

BEGRÜNDUNG ZUM  
BEBAUUNGSPLAN BERGEDORF 94

Datum: September 2007

Verfahrensstand: Satzungsbeschluss



<b>1. Grundlagen und Verfahrensablauf .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Anlass der Planung .....</b>	<b>1</b>
<b>3. Planerische Rahmenbedingungen.....</b>	<b>2</b>
3.1. Rechtlich beachtliche Tatbestände .....	2
3.1.1. Flächennutzungsplan .....	2
3.1.2. Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm .....	2
3.2. Andere rechtlich beachtliche Tatbestände .....	3
3.2.1. Bestehende Bebauungspläne.....	3
3.2.2. Planfeststellungen .....	4
3.2.3. Baumschutz .....	4
3.2.4. Denkmalschutz .....	4
3.2.5. Hinweise aus dem Fachinformationssystem Boden .....	4
3.2.6. Kampfmittelverdachtsflächen.....	4
3.2.7. Zivilschutz.....	4
3.3. Andere planerisch beachtliche Tatbestände .....	4
3.3.1. Verkehrsplanung.....	4
3.3.2. Entwicklungsgutachten.....	5
3.3.3. Investorenwettbewerb .....	5
3.3.4. Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb .....	5
3.3.5. Gestaltungsleitfaden Schleusengraben .....	5
3.3.6. Lärmtechnische Untersuchung.....	5
3.3.7. Luftschadstoffgutachten .....	5
3.3.8. Lichtgutachten.....	5
3.3.9. Landschaftsplanerische Gutachten.....	6
3.4. Angaben zum städtebaulichen Bestand.....	6
<b>4. Umweltbericht.....</b>	<b>8</b>
4.1. Vorbemerkungen .....	8
4.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans .....	8
4.1.2. Standort und Untersuchungsraum.....	8
4.1.3. Varianten .....	8
4.2. Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen.....	10
4.2.1. Schutzgut Luft .....	10
4.2.2. Schutzgut Klima .....	13
4.2.3. Schutzgut Wasser.....	14
4.2.4. Schutzgut Boden.....	16
4.2.5. Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt.....	18
4.2.6. Schutzgut Landschaft und Stadtbild .....	21
4.2.7. Schutzgut Kultur- und Sachgüter.....	22
4.2.8. Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit .....	22
4.3. Monitoring.....	23
4.4. Zusammenfassung Umweltbericht.....	23
4.4.1. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	23
4.4.2. Kenntnis- und Prognoselücken.....	24

<b>5. Planinhalt und Abwägung.....</b>	<b>24</b>
5.1. Kerngebiet .....	24
5.1.1. Art der baulichen Nutzung.....	24
5.1.2. Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen, Arkaden.....	29
5.2. Gewerbegebiet .....	33
5.2.1. Art der baulichen Nutzung.....	33
5.2.2. Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen .....	33
5.3. Gemeinschaftsgaragen.....	33
5.4. Denkmalschutz .....	34
5.5. Erhaltungsbereich.....	34
5.6. Gestalterische Anforderungen .....	35
5.7. Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung .....	35
5.8. Straßenverkehrsflächen, Fahrrechte.....	36
5.9. Bahnanlagen .....	37
5.10. Wasserflächen.....	37
5.11. Lärmschutz.....	38
5.12. Luftschadstoffe .....	40
5.13. Lichtimmissionen .....	40
5.14. Baumschutz.....	41
5.15. Altlasten / Kampfmittelverdacht .....	41
5.16. Oberflächenentwässerung .....	42
5.17. Bevölkerungsschutz .....	42
<b>6. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft .....</b>	<b>43</b>
<b>7. Maßnahmen zur Verwirklichung.....</b>	<b>43</b>
<b>8. Aufhebung bestehender Pläne .....</b>	<b>43</b>
<b>9. Flächen- und Kostenangaben .....</b>	<b>43</b>
9.1. Flächenangaben.....	43
9.2. Kostenangaben .....	43

## **1. Grundlagen und Verfahrensablauf**

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungsrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss B 1/03 vom 7. Mai 2003 (Amtl. Anz. S. 1953) mit der Ergänzung vom 23. November 2005 (Amtl. Anz. S. 2121) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 27. Februar 2003 und 23. März 2007 (Amtl. Anz. 2003 S. 948, Amtl. Anz. 2007 S. 782/783) stattgefunden.

## **2. Anlass der Planung**

Der heutige zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) Bergedorfs ist ein bedeutender Knotenpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Hamburg. Der ZOB ist der zentrale Verknüpfungspunkt im Südosten Hamburgs zwischen S-Bahn und Busverkehr und zwischen den Bussen untereinander (etwa 32.000 Fahrgäste täglich). Die verkehrliche Bedeutung Bergedorfs resultiert auch aus der exponierten Lage im Südosten des Hamburger Stadtgebiets. Hinzu kommt, dass Bergedorf der Hamburger Bezirk mit dem stärksten Bevölkerungswachstum ist.

Die gestalterisch unattraktive und unübersichtliche Busanlage des heutigen ZOB, die sich direkt vor dem S-Bahn- und Fernbahnhof Bergedorf befindet, mit ihren verschiedenen schmalen Bahnsteigen, der Fahrgastführung über die Fahrgassen der Busse, der knappen Anzahl an Ankunft- und Abfahrtpositionen für die Busse und den beengten Abstellmöglichkeiten genügt nicht mehr den erforderlichen gestalterischen und funktionalen Qualitätsmaßstäben des zentralen Bereichs eines Bezirkszentrums. Ein Bahnhofsvorplatz mit Aufenthaltsqualität fehlt.

Auch aus Sicht des Einzelhandels wird Bergedorf seiner Funktion als Bezirkszentrum in exponierter Lage nicht mehr gerecht. Das ist bedingt durch die Schließung zweier großflächiger Magnetbetriebe (Kaufhaus und Textilkaufhaus am Mohnhof) in Bergedorf und die Weiterentwicklung der Wettbewerbsstandorte im Umland in Schleswig-Holstein (zum Beispiel Wentorf, Geesthacht) sowie in Hamburg (City, Bezirksentlastungszentrum Billstedt). Weitere Gründe für die Funktionsdefizite Bergedorfs sind eine Stagnation bzw. ein Rückgang in der Angebotspalette in Bergedorf sowie die gestiegene Mobilität der Bevölkerung mit der Tendenz, unterschiedliche Einkaufsplätze anzufahren.

Als Teil eines umfassenden Gesamtkonzepts zur Attraktivitätssteigerung des Bergedorf/Lohbrügger Zentrums wird durch den Neubau des ZOB die gestalterische und funktionale Qualität des gesamten zentralen Bereichs Bergedorfs verbessert sowie die Fernwirkung des Einzelhandels in Bergedorf gestärkt. Im Einzelnen gehört dazu insbesondere die Entwicklung einer leistungsfähigen verkehrlichen ÖPNV-Infrastruktur. Im Einzelhandel sollen die bestehenden Sortimentslücken durch eine Erweiterung der traditionellen Einkaufslage Alte Holstenstraße/Sachsantor (Fußgängerzone) geschlossen und dadurch die Gesamtattraktivität Bergedorfs im Sinne einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung der bereits bestehenden, auch mittelständisch geprägten Strukturen des Einkaufsplatzes Bergedorf erhöht werden.

Mit dem Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau des ZOB, eines Parkhauses, eines Einkaufszentrums sowie für eine Anlage des Zivilschutzes geschaffen werden.

Folgende weitere Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs des umfassenden Gesamtkonzepts zur Attraktivitätssteigerung des Bergedorf/Lohbrügger Zentrums ergänzen die Planungen zur Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes Bergedorf:

- Entwicklung von großflächigem Einzelhandel südlich der Bergedorfer Straße,
- geplante Revitalisierung des City-Center Bergedorf (CCB),
- Aufwertung und Umgestaltung des Bergedorfer Hafens (Serrahn) und seines Umfelds als Bindeglied zwischen Bahnhof und Fußgängerzone,
- Weiterentwicklung des Schleusengrabenufers südlich des Geltungsbereichs,
- Aufwertung der Fußgängerzone,
- Neubau eines P+R-Hauses in Lohbrügge nordwestlich des Bahnhofs (bereits realisiert),
- Neubau des Bille-Bades (bereits realisiert).

### **3. Planerische Rahmenbedingungen**

#### **3.1. Rechtlich beachtliche Tatbestände**

##### **3.1.1. Flächennutzungsplan**

Im Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) werden entlang des Gleisbaukörpers bis zur Alten Holstenstraße im Nordosten und bis zum Sander Damm im Südwesten "Flächen für Bahnanlagen" dargestellt. Der Serrahn ist als "Wasserfläche" dargestellt. Die Bergedorfer Straße und der Sander Damm sind als "sonstige Hauptverkehrsstraße" hervorgehoben. Für den Rest des Geltungsbereichs wird "gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll" dargestellt. Außerdem sind die Symbole "Einrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr" und "P+R-Anlagen" dargestellt.

##### **3.1.2. Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm**

Das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans im Landschaftsprogramm die Milieus „Gleisanlage, oberirdisch“, "verdichteter Stadtraum" und „Gewässerlandschaft“ dar. Die Bergedorfer Straße und der Sander Damm sind als „sonstige Hauptverkehrsstraße“ dargestellt. Als milieuübergreifende Funktionen sind neben der „Landschaftsachse“ für den Serrahn, für den gesamten Geltungsbereich „Entwickeln des Landschaftsbildes“ und "Entwicklungsbereich Naturhaushalt" dargestellt. Im Norden bzw. Nordosten verläuft die Grenze des Bewirtschaftungsplans Obere Bille entlang der Alten Holstenstraße. Eine "grüne Wegeverbindung" ist vom Bahnhof in Richtung Serrahn dargestellt; eine weitere in Richtung Südwesten über die Bergedorfer Straße, wird dann auf der Südseite der Bergedorfer Straße unter der Bahnunterführung hindurch und weiter hinter dem Bahndamm in Richtung Nordwesten geführt; eine weitere über das Bahnhofsgebäude unter den Gleisanlagen hindurch nach Nordwesten.

Das Arten- und Biotopschutzprogramm stellt die Biotopentwicklungsräume „Gleisanlagen“ (14d), „geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ (13a) und für den Serrahn „übrige Fließgewässer“ (3a) dar. Die Bergedorfer Straße und der Sander Damm sind als „Hauptverkehrsstraße“ (14e) dargestellt.

## 3.2. Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

### 3.2.1. Bestehende Bebauungspläne

Das überplante Bahngelände liegt im Geltungsbereich des Baustufenplans Bergedorf IV vom 5. Februar 1957 (HmbGVBl. S. 37) und ist als Fläche für Bahnanlagen ausgewiesen.

Teile der Bergedorfer Straße sowie Teile des westlich gelegenen Weidenbaumsweges und der öffentliche Parkplatz am Weidenbaumsweg sind im Bebauungsplan Bergedorf 27 vom 26. Juni 1972 (HmbGVBl. S. 125), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494) als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Das ebenfalls im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans befindliche Parkhaus ist als Kerngebiet "Hochgarage" mit maximal sechs Vollgeschossen, geschlossener Bauweise und einer Traufhöhe von 22 m festgesetzt.

Die geplante Zufahrt vom Sander Damm und vom Weidenbaumsweg zur Omnibusanlage ist im Bebauungsplan Bergedorf 66 vom 24. Februar 1982 (HmbGVBl. S. 36), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 505) teilweise als Straßenverkehrsfläche festgesetzt und teilweise als oberirdische Bahnanlage nachrichtlich übernommen. Die Gleisanlagen sind als oberirdische Bahnanlage nachrichtlich übernommen. Die Nutzungen Weidenbaumsweg 34 bis 38 (Flurstücke 1890, 396, 1284, 5358) sind als Gewerbegebiet mit maximal drei Vollgeschossen, einer Grundflächenzahl von 0,8 und einer Geschossflächenzahl von 2,0 festgesetzt. Die Baugrenzen sichern eine Straßenrandbebauung am Weidenbaumsweg mit einer Tiefe von 16 m. Der Grabendamm ist als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Im Osten sind im Bebauungsplan Bergedorf 86 vom 25. Februar 1992 (HmbGVBl. S. 34) die Straßen "Am Bahnhof", "Alte Holstenstraße", "Weidenbaumsweg" und die Serrahnstraße als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Ladenzeile Am Bahnhof 1-17 sowie ein Teil des Bahndamms in diesem Bereich sind als oberirdische Bahnanlage nachrichtlich übernommen. Die weitere Bebauung in diesem Bereich ist als Kerngebiet in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Östlich des heutigen ZOB sind am derzeitigen Weidenbaumsweg die Gebäude mit Baukörperfestsetzungen durch Baugrenzen gesichert. Der vorhandene Innenhof ist von Hauptgebäuden freizuhalten. Eine Auskragung über die Straßenverkehrsfläche ist mit einer Baulinie und einer lichten Höhe von mindestens 3,5 m gesichert. Die maximale Anzahl der Vollgeschosse ist teilweise mit vier und teilweise mit drei begrenzt.

Das Gebäude zwischen Weidenbaumsweg und der Straße "Am Bahnhof" wird ebenfalls mit einer Baukörperausweisung gesichert. Die maximale Anzahl der Vollgeschosse ist dort mit drei begrenzt. Die Straßenrandbebauung in dem Baublock zwischen der Straße "Am Bahnhof" und der "Alten Holstenstraße" ist mit einer Baukörperausweisung gesichert. Die maximal zulässige Anzahl der Vollgeschosse schwankt hier zwischen drei und sechs, je nach der Höhenentwicklung der tatsächlich vorhandenen Bebauung. Im Blockinnenbereich ist eine flächige Bebauung mit maximal zwei Vollgeschossen festgesetzt. Für die Straßenrandbebauung an der "Alten Holstenstraße" und am Weidenbaumsweg in diesem Baublock ist ein Erhaltungsbereich festgesetzt. In den Kerngebieten sind Wohnungen oberhalb des ersten Vollgeschosses zulässig. Spielhallen und ähnliche Unternehmungen sowie Verkaufsräume und Verkaufsfächen, Vorfüh- und Geschäftsräume, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln, auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sind unzulässig. Werbeanlagen sind an Fassaden nur an der Stätte der Leistung unterhalb der Fenster des zweiten Vollgeschosses zulässig.

Für den ZOB-Bereich gilt der Teilbebauungsplan TB 70 (Teil 4) vom 17. November 1953 (Amtl. Anz. S. 1205), erneut festgestellt am 29. Januar 1957 (HmbGVBl. S. 25).

### 3.2.2. Planfeststellungen

Die Grundstücke der Bahn sind als Bahnflächen gewidmet. Für Teilflächen muss ein Antrag auf Entwidmung der Flächen gestellt werden. Die Entbehrlichkeitsprüfung ist abgeschlossen. Die Flächen werden spätestens zur Feststellung des Bebauungsplans entwidmet.

Im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau der Bundesbahn-Strecke Hamburg-Büchen-Berlin, Planfeststellungsabschnitt IV, Hamburg-Bergedorf, sind als Ausgleichsmaßnahmen Gehölz-Schutzpflanzungen im Bahnhof Bergedorf, „Begrünung Stellplätze Bergedorf“ (ehemalige P & R-Anlage) im Umfang von 960 m<sup>2</sup>, darin: 11 kleinkronige Einzelbäume, 580 m<sup>2</sup> Strauchgehölze, festgesetzt worden.

### 3.2.3. Baumschutz

Für das Plangebiet gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (HmbGVBl. S. 167).

### 3.2.4. Denkmalschutz

Das Gebäude Alte Holstenstraße 54 (Flurstück 212) als Einzelanlage und der Serrahn (ehemaliger Mühlenkolk) als Gesamtanlage stehen unter Denkmalschutz.

### 3.2.5. Hinweise aus dem Fachinformationssystem Boden

Im Plangebiet befindet sich ein Teilgebiet der Altlastfläche des Altlasthinweiskatasters mit der Nummer 8028-30. Es handelt sich um einen Altstandort ohne näheren Produktionshinweis. Der Bereich wurde mit der Bundesstraße B 5 überbaut, d.h. heute befinden sich dort Straßen- und Gehwegflächen.

Das Flurstück 5373 (Weidenbaumsweg 19) wurde in den 40iger Jahren von einer chemischen Fabrik genutzt.

2001 und 2006 wurden zunächst orientierende Erkundungen und dann Baugrunderkundungen und eine vertiefende Untersuchung von Altlastenverdachtsflächen im Bereich des geplanten ZOB durchgeführt (ehemalige Drehscheibe im Bereich der Zufahrt zur ehemaligen P+R-Anlage und ehemalige Schmiede nordwestlich Weidenbaumsweg 22).

### 3.2.6. Kampfmittelverdachtsflächen

Nach heutigem Kenntnisstand kann das Vorhandensein von Bombenblindgängern aus dem 2. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden. Bauvorhaben sind im Einzelnen beim Kampfmittelräumdienst abzufragen.

### 3.2.7. Zivilschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich zwischen Weidenbaumsweg und Bergedorfer Straße eine unterirdische Bunkeranlage, die als öffentlicher Schutzraum für die (Verkehrs-) Bevölkerung gewidmet ist. Gemäß § 7 des Zivilschutzgesetzes vom 25. März 1997 (BGBl. I S. 726), zuletzt geändert am 27. April 2004 (BGBl. I S. 630) (ZSG) unterliegen diese Schutzräume einem Veränderungsverbot. Da diese Anlage die städtebauliche Entwicklung beeinträchtigen würde, wurde sie mit der Auflage, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplans eine ausreichende Ersatzmaßnahme zu Gunsten des Bevölkerungsschutzes getroffen wird, physisch entwidmet.

## 3.3. Andere planerisch beachtliche Tatbestände

### 3.3.1. Verkehrsplanung

Im Rahmen der Neuplanung des zentralen Bereichs Bergedorf wurde 2002 eine „Verkehrstechnische Stellungnahme Umgestaltung ZOB Bergedorf“, eine „Verkehrsuntersuchung Zentrum Bergedorf–Lohbrücke“, 2004 eine „Verkehrstechnische Stellungnahme zum Fachmarktzentrum Stuhlröhrestraße“ sowie 2005 eine "Standortuntersuchung Reisebusse" erstellt.

### 3.3.2. Entwicklungsgutachten

2005 wurde das Gutachten "Die innerstädtische Haupteinkaufslage des Bezirks Hamburg-Bergedorf als Standort für zwei Shopping-Center" erstellt. Dort werden die Entwicklungspotenziale im Zentrum Bergedorf und die möglichen wirtschaftlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen untersucht.

### 3.3.3. Investorenwettbewerb

Im Rahmen der Planungen zur Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes Bergedorf als Teil eines umfassenden Gesamtkonzepts zur Attraktivitätssteigerung des Bergedorf/Lohbrügger Zentrums wurden im Jahr 2004 in einem zweistufigen Ausschreibungsverfahren Investoren für den Erwerb der Flächen des Bahnhofsvorplatzes und eine dem zentralen Standort angemessene städtebaulich und gestalterisch attraktive Bebauung gesucht.

Ziel des Wettbewerbs war die Abrundung und Aufwertung des Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandorts Bergedorf. Die wesentlichen städtebaulichen Anforderungen waren die Belebung des öffentlichen Raums und die Verknüpfung der Wegeführungen und Funktionen zwischen Fußgängerzone, ZOB, Bahnhof, CCB, Serrahn und über die Bergedorfer Straße nach Süden in Richtung Stuhlohrhallen.

### 3.3.4. Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb

2006 wurde im Zuge der Neuplanung des Bahnhofsvorplatzes Bergedorf sowie der Promenade und der Gewässerufer am Serrahn/Schleusengraben ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt.

### 3.3.5. Gestaltungsleitfaden Schleusengraben

Der Schleusengraben wurde im 15. Jahrhundert als Verbindung zwischen Bille und Dove-Elbe künstlich angelegt. Die Erlebbarkeit der reizvollen Wasserlage durch eine ökologische und landschaftsgestalterische Aufwertung der Gewässerufer südlich des Geltungsbereichs und die Wiederherstellung der Wegeverbindung in die Vier- und Marschlande ist das Ziel der planerischen Anregungen in einem 1999 erstellten Gestaltungsleitfaden. Grundsätzliches Ziel ist die Entwicklung einer durchgängigen Wegeverbindung in die Vier- und Marschlande auf der Westseite des Schleusengrabens.

### 3.3.6. Lärmtechnische Untersuchung

2003 wurden für die Verkehrsplanung des ZOB und 2006 im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens lärmtechnische Untersuchungen angefertigt.

Aufgrund der nördlich angrenzenden Bahntrasse ist eine hohe Vorbelastung durch Schienenlärm vorhanden. Diese Belastung ist im Rahmen des Ausbaus der Strecke Hamburg – Büchen – Berlin untersucht worden.

Aufgrund einer Stellungnahme aus der Öffentlichkeit wurde der Schienenlärm 2007 nochmals ergänzend untersucht.

### 3.3.7. Luftschadstoffgutachten

Zu dem Bauvorhaben ZOB Bergedorf wurde 2006 ein Luftschadstoffgutachten angefertigt.

### 3.3.8. Lichtgutachten

Zu dem Bauvorhaben ZOB Bergedorf wurde 2006 ein Lichtgutachten angefertigt.

### 3.3.9. Landschaftsplanerische Gutachten

Durch die Neuplanungen wurde eine Verlagerung der Ausgleichsflächen aus dem Planfeststellungsverfahren ABS 41, Abschnitt IV notwendig. Weiterhin war im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens der Eingriffsumfang in den nach Baumschutzverordnung geschützten Baumbestand zu ermitteln. Zu beiden Themenbereichen wurde 2006 parallel zum Bebauungsplanverfahren ein landschaftsplanerisches Gutachten erarbeitet.

Faunistische Potenzialanalyse

Zur Überprüfung der Habitat-Wertigkeit des Gebiets für Fledermäuse wurde 2006 eine Untersuchung angefertigt.

### 3.4. Angaben zum städtebaulichen Bestand

Das Plangebiet befindet sich im Südosten des Hamburger Stadtgebiets im Zentrum des Bezirks Bergedorf.

Das Stadtbild und die Nutzungsstruktur sind geprägt durch Entwicklungsimpulse aus unterschiedlichen Richtungen. Die Verschiebung des Stadtkerns Bergedorfs seit dem 13. Jahrhundert vom historischen Ortskern um die Alte Holstenstraße/Sachsantor nach Westen (Bau der Kornwassermühle, Verlegung des Holstentors zur Serrahnbrücke) wurde Ende des 19. Jahrhunderts von der vom Bahnhofsbereich ausgehenden städtischen Bebauung mit gründerzeitlichen Etagenwohnhäusern überlagert.

Der ZOB befindet sich direkt vor dem denkmalwerten Gleisbahnhof und ist eine Schnittstelle im Zentrum Bergedorfs (Bahnhof/ZOB/Einkaufsbereich Alte Holstenstraße/Sachsantor/P+R-Anlage nordwestlich der Gleise). Die Flurstücke 216 (teilweise), 3894 (teilweise), 5191 bilden die Fläche des heutigen ZOB. Dieser Bereich ist aufgehöhht, so dass ein Gefälle zum Serrahn, zur Bergedorfer Straße und zum Bahnhof besteht. Auf diesen Flächen befindet sich eine öffentliche Schutzraumanlage. Das Parkhaus im Südosten des Geltungsbereichs (Flurstück 1841) ist Teil des City Center Bergedorf (CCB) am ehemaligen Bergedorfer Hafen (Serrahn). Bei dem CCB handelt es sich um einen Anfang der siebziger Jahre entstandenen Gebäudekomplex mit mehrgeschossigem Einkaufs- und Dienstleistungszentrum mit Wohnungen in den oberen Geschossen (östlich Serrahn) und Parkhaus (westlich Serrahn). Das Parkhaus ist durch eine überdachte Brücke über den Serrahn an das CCB angebunden. Außerdem gibt es eine Fußgängerbrücke über den bestehenden Weidenbaumsweg vom Parkhaus zum ZOB.

Westlich des Parkhauses befinden sich überregionale unterirdische Leitungen für Wasser, Abwasser, Gas und das Fernmeldewesen. Die bestehenden Leitungen sind, soweit sie sich außerhalb der festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsfläche befinden, im Bebauungsplan als vorhandene unterirdische Leitungen gekennzeichnet.

Der Serrahn als ehemaliger Bergedorfer Hafen steht als Gesamtanlage unter Denkmalschutz. Der Serrahnstraße ist die Rückseite und Anlieferung eines Warenhauses zugewandt, wodurch die Attraktivität dieser Uferpromenade beeinträchtigt wird. Vom Serrahn starten Ausflugsschiffe über die Dove-Elbe und die Norderelbe zur Hamburger City und in die Vier- und Marschlande.

Nordwestlich des Serrahns schließt sich die vorwiegend gründerzeitliche Bebauung mit überwiegend Läden/Gastronomie in den Erdgeschossen und Wohnnutzungen und Dienstleistungen in den oberen Geschossen an. In dem denkmalwürdigen zweigeschossigen Gebäude Serrahnstraße 9 (Flurstück 1764) befindet sich im Erdgeschoss eine Gaststätte/Tanzbar. Die nordwestlich angrenzende neuere drei- bis viergeschossige Bebauung bildet einen geöffneten Blockrand mit einem zusätzlichen Gebäudedurchgang in den Innenhof. In den Erdgeschossen sind Dienstleister, Einzelhandel und Gastronomie angesiedelt. In den oberen Geschossen befinden sich neben Wohnungen zahlreiche freie Berufe und Dienstleister. Die Anlieferung für die Läden erfolgt teilweise über den Innenhof. Im Weidenbaumsweg 6 (Flurstück 1889) ist ein architektonisch ebenfalls modernes Ärztehaus mit drei Vollgeschossen und einem kleinen Lichthof. In den Erdgeschossen finden sich Dienstleister und Fachgeschäfte. Das Flurstück ist fast vollständig überbaut.

Nordöstlich angrenzend folgt ein Baublock mit überwiegend gründerzeitlicher Bebauung. Lediglich das Flurstück 3697 ist im Stil der sechziger Jahre vier- bis fünfgeschossig bebaut. Die gründerzeitliche Bebauung zeigt eine differenzierte Höhenentwicklung zwischen drei (Alte Holstenstraße) und sechs Geschossen (Weidenbaumsweg). Die Nutzungen in den Erdgeschossen sind Dienstleister, Einzelhandel, Gastronomie sowie eine Bank. In den oberen Geschossen sind neben Wohnungen freie Berufe und Dienstleister vorhanden. Der Blockinnenbereich ist eingeschossig bebaut. Dort erfolgt über die Nordostseite des Baublocks die Anlieferung zu einer Drogerie. Die eingeschossige Ladenzeile Am Bahnhof 1 – 17 (auf Teilen des Flurstücks 6716) wird für gastronomische Zwecke sowie von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen genutzt.

Im Bereich der Gebäude Weidenbaumsweg 2 und 17 befinden sich die Netzstationen 01087 und 05593 von Vattenfall, die der Versorgung mit elektrischer Energie dienen.

Die ehemalige P+R-Anlage (teilweise Flurstück 6716) in Hochlage neben den Bahngleisen (S- und Fernbahn), die nach dem Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Berlin in ihrer Fläche reduziert werden musste, dient heute als Parkplatz für etwa 40 Pkws sowie als Zufahrt für das auf der Bahnanlage stehende Stellwerk (Weidenbaumsweg 14a). Das Flurstück 6715 (Weidenbaumsweg 22) wurde als gewerbliche Fläche und für Wohnzwecke genutzt. Außerdem sind dort eine Garage und Stellplätze vorhanden. Das eigentliche Bahnhofsgebäude (Weidenbaumsweg 14) hat Laden- und Gastronomienutzungen im Erdgeschoss sowie eine Spielhalle. Im Bahnhofsgebäude befindet sich auch das DB-Reisezentrum. Vor dem Bahnhofsgebäude bestehen Fahrradstellplätze sowie eine Kiss+Ride-(K+R)-Haltebucht. Die Taxen stehen nordwestlich des Bahnhofs in der Straße "Am Bahnhof". In dieser Straße befinden sich auch öffentliche Parkplätze. Ein Fußweg verbindet das Bahnhofsgebäude mit dem öffentlichen Parkplatz am Weidenbaumsweg (ebenerdige Querung der Bergedorfer Straße).

Im Westen des Plangebiets befindet sich die Zufahrt zur ehemaligen P+R-Anlage in Hochlage. Sie verläuft über den Grabendamm und im Weiteren über eine Rampe und über die Brücke über die Bergedorfer Straße. Diese Zufahrt wird auch als Zufahrt für das Stellwerk genutzt. Von dem Parkplatz am westlichen Weidenbaumsweg besteht die Möglichkeit, über einen Fußweg die ehemalige P+R-Anlage in Hochlage zu erreichen. Eine zweite fußläufig nutzbare Rampe führt von der Bahnbrücke über die Bergedorfer Straße zum ZOB, ist jedoch gesperrt. Über den Sander Damm führt eine Fußgängerbrücke, die von einer Treppenanlage aus erreichbar ist.

Im Rahmen der Entwicklung der Gewerbeflächen südwestlich der Bergedorfer Straße wurde in den achtziger Jahren die Südumgehung Sander Damm zur Entlastung des Bergedorf-Lohbrügger Kernbereichs geplant. Im Zuge dieser Planung wurde mit dem Bebauungsplan Bergedorf 66 u. a. im Bereich der störungsintensiven Umgehungsstraße Sander Damm langfristig eine gewerbliche Entwicklung vorgesehen. Am Weidenbaumsweg 34 bis 38 (Flurstücke 1890, 396, 1284) sind noch zwei- bis dreigeschossige Wohnnutzungen verblieben, die dem Bestandsschutz unterliegen. In den Erdgeschossen zweier dieser Gebäude befindet sich ein Elektroinstallateur und ein Haushaltsgeräteladen.

Das Plangebiet ist über die B5 nach Hamburg/Geesthacht und im weiteren Verlauf Richtung Osten über die B207 in Richtung Schwarzenbek angebunden. Über die Straße Curslackner Neuer Deich ist die BAB 25 zu erreichen. Die Anbindung des Plangebiets durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt über den Bahnhof Bergedorf mit S-Bahnlinie, Fernverkehrszügen (Hauptstrecke Hamburg-Berlin) sowie Zentralem Omnibus-Bahnhof (ZOB) mit 29 Buslinien und einem Anruf-Sammel-Taxi (AST) bei einem Fahrgastaufkommen von etwa 32.000 Fahrgästen täglich.

## **4. Umweltbericht**

### **4.1. Vorbemerkungen**

#### **4.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans**

Mit der Planaufstellung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau eines zentralen Omnibusbahnhofs, eines Parkhauses, Ersatzmaßnahmen des baulichen Bevölkerungsschutzes sowie eines Einkaufszentrums geschaffen werden.

Der heutige Busbahnhof ist für gesamthamburgische Maßstäbe ein bedeutender Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs, der ZOB ist der zentrale Verknüpfungspunkt im Südosten Hamburgs zwischen S-Bahn und Busverkehr (VHH, HVV) und zwischen den Bussen untereinander. Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen schaffen die planungsrechtliche Grundlage, die wenig ansprechende, unübersichtliche Busanlage sowie die Gesamtsituation im Bereich des Bahnhofs gestalterisch und funktional zu verbessern. Der zukünftige ZOB soll südlich der Gleisanlagen in Höhe des Bahndamms ausgeführt werden. Die An- und Abfahrtsmöglichkeiten werden über Rampen im Osten (ab Alte Holstenstraße) und im Westen (Abzweigung vom Weidenbaumsweg West, Sander Damm und Bergedorfer Straße) realisiert. Das östlich vom ZOB befindliche Parkhaus soll abgerissen werden. Ersatz für Stellplätze wird unter dem geplanten ZOB geschaffen. Auf dem Standort des derzeit zum CCB gehörigen Parkhauses soll ein Einkaufszentrum errichtet werden, welches den südlich an den neuen ZOB angrenzenden Bahnhofsvorplatz räumlich abschließt. Dieser Bahnhofsvorplatz entsteht durch die Errichtung der geplanten Baukörper bei gleichzeitiger Verlagerung des Weidenbaumsweges in Richtung Westen. Der Bebauungsplan ermöglicht mit der Festsetzung von Kerngebiet außerdem die Ansiedlung von Handelsbetrieben sowie zentraler Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Eine Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans einschließlich der Festsetzungen enthält Ziffer 2 der Begründung. Die planerisch beachtlichen Tatbestände sind in Ziffer 3 der Begründung beschrieben. Angaben zum städtebaulichen Bestand sind in Ziffer 3.4 der Begründung dargelegt. Die GRZ wird mit 1,0 festgesetzt. Die Höhenentwicklung der Gebäude wird mittels einer Festsetzung der maximalen Anzahl der Vollgeschosse begrenzt. Im historischen Milieu werden gestalterische Festsetzungen zu der Anordnung von Werbeanlagen getroffen. Im Geltungsbereich beginnt eine Wegeverbindung in Richtung Süden als Bestandteil einer regional bedeutsamen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Bergedorfer Zentrum und den Vier- und Marschlanden.

#### **4.1.2. Standort und Untersuchungsraum**

Die allgemeinen Angaben zum Bestand sind in Ziffer 3 der Begründung dargelegt.

Da umweltrelevante Auswirkungen über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus nicht ausgeschlossen werden können, wurde das nähere Umfeld in die Untersuchungen möglicher Auswirkungen, zum Beispiel durch Emissionen der zukünftigen Verkehre mit einbezogen.

#### **4.1.3. Varianten**

##### **4.1.3.1. Standortalternativen**

Eine bauliche Nachverdichtung durch die Nutzung innerstädtischer, bereits weitgehend versiegelter Flächen ist bezüglich der Umweltbelange baulichen Neuentwicklungen "auf der grünen Wiese" mit der erforderlichen Infrastruktur vorzuziehen. Die Entfernungen zwischen Einkaufsmöglichkeiten sowie Arbeitsplätzen und Wohnungen innerhalb des Stadtgebiets sind tendenziell geringer als für Pendler aus dem Umland. Damit integriert eine bauliche Nachverdichtung auch Zielsetzungen der nachhaltigen Entwicklung.

Eine zentrale Entwicklung ist auch im Hinblick auf die Stärkung bestehender kleinteiliger Einzelhandelsbetriebe in der historisch gewachsenen Innenstadt und damit im Hinblick auf die Nahversorgung der Bevölkerung erforderlich.

Auf Grund der verkehrsgünstigen Lage und der im Geltungsbereich vorhandenen Flächenreserven in Verbindung mit der Gelegenheit einer räumlichen und funktionalen Aufwertung des zentralen Bereichs Bergedorf, insbesondere des bestehenden ZOB sind Standortalternativen im zentralen Bereich Bergedorf nicht vorhanden.

#### 4.1.3.2. Planungsalternativen

Der Geltungsbereich ist Teil der 1995 politisch beschlossenen Gesamtplanung "Umgestaltung ZOB Bergedorf". Im Rahmen dieser erstmals bereits 1992 in Aussicht genommenen Gesamtplanung wurden zahlreiche Entwicklungs- und Fachgutachten (vgl. Ziffer 3.3.2) erarbeitet, im Zuge derer diverse Planungsalternativen diskutiert wurden.

1997 finden Arbeitskreise zu den Themen Verkehr, Verkaufsflächen, Stadtgestaltung und Städtebau unter Beteiligung diverser Vertreter des Bergedorfer öffentlichen Lebens statt.

1997 bewirbt sich auf Grundlage der bis dahin vorliegenden Entwicklungsgutachten eine Reihe von Investoren, die an dem Bau einer Zentrumserweiterung von Bergedorf interessiert sind. Insgesamt werden zehn Konzepte und somit Planungsalternativen eingereicht und unter Mitwirkung von Hamburg und Vertretern der Wirtschaft vorgeprüft. In einer Ausstellung werden vier Entwürfe 1998 der Öffentlichkeit vorgestellt. Aufgrund eines Bürgerentscheids werden die Planungen 2000 wieder ausgesetzt. Danach folgen Planungsphasen mit Bürgern am Runden Tisch. In dieser Phase werden die folgenden Schwerpunkte diskutiert:

- Entwicklung des Einzelhandels,
- Verbesserung der Mobilität,
- Maßstab einer neuen baulichen Entwicklung und
- Wohnen im Stadtzentrum/Freiräume als Zentrenidentität.

Der Runde Tisch und die Bezirksversammlung Bergedorf haben sich am Ende dieser Planungsphase erneut für einen ZOB ausgesprochen, der durch seine Verlagerung auf die Höhe der Bahngleise Raum für eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes schafft.

Die erste öffentliche Plandiskussion (ÖPD) zum Bebauungsplan-Verfahren zur Umgestaltung des ZOB-Bereichs erfolgt am 25. März 2003. Es wird von Hamburg vorgeschlagen, eine Bebauung des Bahnhofsvorplatzes zu ermöglichen, um städtische Räume zu schaffen. Zur Entwicklung des ZOB einschließlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Bergedorf 97 (südlich Bergedorfer Straße) wird schließlich ein Investorenwettbewerb ausgelobt, der 2004 entschieden wird. Am 4. Oktober 2005 schließt sich die zweite ÖPD an, in der die Ergebnisse dieses Wettbewerbs vorgestellt werden.

Im Rahmen der ersten Planungen, des Runden Tisches, des Investorenwettbewerbs und zweier öffentlicher Plandiskussionen wurde ausführlich untersucht, welche grundsätzlichen Planungsalternativen in Frage kämen. Die vorliegende städtebauliche Planungsalternative ist schließlich als die geeignetste hervorgegangen. Das wesentliche Kriterium, welches für die vorliegende Planung spricht, ist die Verlagerung des ZOB, wodurch im Zusammenspiel mit der CCB-Erweiterung und unter Wegfall des bestehenden, städtebaulich unattraktiven, Parkhauses ein "echter" Bahnhofsvorplatz und ein attraktiver städtischer Raum geschaffen werden kann. Zudem wird durch die Ansiedlung eines "Magnetbetriebes" südlich der Bergedorfer Straße das Bergedorfer Zentrum belebt.

#### 4.1.3.3. Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung ("Nullvariante")

Bei Nichtrealisierung der Planung wäre auf Grund des bestehenden Planrechts eine Entwicklung von Bahnanlagen, Mischgebieten und Gewerbegebieten möglich. Bei Nichtauserschöpfung der planungsrechtlichen Möglichkeiten im Bestand wäre der Erhalt des prägenden Großbaumbestands entlang der Bahnböschungen sowie der restlichen Biotopfragmente positiv zu werten.

Insgesamt würden sich jedoch bei Beibehaltung der bestehenden Situation keine wesentlich anderen positiven Auswirkungen auf die Schutzgüter ergeben. Alle Schutzgüter unterlägen weiterhin hohen Vorbelastungen durch die bestehenden, überwiegend verkehrlich geprägten, Nutzungen.

Eine bauliche bzw. gestalterische Entwicklung innerhalb des Plangebiets ist auf Grund des derzeitigen unbefriedigenden städtebaulichen wie freiraumplanerischen Zustands wünschenswert.

## 4.2. Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen

### 4.2.1. Schutzgut Luft

#### 4.2.1.1. Bestandsbeschreibung

##### Luftschadstoffe

Zur Beurteilung der Luftschadstoffsituation im Bestand sowie im Planungszustand wurde eine Luftschadstoffuntersuchung durchgeführt. Die Immissionsberechnungen zeigen, dass die Luftschadstoffsituation im Plangebiet durch die Hauptverkehrsstraßen geprägt ist.

An der zur Bergedorfer Straße nächstgelegenen Bebauung kommt es in Teilbereichen zu Überschreitungen der Beurteilungswerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Jahresmittelwerte und Feinstaub (PM<sub>10</sub>)-Kurzzeitbelastungen. Für Benzol, NO<sub>2</sub>-Kurzzeitbelastungen und PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte sind keine Konflikte mit den Beurteilungswerten zu erwarten.

##### Lärm

Zur Beurteilung der Immissionssituation im Bestand sowie im Planungszustand wurde eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt, die sich eng an der vorgesehenen Objektplanung orientiert.

##### Verkehrslärm (Straße und Schiene):

Aufgrund der nördlich angrenzenden Bahntrasse ist eine hohe Vorbelastung durch Schienenlärm vorhanden. Diese Belastung ist im Rahmen des Ausbaus der Strecke Hamburg – Büchen – Berlin untersucht worden. Diese Untersuchung wurde 2007 ergänzt.

Der Gleiskörper befindet sich auf einer Böschung.

Die Belastung durch den Schienenlärm trifft insbesondere die Gebäude in der Straße Am Bahnhof sowie zwischen der Straße Am Bahnhof und der Alten Holstenstraße sowie die nördlich gelegenen Bereiche der Gebäude Weidenbaumsweg 6 und 34-38. An den betroffenen Fassaden werden Werte erreicht, die 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht deutlich überschreiten. In diesen Bereichen ist der Schienenlärm deutlich dominant im Vergleich zum Straßenverkehrslärm.

Aufgrund des derzeitigen Busverkehrs am Bergedorfer Bahnhof besteht im Plangebiet ebenfalls eine recht große Belastung durch Straßenverkehrslärm. In einigen Geschossen der Bereiche Alte Holstenstraße 54 und 58 werden Immissionswerte erreicht, die über der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tag) liegen. Auch in Bereichen der Gebäude Weidenbaumsweg 2,4 und 6 wird diese Schwelle überschritten. Diese Situation trifft im Bestand ebenfalls für die Gebäude Weidenbaumsweg 34-38 zu. Auf den nach Osten, also zum Weidenbaumsweg und zur Stuhrohrstraße ausgerichteten Gebäudeseiten, wird dort die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten.

Insgesamt besteht eine große Lärmvorbelastung sowohl durch Straßenverkehrslärm als auch durch Schienenlärm. Die städtebauliche Situation ist immissionsstechnisch schwierig.

Gewerbelärm: Gewerbelärmimmissionen sind im Bestand durch die bestehende Hochgarage zu verzeichnen.

##### Verschattung

Im Bestand werden Wohnnutzungen durch das bestehende Parkhaus verschattet.

#### 4.2.1.2. Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

##### Luftschadstoffe

Im Planzustand sind an der Randbebauung der Bergedorfer Straße im Kreuzungsbereich mit der Vierlandenstraße (außerhalb des Plangebiets) weiterhin Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwertes und für die PM10-Kurzzeitbelastung vorhanden. Diese Überschreitungen sind jedoch nicht auf die Planung des ZOB-Bergedorf zurückzuführen, sondern auf die allgemeine Verkehrsentwicklung.

Am Weidenbaumsweg und dem Kreuzungsbereich mit der Alten Holstenstraße führt die Verlegung der Fahrwege der Busse vom Weidenbaumsweg auf die Rampe Ost zum ZOB zur Verringerung der Immissionen und zur Einhaltung der Beurteilungswerte. Auch am Kreuzungsbereich Weidenbaumsweg/Stuhrohrstraße ist eine Einhaltung der Beurteilungswerte prognostiziert.

##### Lärm

###### Verkehrslärm (Straße und Schiene):

Aufgrund der veränderten Verkehrsführung kommt es in einigen Bereichen zu teilweise deutlichen Verbesserungen hinsichtlich der Lärmbelastung. Dahingegen werden einige Bereiche des Plangebiets nunmehr mehr mit Lärm beaufschlagt.

Die Gebäudeseiten der Kerngebiete, die der Bahn zugewandt sind, werden weiterhin sehr stark belastet und überschreiten die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (s.o.). Für die von der Bahn abgewandten Gebäudeseiten entlang des Weidenbaumsweges kommt es zu Verbesserungen, da die Busverkehre über die Rampe Ost geführt werden. Gleichwohl wird weiterhin die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten.

Darüber hinaus werden durch den Ausbau des Knotens Stuhrohrstraße / Weidenbaumsweg (West) sowie den neuen angrenzenden Rampen die Gebäude Weidenbaumsweg 34-38 um etwa 2-6 dB(A) je nach Geschoss zusätzlich belastet.

Außerhalb des Plangebietes kommt es zu minimalen Mehrbelastungen im Kreuzungsbereich Bergedorfer Straße – Vierlandenstraße (0,1-0,2 dB(A)), an den zur Bergedorfer Straße zugewandten Gebäudeseiten des Postamtes (1 dB(A)) und am Gebäude Weidenbaumsweg 48 für die zur Straße hin orientierte Gebäudeseite (0,5 dB(A)).

Gewerbelärm: Der verursachte Stellplatzlärm durch das Parkhaus unterhalb des neuen ZOB ist unkritisch bezüglich der benachbarten empfindlichen Nutzungen. Die gültigen Grenzwerte werden eingehalten.

Von dem mit „(A)“ bezeichneten Kerngebiet (CCB-Erweiterung) ist mit einer zusätzlichen Lärmbelastung für die Gebäude Weidenbaumsweg 17 und 19 aufgrund von Anlieferungsbereichen zu rechnen. Die Anlieferung muss jedoch im Baugenehmigungsverfahren so ausgestaltet werden, dass die maßgeblichen Grenzwerte (TA-Lärm) eingehalten werden (zum Beispiel durch Beschränkung der Anlieferungszeiten auf den Tag und ausschließliche Anlieferung mit Fahrzeugen unter 2,8 t). Somit sind keine Konflikte durch Gewerbelärm zu erwarten.

##### Licht

Aufgrund der neuen Rampen ist mit einer zusätzlichen Lichteinwirkung durch die Scheinwerfer der Busse zu rechnen. Eine gutachterliche Einschätzung ergab, dass es zu einer Beeinträchtigung an Gebäuden kommen kann, die sich im Nahbereich der Rampen befinden.

##### Verschattung

Für die Serrahnstraße 9 und für den Weidenbaumsweg 19 ergibt sich im Hinblick auf die Besonnungssituation in den Mittagsstunden zwar eine geringfügige Verbesserung, weil die geplante CCB-Erweiterung nur mit 25 m über NN (etwa 21 m über Gelände) gesichert wird (im bestehenden Planrecht ist eine Traufhöhe von 22 m über Gelände möglich). Gleichzeitig werden diese Gebäude aber in den Abendstunden durch die Erweiterung des CCB nach Westen nun zusätzlich verschattet. Letzteres gilt auch für den Weidenbaumsweg 17 und 19 (Nordwest).

#### 4.2.1.3. Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

##### Luftschadstoffe

Um den starken Belastungen direkt an der Bergedorfer Straße Rechnung zu tragen darf die Belüftung der Räume der CCB-Erweiterung nicht über die südliche und westliche Gebäudeseite erfolgen (siehe § 2 Nummer 13).

##### Lärm

Verkehrslärm (Straße und Schiene): Für die Bereiche außerhalb des Geltungsbereichs, in denen durch die Planung eine Verbesserung auftritt sind keine Minderungsmaßnahmen erforderlich.

Für die Gebäudefront, die der Rampe Ost zugewandt ist, kann eine Minderung durch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht erfolgen. Ein Auftragen von so genanntem „Flüsterasphalt“ erzielt keine Verbesserung, da wegen der geringen Geschwindigkeit die Motorgeräusche der Busse die dominante Schallquelle bilden und nicht das Reifengeräusch. Eine denkbare Einhausung der Rampe würde zu einem schalltechnischen Trichter führen, der die gegenüberliegenden Bereiche außerhalb des Plangebietes (Alte Holstenstraße 57) stark mehr belasten würde. Darüber hinaus kann wegen der notwendigen Einsicht in die Einmündung ein Teilbereich nicht eingehaust werden, wodurch wiederum eine Mehrbelastung des Eckgebäudes Alte Holstenstraße 54 eintreten würde. Eine wirksame Schallschutzwand müsste mindestens die Sichtverbindung zu den am stärksten belasteten oberen Geschossen unterbrechen. Dies würde bedeuten, dass je nach Neigung eine Wand von 4,5 m bzw. 6 m über Fahrbahn errichtet werden müsste. Eine solche Lösung ist aufgrund der beengten Situation städtebaulich nicht erwünscht. Außerdem würde eine solche Wand eine Sichtbehinderung für die darunter liegenden Geschosse zur Folge haben. Gleiches gilt für die Gebäude Weidenbaumsweg 2 bis 6 (Südwestseiten).

Aus den genannten Gründen bleibt nur der zukünftige Ausschluss von Wohnen für den angesprochenen Bereich. Dieser Ausschluss ist schon aufgrund der einzelnen Betrachtung des Straßenverkehrslärms notwendig.

Für weitere Bereiche ist ebenfalls die Grenze der Gesundheitsgefährdung aufgrund des Bahnlärms überschritten. Hierzu wurde geprüft, ob aktiver Lärmschutz am Gleiskörper der Bahn möglich wäre, der es erlaubt, die Lärmpegel soweit zu reduzieren, dass gesunde Wohnverhältnisse angenommen werden können. Dementsprechend wurde eine Lärmschutzwand entlang des Gleiskörpers dimensioniert. Die erforderliche Lärmschutzwand verursacht in ihrer erforderlichen Länge und Höhe jedoch Kosten, die nicht im Verhältnis zu der geringen Anzahl von Wohnungen steht, die dadurch dauerhaft gesichert werden könnten. Hinzu kommt, dass für die betroffenen Bereiche (insbesondere Weidenbaumsweg 6) derzeit keine Wohnnutzung stattfindet.

Aus diesen Gründen erfolgt ein Ausschluss von Wohnen für die angesprochenen Bereiche (siehe § 2 Nummer 4).

Die starke Belastung der Gebäude Weidenbaumsweg 34-38 führt dazu, dass die bisherige Gewerbeausweisung beibehalten wird.

Aufgrund der verkehrlichen Belastung an der Bergedorfer Straße und am Weidenbaumsweg wird für das mit „(A)“ bezeichnete Kerngebiet der Ausschluss von Wohnen festgesetzt (siehe § 2 Nummer 4).

Für weitere durch Lärm beeinträchtigte Teilbereiche, in denen aber die Grenze der Gesundheitsgefährdung nicht überschritten wird, werden außerdem Anforderungen an die Wohnnutzungen festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 11). Außerdem werden Anforderungen an die bauliche Ausführung des ZOB im Hinblick auf den Lärmschutz festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 12).

Die Erhöhungen der Belastungen außerhalb des Plangebietes im Kreuzungsbereich der Bergedorfer Straße/ Vierlandenstrasse, am Postamt und am Gebäude Weidenbaumsweg 48 liegen unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle und erfordern keine Minderungsmaßnahmen.

Gewerbelärm: Bezüglich des Gewerbelärms sind keine Minderungsmaßnahmen erforderlich.

#### Licht

Zur Minderung der Lichtimmissionen der zukünftigen Busverkehre ist sicherzustellen, dass durch geeignete Maßnahmen, ggf. durch Blendschutzwände, eine wesentliche Störung der umliegenden Nutzungen, insbesondere der Kerngebiete mit Wohnnutzungen, vermieden wird (vgl. § 2 Nummer 12).

#### Verschattung

Durch die planungsrechtlich gesicherten Rückstaffelungen der oberen beiden Geschosse sowie der Technikaufbauten wird die Verschattung soweit wie möglich minimiert (vgl. Ziffern 5.1.1 und 5.1.2, Planzeichnung und § 2 Nummer 7). Während bei den Gebäuden Weidenbaumsweg 17 und 19 (Nordwest) die Besonnungsverhältnisse nach Realisierung der Planung den in der Innenstadt üblichen Besonnungsverhältnissen entsprechen und somit trotz der Veränderungen der Besonnungssituation tolerierbar sind, muss im südöstlichen Teil dieser Bebauung auf Grund der beengten Verhältnisse in Bauanträgen oder Nutzungsänderungsanträgen für Wohnnutzungen im Grundrissdetail nachgewiesen werden, dass gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. Daher sind Wohnungen hier nur ausnahmsweise zulässig.

### 4.2.2. Schutzgut Klima

#### 4.2.2.1. Bestandsbeschreibung

Großräumig betrachtet zählt Hamburg zum warm-gemäßigten atlantischen Klimabereich. Im Vergleich zu den restlichen Stadtteilen sind im Südosten Hamburgs geringere Niederschlagsraten, bedingt durch die Lage im Lee der Harburger Berge, zu verzeichnen. Es werden durchschnittlich etwa 740 mm/a erreicht. Die durchschnittliche Jahrestemperatur beträgt ca. 10° C.

Gemäß Landschaftsprogramm ist das gesamte Plangebiet dem Klimatop Nr. 2: dichte geschlossene Bebauung zuzuordnen. Der angrenzende nördliche Bereich (Richtung Lohbrügge) gehört zum Klimatop Nr. 4: aufgelockerte Bebauung. Die konkrete kleinklimatische Situation im Plangebiet wird stark durch die bestehenden baulichen Elemente und den hohen Versiegelungsgrad bei gleichzeitig geringem Freiflächenanteil und geringem Anteil an verdunstungs- und filterwirksamen Gehölzen geprägt. Die diesbezüglichen Effekte von Erwärmung und niedriger Luftfeuchtigkeit wirken klimatisch belastend.

Luftaustauschprozesse werden durch die bestehenden Baukörper, insbesondere das mehrstöckige CCB-Parkhaus und den als Barriere wirkenden Bahndamm beeinträchtigt. Weitere erhebliche klimatische Belastungen werden durch die Emissionen des Straßen- und Schienenverkehrs auf den im Plangebiet vorhandenen hochfrequentierten Verkehrs- und Bahnflächen (B 5, Weidenbaumsweg, ZOB, Bahnlinien) verursacht. Klimatisch ausgleichende Funktionen weisen die prägenden Großbaumbestände entlang des hoch liegenden Bahndamms, der Serrahn als Wasserfläche sowie in geringerem Maße die sonstigen Einzelgehölze im Plangebiet auf. Die positiven Effekte, wie Verdunstungskühle oder Staubbindung bzw. -filterung können jedoch aufgrund des insgesamt zu geringen Flächenanteils nur eingeschränkt wirken.

Aufgrund der hohen Vorbelastungen aller klimatischen Funktionen besitzt das Schutzgut Klima insgesamt nur eine geringe Bedeutung im Plangebiet.

#### 4.2.2.2. Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Mit der Realisierung des Vorhabens ist der Verlust der klimatisch ausgleichend wirkenden Gehölzbestände entlang des Bahndammes verbunden.

Durch die vorgesehenen Neubauten von ZOB-Parkhaus und Einkaufszentrum werden die lokalen Luftaustauschprozesse stärker gebremst und zum Teil verhindert, was Veränderungen der bodennahen Windverhältnisse nach sich zieht.

Im Vergleich zum bestehenden Planrecht und den dadurch möglichen Nutzungsmöglichkeiten sind jedoch keine als erheblich und nachhaltig zu wertenden Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima zu erwarten.

#### 4.2.2.3. Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Eine Minderung von Beeinträchtigungen der kleinklimatischen Situation wäre über Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet realisierbar. So könnten sich Anpflanzungen von Einzelgehölzen oder flächigen Gehölzstrukturen, zum Beispiel im Bereich des heutigen Parkplatzes Weidenbaumsweg West, auf dem Bahnhofsvorplatz oder des Dreiecksplatzes sowie im Bereich der Rampenböschungen klimatisch ausgleichend auswirken.

Weitere Minderungsmaßnahmen, insbesondere in Bezug auf die Beeinträchtigungen der bodennahen Windverhältnisse und Luftaustauschprozesse, werden derzeit nicht gesehen.

#### 4.2.3. Schutzgut Wasser

##### 4.2.3.1. Bestandsbeschreibung

###### Oberflächengewässer

An der östlichen Plangebietsgrenze befindet sich der Serrahn, welcher eine Aufweitung der Bille darstellt. Das Gewässer gleicht einem großen Wasserbecken bzw. ist als Hafen für Ausflugs- bzw. Freizeitschiffe gestaltet. Seine Uferkanten sind baulich gefasst und weisen keine naturnahen Strukturen auf. In den Sommermonaten ist der Serrahn täglich Ziel für den Ausflugschiffverkehr. Der Regelwasserstand des Serrahns liegt bei 1,40 m über NN (schwankt um ca. 10 cm). Er hat eine Gewässergüte der Stufe II (mäßig belastet) bis zum Teil Stufe III (kritisch belastet).

Durch die Kanalisierung der Bille zum Schleusengraben gelangt kein Flusswasser in die Mittlere Bille. Die Mittlere Bille wird heutzutage allein von einem weit verzweigten Regensielsystem gespeist, was seinen Auslass westlich des Kreuzungsbereichs „Sander-Damm/ Bergedorfer Strasse“ hat. Die ehemals im Plangebiet liegende Verbindung zur Bille Richtung Westen ist heute nicht mehr vorhanden.

Der Serrahn ist kein natürliches Gewässer und weist auch keine naturnahe Ufergestaltung auf. In Verbindung mit dem Schleusengraben ist er jedoch Träger von Biotop-Verbindungsfunktionen in Richtung Vier- und Marschlande. Diese sind als Ersatz für die durch die Bebauung verloren gegangenen Biotopverbindungen entlang der Bille von Bedeutung. Der Teilaspekt Oberflächengewässer hat im Plangebiet somit eine mittlere Bedeutung.

###### Grundwasser

Gemäß Empfindlichkeitskarte Grundwasser und entsprechender Fachkarte des Landschaftsprogramms (LARPO) Hamburg besitzt das Grundwasser im südlichen Plangebiet eine geringe Empfindlichkeit. In Richtung Alte Holstenstraße nimmt die Grundwasserempfindlichkeit zu. Sie stellt die Grenze zu einem Bereich mit hoher Grundwasserempfindlichkeit dar. Das bedeutet, dass der tiefliegende Grundwasserleiter hier durch mächtige, geringdurchlässige Schichtenfolgen geschützt ist, der oberflächennahe Grundwasserleiter jedoch ohne abdichtende Deckschichten ansteht. Für den an das Bebauungsplangebiet angrenzenden Bereich Lohbrügge nördlich des Bergedorfer Bahnhofs wird eine mittlere Grundwasserempfindlichkeit angegeben.

Gemäß aktueller Baugrunderkundung wurde im Bereich des geplanten ZOB-Gebäudes Grundwasser in Tiefen von etwa 0,1 m unter NN bis 1,0 m über NN angetroffen. Auch für den restlichen Plangeltungsbereich kann aufgrund der Zugehörigkeit der Flächen zur Marsch von geringen Grundwasserflurabständen ausgegangen werden. Die an den Geltungsbereich des Bebauungsplans nördlich des Bahnhofs und geplanten ZOB angrenzenden Bereiche zählen gemäß Darstellungen des LAPRO zu einem Wassergewinnungsgebiet. Als Wasserschutzgebiet im Umfeld des Bebauungsplangebiets ist im Südosten (südlich der B 5, östlich des Schleusengrabens) das Wasserschutzgebiet Curslack-Altengamme (Schutzzone 3) zu nennen. Im Norden bzw. Nordosten verläuft die Grenze des Bewirtschaftungsplans Obere Bille entlang der Alten Holstenstraße.

Innerhalb dieser Gebietsabgrenzungen werden der Schutz von Gewässern als Bestandteil des Naturhaushaltes und der Erhalt der Trinkwassergewinnung angestrebt.

Dem Teilaspekt Grundwasser kommt aufgrund seiner im überwiegenden Plangebietsbereich relativ hohen Geschützhtheit durch sperrende anstehende Bodenschichten und damit geringen Empfindlichkeit gegenüber Stoffeinträgen ebenfalls eine mittlere Bedeutung zu.

Das Schutzgut Wasser ist im B-Plangebiet bereits vorbelastet. Der hohe Versiegelungsanteil (ca. 70 %) bedingt eine hohe Niederschlagsabflussrate sowie gleichzeitig eine geringe Grundwasserneubildungsrate. Vor dem Hintergrund der aktuellen Forderungen der Wasserrahmenrichtlinie kritisch zu sehen ist des Weiteren die bestehende Entwässerung der Fahrbahnen und Nebenflächen über eine Straßenentwässerungsleitung, welche direkt in den Schleusengraben (außerhalb des Geltungsbereichs) entwässert. Die Einleitung der Abwässer erfolgt hier unbehandelt, was sich negativ auf die Gewässergüte des Schleusengrabens und auf den mit ihm in Zusammenhang stehenden Serrahn auswirkt.

#### 4.2.3.2. Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Da die Bestandssituation bereits von einem hohen Versiegelungsgrad mit den einhergehenden Effekten, wie z. B. verschlechterte Aufnahmefähigkeit von Niederschlägen, geprägt wird, sind durch das Vorhaben insgesamt keine wesentlich über das Maß der Vorbelastungen hinausgehenden erheblichen nachhaltigen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

Die Entwässerung von Fahrbahnen und Nebenflächen soll wie im Bestand über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in die vorhandenen Entwässerungsanlagen erfolgen. Die Umgestaltung des ZOB Bergedorf und die Erweiterung des CCB erfordern jedoch auch eine teilweise Aufhebung und den Neubau von Sielanlagen. Bei Realisierung der vorgesehenen Planungen würde demnach, wie zum gegenwärtigen Zeitpunkt, eine direkte Einleitung unbehandelter Abwässer in den Schleusengraben erfolgen. Da ZOB-Neubau sowie der Bau der CCB-Erweiterung jedoch zu keinen maßgeblichen Verkehrszunahmen im Bebauungsplangebiet führen, ist auch mit keiner wesentlichen Zunahme unbehandelter Abwässereinleitungen in den Schleusengraben durch die Planung zu rechnen. Erheblich über das Maß der bestehenden vorbelasteten Situation hinausgehende negative Umweltauswirkungen sind also durch die Planung nicht zu erwarten.

Aufgrund der bestehenden Oberflächenversiegelung im Bereich der Altlastenverdachtsflächen (siehe Ziffer 4.2.4.1) sowie der die Auffüllung unterlagernden bindigen Böden ist eine Gefährdung des Schichten- bzw. Grundwassers nicht zu erwarten.

#### 4.2.3.3. Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Die vorgesehenen Planungen lassen keine wesentlich über das Maß der Vorbelastungen hinausgehenden erheblichen negativen Umweltauswirkungen erwarten, die akuten Handlungsbedarf hinsichtlich von Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen verursachen. Der neue ZOB führt zu keiner Zunahme des Busverkehrs. Damit entsprechen die künftigen Busbelastungen in etwa den heute auf dem Bahnhofsvorplatz vorhandenen Belastungen. Daraus folgt, dass der Busverkehr allein genommen zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser führt. In Anbetracht der bestehenden starken Verkehrsbelastungen durch den ZOB, die umgebenden Verkehrsflächen und die damit einhergehenden Vorbelastungen sowie der prognostizierten allgemeinen Zunahme von Verkehrsbelastungen sind jedoch weitere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser unbedingt zu vermeiden. Unter Maßgabe der Forderungen der Wasserrahmenrichtlinie ist daher zukünftig die Vorreinigung der belasteten Straßenabwässer mittels einer dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Abwasserbehandlungsanlage (Einhalten des DWA M153) zu gewährleisten.

Als Minderungsmaßnahmen in Bezug auf Beeinträchtigungen des Schutzguts Wasser können Begrünungsmaßnahmen, insbesondere eine grüneprägte Gestaltung des Serrahnufers fungieren.

Im Rahmen der aktuellen vertiefenden Untersuchungen der Altlastenverdachtsflächen im Plangeltungsbereich wurden nur geringfügige Schadstoffkonzentrationen im Untergrund ermittelt, die gemäß Wasserhaushaltsgesetz keinen weiteren Handlungsbedarf erfordern.

#### 4.2.4. Schutzgut Boden

##### 4.2.4.1. Bestandsbeschreibung

###### Topographie, Geologie, Boden

Nördlich des Plangebiets verläuft gemäß Fachkarte "Oberflächennahes Grundwasser / Stauwasser" des LAPRO die Geestkante. Die durchschnittlichen Geländehöhen liegen im Bereich des heutigen ZOB bei rd. 4 m bis 4,4 m über NN. Tendenziell steigt das Gelände in Richtung Verkehrsflächen (Bergedorfer Straße, Weidenbaumsweg) sowie in Richtung des Bahnhofs und der Bahnlinien, welche auf einem Damm geführt werden, an. Der Bahndamm erreicht eine durchschnittliche Höhe von ca. 10 bis 10,5 m über NN. Die Böschunggehölzgruppen entwickeln sich ausgehend von Höhen um 4 m über NN dahin. Weidenbaumsweg und die Straße Am Bahnhof verlaufen durchschnittlich auf Höhen um 4 m bis 4,5 über NN. Die Bergedorfer Straße steigt von West nach Ost von rd. 4 m über NN auf 5,2 m über NN im Bereich des geplanten CCB-Erweiterungsgebäudes.

Aufgrund der Vornutzungen kann davon ausgegangen werden, dass neben den natürlich anstehenden Böden hohe Anteile von unterschiedlichen anthropogenen Substraten wie Bauschutt, Sand oder Feinschotter, die in der Regel nährstoff- und humusarm sind, vorhanden sind.

Gemäß geologischer Baugrundübersicht Hamburg ist für das überwiegende Plangebiet folgender Bodenaufbau anzunehmen: Als erstes trifft man auf Klei. Dieser überlagert Schluff und Ton mit wechselndem Sandgehalt und organischen Beimengungen, z. T. mit Torflageln. Der Boden ist überwiegend weich und nur schwer bis sehr schwer wasser-durchlässig (Stauäссе). Des Weiteren wird der Boden als mittel bis sehr frostempfindlich eingestuft, was besondere Gründungsmaßnahmen erforderlich macht (Langzeitsetzung). Bei höheren Aufschüttungen besteht Grundbruchgefahr. Im westlichen Plangebiet (Bereich Sander Damm) ist die Abfolge Klei über Torf anzutreffen. Für die B 5, ZOB sowie die Straße Am Bahnhof ist das Vorkommen von jungem Klei gekennzeichnet. Im Bereich Serrahn existieren Verbindungen von jungem Klei über Torf bzw. Klei über Sand. Gemäß aktueller Baugrunderkundung wird der Baugrund sowohl im Dammbereich als auch im Bereich des derzeitigen Bahnhofs zunächst aus Auffüllungen, die in Tiefen bis zu 9,70 m reichen können, gebildet. Der darunter anstehende gewachsene Boden setzt sich aus Sanden mit eingelagerten bzw. unterlagernden Schluffschichten zusammen. Unter Berücksichtigung der Ansatzhöhen verläuft der Sandhorizont etwa auf einer Höhe zwischen 5,3 m über NN und 1,0 m über NN. Vereinzelt wurden auch Torfe und Tone erkundet. Im Bereich der Alten Holstenstraße existiert gemäß geologischer Baugrundübersicht Hamburg weich bis breiiger Torf bzw. Mudde. Es handelt sich um gering wasser-durchlässigen (Stauäссе), sehr frostempfindlichen Baugrund, der besondere Gründungsmaßnahmen erfordert. Es ist von einem hohen Grundwasserspiegel auszugehen. Bei Entwässerung kann es hier zu starken Sackungen kommen. Generell besteht eine Grundbruchgefahr bei Aufschüttungen. Für ein kleineres Areal an der Ecke Übergang Weidenbaumsweg – Bahnhofsvorplatz (vor den derzeitigen Bestandsgebäuden Weidenbaumsweg 19-22) ist das Vorkommen von jungem Sand, z. T. humos, angezeigt.

###### Altlasten

Im Rahmen einer orientierenden Untersuchung aus dem Jahre 2001, die im Jahre 2006 vertieft wurde, ist im Bereich des auf dem Bahndamm höher gelegenen Parkplatzes (Deutsche Bahn) westlich des Bahnhofes eine Altlastenverdachtsfläche erfasst worden. 1890 befand sich hier eine Drehscheibe für Lokomotiven inklusive der erforderlichen Nebenanlagen. Eine weitere Altlastenverdachtsfläche wurde nordwestlich Weidenbaumsweg 22 im Rahmen dieses Gutachtens für den Innenhof des bestehenden Bahnhofsgebäudes ermittelt. Der Bereich wurde 1938 als Schmiede genutzt.

Gemäß den Untersuchungsergebnissen von 2001 ist im Bereich der Drehscheibe davon auszugehen, dass hier im Zuge von Reinigungs- und Reparaturarbeiten ein vermehrter Einsatz von Schmierstoffen erfolgte. Auch der Einsatz von Kohle als Brennstoff kann zu einer Verunreinigung des Untergrundes geführt haben. Die erhöhten Polyzyklischen-Aromatischen-Kohlenwasserstoffe (PAK)- und Schwermetallkonzentrationen resultieren mit hoher Wahrscheinlichkeit aus Schlacken- und/oder Kohlenresten in der künstlichen Auffüllung. Die damalige Geländeoberfläche ist in der Zwischenzeit jedoch durch eine mehrere Meter mächtige Auffüllung bedeckt und versiegelt. Vor diesem Hintergrund besteht momentan keine Gefahr für die menschliche Gesundheit. Für die Fläche der ehemaligen Drehscheibe wurde 2006 die Zuordnungsklasse Z 1.2 (PAK im Feststoff) und für die Schmiede die Zuordnungsklasse Z 1.1 (Kohlenwasserstoff, PAK, Polychlorierte Biphenyle (PCB), Cadmium, Kupfer, Nickel und Zink jeweils im Feststoff) ermittelt. Gemäß Gutachten besteht kein akuter Handlungsbedarf.

Im Plangebiet befindet sich des Weiteren ein Teilgebiet der im Altlastenhinweiskataster aufgeführten Altlastenfläche Nr. 8028-30. Es handelt sich um einen Altstandort ohne näheren Produktionshinweis. Der Bereich wurde mit der Bundesstraße B 5 überbaut, d.h. heute befinden sich hier Straßen- bzw. Gehwegflächen. Das von diesen Verunreinigungen ausgehende Gefährdungsrisiko kann somit für die Bestandssituation als gering eingestuft werden.

Das Flurstück 5373 (Weidenbaumsweg 19) wurde in den 40iger Jahren von einer chemischen Fabrik genutzt. Zu Beginn der Planaufstellung wurde die Fläche aufgrund dieser Kenntnisse als Verdachtsfläche geführt. Im Rahmen der Prüfung konnte festgestellt werden, dass keine Schadstoffe im Boden zu vermuten sind. In den 80iger Jahren wurde das Gelände vollständig überbaut und versiegelt. Die Auswertung der Bauprüfakten ergab keinen Hinweis, dass während der Bauphase mobile Schadstoffe angetroffen wurden. Mögliche Schadstoffe, die sich ggf. dennoch im Boden befanden, sind wahrscheinlich während der Bauphase ausgekoffert und entsorgt worden. Gesonderte Untergrunderkundungen für diese Fläche wurden somit nicht durchgeführt.

Insgesamt sind die Böden des Plangebietes aufgrund der hohen Versiegelungsanteile als zu ca. 70 % vollversiegelt einzustufen.

#### Bodenfunktionen

Generell ist festzustellen, dass die Bodenfunktionen und Eigenschaften, wie Naturnähe und Seltenheit der Böden im Plangebiet durch die starke anthropogene Überprägung der Flächen stark eingeschränkt bzw. nicht gegeben sind. Funktionen als Lebensgrundlage für den Menschen sind nicht gegeben. Lebensraumfunktionen in Bezug auf die Tier- und Pflanzenwelt bestehen lediglich auf den wenigen unversiegelten Bereichen des Plangebietes, insbesondere im Bereich der Böschunggehölze. Aufgrund des hohen Anteils versiegelter bzw. verdichteter Flächen im Plangebiet und der damit einhergehenden schlechten Versickerungsfähigkeit der anstehenden Böden sind diese auch nur in geringem Maße für die Teilfunktionen 'Bestandteil des Nährstoffkreislaufs' und 'Bestandteil des Wasserkreislaufs' relevant.

Die Böden des Plangebiets erfüllen aufgrund ihrer starken anthropogenen Überprägung keine Funktionen als Archiv der Naturgeschichte. Eine Relevanz in Bezug auf kulturgeschichtliche Funktionen ist ebenfalls nicht gegeben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass bedingt durch die Vornutzungen des Geländes es bereits in der Vergangenheit zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden im Plangebiet kam. Bodenabtrag bzw. -auftrag, Bodenverdichtungen und Bodenversiegelungen führten zu massiven Veränderungen des natürlichen Bodengefüges sowie der natürlichen Bodenfunktionen.

Zudem bestehen durch die Vornutzungen Bodenverunreinigungen.

Aufgrund der genannten Vorbelastungen besitzt das Schutzgut Boden im Plangebiet keine besondere Bedeutung, ist jedoch insbesondere für die nördlichen Plangebietsbereiche und die Umgebung des Serrahns in seiner Rolle als Transport- und Speichermedium im Zusammenhang mit dem Schutzgut Wasser zu berücksichtigen.

#### 4.2.4.2. Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Mit der Realisierung des Vorhabens sind weitere Veränderungen des Bodens (Mehrversiegelung, Verdichtung, Bodenauf- bzw. abtrag) verbunden.

Insgesamt sind jedoch auf Grund des hohen Vorbelastungsgrades keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

#### 4.2.4.3. Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Eine Minderungsmöglichkeit in Bezug auf die entstehenden Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden ist z. B. das Vorsehen von begrünten Freiflächen. Insbesondere im Bereich des derzeitigen Parkplatzes Weidenbaumsweg West sollten diesbezügliche Möglichkeiten geprüft werden.

Nach abfallrechtlichen Gesichtspunkten ist auf der Altlastenverdachtsfläche im Bereich des Bahn-Parkplatzes mit Bodenmaterial der Auffüllung zu rechnen, das gemäß Vorerkundung 2001 in den obersten 1 bis 2 m den für die Art der Entsorgung maßgeblichen LAGA-Zuordnungswert Z2 überschreitet und damit bei Erdarbeiten als besonders überwachungsbedürftiger Abfall behandelt und entsorgt werden muss. Im Rahmen von Baumaßnahmen ist das Aushubmaterial gemäß den „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen /Abfällen“ (Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall - LAGA, Stand: 07.09.1994, veröffentlicht Amtl. Anz. 188 vom 27.09.1995 und aktualisiert Amtl. Anz. 151 vom 27.12.2000) zu entsorgen. Um die Kosten für die Verbringung von verunreinigtem Bodenmaterial so gering wie möglich zu halten wird empfohlen, die Aushubarbeiten gutachterlich zu begleiten sowie die Aushubböden nach organoleptischer Ansprache zu separieren. Hierbei ist insbesondere zu beachten, dass mit den Vorerkundungen (2001) bereichsweise auch höhere Schadstofferkundungen, zum Beispiel PAK im Untergrund, nachgewiesen wurden.

Eine Kennzeichnung von Flächen im Bebauungsplan, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, ist für die ehemalige Schmiede nicht erforderlich. Jedoch wird die ehemalige Drehscheibe gekennzeichnet, weil nicht sichergestellt werden kann, dass alle Verunreinigungen im Rahmen der Baumaßnahmen beseitigt werden.

Soweit im Zuge der vorgesehenen Bebauung weiterer verunreinigter Bodenaushub anfällt und dieser nicht auf dem Grundstück verbleiben kann, muss dieser beprobt, eventuell behandelt und fachgerecht entsorgt werden. Sich eventuell neu ergebende Sanierungsbedarfe sind entsprechend zu behandeln.

#### 4.2.5. Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt

##### 4.2.5.1. Bestandsbeschreibung Biotopbestand

Im Landschaftsprogramm Hamburg ist das Plangebiet insgesamt als Entwicklungsbereich Naturhaushalt ausgewiesen. Dies resultiert aus der Zusammensetzung des Biotopbestandes im Plangebiet, welcher überwiegend aus anthropogen geprägten Strukturen gebildet wird. So werden rd. 70 % des Plangebiets von Straßenverkehrs-, Wegeflächen und Gebäuden eingenommen. Teilversiegelte Areale finden sich vornehmlich in Form von kleineren Offenbodenrestflächen bzw. offenbodengeprägten Randstreifen zwischen Bahnfläche und westlicher Zufahrt zum Bahnhofsgelände. Der Anteil an Freiflächen bzw. gehölzbestandenen Flächen liegt im Plangebiet derzeit bei ca. 13 %. Als begrünte Areale sind hier Scher- und Trittrassen, zum Beispiel beidseitig der B 5 direkt nach der Bahnunterführung, halbruderale Gras- und Staudenfluren und ruderale Gebüschstrukturen im Bereich der westlichen Zufahrt zum Bahngelände sowie gepflanzte Gehölzbestände entlang der Bahnböschungen zu nennen.

Gemäß Arten- und Biotopschutzprogramm werden Bahnhof und Gleise als Biotopentwicklungsraum Gleisanlagen (14d) dargestellt. Die restlichen Plangebietsteile sind als Biotopentwicklungsraum Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil (13a) markiert. Im Bereich Sander Damm existieren zudem Industrie-, Gewerbe- und Hafensflächen (Biotopentwicklungsraum 14a). Die B 5 und der Sander Damm sind als Biotopentwicklungsraum Hauptverkehrsstraße (14e) dargestellt.

### Gehölzbestand

Im Plangebiet existiert ein in Teilen bemerkenswerter und prägender Großbaumbestand. Dieser nimmt die Böschungsbereiche des Bahndamms zwischen Sander Damm und B 5, zwischen B 5 und Bahnhof sowie zwischen Bahnhof und Alter Holstenstraße ein. Die Gehölzbestände setzen sich aus überwiegend heimischen Laubbaumarten, wie Eiche (*Quercus robur*), Pappel (*Populus spec.*) oder Ahorn (*Acer platanoides*) zusammen. Auffällig sind des Weiteren die hohen Anteile von Robinie (*Robinia pseudoacacia*). Im Plangebiet kommen zudem mehrere Einzelgehölze vor. Dominierende Art ist hier die Platane (*Platanus acerifolia*). Die Gehölze unterliegen der Baumschutzverordnung.

### Faunistischer Bestand

Ausgehend von der vorhandenen Biotop- bzw. Flächenausprägung des Plangebiets ist von einer für stark verdichtete Siedlungsräume typischen Artenzusammensetzung aus überwiegend weit verbreiteten Tierarten, insbesondere so genannten Siedlungsfolgern auszugehen. Die stark versiegelten bzw. überbauten und verlärmten Flächen bieten insgesamt wenig Lebens- und Nahrungsraum. Die älteren, zum Teil auch wertvollen Gehölze entlang der Bahnböschungen sowie die Einzelgehölze stellen für Vögel und Insekten allgemein zoologisch bedeutsame Habitatstrukturen dar. Gemäß Brutvogel-Atlas Hamburg sind folgende Vogelarten mit hoher Wahrscheinlichkeit im Plangebiet anzutreffen (Auswahl): Stadt-Taube (*Columa livia forma domestica*), Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*), Hausrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*), Amsel (*Turdus merula*), Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*) und Haus-Sperling (*Passer domesticus*). Durch das Vorkommen von gewässergebundenen Lebensräumen im Bereich des Serrahns kann des Weiteren mit entsprechenden Vogelarten, wie Stockente (*Anas platyrhynchos*), Teichralle (*Gallinula chloropus*) oder auch Bachstelze (*Motacilla alba*) gerechnet werden.

Im Rahmen eines faunistischen Gutachtens zur Ermittlung der Habitatwertigkeit des Gebietes für Fledermäuse konnten keine Fledermausquartiere und lediglich 3 der 13 Hamburger Fledermausarten im Bebauungsplangebiet nachgewiesen werden. So zählt der Serrahn zum Jagdhabitat der Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*) sowie der Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*). Der Große Abendsegler (*Nyctalus noctula*) meidet den Serrahn und überfliegt die weiteren Untersuchungsbereiche lediglich in großer Höhe. Insgesamt ist dieses Artenvorkommen als typisch für ökologisch verarmte Landschaften einzustufen. Im Bebauungsplangebiet werden größtenteils nicht einmal diese minimalen Voraussetzungen für die nachgewiesenen Arten erreicht.

### Biotopverbund

Der Bahndamm im nördlichen Plangebietsbereich sowie die Bergedorfer Straße als südliche Begrenzung des Bebauungsplangebiets stellen starke Zäsuren dar, die Biotopverbundfunktionen in hohem Maße einschränken bzw. gänzlich unterbinden. Über die Landschaftsachse Serrahn – Schleusengraben können jedoch nord-süd-gerichtete Biotopverbundfunktionen aufrechterhalten werden. Ein Biotopverbund in west-östlicher Richtung ist zudem, wenn auch durch Unterbrechungen wie die Bergedorfer Straße eingeschränkt, entlang der Bahnlinie gegeben.

Zusammenfassend ist zu erwähnen, dass naturnahe Strukturen im Plangebiet nicht bzw. nur bedingt im Bereich der Böschungsgehölze entlang des Bahndamms zu finden sind. Dementsprechend existiert lediglich ein eingeschränktes Artenspektrum an weit verbreiteten Tier- und Pflanzenarten. Eine Relevanz des Plangebietes in Bezug auf geschützte Biotope oder Arten ist nicht gegeben. Von Bedeutung sind jedoch die Biotopverbundfunktionen, die der Serrahn in Verbindung mit dem an das Plangebiet angrenzenden Schleusengraben übernimmt. Die Biotopfunktionen haben zwar auf Grund des Wehres am nördlichen Serrahn und der verbauten Uferbereiche im innerstädtischen Geltungsbereich die geringste Bedeutung. Im Süden mündet der Serrahn aber in den Schleusengraben. Bereits am Schleusengraben nimmt die Bedeutung der Biotopfunktionen auf Grund der teilweise unverbauten Bereiche in Richtung Süden immer mehr zu.

Zusammenfassend ist für den Geltungsbereich die Bedeutung des Schutzguts Tiere und Pflanzen als gering einzustufen.

#### 4.2.5.2. Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Mit Realisierung des Vorhabens sind weitere Beeinträchtigungen des Schutzguts Tiere und Pflanzen zu erwarten. Durch die Überbauung der derzeit noch vorhandenen grün geprägten Reststrukturen, wie zum Beispiel den umfangreichen Gehölzbeständen entlang der Bahnböschungen, gehen Lebensräume insbesondere für Vogel- und Insektenarten verloren. Die Anlage des geplanten ZOB in Hochebene mit seinen Rampenzufahrten, des Bahnhofsgebäudes und Parkhauses, des CCB-Erweiterungsgebäudes, der Platzflächen sowie die Verlegung des Weidenbaumswegs bedingen einen vollständigen Verlust des heute ohnehin nur in Fragmenten vorhandenen Lebensraumpotenzials.

Von den vorhabenbedingten Eingriffen sind zudem im Rahmen der Planfeststellung für den Ausbau der Bundesbahn-Strecke Hamburg-Büchen-Berlin, Planfeststellungsabschnitt IV, Hamburg-Bergedorf festgesetzte Ausgleichsmaßnahmenflächen betroffen. Es handelt sich dabei um festgesetzte Gehölz-Schutzpflanzungen im Bereich Bahnhof Bergedorf, die der Begrünung der Stellplätze (ehemalige P+R-Anlage) dienen sollten. Sie besitzen einen Umfang von insgesamt 960 m<sup>2</sup>, darin enthalten sind 11 kleinkronige Laubbäume und 580 m<sup>2</sup> Strauchgehölze. Sie werden bis auf eine mögliche Baumerhaltung vollständig überplant.

Die Neuplanungen verursachen des weiteren in geringem Umfang den Verlust planfestgestellter flächenhafter Bestandsbiotope (flächige Gehölzpflanzung, Ruderalflur).

Aus Sicht des Fledermausschutzes wird mit dem vorliegenden Bebauungsplan keine Fledermauspopulation oder -teilpopulation beeinträchtigt. Dies begründet sich einerseits im Fehlen einer ökologischen Bindung an das Plangebiet. Andererseits berührt die Planung lediglich im Bereich Serrahn ein nachgewiesenes Fledermausjagdhabitat. Die hier für Fledermäuse relevanten Strukturen (Gewässerkörper, Uferzone) bleiben erhalten. Der Bebauungsplan folgt damit dem Vermeidungsgebot nach § 19 Absatz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in der Fassung vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert am 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 666, 670).

Aufgrund des nach bestehendem Planrecht bereits möglichen Versiegelungsgrades ergeben sich durch den Bebauungsplan rechtlich im Vergleich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

#### 4.2.5.3. Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Die Festlegung der für die Eingriffe in den nach Baumschutzverordnung geschützten Gehölzbestand, in die planfestgestellte Ausgleichsmaßnahme sowie in den planfestgestellten flächigen Gehölzbestand erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie deren Standorte erfolgt im weiteren Verfahren, jedoch nicht auf Ebene des Bebauungsplans. Gesichert ist dies durch die Baumschutzverordnung

Im Rahmen eines landschaftsplanerischen Gutachtens wurden die diesbezüglichen Möglichkeiten innerhalb des Plangeltungsbereichs vorab geprüft. Hinsichtlich des Verlustes des zum Teil planfestgestellten sowie sonstigen Baumbestandes im Bereich der Bahnböschungen verbleibt demnach ein Restdefizit, für welches entsprechend Ersatzstandorte außerhalb des Plangeltungsbereichs zu finden bzw. Ablöseregulungen zu treffen sind.

Der Verlust der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme kann ebenfalls nicht vollständig innerhalb des Plangebietes kompensiert werden. Während die flächige Gehölzpflanzung adäquat und in unmittelbarem Umfeld (entlang der Bahnstrecke) des Eingriffsbereichs ersetzt werden kann, verbleibt bezüglich der Baumpflanzungen ein Defizit von 10 Bauneupflanzungen. Detaillierte Regelungen sind hierfür ebenfalls im weiteren Verfahren zu definieren und abzustimmen.

Vollständig im Plangeltungsbereich ausgleichbar ist der Verlust der planfestgestellten flächenhaften Bestandsbiotope (flächige Gehölzpflanzungen, Ruderalfluren).

Eingriffsmindernd wirken sich die im Rahmen des landschaftsplanerischen Gutachtens ermittelten 25 Baumerhaltungen innerhalb des Geltungsbereichs aus. Als weitere Minderungsmaßnahme wird eine Fassadenbegrünung für die südliche Stützwand der ZOB-Rampe Ost vorgeschlagen. Hierbei ist dafür Sorge zu tragen, dass ein Laubfall auf die Rampe ausgeschlossen ist.

Das Vorkommen von Fledermäusen begünstigende Maßnahmen sind aus Sicht des speziellen Artenschutzes aufgrund des hohen Gefährdungsrisikos, ausgelöst durch die starken verkehrlichen Belastungen, nicht sinnvoll.

#### 4.2.6. Schutzgut Landschaft und Stadtbild

##### 4.2.6.1. Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet ist als Teil des Eingangsbereichs zum Bergedorfer Zentrum wahrnehmbar (vgl. Ziffer 3.4). Der Geltungsbereich weist im Nordosten ein städtisches, gründerzeitliches und im Bereich des bestehenden ZOB ein erheblich verkehrsgeprägtes Erscheinungsbild auf. Die bestehende großmaßstäbliche Hochgarage des CCB aus den siebziger Jahren mit der Fußgängerbrücke über den bestehenden Weidenbaumsweg wird dem Eingangsbereich Bergedorfs in ihrem städtebaulichen Erscheinungsbild in keiner Weise gerecht.

Landschaftliche Elemente wie Serrahn oder der prägende Baumbestand entlang der Bahnböschungen sind eine Bereicherung, haben jedoch auf Grund der bestehenden Überprägung durch andere Nutzungen kaum Aufenthaltsqualität.

Das Plangebiet ist insbesondere von einigen Hochpunkten aus großräumig einsehbar. Dazu zählen der Bahndamm, das bestehende CCB-Parkhaus und die Fußgängerbrücke über den Weidenbaumsweg. Wichtige Blickbeziehungen bestehen vom Ufer des Serrahns aus in Richtung des CCB und über den Serrahn hinweg in Richtung Bergedorfer Innenstadt.

Im Landschaftsprogramm ist der Plangeltungsbereich als Entwicklungsbereich Naturhaushalt gekennzeichnet. Entlang des Weidenbaumswegs zwischen ZOB/Bahnhof und B 5 ist eine grüne Wegeverbindung dargestellt, welche sich in Richtung Serrahn sowie auf der Südseite der B 5 entlang des Postgeländes durch die Bahnunterführung und hinter der Bahnunterführung in Richtung Westen fortsetzt.

Die landschaftlich übergeordnete Struktur wird von Östlicher Elbtalachse, Bille-Achse und den Landschaftsachsen des Bergedorfer Zentrums gebildet. Sie unterscheiden sich in ihrer Größe, ihren naturräumlichen Gegebenheiten und ihrer Nutzungsstruktur. Das Bebauungsplangebiet liegt genau im Schnittpunkt der Oberen Bille-Achse, der Schleusen-graben-Achse sowie der Bille-Achse. Der Serrahn stellt einen Teil der Oberen Bille-Achse dar. Ein Teil des Plangebietes (Bereich Serrahn) zählt gemäß des Landschaftsprogramms zum Gewässerensemble Nr. 15: Bergedorfer Billeufer mit Schlossgarten, Schillerufer und Schleusen-graben. Insgesamt ist das gesamte Plangebiet als Entwicklungsbereich Landschaftsbild eingestuft worden, mit dem Ziel der Rückgewinnung einer verlorenen Landschaftsbildqualität, die ursprünglich vorhanden war. Zusätzlich soll der Uferbereich entlang des Serrahns angereichert und gestaltet werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Potenziale des Serrahns und seines Ufers im Hinblick auf Landschaftsbildgestaltung und Erholungsnutzung derzeit nicht ausgenutzt werden. Insgesamt bietet sich ein unattraktives städtebauliches und landschaftliches Erscheinungsbild um den derzeitigen ZOB durch eintönig versiegelte Flächen, starke Verkehrsdominanz sowie unmaßstäbliche bauliche Anlagen. Mit Ausnahme des Serrahnufers bestehen keine Freiräume mit nennenswerter Aufenthaltsqualität.

##### 4.2.6.2. Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Die Veränderungen des Stadtbilds sind im Zusammenhang mit der südlich angrenzenden Planung des Bebauungsplans Bergedorf 97 (Fachmarkt) zu sehen. Die Erweiterung des Kerngebiets von Bergedorf kann als Initialzündung einer positiven stadtgesterischen und landschaftsarchitektonischen Neudefinition der Räume und Funktionen in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereichs dienen. Das aus dem Investorenwettbewerb hervorgegangene und differenzierte städtebauliche Konzept erfüllt diese Anforderungen an die Entwicklung des zentralen Bereichs Bergedorf, indem es einen neuen attraktiven Bahnhofsvorplatz vorschlägt, zur Fassung des Straßenraums der Bergedorfer Straße beiträgt und eine gestalterische und funktionale Aufwertung des Serrahnufers vorsieht.

#### 4.2.6.3. Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Die o. g. positiven Aspekte des städtebaulichen Konzepts im Bezug auf das Landschafts- und Stadtbild werden mit den Festsetzungen des Bebauungsplans zu Art und Maß der baulichen Nutzung sowie zur Festsetzung der überbaubaren Flächen planungsrechtlich gesichert (vgl. Ziffer 5).

Im Rahmen der architektonischen Gestaltung sollte eine kleinteilige Gliederung der Gebäudefassaden, insbesondere des ZOB-Parkhauses vorgesehen werden, die sich aus bestehenden Qualitäten des historischen Milieus ableiten lässt.

Weitere detaillierte gestalterische Aufgaben werden im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs (vgl. Ziffer 3.3.4) sowie der hochbaulichen Detailplanung (Fasadengliederung) gelöst.

#### 4.2.7. Schutzgut Kultur- und Sachgüter

##### 4.2.7.1. Bestandsbeschreibung

Im Geltungsbereich befinden sich denkmalgeschützte und denkmalwerte Gebäude (vgl. Ziffern 5.4 und 5.5).

##### 4.2.7.2. Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Die Planung trägt zu einer Verbesserung des städtebaulichen Milieus in Umgebung der denkmalgeschützten und denkmalwerten Gebäude bei (vgl. Ziffer 4.2.6.2 und 4.2.6.3).

Ein Erhalt des denkmalwerten bestehenden Bahnhofs ist nicht möglich. Die unterzubringenden Funktionen des neuen ZOB sollen mit einem Neubau realisiert werden, weil das bestehende Gebäude nicht mehr den zeitgemäßen Anforderungen an ein Bahnhofsgelände mit Nebennutzungen wie Gastronomie und Einzelhandel entspricht. Der Abriss des denkmalwerten bestehenden Bahnhofs führt zu einer erheblichen nachteiligen Auswirkung auf das Schutzgut Kulturgüter.

Auf Grund der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm müssen als Minderungsmaßnahme u.a. in den mit "(A)" und in den mit "(B)" bezeichneten Kerngebieten Wohnungen ausgeschlossen werden. Dies ist eine erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Sachgüter, weil dadurch der Gebäudebestand langfristig umgenutzt werden muss und daher ggfs. nicht erhalten werden kann. Damit bestehen auch negative Wechselwirkungen zwischen dem Schutzgut Sachgüter und dem Schutzgut Luft (Thema Verkehrslärm).

##### 4.2.7.3. Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zum Erhalt und zur Weiterentwicklung des bestehenden historischen Milieus getroffen. Für denkmalwerte Gebäude werden Erhaltungsbereiche festgesetzt (siehe § 2 Nummer 1). Zur Anordnung von Werbeanlagen wird eine gestalterische Festsetzung getroffen (siehe § 2 Nummer 14).

Der Bebauungsplan führt zu einer Verbesserung des städtebaulichen Milieus im Geltungsbereich. Das historische Milieu wird beeinträchtigt durch den Abriss des denkmalwerten bestehenden Bahnhofsgebäudes.

#### 4.2.8. Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

##### 4.2.8.1. Bestandsbeschreibung

Die Potenziale des Serrahns und seines Ufers werden im Hinblick auf Erholungsnutzung derzeit nicht ausgenutzt. Insgesamt bietet sich ein unattraktives städtebauliches und landschaftliches Erscheinungsbild um den derzeitigen ZOB durch eintönig versiegelte Flächen, starke Verkehrsdominanz sowie unmaßstäbliche bauliche Anlagen. Mit Ausnahme des Serrahnufers bestehen keine Freiräume mit nennenswerter Aufenthaltsqualität. Die derzeitige unübersichtliche Verkehrssituation kann zur Gefährdung von Verkehrsteilnehmern führen.

#### 4.2.8.2. Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Die Aufwertung des zentralen Bereichs Bergedorfs dient im Wesentlichen auch der Verbesserung der Wegebeziehungen und Aufenthaltsqualität im Hinblick auf die Nutzung durch den Mensch als Maßstab. Die Versorgung mit Gütern (breites Angebot, bessere Erreichbarkeit) wird außerdem verbessert. Das Verkehrsaufkommen im Bereich Alte Holstenstraße – Weidenbaumsweg wird sich durch die Verlagerung der Busverkehre verringern.

Alle weiteren Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind bereits in den obigen Schutzgutbeurteilungen enthalten (insbesondere Ziffer 4.2.1).

Auf Grund der bestehenden Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm müssen als Minderungsmaßnahme u.a. in den mit "(A)" und in den mit "(B)" bezeichneten Kerngebieten Wohnungen ausgeschlossen werden. Dies ist eine erhebliche Auswirkung auf das Schutzgut Mensch, weil langfristig die Nutzungsmöglichkeiten durch den Menschen in diesen Bereichen eingeschränkt werden. Damit bestehen auch negative Wechselwirkungen zwischen dem Schutzgut Mensch und dem Schutzgut Luft (Thema Verkehrslärm).

#### 4.2.8.3. Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird ein attraktiver Bahnhofsvorplatz mit Aufenthaltsqualität, eine Verbesserung des Serrahnufers und eine Anbindung an die Wegeverbindung entlang des Schleusengrabens nach Süden planungsrechtlich ermöglicht.

#### 4.3. Monitoring

Die Überwachung der erheblichen unvorhergesehenen nachteiligen Umweltauswirkungen infolge der Planrealisierung erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung nach Wasserhaushalts-, Bundesimmissionsschutz- (Luftqualität, Lärm), Bundesbodenschutz- (Altlasten), Bundesnaturschutzgesetz (Umweltbeobachtung) sowie ggf. weiteren Regelungen.

Im vorliegenden Fall sind keine besonderen Maßnahmen zur Überwachung vorgesehen.

#### 4.4. Zusammenfassung Umweltbericht

##### 4.4.1. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Auf Grundlage des für das Plangebiet geltenden Baurechts ist das selbige bereits vollständig bebaubar, sodass mit den Festsetzungen des Bebauungsplans Bergedorf 94 naturschutzrechtlich kein Eingriff vorbereitet wird. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung kommt nicht zur Anwendung.

Die natürlichen Faktoren Boden, Wasser, Klima, Luft sind aufgrund der Vornutzungen (Altlasten) bzw. bestehenden Nutzungen und Immissionen aus Verkehr und Industrie im Plangebiet erheblich stofflich überformt, belastet und durch dichte Bebauung geprägt.

Auf Grund der Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm müssen als Minderungsmaßnahme u.a. in den mit "(A)" und in den mit "(B)" bezeichneten Kerngebieten Wohnungen ausgeschlossen werden. Dies ist eine erhebliche Auswirkung auf die Schutzgüter Mensch sowie Kultur- und Sachgüter womit auch negative Wechselwirkungen zwischen diesen genannten Schutzgütern und dem Schutzgut Luft (Thema Verkehrslärm) bestehen. Die Bewohner der genannten Bereiche genießen Bestandsschutz. Unabhängig von der Lärmkonfliktbewältigung durch den Bebauungsplan (Ausschluss von Wohnungen) haben die Anwohner ggf. Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Außerdem verbleibt für das Schutzgut Kulturgüter im Hinblick auf das historische Milieu eine erhebliche Beeinträchtigung (vgl. Ziffer 4.2.7).

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind im Vergleich zur Bestandssituation ansonsten keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Weitere erhebliche negative Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind ansonsten ebenfalls nicht zu erwarten.

Ausgleichspflichtig sind die durch das Vorhaben bedingten, nicht vermeidbaren Eingriffe in den Großbaumbestand, planfestgestellten flächenhaften Bestand sowie die planfestgestellte Ausgleichsmaßnahme. Im Rahmen eines landschaftsplanerischen Gutachtens wurde vorab geprüft, inwieweit Möglichkeiten zur Umsetzung der durch die Verluste erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangeltungsbereichs bestehen. Die ermittelten Maßnahmenvorschläge sowie verbleibenden Defizite sind im weiteren Verfahren (Baugenehmigungsverfahren) zu berücksichtigen.

#### 4.4.2. Kenntnis- und Prognoselücken

Für die Beurteilung der Auswirkungserheblichkeit des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter wichtige Aspekte konnten aufgrund der unter Ziffer 3.3 aufgezählten Gutachten im Verlauf des Verfahrens weitestgehend geklärt werden, so dass keine Kenntnis- bzw. Prognoselücken bestehen.

## **5. Planinhalt und Abwägung**

Als Teil eines umfassenden Gesamtkonzepts zur Attraktivitätssteigerung des Bergedorf/Lohbrügger Zentrums soll durch den Neubau des ZOB die gestalterische und funktionale Qualität des gesamten zentralen Bereichs Bergedorfs verbessert sowie die Fernwirkung des Einzelhandels in Bergedorf gestärkt werden. Die erforderlichen Funktionen sollen in einem Neubau untergebracht werden, weil der bestehende Bahnhof nicht mehr den zeitgemäßen Anforderungen an ein Bahnhofsgebäude mit seinen Nebennutzungen (zum Beispiel Reise-Service, Gastronomie, Einzelhandel) entspricht. Weil der öffentliche Belang der Unterbringung aller erforderlichen Funktionen im Rahmen der Abwägung als vorrangig bewertet wurde, ist ein Erhalt des denkmalwerten bestehenden Bahnhofs nicht möglich. Das östlich vom derzeitigen ZOB liegende Parkhaus wird abgerissen, der Ersatz für die dadurch entfallenden Stellplätze wird in einer Gemeinschaftsgarage unter dem neuen ZOB in Hochlage geschaffen. An Stelle des zum City-Center-Bergedorf (CCB) gehörigen Parkhauses wird ein Einkaufszentrum errichtet, welches den südlich an den neuen ZOB angrenzenden Bahnhofsvorplatz räumlich abschließt. Dieser Bahnhofsvorplatz entsteht durch die Verlagerung des ZOB.

### 5.1. Kerngebiet

#### 5.1.1. Art der baulichen Nutzung

##### Ausgangslage

Der Bezirk Bergedorf erlebte in den letzten 20 Jahren eine hohe Dynamik in der Stadtentwicklung durch Neuausweisung von gewerblichen Bauflächen und durch großräumige Wohnungsbautätigkeit insbesondere in Neu-Allermöhe und beispielsweise am Reinbeker Redder. Damit verbunden ist eine nicht unerhebliche Bevölkerungszunahme. Demgegenüber hat sich die Einzelhandelslandschaft abgesehen von einzelnen Nahversorgungsprojekten und der Ansiedlung einiger Fachmärkte am Curslacker Neuer Deich nur wenig verändert. Gleichzeitig wurden in den benachbarten Zentren erhebliche Ausbaumaßnahmen durchgeführt. Vor diesem Hintergrund und angesichts der ersten Planungsideen für die Erweiterung des Bergedorfer Zentrums im Bereich des ZOB sollte ein Gutachten aufzeigen, welche marktseitigen Handlungsspielräume für eine Zentrumserweiterung im Bezirkszentrum Bergedorf prinzipiell bestanden. Die Ergebnisse dieser Untersuchung, „Bezirkszentrum Hamburg-Bergedorf – Standort- und Marktanalyse“, wurden 1998 vorgestellt. Nachdem sich durch die intensive Bürgerbeteiligung der Planungsprozess verzögert hatte, wurde diese Untersuchung 2001 durch eine „Gutachterliche Stellungnahme – Aktualisierung der Leistungs- und Marktdaten – Einzelhandel im B1-Zentrum Bergedorf-Lohbrügge“ fortgeschrieben. Während sich in den folgenden Jahren die Planungen für den Umbau des ZOB konkretisierten, veränderte sich die Einzelhandelslandschaft im Bezirkszentrum erneut durch Geschäftsaufgabe großflächiger Magnetbetriebe im Bereich Mohnhof sowie durch eine Weiterentwicklung der Wettbewerbsstandorte im Umland.

Entsprechend der politischen Beschlusslagen im Bezirk Bergedorf stand 2004 fest, dass zur Aufwertung des Bahnhofs- und ZOB-Bereichs das vorhandene Shopping-Center City-Center-Bergedorf (CCB) um rund 6.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche erweitert und südlich der B 5 mit einem Fachmarktzentrum, bestehend aus einem SB-Warenhaus und einem Elektronikfachmarkt, die Erweiterung des Zentrums um insgesamt rd. 8.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ergänzt werden sollte. Gleichzeitig plante ein Shopping-Center-Betreiber ein Einkaufszentrum mit ca. 23.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche am Mohnhof südlich der B 5 zu realisieren. Die Freie und Hansestadt Hamburg beauftragte einen Gutachter zur Prüfung der Verträglichkeit dieser beiden Projekte. Das 2004 erstellte Gutachten „Die innerstädtische Haupteinkaufslage des Bezirks Hamburg-Bergedorf als Standort für zwei Shopping-Center“ ergab, dass nur eines der beiden geplanten Projekte für den Standort Bergedorf verträglich ist und dass für die Entwicklung von Bergedorf ein Verkaufsflächenzuwachs von bis zu 24.000 m<sup>2</sup> vertretbar ist. Dieses Gutachten enthält die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für die Bebauungsplan-Verfahren Bergedorf 94 und 97.

### Verkaufsflächen

Das Bezirkszentrum Bergedorf hat in den letzten Jahren einen erheblichen Verlust in seiner Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung erfahren müssen. In dem Gutachten von 2004 wurde festgestellt, dass in Bergedorf teilweise erhebliche Sortimentslücken bestehen. Auch die Kaufkraftbindung liegt bei einigen Sortimenten deutlich niedriger als bei vergleichbaren Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern. Hier sind insbesondere Kaufkraftabflüsse nach Wentorf und Oststeinbek zu erwähnen. Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzung der Vermeidung weiterer Einschränkungen der Versorgungsfunktion Bergedorfs durch Bedeutungsverlust als Einzelhandelsstandort, ist es erforderlich, Kaufkraftabflüsse aus Bergedorf zu verringern sowie den Kaufkraftzufluss aus dem Umland zu steigern. Eine seiner Funktion entsprechende Stärkung des Bezirkszentrums ist deshalb städtebauliche Zielsetzung des Bebauungsplans Bergedorf 94.

2004 wurde gutachterlich geprüft, ob ein weiteres Shopping-Center mit 23.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche am Standort Mohnhof auf dem Grundstück des ehemaligen Kaufhauses Glunz im Bezirkszentrum verträglich agieren könnte. Die Untersuchung hat ergeben, dass sehr hohe Auswirkungen auf das Bezirkszentrum Bergedorf zu erwarten sein werden (im Durchschnitt über 20 % Umsatzverteilung). Angesichts der hohen Umsatzverluste, die in fast allen Sortimenten liegen, wäre von einem erheblichen Bedeutungsverlust der traditionellen Einkaufslagen Sachsen tor und Alte Holstenstraße auszugehen. Die Ergebnisse der Marktanteil- und Umsatzumverteilungsberechnungen zeigen deutlich, dass beide geplanten Vorhaben gemeinsam für den Standort Bergedorf nicht tragfähig sind. In der städtebaulichen Abwägung über die beiden möglichen Standorte, ZOB und Mohnhof, wurde bei dem in der Mitte des Zentrums gelegenen Standort ZOB die Chance gesehen, mit Hilfe eines kombinierten Konzepts von Shopping-Center-Erweiterung und angeschlossenem Fachmarktstandort das Bezirkszentrum Bergedorf insgesamt wirkungsvoller zu stärken und zur Fernausstrahlung Bergedorfs beizutragen als durch ein am äußersten Rand des Zentrums gelegenes Shopping-Center. Bisher ist es den Grundeigentümern nicht gelungen, adäquate Nachmieter für die im Bereich Mohnhof leer stehenden Immobilien zu finden. Diese Entscheidung für den Standort ZOB belässt jedoch ausreichend Spielraum für die Reaktivierung der zurzeit leer stehenden oder zwischen genutzten Einzelhandelsflächen im Bereich Mohnhof. Damit besteht für die dortigen Grundeigentümer die Möglichkeit, ihre Immobilien marktgerecht zu erhalten bzw. neu zu entwickeln.

Insgesamt werden im Bebauungsplan Bergedorf 94 etwa 7.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche realisiert werden. Diese Summe hat folgende Grundlage: Weil oberhalb des zweiten Vollgeschosses der CCB-Erweiterung nur Büro- und Verwaltungsräume sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig sind und die Geschossfläche für die unteren beiden Vollgeschosse auf 11.300 m<sup>2</sup> (s.u.) begrenzt ist (siehe § 2 Nr. 3), lässt sich nur in den zwei unteren Geschossen auf einer Fläche von etwa 11.300 m<sup>2</sup> Geschossfläche Einzelhandel realisieren. Auf Grund der besonderen mittigen Erschließung mit beidseitigen Ladenzeilen, die planungsrechtlich durch die Brücke über den Serrahn gesichert ist, sind in dem Gebäude weniger als drei Viertel der

Geschossfläche als Verkaufsfläche nutzbar. Funktionale Aspekte, insbesondere im Hinblick auf die Präsentation der Ladenflächen, erfordern für die Einzelhandelsnutzungen eine durchgängige mittige Erschließung, die über zwei Geschosse geht. Ähnliches gilt für die Brücke über den Serrahn (Anbindung bestehendes CCB), deren Realisierung für eine funktionierende Einzelhandelsnutzung erforderlich ist und somit realisiert werden wird.

Darüber hinaus hat die Stadt Hamburg mit dem Grundeigentümer der Flächen einen Grundstückskaufvertrag geschlossen, in dem die Obergrenze der Verkaufsfläche festgeschrieben wird. Abweichungen bedürfen einer Änderung des Vertrages. Die Verpflichtungen sind an den Rechtsnachfolger zu übertragen.

Das Einzelhandelskonzept für das Bezirkszentrum Bergedorf enthält darüber hinaus noch neue Verkaufsflächen südlich der Bergedorfer Straße. Außerdem ist die Verkaufsflächenentwicklung im Bestand zu beachten. Im Zusammenhang dargestellt ergibt sich folgendes Bild: Im Bebauungsplangebiet Bergedorf 97 soll eine Fläche von ca. 9.900 m<sup>2</sup> für Einzelhandel zur Verfügung stehen. Im Osten von Bergedorf ergibt sich aus Leerständen ein zusätzliches Verkaufsflächenpotenzial von etwa 11.600 m<sup>2</sup>. Zusammen mit den 7.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für die Entwicklung am ZOB ergäbe das ein Verkaufsflächenpotenzial für das Bergedorfer Zentrum von knapp 29.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Damit wird der im Gutachten empfohlene Verkaufsflächenbedarf von maximal 24.000 m<sup>2</sup> um ca. 5.000 m<sup>2</sup> überschritten. Da nicht davon auszugehen ist, dass alle leer stehenden oder zwischengenutzten Flächen wieder an den Markt gehen und eine angemessen hochwertige Nutzung sich nur über die Jahre realisieren lassen wird, wird davon ausgegangen, dass die eher theoretische Überschreitung der im Gutachten empfohlenen Obergrenze für den Standort Bergedorf und für die Entwicklung des Bezirks Bergedorf verträglich ist. Deshalb gelten die Rahmenbedingungen, die dem Gutachten von 2004 zugrunde liegen, weiterhin.

#### Einzelhandelsnutzung, Büro- und Verwaltungsräume sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke

Die festgesetzten Kerngebiete sind Teil der Erweiterung des bestehenden Zentrums und "Brücke" zu der Kerngebietserweiterung im Bebauungsplan Bergedorf 97 (großflächiger Einzelhandel als Magnet außerhalb des Geltungsbereichs, südlich der Bergedorfer Straße). Die neuen planungsrechtlich gesicherten Kerngebiete stellen sicher, dass die Bedeutung des bestehenden Einzelhandels in dem städtebaulich attraktiven Umfeld der Fußgängerzone Bergedorfs und anderer Bereiche in Bergedorf mit hoher Aufenthaltsqualität auch weiterhin erhalten bzw. entwickelt werden kann. Zwischen den beiden Polen Bahnhof und Fußgängerzone wird die städtebauliche Entwicklung geordnet.

Mit der Festsetzung von Kerngebiet für die Erweiterung des CCB werden die bestehenden Kerngebietsnutzungen räumlich und funktional erweitert und das Zentrum Bergedorfs gestärkt und ergänzt. Durch die Erweiterung des Kerngebiets kann eine Attraktivitätssteigerung im Bergedorfer Zentrum erreicht werden. Die Bedeutung Bergedorfs als Bezirkszentrum wird gestärkt und die Versorgung der Bevölkerung im angrenzenden Umland sichergestellt. Dieses Planungsziel entspricht auch dem städtebaulichen Konzept, das aus dem Investorenwettbewerb zur Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes Bergedorf (vgl. Ziffer 3.3.3) hervorgegangen ist. Konkret werden mit der durch den Flächennutzungsplan vorbereiteten Erweiterung des bestehenden Kerngebiets u. a. neue Verkaufsflächen ermöglicht. U. a. dadurch wird die gewünschte Magnetwirkung am Bahnhof erreicht, die hinsichtlich der positiven Bevölkerungsentwicklung Bergedorfs auch Neubürger (insbesondere aus Allermöhe) an Bergedorf binden kann.

In der mit (A) bezeichneten Fläche des Kerngebiets sind oberhalb des zweiten Vollgeschosses nur Büro- und Verwaltungsräume sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig. Für das erste und zweite Vollgeschoss wird als Höchstmaß eine Geschossfläche von 11.300 m<sup>2</sup> festgesetzt. Für das dritte und vierte Vollgeschoss wird als Höchstmaß eine Geschossfläche von 9.500 m<sup>2</sup> festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 3). Mit der Festsetzung soll als städtebauliches Ziel eine bestimmte Verteilung und Mischung von Nutzungsarten im Bereich der CCB-Erweiterung erreicht werden. Mit dieser Festsetzung wird die mögliche Realisierung von Verwaltungsräumen, welche an dieser zentralen Stelle aus stadtstruktureller Sicht bevorzugt anzusiedeln sind, um die öffentliche Infrastruktur möglichst umfassend zu

nutzen und die Magnetwirkung des Bahnhofsbereichs zu verstärken, gesichert. Sollten die zukünftigen Bedarfe der Stadt eine Einrichtung von Verwaltungsräumen an dieser Stelle nicht mehr erfordern, können alternativ auch Büronutzungen oder Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke angesiedelt werden. Der Nutzungsmix stärkt bzw. diversifiziert die Funktionen des Bergedorfer Zentrums. Das Höchstmaß der Geschossfläche wird differenziert horizontal gegliedert, um die für beide Nutzungsschwerpunkte erforderlichen Flächen zu sichern und gleichzeitig so zu begrenzen, dass in den unteren Bereichen ein Teil der überbaubaren Fläche als Arkaden (die nicht auf die Geschossfläche angerechnet werden) ausgebildet wird und in den beiden oberen Geschossen eine Rückstaffelung der Geschosse erfolgen muss.

Bezüglich der städtebaulichen Auswirkungen des Bebauungsplans hat der Erhalt der Bedeutung der traditionellen Einkaufslage Alte Holstenstraße/ Sachsentor (Fußgängerzone) Relevanz. Mit dem Gutachten von 2004 sind die Auswirkungen der am ZOB geplanten Erweiterung der Bergedorfer Innenstadt (Bebauungspläne Bergedorf 94 und 97) geprüft und für die übrigen Standorte des Bezirkszentrums Bergedorf als verträglich angesehen worden. Vor dem Hintergrund der Angebotsstrukturen im Bereich Sachsentor mit einem relativ hohen Anteil inhabergeführter Fachgeschäfte, der geplanten Bauzeit und der positiven Bevölkerungsentwicklung in Bergedorf ist davon auszugehen, dass die geplante Erweiterung im Bereich des ZOB trotz zum Teil erheblicher Umverteilungen als städtebaulich verträglich angesehen werden kann. Dabei ist jedoch nach Ansicht der Gutachter zu beachten:

Der Lohbrügger Teil des Zentrums im Bereich der Alten Holstenstraße nordwestlich der Bahnlinie weist bereits heute ein deutlich geringeres Qualitätsniveau und stärkere Nahversorgungsstrukturen auf als der Bereich des Sachsentors. Für Lohbrügge ist zukünftig davon auszugehen, dass sich die Versorgungsfunktion weiter in Richtung einer reinen Nahversorgung entwickeln wird, denn in dieser Lage des Bezirkszentrums sind die stärksten Umverteilungseffekte zu erwarten.

Eine gute Anbindung des Erweiterungsbereichs an die Fußgängerzone Sachsentor sowie Einzelhändler, die sich dem Wettbewerb aktiv stellen, vorausgesetzt, wird auch bei einer deutlichen Erweiterung der Verkaufsfläche und des Wettbewerbs im Zentrum Bergedorf keine Schwächung der Haupteinkaufslage anzunehmen sein. Die vergangenen und gegenwärtigen Aktivitäten der Einzelhändler (zum Beispiel Durchführung des BID Sachsentor), geben Anlass zu Optimismus, dass sich dieser Bereich des Zentrum auch zukünftig seinen städtebaulich attraktiven, kleinteiligen Charakter bewahren kann und in Zusammenwirken mit einem modernen City-Center Bergedorf zur Gesamtattraktivität des Einzelhandelsstandortes Bergedorf beiträgt.

Hierbei ist jedoch in die Abwägung einzustellen, dass die Entwicklung an bestehenden Einzelhandelsstandorten durch das städtebaulich attraktive Umfeld gestützt wird und sowohl die CCB-Erweiterung als auch die betroffenen bestehenden Standorte sich insgesamt in absolut zentraler Lage befinden, d.h. in Teilen werden zentrale Standorte durch andere, ebenfalls integrierte Lagen ersetzt. Aufgrund der wirtschaftlichen Wechselwirkungen zwischen CCB-Erweiterung und der Fußgängerzone und der positiven Bevölkerungsentwicklung in Bergedorf, ist trotz der prognostizierten Umsatzumverteilungen zu erwarten, dass die Bergedorfer Innenstadt ihren attraktiven traditionellen belebten Charakter bewahrt und im Zusammenwirken mit den modernen Planungen der Bebauungspläne Bergedorf 94 und Bergedorf 97 zur Gesamtattraktivität des Einzelhandelsstandorts Bergedorf beiträgt.

Gemäß Einzelhandelsgutachten von 2004 entstehen durch den Bebauungsplan keine unzumutbaren Auswirkungen auf bestehende Versorgungsstrukturen oder eine Beeinträchtigung der Entwicklungsziele umliegender Kommunen. Je nach Warensektor gibt es unterschiedliche Effekte. Gegenüber der Hamburger City bzw. dem Billstedt-Center wird beispielsweise originäre Bergedorfer Kaufkraft zurückgeholt. Weitere Auswirkungen gibt es auf das Mittelzentrum Geesthacht bei den Sortimenten Textilien und Schuhe. Die Umsatzumverteilungen bewegen sich jedoch mit 5 - 6 % in einem Bereich, der keine wesentlichen Auswirkungen auf den Innenstadtbereich Geesthacht bewirkt. Die Vorhaben in den beiden Bebauungsplänen Bergedorf 94 und 97 wurden im

Rahmen des Leitprojekts der Metropolregion Hamburg "Interkommunale Abstimmung über Einzelhandelsvorhaben im Raum Reinbek–Bergedorf" vorgestellt.

### Wohnnutzung

In den mit "(C)" bezeichneten Flächen des Kerngebiets sind Wohnungen oberhalb des ersten Vollgeschosses zulässig (vgl. § 2 Nummer 5). Wohnungen werden in den mit "(C)" bezeichneten Kerngebieten (Weidenbaumsweg 17 und teilweise Weidenbaumsweg 19) oberhalb des ersten Vollgeschosses allgemein zugelassen, um im Kerngebiet der Wohnnutzung als wesentlichem Bestandteil des (bestehenden) Nutzungsgefüges mit Läden in den Erdgeschossen und gemischten Nutzungen in den oberen Geschossen Rechnung zu tragen. Die allgemeine Zulässigkeit gilt nicht für die Serrahnstraße 9 und für den südöstlichen Weidenbaumsweg 19. In beiden Fällen grenzen in den rückwärtigen Bereichen drei- bzw. eingeschossige Gebäude direkt an die Straßenrandbebauung. Im Hinblick auf die Besonnungssituation ergibt sich in den Mittagsstunden zwar eine geringfügige Verbesserung, weil die geplante CCB-Erweiterung nur mit 25 m über NN (etwa 21 m über Gelände) gesichert wird (im bestehenden Planrecht ist eine Traufhöhe von 22 m über Gelände möglich). Gleichzeitig werden diese Gebäude aber in den Abendstunden durch die Erweiterung des CCB nach Westen nun zusätzlich verschattet. Letzteres gilt auch für den Weidenbaumsweg 17 und 19 (Nordwest). Allerdings muss in Betracht gezogen werden, dass sich die Wohnnutzungen am bestehenden ZOB im Vergleich zu dem umgebenden städtebaulichen Gefüge im Bezug auf die Besonnung derzeit in einer privilegierten Situation befinden. Die durch das Vorhaben verursachte zusätzliche Verschattung der bestehenden Nutzungen entspricht eher dem Normalfall in Hamburgs innerstädtischen Bereichen. In die Abwägung wurde auch die bevorzugte zentrale Lage dieser Wohnnutzungen eingestellt. Die Lage ist bevorzugt, weil unmittelbar angrenzend ausreichende Freiflächenqualitäten bestehen bzw. entwickelt werden (Bahnhofsvorplatz, Serrahnpromenade, Anschluss an die Uferpromenade des Schleusengrabens mit Anbindung an die Vier- und Marschlande durch den neuen Fußgängertunnel (außerhalb des Geltungsbereichs)). Durch die planungsrechtlich gesicherten Rückstaffelungen der oberen beiden Geschosse sowie der Technikaufbauten wird die Verschattung soweit wie möglich minimiert (vgl. Ziffer 5.1.2). Während bei den Gebäuden Weidenbaumsweg 17 und 19 (Nordwest) die Besonnungsverhältnisse nach Realisierung der Planung den in der Innenstadt üblichen Besonnungsverhältnissen entsprechen und somit trotz der Veränderungen der Besonnungssituation tolerierbar sind, muss im südöstlichen Teil dieser Bebauung auf Grund der beengten Verhältnisse in Bauanträgen oder Nutzungsänderungsanträgen für Wohnnutzungen im Grundrissdetail nachgewiesen werden, dass gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. Daher sind Wohnungen hier nur ausnahmsweise zulässig. Daraus resultierende evtl. Einschränkungen der Nutzungsmöglichkeiten durch die Grundeigentümer wurden im Rahmen der Abwägung als hinnehmbar bewertet, weil dem öffentlichen Belang der Schaffung einer adäquaten Platzbegrenzung für den Bahnhofsvorplatz und gleichzeitig auch der Abschirmung der angesprochenen Nutzungen von der stark befahrenen Bergedorfer Straße der Vorrang eingeräumt wurde.

### Spielhallen

Im Kerngebiet sind Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 33i der Gewerbeordnung, die der Aufstellung von Spielgeräten mit oder ohne Gewinnmöglichkeiten dienen, Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sowie Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen unzulässig. Ausnahmen für Tankstellen nach § 7 Absatz 3 Nummer 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479), werden ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 2).

Städtebauliche Zielsetzung ist es, Bergedorf als Einzelhandelsstandort zu stärken. Durch den Betrieb der vorgenannten Vergnügungsstätten bzw. Gewerbebetriebe lassen sich in der Regel ein hoher Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen realisieren, so dass im Vergleich zum Einzelhandel auch höhere Mieten gezahlt werden können.

Dies kann zu einer Verkaufsflächenverdrängung führen und damit die gewünschte Stärkung des Bergedorfer Einzelhandels gefährden. Durch den Ausschluss der o. g. Vergnügungsstätten wird eine Einschränkung der Breite des Warenangebots vermieden. Der Gebietscharakter wird in seiner Nutzungsvielfalt und -qualität erhalten. Zudem wird eine Beeinträchtigung des besonderen Ortes (historisches Zentrum Bergedorf) durch o. g. Nutzungen vermieden. Mit dem Ausschluss von Tankstellen sollen die mit diesen Nutzungen einhergehenden nachteiligen Auswirkungen auf die städtebauliche Gestalt im Auftaktbereich Bergedorfs vermieden werden.

In Orientierung an den bestehenden Nutzungen entlang der Straßen Alte Holstenstraße, Am Bahnhof und Weidenbaumsweg (vgl. Ziffer 3.4) und deren zentraler Funktion über die Nahversorgung hinaus wird für die teilweise gründerzeitliche Bebauung im Bestand ebenfalls Kerngebiet festgesetzt.

#### 5.1.2. Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen, Arkaden

Die Baugrenzen werden überwiegend baukörperbezogen festgesetzt.

Das gilt neben der Bestandssicherung auch für die Neuplanung der CCB-Erweiterung, bei der die vom Hauptgebäude überbaute Fläche im Wesentlichen auch dem als Kerngebiet festgesetzten Baugrundstück entspricht. Die umgebenden Flächen werden für öffentliche Zwecke benötigt. Stadträumlich wird mit der im Kerngebiet (CCB-Erweiterung) festgesetzten Baugrenze die südliche Gebäudekante des bestehenden CCB aufgenommen und westlich des Serrahn fortgeführt. Dadurch wird die Straße räumlich begrenzt und die CCB-Erweiterung erhält eine in den Auftaktbereich Bergedorfs passende Ausrichtung. Die Baugrenze berücksichtigt dabei auch die leichte Verschwenkung der Bergedorfer Straße nach Süden. Die vorhandenen unterirdischen Leitungen für Wasser, Abwasser, Gas, und Fernmeldewesen werden in die öffentliche Straßenverkehrsfläche verlegt.

Im Westen des Grundstücks folgt die Baugrenze ebenfalls dem geschwungenen Verlauf der Straßenplanung "Verlegung des Weidenbaumswegs", um auch für diesen Straßenraum eine klare räumliche Kante zu schaffen: Der verlegte Weidenbaumsweg der nun von der "Alten Holstenstraße" im weiteren Verlauf nach Westen entlang des Bahnhofsgebäudes geführt wird, verschwenkt ungefähr in der Mitte des festgesetzten Zentralen Omnibusbahnhofs in Hochlage nach Süden und mündet schließlich in die Bergedorfer Straße. Auf der Nordseite fasst die Baugrenze den Bahnhofsvorplatz, der im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs (vgl. Ziffer 3.3.4) innerhalb der öffentlichen Fläche zu gestalten ist. Durch diese platzbegrenzende Raumkante wird beim Verlassen des Bahnhofsgebäudes der Bahnhofsvorplatz wahrnehmbar. Sie leitet über zur Uferzone am Serrahn, die somit attraktiver Teil des neuen Ensembles ZOB / Bahnhof / CCB werden kann.

Entlang des neuen Bahnhofsvorplatzes werden Arkaden mit einer lichten Höhe von mindestens 4 m und einer Tiefe von ebenfalls 4 m festgesetzt, die im Bereich des Erdgeschosses im Zusammenhang mit dem Bahnhofsvorplatz als überdachte Freifläche nutzbar sind und somit die Aufenthaltsqualität steigern. Der Bahnhofsvorplatz wird außerdem im Nordosten durch die bestehende Bebauung und im Nordwesten durch das geplante Bahnhofsgebäude selbst begrenzt. Entlang der Uferpromenade stellt die Arkadenfestsetzung in einer Tiefe von 7 m stadträumlich die Anbindung an den Kampdeich (außerhalb des Geltungsbereichs) in großzügiger Breite sicher während gleichzeitig in den oberen Geschossen ein heranrücken der CCB-Erweiterung an den Serrahn ermöglicht wird. Hier beginnen die in Bergedorf überregional geplanten Wegeverbindungen am Schleusengraben nach Süden (vgl. Ziffer 3.3.5). Die über dem Serrahn festgesetzte Baugrenze sichert eine eingeschossige Überbauung zur Anbindung des bestehenden CCB an die CCB-Erweiterung.

Die eingeschossige Überbauung des Serrahns wird planungsrechtlich ermöglicht, um neben den bestehenden öffentlichen Straßen einen witterungsgeschützten Zugang vom Bahnhof über den Bahnhofsvorplatz, über die CCB-Erweiterung sowie das CCB und im weiteren Verlauf nach Osten zur traditionellen Einkaufslage Johann-Adolf-Hasse-Platz (Alte Holstenstraße) entwickeln zu können. Die bestehende Überbauung genügt nicht mehr den zeitgemäßen Anforderungen an Einzelhandels- und Gastronomienutzungen

und wird daher auf größerer Fläche neu gebaut. Es wird eine lichte Höhe von 3,5 m über Gelände festgesetzt. Die festgesetzte lichte Höhe stellt sicher, dass der Schiffsverkehr ungestört ablaufen kann

Die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse für die Überbauung des Serrahns wird oberhalb der festgesetzten lichten Höhe gezählt (vgl. § 2 Nummer 8).

Die Anbindung der CCB-Erweiterung zum bestehenden CCB (außerhalb des Plangebiets) soll als Vollgeschoss mit Nutzungen wie zum Beispiel Gastronomie ausgebildet werden. Die Festsetzung sichert das Bezugsniveau für die Berechnung der Anzahl der Vollgeschosse. Die Anzahl der Vollgeschosse wird auf eins begrenzt, damit die Überbauung des Serrahns als Brückenbauwerk wahrnehmbar bleibt und die Störung des Kaltluftzuflusses begrenzt wird und die umgebenden Nutzungen, insbesondere die Freiflächennutzungen mit ihren Aufenthaltsqualitäten, baulich nicht überprägt. Für die Überbauung des Serrahns wird eine maximale Geschossfläche von 750 m<sup>2</sup> festgesetzt, die der überbaubaren Fläche entspricht und somit die erforderliche volle Ausnutzung des einen Vollgeschosses ermöglicht.

Die als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe von 25 m über NN mit vier Vollgeschossen für den Hauptteil der CCB-Erweiterung entspricht in etwa einer Gebäudehöhe von 21 m über der geplanten Geländeoberfläche. Im Bereich der Rückstaffelung in einer Tiefe von 4 m wird die Gebäudehöhe mit 17 m über NN und zwei Vollgeschossen festgesetzt, was in etwa einer Höhe von 13 m über Gelände entspricht. Die bestehende Bebauung Weidenbaumsweg 17 hat in etwa eine Höhe von 19 m über NN und die bestehende Bebauung Weidenbaumsweg 19 eine Höhe von etwa 20 m über NN. Die Rückstaffelung wird zur Minimierung der Verschattung der bestehenden Gebäude festgesetzt (vgl. Ziffer 5.1.1). Mit den festgesetzten Höhenentwicklungen für die CCB-Erweiterung wird zum einen sichergestellt, dass die neue Bebauung den Bestand in seiner räumlichen Wirkung nicht überprägt und zum anderen wird die erforderliche Ausnutzung des Grundstücks der CCB-Erweiterung ermöglicht, die neben Einzelhandel auf zwei Geschossen auch Verwaltungs- bzw. Büronutzungen enthalten soll. Außerdem ermöglicht die festgesetzte Gebäudehöhe eine Höhenentwicklung, die den Straßenraum der Bergedorfer Straße adäquat einfasst und als Gegenüber der baulichen Entwicklung südlich der Bergedorfer Straße (Fachmarkt) mit einer ähnlichen Höhenentwicklung die Eingangssituation in das Zentrum Bergedorfs bildet.

Zur Verdeutlichung der tatsächlichen Höhenentwicklung sind im Bebauungsplan die geplante Geländeoberflächen und Straßenhöhen über NN gekennzeichnet.

In der mit "(A)" bezeichneten Fläche des Kerngebiets darf die festgesetzte Gebäudehöhe von 17 m über Normalnull durch mehrere untergeordnete Gebäudeteile auf maximal 40 vom Hundert der Fassadenlänge bis zu 4 m überschritten werden. Die einzelnen untergeordneten Gebäudeteile dürfen eine Länge von jeweils höchstens 17 m nicht überschreiten (vgl. § 2 Nummer 6). Diese Festsetzung schafft Spielräume zur Gestaltung der nördlichen Gebäudeseite. Die Staffelgeschosse können in untergeordneten Teilbereichen an die festgesetzte Straßenverkehrsfläche herangeführt werden, womit die Anmutung der Fassade einen kleinteiligeren Charakter erhält und somit auf die bestehende Bebauung im zentralen Bereich Bergedorf reagiert. Die Festsetzung stellt sicher, dass solche Vorsprünge der Staffelgeschosse nur auf einem untergeordneten Teil der gesamten Fassadenlänge stattfinden und jeweils eine Länge von 17 m nicht überschreiten, damit sie diese Gebäudeseite nicht überprägen und als Staffelgeschosse wahrnehmbar bleiben. Außerdem wird die Verschattung der bestehenden Gebäude minimiert (s.o.).

In der mit "(A)" bezeichneten Fläche des Kerngebiets dürfen die festgesetzten Gebäudehöhen auf einer Fläche von insgesamt höchstens 900 m<sup>2</sup> für Technikräume, Treppenhäuser/Fahrstuhlschächte, Oberlichter und Dachaufbauten bis zu 3 m überschritten werden. Bauliche Anlagen nach Satz 1 müssen einen Abstand von mindestens 9 m von der festgesetzten Straßenverkehrsfläche haben. Pergolen dürfen die festgesetzte Gebäudehöhe von 17 m über Normalnull bis zu 4 m überschreiten und sind bei der Fläche nach Satz 1 mitzurechnen (vgl. § 2 Nummer 7). Diese Festsetzung trägt dem Erfordernis Rechnung, oberhalb der auf Grund der festgesetzten Gebäudehöhe von

25 m über NN möglichen Geschosse, für die Differenzierung der Hochbauplanung erforderliche Gestaltungsspielräume offen zu halten. Die Flächenbegrenzung und Abstandsregelung stellt sicher, dass solche Aufbauten von außen möglichst wenig wahrnehmbar sind, um die Raumwirkung des Gebäudes nicht zu verunklaren. Zudem ermöglicht die Festsetzung die Anordnung von Pergolen im Bereich des ersten Staffelgeschosses, wodurch die aufsteigende Fassade der darunter liegenden Geschosse als gestalterische Maßnahme abgebildet werden kann.

Die baukörperbezogenen Baugrenzen für die gemischten Nutzungen nördlich der CCB-Erweiterung sichern den Bestand. In allen Kerngebieten nördlich der CCB-Erweiterung wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt, die sicherstellt, dass an die Grundstücksgrenzen herangebaut und somit die innenstadttypische Einfassung der Straßenräume erhalten bleibt. Auf dem Flurstück 1764 (Serrahnstraße 9) vollzieht die Baugrenze die bestehende Gebäudeflucht nach, weil es sich um ein denkmalwertes und Identität gebendes Gebäude handelt, für das ein Erhaltungsbereich festgesetzt wurde. Die Prägung des Ortsbildes an dieser Stelle soll auch im Hinblick auf die Höhenentwicklung erhalten bleiben. Daher wird die Zahl der Vollgeschosse bestandsgemäß mit zwei begrenzt. In nordwestlicher Nachbarschaft wird mittels der überbaubaren Flächen die für den zentralen Bereich Bergedorfs charakteristische Blockrandbebauung gesichert, in dem Bebauungstiefen von 13 m bzw. 15 m ermöglicht werden. Die hier als Höchstmaß festgesetzte Zahl von vier Vollgeschossen entspricht der typischen Höhenentwicklung im zentralen Bereich Bergedorf und stellt gleichzeitig eine maßstäbliche Raumbegrenzung des südlich angrenzenden Bahnhofsvorplatzes sicher. Im zugehörigen Innenhof können die bestehenden kulturellen und gastronomischen Nutzungen erweitert werden, wozu ein eingeschossiges Gebäude planungsrechtlich ermöglicht wird.

Das im weiteren Verlauf des Geltungsbereichs nördlich angrenzende Ärztehaus, das durch die Straßen Weidenbaumsweg im Südosten und "Am Bahnhof" im Nordwesten begrenzt wird, wird ausnahmsweise nicht mit einer baukörperbezogenen Festsetzung sondern mit einer großzügigen Flächenausweisung planungsrechtlich gesichert. Dabei verläuft die Baugrenze auf der bestehenden Straßenbegrenzungslinie, was die beabsichtigte stadttypische Straßenrandbebauung ermöglicht. Die großzügige überbaubare Fläche wird auf Grund der geringen Größe des Baugrundstücks festgesetzt. Eine Straßenrandbebauung mit großem Innenhof erscheint nicht möglich. Auch hier ist die Zahl der Vollgeschosse mit vier, als Höchstmaß, festgesetzt und entspricht damit der typischen Höhenentwicklung.

Nordöstlich angrenzend befindet sich ein Baublock (Alte Holstenstraße/Weidenbaumsweg/Am Bahnhof) mit überwiegend gründerzeitlicher Bebauung, für den mit überwiegend vier Geschossen eine einheitliche Höhenentwicklung im Blockrand gesichert bzw. ermöglicht wird. Eine Ausnahme bildet hierbei u. a. das Gebäude Weidenbaumsweg 2, dessen bestehende Sechsgeschossigkeit planungsrechtlich gesichert wird. Zudem wird auch im Bereich des den Weidenbaumsweg begleitenden Gebäudeteils Weidenbaumsweg 4 zukünftig eine Sechsgeschossigkeit möglich sein. Städtebaulich soll damit der Eingang zur Fußgängerzone Alte Holstenstraße bzw. in umgekehrter Richtung die Verbindungsstraße zum Bahnhof markiert werden. Die Baugrenzen sichern entlang der Straßen Am Bahnhof, Weidenbaumsweg und Alte Holstenstraße die bestehenden Bebauungstiefen von 11,5 m, 13,5 m bzw. 12,5 m. Auf der Nordwestseite des Baublocks wird eine 11,5 m tiefe Blockrandbebauung ermöglicht, die zukünftig eine größere Höhenentwicklung ermöglicht. Die Tiefe der Baugrenze stellt sicher, dass ein für die Belichtung ausreichend großer Innenhof von höheren Gebäuden freigehalten wird. Momentan besteht im Blockinnenbereich ein zweigeschossiger Anbau, der planungsrechtlich auch weiterhin möglich ist. Die Baugrenzen vollziehen in diesem Baublock die bestehende Straßenbegrenzungslinie nach, womit teilweise kleine Erweiterungsspielräume für die Gebäude eingeräumt werden, weil im Bestand nicht alle Gebäude auf der Straßenbegrenzungslinie stehen. Die östliche Baugrenze des Baublocks Alte Holstenstraße / Weidenbaumsweg verläuft bestandsgemäß entlang der Straßenbegrenzungslinie und der Gebäudekante, die Plandarstellung wurde an die tatsächliche Situation des Gebäudebestands angepasst. Da alle Gebäude grundsätzlich die Straßenfluchten einhalten sollen, werden kleinere bestehende Überschreitungen der Baugrenzen

planungsrechtlich nicht gesichert. Die besondere städtebauliche Prägung des Ortes wird mit der Festsetzung eines Erhaltungsbereichs gesichert (vgl. Ziffer 5.5).

Die Grundflächenzahl wird in allen Kerngebieten mit 1,0 festgesetzt, um die bauliche Dichte einer Innenstadt erreichen zu können.

Die festgesetzte Geschossigkeit ermöglicht eine Höhenentwicklung, die für die Arrondierung des urbanen Umfelds und eine angemessene Ausnutzung des Grundstücks erforderlich ist.

Durch die baukörperähnlichen Festsetzungen und die Festsetzungen der Geschossigkeit ergeben sich in dem Baublock zwischen der Straße Am Bahnhof und der Alten Holstenstraße Unterschreitungen der Abstandsflächen die gemäß der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) vom 11. April 2006 (HmbGVBl. S. 157), geändert am 11. April 2006 (HmbGVBl. S. 157) als vorrangige zwingende Festsetzungen des Bebauungsplans zulässig sind. Außerdem wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für Kerngebiete nach § 17 Absatz 1 BauNVO überschritten. In dem Kerngebiet im Bereich der Straße Am Bahnhof kann eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 4,0 erreicht werden. In dem Kerngebiet zwischen der Straße Am Bahnhof und der Alten Holstenstraße kann eine GFZ von 3,7 erreicht werden.

Die Unterschreitungen der Abstandsflächen und die Überschreitung der zulässigen Dichte ist städtebaulich vertretbar. Die Grund- und Geschossflächen, die mit dem Bebauungsplan ermöglicht werden und die Unterschreitung der Abstandsflächen nach HBauO sind planerische Zielsetzung, für die zentrale Lage des Plangebiets angemessen und städtebaulich erforderlich,

- um den Block zwischen der Straße Am Bahnhof und der Alten Holstenstraße durch die Ermöglichung einer Blockrandbebauung auf der Nordwestseite von den Emissionen der Busrampe abzuschirmen;
- um die bestehende zweigeschossige Bebauung im Innenhof (Teil einer Einzelhandelsnutzung) planungsrechtlich zu sichern;
- um in dem relativ kleinen Block im Bereich der Straße Am Bahnhof eine der Lage angemessene bauliche Ausnutzung zu ermöglichen;
- um eine angemessene Arrondierung des hoch verdichteten urbanen Umfelds im zentralen Bereich Bergedorf zu erreichen;
- um die bauliche Nutzung im verkehrlich gut erschlossenen Plangebiet zu konzentrieren;
- um einen schonenden Umgang mit Grund und Boden sicherzustellen. Durch die Konzentration von baulichen Nutzungen innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche wird die bauliche Nutzung von Außenbereichen vermieden.

Die mögliche Überschreitung wird zudem durch die bevorzugte Lage des Gebiets kompensiert. Die Lage ist bevorzugt, weil unmittelbar angrenzend ausreichende Freiflächenqualitäten bestehen bzw. entwickelt werden.

Im Einzelnen erfolgt der Ausgleich durch

- die Schaffung bzw. den Bestand hochwertiger gemeinschaftlich nutzbarer Freiflächen wie Bahnhofsvorplatz, Serrahnpromenade, Anschluss an die Uferpromenade des Schleusengrabens mit Anbindung an die Vier- und Marschlande durch den neuen Fußgängertunnel (außerhalb des Geltungsbereichs) und
- die günstige Zuordnung von Wohnnutzungen zu Arbeitsstätten, die eine Vermeidung zusätzlichen Verkehrs innerhalb des Quartiers bewirken kann.

Diese ausgleichenden Maßnahmen gewährleisten, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden. Zudem haben gewerbliche Nutzungen nicht die gleichen Ansprüche an Freiflächen wie Wohnnutzungen. Letztlich wird das Ortsbild wird arrondiert.

Sonstige öffentliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

## 5.2. Gewerbegebiet

### 5.2.1. Art der baulichen Nutzung

Die Baugebiete im Bereich der Südumgehung Sander Damm waren auf Grund der Störungsintensität der Umgehungsstraße bisher langfristig für eine gewerbliche Entwicklung vorgesehen. Das entspricht auch der historischen, vom Bahnhof nach Süden ausgehenden Gewerbeentwicklung in Bergedorf. Die im bestehenden Bebauungsplan Bergedorf 66 geplante Gewerbeentwicklung südlich des Geltungsbereichs wurde in weiten Teilen bereits in die Praxis umgesetzt.

Die Gebäude am Weidenbaumsweg 34 bis 38 (Flurstücke 1890, 396, 1284) befinden sich bereits im bestehenden Bebauungsplan Bergedorf 66 in einem Gewerbegebiet. Durch die Planung der westlichsten Zufahrtsrampe zum neuen ZOB werden diese Flurstücke außer der Umgehungsstraße Sander Damm nun weiteren Belastungen ausgesetzt. Die Flurstücke sind aus planerischer Sicht für eine langfristige Wohnnutzung, insbesondere aus Immissionsschutzgründen ungeeignet, weil keine ruhige lärmabgewandte Wohnseite besteht, wie sie in Hamburg für Wohnneuplanungen im Hinblick auf Verkehrslärm gefordert wird. Das bisherige langfristige städtebauliche Ziel der Entwicklung von Gewerbegebiet für diesen Bereich wird daher beibehalten und damit die zukünftige städtebauliche Entwicklung den umgebenden Nutzungen konfliktfrei zugeordnet. Es wird ein Teil der Flurstücke 5358 und 1284 nicht als Gewerbegebiet festgesetzt, weil Teile dieser Flurstücke für die Anlage und Unterhaltung der Böschungen der Zufahrtsrampen zum neuen ZOB benötigt werden. Die zwei- bis dreigeschossigen bestehenden Wohnnutzungen genießen Bestandsschutz, nach Abriss der derzeitigen Wohngebäude stehen die als Gewerbegebiet festgesetzten Flächen, wie bisher auch, nur einer gewerblichen Nutzung zur Verfügung. Das in diesen Gebäuden bereits vorhandene Gewerbe wird mit der Festsetzungsplanung planungsrechtlich gesichert.

### 5.2.2. Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubare Fläche innerhalb des Gewerbegebiets wird als Flächenausweisung festgesetzt, um die notwendigen Entwicklungsspielräume in dem kleinen Baublock möglichst offen zu halten. Dabei wird sichergestellt, dass zu den nordwestlich und nordöstlich angrenzenden Rampenböschungen ein Abstand von mindestens etwa 8 m von der Bebauung eingehalten wird, damit die Begrünung dieser Böschungen nicht direkt an die Hauptgebäude grenzt.

Die Anzahl der Vollgeschosse wird mit drei begrenzt, damit sich die bauliche Entwicklung höhenmäßig in die Umgebung einfügt. Zusätzlich ist eine maximale Grundflächenzahl von 0,8 festgesetzt, damit sich auch die zukünftige bauliche Dichte in die gewerbliche Entwicklung der Umgebung einfügt.

## 5.3. Gemeinschaftsgaragen

Das bestehende Parkhaus auf dem Flurstück 1841 wird überplant. Unter dem neuen ZOB in Hochlage ist ein neues zweigeschossiges Parkhaus mit etwa 420 Stellplätzen vorgesehen. Im Bebauungsplan sind die beiden unter dem ZOB vorgesehenen Parkdecks als Fläche für Gemeinschaftsgaragen mit zwei Geschossen, als Höchstmaß festgesetzt und der CCB-Erweiterung zugeordnet. Damit wird sichergestellt, dass die Unterbringung eines Teils der Stellplätze für das CCB in dessen unmittelbarer Nähe erfolgt. Nordwestlich des eigentlichen ZOB-Baukörpers ist der für die Entlüftung des Parkhauses vorgesehene Bereich, der sich gleichzeitig im als unterirdische Bahnanlage nachrichtlich übernommenen Sicherheitsstreifen befindet, ebenfalls als Fläche für Gemeinschaftsgaragen festgesetzt (vgl. Ziffer 5.9 und Schnittzeichnung in der Planzeichnung).

Ebenfalls in diesem Parkhaus werden die Ersatzmaßnahmen zum baulichen Bevölkerungsschutz geplant. Da die Vorschriften des Bundes derzeit der prinzipiell neuen Bedrohungs- und Gefahrenlage angepasst werden, kann die endgültige Umsetzung der Ersatzmaßnahme zu diesem Zeitpunkt noch nicht abschließend festgelegt werden. Das gilt insbesondere auch für die technisch notwendigen Baumaßnahmen (Lüftungsleitungen u. dergl.).

#### 5.4. Denkmalschutz

Das Gebäude des 1888 errichteten ehemaligen Bahnhofshotels Alte Holstenstraße 54 (Flurstück 212) ist am 1. Dezember 2003 (Amtl. Anz. S. 5115) unter der Nummer 1407 in die Denkmalliste eingetragen worden. Im Bebauungsplan wird der Denkmalschutz dieser Einzelanlage nachrichtlich übernommen.

Die Wasserfläche des Serrahns einschließlich seiner Ufer ist Teil einer größeren zusammenhängenden denkmalgeschützten Gesamtanlage (Mühlenkolk hinter der ehemaligen Wassermühle Bergedorf, Alte Holstenstraße 86, als Umgebung der ehemaligen Wassermühle), die am 17. Mai 1950 (Amtl. Anz. S. 335) in die Denkmalliste eingetragen wurde. Hervorzuheben ist hier die teilweise innerhalb des Geltungsbereichs gelegene Uferpromenade Serrahnstraße.

Außerhalb des Geltungsbereichs sind die Wasserseiten des historischen Gebäudeensembles im Südosten der Alten Holstenstraße, die Kornwassermühle als Umgebung der Kirche sowie der Schlossgraben mit dem Schlossteich als Umgebung des Bergedorfer Schlosses hervorzuheben. Der in den Geltungsbereich hineinreichende Teil des Serrahns wird einschließlich seiner Ufer als denkmalgeschützte Gesamtanlage im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

Für diese Anlagen gelten die Beschränkungen nach dem Denkmalschutzgesetz vom 3. Dezember 1973 (HmbGVBl. S. 466), zuletzt geändert am 27. November 2007 (HmbGVBl. S. 410).

#### 5.5. Erhaltungsbereich

Auf Grund der eigenständigen Entwicklung Bergedorfs hat sich der historische Ortskern beiderseits der ehemaligen Hauptdurchfahrtsstraße – dem heutigen Straßenzug Alte Holstenstraße/Sachsente – über Jahrhunderte entwickelt und den Charakter einer niederdeutschen Kleinstadt bewahrt. Zum Schutze dieses Milieus vor maßstabszerstörenden Neubauten wurde die Verordnung zum Schutz des Milieubereichs Sachsente (Sachsenteverordnung) vom 13. Juni 1978 (HmbGVBl. S. 202) erlassen. Der Milieubereich Sachsente erstreckt sich im Westen bis zum Kreuzungsbereich Alte Holstenstraße/Weidenbaumsweg/Ernst-Mantius-Straße. Das bislang nicht von der Sachsenteverordnung erfasste Gebiet nordwestlich der Kreuzung Alte Holstenstraße/Weidenbaumsweg/Ernst-Mantius-Straße beiderseits der Alten Holstenstraße bis zum Bahndamm zeichnet sich durch seine besondere städtebauliche Bedeutung im Hinblick auf seine Beziehung zur aktuellen Stadtstruktur und seiner stadträumlichen Funktion für das gegenwärtige und zukünftige Zusammenleben der Menschen aus. Er gehört zum Auftakt- und Eingangsbereich des historischen Ortskerns mit Schlosspark, Kirche und Sachsente. Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans steht das Gebäude Alte Holstenstraße 54 unter Denkmalschutz (vgl. Ziffer 5.4). Die Gebäude Alte Holstenstraße 56 sowie Weidenbaumsweg 4 sind zusammen mit dem denkmalgeschützten Haus innerhalb des Geltungsbereichs gründerzeitliche, erhaltungswürdige Häuser mit stadtbildprägender Bedeutung und räumlich-funktionalen Beziehungen zur umgebenden Stadt. Auf Grund dieser städtebaulichen Bedeutung wird für den in das Plangebiet hineinreichenden Teil des historischen Milieus Bergedorf ein Erhaltungsbereich festgesetzt. Die Gebäude Alte Holstenstraße 58 und Weidenbaumsweg 2 sind zwar nicht erhaltungswürdig, werden jedoch aus Gründen der städtebaulichen Bedeutung und des städtebaulichen Zusammenhangs (vgl. Ziffer 5.1.2) in diese Festsetzung mit einbezogen. Um seiner städtebaulichen Qualität willen wird das an der Schnittstelle zwischen neuem Bahnhofsvorplatz und der Serrahnuferpromenade gelegene Einzelgebäude Serrahnstraße 9, welches das Orts- und Straßenbild hier besonders prägt und prägen wird, ebenfalls als ein Erhaltungsbereich festgesetzt:

In den nach § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 des Baugesetzbuchs als „Erhaltungsbe-  
reiche“ bezeichneten Gebieten bedürfen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des  
Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt der Rückbau, die Änderung, die Nut-  
zungsänderung oder die Errichtung baulicher Anlagen einer Genehmigung, und zwar  
auch dann, wenn nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften eine Genehmigung nicht  
erforderlich ist. Die Genehmigung zum Rückbau, zur Änderung oder zur Nutzungs-  
änderung darf nur versagt werden, wenn die bauliche Anlage allein oder im  
Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild, die Stadtgestalt oder das  
Landschaftsbild prägt oder sonst von städtebaulicher, insbesondere geschichtlicher oder  
künstlerischer Bedeutung ist. Die Genehmigung zur Errichtung der baulichen Anlage darf  
nur versagt werden, wenn die städtebauliche Gestalt des Gebiets durch die beabsichtigte  
bauliche Anlage beeinträchtigt wird (vgl. § 2 Nummer 1).

#### 5.6. Gestalterische Anforderungen

In der mit "(A)" bezeichneten Fläche des Kerngebiets sind Werbeanlagen an Fassaden  
nur an der Stätte der Leistung unterhalb der Fenster des dritten Vollgeschosses zulässig.  
In den mit "(E)" bezeichneten Flächen des Kerngebiets sind Werbeanlagen an Fassaden  
nur an der Stätte der Leistung unterhalb der Fenster des zweiten Vollgeschosses  
zulässig (vgl. § 2 Nummer 14).

In der an das Plangebiet angrenzenden Sachsentorverordnung ist geregelt, dass Werbe-  
anlagen an Fassaden nur an der Stätte der Leistung unterhalb der Fenster des zweiten  
Vollgeschosses zulässig sind. Diese Regelung wird in den Bebauungsplan übernommen  
und trägt dem städtebaulichen Erfordernis Rechnung, das charakteristische gründerzeit-  
liche Ortsbild mit den Läden in Erdgeschossen und anderen Nutzungen wie Wohnen oder  
Dienstleistungen in den oberen Geschossen gestalterisch zu sichern. Das typische Er-  
scheinungsbild der oberen Geschosse der gründerzeitlichen Bebauung im Straßenraum  
soll nicht durch Werbeanlagen überprägt werden, die keinen Bezug zur Stätte der Lei-  
stung haben bzw. die sich nachteilig auf die Identität des Ortes auswirken. Das  
Gestaltungskonzept "Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung" gilt auch für  
modernere Gebäude, womit ein einheitliches Erscheinungsbild in dem gründerzeitlichen  
Milieu gesichert wird. In dem mit "(A)" bezeichneten Kerngebiet erstrecken sich die  
Stätten der Einzelhandelsnutzungen auch über das zweite Geschoss. Daher werden  
Werbeanlagen hier nur unterhalb der Fenster des dritten Vollgeschosses zugelassen,  
weil auf Grund der geplanten modernen zweigeschossigen Einzelhandelsnutzung Werbe-  
anlagen zur Außendarstellung der Läden auch im zweiten Vollgeschoss unerlässlich sind  
und die Gestaltung der neuen Fassaden im Gegensatz zu gründerzeitlichen Bauten  
bereits auf die Integration von Werbeanlagen ausgerichtet ist.

#### 5.7. Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Der ZOB hat einen mittigen in Nordost/Südwest-Richtung verlaufenden Bussteig, über  
den die Fahrgäste ein- und aussteigen und der über das neue Bahnhofsgebäude erreicht  
werden kann. Die Businsel wird flächig überdacht. Die Überdachung wird ggf. durch  
Windschutzwände ergänzt. Außerdem werden auf der Businsel Verkaufseinrichtungen  
und eine VHH-Kundeneinrichtung sowie im nordöstlichen Anschluss an die Zugangs-  
anlage Sozialräume für Personale der Verkehrsunternehmen errichtet. An fast allen Außen-  
seiten des ZOB sind Wartepositionen für Busse, die sich nicht im Fahrbetrieb befinden,  
vorgesehen.

Die Sozialräume befinden sich in einem Gebäude, dessen Lage mittels einer Baugrenze  
definiert wird. Außerdem wird die Gebäudehöhe mit 22 m über NN begrenzt. Diese Fest-  
setzungen sind erforderlich, um die räumliche Wirkung dieses in seiner Höhenentwick-  
lung prägnanten Gebäudes so zu definieren, dass es die räumliche Wirkung der beste-  
henden Bebauung nicht überprägt. Der Straßenraum der Bergedorfer Straße soll im  
Wesentlichen von der ZOB-Ebene (10 m über NN) bestimmt werden.

Von der festgesetzten Höhe der Fahrbahnoberkante des Zentralen Omnibusbahnhofs in Hochlage von 10 m über Normalnull darf bis zu 1,5 m abgewichen werden. Außerhalb der festgesetzten überbaubaren Fläche des Zentralen Omnibusbahnhofs in Hochlage sind bauliche Anlagen wie zum Beispiel Kioske, Überdachungen, Wartebereiche, Treppenaufgänge, Beleuchtung und Brüstungen bis zu einer Höhe von 18,5 m über Normalnull zulässig (vgl. § 2 Nummer 9). Diese Festsetzung ermöglicht die im Rahmen der Detailplanung erforderlichen Spielräume im Bezug auf die bauliche Höhenentwicklung des ZOB. Außerdem wird Spielraum für entwässerungstechnisch erforderliche Fahrbahnneigungen vorgehalten.

Die für die Verkehrsplanung zum neuen ZOB erforderlichen Bahnflächen wurden teilweise entwidmet (insbesondere Teile des Flurstücks 6716 und ein Teil des Flurstücks 5246), weil sie für Bahnzwecke nicht mehr benötigt werden. Die für die Planung des eigentlichen ZOB-Baukörpers erforderlichen Flächen einschließlich der Zu-/Abfahrtsrampen werden einschließlich der Flächen für vorgesehene Begrünungsmaßnahmen als Straßenverkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung "Zentraler Omnibusbahnhof (VHH)" ausgewiesen.

Die Anbindung der zur Überwindung des Höhenunterschieds neu geplanten Zu-/Abfahrtsrampen an das bestehende Straßennetz erfolgt in den Straßen Sander Damm, Weidenbaumsweg (West), Bergedorfer Straße (nur Zufahrt) sowie Alte Holstenstraße. Die Zu- und Abfahrtsrampen und die bestehenden Bahnbrücken über den Sander Damm, die Bergedorfer Straße und die Alte Holstenstraße werden festgesetzt. Angrenzend an die Bahnbrücke über die Bergedorfer Straße wird auf dem bestehenden Brückenbauwerk eine neue Zu-/Abfahrt zum ZOB angelegt. Dieser Bereich ist als Brücke festgesetzt. Die Zu-/Abfahrt knickt östlich dieser Brücke nach Südosten ab um in der ZOB-Ebene zu münden. Dort ist eine weitere Brücke festgesetzt, weil die Zu-/Abfahrt eine weitere Zufahrtsrampe von der Bergedorfer Straße überbrücken muss.

Zwischen CCB-Erweiterung und neuem Bahnhof wird eine vorgesehene Brücke bzw. Überbauung nur gekennzeichnet. Dies ist ein Hinweis auf eine evtl. Anbindung der CCB-Erweiterung an die geplante Gemeinschaftsgarage. Die Anforderungen an eine solche Anbindung werden im Baugenehmigungsverfahren formuliert.

Zudem ist im Bebauungsplan die Höhe der Fahrbahnoberkante des Zentralen Omnibusbahnhofs in Hochlage bezogen auf NN mit 10 m (zzgl. der o.g. Abweichung) festgesetzt, um die darunter liegenden Geschosse für die Nutzungen Parkhaus und Bahnhofsgelände vorzuhalten. Schnitte durch den ZOB einschließlich der unterschiedlichen Ebenen verdeutlichen in der Planzeichnung zum Bebauungsplan als nicht bindende Darstellungen die vertikale Anordnung der Nutzungen und die horizontale Abgrenzung zu umgebenden Nutzungen.

Im Erdgeschoss des Parkhauses unterhalb des Zentralen Omnibusbahnhofs wird ein Sicherheitsbereich mit einer geschützten Fläche als Flucht- und Rettungsraum für Zwecke des Zivilschutzes geschaffen.

## 5.8. Straßenverkehrsflächen, Fahrrechte

Im Rahmen der weiteren (ebenerdigen) Verkehrsplanung zum neuen ZOB, zur Erweiterung des CCB und zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sind innerhalb der festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen folgende Umbaumaßnahmen erforderlich:

- Ausbau der Straße Weidenbaumsweg zwischen Stuhrohrstraße und Bergedorfer Straße;
- Ausbau des Knotens Stuhrohrstraße / Weidenbaumsweg;
- Ausbau der Bergedorfer Straße zwischen Überführung Schienenweg Hamburg-Berlin und dem Schleusengraben;
- Verlegung des Weidenbaumsweges nach Westen auf die Westseite der CCB-Erweiterung.

Der neue Bahnhofsvorplatz zwischen CCB-Erweiterung und der nördlich angrenzenden Bebauung wird ebenfalls als öffentliche Straßenverkehrsfläche planungsrechtlich gesichert. Nach Osten verzüngt sich der Bahnhofsvorplatz, um schließlich in die Uferpromenade Serrahnstraße zu münden.

Für Reisebusse ist ein ebenerdiger Haltestellenstandort auf der Nordwestseite des verlegten Weidenbaumswegs (Ost) zwischen der Anbindung des Parkhauses und der Einmündung in die Bergedorfer Straße geplant. Der Standort befindet sich innerhalb der festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsfläche.

Die ansonsten vorhandenen Straßenverkehrsflächen werden bestandsgemäß ausgewiesen.

Mit Fahrrechten zu belastende Flächen sind, nordwestlich angrenzend an den ZOB, für die ZOB-Rampe von der Bergedorfer Straße festgesetzt. Für die ZOB-Rampe vom Sander Damm bzw. vom Weidenbaumsweg ist südöstlich des Flurstücks 7076 ein weiterer kleiner Bereich mit einem Fahrrecht belegt. Die Fahrrechte sichern in den Rampenbereichen, die in dem für die Bahn erforderlichen Leitungssicherheitsstreifen (vgl. Ziffer 5.9) liegen, für den ZOB erforderliche Nutzungsrechte:

Die Fahrrechte umfassen die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, Zufahrten zum Zentralen Omnibusbahnhof als Rampen anzulegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Fahrrechten können zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 15). Geringfügige Abweichungen werden zugelassen, um die für die Detailplanung erforderlichen Gestaltungsspielräume offen zu halten.

#### 5.9. Bahnanlagen

Der Bereich des neu geplanten Bahnhofsgebäudes ist als unterirdische Bahnanlage nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen, weil das zukünftige Bahnhofsgebäude sich unterhalb der Fahrbahnoberkante des neuen ZOB befindet. Der Haupteingang zum Bahnhof ist wie bisher vom Weidenbaumsweg aus geplant. Im Bahnhofsgebäude befinden sich die Reiseumcenter von Bus und Bahn, eine zentrale "Drehscheibe" für die Fahrgäste sowie diverse Laden- und Gastronomienutzungen. Vom Erdgeschoss ist über Treppen und Aufzüge das zweite Geschoss erreichbar. Von hier aus ist im Nordwesten der Tunnel zu den Fernzügen und S-Bahnen direkt erreichbar und im Südosten über Treppen bzw. über den zentralen Aufzugskern die dritte Ebene mit dem ZOB-Bussteig. Oberhalb der dritten Ebene entwickelt sich am nordöstlichen Ende des Bussteigs ein zweigeschossiges Gebäude mit Sozialräumen für Personale der Verkehrsunternehmen. Die Gebäudehöhe erreicht hier ihr Maximum mit bis zu etwa 22 m über NN (Schnittzeichnungen in der Planzeichnung).

Die bestehenden Gleisanlagen der Ausbaustrecke Hamburg – Berlin werden im Bebauungsplan als oberirdische Bahnanlagen nachrichtlich übernommen. Ebenfalls als "oberirdische Bahnanlagen" wird ein Sicherheitsstreifen nachrichtlich übernommen. Dieser Sicherheitsstreifen ist als Bahnfläche gewidmet und dient als "Pufferzone" zwischen Oberleitungen und angrenzenden Nutzungen. Der Sicherheitsstreifen verläuft entlang des ZOBs nach Südwesten, über die Bergedorfer Straße, entlang der westlichen ZOB-Rampen und über den Sander Damm (oberirdische Bahnanlage im Bereich der mit Fahrrechten ausgewiesenen Teile der ZOB-Rampen, vgl. Ziffer 5.7).

Im Überlassungsvertrag zwischen Hamburg und der VHH wird bezüglich des Bahnstellwerkes geregelt, dass die Benutzung der Fahrbahnflächen durch Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG, deren Mitarbeiter und Beauftragte sowie Fahrzeugen der Müllabfuhr, Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen zuzulassen und zu gewährleisten ist.

#### 5.10. Wasserflächen

Der in den Geltungsbereich hineinreichende bestehende Teil des Serrahns wird als Wasserfläche nachrichtlich übernommen.

## Immissionsschutzbezogene Festsetzungen

### 5.11. Lärmschutz

Im Rahmen einer lärmtechnischen Untersuchung wurden die Lärmauswirkungen durch den Umbau der öffentlichen Verkehrswege überprüft. Der Bahnhofsvorplatz (zwischen CCB-Erweiterung und Bestandsbebauung) ist als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Hauptverkehrsströme verlaufen in der Planung über den verlegten Weidenbaumsweg. Die Untersuchung umfasst auch den Neubau des ZOB einschließlich Rampen als Straßenverkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung. Die Umbauten innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind in Ziffer 5.8 erläutert. Aufgrund der nördlich angrenzenden Bahntrasse ist zudem eine hohe Vorbelastung durch Schienenlärm vorhanden (vgl. Ziffer 4.2.1.1).

In der lärmtechnischen Untersuchung wurde als planerischer Orientierungswert für Kerngebiete 54 dB(A) in der Nacht und 64 dB(A) am Tag nach dem Hamburger Leitfaden "Lärm in der Bauleitplanung" (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Juni 2004) angenommen. Für Gewerbegebiete wurden 59 dB(A) in der Nacht und 69 dB(A) am Tag angenommen. Als Grenze, ab der eine Gesundheitsgefährdung besteht, wurde das Überschreiten von 60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tag an den maßgeblichen Immissionsorten angenommen.

Im festgesetzten Gewerbegebiet liegen an den maßgeblichen Immissionsorten an den Ostseiten der Bebauung Weidenbaumsweg 34 bis 38 nachts alle Werte zwischen 62 dB(A) und 64 dB(A) und tags zwischen 71 dB(A) und 73 dB(A). Im Vergleich zur bestehenden Belastung sind dies Erhöhungen um bis zu 3 dB(A). Die Erhöhung der Lärmbelastung um 3 dB(A) im Vergleich zum Bestand und somit die Auswirkungen der Planung liegen im kaum spürbaren Bereich. Allerdings war die Grenze der Gesundheitsgefährdung auf Grund der Vorbelastung teilweise bereits im Bestand überschritten und somit ist jede Erhöhung der Lärmbelastung in besonderem Maße abwägungsrelevant. Auf den West- bzw. Nordseiten der Bebauung im Gewerbegebiet werden Werte bis 57 dB(A) nachts und bis 64 dB(A) tags erreicht, womit die Orientierungswerte für Gewerbegebiete eingehalten werden. Jedoch ist hierbei die bestehende Vorbelastung aus dem Schienenlärm nicht mit berücksichtigt. Als Abwägungsergebnis für diesen Bereich ist insgesamt festzuhalten, dass die Festsetzung von Gewerbegebiet getroffen werden kann, weil gewerbliche Nutzungen nicht zwingend auf ruhige Außenbereiche angewiesen sind und in den Innenräumen ein ausreichender Schallschutz geschaffen werden kann, um gesunde Arbeitsbedingungen zu gewährleisten. Wohnungen sind in Gewerbegebieten grundsätzlich nicht zulässig; Betriebswohnungen nur ausnahmsweise. Weitere planungsrechtliche Regelungen sind nicht erforderlich.

Bezüglich der Kerngebiete hat die lärmtechnische Untersuchung ergeben, dass es in Teilbereichen ebenfalls zu einer Verschlechterung der Lärmsituation kommt. In der Alten Holstenstraße und im Bereich der Kerngebietsnutzungen am Bahnhofsvorplatz kommt es durch die Verlagerung der Verkehrsströme (Busse bzw. Pkw) aber auch zu Verbesserungen der Lärmsituation. Hinsichtlich der Verschlechterungen werden teilweise tags die Werte von 70 dB(A) und nachts die Werte von 60 dB(A) überschritten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die nördlich zur Bahn orientierten Gebäudeseiten bereits erheblich durch den Schienenlärm vorbelastet sind und bereits im Bestand die Werte von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts überschritten sind.

In den Kerngebieten ergeben sich im Bereich der bestehenden Nutzungen der Straße Am Bahnhof und in dem Baublock zwischen der Straße Am Bahnhof und der Alten Holstenstraße aufgrund der großen Vorbelastung nur geringfügige Verschlechterungen der Lärmsituation auf den Gebäudeseiten, welche zu den ZOB-Rampen gerichtet sind. So wird an der Nordwestseite des letztgenannten Baublocks mit Immissionspegeln von über 60 dB(A) (nachts) die Grenze der Gesundheitsgefährdung weiterhin überschritten. Auch tagsüber sind Werte über 70 dB(A) prognostiziert. Im Hinblick auf diese erhebliche Lärmbelastung wurden aktive Schallschutzmaßnahmen überprüft. Die Überprüfung von denkbaren aktiven Schallschutzmaßnahmen hat ergeben, dass aktive Schallschutzmaßnahmen mit vertretbarem Aufwand nicht zu realisieren sind (vgl. Ziffer 4.2.1). Die Über-

schreitung der Grenze der Gesundheitsgefährdung macht es erforderlich, Wohnen für diese Bereiche auszuschließen. Der gleiche Ausschluss von Wohnen wird für das mit „(A)“ bezeichnete Kerngebiet aufgrund der starken Verkehrslärmbelastung vorgenommen. An den Gebäudeseiten Weidenbaumsweg 2 und 4 sowie der Südostseite des Gebäudes Weidenbaumsweg 6 gibt es zwar eine Verbesserung der Lärmsituation durch die Planung; die prognostizierten Immissionspegel erreichen dennoch in einigen Geschossen bis zu 63 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags. Da die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschritten bleibt muss auch hier Wohnen ausgeschlossen werden:

In den mit "(A)" und "(B)" bezeichneten Flächen des Kerngebiets sind Wohnungen unzulässig. Ausnahmen nach § 7 Absatz 3 Nummer 2 der Baunutzungsverordnung werden ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 4).

Die in den genannten Bereichen bestehenden Wohnungen haben Bestandsschutz. Unabhängig von den Möglichkeiten der Lärmkonfliktbewältigung durch den Bebauungsplan haben die Anwohner ggf. Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert am 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146).

Für die im Geltungsbereich befindlichen Gebäude Weidenbaumsweg 17 bis 19 (teilweise) kann Wohnen unter folgenden Voraussetzungen stattfinden:

In den mit "(D)" bezeichneten Flächen der Kerngebiete sind die Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung der in Satz 1 genannten Räume an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden (vgl. § 2 Nummer 11).

An einzelnen Fassaden wird die Grenze der Gesundheitsgefährdung nicht überschritten. Ob Wohnen zugelassen wird, unterliegt dort daher der Abwägung, obwohl auch dort noch Überschreitungen der Hamburger Richtwerte um 1 bis 6 dB(A) bestehen. An der Gebäudefassade Weidenbaumsweg 17 wird dabei der höchste Wert mit etwa 60 dB(A) (nachts) erreicht. Zur Sicherung und Ermöglichung von Wohnnutzungen im innerstädtischen Bereich, wodurch eine Belebung des innerstädtischen Quartiers erreicht wird, wurde es im Rahmen der Abwägung als hinnehmbar bewertet, Wohnen unter den Voraussetzungen des § 2 Nummer 11 in bestimmten Baublöcken zuzulassen (vgl. auch § 2 Nummer 12). Im Verlauf der Alten Holstenstraße und des Weidenbaumswegs (Bereich der Straße Am Bahnhof) befinden sich Gebäude außerhalb des Geltungsbereichs, deren Immissionssituation in die Abwägung einzustellen ist. Die prognostizierten Immissionspegel an den straßenzugewandten Gebäudeseiten überschreiten auch hier die Grenze der Gesundheitsgefährdung. Weil für diese Gebäude aber durch die Verlagerung der Busverkehrsströme im Vergleich zum stark vorbelasteten Bestand eine Verbesserung der Lärmsituation durch die Planung erfolgt, sind planungsrechtliche Neuregelungen und eine Einbeziehung der Gebäude in den Geltungsbereich nicht erforderlich.

Außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans entstehen noch Lärmerhöhungen auf dem Post-Gelände südlich der Bergedorfer Straße (1 dB(A)) und im Kreuzungsbereich Bergedorfer Straße – Vierlandenstraße (0,1 - 0,2 dB(A)) und Weidenbaumsweg 48 (1 dB(A)). Diese Erhöhungen liegen zwar unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle; teilweise ist dort aber bereits im Bestand die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschritten und somit ist jede Erhöhung der Lärmbelastung in besonderem Maße abwägungsrelevant. Neben der kaum spürbaren Veränderung der Lärmsituation wurden dabei auch die verfolgten planerischen Zielvorstellungen in die Abwägung eingestellt. Die kaum wahrnehmbaren Erhöhungen der Lärmbelastung wurden letztlich im Hinblick auf diese planerischen Ziele als zumutbar beurteilt, zumal die ermittelten Werte im Hinblick auf die Lärmbelastung den ungünstigsten Fall abbilden. Eine Gesundheitsgefährdung resultiert aus der prognostizierten Lärmbelastung für die Bereiche, in denen Wohnnutzung zugelassen wird, nicht. Sie ist auch für eine Wohnnutzung noch hinnehmbar, da es angesichts der zentralen Lage des Plangebiets nicht auf den Schutz des Außenwohnbereichs ankommt. Angemessene Wohnqualität kann an diesem Stand-

ort bei Neubauten auch durch hochbauliche Maßnahmen, wie vorgehängte Fassaden und die Errichtung von Wintergärten statt Balkonen, gewährleistet werden. Bei Betrachtung aller die Wohnqualität beeinflussenden Aspekte, insbesondere der erheblichen städtebaulichen Aufwertung des zentralen Bereichs Bergedorfs und der Aufwertung der Freiraumqualität am Serrahn, ist im Umfeld des Plangebiets jeweils eine erhebliche Einschränkung der Wohnqualität durch die Planung nicht zu erwarten. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass im Bestand bereits eine Vorbelastung vorhanden ist.

Im Hinblick auf die immissionsschutzrechtliche Zulässigkeit von geplanten gewerblichen Nutzungen im Baugenehmigungsverfahren wurden die geplante Gemeinschaftsgarage und die für die CCB-Erweiterung geplanten Anlieferungsbereiche überprüft. Der verursachte Stellplatzlärm durch das Parkhaus unterhalb des neuen ZOB ist unkritisch bezüglich der benachbarten Nutzungen. Die geltenden Grenzwerte können eingehalten werden. Von dem mit „(A)“ bezeichneten Kerngebiet (CCB-Erweiterung) ist mit einer zusätzlichen Lärmbelastung für die Gebäude Weidenbaumsweg 17 und 19 aufgrund von Anlieferungsbereichen zu rechnen. Die Anlieferung muss deshalb im Baugenehmigungsverfahren so ausgestaltet werden, dass auch hier die maßgeblichen Grenzwerte (TA-Lärm) eingehalten werden (zum Beispiel durch Beschränkung der Anlieferungszeiten auf den Tag und ausschließliche Anlieferung mit Fahrzeugen unter 2,8 t). Somit sind keine Konflikte durch Gewerbelärm zu erwarten, die bereits im Bebauungsplan zu lösen wären.

#### 5.12. Luftschadstoffe

Gemäß Luftschadstoffgutachten (vgl. Ziffer 3.3.7) sind aus lufthygienischer Sicht durch die Planungen an der nächstgelegenen, bestehenden Bebauung keine wesentlichen Zunahmen der Immissionen zu erwarten. Dies gilt nicht für Bereiche der neuen Zufahrtsrampen zum ZOB. Hier sind durch die Busverkehre stärkere Zunahmen der verkehrstypischen Luftschadstoffe zu erwarten. Die maßgeblichen Grenzwerte der Verordnung über Immissionswerte (22. BImSchV) in der Fassung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I S. 1007) werden jedoch in den Rampenbereichen nicht überschritten. An der bestehenden Wohnbebauung am Weidenbaumsweg und dem Kreuzungsbereich mit der Alten Holstenstraße sind Verringerungen der Immissionen zu erwarten. An der genannten, bestehenden Wohnbebauung sind im Planzustand keine Konflikte mit Beurteilungswerten zu erwarten. Mit zunehmender Höhe der baulichen Anlagen werden die Immissionen geringer.

In Teilbereichen bestehen hohe Immissionen, insbesondere aus dem verlegten Weidenbaumsweg und aus der Bergedorfer Straße. Daher wird für die Neuplanung der CCB-Erweiterung folgende Festsetzung getroffen:

In der mit „(A)“ bezeichneten Fläche des Kerngebiets ist die Belüftung der Aufenthaltsräume über die von der Bergedorfer Straße und vom Weidenbaumsweg abgewandten Seiten vorzunehmen. Soweit die Belüftung der Aufenthaltsräume nicht entsprechend Satz 1 erfolgen kann, ist sicherzustellen, dass vor den Fenstern, die der Belüftung der Räume dienen, die maßgeblichen Grenzwerte der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) in der Fassung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I S. 1007) eingehalten werden (vgl. § 2 Nummer 13).

#### 5.13. Lichtimmissionen

Aufgrund der Planung des ZOB und der entsprechenden Rampen werden Lichtimmissionen durch die Scheinwerfer der Busse erzeugt. Die zu erwartenden Lichtemissionen durch Fahrzeuge auf den Rampen zum/vom ZOB wurden im Hinblick auf ihre Auswirkungen in der Nachbarschaft gutachterlich eingeschätzt. Die Untersuchung hat ergeben, dass an folgenden Gebäuden mit Beeinträchtigungen gerechnet werden muss. Dabei ist bereits eine 1 m hohe Brüstung auf dem ZOB und auf den Rampen mit berücksichtigt worden:

- Weidenbaumsweg 6 (die Gebäudeseiten, die zur Straße Am Bahnhof ausgerichtet sind)
- Am Bahnhof 19 und 21 (Nordwestseite und Südwestseite)
- Alte Holstenstraße 54 (Nordwestseite)

- Weidenbaumsweg 17 (Nordwestseite)
- Alte Holstenstraße 55 und 57 (Südwestseite, außerhalb des Geltungsbereichs))
- Weidenbaumsweg 34-38 (Nordostseite und Nordwestseite)

Die Belästigungen können minimiert werden, wenn auf der Brüstung des ZOB und auf den Zufahrtsrampen Blendschutzwände installiert werden. Daher wird folgendes festgesetzt:

Auf den Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ist sicherzustellen (zum Beispiel durch Blendschutzwände, Lärmschutzbrüstungen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen), dass wesentliche Störungen der umliegenden Nutzungen durch Lichtimmissionen oder Lärmimmissionen vermieden werden (vgl. § 2 Nummer 12).

Eine Lärmschutzwirkung der Brüstungen muss gleichzeitig gewährleistet sein, weil in den Lärmgutachten eine solche Wirkung vorausgesetzt wurde. Lärmschutzbrüstungen sind Voraussetzung für die im Bebauungsplan zugelassenen Wohnnutzungen am Weidenbaumsweg 17 und 19 (vgl. Ziffer 5.11, Lärmschutz). Die Festsetzung gilt im Sinne von § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz.

#### 5.14. Baumschutz

Im Plangebiet befinden sich in erheblichem Umfang erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrecht I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (HmbGVBI S. 167).

#### 5.15. Altlasten / Kampfmittelverdacht

Im Rahmen einer orientierenden Untersuchung aus dem Jahre 2001, die im Jahre 2006 vertieft wurde, ist im Bereich des auf dem Bahndamm höher gelegenen Parkplatzes (Deutsche Bahn) westlich des Bahnhofes eine Altlastenverdachtsfläche erfasst worden. 1890 befand sich hier eine Drehscheibe für Lokomotiven inklusive der erforderlichen Nebenanlagen.

Eine weitere Altlastenverdachtsfläche wurde nordwestlich Weidenbaumsweg 22 im Rahmen dieses Gutachtens für den Innenhof des bestehenden Bahnhofsgebäudes ermittelt. Der Bereich wurde 1938 als Schmiede genutzt.

Im Plangebiet befindet sich des Weiteren ein Teilgebiet der im Altlastenhinweiskataster aufgeführten Altlastenfläche Nr. 8028-30. Es handelt sich um einen Altstandort ohne näheren Produktionshinweis.

Das Flurstück 5373 (Weidenbaumsweg 19) wurde in den 40iger Jahren von einer chemischen Fabrik genutzt.

Aus den Untersuchungen hat sich trotz einzelner Überschreitungen der Beurteilungswerte kein unmittelbarer Handlungsbedarf ergeben. Da aber nicht der Boden aller betroffenen Flächen im Rahmen der Baumaßnahmen entsorgt wird, ist im Plangebiet der Bereich der ehemaligen Drehscheibe nach § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB als Fläche, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, gekennzeichnet.

Die bestehenden und sich ggf. neu ergebende Bodenverunreinigungen sind im Zuge der Baumaßnahmen nach den abfallrechtlichen Bestimmungen und in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen des Bezirkes bzw. der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zu sanieren bzw. zu entsorgen.

Nach heutigem Kenntnisstand kann das Vorhandensein von Bombenblindgängern aus dem 2. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden. Bauvorhaben sind im Einzelnen beim Kampfmittelräumdienst abzufragen.

## 5.16. Oberflächenentwässerung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich in unmittelbarer Nähe eines leistungsfähigen Vorfluters (Schleusengraben). Der östliche, zum Bahnhofsvorplatz zugehörige Bereich entwässert vorwiegend über Misch- und Regensiele. Mischsiele sind im Weidenbaumsweg, der Straße Am Bahnhof und der Serrahnstraße vorhanden. In der Bergedorfer Straße und in der Alten Holstenstraße ist ein Trennsystem vorhanden. Die Niederschlagswasserableitung erfolgt an zwei Stellen in den Schleusengraben bzw. in den Serrahn. Das Mischwasser aus dem Gebiet wird südlich des Serrahn über ein Speichersiel im Kampdeich (außerhalb des Geltungsbereichs) abgeführt. Das Stellwerk und die ehemalige Park & Ride-Anlage haben eine Grundstücksentwässerung. Im westlichen Teil des Plangebiets befinden sich Regen- und Schmutzsiele sowie im Bereich des Flurstücks 5246 eine Druckleitung. Diese Druckleitung DN 350 und ein westlich davon parallel verlaufendes Schmutzsiel DN 300 queren den Bahndamm in Nord-Süd-Richtung und führen bzw. kommen von dem nördlich des Dammes liegenden "Pumpwerk Kurt-A.-Körper-Chaussee". Da die Siele nicht durch Gebäude überbaut werden dürfen, erfolgen im Zuge der Umgestaltung des ZOB Bergedorf und der Erweiterung des CCB eine teilweise Aufhebung und ein Neubau von Sielanlagen. Erhalten werden sollen die zum Pumpwerk führende Druckleitung und das Schmutzsiel im Bereich des Flurstücks 5246. Im Bebauungsplan sind alle bestehenden Siele mit überörtlicher Funktion und soweit sie sich im Kerngebiet bzw. auf der Fläche für Bahnanlagen befinden als "Vorhandene unterirdische Leitung – Abwasser" gekennzeichnet. Zukünftig werden sich alle Siele in öffentlichen Flächen befinden.

Bisher wird das von den öffentlichen Straßenverkehrsflächen abfließende Niederschlagswasser über eine Straßenentwässerungsleitung direkt in den Schleusengraben (außerhalb des Plangebiets) eingeleitet. Zum Schutz aller Gewässer sowie der Erreichung des Ziels „guter Gewässerzustand“ bis zum Jahr 2015 sind seit Juni 2002 die Forderungen der Wasserrahmenrichtlinie im Wasserhaushaltsgesetz (insbesondere §§25a-d WHG) und seit Februar 2004 im Hamburgischen Wassergesetz (§§ 27a-c HWaG) umgesetzt. Daher wird zukünftig eine Vorreinigung des Straßenwassers vor Einleitung in den Schleusengraben erfolgen.

## 5.17. Bevölkerungsschutz

Innerhalb der mit "(F)" bezeichneten Fläche wird im Erdgeschoss der festgesetzten Gemeinschaftsgarage "Fläche für den Gemeinbedarf" mit der Zweckbestimmung "Anlage für den Zivilschutz" und der Begünstigten "Bundesrepublik Deutschland festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 10).

Als Ersatzmaßnahme für die vorhandene öffentliche Zivilschutzanlage (Bunkeranlage) zwischen Weidenbaumsweg und Bergedorfer Straße wird im Parkhaus unterhalb des Zentralen Omnibusbahnhofs ebenerdig ein Sicherheitsbereich als geschützte Fläche für Zwecke des Bevölkerungsschutzes geschaffen, der der Bevölkerung als Flucht- und Rettungsraum mit unmittelbarer Nutzungsmöglichkeit bei Schadensereignissen zur Verfügung steht. Die neue Konzeption des baulichen Bevölkerungsschutzes des Bundes sieht die hohe Bedeutung von weiterhin vorhaltenden Sicherheitsbereiche als geschützte Flächen beispielsweise in Form von Flucht- und Rettungsräume für die Bevölkerung vor. Insbesondere Bereiche kritischer Infrastrukturen und zentraler Einrichtungen mit hohem Verkehrs- und Bevölkerungsaufkommen sowie exponierten Lagen, zentrale Verknüpfungspunkte und Verkehrsplätze mit erhöhter Aufenthaltsfrequenz unterliegen einem erhöhten Vulnerabilitätsrisiko. Es müssen zwei Zugänge gewährleistet sein. Einer der Zugänge muss ebenerdig herzustellen und vom Weidenbaumsweg aus erreichbar sein.

## **6. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft**

Die Beurteilung, inwieweit die vorgesehenen Festsetzungen zu Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft führen, geht davon aus, dass das Plangebiet bereits bebaut bzw. gemäß bestehendem Planrecht vollständig überbaubar ist.

Demnach wird mit den Festsetzungen des Bebauungsplans naturschutzrechtlich kein Eingriff vorbereitet, weil nicht mehr Flächen versiegelbar sind als bisher versiegelt sind bzw. planrechtlich versiegelbar wären. Die Anwendung der Eingriffsregelung gemäß § 19 Abs. 1-2 BNatSchG in Form von Eingriffs- Ausgleichsbilanzierungen bzw. Festsetzungen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist im Rahmen des Bebauungsplans nach § 1a Absatz 3 Satz 5 BauGB somit nicht erforderlich.

Auf Grundlage des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) und der Baumschutzverordnung der Freien und Hansestadt Hamburg ergeben sich jedoch Ausgleichsbedarfe durch die Überplanung einer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ABS 41, Abschnitt IV planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme sowie der umfangreichen Großbaumbestände im Bereich der Bahnböschungen. Die entsprechenden Ausgleichs- bzw. Ersatzerfordernisse wurden im Rahmen eines landschaftsplanerischen Gutachtens ermittelt (siehe Ziffern 3.3.9 und 4.2.5). Die Umsetzung entsprechender Maßnahmen ist im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren zu regeln und abzusichern.

## **7. Maßnahmen zur Verwirklichung**

Enteignungen können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Ersten Kapitels des BauGB durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.

## **8. Aufhebung bestehender Pläne**

Für das Plangebiet wird der Baustufenplan Bergedorf IV, vom 5. Februar 1957 (HmbGVBl. S. 37), die Bebauungspläne Bergedorf 27 vom 26. Juni 1972 (HmbGVBl. S. 125), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494), Bergedorf 66 vom 24. Februar 1982 (HmbGVBl. S. 36), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 505), Bergedorf 86 vom 25. Februar 1992 (HmbGVBl. S. 34) sowie der Teilbebauungsplan TB 70 (Teil 4) vom 17. November 1953 (Amtl. Anz. S. 1205), erneut festgestellt am 29. Januar 1957 (HmbGVBl. S. 25) aufgehoben.

## **9. Flächen- und Kostenangaben**

### **9.1. Flächenangaben**

Das Plangebiet ist etwa 60.100 m<sup>2</sup> groß. Hiervon werden für Straßenverkehrsflächen etwa 22.600 m<sup>2</sup>, für Straßenverkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung neu etwa 12.900 m<sup>2</sup>, für Wasserflächen etwa 2000 m<sup>2</sup> und für oberirdische Bahnanlagen etwa 10.600 m<sup>2</sup> benötigt. Alle anderen erforderlichen Straßenverkehrsflächen wurden von Hamburg bereits erworben oder waren bereits vor Aufstellung des Bebauungsplans im Eigentum von Hamburg.

### **9.2. Kostenangaben**

Für die Realisierung des Bebauungsplans müssen Flächen für Straßen durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Die Straßenverkehrsflächen sind teilweise bebaut. Es entstehen weiterhin Straßenbau- und Siedebaukosten.