannte „Magistrale-Nord“, die sich vom Mundsburger Damm über die Hamburger Straße bis nach Bramfeld erstreckt, von einem interdisziplinären Team aus Stadtplanern, Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern unter dem Titel „<i>Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße</i>“ untersucht und konkrete Entwicklungsvorschläge für diesen Stadtraum erarbeitet. Dabei wurden zukunftsweisende Ideen gesucht, wie die Transformation der heutigen Hauptverkehrsstraße in einen lebendigen, öffentlichen und für alle Gruppen nutzbaren Stadtraum erfolgen kann. Betrachtet wurden die Hauptverkehrsstraße, das angrenzende städtebauliche Umfeld sowie eventuelle Potenzialflächen für eine Nachverdichtung. Das Gutachten und seine Kernaussagen wurden in mehreren Beteiligungsrunden öffentlich erörtert und diskutiert und von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung beschlossen. Der</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Umgang mit der Magistrale-Nord war auch Gegenstand des 2019 durchgeführten international besetzten <i>Bauforums Magistralen</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, in dem systematisch sieben große Hamburger Magistralen untersucht und konzeptionell überplant wurden.</p> <p>Das im Bezirksamt mit externer Unterstützung für die Magistrale Nord erarbeitete Leitbild legt zur Steuerung einer nachhaltigen Weiterentwicklung dieses Stadtraumes abschnittsbezogen grundsätzliche Entwicklungsziele, Handlungsspielregeln und ihre Verknüpfungspunkte fest. Dabei wurden Maßnahmen wie die Modernisierung des Gebäudebestands, die Diversifizierung der Nutzungsstrukturen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung der Angebote des Umweltverbunds und auch die Erhöhung der Baudichten und Schaffung zusätzlichen Wohnraums als zentrale Instrumente und Handlungsbereiche identifiziert, die die Lebensqualität an der Magistrale erhöhen können.</p> <p>Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich des Abschnitts 1, für den ein Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und öffentlich diskutiert wurde. Hierzu wird detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßennebenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen.</p> <p>Die Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft werden nicht als unzumutbar eingestuft. Es war von Beginn an ein wesentliches Thema des</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Planungsprozesses, sicherzustellen, dass sich das Vorhaben in die bestehende Nachbarschaft einfügt. Die Auswirkungen wurden hinsichtlich Lärmimmissionen, Gebäudeverschattung, Verkehrsauswirkungen und weiterer Fachaspekte ermittelt und der Entwurf dementsprechend optimiert. Die ermittelten Auswirkungen können in Kauf genommen werden, weil sie keine unzumutbaren Beeinträchtigungen ergeben, die einer Umsetzung der Planung entgegenstehen.</p> <p>Die Ergebnisse der Verschattungsstudie sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt. Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der nicht verbindlichen, technischen Norm der DIN 17037 entsprechen. Der Sachzusammenhang wird hier zur Erläuterung noch einmal ausführlich wiedergegeben.</p> <p>Im Mai 2020 wurde von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord auf Antrag der Vorhabenträgerin die Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens beschlossen. Innerhalb dieses Verfahrens wurden die nach dem Baugesetzbuch vorgesehenen Verfahrensschritte und Beteiligungen durchgeführt und dabei mehrfach der Aspekt einer möglichen Mehrverschattung der vorhandenen Bestandsgebäude thematisiert. Im Herbst 2020 wurde die Erstellung einer Verschattungsuntersuchung beschlossen um die zukünftig zu erwartende Situation näher zu betrachten und die Ergebnisse zu veranschaulichen.</p> <p>Besondere Bedeutung erforderte dabei die Auseinandersetzung mit der benachbarten Bebauung Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b (auf den Flurstücken (Flst.) 954 bzw. 1057 der Gemarkung Hohenfelde), die seinerzeit derart nah an der Grundstücksgrenze errichtet wurde, dass das zusammenhängend errichtete Gebäude seine Abstandsflächen nicht auf dem eigenen Grundstück, sondern teilweise auch auf dem Nachbargrundstück Flst. Nr. 926 abbildet. Die Architekten haben hierauf reagiert und den neu geplanten Baukörper so positioniert, dass dieser zu Lasten des Vorhabenträgers so weit von der Grundstücksgrenze abgerückt errichtet werden soll, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen kommt. Dennoch ergaben die Simulationen</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>der zukünftig entstehenden Besonnungssituation, dass es auch bei einem Abrücken von der Grundstücksgrenze und einer Erweiterung der Abstandsflächen in Teilbereichen der Bestandsgebäude zu einer Mehrverschattung kommen wird.</p> <p>Im Januar 2021 wurde dem Ausschuss in einer Präsentation mit Hilfe von Einzelbildern und Simulationsfilmen vorgestellt, inwiefern sich die Besonnungssituation durch Errichtung des geplanten Neubaus verändern werde. In diesem Kontext wurden erste Studien zu Kubaturveränderungen vorgestellt, um eine Optimierung der Besonnungssituation zu erreichen. Dabei wurde erläutert, dass es keine verbindlichen gesetzlichen Regelungen oder Vorschriften zu einer Mindestbesonnung oder Vermeidung der Verschattung von Gebäuden gibt und deshalb üblicherweise die Technische Norm der <i>DIN 17037 – Tageslicht in Gebäuden</i> bei der Beurteilung der Veränderungen einer Besonnungssituation herangezogen werde. Es wurde erläutert, dass bei Anwendung der Berechnungsmethodiken der DIN 17037 am Stichtag des 21. März voraussichtlich nicht alle Wohneinheiten in dem Bestandsgebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b die Qualitätsstufe <i>gering</i> im Sinne der obengenannten DIN Norm erreichen könnten. Dazu wurde ausgeführt, dass die Kombination aus Lage des Grundstücks zum Lauf der Sonne, abgeknickter Geometrie des Bestandsgebäudes und Organisation der Grundrisse des Bestandsgebäudes mit einseitig orientierten Wohneinheiten in Gebäudemitte sehr komplexe Rahmenbedingungen bedeuteten, auf die mit Anpassungen der Kubatur nur unzureichend reagiert werden könne. In der Ausschusssitzung wurden Kubaturskizzen gezeigt, dass erst bei einer Reduzierung der Baumasse um rund 33% in allen Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag erreicht werden könne. Der Ausschuss hat diese Erläuterungen ausführlich diskutiert und dabei auch verschiedene Einzelaspekte in Rückfragen thematisiert. Letztlich wurden die Ausführungen zur Kenntnis genommen und keine weiteren Veränderungen an der Kubatur des Baukörpers beschlossen.</p> <p>Im Verlauf des weiteren Bebauungsplanverfahrens wurde die Vorhabenplanung in 2021/22 weiter konkretisiert und darauf aufbauend in 2022/23 die Verschattungsuntersuchung weiter detailliert. In der Studie wurde festgestellt, dass in dem benachbarten Bestandsgebäude voraussichtlich 5 einseitig orientierte Wohneinheiten nicht die angestrebten Zielwerte einer Besonnung im Sinne der DIN 17037, wie sie in der Hamburger Leitlinie <i>Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und</i></p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p><i>Hinweise für die Abwägung</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen aus dem November 2021/Mai 2022 als Ziel benannt sind, erreichen. Wie in der Handreichung vorgesehen, wurden daraufhin 6 Varianten zur Optimierung der Kubatur des Neubaugebäudes untersucht, die die Möglichkeiten einer Reduzierung der Gebäudehöhe/Geschossigkeit und eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Neubau und Bestandsgebäude sowie Kombinationen aus diesen Ansätzen untersucht haben.</p> <p>Die Ergebnisse dieser Studien wurden im Herbst 2022 eingehend mit dem plangebenden Bezirksamt und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen als zuständigen Fachbehörde erörtert und dabei geprüft, ob sich aus der Veränderung des geplanten Baukörpers zielführende Planungsalternativen ableiten lassen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erst bei einer Reduzierung des geplanten Baukörpers um rund 18m – dies entspricht etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche – eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag für alle Wohneinheiten erreicht werden könnte. Diese Veränderung hätte eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H bedeutet und zu einer erheblichen Verringerung der Baumasse und dementsprechend der möglichen Anzahl an Wohneinheiten geführt. Die ermittelte Abstandsfläche hätte mehr als dem dreifachen der gemäß Hamburgischer Bauordnung nachzuweisender Abstandsfläche von 0,4 H entsprechen.</p> <p>Hieraus resultierend hätten zentrale Planungsziele der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung an diesem zentralen Standort wie auch die Ziele der gesamt-städtischen Stadtentwicklung wie sie das Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ und auch die „Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“ vorsieht, nicht umgesetzt werden können. Ein entsprechend reduzierter Baukörper hätte eine vollständig andere räumliche Wirkung entfaltet, die nicht die angestrebte räumliche Fassung dieses markanten Kreuzungspunkts an der Magistrale erreicht hätte. Entsprechende Planungskonzepte wurden bereits in dem städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachten verworfen. Nur mit dem vorgesehenen Baukörper kann die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder hergestellt werden, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der umgestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde dem übergeordneten stadträumlichen Bezug und der Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke Rechnung getragen.</p> <p>Das plangebende Bezirksamt Hamburg-Nord hat daraufhin in Abstimmung mit der Fachbehörde beschlossen, die zukünftig entstehende Besonnungssituation ergänzend in einer Tageslichtuntersuchung zu überprüfen und auch in diesem Kontext noch einmal untersuchen zu lassen, ob sich durch eine Kubaturanpassung die entstehende Situation verbessern lassen könnte.</p> <p>Die im Frühjahr 2023 vorgelegte Tageslichtuntersuchung hat die Ergebnisse der Verschattungsuntersuchungen bestätigt und festgestellt, dass in einzelnen Wohneinheiten die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung nicht vollumfänglich erreicht werden können. Dabei wurden die größten Abweichungen bei den identischen Wohneinheiten wie bereits in der Verschattungsuntersuchung ermittelt. Die Tageslichtuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass in einer Wohneinheit im 1. OG des Gebäudes Mundsburger Damm 26a und in zwei Wohneinheiten im EG und 1. OG des Gebäudes Hartwicusstraße 11 b der Ziel-Tageslichtquotient (DT) im Sinne der DIN 17037 nicht erreicht, der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) hingegen erreicht wird. In der Untersuchung wurden daraufhin 6 mögliche Varianten einer Kubaturveränderung untersucht mit dem Ergebnis, dass erst bei einer sehr weitreichenden Kubaturveränderung und Vergrößerung des Abstands zu dem Bestandsgebäude um 15m mit einer signifikanten Verbesserung der Belichtungssituation zu rechnen sei und die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung vollumfänglich erreicht werden könnten.</p> <p>Mit diesen gutachterlichen Erkenntnissen hat das Bezirksamt eine erneute Bewertung der öffentlichen und privaten Belange innerhalb des Planverfahrens vorgenommen. In diesem Prozess wurden alle relevanten Parameter noch einmal untersucht und überprüft, ob unzumutbare Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten sind. Weil der Vorhabenträger des Neubaus Vorhabens durch Abrücken seines Baukörpers von der Grundstücksgrenze dafür gesorgt hat, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen im Sinne der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) kommt und es keine gesetzlichen</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Vorgaben über den Umfang einer direkten Besonnung gibt, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten.</p> <p>Das Bezirksamt hat somit die Veränderungen der Besonnung ausführlich ermittelt und bewertet und in Anbetracht seiner Planungsziele in Ausübung seiner Planungshoheit entschieden, die benannten öffentlichen Belange der Schaffung zusätzlichen Wohnraums durch Innenentwicklung an der Magistrale in der Abwägung höher zu gewichten als die individuellen Interessen auf eine Erreichung der Zielwerte der Besonnung im Sinne der nicht-bindenden technischen Norm der DIN 17037 der betroffenen einzelnen Nachbarn in fünf Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b.</p> <p>Im Ergebnis führt die Umsetzung des Vorhabens zu einer zusätzlichen Verschattung der Bestandsbebauung. Es wurde ermittelt, dass einzelne Wohnungen zukünftig die Besonnungszielwerte der DIN 17037 voraussichtlich nicht mehr erreichen. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Plangebiets und im Sinne der wohnungspolitischen Ziele der Freien und Hansestadt Hamburg müssen diese Einschränkungen jedoch in Kauf genommen werden. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Die Verschattung erreicht nicht ein Maß, das eine unzumutbare Beeinträchtigung für die betroffenen Wohnungen ergeben würde. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt.</p> <p>Diese Entscheidung erzeugt keine unzumutbare städtebauliche Situation, weil sowohl der Bundesgesetzgeber als auch die Gemeinde selbst keine abschließenden und verbindlichen Anforderungen an die Besonnung von Wohneinheiten formuliert hat. Die plangebende Gemeinde hat sich sehr sorgfältig mit den benannten zwei Fachgutachten und diversen Studien zur Kubaturoptimierung beschäftigt und eine sehr sorgfältige Abwägung vorgenommen, in der sie auch auf die geltende Rechtsauffassung zurückgegriffen hat. Nach Rechtsprechung der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom 31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Verringerung der Besonnung ausgeschlossen werden. Dies ist vorliegend der Fall: Die Abstandsflächen der geplanten Bebauung werden vollständig auf eigenem Grund nachgewiesen und darüber hinaus werden auch die derzeit noch nicht gesicherten Abstandsflächen der benachbarten</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Bestandsbebauung auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Der Mindestabstand zwischen der bestehenden Bebauung und der geplanten Neubebauung beträgt zwischen 14,3 m und 16,5 m. Die Frage der Zumutbarkeit der entstehenden Mehrverschattung wurde zudem unter Berücksichtigung des bauleitplanerischen Gebots der Rücksichtnahme bewertet. Das Gebot der Rücksichtnahme bedeutet in innerstädtischen Lagen gemäß der geltenden Rechtsprechung jedoch nicht, dass alle Fenster eines Hauses bzw. das ganze Jahr über optimal durch Sonnenstrahlen belichtet werden (OVG Münster, Urteil vom 30. Mai 2017 - 2 A 130/16 - juris Rn. 56f). In diesem Urteil wird festgestellt, dass die seinerzeit angewendeten Zielwerte der technischen Norm DIN 5034 zur Besonnung von Aufenthaltsräumen an bestimmten Stichtagen nicht als verbindliche Grenzwerte für die Einhaltung des Rücksichtnahmegebots anzusehen sind, weil es dafür an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehlt.</p> <p>Die erstellten Gutachten bewerten die Besonnungsverhältnisse der Bestandsgebäude angesichts der Lage in einem verdichteten Stadtraum und der vorliegenden städtebaulichen und stadträumlichen Situation gesamtheitlich als ausreichend. Dieser Sachverhalt ist ebenso auf die Werte der zwischenzeitlich eingeführten DIN 17037 zu übertragen, die die Aussagen zur Verschattung aus der DIN 5034 fortgeschrieben und weiter qualifiziert hat. In der Rechtsprechung bestehen weitere Urteile, die die Frage der Zumutbarkeit einer zusätzlichen Verschattung, unabhängig von bestehenden technischen Richtlinien wie der DIN 17037, nach den Umständen des Einzelfalls im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrachtung für erforderlich halten. So hat beispielsweise der Bayrische Verwaltungsgerichtshof (Bay. VGH - 1 N 13.2501 vom 18.07.2014) entschieden, dass in Ermangelung verbindlicher normativer Vorgaben zur Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung die von § 2 Abs. 3 Baugesetzbuch geforderte Ermittlungstiefe nach den Maßstäben praktischer Vernunft unter Beachtung sämtlicher Umstände des Einzelfalls auszurichten ist. Von der Gemeinde muss daher zur Abschätzung der Zumutbarkeit einer planbedingten Verschattung eine in der konkreten Situation angemessene und aussagekräftige Ermittlung der maßgeblichen Umstände und deren Bewertung verlangt werden. Entscheidend ist dabei, dass die abwägende Gemeinde diejenigen Kriterien erkannt und ihrer Abwägung zugrunde gelegt hat, die dem allgemeinen Kenntnisstand und allgemein anerkannten Prüfungsmethoden entsprechen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen und die angewendete Prüfmethodik entspricht den Empfehlungen der technischen Norm der DIN 17037 und den Inhalten der „Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Die vorliegenden Gutachten belegen, dass mit Umsetzung der Planung 36 benachbarte Wohnungen im Vergleich zur bisherigen Situation eine gewisse Verschattung erfahren (Betroffenheit). Es wurde jedoch ermittelt, dass nur fünf Wohnungen unmittelbar betroffen sind, weil sie die angestrebten Zielwerte der DIN 17037 für die direkte Besonnung nicht erreichen. Es wurde jedoch festgestellt, dass die Belichtung in allen betroffenen Wohnungen weiterhin den Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) im Sinne der DIN 17037 erreichen wird. Zutreffend ist, dass drei der fünf Wohneinheiten, die die Zielwerte der DIN 17037 für die Besonnung nicht erreichen, auch die angestrebte Kombination aus Ziel-Tageslichtquotienten (DT) und Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM) nicht erreichen. Es erreichen aber alle Wohneinheiten den Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM). In der DIN 17037 ist auf S.23 erläuternd ausgeführt, dass der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) als Schutz gegen unzureichend mit Tageslicht versorgte Raumbereiche gelten kann. Dieser Zielwert wird in allen untersuchten Wohneinheiten erreicht. Entsprechend kann somit eine Unzumutbarkeit oder gar eine Gesundheitsgefährdung durch unzureichende Belichtung ausgeschlossen werden.</p> <p>Dennoch wurden Bebauungsalternativen umfangreich geprüft mit dem Ziel, die Besonnungssituation und damit auch die Tageslichtversorgung signifikant zu verbessern. Diese Studien haben ergeben, dass erst bei einer Vergrößerung des Abstands zwischen Vorhaben und Bestandsbebauung um 15m in allen untersuchten Wohneinheiten sowohl der Ziel-Tageslichtquotient (DT) als auch der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) erreicht werden kann. Eine entsprechende Vergrößerung der Abstände hätte eine vollständige Veränderung des Vorhabens mit erheblichen Nachteilen nach sich gezogen. Die bisher geplante innere Ringerschließung mit wenigen Treppenhäusern hätte voraussichtlich nicht mehr umgesetzt werden können. Ebenso wäre es dann nicht mehr möglich gewesen, die erforderliche lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu einem abgeschirmten Innenhof umzusetzen. Damit hätten auf diesem sehr schwierigen, annähernd dreieckigen Grundstückszuschnitt die Planungsziele nicht mehr erreicht und nur eine wesentlich geringere Baumasse mit einer entsprechend niedrigeren Anzahl an Wohneinheiten umgesetzt werden können. Weil eine Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg erforderlich ist, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und die Auswirkungen nicht so erheblich sind, das die bauliche Nachverdichtung in der geplanten Form unzumutbar wäre, hat der Plangeber entschieden, dass Vorhaben in der beabsichtigten Form umzusetzen. Gesunde Wohnverhältnisse sind wie zuvor dargelegt, weiterhin sichergestellt.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>5.3 Ergebene Ungleichbehandlung</p> <p>Es besteht die Gefahr einer ergebene Ungleichbehandlung durch die Bauplanung, insbesondere im Hinblick auf bereits bestehende Gebäude. Dies könnte zu Spannungen in der Nachbarschaft führen.</p>	<p>Von einem Wertverlust der Wohnungen in der Nachbarschaft des Bauvorhabens ist nicht auszugehen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bemessung des Bodenwertes werden nicht geändert. Ein Planungsschaden liegt dementsprechend nicht vor. Die über viele Jahrzehnte bestehende Situation einer Nachbarschaft aus Wohnungsbau mit einer Tankstelle mit Waschstraße ohne planungsrechtliche Beschränkungen der Betriebszeiten wird verbessert. Durch das geplante Vorhaben wird der Stadtraum städtebaulich aufgewertet sowie die Magistrale belebt. Funktionen der nebenliegenden Landschaftsachse bleiben unbeeinträchtigt. Die Nachfrage nach Wohnraum in der Freien und Hansestadt Hamburg ist weiterhin hoch. Die zentrale Lage, die gute infrastrukturelle Versorgung sowie stadträumliche Qualitäten werden durch das Vorhaben nicht tangiert. Dementsprechend ist nicht von einem Wertverlust auszugehen.</p> <p>Die Bestimmung eines Immobilienwertes unterliegt gleichzeitig unterschiedlichsten Marktindikatoren und Einflussfaktoren und kann nur mittelbaren Einfluss auf die Bauleitplanung haben. Individuelles Interesse an einem Werterhalt stellt jedoch nur einen von sehr vielen abwägungserheblichen Belangen im Sinne von § 2 (3) Baugesetzbuch dar, der in die Abwägung einzustellen ist. Im vorliegenden Fall wurde dieser Belang in der Abwägung aufgrund des bestehenden öffentlichen Interesses an der Schaffung von Wohnraum und der übrigen übergeordneten Planungsziele des Bezirkes zurückgestellt.</p> <p>Zu 5.3</p> <p>Es ist nicht erkennbar, dass die vorliegende Planung eine Ungleichbehandlung darstellt und zu Spannungen in der Nachbarschaft führen könnte. Die Planung basiert auf den Vorstudien des Bezirksamts zu einer Aufwertung der Magistrale und um einen Beitrag zu der Erreichung der Wohnungsbauziele der FHH zu leisten.</p> <p>Der Baukörper des geplanten Vorhabens wurde – wie bereits zuvor betont - so angeordnet, dass die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen des benannten Nachbargrundstücks ohne Überdeckung auf dem Vorhabengrundstück nachgewiesen werden können. Das geplante Gebäude rückt dementsprechend zu Lasten des Vorhabenträgers von der eigenen Grundstücksgrenze ab. Insofern hat der Vorhabenträger einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung städtebaulicher Spannungen geleistet. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Die seinerzeit erfolgte Aufstockung des benachbarten Gebäudes erfolgte ohne Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens. Ebenso ist in diesem Kontext die Verordnung über die Erhaltung baulicher Anlagen in Uhlenhorst / Hohenfelde aus dem Jahr 2016 zu beachten, die einen Erhalt der bestehenden städtebaulichen Eigenart des Quartiers im Sinne von § 172 Baugesetzbuch vorsieht zu beachten. Unter Berücksichtigung dieser Verordnung war im Bestandszusammenhang nur eine moderate Höhenentwicklung möglich.</p> <p>Im vorliegenden Fall liegen dem Planverfahren entsprechende Willensbekundungen der kommunalpolitischen Gremien und auch des Bezirksamtsleiters zu Grunde, neues Planrecht für diese Flächen aufzustellen und damit auch eine neue Genehmigungsgrundlage für nachfolgende Bauanträge zu schaffen. Dieses vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren wurde auf Antrag des Vorhabenträgers eingeleitet, der sich vertraglich verpflichtet hat, sämtliche Kosten für die Durchführung des Planverfahrens und die Anfertigung der erforderlichen Fachgutachten zu übernehmen. Aus diesen Fachgutachten haben sich fachliche Auflagen beispielsweise im Bereich des Lärmschutzes ergeben, die in dem durchgeführten Baugenehmigungsverfahren mit erteilten Befreiungen für die benachbarte Aufstockung nicht zur Anwendung kamen. Insofern wurde bei der Aufstockung des Nachbargebäudes ein einfacheres Genehmigungsverfahren gewählt, welches geringere Entscheidungs- und Ermessensspielräume eröffnet hat. Zudem liegt dem Bebauungsplanverfahren ein vorgelagertes Gutachterverfahren zugrunde, indem der Städtebau des neuen Gebäudes umfangreich aus dem Stadtraum abgeleitet und diskutiert wurde.</p> <p>Grundlage der damals erteilten Genehmigung für das Nachbargebäude war hingegen eine Befreiung von den Festsetzungen des dort bestehenden Planrechts (Durchführungsplans D22 aus dem Jahre 1952), der eine viergeschossige Bebauung festsetzt.</p> <p>Entsprechend findet keine Ungleichbehandlung statt, sondern es wurden unterschiedliche Genehmigungsinstrumente angewendet, die jeweils unterschiedliche Entwicklungsspielräume eröffnen. Dabei wurden die bestehenden gesetzlichen Grundlagen angewendet und die erforderlichen politischen Beschlüsse eingeholt. Eine Willkür ist nicht erkennbar.</p> <p>Dass in diesem Fall eine Ungleichbehandlung zu Lasten der Wohneigentümer erfolgt, ist aufgrund des durchgeführten Planverfahrens und der erfolgten Abwägungsentscheidung nicht zutreffend. Hamburg hat in den letzten Jahren umfangreiche Maßnahmen ergriffen und Planungskonzepte aufgelegt, um den</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>5.4 Reduzierung von Parkplätzen und unzureichendes Konzept für alternative Plätze</p> <p>Die geplante Reduzierung von Parkplätzen und das unzureichende Konzept für alternative Stellplätze werden zu erheblichen Problemen in Bezug auf die Verkehrssituation führen.</p>	<p>Wohnungsbau zu intensivieren - wie beispielsweise im Herbst 2019 die Initiative „Hamburger Maß“. Dies erfolgt im Einklang mit den bestehenden Bundesgesetzen und ist auch dann nicht zu beanstanden, wenn dies im Einzelfall Nachteile für den einzelnen Anwohner bedeuten kann, weil in der Abwägung die öffentlichen Interessen nach reiflicher Prüfung höher gewichtet wurden.</p> <p>Zu 5.4 Es ist nicht zutreffend, dass die Vorhabenplanung eine Reduzierung von Parkplätzen nach sich zieht. Das Vorhabengebiet war bisher mit einer Tankstelle überbaut und hat keine öffentlich nutzbaren Parkplätze vorgehalten. Für das Neubauvorhaben selbst wird eine Tiefgarage errichtet, die eine begrenzte Stellplatzanzahl für die geplanten Nutzungen bereitstellt.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022 formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5, die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird, die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherrinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Aufgrund der Struktur des Gebäudes mit einem hohen Anteil an kompakten Einzimmer-Apartments, davon 49 geförderte Einheiten für Studierende, ist nur mit einem untergeordneten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Kfz zu rechnen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass insbesondere Studierende in Hamburg in Kombination mit der Einschreibung an einer Hochschule ein Semesterticket für den ÖPNV erhalten, das mit reduzierter Zuzahlung außerdem in ein so genanntes „Deutschlandticket“ umgewandelt werden kann. Daher kann ein Großteil der Bewohnerschaft mit dem ÖPNV reisen, ohne zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein. Das Plangebiet befindet sich zudem innerhalb des Geschäftsgebiets der in Hamburg eingeführten Sharing Angebote für Kfz, Fahrräder und Elektroroller, so dass alternative Mobilitätsangebote gegeben sind</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. vier Stellplätze für Lastenfahrräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Zur Anzahl der Stellplätze ist ebenfalls zu beachten, dass eine Erhöhung der Stellplatzanzahl seitens der beteiligten Fachbehörden innerhalb des Planverfahrens nicht befürwortet wurde. Für das Neubauvorhaben war bereits im Zuge des städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachtens die Errichtung eines Untergeschosses mit einer Tiefgarage vorgesehen. Eine zunächst beabsichtigte Anbindung dieser Stellplatzanlage an die Magistrale Mundsburger Damm wurde jedoch von den zuständigen Verkehrsdienststellen abgelehnt und stattdessen eine rückwärtige Zu- und Ausfahrt über die Hartwicusstraße gefordert. Weil es sich bei der Hartwicusstraße um eine Fahrradstraße als Teil der Veloroute 6 der FHH handelt, wurde von den Dienststellen eine Begrenzung der Anzahl der Stellplätze in der Tiefgarage verlangt, um die Verkehrsfrequenz zu reduzieren und hierdurch die Verkehrssicherheit auf der Veloroute zu erhöhen. Dieser Vorgabe wird mit der Errichtung von 16 Stellplätzen in der Tiefgarage entsprochen, die teilweise auch den gewerblichen Nutzern zugeordnet werden.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>5.5 Förderung der Zweitwohnsitzsituation durch kleine Wohnungen</p> <p>Das geplante Konzept mit kleinen Wohnungen könnte entgegen den Erwartungen nicht dazu beitragen, Studenten und ältere Menschen zu unterstützen, sondern stattdessen die Zweitwohnsitzsituation zu forcieren.</p>	<p>Es ist vorstellbar, dass mit der Umsetzung des Vorhabens eine gewisse Erhöhung des Parkdrucks innerhalb des Quartiers verbunden sein wird. Dieser Umstand wurde in der Abwägung der Belange ebenso berücksichtigt, stellt aber einen üblichen Nebeneffekt im Zuge von Nachverdichtungsmaßnahmen dar, der als hinnehmbar bewertet wird, um die Planungsziele des Bezirkes – insbesondere die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum - umzusetzen. In der Planung wurde auf diesen Sachverhalt reagiert und ein Fokus auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der alternativen Mobilität gelegt.</p> <p>Neben dem Durchführungsvertrag werden in einem weiteren öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der FHH gemäß §13 Absatz 5 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) zudem Umbaumaßnahmen vereinbart, die der Vorhabenträger zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den öffentlichen Verkehrsflächen umsetzen und finanzieren muss.</p> <p>In der Gesamtbetrachtung wurden im Kontext des Planverfahrens also umfangreiche Maßnahmen vereinbart und zukünftig umgesetzt, die zur Stärkung des Umweltverbunds alternative Verkehrsangebote jenseits des MIV vorsehen, so dass die befürchteten negativen Auswirkungen nicht zu erwarten sind bzw. in Teilen kompensiert werden können.</p> <p>Zutreffend ist, dass im Zuge der Umsetzung des Vorhabens ein Umbau von Nebenflächen mit dem Ziel der Verbesserung der Barrierefreiheit öffentlicher Flächen stattfindet und in diesem Zuge heute bestehende Parkmöglichkeiten in Form von halbseitigem Gehwegparken entfallen werden. Dies steht jedoch nur mittelbar im Zusammenhang mit dem Vorhaben und ist aufgrund der heute unzureichenden Barrierefreiheit der Nebenflächen gerechtfertigt und erforderlich. Entsprechende Maßnahmen werden an vielen Stellen im Hamburger Stadtgebiet durchgeführt.</p> <p>Zu 5.5 Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Es stehen keine planungsrechtlichen Instrumente zur Verfügung, um das Entstehen von Zweitwohnsitzen auszuschließen. Aufgrund der hohen Zentralität des Standorts mit einer sehr guten ÖPNV Anbindung und der großen Zahl an geplanten Einheiten ist zudem keine Verödung zu befürchten, wie sie vielfach an Objekten mit einem hohen Anteil an Zweitwohnsitzen befürchtet wird. Innerhalb des Plangebiets wird dringend benötigter Wohnraum und ein Anteil von einem Drittel geförderter Wohnungen für Studierende geschaffen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Wichtige Einflussgröße bei der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum gemäß § 1 Abs. 5 und Abs. 6 Nr. 2 Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) ist in diesem Zusammenhang der demografische Wandel. Dieser impliziert den Trend zu kleineren Wohneinheiten. Laut statistischem Bundesamt sollen 1- und 2-Personenhaushalte in Deutschland bis 2035 80% der Haushalte stellen. Die dadurch (perspektivisch) ausgelöste Nachfrage an kleinen Wohnungen kann im Bestand derzeit nicht gedeckt werden. Aktuell sind so genannte Remanenz-effekte zu verzeichnen. Damit bezeichnet man den langfristigen Verbleib in angestammten Wohnimmobilien mit hoher Wohnfläche, obwohl sich die Lebens- und Familiensituation z.B. durch Auszug der Kinder zwischenzeitlich verändert haben. Diese bestehende Art der Fehlbelegung wird durch einen Mangel an geeigneten kleineren Wohneinheiten vielfach verstärkt. Die Planung kompakter und damit auch kostengünstigerer Wohneinheiten kann diesem Effekt entgegenwirken und einen Beitrag zur Suffizienz leisten. Das wohnungspolitische Prinzip der Suffizienz stellt eine Reaktion auf die begrenzten Ressourcen dar und versucht durch zielgerichtete Kompaktheit und Begrenzung des Flächenverbrauchs eine angemessenere Verteilung des Stadtraums zu erreichen.</p> <p>Das Planungskonzept leistet entsprechend nicht nur einen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs, sondern gewährleistet durch die Innenentwicklung einer zuvor untergenutzten Fläche die Auslastung und Kosteneffizienz öffentlicher Infrastrukturen.</p> <p>Darüber hinaus ist der Standort aufgrund seiner Lage an einer vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße (Magistrale), dem dreieckigen Grundstückszuschnitt, der wenige lärmabgewandte Außenräume beispielweise für Kinderspielflächen ermöglicht und der bestehenden Emissionsbelastungen nicht für klassische Familienwohnungen geeignet. Größere Mehrzimmer-Wohneinheiten würden in der Geometrie des Grundstücks einen größeren Raumanteil an den lärmzugewandten Seiten bedeuten. Die Entwicklung kompakter Apartments ermöglicht eine Optimierung der Wohnungsanzahl unter Berücksichtigung der Anforderungen einer lärmabgewandten Orientierung und basiert auf einem besonderen Erschließungskonzept mit einer inneren Flurerschließung und zwei baulichen Rettungswegen, so dass auf eine Versiegelung von Flächen im Außenraum zur Herstellung von Feuerwehraufstellflächen verzichtet werden kann. Dies wäre bei einer üblichen Organisation in Form von 2-Spänner-/ oder 3-Spänner Wohneinheiten nicht möglich und würde Erschließungsanforderungen des Brandschutzes nach sich ziehen, die aufgrund der bestehenden Zufahrtssituation und dem angestrebten Erhalt des Straßenbaumbestands nicht zufriedenstellend umsetzbar wären.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>5.6 Fehlende Möglichkeit für klimaneutrale Maßnahmen aufgrund schlechter Lichtverhältnisse</p> <p>Das geplante Bauvorhaben führt nicht nur zu schlechteren Lichtverhältnissen, sondern steht auch im Widerspruch zu den gesetzlichen Vorgaben zur Klimaneutralität. Gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) und Energieeinsparverordnung (EnEV) sind Bauvorhaben dazu verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, die einen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen leisten.</p> <p>Die unzureichende Berücksichtigung von Lichtverhältnissen in der Bauplanung behindert nicht nur die Umsetzung energieeffizienter Beleuchtungskonzepte, sondern kann auch die Nutzung erneuerbarer Energien, wie beispielsweise Solaranlagen beeinträchtigen. Dies steht im Widerspruch zu den gesetzlichen Bestimmungen die darauf abzielen, den CO₂-Ausstoß zu minimieren und somit den Klimawandel einzudämmen.</p> <p>Wir fordern Sie deshalb auf, die geplante Bebauung hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den gesetzlichen Anforderungen zur Klimaneutralität zu überprüfen und erforderlichenfalls entsprechende Anpassungen vorzunehmen, um den langfristigen Umweltschutz und die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben sicherzustellen.</p>	<p>Zu 5.6</p> <p>Die hier geäußerten Vermutungen eines Widerspruchs gegen gesetzliche Vorgaben zur Klimaneutralität sind nicht zutreffend.</p> <p>Das Planungskonzept leistet entsprechend nicht nur einen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs, sondern gewährleistet durch die Innenentwicklung einer zuvor untergenutzten Fläche die Auslastung und Kosteneffizienz öffentlicher Infrastrukturen, wird diesen Damit wird auch dem in § 1a Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch beschriebenen Leitgedanken „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ entsprochen. Durch die bereits zuvor dargelegte Bedeutung des Vorhabens im Hinblick auf Suffizienz und die Lösung von Remanenzeffekten wird ein erheblicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Weiterhin werden durch die Wohnraumschaffung in zentralen Lagen und guter Anbindung an den ÖPNV sog. klimaschädliche Lock-in-Effekte z.B. über die Angewiesenheit auf einen privaten Pkw oder die Erzeugung von weiterem Pendelverkehr im MIV (motorisierter Individualverkehr) vermieden.</p> <p>Im Zuge des Planverfahrens wurden alle geltenden gesetzlichen Vorschriften sowohl auf Bundes- wie auch auf Landesebene berücksichtigt. Innerhalb des Verfahrens fanden Beteiligungen gem. § 4 (1) und 4 (2) Baugesetzbuch mit den Fachbehörden statt, die Anforderungen an das Planverfahren formuliert haben, die in der Planung berücksichtigt wurden.</p> <p>Dem Vorhaben liegt darüber hinaus ein umfangreiches Nachhaltigkeitskonzept zu Grunde, dass neben einer ressourcenschonenden Energieversorgung durch Wärmepumpen und der Errichtung eines Gebäudes mit einer hochgedämmten Gebäudehülle eine Zwischenspeicherung des anfallenden Regenwassers auf den Dachflächen vorsieht, die mit einem im Durchschnitt 35cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau extensiv begrünt werden. Zudem wird die heute weitgehende Versiegelung des gepflasterten Tankstellengrundstücks aufgegeben und werden auch die Außenanlagen zu den benachbarten Bestandsgebäuden landschaftsarchitektonisch aufgewertet. Damit ist eine langfristige dauerhafte Attraktivität und hohe Qualität zu erwarten, deren Umsetzung über entsprechende Vereinbarungen und Verpflichtungen in dem Durchführungsvertrag gesichert werden</p> <p>Es ist nicht zutreffend, dass die Errichtung des Vorhabens die Umsetzung energieeffizienter Beleuchtungskonzepte beeinträchtigt, weil das Vorhaben die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund wie zusätzlich anteilig Abstandsflächen des benachbarten Bestandsgebäudes abbildet. Insofern ist</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>5.7 Anlieferungslärm aufgrund der Einrichtung einer Gastronomie</p> <p>Die geplante Einführung einer Gastronomiefläche erfordert besondere Aufmerksamkeit bezüglich des Anlieferungslärms. Der regelmäßige Betrieb von Lieferfahrzeugen, insbesondere in den frühen Morgen- und späten Abendstunden, könnte zu erheblichen Lärmbelästigungen für die umliegenden Anwohner führen. Explizit betroffen sind die Wohnungen der Hartwicusstraße 11a, dessen Wohnräume zu der geplanten Gastronomie hin ausgerichtet sind. Dies steht im Konflikt mit geltenden Lärmschutzvorschriften und den Interessen der Wohnbevölkerung.</p> <p>In der lärmtechnischen Untersuchung des Ingenieurhaus Quintus ist zu lesen, dass bei dem Neubauvorhaben durch bauliche Maßnahmen sicherzustellen ist, dass durch diese insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in den Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Dies ist allerdings nur für den Neubau vorgesehen. Da sich die Schlafräume des bestehenden Gebäudes Hartwicusstraße in unmittelbarer Nähe befinden, fordern wir aus Gründen der Gleichberechtigung bzw. Gleichstellung eine Nachbesserung auch für die Bewohner dieses Gebäudes.</p> <p>Es ist sicherzustellen, dass die geplante Gastronomiefläche und der Anlieferungsbereich unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten und Gesetze derart geplant und gestaltet wird, dass die Ruhezeiten und das Wohlbefinden der Anwohner nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere sind Maßnahmen zur Lärmreduzierung und die</p>	<p>hier von keiner entsprechenden Beeinträchtigung auszugehen. Es existieren zudem keine bundes- oder landesrechtliche Vorgaben, die bestimmte Abstände zur Erzielung solarer Energiegewinne enthalten. Eine Überarbeitung des Vorhabens zur Erreichung der benannten Ziele ist somit nicht erforderlich.</p> <p>Zu 5.7 Die entsprechenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen sind in dieser Form nicht korrekt, weil das Vorhaben keine Gastronomieflächen beinhaltet, die in Richtung der Hartwicusstraße 11a ausgerichtet sind. Das Vorhaben orientiert auf allen Geschossen eine Wohnnutzung zu dem benachbarten Gebäude.</p> <p>Die Hartwicusstraße ist als Fahrradstraße angeordnet, so dass dort keine beeinträchtigenden Ladeaktivitäten stattfinden werden. Über den Durchführungsvertrag wird der Vorhabenträger verpflichtet, eine Ladezone im Bereich der Nebenflächen am Mundsburger Damm herzustellen. Einzelheiten der Umsetzung wurden in den behördlichen Arbeitskreisen mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und sind Bestandteil eines Erschließungsvertrags zu dem Bebauungsplan.</p> <p>Die Interpretation der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung ist in diesem Kontext nicht zutreffend. Das Gutachten hat ergeben, dass sich an dem Mundsburger Damm sowie im Nahbereich des Mundsburger Damms erhebliche Pegelwerte aus Verkehrslärmemissionen einstellen werden, die auf Grundlage des Hamburger Leitfadens Lärm in der Bauleitplanung die entsprechende hier zitierte Festsetzung erforderlich machen. Emissionsquelle ist jedoch nicht die gewerbliche bzw. gastronomische Nutzung innerhalb des Vorhabens sondern der Straßenverkehrslärm auf öffentlichen Flächen. Entsprechend hat das geplante Vorhaben keine der hier benannten lärmtechnischen Auswirkungen auf das Bestandsgebäude und sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.</p> <p>Die Umsetzung der benannten Anlieferung ist Gegenstand des geschlossenen Erschließungsvertrags und des Durchführungsvertrags zum Bebauungsplan. Darüber hinaus ist zur Realisierung des Vorhabens eine Baugenehmigung einzuholen, in der die Prüfung auf Einhaltung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen Bestandteil der Prüfungen ist.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Einhaltung gesetzlicher Vorgaben im Bereich des Lärmschutzes zu berücksichtigen.</p> <p>Wir fordern Sie deshalb auf, diese Anliegen in die weitere Bauplanung einzubeziehen und sicherzustellen, dass entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um mögliche Lärmbelastigungen durch Anlieferungen in den frühen Morgen- und späten Abendstunden zu minimieren.</p> <p>Bitte prüfen Sie unseren Einspruch und lassen die erhobenen Einwände sowie Forderungen in die weitere Entscheidungsfindung zu dem geplanten Bauvorhaben einfließen.</p>	<p>Die hier benannten Anliegen wurden in der Planung bereits berücksichtigt, so dass keine weiteren Maßnahmen oder Anpassungen zur Umsetzung des Vorhabens erforderlich sind.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>ID: Eingereicht am: 30.11.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p> <p>Als Besitzer zwei Wohnungen in der Hartwicusstraße 11 in Hamburg habe ich mit großer Bestürzung die Ausmaße des geplanten Bauvorhabens „Bebauungsplanungs-Entwurf Uhlenhorst 4 – Mundburger Damm“ zur Kenntnis genommen und möchte hiermit offiziell meinen Widerspruch gegen dessen Umsetzung einlegen. Dafür habe ich gleich mehrere Gründe:</p> <p>6.1 Wie in der dem Bebauungsplanungsentwurf beigefügte Beschattungsstudie und dem Verschattungsgutachten eindrucksvoll nachgewiesen, würde durch einen derart wichtigen, sechsstöckigen Bau die Wohnqualität in vielen Einheiten in der Hartwicusstraße 11 unzumutbar eingeschränkt. Während dem geplanten Neubau eine besonders gute Besonnung bescheinigt wird, wird offenbar billigend in Kauf genommen, dass die westlich ausgerichteten Wohneinheiten in dem Bestandsgebäude Hartwicusstraße 11 im Erdgeschoss und im ersten Stock nur noch eine maximale Besonnungszeit von täglich lediglich 15 Minuten bis maximal einer Stunde beschert</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die vorgebrachten Aspekte werden nachfolgend detailliert beantwortet.</p> <p>Zu 6.1 Die Bewertung der Ergebnisse der Verschattungsuntersuchung ist in dieser Form nicht zutreffend. Die Ergebnisse der Verschattungsstudie sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt.</p> <p>Die Verschattungsuntersuchung und die Tageslichtuntersuchung haben ergeben, dass es in wenigen benachbarten Wohneinheiten zu gewissen Einschränkungen der Besonnung kommen wird. Da jedoch die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nachgewiesen werden und letztlich mehr als die erforderlichen 0,4 H freigehalten werden, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Entsprechend ist es nicht anzunehmen, dass die Realisierung des Planvorhabens</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>wird – das bedeutet, dass die Besonnungszielwerte der DIN EN 17037 für das bereits bestehende Gebäude in keiner Weise eingehalten werden und damit eine nicht hinnehmbare Einschränkung der Lebensqualität seiner Bewohner bedeutet. Ganz abgesehen davon, dass augenscheinlich die Lebensqualität der zukünftigen Bewohner des geplanten Neubaus als deutlich höherwertig eingeschätzt wird, als die der Hartwicusstraße 11.</p>	<p>unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität der Wohnungen in der Nachbarschaft haben wird, die einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p> <p>Aufgrund der anhaltend großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates stellt die Schaffung zusätzlichen Wohnraumes eine komplexe Planungsaufgabe der Selbstverwaltung dar. Da sowohl die Bevölkerungsentwicklung weiterhin positiv ist als auch die Wohnfläche pro Kopf seit vielen Jahren zunimmt, muss Hamburg kontinuierlich Planungsprogramme erarbeiten, die zusätzliche Flächen für den Wohnungsbau bereitstellen. Hamburg hat deshalb bereits 2011 eine Wohnungsbauoffensive angestoßen und mit dem Vertrag für Hamburg (der zwischenzeitlich zwei Mal fortgeschrieben wurde) konkrete Zielzahlen für den Wohnungsbau in den Bezirken festgelegt. Die Innenentwicklung stellt für die Hamburger Stadtentwicklung in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauf Flächen dar. Mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ hat Hamburg 2019 ein umfangreiches Papier vorgelegt, um innerhalb von Planungsprozessen eine angemessene Auseinandersetzung mit Fragen der Dichte und der Lebensqualität führen zu können.</p> <p>Der Bezirk Hamburg-Nord ist von seiner Fläche der zweitkleinste Bezirk der Hansestadt und kann aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen nur noch wenige verfügbare Flächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung. Angesichts dessen nehmen punktuelle Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden.</p> <p>Der Bundesgesetzgeber hat dazu 2013 das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts erlassen, das im Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) umgesetzt wurde.</p> <p>Weil die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) eine Gemeinde ist, in der die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist (vgl. Kappungsgrenzenverordnung, HmbGVBl. 2018, S. 215 und in diesem Zusammenhang auch Verordnung über die Bestimmung der Freien und Hansestadt Hamburg als Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a des Baugesetzbuchs vom 13. Juli 2021 (HmbGVBl. 2021, 530)); erhält die zusätzliche Schaffung und Bereitstellung von Wohneinheiten eine besondere Bedeutung. Die Mietpreisbegrenzungsverordnung vom 23.06.2020 (HmbGVBl. S. 341) stellt zudem befristet bis 2025 fest, dass die Freie und Hansestadt Hamburg als ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 556d Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert am 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) zu definieren ist. Zusätzlich sieht das „Bündnis für das Wohnen“ zwischen der FHH und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs vor, gemeinschaftlich erhebliche Anstrengungen für die Wohnraumversorgung zu tätigen und mindestens 30 % dieser neuen Wohnungen als geförderte Wohnungen zu errichten.</p> <p>Mit der Umnutzung des bestehenden, bereits weitgehend versiegelten und bisher nur extensiv genutzten Tankstellengrundstücks mit eingeschossiger Teilbebauung am Mundsburger Damm 24 in sehr gut erschlossener, innenstadtnaher Lage mit sehr guter Straßenverkehrs-, ÖPNV- und Fahrradbindung wird diesen Vorgaben und Herausforderungen in besonderer Weise und damit auch dem in § 1a Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch beschriebenen Leitgedanken „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ entsprochen. Durch die Entwicklung des Grundstücks kann eine nachteilige Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen für den Wohnungsbau vermieden werden.</p> <p>Das Planverfahren Uhlenhorst 4 entspricht den übergeordneten gesamtstädtischen Planungszielen der Freien und Hansestadt Hamburg wie auch den abgestimmten bezirklichen Planungszielen. Der Bezirk Hamburg-Nord hat als einer der ersten Bezirke die Chance erkannt, neben den seit vielen Jahren vollzogenen Konversionsprojekten auf großflächigen Bestandsarealen (z. B. ehem. Krankenhausareale Finkenau, Eilbek) oder der Umnutzung von Gewerbeimmobilien durch Aktivierung von Siedlungsflächen entlang der Magistralen auf den weiterhin bestehenden hohen Siedlungsdruck im Stadtgebiet zu reagieren. In den Jahren 2017/2018 wurde die so genannte „Magistrale-Nord“, die sich vom Mundsburger Damm über die Hamburger Straße bis nach Bramfeld erstreckt, von einem interdisziplinären Team aus Stadtplanern, Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern unter dem Titel „<i>Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße</i>“ untersucht</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>und konkrete Entwicklungsvorschläge für diesen Stadtraum erarbeitet. Dabei wurden zukunftsweisende Ideen gesucht, wie die Transformation der heutigen Hauptverkehrsstraße in einen lebendigen, öffentlichen und für alle Gruppen nutzbaren Stadtraum erfolgen kann. Betrachtet wurden die Hauptverkehrsstraße, das angrenzende städtebauliche Umfeld sowie eventuelle Potenzialflächen für eine Nachverdichtung. Das Gutachten und seine Kernaussagen wurden in mehreren Beteiligungsrunden öffentlich erörtert und diskutiert und von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung beschlossen. Der Umgang mit der Magistrale-Nord war auch Gegenstand des 2019 durchgeführten international besetzten <i>Bauforums Magistralen</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, in dem systematisch sieben große Hamburger Magistralen untersucht und konzeptionell überplant wurden.</p> <p>Das im Bezirksamt mit externer Unterstützung für die Magistrale Nord erarbeitete Leitbild legt zur Steuerung einer nachhaltigen Weiterentwicklung dieses Stadtraumes abschnittsbezogen grundsätzliche Entwicklungsziele, Handlungsspielregeln und ihre Verknüpfungspunkte fest. Dabei wurden Maßnahmen wie die Modernisierung des Gebäudebestands, die Diversifizierung der Nutzungsstrukturen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung der Angebote des Umweltverbunds und auch die Erhöhung der Baudichten und Schaffung zusätzlichen Wohnraums als zentrale Instrumente und Handlungsbereiche identifiziert, die die Lebensqualität an der Magistrale erhöhen können.</p> <p>Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich des Abschnitts 1, für den ein Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und öffentlich diskutiert wurde. Hierzu wird detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßennebenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen.</p> <p>Die Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft werden nicht als unzumutbar eingestuft. Es war von Beginn an ein wesentliches Thema des Planungsprozesses, sicherzustellen, dass sich das Vorhaben in die bestehende Nachbarschaft einfügt. Die Auswirkungen wurden hinsichtlich Lärmimmissionen, Gebäudeverschattung, Verkehrsauswirkungen und weiterer Fachaspekte ermittelt und der Entwurf dementsprechend optimiert. Die ermittelten Auswirkungen können in Kauf genommen werden, weil sie keine unzumutbaren Beeinträchtigungen ergeben, die einer Umsetzung der Planung entgegenstehen.</p> <p>Die Ergebnisse der Verschattungsstudie sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt. Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der nicht verbindlichen, technischen Norm der DIN 17037 entsprechen. Der Sachzusammenhang wird hier zur Erläuterung noch einmal ausführlich wiedergegeben.</p> <p>Im Mai 2020 wurde von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord auf Antrag der Vorhabenträgerin die Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens beschlossen. Innerhalb dieses Verfahrens wurden die nach dem Baugesetzbuch vorgesehenen Verfahrensschritte und Beteiligungen durchgeführt und dabei mehrfach der Aspekt einer möglichen Mehrverschattung der vorhandenen Bestandsgebäude thematisiert. Im Herbst 2020 wurde die Erstellung einer Verschattungsuntersuchung beschlossen um die zukünftig zu erwartende Situation näher zu betrachten und die Ergebnisse zu veranschaulichen.</p> <p>Besondere Bedeutung erforderte dabei die Auseinandersetzung mit der benachbarten Bebauung Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>(auf den Flurstücken (Flst.) 954 bzw. 1057 der Gemarkung Hohenfelde), die seinerzeit derart nah an der Grundstücksgrenze errichtet wurde, dass das zusammenhängend errichtete Gebäude seine Abstandsflächen nicht auf dem eigenen Grundstück, sondern teilweise auch auf dem Nachbargrundstück Flst. Nr. 926 abbildet. Die Architekten haben hierauf reagiert und den neu geplanten Baukörper so positioniert, dass dieser zu Lasten des Vorhabenträgers so weit von der Grundstücksgrenze abgerückt errichtet werden soll, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen kommt. Dennoch ergaben die Simulationen der zukünftig entstehenden Besonnungssituation, dass es auch bei einem Abrücken von der Grundstücksgrenze und einer Erweiterung der Abstandsflächen in Teilbereichen der Bestandsgebäude zu einer Mehrverschattung kommen wird.</p> <p>Im Januar 2021 wurde dem Ausschuss in einer Präsentation mit Hilfe von Einzelbildern und Simulationsfilmen vorgestellt, inwiefern sich die Besonnungssituation durch Errichtung des geplanten Neubaus verändern werde. In diesem Kontext wurden erste Studien zu Kubaturveränderungen vorgestellt, um eine Optimierung der Besonnungssituation zu erreichen. Dabei wurde erläutert, dass es keine verbindlichen gesetzlichen Regelungen oder Vorschriften zu einer Mindestbesonnung oder Vermeidung der Verschattung von Gebäuden gibt und deshalb üblicherweise die Technische Norm der <i>DIN 17037 – Tageslicht in Gebäuden</i> bei der Beurteilung der Veränderungen einer Besonnungssituation herangezogen werde. Es wurde erläutert, dass bei Anwendung der Berechnungsmethodiken der DIN 17037 am Stichtag des 21. März voraussichtlich nicht alle Wohneinheiten in dem Bestandsgebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b die Qualitätsstufe <i>gering</i> im Sinne der obengenannten DIN Norm erreichen könnten. Dazu wurde ausgeführt, dass die Kombination aus Lage des Grundstücks zum Lauf der Sonne, abgeknickter Geometrie des Bestandsgebäudes und Organisation der Grundrisse des Bestandsgebäudes mit einseitig orientierten Wohneinheiten in Gebäudemitte sehr komplexe Rahmenbedingungen bedeuteten, auf die mit Anpassungen der Kubatur nur unzureichend reagiert werden könne. In der Ausschusssitzung wurden Kubaturskizzen gezeigt, dass erst bei einer Reduzierung der Baumasse um rund 33% in allen Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag erreicht werden könne. Der Ausschuss hat diese Erläuterungen ausführlich diskutiert und dabei auch verschiedene Einzelaspekte in Rückfragen thematisiert. Letztlich wurden die Ausführungen zur Kenntnis genommen und keine weiteren Veränderungen an der Kubatur des Baukörpers beschlossen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Im Verlauf des weiteren Bebauungsplanverfahrens wurde die Vorhabenplanung in 2021/22 weiter konkretisiert und darauf aufbauend in 2022/23 die Verschattungsuntersuchung weiter detailliert. In der Studie wurde festgestellt, dass in dem benachbarten Bestandsgebäude voraussichtlich 5 einseitig orientierte Wohneinheiten nicht die angestrebten Zielwerte einer Besonnung im Sinne der DIN 17037, wie sie in der Hamburger Leitlinie <i>Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen aus dem November 2021/Mai 2022 als Ziel benannt sind, erreichen. Wie in der Handreichung vorgesehen, wurden daraufhin 6 Varianten zur Optimierung der Kubatur des Neubaugebäudes untersucht, die die Möglichkeiten einer Reduzierung der Gebäudehöhe/Geschossigkeit und eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Neubau und Bestandsgebäude sowie Kombinationen aus diesen Ansätzen untersucht haben.</p> <p>Die Ergebnisse dieser Studien wurden im Herbst 2022 eingehend mit dem plangebenden Bezirksamt und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen als zuständigen Fachbehörde erörtert und dabei geprüft, ob sich aus der Veränderung des geplanten Baukörpers zielführende Planungsalternativen ableiten lassen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erst bei einer Reduzierung des geplanten Baukörpers um rund 18m – dies entspricht etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche – eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag für alle Wohneinheiten erreicht werden könnte. Diese Veränderung hätte eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H bedeutet und zu einer erheblichen Verringerung der Baumasse und dementsprechend der möglichen Anzahl an Wohneinheiten geführt. Die ermittelte Abstandsfläche hätte mehr als dem dreifachen der gemäß Hamburgischer Bauordnung nachzuweisender Abstandsfläche von 0,4 H entsprochen.</p> <p>Hieraus resultierend hätten zentrale Planungsziele der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung an diesem zentralen Standort wie auch die Ziele der gesamt-städtischen Stadtentwicklung wie sie das Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ und auch die „Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“ vorsieht, nicht umgesetzt werden können. Ein entsprechend reduzierter Baukörper hätte eine vollständig andere räumliche Wirkung entfaltet, die nicht die angestrebte räumliche Fassung dieses markanten Kreuzungspunkts an der Magistrale erreicht hätte. Entsprechende Planungskonzepte wurden bereits in dem städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachten verworfen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Nur mit dem vorgesehenen Baukörper kann die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder hergestellt werden, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituiert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde der übergeordnete stadträumliche Bezug und die Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke wieder hergestellt.</p> <p>Das plangebende Bezirksamt Hamburg-Nord hat daraufhin in Abstimmung mit der Fachbehörde beschlossen, die zukünftig entstehende Besonnungssituation ergänzend in einer Tageslichtuntersuchung zu überprüfen und auch in diesem Kontext noch einmal untersuchen zu lassen, ob sich durch eine Kubaturanpassung die entstehende Situation verbessern lassen könnte.</p> <p>Die im Frühjahr 2023 vorgelegte Tageslichtuntersuchung hat die Ergebnisse der Verschattungsuntersuchungen bestätigt und festgestellt, dass in einzelnen Wohneinheiten die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung nicht vollumfänglich erreicht werden können. Dabei wurden die größten Abweichungen bei den identischen Wohneinheiten wie bereits in der Verschattungsuntersuchung ermittelt. Die Tageslichtuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass in einer Wohneinheit im 1. OG des Gebäudes Mundsburger Damm 26a und in zwei Wohneinheiten im EG und 1. OG des Gebäudes Hartwicusstraße 11 b der Ziel-Tageslichtquotient (DT) im Sinne der DIN 17037 nicht erreicht, der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) hingegen erreicht wird. In der Untersuchung wurden daraufhin 6 mögliche Varianten einer Kubaturveränderung untersucht mit dem Ergebnis, dass erst bei einer sehr weitreichenden Kubaturveränderung und Vergrößerung des Abstands zu dem Bestandsgebäude um 15m mit einer signifikanten Verbesserung der Belichtungssituation zu rechnen sei und die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung vollumfänglich erreicht werden könnten.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Mit diesen gutachterlichen Erkenntnissen hat das Bezirksamt eine erneute Bewertung der öffentlichen und privaten Belange innerhalb des Planverfahrens vorgenommen. In diesem Prozess wurden alle relevanten Parameter noch einmal untersucht und überprüft, ob unzumutbare Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten sind. Weil der Vorhabenträger des Neubauvorhabens durch Abrücken seines Baukörpers von der Grundstücksgrenze dafür gesorgt hat, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen im Sinne der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) kommt und es keine gesetzlichen Vorgaben über den Umfang einer direkten Besonnung gibt, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten.</p> <p>Das Bezirksamt hat somit die Veränderungen der Besonnung ausführlich ermittelt und bewertet und in Anbetracht seiner Planungsziele in Ausübung seiner Planungshoheit entschieden, die benannten öffentlichen Belange der Schaffung zusätzlichen Wohnraums durch Innenentwicklung an der Magistrale in der Abwägung höher zu gewichten als die individuellen Interessen auf eine Erreichung der Zielwerte der Besonnung im Sinne der nicht-bindenden technischen Norm der DIN 17037 der betroffenen einzelnen Nachbarn in fünf Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b.</p> <p>Im Ergebnis führt die Umsetzung des Vorhabens zu einer zusätzlichen Verschattung der Bestandsbebauung. Es wurde ermittelt, dass einzelne Wohnungen zukünftig die Besonnungszielwerte der DIN 17037 voraussichtlich nicht mehr erreichen. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Plangebiets und im Sinne der wohnungspolitischen Ziele der Freien und Hansestadt Hamburg müssen diese Einschränkungen jedoch in Kauf genommen werden. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Die Verschattung erreicht nicht ein Maß, das eine unzumutbare Beeinträchtigung für die betroffenen Wohnungen ergeben würde. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt.</p> <p>Diese Entscheidung erzeugt keine unzumutbare städtebauliche Situation, weil sowohl der Bundesgesetzgeber als auch die Gemeinde selbst keine abschließenden und verbindlichen Anforderungen an die Besonnung von Wohneinheiten formuliert hat. Die plangebende Gemeinde hat sich sehr sorgfältig mit den benannten zwei Fachgutachten und diversen Studien zur Kubaturoptimierung beschäftigt und eine sehr sorgfältige Abwägung vorgenommen, in der sie auch auf die geltende Rechtsauffassung zurückgegriffen hat. Nach Rechtsprechung</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom 31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Verringerung der Besonnung ausgeschlossen werden. Dies ist vorliegend der Fall: Die Abstandsflächen der geplanten Bebauung werden vollständig auf eigenem Grund nachgewiesen und darüber hinaus werden auch die derzeit noch nicht gesicherten Abstandsflächen der benachbarten Bestandsbebauung auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Der Mindestabstand zwischen der bestehenden Bebauung und der geplanten Neubebauung beträgt zwischen 14,3 m und 16,5 m. Die Frage der Zumutbarkeit der entstehenden Mehrverschattung wurde zudem unter Berücksichtigung des bauleitplanerischen Gebots der Rücksichtnahme bewertet. Das Gebot der Rücksichtnahme bedeutet in innerstädtischen Lagen gemäß der geltenden Rechtsprechung jedoch nicht, dass alle Fenster eines Hauses bzw. das ganze Jahr über optimal durch Sonnenstrahlen belichtet werden (OVG Münster, Urteil vom 30. Mai 2017 - 2 A 130/16 - juris Rn. 56f). In diesem Urteil wird festgestellt, dass die seinerzeit angewendeten Zielwerte der technischen Norm DIN 5034 zur Besonnung von Aufenthaltsräumen an bestimmten Stichtagen nicht als verbindliche Grenzwerte für die Einhaltung des Rücksichtnahmegebots anzusehen sind, weil es dafür an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehlt.</p> <p>Die erstellten Gutachten bewerten die Besonnungsverhältnisse der Bestandsgebäude angesichts der Lage in einem verdichteten Stadtraum und der vorliegenden städtebaulichen und stadträumlichen Situation gesamtheitlich als ausreichend. Dieser Sachverhalt ist ebenso auf die Werte der zwischenzeitlich eingeführten DIN 17037 zu übertragen, die die Aussagen zur Verschattung aus der DIN 5034 fortgeschrieben und weiter qualifiziert hat. In der Rechtsprechung bestehen weitere Urteile, die die Frage der Zumutbarkeit einer zusätzlichen Verschattung, unabhängig von bestehenden technischen Richtlinien wie der DIN 17037, nach den Umständen des Einzelfalls im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrachtung für erforderlich halten. So hat beispielsweise der Bayrische Verwaltungsgerichtshof (Bay. VGH - 1 N 13.2501 vom 18.07.2014) entschieden, dass in Ermangelung verbindlicher normativer Vorgaben zur Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung die von § 2 Abs. 3 Baugesetzbuch geforderte Ermittlungstiefe nach den Maßstäben praktischer Vernunft unter Beachtung sämtlicher Umstände des Einzelfalls auszurichten ist. Von der Gemeinde muss daher zur Abschätzung der Zumutbarkeit einer planbedingten Verschattung eine in der konkreten Situation angemessene und aussagekräftige Ermittlung der maßgeblichen Umstände und deren Bewertung verlangt werden.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Entscheidend ist dabei, dass die abwägende Gemeinde diejenigen Kriterien erkannt und ihrer Abwägung zugrunde gelegt hat, die dem allgemeinen Kenntnisstand und allgemein anerkannten Prüfungsmethoden entsprechen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen und die angewendete Prüfmethodik entspricht den Empfehlungen der technischen Norm der DIN 17037 und den Inhalten der „Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.</p> <p>Die vorliegenden Gutachten belegen, dass mit Umsetzung der Planung 36 benachbarte Wohnungen im Vergleich zur bisherigen Situation eine gewisse Verschattung erfahren (Betroffenheit). Es wurde jedoch ermittelt, dass nur fünf Wohnungen unmittelbar betroffen sind, weil sie die angestrebten Zielwerte der DIN 17037 für die direkte Besonnung nicht erreichen. Es wurde jedoch festgestellt, dass die Belichtung in allen betroffenen Wohnungen weiterhin den Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) im Sinne der DIN 17037 erreichen wird. Zutreffend ist, dass drei der fünf Wohneinheiten, die die Zielwerte der DIN 17037 für die Besonnung nicht erreichen, auch die angestrebte Kombination aus Ziel-Tageslichtquotienten (DT) und Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM) nicht erreichen. Es erreichen aber alle Wohneinheiten den Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM). In der DIN 17037 ist auf S.23 erläuternd ausgeführt, dass der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) als Schutz gegen unzureichend mit Tageslicht versorgte Raumbereiche gelten kann. Dieser Zielwert wird in allen untersuchten Wohneinheiten erreicht. Entsprechend kann somit eine Unzumutbarkeit oder gar eine Gesundheitsgefährdung durch unzureichende Belichtung ausgeschlossen werden.</p> <p>Dennoch wurden Bebauungsalternativen umfangreich geprüft mit dem Ziel, die Besonnungssituation und damit auch die Tageslichtversorgung signifikant zu verbessern. Diese Studien haben ergeben, dass erst bei einer Vergrößerung des Abstands zwischen Vorhaben und Bestandsbebauung um 15m in allen untersuchten Wohneinheiten sowohl der Ziel-Tageslichtquotient (DT) als auch der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) erreicht werden kann. Eine entsprechende Vergrößerung der Abstände hätte eine vollständige Veränderung des Vorhabens mit erheblichen Nachteilen nach sich gezogen. Die bisher geplante innere Ringerschließung mit wenigen Treppenhäusern hätte voraussichtlich nicht mehr umgesetzt werden können. Ebenso wäre es dann nicht mehr möglich gewesen, die erforderliche lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu einem abgeschirmten Innenhof umzusetzen. Damit hätten auf diesem sehr schwierigen, annähernd dreieckigen Grundstückszuschnitt die</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>6.2 Mit einem mit sechs Stockwerken erheblich höheren Gebäude direkt vor der Nase entsteht für die Bewohner der Hartwicusstraße 11 ein unzumutbar erdrückendes Gefühl. Vor allem für die Bewohner in den unteren Stockwerken – aber keineswegs nur für die - bedeutet dies nicht nur, im wortwörtlichen Schatten eines übermächtigen Klotzes zu stehen, sondern zugleich auch, sich damit wie eingemauert in einem Gefängnishof zu fühlen, der nur wenig Aussicht auf Himmel und Sonnenlicht bereithält. Wie die Beschattungsstudie nachweist, ändert auch die Tatsache daran nichts, das das neu geplante Gebäude 15 Meter von dem Bestandsgebäude entfernt entstehen soll.</p> <p>6.3 Zwar existieren auf der rechten Seite des Mundsburger Damms stadteinwärts auf Höhe des geplanten Neubaus sechsstöckige Häuser, die jedoch allesamt historische Altbauten aus der Jahrhundertwende sind. In der Hartwicusstraße selbst und weiter nördlich sind die Mehrfamilienhäuser aus der Nachkriegszeit höchstens vier- bis maximal fünfstöckig. Sie bestimmen das Stadtbild, dass durch ein sechsstöckiges Gebäude erheblich gestört werden würde. Abgesehen davon: Auch für die Aufstockung in der Hartwicusstraße 11 vor wenigen Jahren wurde lediglich ein fünftes Geschoss</p>	<p>Planungsziele nicht mehr erreicht und nur eine wesentlich geringere Baumasse mit einer entsprechend niedrigeren Anzahl an Wohneinheiten umgesetzt werden können. Weil eine Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg erforderlich ist, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und die Auswirkungen nicht so erheblich sind, das die bauliche Nachverdichtung in der geplanten Form unzumutbar wäre, hat der Plangeber entschieden, dass Vorhaben in der beabsichtigten Form umzusetzen. Gesunde Wohnverhältnisse sind wie zuvor dargelegt, weiterhin sichergestellt.</p> <p>Zu 6.2 Die Einschätzung zu der entstehenden städtebaulichen Situation wird im Zusammenhang mit den vorangestellten Erläuterungen nicht geteilt. Die Nachbarschaft eines fünf- und sechsgeschossigen Gebäudes ist in einer Metropole wie Hamburg regelhaft üblich. Es handelt sich hierbei um gängige innerstädtische Geschossigkeiten, wie sie auch bereits im Umfeld des Plangebiets bestehen. Die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen werden durch das Vorhaben vollumfänglich eingehalten. Da das Nachbargebäude die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen nicht auf eigenem Grund abbilden kann, rückt der Neubau zu Lasten des Vorhabenträgers von der Grundstücksgrenze ab. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen. Vor diesem Hintergrund sind keine Anzeichen erkennbar, die eine erdrückende Wirkung oder das Gefühl des eingemauert seins begründen könnten.</p> <p>Die Architektur und der Städtebau des neuen Gebäudes wurden darüber hinaus im Rahmen des vorangestellten Gutachterverfahrens sowie im Bebauungsplanverfahren umfangreich diskutiert. Es handelt sich um eine qualitätvolle Nachverdichtung. Die zugrundeliegenden Planungsziele sowie auch Erläuterungen zur Verschattungssituation wurden unter 6.1 bereits dargelegt.</p> <p>Zu 6.3 Die Ausführungen zu den bestehenden Gebäudehöhen sind in dieser Form zutreffend, es handelt sich hierbei aber um eine Bestandssituation, die in Anbetracht der Anforderungen der Stadtentwicklung angepasst werden können. Das planerische Gebot der Rücksichtnahme schützt den Nachbarn weder vor Veränderungen des vorhandenen Wohnumlieus noch vermittelt es einen Anspruch auf Wahrung einer Harmonie mit der vorhandenen Bebauung (OVG Hamburg, 26.09.2007 - 2 Bs 188/07, Rn. 13). Die Gemeinde ist hierzu in Ausübung ihrer Planungshoheit jederzeit berechtigt und hat in einem ausführlichen und intensiven Auswahlprozess einschließlich eines konkurrierenden Gutachterverfahrens mit 7 Vorschlägen diesen Beitrag ausgewählt.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>als Staffel genehmigt. Warum für den geplanten Neubau andere Regeln gelten sollten, scheint fast willkürlich.</p>	<p>Dabei wurde der dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Gebäudeentwurf im Vorwege durch ein städtebauliches Gutachterverfahren einstimmig ausgewählt, weil er mit seiner Positionierung und Geschossigkeit die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder herstellen kann, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituieren und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der umgestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde dem übergeordneten stadträumlichen Bezug und der Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke Rechnung getragen. Der Entwurf passt sich entsprechend besonders gut, in die bestehenden stadträumlichen Strukturen ein und es sind auch keine negativen Einflüsse auf die Wohnqualität zu erwarten.</p> <p>Die seinerzeit erfolgte Aufstockung des benachbarten Gebäudes erfolgte ohne Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens. Ebenso ist in diesem Kontext die Verordnung über die Erhaltung baulicher Anlagen in Uhlenhorst / Hohenfelde aus dem Jahr 2016 zu beachten, die einen Erhalt der bestehenden städtebaulichen Eigenart des Quartiers im Sinne von § 172 Baugesetzbuch vorsieht zu beachten. Unter Berücksichtigung dieser Verordnung war im Bestandszusammenhang nur eine moderate Höhenentwicklung möglich.</p> <p>Im vorliegenden Fall liegen dem Planverfahren entsprechende Willensbekundungen der kommunalpolitischen Gremien und auch des Bezirksamtsleiters zu Grunde, neues Planrecht für diese Flächen aufzustellen und damit auch eine neue Genehmigungsgrundlage für nachfolgende Bauanträge zu schaffen. Dieses vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren wurde auf Antrag des Vorhabenträgers eingeleitet, der sich vertraglich verpflichtet hat, sämtliche Kosten für die Durchführung des Planverfahrens und die Anfertigung der erforderlichen Fachgutachten zu übernehmen. Aus diesen Fachgutachten haben sich fachliche Auflagen beispielsweise im Bereich des Lärmschutzes ergeben, die in dem durchgeführten Baugenehmigungsverfahren mit erteilten Befreiungen für die benachbarte Aufstockung nicht zur Anwendung kamen. Insofern wurde bei der</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>6.4 Darüber hinaus ist für mich absolut nicht nachvollziehbar, dass in dem Gebäude 167 Einzimmerwohnungen entstehen sollen, die laut anerkannter Marktanalysen auch in Hamburg nur wenig nachgefragt sind. Statt dringend benötigtem Wohnraum für Familien und Paare sollen hier Mini-Wohnungen entstehen, die allerdings in der Vermietung deutlich lukrativer als größere sind. Da drängt sich der Gedanke auf, dass eine hohe Rendite für einen Investor wichtiger ist, als die wahren Bedürfnisse der Wohnungssuchenden in Hamburg.</p>	<p>Aufstockung des Nachbargebäudes ein einfacheres Genehmigungsverfahren gewählt, welches geringere Entscheidungs- und Ermessensspielräume eröffnet hat. Zudem liegt dem Bebauungsplanverfahren ein vorgelagertes Gutachterverfahren zugrunde, indem der Städtebau des neuen Gebäudes umfangreich aus dem Stadtraum abgeleitet und diskutiert wurde.</p> <p>Grundlage der damals erteilten Genehmigung für das Nachbargebäude war hingegen eine Befreiung von den Festsetzungen des dort bestehenden Planrechts (Durchführungsplans D22 aus dem Jahre 1952), der eine viergeschossige Bebauung festsetzt.</p> <p>Entsprechend findet keine Ungleichbehandlung statt, sondern es wurden unterschiedliche Genehmigungsinstrumente angewendet, die jeweils unterschiedliche Entwicklungsspielräume eröffnen. Dabei wurden die bestehenden gesetzlichen Grundlagen angewendet und die erforderlichen politischen Beschlüsse eingeholt. Eine Willkür ist nicht erkennbar.</p> <p>Zu 6.4 Die Einschätzung, dass Einzimmerwohnungen in Hamburg nicht nachgefragt werden, ist grundsätzlich nicht zutreffend und verkennt die tatsächlich vorhandene Situation.</p> <p>Wichtige Einflussgröße bei der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum gemäß § 1 Abs. 5 und Abs. 6 Nr. 2 Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) ist in diesem Zusammenhang der demografische Wandel. Dieser impliziert den Trend zu kleineren Wohneinheiten. Laut statistischem Bundesamt sollen 1- und 2-Personenhaushalte in Deutschland bis 2035 80% der Haushalte stellen. Die dadurch (perspektivisch) ausgelöste Nachfrage an kleinen Wohnungen kann im Bestand derzeit nicht gedeckt werden. Aktuell sind so genannte Remanenzeffekte zu verzeichnen. Damit bezeichnet man den langfristigen Verbleib in angestammten Wohnimmobilien mit hoher Wohnfläche, obwohl sich die Lebens- und Familiensituation z.B. durch Auszug der Kinder zwischenzeitlich verändert haben. Diese bestehende Art der Fehlbelegung wird durch einen Mangel an geeigneten kleineren Wohneinheiten vielfach verstärkt. Die Planung kompakter und damit auch kostengünstigerer Wohneinheiten kann diesem Effekt entgegen wirken und einen Beitrag zur Suffizienz leisten. Das wohnungspolitische Prinzip der Suffizienz stellt eine Reaktion auf die begrenzten Ressourcen dar und versucht durch zielgerichtete Kompaktheit und Begrenzung des Flächenverbrauchs eine angemessenere Verteilung des Stadtraums zu erreichen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>6.5 Ganz abgesehen davon, bedeuten 167 Einzimmerwohnungen auch ebensoviele zusätzliche Bewohner, die keinesfalls alle auf ihr Recht auf Individualverkehr verzichten wollen. Zwar soll in dem Gebäude laut Planung auch eine Tiefgarage entstehen, die aber realitätsfern nur 16 Parkplätze bereithalten soll. Das bedeutet, dass sich die bereits angespannte Parkplatzsituation in der Nachbarschaft noch einmal erheblich verschlechtern wird. Ein Umstand, der nicht nur die Autofahrer erheblich einschränkt (mir ist klar, dass das gewollt ist), sondern zugleich auch die vielen Radfahrer zusätzlich gefährdet, die mit einem erheblichen größeren Aufkommen an Autos rechnen müssen.</p>	<p>Das Planungskonzept leistet entsprechend nicht nur einen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs, sondern gewährleistet durch die Innenentwicklung einer zuvor untergenutzten Fläche die Auslastung und Kosteneffizienz öffentlicher Infrastrukturen. Die Entwicklung von kompakten Einzimmerwohnungen an einem sehr gut angebundenen Standort ist konzeptionell sinnvoll und kann einen Beitrag dazu leisten, dass zukünftig die Nachfrage nach familiengeeigneten größeren Wohneinheiten zurückgeht.</p> <p>Darüber hinaus ist der Standort aufgrund seiner Lage an einer vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße (Magistrale), dem dreieckigen Grundstückszuschnitt, der wenige lärmabgewandte Außenräume beispielweise für Kinderspielflächen ermöglicht und der bestehenden Emissionsbelastungen nicht für klassische Familienwohnungen geeignet. Größere Mehrzimmer-Wohneinheiten würden in der Geometrie des Grundstücks einen größeren Raumanteil an den lärmzugewandten Seiten bedeuten. Die Entwicklung kompakter Apartments ermöglicht eine Optimierung der Wohnungsanzahl unter Berücksichtigung der Anforderungen einer lärmabgewandten Orientierung und basiert auf einem besonderen Erschließungskonzept mit einer inneren Flurerschließung und zwei baulichen Rettungswegen, so dass auf eine Versiegelung von Flächen im Außenraum zur Herstellung von Feuerwehraufstellflächen verzichtet werden kann. Dies wäre bei einer üblichen Organisation in Form von 2-Spanner-/ oder 3-Spanner Wohneinheiten nicht möglich und würde Erschließungsanforderungen des Brandschutzes nach sich ziehen, die aufgrund der bestehenden Zufahrtssituation und dem angestrebten Erhalt des Straßenbaumbestands nicht zufriedenstellend umsetzbar wären.</p> <p>Zu 6.5 Der Bebauungsplan schränkt in keiner Form das Recht auf Individualverkehr ein, er setzt aber aktuelle Planungsvorgaben und Planungsziele der Verkehrspolitik an diesem Standort um.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022 formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5 (die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird) die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherrinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p> <p>Aufgrund der Struktur des Gebäudes mit einem hohen Anteil an kompakten Einzimmer-Apartments, davon 49 geförderte Einheiten für Studierende, ist nur mit einem untergeordneten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Kfz zu rechnen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass insbesondere Studierende in Hamburg in Kombination mit der Einschreibung an einer Hochschule ein Semesterticket für den ÖPNV erhalten, das mit reduzierter Zuzahlung außerdem in ein so genanntes „Deutschlandticket“ umgewandelt werden kann. Daher kann ein Großteil der Bewohnerschaft mit dem ÖPNV reisen, ohne zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein. Das Plangebiet befindet sich zudem innerhalb des Geschäftsgebiets der in Hamburg eingeführten Sharing Angebote für Kfz, Fahrräder und Elektroroller, so dass alternative Mobilitätsangebote gegeben sind.</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Ich bitte Sie daher, meiner Stellungnahme zu folgen und das Bauvorhaben Uhlenhorst abzulehnen bzw. so umzugestalten, dass auch den Bedürfnissen der Bestandsbewohner Rechnung getragen wird und sie weiterhin ihre Wohn- und Lebensqualität behalten. Bitte bestätigen Sie mir den Eingang meines Widerspruches.</p>	<p>vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. vier Stellplätze für Lastenfahrräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Die Einschätzung zu einer Zunahme der Gefährdung für Radfahrende durch zusätzliches Verkehrsaufkommen ist falsch, weil mit dem Planverfahren eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrende sowie gleichzeitig eine Verbesserung der Barrierefreiheit vorbereitet und umgesetzt wird. Der Vorhabenträger wird über den Durchführungsvertrag dazu verpflichtet, Maßnahmen zur Herstellung anforderungsgerechter Nebenflächen und einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur am Mundsburger Damm und in der Hartwicusstraße gemäß den Anforderungen der Behörde für Verkehrswende und Mobilität und des bezirklichen Tiefbauamtes umzusetzen und die entstehenden Kosten zu tragen.</p> <p>Die Hartwicusstraße ist bereits seit 2018 eine angeordnete Fahrradstraße, in der nur teilweise Anpassungen der Straßenverkehrsflächen erfolgt sind. Derzeit bestehen im südlichen Teilbereich hinter dem Plangebiet sehr schmale Nebenflächen, die nicht barrierefrei sind und die teilweise noch zum Fahrbahnrandparken genutzt werden können. Hierin besteht ein erhebliches Unfallrisiko für Radfahrende, die in der bestehenden Einbahnstraße direkt an parkenden Fahrzeugen auf zwei Seiten entlang fahren. Mit der Umsetzung des Vorhabens erfolgt nun ein barrierefreier Ausbau der Nebenflächen auf der Nordseite der Hartwicusstraße mit dem Resultat, dass hier zukünftig aufgrund der Veränderung des Querschnitts das Fahrbahnrandparken entfällt und hierdurch die Verkehrssicherheit für Radfahrende signifikant erhöht werden kann. Die Konzeption und Umsetzung dieser Maßnahmen ist mit den zuständigen Fachbehörden und Verkehrsdienststellen abgestimmt und wird über den Erschließungsvertrag gesichert.</p> <p>Die vorgetragenen Inhalte der Stellungnahme wurden geprüft und ausführlich abgewogen. Die vorgetragenen privaten Belange werden aus den hier angeführten Gründen zugunsten des öffentlichen Interesses an der Planung zurückgestellt. Der befürchtete Verlust der Wohn- und Lebensqualität ist nicht anzunehmen.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>ID: Eingereicht am: 30.11.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p> <p>Ich bin Mieter im Mundsburger Damm 26a und halte das Bauvorhaben in der geplanten Form für sehr kritisch.</p>	<p>In dem Planungskonzept werden die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen eingehalten und auch die Abstandsflächen des angrenzenden Bestandsgebäudes auf dem eigenen Grundstück abgebildet. Die Umsetzung des Vorhabens an Stelle einer nahezu vollversiegelten Tankstelle ermöglicht eine erhebliche Aufwertung dieses städtischen Raumes. Im Zuge eines konkurrierenden Verfahrens wurde ein Planungskonzept ausgewählt, das sich in besonderer Weise in die Struktur des Areals einfügen kann und die historische Quartiersgestalt an der Mundsburger Brücke wieder aufgreift. Das neue gemischt genutzte Gebäude wird kompakte Wohneinheiten mit einer sehr guten ÖPNV Anbindung anbieten und sorgt im Sinne einer Stadtreparatur für eine Aufwertung und Wiederbelebung dieses heute verkehrlich genutzten wichtigen Bereichs an der Magistrale. Mit der präzisen Einpassung eines hochwertig gestalteten Solitärs mit erdgeschossiger Außengastronomie und einer hochwertigen Dachbegrünung und landschaftlich gestalteten Außenanlagen kann die heute bestehende, wenig attraktive Gemengelage aus Wohnbebauung und Tankstellennutzung zu einem lebendigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Durch die umlaufende Erschließung kann zudem auf eine Versiegelung der Außenanlagen für Feuerwehraufstellflächen verzichtet und der vorhandene Baumbestand erhalten werden. Dem ausgewählten Planungskonzept gelingt es dabei, durch eine ausmittig angeordnete Ringerschließung hochwertige Fassaden und eine lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu kombinieren und damit einen beispielhaften Beitrag für urbanes Wohnen in zentralen verkehrsbelasteten Lagen zu schaffen. Innerhalb des Gebäudes ermöglicht die Erschließung eine effiziente Organisation und die kleinteilige Mischung unterschiedlicher Einheiten wie auch freifinanzierter und geförderter Wohneinheiten.</p> <p>Durch die heranrückende Bebauung sind Auswirkungen möglich, aufgrund der vollständigen Einhaltung der Abstandsflächen sind jedoch keine Auswirkungen zu erwarten, welche eine unzumutbare Wirkung entfalten oder die Wohnqualität in unzumutbarer Weise beeinträchtigen können. Nach Rechtsprechung der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom 31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Reduzierung der Besonnung ausgeschlossen werden. Gesunde</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>7.1 Die Verschattungsuntersuchung haben Sie bereits durchgeführt. Dabei hat sich herausgestellt, dass nicht alle Wohnungen gemäß der DIN Norm ausreichend Sonne erhalten. Diese Norm gibt es ja nicht grundlos und die Missachtung dieser Norm damit zu begründen, dass die Stadt mehr Wohnraum benötigt halte ich für mehr als unangebracht.</p>	<p>Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen sowie die Planungsziele des Bezirkes zu erreichen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt. Die vorgebrachten Belange werden nachfolgend ausführlich beantwortet:</p> <p>Zu 7.1 Die Ergebnisse der Verschattungsstudie sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt. Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der nicht verbindlichen, technischen Norm der DIN 17037 entsprechen. Da jedoch die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nachgewiesen werden und letztlich mehr als die erforderlichen 0,4 H freigehalten werden, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Entsprechend ist es nicht anzunehmen, dass die Realisierung des Planvorhabens unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität der Wohnungen in der Nachbarschaft haben wird, die einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet. Es ist auch nicht anzunehmen, dass unzumutbare Beeinträchtigungen oder Gefährdungen für die körperliche oder geistige Gesundheit entstehen können. Es ist zutreffend, dass Besonnungszeiten in Ermangelung definierter rechtlicher Grundlagen vielfach auf Basis einer technischen Norm beurteilt werden, diese Norm stellt aber keine eingeführte Baubestimmung und auch keinen rechtlichen Mindeststandard dar. Ziel der Norm ist es, dem Planer Anhaltspunkte für eine anzustrebende Besonnung eines Planvorhabens zu geben. Der Gesetzgeber hat darauf verzichtet, verbindliche Grenzwerte für die Mindest-Besonnung bzw. die Vermeidung von Verschattungen und auch für die hier thematisierte Mindest-Tageslichtversorgung zu definieren. Das Bezirksamt Hamburg-Nord hat in Anbetracht seiner Planungsziele entschieden, die öffentlichen Belange der Wohnraumversorgung durch Innenentwicklung und Nahverdichtung an der Magistrale höher zu gewichten als die privaten Belange der Besonnung einer individuellen</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>7.2 Wenn der Wohnraum so knapp ist, warum wird nicht das komplette Gebäude DIN konform errichtet und vollständig mit Wohnungen versehen, anstatt auch Gewerbeflächen bereitzustellen? Ich denke, es ist unübersehbar, dass sowohl im Mundsburger Damm als auch beispielsweise in der Papenhuderstraße ein zunehmender Leerstand gewerblicher Flächen einkehrt. Warum werden dann zusätzliche Gewerbefläche geschaffen, die dann auch möglicherweise leer stehen? Stattdessen sollte man den vorhandenen Raum lieber für Wohnflächen nutzen und nicht ganz so hoch und dicht bauen, dass den Bewohnern in den umliegenden Häusern ein angemessenes Wohnumfeld geboten wird, in dem man nicht den ganzen Tag beengt und im Schatten sitzt.</p>	<p>Wohneinheit. Dies stellt einen üblichen Vorgang der Abwägung dar, der umfassend dokumentiert wurde und nicht zu beanstanden ist.</p> <p>Zu 7.2 In dieser Einschätzung werden gewisse Sachverhalte vermischt. Eine Einschränkung der Besonnung ergibt sich in dem Neubauvorhaben nur in einzelnen Geschossen, in denen aufgrund der lärmabgewandt erforderlichen Orientierung der Wohneinheiten vereinzelt ungünstige Fensterorientierungen entstehen. Hierauf wurde in der Grundrissplanung derart reagiert, dass in dem Gebäude an mehreren Stellen besser orientierte besonnte Gemeinschaftsflächen eingerichtet wurden.</p> <p>Die angestrebte Nutzungsmischung resultiert somit nicht aus einer begrenzten Besonnbarkeit sondern entspricht den Planungszielen der Fachbehörde und des Bezirksamts für eine Aufwertung der Magistralen, die explizit eine Belebung und Attraktivierung des öffentlichen Raums durch publikums-bezogenen Nutzungen vorsehen. Die vorgesehenen erdgeschossigen Gewerbe- und Gastronomienutzungen werden einen Beitrag zur Aufwertung der Magistrale leisten, wie sie das Bezirksamt auf Grundlage des beschlossenen Planungskonzepts zur Aufwertung der Magistrale anstrebt. Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich der Magistrale Nord, für das Bezirksamt 2018 eine Grundlagenstudie und Handlungsempfehlungen für eine Aufwertung hat erarbeiten und von den politischen Gremien beschließen lassen. Für diesen Bereich wurde das Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das Bezirksamt Hamburg-Nord ist seit vielen Jahren bemüht, eine positive Entwicklung der Magistrale Mundsburger Damm herbeizuführen und den öffentlichen Raum wieder aufzuwerten und zu beleben. Dies erfordert eine zukunftsgerichtete Mischnutzung. Aufgrund der hohen bestehenden Fußgängerfrequenz und der bestehenden Emissionskonflikte erscheinen die erdgeschossigen Lagen an der Magistrale für das Wohnen nicht geeignet, sondern bieten</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Potential für die Errichtung von modernen Gewerbeflächen. Es ist erkennbar, dass es innerhalb des Gebäudebestands entlang der Magistrale vielfach an attraktiven und gut nutzbaren Gewerbeflächen mangelt. Im Zuge der Erstellung des Gutachtens zur Entwicklung der Magistrale im Jahr 2018 wurde für diesen Abschnitt das Entwicklungsziel einer Magistrale als Flaniermeile formuliert, dass die Attraktivität der Magistrale insgesamt erhöhen soll. Entsprechend ist es folgerichtig, an diesem Standort ein gemischtes Konzept zu realisieren. Aufgrund der hohen Zentralität sind auch keine relevanten Kaufkraftabflüsse zu erwarten. Weiterhin ist zu beachten, dass sich mit der perspektivischen ÖPNV Anbindung an die Schnellbahnlinie U5 die Lagequalität des Standorts noch weiter verbessern wird. Insofern scheint es zielführend, durch die geplante Mischnutzung die Potenziale der Magistrale zu nutzen.</p> <p>Die durchgeführte Verschattungsuntersuchung hat zudem in Variante c) ergeben, dass bei Reduzierung um ein Vollgeschoss nur in 2 Wohneinheiten in dem Bestandsgebäude eine zusätzliche Besonnung von wenigen Minuten erreichbar und somit keine signifikante Veränderung der Situation zu erwarten ist.</p> <p>Die umgesetzte bauliche Dichte wird als angemessen betrachtet. Die Nachbarschaft eines fünf- und sechsgeschossigen Gebäudes ist in einer Metropole wie Hamburg regelhaft üblich. Es handelt sich hierbei um gängige innerstädtische Geschossigkeiten, wie sie auch bereits im Umfeld des Plangebiets bestehen.</p> <p>Die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen werden – wie bereits zuvor betont - durch das Vorhaben vollumfänglich eingehalten. Da das Nachbargebäude die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen nicht auf eigenem Grund abbilden kann, rückt der Neubau zu Lasten der Vorhabensträgerin von der Grundstücksgrenze ab. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen. Vor diesem Hintergrund sind keine Anzeichen erkennbar, beengte Zustände begründen könnten.</p> <p>Die Architektur und der Städtebau des neuen Gebäudes wurden darüber hinaus im Rahmen eines vorangestellten Gutachterverfahrens sowie im Bebauungsplanverfahren umfangreich hergeleitet und diskutiert. Es handelt sich um eine qualitätvolle Nachverdichtung. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>7.3 Das Argument, dass durch den hohen Bau des Hauses auch die Geräuschpegel für die umliegenden Häuser sinkt ist eine nette Idee- bei der Menge an Wohnungen insbesondere Studentenwohnungen und die Dichte der Bebauung wird es sicherlich nicht zu einer Verringerung des Lärmpegels kommen. In der Armgartstraße gibt es ein Studentenwohnheim- im Sommer ist die Musik selbst von der anderen Seite des Kanals teilweise noch zu hören. Nun soll zumindest in Teilen direkt nebenan auch ein Studentenwohnheim erbaut werden. Ich denke, es ist logisch, dass der Geräuschpegel da nicht gerade geringer wird. Ich bin selber Student gewesen und weiß, wovon ich spreche. Auch im Mundsburger Damm 26a wohnen Studenten, denen ein angemessenes Arbeits-/Lernumfeld geboten werden sollte.</p> <p>7.4 Bei 163 Wohneinheiten frage ich mich außerdem auch, wo noch Parkmöglichkeiten vorhanden sein sollen. Es wurde ja mittlerweile das Anwohnerparken eingeführt- da man aber ja nur in bestimmten Parkzonen als Anwohner stehen darf, ist es beispielweise nicht möglich, in der Armgartstraße zu parken, die ja parallel zur Hartwicusstraße verläuft. Dort sind mit höherer Wahrscheinlichkeit noch Parkplätze frei, können aber zum Beispiel von den betroffenen Bewohnern des Bauvorhabens</p>	<p>Zu 7.3 Die Ausführungen vermischen Auswirkungen aus Verkehrslärm und allgemeinem Nachbarschafts- und Freizeitlärm wie er insbesondere in innerstädtischen Lagen mit hohen Wohndichten als sozialadäquat und gebietstypisch bewertet werden kann. Planungsrechtlich und auch in dem Immissionsschutzrecht existieren keine Grenzwerte für die Beurteilung von Lärmemissionen zwischen unterschiedlichen Wohnnutzungen. Die Frage möglicher Lärmauswirkungen ist lediglich über das Nachbarschaftsrecht geregelt. Diese Thematik ist jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. So genannter Nachbarschaftslärm stellt im Kontext der inneren verdichteten Stadt regelhaft auftretende sozialadäquate Ereignisse dar und gilt als hinnehmbar.</p> <p>Die Errichtung des Vorhabens wird die bestehende Fassaden der benachbarten Bestandsgebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b zukünftig gegenüber Straßenverkehrslärm deutlich abschirmen und hiermit in einem Bereich mit sehr hohen Straßenverkehrslärmemissionen für eine deutliche Beruhigung der Situation führen.</p> <p>Aufgrund der Lage und Zentralität des Plangebiets sind an diesem Standort jedoch andere Wohnverhältnisse zu erwarten, als sie in monostrukturellen Wohnquartieren und Stadtrandlagen zu erwarten sind. Der Plangeber hat hieraus reagiert und für das Neubauvorhaben die Festsetzung eines urbanen Gebiets vorgenommen, um auf diese besondere Lage und hier bestehende Gemengelagen zu reagieren. Es ist jedoch nicht anzunehmen, dass hieraus Einschränkungen oder unzumutbare Belastungen für die angrenzenden Wohngebäude entstehen. Ebenso erscheint die Einschätzung zu Lärmemissionen aus Studentenwohnanlagen von nicht repräsentativen Einzelereignissen geprägt, die nicht allgemein übertragbar sind. Belange des Lärmschutzes wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens umfangreich gutachterlich untersucht und mit den zuständigen Fachdienststellen und Träger öffentlicher Belange abgestimmt.</p> <p>Zu 7.4 Der Bebauungsplan setzt aktuelle Planungsvorgaben und Planungsziele der Verkehrspolitik an diesem Standort um.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022 formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>(Mundsburger Damm und Hartwicusstr) auch nicht genutzt werden, da es eine andere Parkzone ist. Es wird somit nicht nur lauter, enger, verschatteter, sondern die letzten Parkmöglichkeiten werden einem ebenso genommen. Natürlich soll das Autofahren unattraktiver gemacht werden- es gibt aber leider auch Menschen, die an ein Auto gebunden sind- weil beispielsweise der Arbeitsplatz in einem Gebiet liegt, was keinen Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln hat.</p>	<p>Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5 (die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird) die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherrinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p> <p>Aufgrund der Struktur des Gebäudes mit einem hohen Anteil an kompakten Einzimmer-Apartments, davon 49 geförderte Einheiten für Studierende, ist nur mit einem untergeordneten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Kfz zu rechnen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass insbesondere Studierende in Hamburg in Kombination mit der Einschreibung an einer Hochschule ein Semesterticket für den ÖPNV erhalten, das mit reduzierter Zuzahlung außerdem in ein so genanntes „Deutschlandticket“ umgewandelt werden kann. Daher kann ein Großteil der Bewohnerschaft mit dem ÖPNV reisen, ohne zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein. Das Plangebiet befindet sich zudem innerhalb des Geschäftsgebiets der in Hamburg eingeführten Sharing Angebote für Kfz, Fahrräder und Elektroroller, so dass alternative Mobilitätsangebote gegeben sind.</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>7.5 Eine Frage, die sich mir aktuell ebenfalls noch stellt: Im Mundsburger Damm ist ja ebenso der Bau der neuen U-Bahn Linie vorgesehen. Meines Wissens nach soll es sich um eine offene Baustelle handeln, durch die der Mundsburger Damm jeweils nur einseitig befahrbar sein wird. Wenn in dieser Zeit noch ein Hochhaus gebaut wird- wo soll dann noch Platz für die Baufahrzeuge etc. sein? Durch die bereits vorhandene Baustelle an der Kreuzung Mundsburger Damm/ Schwanenwik kommt es schon zu einem sehr stockenden Verkehr. Durch zwei weitere Baustellen zur gleichen Zeit müsste der</p>	<p>vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. Vier Stellplätze für Lastenfahräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Die Ausführungen zu dem Anwohnerparken werden zur Kenntnis genommen. Dem Einwender wird empfohlen, sich an die zuständigen Dienststellen des LBV zu wenden.</p> <p>Es ist vorstellbar, dass mit der Umsetzung des Vorhabens eine gewisse Erhöhung des Parkdrucks innerhalb des Quartiers verbunden sein wird. Dieser Umstand wurde in der Abwägung der Belange ebenso berücksichtigt, stellt aber einen üblichen Nebeneffekt im Zuge von Nachverdichtungsmaßnahmen dar, der als hinnehmbar bewertet wird, um die Planungsziele – insbesondere die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum - umzusetzen. In der Planung wurde auf diesen Sachverhalt reagiert und ein Fokus auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der alternativen Mobilität sowie der Umsetzung der Mobilitätswende gelegt.</p> <p>In einem weiteren öffentlich-rechtlichen Vertrag mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der FHH gemäß §13 Absatz 5 des Hamburgischen Wegegesetzes (HWG) werden zudem Umbaumaßnahmen vereinbart, die der Vorhabenträger zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität an den öffentlichen Verkehrsflächen umsetzen und finanzieren muss.</p> <p>Zu 7.5 Die Hamburger Hochbahn wurde innerhalb des Bebauungsplanverfahrens regelmäßig beteiligt. Die Umsetzung der beiden Vorhaben wird in einem erheblichen zeitlichen Abstand erfolgen. Die Umsetzung des Vorhabens ist bereits ab 2024 geplant und soll etwa 2026 abgeschlossen sein, während der Beginn der Baumaßnahmen der U5 erst ab Mitte 2030 projektiert ist. Entsprechend wird es zu keinen wechselseitigen Beeinträchtigungen kommen und wird auch nicht das befürchtete Verkehrschaos entstehen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Mundsburger Damm ja wahrscheinlich komplett für eine längere Zeit gesperrt werden und Hamburg steht vor einem nicht gerechtfertigten Verkehrschaos.</p> <p>Ich bitte Sie daher auch diese Punkte in Betracht zu ziehen und nicht nur krampfhaft zu versuchen neuen Wohnraum zu schaffen, der mit dem Bau des Hauses in dieser Form noch zu viel größeren Herausforderungen führt.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die vorgetragenen Herausforderungen sind nicht zu erwarten.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>ID: Eingereicht am: 30.11.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p>	
	<p>Als Eigentümer einer EG-Wohnung hinter dem geplanten Bau hier meine Stellungnahme:</p> <p>8.1. Im Vergleich zur 1.Auslegung hat sich für Betroffene im Bestand (Mundsburger Damm 26a) nichts Wesentliches verbessert.</p> <p>8.2 Ich habe jetzt bestätigt durch Verschattungs-berechnung, dass in meiner Wohnung in Richtung Neubau die Sonne nicht mehr scheint. Technische Richtlinien bescheinigen mir jedoch minimale theoretische Sonne hinteraus. Dort hoher Baumbestand und Bebauung, also</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die vorgebrachten Inhalte werden nachfolgend kommentiert:</p> <p>Zu 8.1 Die Inhalte des Vorhabens wurden nach der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung weiter detailliert. Es wurde eine große Zahl an Fachgutachten (Artenschutz, Baumbestand, Entwässerung, Lärm, Luftschadstoffe, Verschattung, Tageslichtversorgung) erstellt, die unterschiedliche Anforderungen und Maßnahmen zur Umsetzung des Vorhabens ergeben haben. Darüber hinaus wurden die Planungen weiter detailliert und es fanden auch umfangreiche Veränderungen in der Gestaltung der Außenanlagen und Nebenflächen des öffentlichen Raums statt, die eine erhebliche Verbesserung darstellen. Zudem wurden sehr umfangreiche Studien zu der voraussichtlich entstehenden Besonnungssituation angefertigt und mögliche Planungsalternativen untersucht. Im Ergebnis wurde zu Gunsten der Erreichung der Planungsziele in öffentlichem Interesse darauf verzichtet, das Planvorhaben grundsätzlich zu verändern. Diese Entscheidung ist das Ergebnis einer sorgfältigen Abwägung bestehender öffentlicher und privater Interessen und erfolgte durch das Bezirksamt als Plangeber in Ausübung seiner Planungshoheit.</p> <p>Zu 8.2 Diese Aussage ist nicht zutreffend und missinterpretiert die Ergebnisse der Verschattungsuntersuchungen und auch der Tageslichtuntersuchung. Für den herangezogenen Stichtag des 21. März wurde in allen Wohneinheiten eine direkte Besonnung ermittelt. In einzelnen Wohneinheiten kommt es zu</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Ein schlechter Witz, das alles noch so umfänglich zu berechnen und eben nicht das Vorhaben deutlich kleiner zu bauen in Rücksicht auf den Bestand. Da hätte noch eine schöne Grünzone oder eingeschossige Bebauung Platz gehabt.</p>	<p>einer Reduzierung der Sonnenstunden, es ist aber nicht zutreffend, dass „die Sonne nicht mehr scheint“. Dies insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass der in der technischen DIN Norm zu Grunde gelegte Stichtag des 21. März als Tag der so genannten Tag-und-Nacht-Gleiche nur eine mittlere Sonnenhöhe abbildet. Die physikalisch bestimmte Sonnenhöhe erreicht am 21. März eine Maximalhöhe von etwa 37° über dem Horizont, während am 21.06. die größte Sonnenhöhe von etwa 60° über dem Horizont erreicht wird und somit entsprechend deutlich längere Besonnungszeiten auch in den Bestandsgebäuden zu erwarten sind.</p> <p>Die weiteren Ausführungen zu möglichen Einschränkungen der Besonnung durch vorhandenen Baumbestand verkürzen die Sachlage, weil in der bisherigen Bestandssituation auch bereits im Randbereich der Tankstelle umfangreicher Baumbestand vorhanden ist, der eine Besonnung aus südlicher und südöstlicher Richtung ohne Neubebauung erheblich einschränken kann. Die in Hamburg eingeführten behördlichen Handlungsanweisungen zur Anfertigung von Verschattungsuntersuchungen geben eine Nicht-Beachtung vorhandenen Baumbestands vor, weil angenommen wird, dass der Stichtag des 21. März in einer sehr frühen Vegetationsphase liegt, bei der noch keine signifikante Verschattung durch Blattwerk zu erwarten ist. Das Gutachten ist insofern korrekt angefertigt worden.</p> <p>Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der nicht verbindlichen, technischen Norm der DIN 17037 entsprechen. Da jedoch die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nachgewiesen werden und letztlich mehr als die erforderlichen 0,4 H freigehalten werden, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Entsprechend ist es nicht anzunehmen, dass die Realisierung des Planvorhabens unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität der Wohnungen in der Nachbarschaft haben wird, die einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p> <p>Es wurden zudem Varianten zur Optimierung der Kubatur des Neubaugebäudes untersucht, die die Möglichkeiten einer Reduzierung der Gebäudehöhe/Geschossigkeit und eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Neubau und Bestandsgebäude sowie Kombinationen aus diesen Ansätzen untersucht haben. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erst bei einer Reduzierung des geplanten Baukörpers um rund 18m – dies entspricht etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche – eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 für alle Wohneinheiten erreicht werden könnte. Diese Veränderung hätte eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H bedeutet und zu einer erheblichen Verringerung der Baumassen geführt. Die ermittelte Abstandsfläche hätte mehr als dem dreifachen der gemäß Hamburgischer Bauordnung nachzuweisender Abstandsfläche von 0,4 H entsprochen. Hieraus resultierend hätten zentrale Planungsziele der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung an diesem zentralen Standort wie auch die Ziele der gesamt-städtischen Stadtentwicklung wie sie das Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ und auch die „Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“ vorsieht, nicht umgesetzt werden können.</p> <p>Ein entsprechend reduzierter Baukörper hätte eine vollständig andere räumliche Wirkung entfaltet, die nicht die angestrebte räumliche Fassung dieses markanten Kreuzungspunkts an der Magistrale erreicht hätte. Entsprechende Planungskonzepte wurden bereits in dem städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachten verworfen. Nur mit dem vorgesehenen Baukörper kann die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder hergestellt werden, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituiert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würden der übergeordnete</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>8.3 Nur 16 TG-Plätze mit der Behauptung, man habe ein gutes Mobilitätskonzept – wobei gleichzeitig die Längsparkstände in der Hartwicusstr. Wegfallen – ist bestenfalls blauäugig, eher schon Nötigung der bisherigen Anwohner.</p>	<p>stadträumliche Bezug und die Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsbürger Brücke Rechnung getragen.</p> <p>Zu 8.3 Die erfolgte Festlegung der Stellplatzzahlen entspricht den in Hamburg geltenden gesetzlichen Vorgaben und den gesamtstädtischen und bezirklichen Planungszielen, die eine Reduzierung des privaten Verkehrs und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten und eine Ressourcenschonung durch Umsetzung der Verkehrswende anstreben.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022 formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5 (die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird) die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p> <p>Aufgrund der Struktur des Gebäudes mit einem hohen Anteil an kompakten Einzimmer-Apartments, davon 49 geförderte Einheiten für Studierende, ist nur</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>8.4 Meine Wohnung erfährt eine massive Qualitätsverschlechterung und einen Wertverlust.</p>	<p>mit einem untergeordneten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Kfz zu rechnen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass insbesondere Studierende in Hamburg in Kombination mit der Einschreibung an einer Hochschule ein Semesterticket für den ÖPNV erhalten, das mit reduzierter Zuzahlung außerdem in ein so genanntes „Deutschlandticket“ umgewandelt werden kann. Daher kann ein Großteil der Bewohnerschaft mit dem ÖPNV reisen, ohne zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich zudem innerhalb des Geschäftsgebiets der in Hamburg eingeführten Sharing Angebote für Kfz, Fahrräder und Elektroroller, so dass alternative Mobilitätsangebote gegeben sind.</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. vier Stellplätze für Lastenfahrräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Die Nutzung öffentlichen Raums zum Abstellen privater Fahrzeuge stellt eine lediglich geduldete Nutzung öffentlichen Raums ohne Rechtsanspruch dar. Der individuelle Fahrzeughalter kann private Stellplatzflächen anmieten oder auf sein Fahrzeug verzichten, so dass der Sachverhalt der Nötigung nicht gegeben ist.</p> <p>Zu 8.4 Im Zuge eines konkurrierenden Verfahrens wurde ein Planungskonzept ausgewählt, das sich in besonderer Weise in die Struktur des Areals einfügen kann und die historische Quartiersgestalt an der Mundsburger Brücke wieder aufgreift. Das neue gemischt genutzte Gebäude wird kompakte Wohneinheiten mit einer sehr guten ÖPNV Anbindung anbieten und sorgt im Sinne einer Stadtreparatur für eine Aufwertung und Wiederbelebung dieses heute verkehrlich genutzten wichtigen Bereichs an der Magistrale. Mit der präzisen Einpassung eines hochwertig gestalteten Solitars mit erdgeschossiger Außengastronomie und einer hochwertigen Dachbegrünung und landschaftlich gestalteten</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>8.5 Auch der Wegfall der Gehwegregelung in Richtung Hartwicusstr. (Bisher in Absprache mit dem Vorbesitzer der Tankstelle) schränkt den Wohnwert erheblich ein.</p> <p>8.6 Insgesamt bin ich von der Politik und den getroffenen Entscheidungen zutiefst enttäuscht und vermisse jegliches Entgegenkommen. Da wird nach der ersten auch die zweite Bürgerbeteiligung zur Farce.</p>	<p>Außenanlagen kann die die heute bestehende, wenig attraktive Gemengelage aus Wohnbebauung und Tankstellennutzung zu einem lebendigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden.</p> <p>Von einem Wertverlust der Wohnungen in der Nachbarschaft des Bauvorhabens ist nicht auszugehen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bemessung des Bodenwertes werden nicht geändert. Ein Planungsschaden liegt dementsprechend nicht vor. Die über viele Jahrzehnte bestehende Situation einer Nachbarschaft aus Wohnungsbau mit einer Tankstelle mit Waschstraße ohne planungsrechtliche Beschränkungen der Betriebszeiten wird verbessert. Durch das geplante Vorhaben wird der Stadtraum städtebaulich aufgewertet sowie die Magistrale belebt. Funktionen der nebenliegenden Landschaftsachse bleiben unbeeinträchtigt. Die Nachfrage nach Wohnraum in der Freien und Hansestadt Hamburg ist weiterhin hoch. Die zentrale Lage, die gute infrastrukturelle Versorgung sowie stadträumliche Qualitäten werden durch das Vorhaben nicht tangiert. Dementsprechend ist nicht von einem Wertverlust auszugehen.</p> <p>Die Bestimmung eines Immobilienwertes unterliegt gleichzeitig unterschiedlichsten Marktindikatoren und Einflussfaktoren und kann nur mittelbaren Einfluss auf die Bauleitplanung haben. Individuelles Interesse an einem Werterhalt stellt jedoch nur einen von sehr vielen abwägungserheblichen Belangen im Sinne von § 2 (3) Baugesetzbuch dar, der in die Abwägung einzustellen ist. Im vorliegenden Fall wurde dieser Belang in der Abwägung aufgrund des bestehenden öffentlichen Interesses an der Schaffung von Wohnraum zurückgestellt.</p> <p>Zu 8.5 Individuelle Absprachen zwischen privaten Eigentümern entfalten keine öffentliche Rechtskraft. Die bezeichnete Einschränkung des Wohnwerts ist nicht nachvollziehbar. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass auch nach Umsetzung des Vorhabens in diesem Bereich eine Wegeverbindung zwischen Hartwicusstraße und Mundsburger Damm verbleibt, die der Erschließung der erdgeschossigen Wohneinheiten des Vorhabens dient. Dem Einwender wird empfohlen eine erneute diesbezügliche Absprache mit dem Vorhabenträger zu treffen.</p> <p>Zu 8.6 Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen. Die maßgeblichen Beschlüsse wurden von den zuständigen Gremien sowie von der Bezirksamtsleitung in Ausübung ihrer Planungshoheit gefasst.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Sie haben im Sinne eines ausländischen Investors (Luxemburg) entschieden, der laut Prospekt Mikrowohnungen „für junge Führungskräfte und Pendler“ bewirbt mit demnächst direktem U-Bahn Anschluss. Die Mieten werden, wahrscheinlich möbliert, horrend sein. 49 geförderte Wohnungen sind das Feigenblatt mit dem Sie u.a. das Projekt im Wesentlichen auf ca. 80 Seiten abfeiern.</p> <p>8.7 Das ist nicht der Wohnungsbau, den Hamburg braucht. Ich dachte, Hamburg wollte sich aus gegebenen Anlässen in jüngerer Vergangenheit von den Heuschrecken befreien?!</p>	<p>Zu 8.7 Aufgrund der anhaltend großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates stellt die Schaffung zusätzlichen Wohnraumes eine komplexe Planungsaufgabe der Selbstverwaltung dar. Da sowohl die Bevölkerungsentwicklung weiterhin positiv ist als auch die Wohnfläche pro Kopf seit vielen Jahren zunimmt, muss Hamburg kontinuierlich Planungsprogramme erarbeiten, die zusätzliche Flächen für den Wohnungsbau bereitstellen. Hamburg hat deshalb bereits 2011 eine Wohnungsbauoffensive angestoßen und mit dem Vertrag für Hamburg (der zwischenzeitlich zwei Mal fortgeschrieben wurde) konkrete Zielzahlen für den Wohnungsbau in den Bezirken festgelegt. Die Innenentwicklung stellt für die Hamburger Stadtentwicklung in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauf Flächen dar. Mit dem städtebauliches Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ hat Hamburg 2019 ein umfangreiches Papier vorgelegt, um innerhalb von Planungsprozessen eine angemessene Auseinandersetzung mit Fragen der Dichte und der Lebensqualität führen zu können.</p> <p>Der Bezirk Hamburg-Nord ist von seiner Fläche der zweitkleinste Bezirk der Hansestadt und kann aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen nur noch wenige verfügbare Flächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung. Angesichts dessen nehmen punktuelle Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden.</p> <p>Der Bundesgesetzgeber hat dazu 2013 das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts erlassen, das im Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) umgesetzt wurde.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Weil die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) eine Gemeinde ist, in der die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist (vgl. Kappungsgrenzenverordnung, HmbGVBl. 2018, S. 215 und in diesem Zusammenhang auch Verordnung über die Bestimmung der Freien und Hansestadt Hamburg als Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a des Baugesetzbuchs vom 13. Juli 2021 (HmbGVBl. 2021, 530)); erhält die zusätzliche Schaffung und Bereitstellung von Wohneinheiten eine besondere Bedeutung. Die Mietpreisbegrenzungsverordnung vom 23.06.2020 (HmbGVBl. S. 341) stellt zudem befristet bis 2025 fest, dass die Freie und Hansestadt Hamburg als ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 556d Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert am 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) zu definieren ist. Zusätzlich sieht das „Bündnis für das Wohnen“ zwischen der FHH und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs vor, gemeinschaftlich erhebliche Anstrengungen für die Wohnraumversorgung zu tätigen und mindestens 30 % dieser neuen Wohnungen als geförderte Wohnungen zu errichten.</p> <p>Mit der Umnutzung des bestehenden, bereits weitgehend versiegelten und bisher nur extensiv genutzten Tankstellengrundstücks mit eingeschossiger Teilbebauung am Mundsburger Damm 24 in sehr gut erschlossener, innenstadtnaher Lage mit sehr guter Straßenverkehrs-, ÖPNV- und Fahrradbindung wird diesen Vorgaben und Herausforderungen in besonderer Weise und damit auch dem in § 1a Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch beschriebenen Leitgedanken „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ entsprochen. Durch die Entwicklung des Grundstücks kann eine nachteilige Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen für den Wohnungsbau vermieden werden.</p> <p>Wie bereits ausgeführt wurde, stellt die Innenentwicklung in Hamburg aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeiten eine große Herausforderung dar. Deshalb ist Hamburg bemüht, verschiedene konzeptionelle Ansätze zu verfolgen und für die jeweiligen Standorte spezifische Wohnungskonzepte umzusetzen. Der Bebauungsplan Uhlenhorst 4 soll an diesem sehr zentralen Standort die Errichtung von 163 Wohneinheiten ermöglichen, von denen 49 Einheiten - dies entspricht 30 % - als geförderte Wohneinheiten für Studierende und Auszubildende gemäß der Förderregularien der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (IFB) errichtet werden. Die weiteren Einheiten sollen als citynahe kompakte Wohnungen, überwiegend in Form von 1-Zimmer-Apartments, genutzt werden.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Wichtige Einflussgröße bei der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum gemäß § 1 Abs. 5 und Abs. 6 Nr. 2 Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) ist in diesem Zusammenhang der demografische Wandel. Dieser impliziert den Trend zu kleineren Wohneinheiten. Laut statistischem Bundesamt sollen 1- und 2-Personenhaushalte in Deutschland bis 2035 80% der Haushalte stellen. Die dadurch (perspektivisch) ausgelöste Nachfrage an kleinen Wohnungen kann im Bestand derzeit nicht gedeckt werden. Aktuell sind so genannte Remanenzeffekte zu verzeichnen. Damit bezeichnet man den langfristigen Verbleib in angestammten Wohnimmobilien mit hoher Wohnfläche, obwohl sich die Lebens- und Familiensituation z.B. durch Auszug der Kinder zwischenzeitlich verändert haben. Diese bestehende Art der Fehlbelegung wird durch einen Mangel an geeigneten kleineren Wohneinheiten vielfach verstärkt. Die Planung kompakter und damit auch kostengünstigerer Wohneinheiten kann diesem Effekt entgegenwirken und einen Beitrag zur Suffizienz leisten. Das wohnungspolitische Prinzip der Suffizienz stellt eine Reaktion auf die begrenzten Ressourcen dar und versucht durch zielgerichtete Kompaktheit und Begrenzung des Flächenverbrauchs eine angemessenere Verteilung des Stadtraums zu erreichen. Das Planungskonzept leistet entsprechend nicht nur einen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs, sondern gewährleistet durch die Innenentwicklung einer zuvor untergenutzten Fläche die Auslastung und Kosteneffizienz öffentlicher Infrastrukturen.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>ID: Eingereicht am: 29.11.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p>	
	<p>Als Wohnungseigentümer in der Hartwicusstraße 11 möchte ich mich gegen das geplante Bauvorhaben aussprechen.</p>	<p>Die Umsetzung des Vorhabens an Stelle einer nahezu vollversiegelten Tankstelle ermöglicht eine erhebliche Aufwertung dieses städtischen Raumes. Im Zuge eines konkurrierenden Gutachterverfahrens im Vorwege des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Planungskonzept ausgewählt, das sich in besonderer Weise in die Struktur des Areals einfügen kann und die historische Quartiersgestalt an der Mundsburger Brücke wieder aufgreift. Das neue gemischt genutzte Gebäude wird kompakte Wohneinheiten mit einer sehr guten ÖPNV Anbindung anbieten und sorgt im Sinne einer Stadtreparatur für eine Aufwertung und Wiederbelebung dieses heute verkehrlich genutzten wichtigen Bereichs an der Magistrale. Mit der präzisen Einpassung eines hochwertig gestalteten Solitärs mit erdgeschossiger Außengastronomie und einer hochwertigen Dachbegrünung und landschaftlich gestalteten Außenanlagen kann die heute bestehende,</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>9.1 Ich bin der Meinung, dass das Vorhaben nicht in das Stadtbild passt und negative Auswirkungen auf die Wohnqualität in der Nachbarschaft haben wird.</p>	<p>wenig attraktive Gemengelage aus Wohnbebauung und Tankstellennutzung zu einem lebendigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden.</p> <p>Durch die heranrückende Bebauung sind Auswirkungen möglich, aufgrund der vollständigen Einhaltung der Abstandsflächen sind jedoch keine Auswirkungen zu erwarten, welche eine unzumutbare Wirkung entfalten oder die Wohnqualität in unzumutbarer Weise beeinträchtigen können. Nach Rechtsprechung der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom 31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Reduzierung der Besonnung ausgeschlossen werden. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen sowie die Planungsziele des Bezirkes zu erreichen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt. Die vorgebrachten Belange werden nachfolgend ausführlich beantwortet:</p> <p>Zu 9.1 Die Meinung wird zur Kenntnis genommen. Die Realisierung des Planvorhabens hat keine unzumutbaren Auswirkungen auf die Wohnqualität von Wohnungen in der Nachbarschaft, die einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Die Verschattungsuntersuchung und die Tageslichtuntersuchung haben ergeben, dass es in wenigen benachbarten Wohneinheiten zu gewissen Einschränkungen der Besonnung kommen wird. Da jedoch die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen auf eigenem Grund nachgewiesen werden und letztlich mehr als die erforderlichen 0,4 H freigehalten werden, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Entsprechend ist es nicht anzunehmen, dass die Realisierung des Planvorhabens unzumutbare Auswirkungen auf die Wohnqualität der Wohnungen in der Nachbarschaft haben wird, die einer Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin gegeben.</p> <p>Das erhebliche öffentliche Interesse an der geplanten baulichen Entwicklung an dieser Stelle ist schlüssig begründet und umfassend hergeleitet.</p> <p>Aufgrund der anhaltend großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates stellt die Schaffung zusätzlichen Wohnraumes eine komplexe Planungsaufgabe der Selbstverwaltung dar. Da sowohl die Bevölkerungsentwicklung weiterhin positiv ist als auch</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>die Wohnfläche pro Kopf seit vielen Jahren zunimmt, muss Hamburg kontinuierlich Planungsprogramme erarbeiten, die zusätzliche Flächen für den Wohnungsbau bereitstellen. Hamburg hat deshalb bereits 2011 eine Wohnungsbauoffensive angestoßen und mit dem Vertrag für Hamburg (der zwischenzeitlich zwei Mal fortgeschrieben wurde) konkrete Zielzahlen für den Wohnungsbau in den Bezirken festgelegt. Die Innenentwicklung stellt für die Hamburger Stadtentwicklung in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauflächen dar. Mit dem städtebauliches Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ hat Hamburg 2019 ein umfangreiches Papier vorgelegt, um innerhalb von Planungsprozessen eine angemessene Auseinandersetzung mit Fragen der Dichte und der Lebensqualität führen zu können.</p> <p>Der Bezirk Hamburg-Nord ist von seiner Fläche der zweitkleinste Bezirk der Hansestadt und kann aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen nur noch wenige verfügbare Flächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung. Angesichts dessen nehmen punktuelle Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden. Der Bundesgesetzgeber hat dazu 2013 das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts erlassen, das im Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) umgesetzt wurde.</p> <p>Weil die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) eine Gemeinde ist, in der die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist (vgl. Kappungsgrenzenverordnung, HmbGVBl. 2018, S. 215 und in diesem Zusammenhang auch Verordnung über die Bestimmung der Freien und Hansestadt Hamburg als Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a des Baugesetzbuchs vom 13. Juli 2021 (HmbGVBl. 2021, 530)); erhält die zusätzliche Schaffung und Bereitstellung von Wohneinheiten eine besondere Bedeutung. Die Mietpreisbegrenzungsverordnung vom 23.06.2020 (HmbGVBl. S. 341) stellt zudem befristet bis 2025 fest, dass die Freie und Hansestadt Hamburg als ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 556d Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>(BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert am 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) zu definieren ist. Zusätzlich sieht das „Bündnis für das Wohnen“ zwischen der FHH und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs vor, gemeinschaftlich erhebliche Anstrengungen für die Wohnraumversorgung zu tätigen und mindestens 30 % dieser neuen Wohnungen als geförderte Wohnungen zu errichten.</p> <p>Mit der Umnutzung des bestehenden, bereits weitgehend versiegelten und bisher nur extensiv genutzten Tankstellengrundstücks mit eingeschossiger Teilbebauung am Mundsburger Damm 24 in sehr gut erschlossener, innenstadtnaher Lage mit sehr guter Straßenverkehrs-, ÖPNV- und Fahrradbindung wird diesen Vorgaben und Herausforderungen in besonderer Weise und damit auch dem in § 1a Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch beschriebenen Leitgedanken „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ entsprochen. Durch die Entwicklung des Grundstücks kann eine nachteilige Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen für den Wohnungsbau vermieden werden.</p> <p>Das Planverfahren Uhlenhorst 4 entspricht den übergeordneten gesamtstädtischen Planungszielen der Freien und Hansestadt Hamburg wie auch den abgestimmten bezirklichen Planungszielen. Der Bezirk Hamburg-Nord hat als einer der ersten Bezirke die Chance erkannt, neben den seit vielen Jahren vollzogenen Konversionsprojekten auf großflächigen Bestandsarealen (z. B. ehem. Krankenhausareale Finkenau, Eilbek) oder der Umnutzung von Gewerbeimmobilien durch Aktivierung von Siedlungsflächen entlang der Magistralen auf den weiterhin bestehenden hohen Siedlungsdruck im Stadtgebiet zu reagieren. In den Jahren 2017/2018 wurde die so genannte „Magistrale-Nord“, die sich vom Mundsburger Damm über die Hamburger Straße bis nach Bramfeld erstreckt, von einem interdisziplinären Team aus Stadtplanern, Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern unter dem Titel <i>„Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“</i> untersucht und konkrete Entwicklungsvorschläge für diesen Stadtraum erarbeitet. Dabei wurden zukunftsweisende Ideen gesucht, wie die Transformation der heutigen Hauptverkehrsstraße in einen lebendigen, öffentlichen und für alle Gruppen nutzbaren Stadtraum erfolgen kann. Betrachtet wurden die Hauptverkehrsstraße, das angrenzende städtebauliche Umfeld sowie eventuelle Potenzialflächen für eine Nachverdichtung. Das Gutachten und seine Kernaussagen wurden in mehreren Beteiligungsrunden öffentlich erörtert und diskutiert und von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung beschlossen. Der Umgang mit der Magistrale-Nord war auch Gegenstand des 2019 durchgeführten international besetzten <i>Bauforums Magistralen</i> der Behörde für</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Stadtentwicklung und Wohnen, in dem systematisch sieben große Hamburger Magistralen untersucht und konzeptionell überplant wurden.</p> <p>Das im Bezirksamt mit externer Unterstützung für die Magistrale Nord erarbeitete Leitbild legt zur Steuerung einer nachhaltigen Weiterentwicklung dieses Stadtraumes abschnittsbezogen grundsätzliche Entwicklungsziele, Handlungsspielregeln und ihre Verknüpfungspunkte fest. Dabei wurden Maßnahmen wie die Modernisierung des Gebäudebestands, die Diversifizierung der Nutzungsstrukturen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung der Angebote des Umweltverbunds und auch die Erhöhung der Baudichten und Schaffung zusätzlichen Wohnraums als zentrale Instrumente und Handlungsbereiche identifiziert, die die Lebensqualität an der Magistrale erhöhen können.</p> <p>Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich des Abschnitts 1, für den ein Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und öffentlich diskutiert wurde. Hierzu wird detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßennebenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen.</p> <p>In einem städtebaulichen Entwurfsgutachten wurde der dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Gebäudeentwurf im Vorwege einstimmig ausgewählt, weil er mit seiner Positionierung und Geschossigkeit die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder herstellen kann, die Ende des 19. Jahrhunderts einen</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>9.2 Durch den Bau eines 6-geschossigen Gebäudes wird das bestehende Backsteingebäude in der Hartwicusstraße 11 stark verschattet. Die Bewohner dieser Wohnungen werden dadurch erhebliche Einschränkungen in ihrer Lebensqualität hinnehmen müssen. Sie werden kaum Sonnenlicht erfahren können und die Wohnungen werden dadurch dunkler und unattraktiver werden. Der gesamte Lichteinfall in alle Wohnungen wird durch den Bau verschattet, gerade weil alle Zimmer Richtung Neubau ausgerichtet sind und das Gebäude höher ist als das Bestandsgebäude. Das Beschattungsgutachten und Sonnenlichtgutachten, das erstellt wurde, bestätigt diese Einschätzung. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Wohnungen in der Hartwicusstraße 11 durch den Neubau zu unzumutbaren Wohnverhältnissen</p>	<p>großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituiert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde dem übergeordneten stadträumlichen Bezug und der Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke Rechnung getragen. Der Entwurf passt sich entsprechend besonders gut, in die bestehenden stadträumlichen Strukturen ein und es sind auch keine negativen Einflüsse auf die Wohnqualität zu erwarten.</p> <p>Die Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft werden nicht als unzumutbar eingestuft. Es war von Beginn an ein wesentliches Thema des Planungsprozesses, sicherzustellen, dass sich das Vorhaben in die bestehende Nachbarschaft einfügt. Die Auswirkungen wurden hinsichtlich Lärmimmissionen, Gebäudeverschattung, Verkehrsauswirkungen und weiterer Fachaspekte ermittelt und der Entwurf dementsprechend optimiert. Die ermittelten Auswirkungen können in Kauf genommen werden, weil sie keine unzumutbaren Beeinträchtigungen ergeben, die einer Umsetzung der Planung entgegenstehen.</p> <p>Zu 9.2 Es ist zutreffend, dass die angefertigten Fachgutachten eine teilweise Mehrverschattung in den benachbarten Bestandsgebäuden Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b auslösen werden. Es ist jedoch nicht anzunehmen, dass unzumutbare Einschränkungen der Lebensqualität verbunden sind. Die Ergebnisse der Verschattungsstudie sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt. Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>werden. Bestandswohnungen, die alle DIN Anforderungen erfüllen, werden abgewertet und erreichen die geforderten Normen nicht mehr.</p> <p>9.3 Als vor Jahren das Gebäude in der Hartwicusstrasse 11 aufgestockt werden sollte, wurde nur ein fünftes Geschoss als Staffel genehmigt. Warum hier 6 Vollgeschosse akzeptabel sind, ist für mich unverständlich. Die Regeln sollten nachvollziehbar sein ohne Willkür.</p>	<p>eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der nicht verbindlichen, technischen Norm der DIN 17037 entsprechen.</p> <p>Das Gutachten bestätigt die hier geäußerten Vermutungen <u>nicht</u> und es ist nicht zutreffend, dass aufgrund der reduzierten Besonnung unzumutbare Wohnverhältnisse entstehen. Besonnungszeiten werden in Ermangelung definierter rechtlicher Grundlagen vielfach auf Basis einer technischen Norm beurteilt, diese Norm stellt aber keine eingeführte Baubestimmung und auch keinen rechtlichen Mindeststandard dar. Ziel der Norm ist es, dem Planer Anhaltspunkte für eine anzustrebende Besonnung eines Planvorhabens zu geben. Der Gesetzgeber hat darauf verzichtet, verbindliche Grenzwerte für die Mindest-Besonnung bzw. die Vermeidung von Verschattungen und auch für die hier thematisierte Mindest-Tageslichtversorgung zu definieren. Das Bezirksamt Hamburg-Nord hat die Veränderungen der Besonnung ermittelt und bewertet und in Anbetracht seiner Planungsziele entschieden, die öffentlichen Belange der Wohnraumversorgung durch Innenentwicklung und Nahverdichtung an der Magistrale höher zu gewichten als die privaten Belange der Besonnung einer individuellen Wohneinheit. Dies stellt einen üblichen Vorgang der Abwägung dar, der umfassend dokumentiert wurde und nicht zu beanstanden ist.</p> <p>Zu 9.3 Die seinerzeit erfolgte Aufstockung des benachbarten Gebäudes erfolgte ohne Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens. Ebenso ist in diesem Kontext die Verordnung über die Erhaltung baulicher Anlagen in Uhlenhorst / Hohenfelde aus dem Jahr 2016 zu beachten, die einen Erhalt der bestehenden städtebaulichen Eigenart des Quartiers im Sinne von § 172 Baugesetzbuch vorsieht zu beachten. Unter Berücksichtigung dieser Verordnung war im Bestandszusammenhang nur eine moderate Höhenentwicklung möglich.</p> <p>Im vorliegenden Fall liegen dem Planverfahren entsprechende Willensbekundungen der kommunalpolitischen Gremien und auch des Bezirksamtsleiters zu Grunde, neues Planrecht für diese Flächen aufzustellen und damit auch eine neue Genehmigungsgrundlage für nachfolgende Bauanträge zu schaffen. Dieses vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren wurde auf Antrag des Vorhabenträgers eingeleitet, der sich vertraglich verpflichtet hat, sämtliche Kosten für die Durchführung des Planverfahrens und die Anfertigung der erforderlichen Fachgutachten zu übernehmen. Aus diesen Fachgutachten haben sich fachliche Auflagen beispielsweise im Bereich des Lärmschutzes ergeben, die in dem durchgeführten Baugenehmigungsverfahren mit erteilten Befreiungen für die benachbarte Aufstockung nicht zur Anwendung kamen. Insofern wurde bei der</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>9.4 Darüber hinaus bin ich der Meinung, dass Hamburg keine Mini-Wohnungen braucht. Wohnraum für Familien ist gefragt. Das geplante Bauvorhaben sieht jedoch lediglich die Errichtung von 1-Zimmer-Wohnungen vor. Diese Wohnungen werden sich daher vor allem für Pendler eignen, die sich eine Zweitwohnung halten und unnötig Wohnraum blockieren.</p>	<p>Aufstockung des Nachbargebäudes ein einfacheres Genehmigungsverfahren gewählt, welches geringere Entscheidungs- und Ermessensspielräume eröffnet hat. Zudem liegt dem Bebauungsplanverfahren ein vorgelagertes Gutachterverfahren zugrunde, indem der Städtebau des neuen Gebäudes umfangreich aus dem Stadtraum abgeleitet und diskutiert wurde.</p> <p>Grundlage der damals erteilten Genehmigung für das Nachbargebäude war hingegen eine Befreiung von den Festsetzungen des dort bestehenden Planrechts (Durchführungsplans D22 aus dem Jahre 1952), der eine viergeschossige Bebauung festsetzt.</p> <p>Entsprechend findet keine Ungleichbehandlung statt, sondern es wurden unterschiedliche Genehmigungsinstrumente angewendet, die jeweils unterschiedliche Entwicklungsspielräume eröffnen. Dabei wurden die bestehenden gesetzlichen Grundlagen angewendet und die erforderlichen politischen Beschlüsse eingeholt. Eine Willkür ist nicht erkennbar.</p> <p>Zu 9.4 Die persönliche Einschätzung deckt sich nicht mit den Erkenntnissen aus Studien zu dem Wohnungsmarkt in der Stadt und den aktuellen Entwicklungen der Haushaltsgrößen. Wichtige Einflussgröße bei der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum gemäß § 1 Abs. 5 und Abs. 6 Nr. 2 Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) ist in diesem Zusammenhang der demografische Wandel. Dieser impliziert den Trend zu kleineren Wohneinheiten. Laut statistischem Bundesamt sollen 1- und 2-Personenhaushalte in Deutschland bis 2035 80% der Haushalte stellen. Die dadurch (perspektivisch) ausgelöste Nachfrage an kleinen Wohnungen kann im Bestand derzeit nicht gedeckt werden. Aktuell sind so genannte Remanenzeffekte zu verzeichnen. Damit bezeichnet man den langfristigen Verbleib in angestammten Wohnimmobilien mit hoher Wohnfläche, obwohl sich die Lebens- und Familiensituation z.B. durch Auszug der Kinder zwischenzeitlich verändert haben. Diese bestehende Art der Fehlbelegung wird durch einen Mangel an geeigneten kleineren Wohneinheiten vielfach verstärkt. Die Planung kompakter und damit auch kostengünstigerer Wohneinheiten kann diesem Effekt entgegenwirken und einen Beitrag zur Suffizienz leisten. Das wohnungspolitische Prinzip der Suffizienz stellt eine Reaktion auf die begrenzten Ressourcen dar und versucht durch zielgerichtete Kompaktheit und Begrenzung des Flächenverbrauchs eine angemessenere Verteilung des Stadtraums zu erreichen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>9.5 Auch die Begründung, dass das Bauvorhaben die Infrastruktur stärken soll, halte ich für nicht nachvollziehbar. Im Mundsburger Damm gibt es bereits eine gute Versorgung mit Geschäften des täglichen Bedarfs. Es ist daher nicht erforderlich, durch den Neubau eines zusätzlichen Gebäudes die Infrastruktur weiter zu stärken.</p>	<p>Das Planungskonzept leistet entsprechend nicht nur einen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs, sondern gewährleistet durch die Innenentwicklung einer zuvor untergenutzten Fläche die Auslastung und Kosteneffizienz öffentlicher Infrastrukturen.</p> <p>Darüber hinaus ist der Standort aufgrund seiner Lage an einer vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße (Magistrale), dem dreieckigen Grundstückszuschnitt, der wenige lärmabgewandte Außenräume beispielweise für Kinderspielflächen ermöglicht und der bestehenden Emissionsbelastungen nicht für klassische Familienwohnungen geeignet. Größere Mehrzimmer-Wohneinheiten würden in der Geometrie des Grundstücks einen größeren Raumanteil an den lärmzugewandten Seiten bedeuten. Die Entwicklung kompakter Apartments ermöglicht eine Optimierung der Wohnungsanzahl unter Berücksichtigung der Anforderungen einer lärmabgewandten Orientierung und basiert auf einem besonderen Erschließungskonzept mit einer inneren Flurerschließung und zwei baulichen Rettungswegen, so dass auf eine Versiegelung von Flächen im Außenraum zur Herstellung von Feuerwehraufstellflächen verzichtet werden kann. Dies wäre bei einer üblichen Organisation in Form von 2-Spanner- / oder 3-Spanner Wohneinheiten nicht möglich und würde Erschließungsanforderungen des Brandschutzes nach sich ziehen, die aufgrund der bestehenden Zufahrtssituation und dem angestrebten Erhalt des Straßenbaumbestands nicht zufriedenstellend umsetzbar wären.</p> <p>Zu 9.5 Das Planungskonzept leistet nicht nur einen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs, sondern gewährleistet durch die Innenentwicklung einer zuvor untergenutzten Fläche die Auslastung und Kosteneffizienz öffentlicher Infrastrukturen.</p> <p>Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich der Magistrale Nord, für das Bezirksamt 2018 eine Grundlagenstudie und Handlungsempfehlungen für eine Aufwertung hat erarbeiten und von den politischen Gremien beschließen lassen. Für diesen Bereich wurde das Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die</i></p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>9.6 Schließlich ist zu befürchten, dass sich die Parkplatzsituation in der Nachbarschaft durch das Bauvorhaben stark verschlechtern wird. Viele Neu-Mieter werden auf die Nutzung einer Tiefgarage verzichten, da diese zu teuer ist und nur für 16 Fahrzeuge Platz bietet. Die Anwohner der Nachbarschaft leiden jetzt schon unter</p>	<p><i>Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das Bezirksamt Hamburg-Nord ist seit vielen Jahren bemüht, eine positive Entwicklung der Magistrale Mundsburger Damm herbeizuführen und den öffentlichen Raum wieder aufzuwerten und zu beleben. Dies erfordert eine zukunftsgerichtete Mischnutzung. Aufgrund der hohen bestehenden Fußgängerfrequenz und der bestehenden Emissionskonflikte erscheinen die erdgeschossigen Lagen an der Magistrale für das Wohnen nicht geeignet, sondern bieten Potential für die Errichtung von modernen Gewerbeflächen. Es ist erkennbar, dass es innerhalb des Gebäudebestands entlang der Magistrale vielfach an attraktiven und gut nutzbaren Gewerbeflächen mangelt. Im Zuge der Erstellung des Gutachtens zur Entwicklung der Magistrale im Jahr 2018 wurde für diesen Abschnitt das Entwicklungsziel einer Magistrale als Flaniermeile formuliert, dass die Attraktivität der Magistrale insgesamt erhöhen soll. Entsprechend ist es folgerichtig, an diesem Standort ein gemischtes Konzept zu realisieren. Aufgrund der hohen Zentralität sind auch keine relevanten Kaufkraftabflüsse zu erwarten. Weiterhin ist zu beachten, dass sich mit der perspektivischen ÖPNV Anbindung an die Schnellbahnlinie U5 die Lagequalität des Standorts noch weiter verbessern wird. Insofern scheint es zielführend, durch die geplante Mischnutzung die Potenziale der Magistrale zu nutzen.</p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßennebenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen.</p> <p>Zu 9.6 Der Bebauungsplan setzt aktuelle Planungsvorgaben und Planungsziele der Verkehrspolitik an diesem Standort um.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Parkplatzmangel. Zukünftig wird die Situation noch angespannter sein.</p>	<p>formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5 (die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird) die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p> <p>Aufgrund der Struktur des Gebäudes mit einem hohen Anteil an kompakten Einzimmer-Apartments, davon 49 geförderte Einheiten für Studierende, ist nur mit einem untergeordneten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Kfz zu rechnen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass insbesondere Studierende in Hamburg in Kombination mit der Einschreibung an einer Hochschule ein Semesterticket für den ÖPNV erhalten, das mit reduzierter Zuzahlung außerdem in ein so genanntes „Deutschlandticket“ umgewandelt werden kann. Daher kann ein Großteil der Bewohnerschaft mit dem ÖPNV reisen, ohne zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein. Das Plangebiet befindet sich zudem innerhalb des Geschäftsgebiets der in Hamburg eingeführten Sharing Angebote für Kfz, Fahrräder und Elektroroller, so dass alternative Mobilitätsangebote gegeben sind.</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>9.7 Würde man über ein V als Bauform nachdenken, könnte man die Verschattung umgehen. Warum solche Ideen nicht in die Betrachtung genommen wurden, verstehe ich nicht. Leider kommt immer wieder das Bild auf, dass Hamburg um jeden Preis Wohnungen bauen will und Lebensqualität unwichtig ist.</p> <p>Ich bitte Sie daher, das Bauvorhaben Uhlenhorst abzulehnen bzw so umzugestalten, dass die Bestandsbewohner weiterhin ihre Wohn- und Lebensqualität behalten.</p>	<p>Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. vier Stellplätze für Lastenfahrräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Aufgrund von Umbaumaßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit wird es zu einer geringfügigen Reduzierung bestehender Parkmöglichkeiten durch Entfall von Fahrbahnrandparken kommen. Die Frage des Entfalls von Parkmöglichkeiten hat in den letzten Jahren insbesondere in innerstädtischen Quartieren erheblich an Brisanz verloren, weil durch die Einführung allgemein zugänglicher Sharing Angebote und die Koppelung mit den Angebotsstrukturen des HVV über HVV switch eine erhebliche Verbesserung des Mobilitätsangebots erreicht werden konnte. Hierdurch können die vielfach bestehenden Belastungen durch MIV reduziert und Wohnqualitäten in innerstädtischen Lagen gesteigert werden.</p> <p>Zu 9.7 Im Zuge der Erstellung der Verschattungsuntersuchung wurden 6 Varianten zur Optimierung der Kubatur des Neubaugebäudes untersucht, die die Möglichkeiten einer Reduzierung der Gebäudehöhe/Geschossigkeit und eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Neubau und Bestandsgebäude sowie Kombinationen aus diesen Ansätzen untersucht haben.</p> <p>Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erst bei einer Reduzierung des geplanten Baukörpers um rund 18m – dies entspricht etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche – eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 für alle Wohneinheiten erreicht werden könnte. Diese Veränderung hätte eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H bedeutet und zu einer erheblichen Verringerung der Baumassen geführt. Die ermittelte Abstandsfläche hätte mehr als dem dreifachen der gemäß Hamburgischer Bauordnung nachzuweisender Abstandsfläche von 0,4 H entsprochen. Hieraus resultierend hätten zentrale Planungsziele der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung an diesem zentralen Standort wie auch die Ziele der gesamt-städtischen Stadtentwicklung wie sie das Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ und auch die</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>„Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsbürger Damm bis zur Bramfelder Straße“ vorsieht, nicht umgesetzt werden können.</p> <p>Ebenso hätte bei einem grundlegenden Wechsel der Bebauungsstruktur die in einem städtebaulichen Entwurfsgutachten einstimmig ausgewählte Entwurfs-idee nicht umgesetzt werden können, die sich auf den ursprünglichen Stadt-raum bezieht. Diese sieht einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen ver-kehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbau-ten vor. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsbürger Brücke wei-chen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköp-fen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute - und großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituieren und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde dem übergeordneten stadt-räumliche Bezug und der Markierung des Kreuzungspunktes der Landschafts-achse mit der Magistrale an der Mundsbürger Brücke Rechnung getragen.</p> <p>Hier wurde dementsprechend nach sehr sorgfältiger Abwägung entschieden, die öffentlichen Belange der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung hö-her zu gewichten. Der befürchtete Verlust der Wohn- und Lebensqualität ist nicht anzunehmen.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>ID: Eingereicht am: 29.11.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p> <p>Als Eigentümerin einer Wohnung im Mundsbürger Damm 26a halte ich das Bauvorhaben in der vorgelegten, ge-planten Form für sehr fragwürdig und kritisch.</p>	<p>Die Umsetzung des Vorhabens an Stelle einer nahezu vollversiegelten Tank-stelle ermöglicht eine erhebliche Aufwertung dieses städtischen Raumes. Im Zuge eines konkurrierenden Gutachterverfahrens im Vorwege des Bebauungs-planverfahrens wurde ein Planungskonzept ausgewählt, das sich in besonderer Weise in die Struktur des Areals einfügen kann und die historische Quartiersge-stalt an der Mundsbürger Brücke wieder aufgreift. Das neue gemischt genutzte Gebäude wird kompakte Wohneinheiten mit einer sehr guten ÖPNV Anbindung anbieten und sorgt im Sinne einer Stadtreparatur für eine Aufwertung und Wie-derbelebung dieses heute verkehrlich genutzten wichtigen Bereichs an der</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>10.1 Die in dem Begründungsdokument aufgeführten „Entwicklungsziele für den Stadtraum“ müssen nach meiner Ansicht dringend an die aktuellen wirtschaftlichen Gegebenheiten der FHH nach der Corona- Krise, der Geopolitischen Lage durch den Ukraine Krieg, der Energiepreiskrise und den Folgen der Inflation überarbeitet und angepasst werden.</p> <p>Im Mundsburger Damm und in der Papenhuder Straße existiert schon jetzt großer Leerstand für Gewerbe- und Gastronomieflächen. Mit der Mehrwertsteueränderung in der Gastronomie von 7 % auf 19 % wird sich das Gastronomiebestreben ausweiten. Die noch gültigen „Entwicklungsziele für den Stadtraum“ fördern weiteren Leerstand und Bauruinen. In absehbarer Zukunft werden im Planungsgebiet keine weiteren gewerblichen Gebäude- und Gastronomieflächen benötigt.</p>	<p>Magistrale. Mit der präzisen Einpassung eines hochwertig gestalteten Solitars mit erdgeschossiger Außengastronomie und einer hochwertigen Dachbegrünung und landschaftlich gestalteten Außenanlagen kann die heute bestehende, wenig attraktive Gemengelage aus Wohnbebauung und Tankstellennutzung zu einem lebendigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden.</p> <p>Dem ausgewählten Planungskonzept gelingt es dabei, durch eine ausmittig angeordnete Ringerschließung hochwertige Fassaden und eine lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu kombinieren und damit einen beispielhaften Beitrag für urbanes Wohnen in zentralen verkehrsbelasteten Lagen zu schaffen. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen sowie die übrigen Planungsziele des Bezirkes zu erreichen. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt. Die vorgebrachten Belange werden nachfolgend ausführlich beantwortet:</p> <p>Zu 10.1</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg wie auch das Bezirksamt Hamburg-Nord schreiben ihre Planungsziele kontinuierlich fort und reagieren in angemessener Form auf sich ändernde politische, gesellschaftliche und kulturelle wie auch wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Dies geschieht regelhaft im Rahmen der Ausübung der Planungshoheit im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 1 Baugesetzbuch. Für die Magistrale am Mundsburger Damm wurde 2018 eine Grundlagenstudie angefertigt, die strukturelle Problem und Schwächen aber auch Chancen und Potentiale dieses Stadtraums untersucht. Eine Konkretisierung dieser Planungen erfolgt auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung in Bebauungsplänen und Satzungen, in denen auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagiert werden kann. Die hier vorgebrachte Einschätzung, dass keine weiteren gewerblichen Gebäude- und Gastronomieflächen benötigt werden, wird seitens der Plangeberin nicht bestätigt und das vorbenannte Gutachten hat auch dargelegt, weshalb dieser hochfrequentierte Stadtraum neue Impulse durch publikumswirksame Nutzungen benötigt.</p> <p>Für diesen Bereich wurde das Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und</i></p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p><i>Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das Bezirksamt Hamburg-Nord ist seit vielen Jahren bemüht, eine positive Entwicklung der Magistrale Mundsburger Damm herbeizuführen und den öffentlichen Raum wieder aufzuwerten und zu beleben. Dies erfordert eine zukunftsgerichtete Mischnutzung. Aufgrund der hohen bestehenden Fußgängerfrequenz und der bestehenden Emissionskonflikte erscheinen die erdgeschossigen Lagen an der Magistrale für das Wohnen nicht geeignet, sondern bieten Potential für die Errichtung von modernen Gewerbeflächen. Es ist erkennbar, dass es innerhalb des Gebäudebestands entlang der Magistrale vielfach an attraktiven und gut nutzbaren Gewerbeflächen mangelt. Im Zuge der Erstellung des Gutachtens zur Entwicklung der Magistrale im Jahr 2018 wurde für diesen Abschnitt das Entwicklungsziel einer Magistrale als Flaniermeile formuliert, dass die Attraktivität der Magistrale insgesamt erhöhen soll. Entsprechend ist es folgerichtig, an diesem Standort ein gemischtes Konzept zu realisieren. Aufgrund der hohen Zentralität sind auch keine relevanten Kaufkraftabflüsse zu erwarten. Weiterhin ist zu beachten, dass sich mit der perspektivischen ÖPNV Anbindung an die Schnellbahnlinie U5 die Lagequalität des Standorts noch weiter verbessern wird. Insofern scheint es zielführend, durch die geplante Mischnutzung die Potenziale der Magistrale zu nutzen.</p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßennebenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsburger Kanal und stellt dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung bereit.</p> <p>Mit dem Instrument des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird der Vorhabenträger über den Durchführungsvertrag zur Umsetzung dieses Vorhabens im Sinne der Planungsziele des Bezirksamts verpflichtet.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>10.2 Sie haben eine Verschattungsuntersuchung durchführen lassen. Dabei hat sich herausgestellt, dass nicht alle Wohnungen in den benachbarten Wohngebäuden Mundsburger Damm 26 a/26 b und Hartwicusstraße 11a / 11b gemäß der DIN EN 17037 ausreichend Sonne erhalten. Diese Norm gibt es nicht grundlos und die Missachtung dieser Norm damit zu begründen, dass die Stadt mehr Wohnraum benötigt halte ich für unangemessen. Wenn der Wohnraum knapp ist, kann das komplette Gebäude auch DIN konform errichtet werden und vollständig mit Wohnungen bestückt werden, ohne Gewerbe- und Gastronomieflächen bereitzustellen.</p>	<p>Zu 10.2 Die Ergebnisse der Verschattungsstudie sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt. Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der nicht verbindlichen, technischen Norm der DIN 17037 entsprechen. Der Sachzusammenhang wird hier zur Erläuterung noch einmal ausführlich wiedergegeben.</p> <p>Im Mai 2020 wurde von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord auf Antrag der Vorhabenträgerin die Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens beschlossen. Innerhalb dieses Verfahrens wurden die nach dem Baugesetzbuch vorgesehenen Verfahrensschritte und Beteiligungen durchgeführt und dabei mehrfach der Aspekt einer möglichen Mehrverschattung der vorhandenen Bestandsgebäude thematisiert. Im Herbst 2020 wurde die Erstellung einer Verschattungsuntersuchung beschlossen um die zukünftig zu erwartende Situation näher zu betrachten und die Ergebnisse zu veranschaulichen.</p> <p>Besondere Bedeutung erforderte dabei die Auseinandersetzung mit der benachbarten Bebauung Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b (auf den Flurstücken (Flst.) 954 bzw. 1057 der Gemarkung Hohenfelde), die seinerzeit derart nah an der Grundstücksgrenze errichtet wurde, dass das zusammenhängend errichtete Gebäude seine Abstandsflächen nicht auf dem eigenen Grundstück, sondern teilweise auch auf dem Nachbargrundstück Flst. Nr. 926 abbildet. Die Architekten haben hierauf reagiert und den neu geplanten Baukörper so positioniert, dass dieser zu Lasten des Vorhabenträgers so weit von der Grundstücksgrenze abgerückt errichtet werden soll, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen kommt. Dennoch ergaben die Simulationen der zukünftig entstehenden Besonnungssituation, dass es auch bei einem Abrücken von der Grundstücksgrenze und einer Erweiterung der Abstandsflächen in Teilbereichen der Bestandsgebäude zu einer Mehrverschattung kommen wird.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Im Januar 2021 wurde dem Ausschuss in einer Präsentation mit Hilfe von Einzelbildern und Simulationsfilmen vorgestellt, inwiefern sich die Besonnungssituation durch Errichtung des geplanten Neubaus verändern werde. In diesem Kontext wurden erste Studien zu Kubaturveränderungen vorgestellt, um eine Optimierung der Besonnungssituation zu erreichen. Dabei wurde erläutert, dass es keine verbindlichen gesetzlichen Regelungen oder Vorschriften zu einer Mindestbesonnung oder Vermeidung der Verschattung von Gebäuden gibt und deshalb üblicherweise die Technische Norm der <i>DIN 17037 – Tageslicht in Gebäuden</i> bei der Beurteilung der Veränderungen einer Besonnungssituation herangezogen werde. Es wurde erläutert, dass bei Anwendung der Berechnungsmethodiken der DIN 17037 am Stichtag des 21. März voraussichtlich nicht alle Wohneinheiten in dem Bestandsgebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b die Qualitätsstufe <i>gering</i> im Sinne der obengenannten DIN Norm erreichen könnten. Dazu wurde ausgeführt, dass die Kombination aus Lage des Grundstücks zum Lauf der Sonne, abgeknickter Geometrie des Bestandsgebäudes und Organisation der Grundrisse des Bestandsgebäudes mit einseitig orientierten Wohneinheiten in Gebäudemitte sehr komplexe Rahmenbedingungen bedeuteten, auf die mit Anpassungen der Kubatur nur unzureichend reagiert werden könne. In der Ausschusssitzung wurden Kubaturskizzen gezeigt, dass erst bei einer Reduzierung der Baumasse um rund 33% in allen Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag erreicht werden könne. Der Ausschuss hat diese Erläuterungen ausführlich diskutiert und dabei auch verschiedene Einzelaspekte in Rückfragen thematisiert. Letztlich wurden die Ausführungen zur Kenntnis genommen und keine weiteren Veränderungen an der Kubatur des Baukörpers beschlossen.</p> <p>Im Verlauf des weiteren Bebauungsplanverfahrens wurde die Vorhabenplanung in 2021/22 weiter konkretisiert und darauf aufbauend in 2022/23 die Verschattungsuntersuchung weiter detailliert. In der Studie wurde festgestellt, dass in dem benachbarten Bestandsgebäude voraussichtlich 5 einseitig orientierte Wohneinheiten nicht die angestrebten Zielwerte einer Besonnung im Sinne der DIN 17037, wie sie in der Hamburger Leitlinie <i>Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen aus dem November 2021/Mai 2022 als Ziel benannt sind, erreichen. Wie in der Handreichung vorgesehen, wurden daraufhin 6 Varianten zur Optimierung der Kubatur des Neubaugeschäftes untersucht, die die Möglichkeiten einer Reduzierung der Gebäudehöhe/Geschossigkeit und eine Vergrößerung des Abstandes</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>zwischen Neubau und Bestandsgebäude sowie Kombinationen aus diesen Ansätzen untersucht haben.</p> <p>Die Ergebnisse dieser Studien wurden im Herbst 2022 eingehend mit dem plangebenden Bezirksamt und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen als zuständigen Fachbehörde erörtert und dabei geprüft, ob sich aus der Veränderung des geplanten Baukörpers zielführende Planungsalternativen ableiten lassen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erst bei einer Reduzierung des geplanten Baukörpers um rund 18m – dies entspricht etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche – eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag für alle Wohneinheiten erreicht werden könnte. Diese Veränderung hätte eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H bedeutet und zu einer erheblichen Verringerung der Baumasse und dementsprechend der möglichen Anzahl an Wohneinheiten geführt. Die ermittelte Abstandsfläche hätte mehr als dem dreifachen der gemäß Hamburgischer Bauordnung nachzuweisender Abstandsfläche von 0,4 H entsprochen.</p> <p>Hieraus resultierend hätten zentrale Planungsziele der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung an diesem zentralen Standort wie auch die Ziele der gesamt-städtischen Stadtentwicklung wie sie das Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ und auch die „Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“ vorsieht, nicht umgesetzt werden können. Ein entsprechend reduzierter Baukörper hätte eine vollständig andere räumliche Wirkung entfaltet, die nicht die angestrebte räumliche Fassung dieses markanten Kreuzungspunkts an der Magistrale erreicht hätte. Entsprechende Planungskonzepte wurden bereits in dem städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachten verworfen. Nur mit dem vorgesehenen Baukörper kann die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder hergestellt werden, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituiert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>werden. Damit würde der übergeordnete stadträumliche Bezug und die Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke wieder hergestellt.</p> <p>Das plangebende Bezirksamt Hamburg-Nord hat daraufhin in Abstimmung mit der Fachbehörde beschlossen, die zukünftig entstehende Besonnungssituation ergänzend in einer Tageslichtuntersuchung zu überprüfen und auch in diesem Kontext noch einmal untersuchen zu lassen, ob sich durch eine Kubaturanpassung die entstehende Situation verbessern lassen könnte.</p> <p>Die im Frühjahr 2023 vorgelegte Tageslichtuntersuchung hat die Ergebnisse der Verschattungsuntersuchungen bestätigt und festgestellt, dass in einzelnen Wohneinheiten die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung nicht vollumfänglich erreicht werden können. Dabei wurden die größten Abweichungen bei den identischen Wohneinheiten wie bereits in der Verschattungsuntersuchung ermittelt. Die Tageslichtuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass in einer Wohneinheit im 1. OG des Gebäudes Mundsburger Damm 26a und in zwei Wohneinheiten im EG und 1. OG des Gebäudes Hartwicusstraße 11 b der Ziel-Tageslichtquotient (DT) im Sinne der DIN 17037 nicht erreicht, der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) hingegen erreicht wird. In der Untersuchung wurden daraufhin 6 mögliche Varianten einer Kubaturveränderung untersucht mit dem Ergebnis, dass erst bei einer sehr weitreichenden Kubaturveränderung und Vergrößerung des Abstands zu dem Bestandsgebäude um 15m mit einer signifikanten Verbesserung der Belichtungssituation zu rechnen sei und die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung vollumfänglich erreicht werden könnten.</p> <p>Mit diesen gutachterlichen Erkenntnissen hat das Bezirksamt eine erneute Bewertung der öffentlichen und privaten Belange innerhalb des Planverfahrens vorgenommen. In diesem Prozess wurden alle relevanten Parameter noch einmal untersucht und überprüft, ob unzumutbare Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten sind. Weil der Vorhabenträger des Neubaufvorhabens durch Abrücken seines Baukörpers von der Grundstücksgrenze dafür gesorgt hat, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen im Sinne der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) kommt und es keine gesetzlichen Vorgaben über den Umfang einer direkten Besonnung gibt, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Das Bezirksamt hat somit die Veränderungen der Besonnung ausführlich ermittelt und bewertet und in Anbetracht seiner Planungsziele in Ausübung seiner Planungshoheit entschieden, die benannten öffentlichen Belange der Schaffung</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>zusätzlichen Wohnraums durch Innenentwicklung an der Magistrale in der Abwägung höher zu gewichten als die individuellen Interessen auf eine Erreichung der Zielwerte der Besonnung im Sinne der nicht-bindenden technischen Norm der DIN 17037 der betroffenen einzelnen Nachbarn in fünf Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicustraße 11 a/b.</p> <p>Im Ergebnis führt die Umsetzung des Vorhabens zu einer zusätzlichen Verschattung der Bestandsbebauung. Es wurde ermittelt, dass einzelne Wohnungen zukünftig die Besonnungszielwerte der DIN 17037 voraussichtlich nicht mehr erreichen. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Plangebiets und im Sinne der wohnungspolitischen Ziele der Freien und Hansestadt Hamburg müssen diese Einschränkungen jedoch in Kauf genommen werden. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Die Verschattung erreicht nicht ein Maß, das eine unzumutbare Beeinträchtigung für die betroffenen Wohnungen ergeben würde. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt.</p> <p>Diese Entscheidung erzeugt keine unzumutbare städtebauliche Situation, weil sowohl der Bundesgesetzgeber als auch die Gemeinde selbst keine abschließenden und verbindlichen Anforderungen an die Besonnung von Wohneinheiten formuliert hat. Die plangebende Gemeinde hat sich sehr sorgfältig mit den benannten zwei Fachgutachten und diversen Studien zur Kubaturoptimierung beschäftigt und eine sehr sorgfältige Abwägung vorgenommen, in der sie auch auf die geltende Rechtsauffassung zurückgegriffen hat. Nach Rechtsprechung der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom 31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Verringerung der Besonnung ausgeschlossen werden. Dies ist vorliegend der Fall: Die Abstandsflächen der geplanten Bebauung werden vollständig auf eigenem Grund nachgewiesen und darüber hinaus werden auch die derzeit noch nicht gesicherten Abstandsflächen der benachbarten Bestandsbebauung auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Der Mindestabstand zwischen der bestehenden Bebauung und der geplanten Neubebauung beträgt zwischen 14,3 m und 16,5 m. Die Frage der Zumutbarkeit der entstehenden Mehrverschattung wurde zudem unter Berücksichtigung des bauleitplanerischen Gebots der Rücksichtnahme bewertet. Das Gebot der Rücksichtnahme bedeutet in innerstädtischen Lagen gemäß der geltenden Rechtsprechung</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>jedoch nicht, dass alle Fenster eines Hauses bzw. das ganze Jahr über optimal durch Sonnenstrahlen belichtet werden (OVG Münster, Urteil vom 30. Mai 2017 - 2 A 130/16 - juris Rn. 56f). In diesem Urteil wird festgestellt, dass die seinerzeit angewendeten Zielwerte der technischen Norm DIN 5034 zur Besonnung von Aufenthaltsräumen an bestimmten Stichtagen nicht als verbindliche Grenzwerte für die Einhaltung des Rücksichtnahmegebots anzusehen sind, weil es dafür an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehlt.</p> <p>Die erstellten Gutachten bewerten die Besonnungsverhältnisse der Bestandsgebäude angesichts der Lage in einem verdichteten Stadtraum und der vorliegenden städtebaulichen und stadträumlichen Situation gesamtheitlich als ausreichend. Dieser Sachverhalt ist ebenso auf die Werte der zwischenzeitlich eingeführten DIN 17037 zu übertragen, die die Aussagen zur Verschattung aus der DIN 5034 fortgeschrieben und weiter qualifiziert hat. In der Rechtsprechung bestehen weitere Urteile, die die Frage der Zumutbarkeit einer zusätzlichen Verschattung, unabhängig von bestehenden technischen Richtlinien wie der DIN 17037, nach den Umständen des Einzelfalls im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrachtung für erforderlich halten. So hat beispielsweise der Bayrische Verwaltungsgerichtshof (Bay. VGH - 1 N 13.2501 vom 18.07.2014) entschieden, dass in Ermangelung verbindlicher normativer Vorgaben zur Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung die von § 2 Abs. 3 Baugesetzbuch geforderte Ermittlungstiefe nach den Maßstäben praktischer Vernunft unter Beachtung sämtlicher Umstände des Einzelfalls auszurichten ist. Von der Gemeinde muss daher zur Abschätzung der Zumutbarkeit einer planbedingten Verschattung eine in der konkreten Situation angemessene und aussagekräftige Ermittlung der maßgeblichen Umstände und deren Bewertung verlangt werden. Entscheidend ist dabei, dass die abwägende Gemeinde diejenigen Kriterien erkannt und ihrer Abwägung zugrunde gelegt hat, die dem allgemeinen Kenntnisstand und allgemein anerkannten Prüfungsmethoden entsprechen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen und die angewendete Prüfmethodik entspricht den Empfehlungen der technischen Norm der DIN 17037 und den Inhalten der „Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.</p> <p>Die vorliegenden Gutachten belegen, dass mit Umsetzung der Planung 36 benachbarte Wohnungen im Vergleich zur bisherigen Situation eine gewisse Verschattung erfahren (Betroffenheit). Es wurde jedoch ermittelt, dass nur fünf Wohnungen unmittelbar betroffen sind, weil sie die angestrebten Zielwerte der DIN 17037 für die direkte Besonnung nicht erreichen. Es wurde jedoch</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>festgestellt, dass die Belichtung in allen betroffenen Wohnungen weiterhin den Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) im Sinne der DIN 17037 erreichen wird. Zutreffend ist, dass drei der fünf Wohneinheiten, die die Zielwerte der DIN 17037 für die Besonnung nicht erreichen, auch die angestrebte Kombination aus Ziel-Tageslichtquotienten (DT) und Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM) nicht erreichen. Es erreichen aber alle Wohneinheiten den Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM). In der DIN 17037 ist auf S.23 erläuternd ausgeführt, dass der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) als Schutz gegen unzureichend mit Tageslicht versorgte Raumbereiche gelten kann. Dieser Zielwert wird in allen untersuchten Wohneinheiten erreicht. Entsprechend kann somit eine Unzumutbarkeit oder gar eine Gesundheitsgefährdung durch unzureichende Belichtung ausgeschlossen werden.</p> <p>Dennoch wurden Bebauungsalternativen umfangreich geprüft mit dem Ziel, die Besonnungssituation und damit auch die Tageslichtversorgung signifikant zu verbessern. Diese Studien haben ergeben, dass erst bei einer Vergrößerung des Abstands zwischen Vorhaben und Bestandsbebauung um 15m in allen untersuchten Wohneinheiten sowohl der Ziel-Tageslichtquotient (DT) als auch der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) erreicht werden kann. Eine entsprechende Vergrößerung der Abstände hätte eine vollständige Veränderung des Vorhabens mit erheblichen Nachteilen nach sich gezogen. Die bisher geplante innere Ringerschließung mit wenigen Treppenhäusern hätte voraussichtlich nicht mehr umgesetzt werden können. Ebenso wäre es dann nicht mehr möglich gewesen, die erforderliche lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu einem abgeschirmten Innenhof umzusetzen. Damit hätten auf diesem sehr schwierigen, annähernd dreieckigen Grundstückszuschnitt die Planungsziele nicht mehr erreicht und nur eine wesentlich geringere Baumasse mit einer entsprechend niedrigeren Anzahl an Wohneinheiten umgesetzt werden können. Weil eine Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg erforderlich ist, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und die Auswirkungen nicht so erheblich sind, das die bauliche Nachverdichtung in der geplanten Form unzumutbar wäre, hat der Plangeber entschieden, dass Vorhaben in der beabsichtigten Form umzusetzen. Gesunde Wohnverhältnisse sind wie zuvor dargelegt, weiterhin sichergestellt.</p> <p>Aufgrund der hohen Zentralität des Standortes mit hohen Fußgängerfrequenzen ist der Standort nicht für eine erdgeschossige Wohnnutzung geeignet, so dass diese Option nicht zielführend ist. Weiterhin wurde unter 10.1 detailliert dargelegt, warum eine Gewerbenutzung in den Bereichen, die zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen ausgerichtet sind, stattfinden soll.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>10.3 Der komplette Neubau-Komplex darf nicht 4 Stockwerke übersteigen, da geplante Grünflächen auf dem Dach zu weiteren Erhöhungen führen. Unter Punkt 6.1_3.3.2.6 der Verschattungsuntersuchung, f. Kubatur ohne 4. und 5. Obergeschoss zeigt die unterschiedlichen Sichten „Blick aus Erenkamp“, „Vogelflug Hartwicussstraße“, „Straßenachse Mundsburger Damm“, „Vogelflug Mundsburger Brücke“, „Blick in den Zwischenraum, „Vogelflug im Bebauungskontext“, dass die Variante f. am besten in das Gesamtgefüge der Bestandsbebauung passt.</p> <p>10.4 Ihrer Begründung, dass die nachbarschaftlichen Interessen in jedem Fall gewahrt sind, widerspreche ich auf das Schärfste. Durch den hohen Neubaukomplex wird in der direkten Nachbarschaft die Lebens- und Aufenthaltsqualität massiv gemindert durch Verschattung, Engegefühl, Lärmbelastung durch die Bewohner des Neubaus und Geruchsbelästigung durch Autoemissionen, die dann in der engen Häuserschlucht stehen und schlecht entweichen können.</p>	<p>Zu 10.3 Die Bewertung der Variante f. wird nicht geteilt, weil hierdurch die angestrebte stadträumliche Konzeption und die besondere Fassung und Akzentuierung des Raums an der Mundburger Brücke im Sinne des historischen Bebauungskonzepts nicht erreicht werden kann. In einem städtebaulichen Entwurfsgutachten wurde der dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Gebäudeentwurf einstimmig ausgewählt, weil er mit seiner Positionierung und Geschossigkeit die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder herstellen kann, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituiert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde dem übergeordneten stadträumliche Bezug und der Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke Rechnung getragen werden. Der Entwurf passt sich entsprechend besonders gut, in die bestehenden stadträumlichen Strukturen ein und es sind auch keine negativen Einflüsse auf die Wohnqualität zu erwarten.</p> <p>Zu 10.4 Die hier vorgetragene Beeinträchtigung der nachbarschaftlichen Interessen ist nicht gegeben und es sind auch keine Minderungen der Lebens- oder Aufenthaltsqualität anzunehmen. Das Vorhaben wird durch seine hochwertige architektonische Gestaltung und die Entwicklung sorgfältig gestalteter Außenanlagen und intensiver Dachbegrünung zu einer erheblichen Aufwertung dieses Bereichs an der Magistrale im Vergleich zu der bisherigen Tankstellennutzung mit nahezu vollversiegelten Außenflächen führen. Die befürchteten Fachaspekte sind umfanglich gutachterlich untersucht und bewertet worden. So genannter Nachbarschaftslärm stellt im Kontext der inneren verdichteten Stadt regelhaft auftretende sozialadäquate Ereignisse dar und gilt als hinnehmbar.</p> <p>Die über viele Jahrzehnte bestehende Situation einer Nachbarschaft aus Wohnungsbau mit einer Tankstelle mit Waschstraße ohne planungsrechtliche Beschränkungen der Betriebszeiten dürfte aufgrund der resultierenden</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>10.5 Ihrer Begründung, dass durch den hohen Bau des Hauses auch die Geräuschpegel für die umliegenden Häuser sinkt, widerspreche ich. Schon heute dringt vom Studentenwohnheim in der Armgartstraße Musik und laute Geräusche von der anderen Seite des Kanals durch. Nun soll, in Teilen, direkt nebenan ein Studentenwohnheim entstehen, da darf man sich nicht der Realität entziehen, es entsteht Lärm.</p>	<p>Emissionen im Bestand zu deutlichen Einschränkungen der Wohnqualität geführt haben. Dies insbesondere in jenen Wohneinheiten, die einseitig zu der Tankstelle und der Magistrale orientiert waren. Der Entfall dieser Einschränkungen durch Aufgabe und Abriss der Tankstelle und die mit dem Neubauvorhaben einhergehende erstmalige Abschirmung gegenüber den Verkehrslärmemissionen der Hauptverkehrsstraße dürften in Verbindung mit der landschaftsgestalterischen Aufwertung der Außenanlagen auf dem Baugrundstück im Gegensatz zu dem nahezu vollversiegelten Tankstellengrundstück für eine städtebauliche Aufwertung des Standorts sorgen.</p> <p>Die Nachbarschaft eines fünf- und sechsgeschossigen Gebäudes ist in einer Metropole wie Hamburg regelhaft üblich. Es handelt sich hierbei um gängige innerstädtische Geschossigkeiten, wie sie auch bereits im Umfeld des Plangebiets bestehen. Die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen werden durch das Vorhaben – wie bereits zuvor erläutert - vollumfänglich eingehalten. Da das Nachbargebäude die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen nicht auf eigenem Grund abbilden kann, rückt der Neubau zu Lasten des Vorhabenträgers von der Grundstücksgrenze ab. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen. Vor diesem Hintergrund sind keine Anzeichen erkennbar, die eine erdrückende Wirkung oder das Gefühl des eingemauert seins o.ä. begründen könnten.</p> <p>Weil es sich bei dem Planverfahren um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, wird der Vorhabenträger über den Durchführungsvertrag zur Umsetzung der mit dem Bezirksamt abgestimmten Gestaltungsmaßnahmen einschließlich der Landschaftsgestaltung bis hin zu der landschaftlichen Gestaltung der Dachterrassen verpflichtet.</p> <p>Zu 10.5 Die hier vorgetragene Einschätzung wurde gutachterlich nicht bestätigt. Das Plangebiet befindet sich in einem erheblich durch Straßenverkehrs-lärmemissionen vorbelasteten Bereich, in dem nach den Erkenntnissen aus der schalltechnischen Untersuchung regelhaft erhebliche Lärmpegel von bis zu 70 dB(A) im Nahbereich der Magistrale vorliegen. Die Umsetzung des Vorhabens wird zu einer deutlichen Abschirmung gegenüber diesen Emissionen führen. Innerhalb des innerstädtischen Bereichs sind temporäre Emissionen aus Veranstaltungslärm und Freizeitlärm üblich und sind das Ergebnis der bestehenden Nutzungsmischung.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>10.6 Bei 163 neuen Wohneinheiten, einem bauseits Wegfallen von 20 Parkplätzen, stellt sich die Frage, wo gibt es dann noch die Möglichkeiten des Anwohnerparkens. Durch die Einführung des Anwohnerparkens dürfen die Anwohner nur in bestimmten Parkzonen stehen, so ist es jetzt z. B. für die hiesigen Anwohner nicht möglich in der Armgartstraße, zu parken, weil es sich dort um eine neue Parkzone handelt. Hier werden die letzten Parkmöglichkeiten genommen.</p>	<p>Planungsrechtlich und auch in dem Immissionsschutzrecht existieren keine Grenzwerte für die Beurteilung von Lärmemissionen zwischen unterschiedlichen Wohnnutzungen. Die Frage möglicher Lärmauswirkungen ist lediglich über das Nachbarschaftsrecht geregelt. Diese Thematik ist jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. So genannter Nachbarschaftslärm stellt im Kontext der inneren verdichteten Stadt regelhaft auftretende sozialadäquate Ereignisse dar und gilt als hinnehmbar</p> <p>Zu 10.6 Es ist nicht zutreffend, dass es bauseits zu einem Entfall von 20 Parkplätzen kommt. Das Vorhabengebiet war bisher mit einer Tankstelle überbaut und hat keine öffentlich nutzbaren Parkplätze vorgehalten. Für das Neubauvorhaben selbst wird eine Tiefgarage errichtet, die eine begrenzte Stellplatzanzahl für die geplanten Nutzungen bereitstellt.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022 formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5 (die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird) die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p> <p>Aufgrund der Struktur des Gebäudes mit einem hohen Anteil an kompakten Einzimmer-Apartments, davon 49 geförderte Einheiten für Studierende, ist nur mit einem untergeordneten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Kfz zu rechnen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass insbesondere Studierende in Hamburg in Kombination mit der Einschreibung an einer Hochschule ein Semesterticket für den ÖPNV erhalten, das mit reduzierter Zuzahlung außerdem in ein so genanntes „Deutschlandticket“ umgewandelt werden kann. Daher kann ein Großteil der Bewohnerschaft mit dem ÖPNV reisen, ohne zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein. Das Plangebiet befindet sich zudem innerhalb des Geschäftsgebiets der in Hamburg eingeführten Sharing Angebote für Kfz, Fahrräder und Elektroroller, so dass alternative Mobilitätsangebote gegeben sind.</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. vier Stellplätze für Lastenfahrräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Zutreffend ist, dass im Zuge der Umsetzung des Vorhabens ein Umbau von Nebenflächen mit dem Ziel der Verbesserung der Barrierefreiheit öffentlicher Flächen stattfindet und in diesem Zuge heute bestehende Parkmöglichkeiten in Form von halbseitigem Gehwegparken entfallen werden. Dies steht jedoch nur mittelbar im Zusammenhang mit dem Vorhaben und ist aufgrund der heute unzureichenden Barrierefreiheit der Nebenflächen gerechtfertigt und erforderlich. Entsprechende Maßnahmen werden an vielen Stellen im Hamburger Stadtgebiet durchgeführt.</p> <p>Der Vorhabenträger wird über den Durchführungsvertrag dazu verpflichtet, Maßnahmen zur Herstellung anforderungsgerechter Nebenflächen und einen</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>10.7 Direkt an das Gebiet des Bebauungsplans, straßenseits Mundsburger Damm, entsteht in absehbarer Zukunft eine Großbaustelle in offener Bauweise mit 25 m tiefen, abgesichertem Untergrund für den Bau der U5. Der Mundsburger Damm soll in der Bauzeit nur einseitig befahrbar sein. Die Bauzeit ist für mindestens 5 – 7 Jahre angesetzt. Wie soll das funktionieren 2 Großbaustellen direkt neben einander? Es wird für Jahre zu einem riesigen Verkehrschaos für Hamburg kommen mit all seinen Lärm- und Emissionsbelastigungen.</p>	<p>Ausbau der Fahrradinfrastruktur am Mundsburger Damm und in der Hartwicusstraße gemäß den Anforderungen der Behörde für Verkehrswende und Mobilität und des bezirklichen Tiefbauamtes umzusetzen und die entstehenden Kosten zu tragen. Die Hartwicusstraße ist bereits seit 2018 eine angeordnete Fahrradstraße, in der nur teilweise Anpassungen der Straßenverkehrsflächen erfolgt sind. Derzeit bestehen im südlichen Teilbereich hinter dem Plangebiet sehr schmale Nebenflächen, die nicht barrierefrei sind und die teilweise noch zum Fahrbahnrandparken genutzt werden können. Hierin besteht ein erhebliches Unfallrisiko für Radfahrende, die in der bestehenden Einbahnstraße direkt an parkenden Fahrzeugen auf zwei Seiten entlang fahren. Mit der Umsetzung des Vorhabens erfolgt nun ein barrierefreier Ausbau der Nebenflächen auf der Nordseite der Hartwicusstraße mit dem Resultat, dass hier zukünftig aufgrund der Veränderung des Querschnitts das Fahrbahnrandparken entfällt und hierdurch die Verkehrssicherheit für Radfahrende signifikant erhöht werden kann. Die Konzeption und Umsetzung dieser Maßnahmen ist mit den zuständigen Fachbehörden und Verkehrsdienststellen abgestimmt und wird über den Erschließungsvertrag gesichert.</p> <p>Das Anwohnerparken wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die Ausführungen zu dem Anwohnerparken werden jedoch zur Kenntnis genommen. Dem Einwender wird empfohlen, sich an die zuständigen Dienststellen des LBV zu wenden.</p> <p>Zu 10.7 Der Bau der Schnellbahnlinie entlang des Mundsburger Damms und die Umsetzung des Vorhabens erfolgen in einem großen zeitlichen Abstand, die Maßnahmen wurden aufeinander abgestimmt. Die Hamburger Hochbahn wurde innerhalb des Bebauungsplanverfahrens regelhaft beteiligt. Die Planungen wurden unter Berücksichtigung des derzeit noch sehr groben Planungsstandes der Bahnanlagen aufeinander abgestimmt und beispielsweise konkrete Anpassungen an der Verankerung der Baugrubenplanung vorgenommen. Auswirkungen aus der geplanten Errichtung der Schnellbahnlinie sind Gegenstand der jeweiligen Planfeststellungsverfahren. Direkte Auswirkungen auf das hier geplante Vorhaben sind nicht erkennbar, da die Hochbahn derzeit entsprechende Konzepte zur Minimierung der Planungsauswirkungen und aus den zu erwartenden Baumaßnahmen entwickelt. Die Umsetzung der beiden Vorhaben wird zudem in einem erheblichen zeitlichen Abstand erfolgen. Die Umsetzung des Vorhabens ist bereits ab 2024 geplant und soll etwa 2026 abgeschlossen sein, während der Beginn der Baumaßnahmen der U5 erst ab Mitte 2030 projektiert ist. Entsprechend wird es zu keinen wechselseitigen unzumutbaren</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Meine aufgeführten Punkte bitte ich in die Entscheidungen einzubeziehen. Gehen Sie maßvoll mit der „lebenswerten kompakten Stadt“ um. Lassen Sie ein lebenswertes Wohnen in den Bestandsgebäuden zu.</p>	<p>Beeinträchtigungen kommen und wird auch nicht das befürchtete Verkehrschaos entstehen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Wohnens in den Bestandsgebäuden ist nicht zu erwarten.</p>
	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<p>ID: Eingereicht am: 25.11.2023</p>	<p>Verfahrensname: Uhlenhorst4 Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung Eingereicht von: Planunterlage: Gesamtstellungnahme</p>	
	<p>11.1 Ich habe heute zufällig den Zettel entdeckt, dass die Einwendungsfrist vom 01.11.-01.12.2023 läuft. Dieser kleingeschriebene, kaum lesbare Zettel hängt an der Haustür neben dem Grundstück Mundsburger Damm 26b was zur Zeit durch ein Baugerüst eingerüstet ist und mit einer Plane (wahrscheinlich schlechtes Wetter) verdeckt war. Dies ist keine öffentliche Kenntnisnahme der Einwendungsfrist für die Auslegung des Bebauungsplans. In der Hartwicusstraße, in der auch ich wohne, war kein einziger Zettel ausgehängt, das ist vor allen Dingen die betroffene Straße. Dies ist ein Formverstoss und die Frist muss verlängert werden.</p> <p>11.2 Es gibt materiell-rechtlich große Bedenken gegen den Bau. Ich habe Beweisfotos gemacht. Materiell-rechtliche Einwendungen: Es ist nicht nachvollziehbar, warum das Verschattungsgutachten von der CDU nicht durchgegriffen hat. Das Haus neben dem Tankstellengrundstück wird durch den Bau komplett verschattet.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 11.1 Bei dem hier beschriebenen Hinweis handelt es sich um private Mitteilungen ohne rechtliche Relevanz. Die öffentliche Auslegung wurde fristgerecht und ordnungsgemäß in dem Amtlichen Anzeiger Nr. 81 vom 17.10.2023 auf S. 1572 bekannt gemacht. Ein Formverstoß liegt somit nicht vor. Flankierend wurden Hinweise auf den Social-Media-Portalen des Bezirksamts veröffentlicht.</p> <p>Zu 11.2 Die Aussagen sind begrenzt nachvollziehbar und behandeln Einzelaspekte. Der Plangeberin sind keine extern erstellten Verschattungsgutachten bekannt. Zu dem Planverfahren wurde eine Reihe von Fachgutachten und auch eine umfangreiche Verschattungsuntersuchung angefertigt und mit den Behörden und Trägern öffentlicher Belange im Rahmen des Verfahrens abgestimmt.</p> <p>Die Ergebnisse der Verschattungsstudien sind in der Begründung ausführlich erläutert und wurden in die Abwägung eingestellt. Wesentlich für die Beurteilung einer Mehrverschattung ist der Umstand, dass mit dem Vorhaben die bauordnungsrechtlich einzuhaltenden Abstandsflächen vollumfänglich freigehalten werden. Darüber hinaus hat der Bauherr auf eine Ausnutzung der maximalen</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Bebaubarkeit seines Grundstücks verzichtet und Teile der Abstandsflächen des benachbarten Wohnungsbaus auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Es kommt somit zu keiner Überdeckung von Abstandsflächen, dennoch erreichen 5 einseitig orientierte Wohneinheiten der insgesamt 45 Wohneinheiten nur eine eingeschränkte Besonnung, die nicht den angestrebten Zielwerten der nicht verbindlichen, technischen Norm der DIN 17037 entsprechen. Der Sachzusammenhang wird hier zur Erläuterung noch einmal ausführlich wiedergegeben.</p> <p>Im Mai 2020 wurde von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord auf Antrag der Vorhabenträgerin die Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens beschlossen. Innerhalb dieses Verfahrens wurden die nach dem Baugesetzbuch vorgesehenen Verfahrensschritte und Beteiligungen durchgeführt und dabei mehrfach der Aspekt einer möglichen Mehrverschattung der vorhandenen Bestandsgebäude thematisiert. Im Herbst 2020 wurde die Erstellung einer Verschattungsuntersuchung beschlossen um die zukünftig zu erwartende Situation näher zu betrachten und die Ergebnisse zu veranschaulichen.</p> <p>Besondere Bedeutung erforderte dabei die Auseinandersetzung mit der benachbarten Bebauung Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b (auf den Flurstücken (Flst.) 954 bzw. 1057 der Gemarkung Hohenfelde), die seinerzeit derart nah an der Grundstücksgrenze errichtet wurde, dass das zusammenhängend errichtete Gebäude seine Abstandsflächen nicht auf dem eigenen Grundstück, sondern teilweise auch auf dem Nachbargrundstück Flst. Nr. 926 abbildet. Die Architekten haben hierauf reagiert und den neu geplanten Baukörper so positioniert, dass dieser zu Lasten des Vorhabenträgers so weit von der Grundstücksgrenze abgerückt errichtet werden soll, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen kommt. Dennoch ergaben die Simulationen der zukünftig entstehenden Besonnungssituation, dass es auch bei einem Abrücken von der Grundstücksgrenze und einer Erweiterung der Abstandsflächen in Teilbereichen der Bestandsgebäude zu einer Mehrverschattung kommen wird.</p> <p>Im Januar 2021 wurde dem Ausschuss in einer Präsentation mit Hilfe von Einzelbildern und Simulationsfilmen vorgestellt, inwiefern sich die Besonnungssituation durch Errichtung des geplanten Neubaus verändern werde. In diesem Kontext wurden erste Studien zu Kubaturveränderungen vorgestellt, um eine Optimierung der Besonnungssituation zu erreichen. Dabei wurde erläutert, dass es keine verbindlichen gesetzlichen Regelungen oder Vorschriften zu einer Mindestbesonnung oder Vermeidung der Verschattung von Gebäuden gibt und</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>deshalb üblicherweise die Technische Norm der <i>DIN 17037 – Tageslicht in Gebäuden</i> bei der Beurteilung der Veränderungen einer Besonnungssituation herangezogen werde. Es wurde erläutert, dass bei Anwendung der Berechnungsmethodiken der DIN 17037 am Stichtag des 21. März voraussichtlich nicht alle Wohneinheiten in dem Bestandsgebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b die Qualitätsstufe <i>gering</i> im Sinne der obengenannten DIN Norm erreichen könnten. Dazu wurde ausgeführt, dass die Kombination aus Lage des Grundstücks zum Lauf der Sonne, abgeknickter Geometrie des Bestandsgebäudes und Organisation der Grundrisse des Bestandsgebäudes mit einseitig orientierten Wohneinheiten in Gebäudemitte sehr komplexe Rahmenbedingungen bedeuteten, auf die mit Anpassungen der Kubatur nur unzureichend reagiert werden könne. In der Ausschusssitzung wurden Kubaturskizzen gezeigt, dass erst bei einer Reduzierung der Baumasse um rund 33% in allen Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag erreicht werden könne. Der Ausschuss hat diese Erläuterungen ausführlich diskutiert und dabei auch verschiedene Einzelaspekte in Rückfragen thematisiert. Letztlich wurden die Ausführungen zur Kenntnis genommen und keine weiteren Veränderungen an der Kubatur des Baukörpers beschlossen.</p> <p>Im Verlauf des weiteren Bebauungsplanverfahrens wurde die Vorhabenplanung in 2021/22 weiter konkretisiert und darauf aufbauend in 2022/23 die Verschattungsuntersuchung weiter detailliert. In der Studie wurde festgestellt, dass in dem benachbarten Bestandsgebäude voraussichtlich 5 einseitig orientierte Wohneinheiten nicht die angestrebten Zielwerte einer Besonnung im Sinne der DIN 17037, wie sie in der Hamburger Leitlinie <i>Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen aus dem November 2021/Mai 2022 als Ziel benannt sind, erreichen. Wie in der Handreichung vorgesehen, wurden daraufhin 6 Varianten zur Optimierung der Kubatur des Neubaugebäudes untersucht, die die Möglichkeiten einer Reduzierung der Gebäudehöhe/Geschossigkeit und eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Neubau und Bestandsgebäude sowie Kombinationen aus diesen Ansätzen untersucht haben.</p> <p>Die Ergebnisse dieser Studien wurden im Herbst 2022 eingehend mit dem plangebenden Bezirksamt und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen als zuständigen Fachbehörde erörtert und dabei geprüft, ob sich aus der Veränderung des geplanten Baukörpers zielführende Planungsalternativen ableiten</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>lassen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass erst bei einer Reduzierung des geplanten Baukörpers um rund 18m – dies entspricht etwa einem Drittel der verfügbaren Grundstücksfläche – eine 1,5 stündige Besonnung im Sinne der DIN 17037 am Stichtag für alle Wohneinheiten erreicht werden könnte. Diese Veränderung hätte eine Verdoppelung der bereits erweiterten Abstandsflächen auf einen Wert von 1,29 H bedeutet und zu einer erheblichen Verringerung der Baumasse und dementsprechend der möglichen Anzahl an Wohneinheiten geführt. Die ermittelte Abstandsfläche hätte mehr als dem dreifachen der gemäß Hamburgischer Bauordnung nachzuweisender Abstandsfläche von 0,4 H entsprechen.</p> <p>Hieraus resultierend hätten zentrale Planungsziele der Innenentwicklung und Wohnraumversorgung an diesem zentralen Standort wie auch die Ziele der gesamt-städtischen Stadtentwicklung wie sie das Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ und auch die „Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“ vorsieht, nicht umgesetzt werden können. Ein entsprechend reduzierter Baukörper hätte eine vollständig andere räumliche Wirkung entfaltet, die nicht die angestrebte räumliche Fassung dieses markanten Kreuzungspunkts an der Magistrale erreicht hätte. Entsprechende Planungskonzepte wurden bereits in dem städtebaulich-hochbaulichen Entwurfsgutachten verworfen. Nur mit dem vorgesehenen Baukörper kann die ursprüngliche stadträumliche Gestaltungsidee wieder hergestellt werden, die Ende des 19. Jahrhunderts einen großmaßstäblichen Knotenpunkt zwischen verkehrlichen Trassen und dem Wasserlauf des Kanals durch markante Kopfbauten vorsah. Die Blockkanten der Bebauung rund um die Mundsburger Brücke weichen zweiseitig zurück und bilden zusammen mit vier markanten Gebäudeköpfen einen spannungsreichen, orthogonalen Stadtraum, der von Wasser- und Landschaftsachse längs durchlaufen wird. Dieses Stadtbild prägende Motiv ging in Folge der Kriegsschäden verloren und ist nur noch teilweise erhalten. Der heute von großer Banalität geprägte Raum kann aber - und dies wurde von der Jury einhellig festgehalten - wieder restituiert und durch Umsetzung dieses Baukörpers und Schließung der ungestalteten Zwischenräume die historische Fassung wieder hergestellt werden. Damit würde der übergeordnete stadträumliche Bezug und die Markierung des Kreuzungspunktes der Landschaftsachse mit der Magistrale an der Mundsburger Brücke wieder hergestellt.</p> <p>Das plangebende Bezirksamt Hamburg-Nord hat daraufhin in Abstimmung mit der Fachbehörde beschlossen, die zukünftig entstehende Besonnungssituation ergänzend in einer Tageslichtuntersuchung zu überprüfen und auch in diesem</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Kontext noch einmal untersuchen zu lassen, ob sich durch eine Kubaturanpassung die entstehende Situation verbessern lassen könnte.</p> <p>Die im Frühjahr 2023 vorgelegte Tageslichtuntersuchung hat die Ergebnisse der Verschattungsuntersuchungen bestätigt und festgestellt, dass in einzelnen Wohneinheiten die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung nicht vollumfänglich erreicht werden können. Dabei wurden die größten Abweichungen bei den identischen Wohneinheiten wie bereits in der Verschattungsuntersuchung ermittelt. Die Tageslichtuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass in einer Wohneinheit im 1. OG des Gebäudes Mundsburger Damm 26a und in zwei Wohneinheiten im EG und 1. OG des Gebäudes Hartwicusstraße 11 b der Ziel-Tageslichtquotient (DT) im Sinne der DIN 17037 nicht erreicht, der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) hingegen erreicht wird. In der Untersuchung wurden daraufhin 6 mögliche Varianten einer Kubaturveränderung untersucht mit dem Ergebnis, dass erst bei einer sehr weitreichenden Kubaturveränderung und Vergrößerung des Abstands zu dem Bestandsgebäude um 15m mit einer signifikanten Verbesserung der Belichtungssituation zu rechnen sei und die Zielwerte der DIN 17037 für die Tageslichtversorgung vollumfänglich erreicht werden könnten.</p> <p>Mit diesen gutachterlichen Erkenntnissen hat das Bezirksamt eine erneute Bewertung der öffentlichen und privaten Belange innerhalb des Planverfahrens vorgenommen. In diesem Prozess wurden alle relevanten Parameter noch einmal untersucht und überprüft, ob unzumutbare Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten sind. Weil der Vorhabenträger des Neubavorhabens durch Abrücken seines Baukörpers von der Grundstücksgrenze dafür gesorgt hat, dass es zu keiner Überlagerung von Abstandsflächen im Sinne der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) kommt und es keine gesetzlichen Vorgaben über den Umfang einer direkten Besonnung gibt, sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten. Das Bezirksamt hat somit die Veränderungen der Besonnung ausführlich ermittelt und bewertet und in Anbetracht seiner Planungsziele in Ausübung seiner Planungshoheit entschieden, die benannten öffentlichen Belange der Schaffung zusätzlichen Wohnraums durch Innenentwicklung an der Magistrale in der Abwägung höher zu gewichten als die individuellen Interessen auf eine Erreichung der Zielwerte der Besonnung im Sinne der nicht-bindenden technischen Norm der DIN 17037 der betroffenen einzelnen Nachbarn in fünf Wohneinheiten in dem benachbarten Gebäude Mundsburger Damm 26 a/b bzw. Hartwicusstraße 11 a/b.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Im Ergebnis führt die Umsetzung des Vorhabens zu einer zusätzlichen Verschattung der Bestandsbebauung. Es wurde ermittelt, dass einzelne Wohnungen zukünftig die Besonnungszielwerte der DIN 17037 voraussichtlich nicht mehr erreichen. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Plangebiets und im Sinne der wohnungspolitischen Ziele der Freien und Hansestadt Hamburg müssen diese Einschränkungen jedoch in Kauf genommen werden. Eine zunehmende Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg ist erforderlich, um den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Die Verschattung erreicht nicht ein Maß, das eine unzumutbare Beeinträchtigung für die betroffenen Wohnungen ergeben würde. Gesunde Wohnverhältnisse sind weiterhin sichergestellt.</p> <p>Diese Entscheidung erzeugt keine unzumutbare städtebauliche Situation, weil sowohl der Bundesgesetzgeber als auch die Gemeinde selbst keine abschließenden und verbindlichen Anforderungen an die Besonnung von Wohneinheiten formuliert hat. Die plangebende Gemeinde hat sich sehr sorgfältig mit den benannten zwei Fachgutachten und diversen Studien zur Kubaturoptimierung beschäftigt und eine sehr sorgfältige Abwägung vorgenommen, in der sie auch auf die geltende Rechtsauffassung zurückgegriffen hat. Nach Rechtsprechung der Hamburgischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (etwa OVG HH, Urteil vom 31.10.2014, Az.: 2 Bs 180/14 oder auch OVG Hamburg, Beschluss vom 6. November 2019 - 2 Bs 218/19 -) können bei Einhaltung der Abstandsflächen auf eigenem Grund in der Regel unzumutbare Beeinträchtigungen für Nachbarn wegen Verringerung der Besonnung ausgeschlossen werden. Dies ist vorliegend der Fall: Die Abstandsflächen der geplanten Bebauung werden vollständig auf eigenem Grund nachgewiesen und darüber hinaus werden auch die derzeit noch nicht gesicherten Abstandsflächen der benachbarten Bestandsbebauung auf dem eigenen Grundstück freigehalten. Der Mindestabstand zwischen der bestehenden Bebauung und der geplanten Neubebauung beträgt zwischen 14,3 m und 16,5 m. Die Frage der Zumutbarkeit der entstehenden Mehrverschattung wurde zudem unter Berücksichtigung des bauleitplanerischen Gebots der Rücksichtnahme bewertet. Das Gebot der Rücksichtnahme bedeutet in innerstädtischen Lagen gemäß der geltenden Rechtsprechung jedoch nicht, dass alle Fenster eines Hauses bzw. das ganze Jahr über optimal durch Sonnenstrahlen belichtet werden (OVG Münster, Urteil vom 30. Mai 2017 - 2 A 130/16 - juris Rn. 56f). In diesem Urteil wird festgestellt, dass die seinerzeit angewendeten Zielwerte der technischen Norm DIN 5034 zur Besonnung von Aufenthaltsräumen an bestimmten Stichtagen nicht als verbindliche Grenzwerte für die Einhaltung des Rücksichtnahmegebots anzusehen sind, weil es dafür an einer entsprechenden Rechtsgrundlage fehlt.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Die erstellten Gutachten bewerten die Besonnungsverhältnisse der Bestandsgebäude angesichts der Lage in einem verdichteten Stadtraum und der vorliegenden städtebaulichen und stadträumlichen Situation gesamtheitlich als ausreichend. Dieser Sachverhalt ist ebenso auf die Werte der zwischenzeitlich eingeführten DIN 17037 zu übertragen, die die Aussagen zur Verschattung aus der DIN 5034 fortgeschrieben und weiter qualifiziert hat. In der Rechtsprechung bestehen weitere Urteile, die die Frage der Zumutbarkeit einer zusätzlichen Verschattung, unabhängig von bestehenden technischen Richtlinien wie der DIN 17037, nach den Umständen des Einzelfalls im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrachtung für erforderlich halten. So hat beispielsweise der Bayrische Verwaltungsgerichtshof (Bay. VGH - 1 N 13.2501 vom 18.07.2014) entschieden, dass in Ermangelung verbindlicher normativer Vorgaben zur Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung die von § 2 Abs. 3 Baugesetzbuch geforderte Ermittlungstiefe nach den Maßstäben praktischer Vernunft unter Beachtung sämtlicher Umstände des Einzelfalls auszurichten ist. Von der Gemeinde muss daher zur Abschätzung der Zumutbarkeit einer planbedingten Verschattung eine in der konkreten Situation angemessene und aussagekräftige Ermittlung der maßgeblichen Umstände und deren Bewertung verlangt werden. Entscheidend ist dabei, dass die abwägende Gemeinde diejenigen Kriterien erkannt und ihrer Abwägung zugrunde gelegt hat, die dem allgemeinen Kenntnisstand und allgemein anerkannten Prüfungsmethoden entsprechen. Dies ist im vorliegenden Fall geschehen und die angewendete Prüfmethode entspricht den Empfehlungen der technischen Norm der DIN 17037 und den Inhalten der „Handreichung: Einheitliche Standards für Verschattungsstudien im Rahmen von Bebauungsplanverfahren und Hinweise für die Abwägung“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.</p> <p>Die vorliegenden Gutachten belegen, dass mit Umsetzung der Planung 36 benachbarte Wohnungen im Vergleich zur bisherigen Situation eine gewisse Verschattung erfahren (Betroffenheit). Es wurde jedoch ermittelt, dass nur fünf Wohnungen unmittelbar betroffen sind, weil sie die angestrebten Zielwerte der DIN 17037 für die direkte Besonnung nicht erreichen. Es wurde jedoch festgestellt, dass die Belichtung in allen betroffenen Wohnungen weiterhin den Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) im Sinne der DIN 17037 erreichen wird. Zutreffend ist, dass drei der fünf Wohneinheiten, die die Zielwerte der DIN 17037 für die Besonnung nicht erreichen, auch die angestrebte Kombination aus Ziel-Tageslichtquotienten (DT) und Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM) nicht erreichen. Es erreichen aber alle Wohneinheiten den Mindestziel-Tageslichtquotienten (DTM). In der DIN 17037 ist auf S.23 erläuternd ausgeführt, dass der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) als Schutz gegen unzureichend mit</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Tageslicht versorgte Raumbereiche gelten kann. Dieser Zielwert wird in allen untersuchten Wohneinheiten erreicht. Entsprechend kann somit eine Unzumutbarkeit oder gar eine Gesundheitsgefährdung durch unzureichende Belichtung ausgeschlossen werden.</p> <p>Dennoch wurden Bebauungsalternativen umfangreich geprüft mit dem Ziel, die Besonnungssituation und damit auch die Tageslichtversorgung signifikant zu verbessern. Diese Studien haben ergeben, dass erst bei einer Vergrößerung des Abstands zwischen Vorhaben und Bestandsbebauung um 15m in allen untersuchten Wohneinheiten sowohl der Ziel-Tageslichtquotient (DT) als auch der Mindestziel-Tageslichtquotient (DTM) erreicht werden kann. Eine entsprechende Vergrößerung der Abstände hätte eine vollständige Veränderung des Vorhabens mit erheblichen Nachteilen nach sich gezogen. Die bisher geplante innere Ringerschließung mit wenigen Treppenhäusern hätte voraussichtlich nicht mehr umgesetzt werden können. Ebenso wäre es dann nicht mehr möglich gewesen, die erforderliche lärmabgewandte Orientierung der Wohneinheiten zu einem abgeschirmten Innenhof umzusetzen. Damit hätten auf diesem sehr schwierigen, annähernd dreieckigen Grundstückszuschnitt die Planungsziele nicht mehr erreicht und nur eine wesentlich geringere Baumasse mit einer entsprechend niedrigeren Anzahl an Wohneinheiten umgesetzt werden können.</p> <p>Weil eine Nachverdichtung in eben solchen zentralen Bereichen der Großstadt Hamburg erforderlich ist, um insbesondere den dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und die Auswirkungen nicht so erheblich sind, das die bauliche Nachverdichtung in der geplanten Form unzumutbar wäre, hat der Plangeber entschieden, dass Vorhaben in der beabsichtigten Form umzusetzen, um die angestrebten Planungsziele zu erreichen. Gesunde Wohnverhältnisse sind wie zuvor dargelegt, weiterhin sichergestellt.</p> <p>Aufgrund der anhaltend großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates stellt die Schaffung zusätzlichen Wohnraumes eine komplexe Planungsaufgabe der Selbstverwaltung dar. Da sowohl die Bevölkerungsentwicklung weiterhin positiv ist als auch die Wohnfläche pro Kopf seit vielen Jahren zunimmt, muss Hamburg kontinuierlich Planungsprogramme erarbeiten, die zusätzliche Flächen für den Wohnungsbau bereitstellen. Hamburg hat deshalb bereits 2011 eine Wohnungsbauoffensive angestoßen und mit dem Vertrag für Hamburg (der zwischenzeitlich zwei Mal fortgeschrieben wurde) konkrete Zielzahlen für den Wohnungsbau in den Bezirken festgelegt. Die Innenentwicklung stellt für die Hamburger Stadtentwicklung in diesem Zusammenhang ein zentrales Instrument zur</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Bereitstellung von Neubauflächen dar. Mit dem städtebauliches Entwicklungskonzept „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ hat Hamburg 2019 ein umfangreiches Papier vorgelegt, um innerhalb von Planungsprozessen eine angemessene Auseinandersetzung mit Fragen der Dichte und der Lebensqualität führen zu können.</p> <p>Der Bezirk Hamburg-Nord ist von seiner Fläche der zweitkleinste Bezirk der Hansestadt und kann aufgrund unterschiedlicher räumlicher Alleinstellungsmerkmale innerhalb der bestehenden administrativen Grenzen nur noch wenige verfügbare Flächen für den Wohnungsbau mobilisieren. Großflächige, integrierte Areale, wie z.B. der Stadtpark, der Flughafen oder der Ohlsdorfer Friedhof, stehen aufgrund ihrer übergeordneten wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und naturräumlichen Bedeutung nicht für die Entwicklung von neuem Wohnraum zur Verfügung. Angesichts dessen nehmen punktuelle Maßnahmen der Innenentwicklung und Nachverdichtung bestehender Stadtquartiere im Bezirk Hamburg-Nord eine besonders wichtige Rolle ein, um langfristig dem Bedarf nach zusätzlichen Wohnraumangeboten gerecht zu werden.</p> <p>Der Bundesgesetzgeber hat dazu 2013 das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts erlassen, das im Baugesetzbuch (Baugesetzbuch) umgesetzt wurde.</p> <p>Weil die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) eine Gemeinde ist, in der die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist (vgl. Kappungsgrenzenverordnung, HmbGVBl. 2018, S. 215 und in diesem Zusammenhang auch Verordnung über die Bestimmung der Freien und Hansestadt Hamburg als Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt nach § 201a des Baugesetzbuchs vom 13. Juli 2021 (HmbGVBl. 2021, 530)); erhält die zusätzliche Schaffung und Bereitstellung von Wohneinheiten eine besondere Bedeutung. Die Mietpreisbegrenzungsverordnung vom 23.06.2020 (HmbGVBl. S. 341) stellt zudem befristet bis 2025 fest, dass die Freie und Hansestadt Hamburg als ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 556d Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), zuletzt geändert am 22. Februar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 51) zu definieren ist. Zusätzlich sieht das „Bündnis für das Wohnen“ zwischen der FHH und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs vor, gemeinschaftlich erhebliche Anstrengungen für die Wohnraumversorgung zu tätigen und mindestens 30 % dieser neuen Wohnungen als geförderte Wohnungen zu errichten.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Mit der Umnutzung des bestehenden, bereits weitgehend versiegelten und bisher nur extensiv genutzten Tankstellengrundstücks mit eingeschossiger Teilbebauung am Mundsburger Damm 24 in sehr gut erschlossener, innenstadtnaher Lage mit sehr guter Straßenverkehrs-, ÖPNV- und Fahrradbindung wird diesen Vorgaben und Herausforderungen in besonderer Weise und damit auch dem in § 1a Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch beschriebenen Leitgedanken „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ entsprochen. Durch die Entwicklung des Grundstücks kann eine nachteilige Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen für den Wohnungsbau vermieden werden.</p> <p>Das Planverfahren Uhlenhorst 4 entspricht den übergeordneten gesamtstädtischen Planungszielen der Freien und Hansestadt Hamburg wie auch den abgestimmten bezirklichen Planungszielen. Der Bezirk Hamburg-Nord hat als einer der ersten Bezirke die Chance erkannt, neben den seit vielen Jahren vollzogenen Konversionsprojekten auf großflächigen Bestandsarealen (z. B. ehem. Krankenhausareale Finkenau, Eilbek) oder der Umnutzung von Gewerbeimmobilien durch Aktivierung von Siedlungsflächen entlang der Magistralen auf den weiterhin bestehenden hohen Siedlungsdruck im Stadtgebiet zu reagieren. In den Jahren 2017/2018 wurde die so genannte „Magistrale-Nord“, die sich vom Mundsburger Damm über die Hamburger Straße bis nach Bramfeld erstreckt, von einem interdisziplinären Team aus Stadtplanern, Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern unter dem Titel „<i>Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße</i>“ untersucht und konkrete Entwicklungsvorschläge für diesen Stadtraum erarbeitet. Dabei wurden zukunftsweisende Ideen gesucht, wie die Transformation der heutigen Hauptverkehrsstraße in einen lebendigen, öffentlichen und für alle Gruppen nutzbaren Stadtraum erfolgen kann. Betrachtet wurden die Hauptverkehrsstraße, das angrenzende städtebauliche Umfeld sowie eventuelle Potenzialflächen für eine Nachverdichtung. Das Gutachten und seine Kernaussagen wurden in mehreren Beteiligungsrunden öffentlich erörtert und diskutiert und von dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung beschlossen. Der Umgang mit der Magistrale-Nord war auch Gegenstand des 2019 durchgeführten international besetzten <i>Bauforums Magistralen</i> der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, in dem systematisch sieben große Hamburger Magistralen untersucht und konzeptionell überplant wurden.</p> <p>Das im Bezirksamt mit externer Unterstützung für die Magistrale Nord erarbeitete Leitbild legt zur Steuerung einer nachhaltigen Weiterentwicklung dieses Stadtraumes abschnittsbezogen grundsätzliche Entwicklungsziele, Handlungsspielregeln und ihre Verknüpfungspunkte fest. Dabei wurden Maßnahmen wie</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>die Modernisierung des Gebäudebestands, die Diversifizierung der Nutzungsstrukturen, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung der Angebote des Umweltverbunds und auch die Erhöhung der Baudichten und Schaffung zusätzlichen Wohnraums als zentrale Instrumente und Handlungsbereiche identifiziert, die die Lebensqualität an der Magistrale erhöhen können.</p> <p>Das Plangebiet des Bebauungsplans Uhlenhorst 4 befindet sich im Auftaktbereich des Abschnitts 1, für den ein Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ entwickelt und öffentlich diskutiert wurde. Hierzu wird detailliert ausgeführt: <i>„Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.“</i></p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept bildet diese Anforderungen in exemplarischer Hinsicht ab, stellt ergänzende Flächen zum Ausbau der Straßenebenenflächen für Zu-Fuß-gehende und Fahrradfahrende zur Verfügung, erweitert mit den im Erdgeschoss vorgesehenen großzügigen Gewerbeflächen das Einzelhandels- und Gastronomieangebot in einem attraktiven Flächenzuschnitt in einem Umfeld mit hoher Wohndichte, schafft neue Aufenthaltsqualitäten im Bereich der Landschaftsachse am Mundsbürger Kanal und kann dabei dringend benötigten Wohnraum mit hoher Wohnqualität für verschiedene Zielgruppen in hervorragend integrierter Lage mit sehr guter ÖPNV Anbindung schaffen.</p> <p>Die Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft werden nicht als unzumutbar eingestuft. Es war von Beginn an ein wesentliches Thema des Planungsprozesses, sicherzustellen, dass sich das Vorhaben in die bestehende Nachbarschaft einfügt. Die Auswirkungen wurden hinsichtlich Lärmimmissionen, Gebäudeverschattung, Verkehrsauswirkungen und weiterer Fachaspekte ermittelt und der Entwurf dementsprechend optimiert.</p> <p>Die ermittelten Auswirkungen können in Kauf genommen werden, weil sie keine unzumutbaren Beeinträchtigungen ergeben, die einer Umsetzung der Planung entgegenstehen.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>11.3 Es sollen 160 Mikrowohnungen entstehen, für Studenten und andere Einzelleute. Heute haben Studenten alle ein Auto, wo sollen diese Autos parken? Es sind nur 17 Stellplätze in der Tiefgarage geplant, wahrscheinlich für die oberen Wohnungen. Die 160 anderen Autos müssen irgendwo parken. Die Hartwicusstraße ist komplett zugeparkt und ist eine Fahrradstraße und kann so viele Autos nicht fassen. Dazu kommen die Lieferanten und Kunden der Gewerbebetriebe. Die Tiefgarage muss mehr Stellplätze zur Verfügung stellen.</p>	<p>Zu 11.3 Das Planverfahren entspricht den verkehrsplanerischen Zielen der Stadt und leistet einen Beitrag zu der Verkehrswende.</p> <p>Das Plangebiet befindet sich in einem verkehrlich sehr gut erschlossenen Teil der inneren Stadt, in dem die aktuellen Planungskonzepte der FHH, wie sie beispielsweise in dem Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis im Frühjahr 2022 formuliert wurden, eine Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten und eine Begrenzung des Parkraumangebotes für den MIV vorsehen. Die FHH will durch diese Maßnahmen die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen und ist seit vielen Jahren bestrebt, durch den Ausbau der Businfrastruktur (hier z.B. Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang des Mühlenkamps/Papenhuder Straße umgesetzt in 2015), durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch Ausbau der Velorouten (Velorouten 5 und 6 sind angrenzend) und durch die geplante Errichtung der Schnellbahnlinie U 5, die eine Haltestelle Uhlenhorst in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Plangebiet erhalten wird, die alternativen Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu fördern.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat bereits im Januar 2014 zur Erleichterung und Beschleunigung des Wohnungsbaus die Pflicht zur Errichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Die Frage der Erforderlichkeit der Errichtung von Stellplätzen wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre und auch der bestehenden ÖPNV Anbindung in die Verantwortung der Bauherinnen und Bauherren gelegt. Im vorliegenden Konzept wird das gesamte Grundstück unterbaut und damit 16 Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze geschaffen. Die Schaffung weiterer Stellplätze wäre nur durch zusätzliche Untergeschosse möglich gewesen, welche zu einer erheblichen Steigerung der Baukosten geführt hätten und das übergeordnete Planungsziel der Errichtung von innerstädtischem Wohnraum hätten gefährden können.</p> <p>Aufgrund der Struktur des Gebäudes mit einem hohen Anteil an kompakten Einzimmer-Apartments, davon 49 geförderte Einheiten für Studierende, ist nur mit einem untergeordneten Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eigenem Kfz zu rechnen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass insbesondere Studierende in Hamburg in Kombination mit der Einschreibung an einer Hochschule ein Semesterticket für den ÖPNV erhalten, das mit reduzierter Zuzahlung außerdem in ein so genanntes „Deutschlandticket“ umgewandelt werden kann. Daher kann ein Großteil der Bewohnerschaft mit dem ÖPNV reisen, ohne zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein. Das Plangebiet befindet sich</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>11.4 Der Hartwicusstraße droht eine schwere Lageentwertung durch den Bau. Bis jetzt wird sie als "gut" eingestuft. Mit diesem Bau und einer totalen Umstellung der</p>	<p>zudem innerhalb des Geschäftsgebiets der in Hamburg eingeführten Sharing Angebote für Kfz, Fahrräder und Elektroroller, so dass alternative Mobilitätsangebote gegeben sind.</p> <p>Um sicherzustellen, dass der Vorhabenträger seinerseits einen zielgerichteten Beitrag zu diesen Maßnahmen leistet, wurde im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein ausführliches Mobilitätskonzept erarbeitet, welches konkrete Maßnahmen zur Stärkung der Mobilitätswende vorschlägt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über den Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In diesem wurde mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbart, dass in der Tiefgarage 1-2 Stellplätze für einen stationären Carsharing Anbieter mit Ladeinfrastruktur herzustellen und zu kennzeichnen sind. Im Untergeschoss sind zudem mind. 168 qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze vorzuhalten, zusätzlich in dem Untergeschoss mind. vier Stellplätze für Lastenfahrräder mit Auflademöglichkeiten anzubieten und in dem Außenraum mind. 16 Anlehnbügel mit 32 Abstellplätzen für Fahrräder vorzuhalten.</p> <p>Der Vorhabenträger wird über den Durchführungsvertrag dazu verpflichtet, Maßnahmen zur Herstellung anforderungsgerechter Nebenflächen und einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur am Mundsburger Damm und in der Hartwicusstraße gemäß den Anforderungen der Behörde für Verkehrswende und Mobilität und des bezirklichen Tiefbauamtes umzusetzen und die entstehenden Kosten zu tragen. Die Hartwicusstraße ist bereits seit 2018 eine angeordnete Fahrradstraße, in der nur teilweise Anpassungen der Straßenverkehrsflächen erfolgt sind. Derzeit bestehen im südlichen Teilbereich hinter dem Plangebiet sehr schmale Nebenflächen, die nicht barrierefrei sind und die teilweise noch zum Fahrbahnrandparken genutzt werden können. Hierin besteht ein erhebliches Unfallrisiko für Radfahrende, die in der bestehenden Einbahnstraße direkt an parkenden Fahrzeugen auf zwei Seiten entlang fahren. Mit der Umsetzung des Vorhabens erfolgt nun ein barrierefreier Ausbau der Nebenflächen auf der Nordseite der Hartwicusstraße mit dem Resultat, dass hier zukünftig aufgrund der Veränderung des Querschnitts das Fahrbahnrandparken entfällt und hierdurch die Verkehrssicherheit für Radfahrende signifikant erhöht werden kann. Die Konzeption und Umsetzung dieser Maßnahmen ist mit den zuständigen Fachbehörden und Verkehrsdienststellen abgestimmt und wird über den Erschließungsvertrag gesichert.</p> <p>Zu 11.4 Im Zuge eines konkurrierenden Verfahrens wurde ein Planungskonzept ausgewählt, das sich in besonderer Weise in die Struktur des Areals einfügen kann</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Straße wird sie nicht mehr als ruhig angesehen werden können, zumal das Autoproblem überhaupt nicht gelöst ist und offensichtlich nicht bedacht worden ist.</p>	<p>und die historische Quartiersgestalt an der Mundsburger Brücke wieder aufgreift. Das neue gemischt genutzte Gebäude wird kompakte Wohneinheiten mit einer sehr guten ÖPNV Anbindung anbieten und sorgt im Sinne einer Stadtreparatur für eine Aufwertung und Wiederbelebung dieses heute verkehrlich genutzten wichtigen Bereichs an der Magistrale. Mit der präzisen Einpassung eines hochwertig gestalteten Solitars mit erdgeschossiger Außengastronomie und einer hochwertigen Dachbegrünung und landschaftlich gestalteten Außenanlagen kann die die heute bestehende, wenig attraktive Gemengelage aus Wohnbebauung und Tankstellennutzung zu einem lebendigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden.</p> <p>Von einem Wertverlust in der Nachbarschaft des Bauvorhabens ist nicht auszugehen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bemessung des Bodenwertes werden nicht geändert. Ein Planungsschaden liegt dementsprechend nicht vor. Die über viele Jahrzehnte bestehende Situation einer Nachbarschaft aus Wohnungsbau mit einer Tankstelle mit Waschstraße ohne planungsrechtliche Beschränkungen der Betriebszeiten und Emissionen wird verbessert. Durch das geplante Vorhaben wird der Stadtraum städtebaulich aufgewertet sowie die Magistrale belebt. Funktionen der nebenliegenden Landschaftsachse bleiben unbeeinträchtigt. Die Nachfrage nach Wohnraum in der Freien und Hansestadt Hamburg ist weiterhin hoch. Die zentrale Lage, die gute infrastrukturelle Versorgung sowie stadträumliche Qualitäten werden durch das Vorhaben nicht tangiert. Dementsprechend ist nicht von einem Wertverlust bzw. einer Lageentwertung auszugehen.</p> <p>Wohnlagen werden darüber hinaus in einem größeren Sachzusammenhang ermittelt und die befürchtete Entwertung ist nicht zu erwarten. Der Hinweis zur verkehrlichen Situation bereits zuvor ausführlich beantwortet (siehe 11.3).</p> <p>Die Bestimmung eines Immobilienwertes unterliegt gleichzeitig unterschiedlichsten Marktindikatoren und Einflussfaktoren und kann nur mittelbaren Einfluss auf die Bauleitplanung haben. Individuelles Interesse an einem Werterhalt stellt jedoch nur einen von sehr vielen abwägungserheblichen Belangen im Sinne von § 2 (3) Baugesetzbuch dar, der in die Abwägung einzustellen ist. Im vorliegenden Fall wurde dieser Belang in der Abwägung aufgrund des bestehenden öffentlichen Interesses an der Schaffung von Wohnraum sowie den übrigen Planungszielen des Bezirkes zurückgestellt.</p>

	Angaben zur Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>11.5 Die Frist für Einwendungen der Bürger ist zu verlängern und das Autoproblem muss öffentlich besprochen werden. Beweisfotos können nachgereicht werden.</p> <p>11.6 Nachtrag: Ich hatte noch zwei Zettel an Hartwicusstraße 11 a + b gesehen. Doch das reicht angesichts der großen Umstellung und der Lageentwertung nicht aus.</p>	<p>Zu 11.5 Eine Fristverlängerung ist nicht erforderlich, die öffentliche Auslegung wurde fristgerecht und ordnungsgemäß in dem Amtlichen Anzeiger Nr. 81 vom 17.10.2023 auf S. 1572 bekannt gemacht. Ein Formverstoß liegt somit nicht vor. Inhalte zur Mobilität und zur Erschließung wurden unter Punkt 11.3 bereits ausführlich beantwortet. Wie bereits zuvor betont, wurden diese Belange im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens mit den zuständigen verkehrlichen Dienststellen abgestimmt.</p> <p>Zu 11.6 Wie bereits zuvor dargelegt, ist eine ordnungsgemäße Amtliche Bekanntmachung erfolgt. Die hier beschriebenen Sachverhalte sind entsprechend ohne Belang.</p>