

**Begründung zum
Bebauungsplan
Neugraben-Fischbek 73**

Stand August 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	4
2	Grundlage und Verfahrensablauf	5
3	Planerische Rahmenbedingungen	6
3.1	Raumordnung und Landesplanung	6
3.1.1	Flächennutzungsplan	6
3.1.2	Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz	7
3.2	Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen	7
3.2.1	Bestehende Bebauungspläne	7
3.2.2	Klimaschutz	8
3.2.3	Denkmalschutz/ Erhaltungsverordnung	8
3.2.4	Altlastenverdächtige Flächen	8
3.2.5	Kampfmittelverdacht	9
3.2.6	Baumschutz	9
3.2.7	Wasserschutzgebiet	9
3.3	Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen	9
3.3.1	Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne	9
3.3.2	Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten	12
3.4	Angaben zum Bestand	13
4	Umweltbericht	15
5	Planinhalt und Abwägung	16
5.1	Urbanes Gebiet	16
5.1.1	Art der baulichen Nutzung	16
5.1.2	Maß der baulichen Nutzung	19
5.1.3	Überbaubare Grundstücksfläche und Bauweise	22
5.2	Verkehrsflächen	22
5.2.1	Öffentliche Straßenverkehrsflächen	22
5.2.2	Verkehrliche Auswirkungen	23
5.2.3	Ruhender Verkehr / Tiefgarage / Anlieferung	25
5.3	Gestalterische Festsetzungen	27
5.4	Technischer Umweltschutz und Klimaschutz	28
5.4.1	Lärmschutz	28
5.4.2	Klimaschutz	33
5.5	Wasser	34
5.5.1	Niederschlagswasser	34
5.5.2	Schmutzwasser	36
5.6	Energieversorgung	36
5.7	Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, Artenschutz	37
5.7.1	Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen	37
5.7.2	Baumschutz	39
5.7.3	Grundwasserschutz	40
5.7.4	Besonderer Biotop- und Artenschutz	41
5.7.5	Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft	42
5.8	Abwägungsergebnis	44

5.9	Nachrichtliche Übernahmen	47
5.10	Kennzeichnungen.....	47
6	Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung	47
7	Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen	47
8	Flächen-und Kostenangaben	47
8.1	Flächenangaben	47
8.2	Kostenangaben	47

1 Anlass der Planung

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Neugraben-Fischbek 73 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, die in der Nachbarschaft zum Busbahnhof und dem Schnellbahnhaltelpunkt Neugraben vorhandene Fläche, die derzeit durch eine heterogene Bebauung und eine teilweise Unternutzung in Form von Brachflächen geprägt ist, neu zu ordnen, um hier ein gemischt genutztes, urbanes Quartier zu entwickeln.

Das ca. 2,1 ha große Plangebiet befindet sich unmittelbar südlich des Neugrabener Schnellbahnhofs sowie des Busbahnhofs im Übergangsbereich zwischen dem Neubaugebiet Vogelkamp und dem Zentrum Neugraben des gleichnamigen Stadtteils. Es ist im Bestand bereits gemischt genutzt, wobei Einzelhandel, kleinteiliges Wohnen, Kleingewerbe und vereinzelt Gastronomie- und Ladenflächen prägende Funktionen darstellen. Die Gastronomie- und Ladenflächen sind im Erdgeschossbereich konzentriert, während sich in den oberen Geschossen ausschließlich Wohnnutzungen befinden. Zwei Teilbereiche des Plangebiets liegen derzeit brach und sind ungenutzt.

Das südliche Bahnhofsumfeld erzeugt mit seinen Maßstabssprüngen innerhalb der Gebäudekubaturen, fehlenden Raumkanten, Baulücken und unterschiedlichen Gebäudetypologien ein städtebaulich uneinheitliches Ortsbild. Zudem zeichnen sich im Stadtteil seit einigen Jahren Attraktivitäts- und Funktionsverluste ab, sodass das Bezirksamt Harburg eine Aufwertung und Modernisierung dieses Kernbereiches Neugrabens durch städtebauliche Neuordnung und bauliche Nachverdichtung beabsichtigt.

Wesentliches Ziel der Aufwertung und Modernisierung ist eine geordnete städtebauliche Entwicklung, welche eine stärker verdichtete Bebauung, Erweiterungsmöglichkeiten der Bestandsimmobilien und eine höhere Nutzungsdurchmischung zwischen Wohnen und Gewerbe sowie anderen Einrichtungen im Plangebiet ermöglichen soll. Die städtebauliche Neuordnung schließt dabei auch die Schaffung eines attraktiven Stadtteileingangs mit ein und unterstützt die Ausbildung einer Platzkante des südlichen Bahnhofsvorplatzes.

Im nordöstlichen Teilbereich des Plangebiets südlich der Straße Am Neugrabener Bahnhof wird aktuell ein Neubau für das Polizeikommissariat 47 und das Jobcenter realisiert. Für die Planung liegt ein städtebaulich-hochbauliches Konzept vor, welches die Grundlage für die Festsetzungen des Bebauungsplans darstellt. Die südlich angrenzenden Bestandsgebäude sollen planungsrechtlich gesichert werden. Gleichwohl soll der Bebauungsplan eine städtebaulich verträgliche Entwicklung dieser Flächen ermöglichen.

An der Straße Am Neugrabener Bahnhof unmittelbar südlich angrenzend an den Neugrabener Busbahnhof werden Flächen für ein neues Büro- und Geschäftsgebäude entwickelt.

Auf den übrigen Flächen des westlichen Teilbereichs des Plangebiets ist eine private Projektentwicklung vorgesehen, die großflächigen Einzelhandel sowie weitere Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss mit neuen Wohnnutzungen und einem Ärztehaus in den oberen Geschossen kombiniert.

Mit der geplanten Neuordnung und Aufwertung der Bauflächen soll sich das Plangebiet zu einem wirtschaftlich leistungsstarken und attraktiven Versorgungszentrum mit einer zeitgemäßen und vielfältigen Angebotsstruktur für die umliegenden vorhandenen und geplanten Wohn- und Arbeitsstandorte entwickeln. Zudem trägt die Nachverdichtung der wachsenden Nachfrage nach urbanem Wohnraum Rechnung und leistet einen Beitrag zur Erfüllung der Wohnungsbauprogramme von Senat und Bezirksversammlung.

2 Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 12. August 2025 (BGBl. I Nr. 189, S. 1, 9).

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss (H 05/24) vom 19.12.2024 (Amtl. Anz. Nr. 5 vom 17. Januar 2025 S. 164) eingeleitet. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung hat nach der Bekanntmachung vom 25.05.2021 (Amtl. Anz. S. 809) vom 07.06.2021 bis 21.06.2021 stattgefunden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung (öffentliche Auslegung) des Plans hat nach der Bekanntmachung vom 17.01.2025 (Amtl. Anz. 2025 Nr. 5, S. 164) vom 25.01.2025 bis 26.02.2025 stattgefunden.

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB aufgestellt.

Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB liegen vor, da der Bebauungsplan der Wiedernutzbarmachung einer Fläche dient und die festgesetzte zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176, S. 1, 6), weniger als 20.000 m² beträgt. Als weitere Bebauungsplanverfahren, die in einem engen räumlichen, nicht aber inhaltlichen, Zusammenhang stehen, ist das Bebauungsplanverfahren Neugraben-Fischbek 77 zu nennen. Ein inhaltlicher Zusammenhang ist aufgrund der unterschiedlichen Planungskonzepte und Projektentwickler nicht vorhanden. Innerhalb des Bebauungsplans NF 77 wird eine Grundfläche von etwa 7.600 m² festgesetzt, innerhalb des Bebauungsplan NF 73 eine Grundfläche von etwa 8.000 m². Im räumlichen Zusammenhang der beiden Bebauungspläne wird damit eine Grundfläche von summiert 15.600 m² festgesetzt. Die in § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB benannte Grenze von 20.000 m² wird damit sicher unterschritten und die Anwendungsvoraussetzungen für das vereinfachte Verfahren sind gegeben. Zudem liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter (Natura 2000-Gebiete) besteht oder, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. 2013 I S. 1275, 2021 I S. 123), zuletzt geändert am 12. August 2025 (BGBl. I Nr. 189 S. 1) (umliegende Störfallbetriebe) zu beachten sind.

Das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB wäre ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet würde, die einer Pflicht zur Durchführung

einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 542), zuletzt geändert am 23. Oktober 2024 (BGBl. I Nr. 323 S. 1, 8) unterliegen. Der Bebauungsplan weist ein Urbanes Gebiet aus, durch das Einzelhandelsnutzungen mit einer Bruttogeschossfläche (BGF) von insgesamt etwa 1.300 m² realisiert werden. Aus den Vorschriften des UVPG ergibt sich, dass dieses Vorhaben der Pflicht zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (Umweltverträglichkeits-Vorprüfung) unterliegt. Diese Vorprüfung wurde im vorliegenden Fall gemäß den gesetzlichen Kriterien und Prüfanforderungen durchgeführt. Im Ergebnis dieser Vorprüfung sind mit der verfolgten Nachverdichtung des innerstädtisch gelegenen Plangebiets mit einer zukünftigen Wohn- und Gewerbebebauung in Urbanen Gebieten einschließlich großflächigen Einzelhandels voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten. Vielmehr sind auf Grund der zukünftig begrünten Flachdächer eher positive Effekte auf alle Schutzgüter zu erwarten. Artenschutzrechtliche Belange sind im Rahmen der Bauausführung zu beachten. Verbotstatbestände können durch Einhaltung der gesetzlich festgelegten Schutzzeiten oder ggf. Einschaltung einer ökologischen Baubegleitung wirksam vermieden werden. Die Belange nach der Hamburgischen Baumschutzverordnung (BaumschutzVO) vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81, 126) sind im Plangebiet zu berücksichtigen. Andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind durch die Aufstellung des Bebauungsplans nicht zu erwarten.

Aus den vorgenannten Gründen besteht daher keine UVP-Pflicht nach dem UVPG oder dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVPG) vom 10. Dezember 1996 (HmbGVBl. S. 310), zuletzt geändert am 21. Februar 2018 (HmbGVBl. S. 53, 54) und das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB kann zur Anwendung kommen. Eine Umweltprüfung mit Umweltbericht nach § 2 Abs. 4 BauGB sowie die Anwendung der Eingriffsregelung sind somit nicht erforderlich. Die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung auf die Umwelt einschließlich Natur und Landschaft werden dennoch in die Abwägung eingestellt.

3 Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Raumordnung und Landesplanung

3.1.1 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) ist der überwiegende Teil des Plangebietes als „Gemischte Baufläche, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll“, dargestellt. Die angrenzenden Straßen der Cuxhavener Straße (B 73) und der Süderelbebogen sind als „sonstige Hauptverkehrsstraße“ hervorgehoben. Mit dem Ziel der Durchmischung des Plangebiets mit Büro-, Einzelhandels-, Versorgungs- sowie Wohnnutzungen in den oberen Geschossen entspricht der Bebauungsplan somit den Zielerstellungen des Flächennutzungsplans. Der

Bebauungsplan ist daher aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar, es sind keine Änderungen des Flächennutzungsplans erforderlich.

3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für die vorhandenen baulichen Nutzungen zwischen der B 73 und der Straße Am Neugrabener Bahnhof das Milieu „Verdichteter Stadtraum“ und für die B 73 das einer „sonstigen Hauptverkehrsstraße“ dar. Für das gesamte Plangebiet wird das Milieu „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ dargestellt. Im Bereich der Neugrabener Bahnhofstraße, d.h. mittig durch das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung, verläuft eine „Grüne Wegeverbindung“, die eine milieübergreifende Funktion hat.

Die Fachkarte Arten- und Biotopschutz stellt für die baulich genutzten Bereiche zwischen der B 73 und der Straße Am Neugrabener Bahnhof den Biotopentwicklungsraum „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil (13a)“ dar. Die B 73 und der Süderelbebogen werden als Biotopentwicklungsraum der „Hauptverkehrsstraßen“ (14e) dargestellt.

Mit den zuvor genannten Zielen des Plangebiets steht der Bebauungsplan somit nicht im Widerspruch zu der Zieldarstellung des Landschaftsprogramms sowie der Fachkarte Arten- und Biotopschutz, sodass keine Änderungen dieser Planwerke erforderlich sind.

3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen

3.2.1 Bestehende Bebauungspläne

Für das Plangebiet gelten die Bebauungspläne Neugraben-Fischbek 42 vom 12. Juli 1979 (HmbGVBl S. 217) mit der 1. Änderung vom 03. Juli 1990 und Neugraben-Fischbek 50 vom 19. April 1978 (HmbGVBl S. 93).

Für den Bereich zwischen dem Süderelbe-Einkaufszentrum (SEZ) und der Fußgängerbrücke in der Neugrabener Bahnhofstraße setzt der Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 42 Kerngebiete (MK) für eine ein- bis fünfgeschossige Bebauung teilweise in geschlossener Bauweise fest. Die Neugrabener Bahnhofstraße sowie die Straße Am Neugrabener Bahnhof sind als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Teile der Neugrabener Bahnhofstraße sind außerdem als Kerngebiet festgesetzt.

Als Teil des Bebauungsplans Neugraben-Fischbek 50 wird für den östlichen Teil des Plangebiets ein weiteres Kerngebiet (MK) mit einer fünfgeschossigen Bebauung in geschlossener Bauweise festgesetzt. Der dort verlaufende Teil der B 73, der ebenfalls die Neugrabener Bahnhofstraße und die Straße Am Neugrabener Bahnhof sowie den Süderelbebogen umfasst, ist als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

3.2.2 Klimaschutz

Der Klimaschutz ist im Baugesetzbuch an mehreren Stellen verankert. In § 1 Abs. 5 BauGB wird als Grundsatz definiert, dass Bauleitpläne unter anderem dazu beitragen sollen, den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern.

In den ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz ist festgelegt, dass den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden soll (§ 1a Abs. 5 BauGB).

Die in Fachgesetzen, wie dem Hamburgischen Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) in der Fassung vom 20. Februar 2020 (HmbGVBl. S. 148), zuletzt geändert am 13. Dezember 2023, (HmbGVBl. S. 443), dem Gebäudeenergiegesetz (GEG) in der Fassung vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728), zuletzt geändert am 16. Oktober 2023 (BGBl. I Nr. 280, S. 1) und dem Hamburger Klimaplan (2022) festgelegten Regelungen, Ziele und Konzepte zum Klimaschutz bilden eine wichtige Grundlage für die Festsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Bebauungsplan. Die allgemein bindenden fachgesetzlichen Regelungen repräsentieren dabei die Mindestanforderungen, die aufgrund ihrer unmittelbaren Geltung keiner Regelung in der verbindlichen Bauleitplanung bedürfen. Sie bilden zusammen mit den Fachplanungen zudem wichtiges Abwägungsmaterial bei der Beurteilung der Angemessenheit von Festsetzungen. Nach § 1 HmbKliSchG müssen die Erfordernisse des Klimaschutzes einschließlich der Anpassung an den Klimawandel bei allen Planungen, Maßnahmen und Entscheidungen der Freien und Hansestadt Hamburg und ihrer landesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts berücksichtigt werden. Gemäß § 25 Abs. 2 HmbKliSchG sind bei städtebaulichen Planungen Ergebnisse aus den Energiefachplänen in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Im Bezirk Harburg ist zudem das von der Bezirksversammlung in 2021 beschlossene integrierte Klimaschutzkonzept, als vorbereitendes Konzept, bei Abwägungen zu klimaschutzbezogenen Regelungen zu berücksichtigen. Da der Klimaschutz als Belang nach § 1 Abs. 6 Nummer 7a BauGB (Klima als Teil des Naturhaushaltes) und nach § 1 Abs. 6 Nummer 7f BauGB (sparsamer Umgang mit Energie und Nutzung erneuerbarer Energien) ein wichtiges Ziel der Bauleitplanung darstellt, ist er ein gewichtiger Gegenstand der Abwägung.

3.2.3 Denkmalschutz/ Erhaltungsverordnung

Im Bebauungsplangebiet befinden sich keine nach § 6 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142), zuletzt geändert am 5. März 2025 (HmbGVBl. S. 268) in der Denkmalliste eingetragenen Objekte. Erhaltungsverordnungen sind im Bebauungsplangebiet nicht vorhanden.

3.2.4 Altlastenverdächtige Flächen

Im Fachinformationssystem Altlasten (Altlasthinweiskataster) sind für das Plangebiet keine altlastverdächtigen Flächen, Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen verzeichnet.

3.2.5 Kampfmittelverdacht

Gemäß Auskunft der Feuerwehr Hamburg mit Schreiben vom 25.01.2022 kann das Vorhandensein von Bombenblindgängern oder vergrabenen Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden.

Bei Bauvorhaben oder Eingriffen in den Baugrund muss die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder eine von ihr bzw. ihm bevollmächtigte Person im Vorfeld deshalb die Kampfmittelfrage klären.

Für eine Einstufung der Fläche bzgl. ihres Gefährdungspotentials auf Kampfmittel muss nach § 6 der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (KampfmittelVO) vom 13. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 557), geändert am 8. Juli 2014 (HmbGVBl. S. 289) ein Antrag bei der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) gestellt werden. Hierfür werden ein Eigentumsnachweis bzw. eine Vollmacht der Grundstückseigentümerin bzw. des Grundstückseigentümers (ausgenommen öffentliche Flächen) und eine Liegenschaftskarte mit eindeutiger Kennzeichnung der Antragsfläche benötigt.

3.2.6 Baumschutz

Für die im Plangebiet vorhandenen Bäume und Hecken gelten die Bestimmungen der Hamburgischen Baumschutzverordnung (BaumschutzVO).

3.2.7 Wasserschutzgebiet

Die Verordnung über das Wasserschutzgebiet Süderelbmarsch / Harburger Berge vom 17. August 1993 (HmbGVBl. S. 228), zuletzt geändert am 6. Oktober 2020 (HmbGVBl. S. 523, 528), trat am 01. April 1994 in Kraft. Das Plangebiet liegt vollständig in der Schutzzone III, die entsprechenden Richtlinien für bautechnische Maßnahmen sind zu beachten.

3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen

3.3.1 Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne

Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel

Um die Verträglichkeit von Ansiedlungsvorhaben des Einzelhandels für die Hamburger Zentren zu gewährleisten, wurden 1996 die „Leitlinien für den Einzelhandel im Rahmen der Hamburger Stadtentwicklungspolitik“ beschlossen. Diese dienten einer Konkretisierung der Zielsetzungen des Flächennutzungsplans und stellten zugleich ein Instrument zur Umsetzung dieser Ziele dar. Im Jahr 2014 wurden diese durch neue „Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel“ fortgeschrieben und konkretisiert, um die durch die BauGB-Änderungen möglichen erweiterten Steuerungsmöglichkeiten zu nutzen. Die Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel aus 2014 basieren auf dem Hamburger Zentrenkonzept. Dieses sieht die Konzentration von Versorgungseinrichtungen an zentralen Standorten vor, um die Zentren als Mittelpunkte der Stadtteile zu stärken, da diese zur Lebensqualität in einer Stadt beitragen. Das Plangebiet wird als Stadtteilzentrum eingestuft.

Die „Leitlinien für den Einzelhandel“ beinhalten eine abschließende und verbindliche Konzeption, in der die Kriterien für eine verträgliche Ansiedlung von Einzelhandel benannt werden.

Die Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel wurden im November 2019 fortgeschrieben.

Nahversorgungskonzept 2018 des Bezirks Harburg

Das bezirkliche Nahversorgungskonzept ist als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nummer 11 BauGB bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen. Somit sind die Ergebnisse und Zielformulierungen des Nahversorgungskonzeptes Harburgs in den Abwägungsprozess der Planaufstellung einzustellen. In dem Nahversorgungskonzept wird zum einen der Einzelhandelsbestand dargestellt, zum anderen wird die Nahversorgungssituation in allen Stadtteilen des jeweiligen Bezirks analysiert. Für jeden Stadtteil werden hier zudem individuelle Handlungsempfehlungen getroffen.

Das Plangebiet liegt entsprechend dem bezirklichen Nahversorgungskonzept im zentralen Versorgungsbereich Neugraben-Fischbek und ist als Potentialfläche gekennzeichnet.

Der Stadtteil Neugraben-Fischbek stellt nach dem Stadtteil Harburg einen Einzelhandelsschwerpunkt im Bezirk Harburg dar. Dort sind rund 13 % der Verkaufsflächen lokalisiert. Im Stadtteil selbst ist eine Konzentration von Einzelhandelsbetrieben im Ortskern sowie im angrenzenden Gewerbegebiet erkennbar. Derzeit stellt Neugraben-Fischbek außerdem einen Schwerpunkt für verschiedene Einzelhandelsplanungen dar. Dabei werden vor allem im Lebensmittelbereich Neuan siedlungen, Betriebsverlagerungen und -erweiterungen erwartet. Die B 73 definiert dabei eine Entwicklungsachse für die Nahversorgungsstruktur. Neben den Zentrumsbereichen der Fußgängerzone und dem Marktplatz sind im Bestand außerdem mehrere Discounter in Streulagen verortet.

Hamburger Maß

Gemäß der Leitlinie „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ (2019) sind Senat und Bezirke dazu aufgefordert, dafür zu sorgen, dass in der Bauleitplanung die Orientierungswerte der Grund- und Geschossflächenzahlen des § 17 BauNVO in den Baugebieten möglichst ausgenutzt werden. Darüber hinaus soll jeweils geprüft werden, ob aus städtebaulichen Gründen auch eine Überschreitung vertretbar ist.

Das Plangebiet ist unmittelbar an einer Schnellbahnhaltestelle der Linie S3 und S5 gelegen. Insbesondere an derartigen Standorten sollen bei der Neuplanung möglichst verdichtete, nutzungsgemischte und mehrgeschossige Bebauungen in einem urbanen Maßstab vorgesehen werden.

Wohnungspolitische Verordnungen

Da in den nächsten Jahren mit einem andauernden Anstieg der absoluten Bevölkerungszahl der Freien und Hansestadt Hamburg bei gleichzeitig steigenden Wohnflächen pro Kopf gerechnet wird, spielt die Bereitstellung von zusätzlichen Wohneinheiten eine wichtige Rolle. Mit dem Vertrag für Hamburg hat der Senat 2011 erstmals und in den Fortschreibungen 2016 und 2021 erneut das politische Ziel vorgegeben, jährlich mindestens 10.000 Wohneinheiten zu realisieren. Aufgrund der großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit

stellt die Innenentwicklung dabei ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauf Flächen dar. Es ist das erklärte städtebauliche Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg an verkehrsgünstig gelegenen Standorten Maßnahmen der baulichen Innenentwicklung zu fördern, d. h. bislang gering ausgenutzte Liegenschaften einer verdichteten Bebauung zuzuführen. Angesichts der weiterhin dringend benötigten Flächen für Wohnungsbau stehen unter dem Gesichtspunkt einer Schonung der Freiräume im unbebauten Außenbereich bereits erschlossene Flächen im baulichen Zusammenhang weiterhin im Fokus. Der Bundesgesetzgeber hat dazu 2013 das Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts erlassen, das im BauGB umgesetzt wurde. Weil die Freie und Hansestadt Hamburg eine Gemeinde ist, in der die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist (vgl. Kappungsgrenzenverordnung 2023, HmbGVBl. 2023, 267); ist eine Änderung dieser Situation zumindest kurz- bis mittelfristig nicht absehbar. Die Mietpreisbegrenzungsverordnung vom 23.06.2020 (HmbGVBl. 2020, S. 341) stellt zudem befristet bis 2025 fest, dass die Freie und Hansestadt Hamburg als ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt im Sinne des § 556d Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738) das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 163) geändert worden ist, zu betrachten ist. Im Plangebiet des Bebauungsplans soll deshalb die Möglichkeit zur Errichtung neuen Wohnraums in zentraler, gut angebundener Lage geschaffen werden. Damit kann die Bebauung der heute bereits zum Großteil versiegelten Flächen einen Beitrag zur Bereitstellung von Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen im Stadtteil Neugraben-Fischbek und im Bezirk Harburg leisten.

Vertrag für Hamburgs Stadtgrün

Mit dem 2011 erstmals geschlossenen und dann 2016 und 2021 erneut vereinbarten Vertrag für Hamburg hat der Senat das politische Ziel festgelegt, jährlich mind. 10.000 zusätzliche Wohneinheiten innerhalb des Stadtgebiets zu realisieren. Aufgrund der großen Wohnungsnachfrage in Hamburg und der begrenzten Flächenverfügbarkeit innerhalb des Stadtstaates, stellt die Innenentwicklung ein zentrales Instrument zur Bereitstellung von Neubauf Flächen dar. Weil die Innenentwicklung und Nachverdichtung häufig aber Druck auf hochwertige Naturräume und Freizeit- und Erholungsflächen bedeuten kann, hat Hamburg den Fokus der Stadtentwicklung auf die urbanen, bereits bebauten Lagen gerichtet. Mit dem 2021 initiierten Vertrag für Hamburgs Stadtgrün wird in diesem Kontext sichergestellt, dass der Grünflächenanteil der Stadt dauerhaft erhalten wird und damit ein zentraler Bestandteil einer lebendigen attraktiven Wohnstadt gesichert werden kann.

Gründachstrategie für Hamburg

Im Rahmen des Planverfahrens ist die vom Senat am 8. April 2014 beschlossene „Gründachstrategie für Hamburg“ (Drucksache 20/11432) zu berücksichtigen. Ziel der Strategie ist es, eine nachhaltige Flächenentwicklung mit den Zielen der Klimafolgenanpassung und des Klimaschutzes zu verbinden.

Strategie Grüne Fassaden

Als Ergänzung der Gründachstrategie und Baustein zur Anpassung Hamburgs an den Klimawandel ist im Frühjahr 2024 die „Strategie Grüne Fassaden“ (Drucksache 22/14976) vom Senat beschlossen worden. Im Planverfahren soll grundsätzlich geprüft werden, ob Fassadenbegrünungen an geeigneten Wänden festgesetzt werden können, um als Baustein des Hamburger Klimaplanes und der Qualitätsoffensive Freiraum die positiven Auswirkungen auf das Lokalklima und den Stadtraum umfänglich auszuschöpfen.

Hamburger Klimaplan

Mit der zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaplan (Drucksache 22/12774) setzt der Senat die Klimaziele für Hamburg fest und unterlegt diese mit Maßnahmen. Sofern die Planung von den Zielen und Maßnahmen des Hamburger Klimaplan berührt ist, sind diese im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Klimaanpassungsstrategie

Die Strategie zur Anpassung Hamburgs an den Klimawandel (Drucksache 22/18165) legt die Ziele und Maßnahmen für die gesamtstädtische Anpassung an den Klimawandel fest. Diese sind, soweit sie städtebauliche Relevanz besitzen, im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

3.3.2 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG

Eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 7 UVPG i. V. m. 13a Abs. 1 Satz 4 BauGB unter Verwendung der Kriterien der Anlage 3 zum UVPG wurde vorsorglich durchgeführt, um eine mögliche Ansiedlung beispielhaft zu betrachten. Die Vorprüfung des Einzelfalls hat mit Blick auf die geplanten Nutzungen innerhalb des Plangebiets und die Ansiedlung von Einzelhandelseinrichtungen ergeben, dass mit der verfolgten Neubebauung und Nachverdichtung keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 2 Abs. 4 Satz 4 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen wären. Das vereinfachte Verfahren gem. § 13a BauGB kann entsprechend zur Anwendung kommen.

Artenschutz

Nach Besichtigung der überwiegend versiegelten Örtlichkeiten wurde entschieden, auf die Anfertigung einer Artenschutzuntersuchung zu verzichten, da keine relevanten Erkenntnisse zu erwarten sind.

Baumgutachterliche Einschätzung

Für die Bäume im Plangebiet liegt eine Erfassung und Bewertung des Fachamts Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirksamts Harburg von Juni/Juli 2021 vor. Die Aussagen sind in Kapitel 5.7.2 dargestellt.

Entwässerungskonzept

Für das Plangebiet wurde im April 2022 ein Entwässerungskonzept in Form eines Entwässerungstechnischen Funktionsplans inklusive Erläuterungsbericht erarbeitet. Dieses wurde im Juni 2022 sowie im Dezember 2024 ergänzt. Die Ergebnisse sind in Kapitel 5.5 zusammengefasst.

Lärmtechnische Untersuchung

Im August 2022 wurde eine lärmtechnische Untersuchung zur Ermittlung der Verkehrslärmimmissionen im sowie um das Plangebiet erarbeitet. Diese Untersuchung wurde im Frühjahr 2023 überarbeitet und liegt mit Datum vom 05.04.2023 vor. Die Ergebnisse sind in Kapitel 5.4.1 dargestellt.

Erschließungskonzept

Im März 2021 wurden für zwei Teilbereiche des Plangebiets Erschließungskonzepte erarbeitet. Die Konzepte sind in der verkehrstechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Verkehrstechnische Untersuchung

Im Oktober 2021 wurde eine verkehrstechnische Untersuchung zur Bewertung der Funktionalität der geplanten Verkehrserschließung durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Kapitel 5.2 zusammengefasst.

3.4 Angaben zum Bestand

Städtebaulich-räumlicher Bestand / Gebäudebestand und Nutzungen

Das Bebauungsplangebiet liegt in zentraler, innerörtlicher Lage unmittelbar südlich an dem Neugrabener Schnellbahnhof mit benachbartem Busbahnhof und verfügt über eine Größe von ca. 2,1 ha. In dem Plangebiet herrscht derzeit eine gemischte Nutzung vor, zu der neben kleinteiligen Wohnstrukturen auch Einzelhandel, Kleingewerbe sowie vereinzelte Gastronomienutzungen zählen. Die bestehende Bebauung wird durch heterogene Strukturen mit wechselnden Dichten geprägt. Insbesondere auf den Flurstücken entlang der Straße Am Neugrabener Bahnhof gibt es mehrere Bereiche, die derzeit untergenutzt sind oder brachliegen. Im westlichen Teilbereich des Plangebiets befindet sich ein u-förmiges Gebäude mit blockbildendem Charakter, das sich zur B 73 hin öffnet und für diesen Bereich prägend ist. Das Gebäude ist in unterschiedliche Gebäudehöhen zwischen ein und fünf Geschossen gegliedert. In den Erdgeschosszonen befinden sich Gastronomie- und Ladenflächen, in den Obergeschossen ausschließlich Wohnnutzungen. Im südöstlichen Teilbereich des Plangebiets sind zwei- bis siebengeschossige Mehrfamilienhäuser im Bestand vorhanden, in denen Wohnnutzungen vorherrschen. An der Cuxhavener Straße, die Teil der B 73 ist, und an der Neugrabener Bahnhofstraße sind in den Erdgeschosszonen Ladengeschäfte und Gastronomiebetriebe zu finden.

Räumliches Umfeld

Die nähere Umgebung des Plangebiets ist durch verschiedene Mischnutzungen in heterogenen Bebauungsstrukturen geprägt, die sich aus Einzelhandel, Wohnen, klein- und großflächigem Handel sowie Gewerbe und Gastronomie zusammensetzen. Nördlich grenzt der Schnellbahnhof

Neugraben an das Plangebiet an, an den nördlich das neu errichtete Wohnquartier ‚Vogelkamp Neugraben‘ anschließt. Dort wurden auf einer Fläche von ca. 70 ha etwa 1.500 neue Wohneinheiten in Form von Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern sowie Mehrfamilienhäusern mit zwei bis drei Vollgeschossen entwickelt. Im östlichen Umfeld des Plangebiets befinden sich ebenfalls überwiegend Wohnnutzungen in verschiedenen Gebäudetypologien. Südlich der Cuxhavener Straße sind geschlossene Baublöcke mit groß- und kleinflächigen Gewerbenutzungen vorhanden, die vor allem Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe sowie Büroflächen und Verwaltungsnutzungen enthalten. In den Obergeschossen sind außerdem Wohnnutzungen vorhanden. Im Westen schließt das Süderelbe-Einkaufszentrum (SEZ) in Form einer markanten gemischt genutzten Großstruktur aus den 1980er Jahren an das Plangebiet an. Dieses wird durch ein zwei- bis achtgeschossiges Gebäudeensemble charakterisiert, das über eine verglaste Fußgängerbrücke mit einem weiteren Gebäudekomplex aus den 1980er Jahren auf der südlichen Seite der Cuxhavener Straße verbunden ist. Dort bestimmt ein 13-geschossiger Hochpunkt das Stadtbild, der in den unteren Geschossen Kleingewerbe und in den oberen Geschossen Wohnnutzungen enthält.

Freiraumstrukturen und Topographie

Das allgemeine Höhengniveau des Bebauungsplangebiets liegt bei etwa +8,0 bis +9,0 m über Normalhöhennull (üNHN). Im Nordosten nimmt die Geländehöhe entlang der Straße Am Neugrabener Bahnhof bis zur Kreuzung Süderelbebogen stärker ab (auf +5 m üNHN). Sowohl im Westen als auch im Osten wird das Plangebiet von kleineren Gehölzstrukturen bestehend aus Bäumen und Sträuchern geprägt. Festgesetzte Natur- oder Landschaftsschutzgebiete sind nicht vorhanden.

Erschließung

Das Plangebiet liegt verkehrsgünstig, unmittelbar südlich des Neugrabener Bahnhofs und Busbahnhofs sowie nördlich an der Cuxhavener Straße (B 73). Von der Schnellbahnhaltestelle aus ist der Bahnhof Harburg innerhalb von rund 10 Minuten sowie der Hamburger Hauptbahnhof innerhalb von etwa 25 Minuten mit den Linien S3 und S5 erreichbar. Vom Busbahnhof verkehren mehrere Buslinien, welche die umliegenden Gebiete Neugrabens sowie angrenzende Stadtteile mit dem Neugrabener Stadtteilzentrum verbinden. Im Jahr 2020 fand eine Umgestaltung des Busbahnhofs und der Neugrabener Bahnhofstraße zur Optimierung des Busverkehrs und zur Aufwertung der Erscheinung des Vorplatzes statt.

Im motorisierten Individualverkehr ist die Erschließung des Plangebiets überörtlich durch die Cuxhavener Straße (B 73) sowie den Süderelbebogen und örtlich über die Straßen Am Neugrabener Bahnhof und Neugrabener Bahnhofstraße gegeben. Die Neugrabener Bahnhofstraße verläuft zentral durch das Plangebiet und unterteilt dieses in einen östlichen und westlichen Teilbereich. Parallel zur Neugrabener Bahnhofstraße verläuft eine Fußgängerbrücke. Diese und der darunter liegende öffentliche Raum stellen wichtige fußläufige Wegeverbindungen zwischen den ÖPNV-Haltstellen sowie dem Neugrabener Stadtteilzentrum dar. Im Zuge der Umbaumaßnahmen am Busbahnhof wurde ebenso die Fußgängerbrücke durch Betoninstandsetzungs- und

Modernisierungsmaßnahmen umfassend saniert. Ebenso wurden die öffentlichen Platzflächen entlang der Brücke attraktiver gestaltet.

Im östlichen Teilbereich des Plangebiets befinden sich jeweils eine Zufahrt zu den Grundstücken von der Straße Süderelbebogen und der Neugrabener Bahnhofstraße. Das westliche Teilgebiet des Plangebiets ist von Norden und Süden über jeweils zwei Zufahrten erschlossen. Zusätzlich kann der Bereich westlich und östlich der Fußgängerbrücke befahren werden. Eine Zufahrt an der westlichen Kante des Plangebiets dient im weiteren Verlauf zusätzlich als Stellplatzanlage. Weitere Parkstände in Längsaufstellung befinden sich entlang der Straße Süderelbebogen.

Nicht benutzungspflichtige Radwege befinden sich am östlichen Abschnitt der Straße Am Neugrabener Bahnhof sowie an der Straße Süderelbebogen. Entlang der Cuxhavener Straße befindet sich ein benutzungspflichtiger Radweg.

Im Plangebiet liegen diverse Versorgungsleitungen. Im Bereich der vorhandenen öffentlichen Wegeflächen und den an das Verteilnetz angeschlossenen Grundstücken befinden sich verschiedene Mittel- und Niederspannungsanlagen des Verteilnetzbetreibers, der Hamburger Energienetze GmbH, zur örtlichen Versorgung. Im Rahmen der weiteren Planung zur Erschließung an das vorhandene Siel ist eine Kollisionsprüfung durchzuführen.

4 Umweltbericht

Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB liegen vor, da der Bebauungsplan der Wiedernutzbarmachung einer Fläche, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dient und die festgesetzte zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO weniger als 20.000 m² beträgt. Als weitere Bebauungsplanverfahren, die in einem engen räumlichen, nicht aber inhaltlichen, Zusammenhang stehen, ist das Bebauungsplanverfahren Neugraben-Fischbek 77 zu nennen. Ein inhaltlicher Zusammenhang ist aufgrund der unterschiedlichen Planungskonzepte und Projektentwickler nicht vorhanden. Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans NF 77 wird eine Grundfläche von etwa 7.600 m² festgesetzt, innerhalb des Bebauungsplanverfahrens NF 73 eine Grundfläche von etwa 8.000 m². Im räumlichen Zusammenhang der beiden Bebauungspläne wird damit eine Grundfläche von summiert 15.600 m² festgesetzt. Die in § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB benannte Grenze von 20.000 m² wird damit sicher unterschritten und die Anwendungsvoraussetzungen für das vereinfachte Verfahren sind gegeben. Zudem liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter (Natura 2000-Gebiete) besteht oder, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten sind.

Aus den vorgenannten Gründen kann das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB zur Anwendung kommen. Eine Umweltprüfung mit Umweltbericht nach § 2 Absatz 4 BauGB sowie die Anwendung der Eingriffsregelung sind somit nicht erforderlich. Die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung auf die Umwelt einschließlich Natur und Landschaft sind jedoch in die Abwägung eingestellt.

5 Planinhalt und Abwägung

Mit dem Bebauungsplan wird eine städtebauliche Neuordnung des zentral im Stadtteil Neugraben gelegenen Plangebiets vorbereitet. Dort wird durch Nachverdichtung und Funktionserweiterung eine hohe Nutzungsdichte mit urbaner Prägung geplant, die sowohl die Wohnfunktion als auch die Funktion als Stadtteilzentrum stärken und weiterentwickeln kann. Der sehr gut an den ÖPNV angebundene Standort wird in Ergänzung zu den neuen Wohnquartieren Vogelkamp, Fischbeker Heidbrook und Fischbeker Reethen als Teil des funktionalen Zentrums des Stadtteils ausgebaut, bietet zukünftig ein erweitertes Dienstleistungsangebot und schafft neue Flächen für Büro- und Einzelhandelsnutzungen.

Die bestehenden Nutzungen zwischen der Neugrabener Bahnhofstraße und dem Süderelbebogen werden planungsrechtlich gesichert und darüber hinaus Planungen zum Umbau und zur Erweiterung der Bestandsgebäude sowie von Neubauten ermöglicht.

5.1 Urbanes Gebiet

5.1.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der Mischnutzung im Bestand sowie dem Ziel der Verdichtung der Bebauungs- und Nutzungsstruktur und Steigerung der Zentrumsfunktion werden im Plangebiet zwei Urbane Gebiete, eins im östlichen und eins im westlichen Teilbereich festgesetzt, die von der in nordsüdlicher Richtung verlaufenden Verkehrsfläche der Neugrabener Bahnhofstraße voneinander getrennt werden.

Die Urbanen Gebiete im zentralen Kernbereich von Neugraben sollen durch ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten die nutzungsgemischte Stadt der kurzen Wege befördern und somit für eine lebendige und vielfältige Stadtgesellschaft sorgen. Ein Urbanes Gebiet orientiert sich hinsichtlich der zulässigen Nutzungen an einem Mischgebiet, doch anders als dort wird im Urbanen Gebiet kein gleichwertiges Mischungsverhältnis der verschiedenen Nutzungen angestrebt. Wohnen kann zukünftig im Plangebiet ein stärkeres Gewicht der Nutzungen bilden, aber nicht-wohnbauliche Nutzungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören, sind ebenso ein Bestandteil des Gebiets. Der Regelungsanspruch des Bebauungsplans ist es, durch die Festsetzungen eines Urbanen Gebiets die Nutzungsmischung von Wohnen, Einzelhandel, Gewerbebetrieben, Büroflächen, sozialen und anderen Einrichtungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören, vorzugeben. Mit der Ansiedlung von nicht-wohnbaulichen Nutzungen überwiegend in den Erdgeschosszonen des „MU1“ sowie der möglichen Schaffung von Büroflächen wird der Charakter des Urbanen Gebiets und seine Zentrumsfunktion sichtbar gemacht. Das Plangebiet ist durch die Lage unmittelbar angrenzend an den Schnellbahnhof Neugraben, die Cuxhavener Straße (B 73) und den Süderelbebogen stark frequentiert und infrastrukturell gut angebunden, weshalb sich die Flächen besonders gut zur Stärkung und Ergänzung des zentralen Versorgungsbereichs Neugrabens eignen und mit entsprechenden zentralen Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen sowie Büroflächen entwickelt werden sollen. Dabei ist die Ansiedlung von Einzelhandel, gastronomischer sowie dienstleistungsorientierender Nutzungen, medizinischer Versorgung,

Büroflächen sowie Wohnungsbau in Form von Neubauten, Erweiterungen bzw. Umbauten vorgesehen. Die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs wurde exemplarisch geprüft und ist unter dem Vorbehalt möglich, dass im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens dieser den Nachweis für das konkrete Vorhaben führen kann, dass keine der in § 11 Abs. 3 BauGB vorliegenden Auswirkungen zu erwarten sind (s.u.).

Zur Qualifizierung und Konkretisierung der Nutzungsmischung dienen die folgenden textlichen Festsetzungen.

Im Urbanen Gebiet „MU1“ ist es städtebauliches Ziel, das Neugrabener Zentrum zwischen Bahnhof und Fußgängerzone durch Dienstleistungsangebote, Gastronomie, Einzelhandel und Büroflächen nachhaltig zu ergänzen und zu beleben. In den Erdgeschosszonen der Bebauung entlang der Cuxhavener Straße, der Neugrabener Bahnhofstraße sowie Am Neugrabener Bahnhof sollen die Flächen deshalb ausschließlich für gewerbliche Nutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie vorbehalten werden, da derartige Nutzungen zur Erfüllung ihrer Funktion auf eine gewisse Sichtbarkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmende angewiesen sind. Umgekehrt tragen sie zu einer Belebung des öffentlichen Stadtraums bei. Aus diesen Gründen werden im Teilgebiet „MU1“ sowie im nördlichen Bereich des Teilgebiets „MU2“ gemäß § 6a Abs. 4 Nummer 1 BauNVO Wohnnutzungen in den Erdgeschosszonen ausgeschlossen, vgl. § 2 Nummer 1 der Verordnung:

„Im urbanen Gebiet „MU1“ und in dem mit (A) bezeichneten Bereich des „MU2“ sind in den Erdgeschossen Wohnnutzungen unzulässig.“

Um insbesondere die Wohnqualität und Standortqualität für Gewerbebetriebe im Plangebiet zu sichern und städtebauliche Konflikte zu vermeiden, werden einzelne gewerbliche Nutzungen, die im Urbanen Gebiet gemäß § 6a Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässig wären, die aufgrund ihrer Struktur aber konfliktträchtig sein können und von denen unerwünschte Störungen ausgehen können, ausgeschlossen, vgl. § 2 Nummer 2 der Verordnung:

„In den urbanen Gebieten sind Spielhallen, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig. Ausnahmen für Tankstellen und Vergnügungsstätten nach § 6a Absatz 3 Nummer 1 und 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176 S. 1, 6), werden ausgeschlossen.“

Mit dem Ausschluss von Spielhallen, von Bordellen und bordellartigen Betrieben sowie Verkaufsräumen und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, soll eine städtebauliche Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Durch die ausgeschlossenen Betriebe könnte zudem eine Beeinträchtigung des Stadtbilds eintreten, wenn sie sich im Erdgeschoss ansiedeln und mit aggressiver Werbung Kunden anzuwerben versuchen. Durch diese offensive Werbung würde zudem die Seriosität des Auftritts der übrigen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe gefährdet werden.

Zudem würden die üblicherweise funktionslosen Schaufensterfronten von Vergnügungsstätten die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum negativ beeinflussen. Eine solche Entwicklung ist im Zentrum von Neugraben nicht gewünscht. Neben nachteiligen gestalterischen Auswirkungen geht mit den genannten Nutzungstypen häufig ein Verdrängungseffekt für andere gewerbliche Betriebe und Einrichtungen einher, da sie erfahrungsgemäß vergleichsweise höhere Flächenumsätze erwirtschaften können. Somit würde die Ansiedlung von Spielhallen die Versorgungsfunktion beeinträchtigen, wodurch der Neugrabener Zentrumsbereich geschwächt wird. Außerdem sollen die innerhalb des Urbanen Gebiets geplanten Wohnnutzungen nicht durch Vergnügungsstätten bzw. Bordelle und bordellartige Betriebe und dem mit ihnen (insbesondere auch in den Nachtstunden) einhergehenden Lärm durch zusätzlichen Kraftfahrzeug- und Publikumsverkehr belastet werden. Bei einer allgemeinen oder ausnahmsweisen Zulässigkeit dieser Nutzungen besteht für das Urbane Gebiet die Gefahr, dass Nutzungen verdrängt werden bzw. die Ansiedlung neuer Nutzungen gehemmt wird, sensible Nutzungen beeinträchtigt werden und insgesamt der angestrebte Gebietscharakter verloren geht.

Tankstellen gemäß § 6a Abs. 3 Nummer 2 BauNVO werden ausgeschlossen, da diese insbesondere durch ihre Verkehrs- und Emissionserzeugung Konflikte mit der geplanten benachbarten Wohnnutzung hervorrufen können. Tankstellen können insbesondere durch einen 24-stündigen Betrieb erhebliche Störpotentiale für die vorhandene und geplante Wohnnutzung mit sich bringen. Ausdrücklich ausgenommen von dem Ausschluss sind hingegen Ladesäulen für die E-Mobilität.

Im Teilbereich „MU1“ soll ein Großteil der Erdgeschossflächen die Möglichkeit zur Ansiedlung eines Einzelhandelsbetriebs eröffnen. Aufgrund der Attraktivität der zentralen Lage und dem heute nur eingeschränkten Handelsangebot soll ein größerer Nahversorger realisiert werden können.

Die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes im Plangebiet ist ausdrückliches städtebauliches Ziel, um der Funktion als Stadtteilzentrum gerecht zu werden und den zentralen Nahversorgungsbereich in Neugraben insgesamt zu stärken. Gemäß Ziffer 1.4 der Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel soll im gesamten Stadtgebiet eine wohnortnahe Versorgung mit Waren des täglichen Grundbedarfs gewährleistet werden. Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Zentralen Nahversorgungsbereichs Neugraben-Fischbek und bietet durch seine exklusive Lage an der B 73 und den bestehenden Schnellbahnanschluss gute Potentiale für die Fortsetzung der Nahversorgungsstruktur entlang dieser Entwicklungsachse.

Damit wäre die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben möglich, die nach der Rechtsprechung zu § 11 Abs. 2 BauNVO den Grenzwert der Großflächigkeit überschreiten. Als großflächiger Einzelhandel werden alle Einzelhandelsbetriebe betrachtet, deren Verkaufsfläche 800 m² überschreitet. Die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben in Urbanen Gebieten ist allgemein durch die Vorschrift des § 11 Abs. 3 BauNVO begrenzt. Entscheidend dafür, ob ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb auch im Urbanen Gebiet zulässig sein kann, ist, ob von dem Einzelhandelsbetrieb bestimmte negative raumordnerische oder städtebauliche Auswirkungen zu erwarten sind. Dies können schädliche Umwelteinwirkungen, negative Auswirkungen auf die Versorgungsstruktur oder eine Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes oder des Naturhaushalts sein. Im

vorliegenden Fall wurde eine Verträglichkeitsuntersuchung angefertigt, die keine negativen Auswirkungen ergeben hat. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass die Zulassung großflächiger Einzelhandelsbetriebe im Plangebiet zu nachteiligen Auswirkungen im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 2 BauNVO führen könnten. In einem verfahrensbegleitenden Verkehrsgutachten wurde der exemplarische Nachweis erbracht, dass sowohl die Anlieferung wie auch der Stellplatznachweis für den Betrieb eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs im Geltungsbereich möglich sind. Die Projektentwicklung sieht die Errichtung einer Tiefgarage mit 43 Stellplätzen unter dem Neubaubereich und weitere 21 Stellplätze unter dem angrenzenden Hofbereich vor. Diese Stellplatzzahlen sind ausreichend, um die Bedarfe eines Nahversorgers, z.B. in Form eines Lebensmittelmarkts (28 Stellplätze für 1.400 m² Verkaufsfläche), und der weiteren Praxis- und Dienstleistungsnutzungen zu decken.

Durch die Ausweisung eines MU anstelle des bestehenden MK werden keine Beeinträchtigungen von vorhandenen Nutzungen sowie von Eigentümerinnen und Eigentümern erwartet. Von den Änderungen sind keine Nutzungen im Bestand betroffen. Entsprechend können keine Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden.

5.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan regelt für das Urbane Gebiet das Maß der baulichen Nutzung durch Festsetzungen zur zulässigen Grundflächenzahl (GRZ) sowie Geschossflächenzahl (GFZ) als Höchstmaß, zu den zulässigen Vollgeschossen sowie den überbaubaren Grundstücksflächen.

Die festzusetzenden Grund- und Geschossflächen sowie die Geschossigkeiten werden aus unterschiedlichen Prämissen abgeleitet. Grundsätzlich wird das Maß der baulichen Nutzung so festgelegt, dass eine dem verkehrlich sehr gut angebundenen Standort in zentraler Lage entsprechende hohe bauliche Dichte ermöglicht wird. Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung im nordöstlichen Bereich des „MU1“ orientieren sich an dem bestehenden Bebauungszusammenhang und ermöglichen die für eine entsprechende Lage im Stadtteilzentrum angemessene Verdichtung. Die Festsetzungen im „MU1“ fügen sich in diesen Kontext ein und orientieren sich an einer privaten Vorplanung.

Im nördlichen Bereich des „MU2“ werden die Festsetzungen aus einem städtebaulich-hochbaulichen Entwurf und dem zugrundeliegenden Raumprogramm für das geplante Verwaltungsgebäude des Polizeikommissariats 47 (PK 47) sowie des Jobcenters abgeleitet. Die Baugenehmigung für das Gebäude wurde auf der Grundlage des aktuell geltenden Planrechtes erteilt und wird durch den Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 73 nachvollzogen. Fragestellungen zu Entwässerung, Erschließung und andere planerische Fragestellungen wurden bereits im Rahmen der Antragstellung behandelt. Die Festsetzungen im südlichen Bereich des „MU2“ orientieren sich am Bestand und ermöglichen weitere bauliche Entwicklungen.

Durch die kompakten städtebaulichen Konzepte wird dem Planungsgrundsatz eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden (§ 1a BauGB) entsprochen. Die festgesetzten Baudichten entsprechen zudem dem übergeordneten Ziel der baulichen Innenentwicklung an diesem sehr gut

an den ÖPNV angebundenen Standort im Neugrabener Zentrum und entsprechen den Planungsvorgaben der Empfehlung „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“.

Grundflächenzahl

Im Teilgebiet des Urbanen Gebiets mit der Bezeichnung „MU1“ wird entsprechend der geplanten Bebauung eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Es ist somit eine Be- bzw. Unterbauung von bis zu 100% der Grundstücksfläche durch Gebäude zulässig. Damit liegt die GRZ in diesem Teilgebiet über dem in § 17 BauNVO beschriebenen Orientierungswert für Urbane Gebiete von 0,8. Die Überschreitung ist aufgrund der bereits beschriebenen Planungsziele der Konzentration von Zentrumsfunktionen und der baulichen Attraktivierung in unmittelbarer Nähe zu einem ÖPNV-Knotenpunkt verträglich. Im Teilgebiet „MU1“ sollen insbesondere gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss und Büroflächen angeordnet werden. Es ist Teil des städtebaulichen Konzepts, in diesem Teilgebiet eine durchgängige, geschlossene Bebauung im Erdgeschoss zu ermöglichen, um hier gewerbliche Räume zu schaffen, die sich insbesondere für die Nutzung durch einen Einzelhandel sowie kleinere Gewerbeeinheiten eignen. Um Emissionskonflikte mit der angrenzenden Wohnnutzung vorzubeugen, soll eine vollständige Überbauung im Erdgeschoss ermöglicht werden. Mit der Neustrukturierung werden die im Bestand über das gesamte Plangebiet verstreuten bestehenden Gewerbeeinheiten im Sinne einer kompakten und den Belangen der benachbarten Wohnnutzungen angemessenen, konfliktfreien städtebaulichen Nutzung neu geordnet. Um die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen zu fördern und angrenzende Flächen von Kfz-Verkehren zu Gunsten einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität freizuhalten, soll eine flächige Unterbauung durch Tiefgaragen ermöglicht werden. Im nordöstlichen Bereich des „MU1“ wird aufgrund des begrenzten Flächenzuschnitts eine vollflächige Bebauung ermöglicht, um wirtschaftlich nutzbare Flächenzuschnitte für mögliche Entwicklungen von Gebäuden mit Büronutzungen bereitstellen zu können.

Im Teilgebiet „MU2“ wird eine GRZ von 0,6 festgesetzt, wodurch die Grundstücksflächen bis zu 60% überbaut werden dürfen. Dieser Wert liegt unter dem in § 17 BauNVO beschriebenen Orientierungswert für Urbane Gebiete von 0,8 und spiegelt das erforderliche Mindestmaß wider, um das städtebaulich-hochbauliche Konzept des PK 47/ Jobcenters umsetzen zu können. Die niedrigere GRZ in diesem Teilbereich resultiert aus den besonderen Nutzungsanforderungen des Polizeikommissariats.

Geschossflächenzahl

Im Teilgebiet „MU1“ wird entsprechend der geplanten Nutzung eine GFZ von 3,0 als Höchstmaß festgesetzt. Diese Zahl entspricht dem Orientierungswert für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 BauNVO. Im nördlichen Teilgebiet des „MU2“ wird eine GFZ von 2,4 und im südlichen Teilgebiet des „MU2“ eine GFZ von 1,6 als Höchstmaß festgesetzt. Diese liegt aufgrund der bestehenden Bebauungsstrukturen unter dem Orientierungswert nach § 17 BauNVO von 3,0.

Mit diesen Geschossflächenzahlen wird eine verdichtete Bebauung ermöglicht, die die Potentiale des Standorts nutzt und dazu beiträgt, den zentralen Bereich von Neugrabener Zentrum aufzuwerten. Die

Geschossflächenzahlen im östlichen Teilgebiet „MU2“ werden dabei aufgrund der benachbarten, kleinteiligeren Bestandsgebäude niedriger angesetzt, während im „MU1“ in Nachbarschaft zu der großmaßstäblichen Bebauung des Süderelbe-Einkaufszentrums eine sehr kompakte Bebauung als verträglich bewertet wird.

Zahl der zulässigen Vollgeschosse

Die Gebäudekörper werden durch unterschiedliche Festsetzungen zum Höchstmaß der Geschossigkeit begrenzt. Mit dem Ausschluss von weiteren Nicht-Vollgeschossen über dem obersten zulässigen Vollgeschoss wird verhindert, dass eine für den Quartierszusammenhang unmaßstäbliche Höhenentwicklung umgesetzt werden kann. Entsprechende technische Anlagen, Dachausgänge und Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien sollen deshalb nur oberhalb des obersten Vollgeschosses aber nicht oberhalb eines weiteren Staffelgeschosses entstehen. Somit wird vermieden, dass die genannten Aufbauten aus dem Straßenraum sichtbar sind und die Gestaltung des Gesamtkörpers sowie die Erscheinung des Ortsbilds beeinträchtigen. Außerdem werden überzogene Maßstäblichkeiten und Verschattungen verhindert. Vgl. § 2 Nummer 3 der Verordnung:

„Im Plangebiet sind oberhalb der als Höchstmaß festgesetzten Zahl der zulässigen Vollgeschosse keine weiteren Geschosse zulässig.“

Die maximalen Höhen im „MU1“ sind differenziert ausgestaltet, um der geplanten Bebauung durch eine Privateigentümerin gerecht zu werden, eine städtebauliche Fassung der Straße Am Neugrabener Bahnhof zu erreichen und Entwicklungsperspektiven für die bestehenden Gebäude zu bieten. Für den möglichen Neubau eines Bürogebäudes im „MU1“ ist eine maximale Geschosszahl von sechs Vollgeschossen festgesetzt. Die übrigen Gebäude des „MU1“ als Teil einer privaten Vorhabenplanung dürfen eine maximale Höhe von ein bis sechs Vollgeschossen erreichen.

Im „MU2“ wird die maximale Höhe der Bestandsgebäude im südlichen Bereich auf sechs Vollgeschosse festgelegt. Die Neubauten im nördlichen Bereich des „MU2“ dürfen entsprechend der Planung für das Polizeikommissariat eine Höhe von einem bis zu vier Vollgeschossen mit einem Hochpunkt im Nordwesten von sieben Vollgeschossen erreichen.

Um den Erfordernissen der heutigen Gebäudetechnik, der Klimaanpassung durch Installation von Anlagen für die Nutzung regenerativer Energie sowie notwendigen Erschließungselementen wie Treppenhäusern und Aufzugsüberfahrten Rechnung zu tragen, werden derartige Anlagen auf den Dächern oberhalb des obersten Vollgeschosses zugelassen. Es ist jedoch ein städtebauliches Ziel, sie in Lage und Höhe aus gestalterischen sowie Belichtungsgründen auf das notwendige Maß zu beschränken. Für alle Anlagen gilt, dass sie in der Höhe die Oberkante-Rohdach um maximal 3 m überschreiten dürfen und mindestens 2 m von der Attika zurückversetzt, errichtet werden müssen. Diese Einschränkungen sind erforderlich, um Beeinträchtigungen der Gebäudeansichten in der „Nahsicht“ sowie Verschattungswirkungen auf die Nachbarschaft zu verhindern. Höhere Anlagen oder Anlagen, die einen geringeren Abstand zur Attika einhalten, können nur

ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Gestaltung des Ortsbilds gewahrt werden kann, vgl. § 2 Nummer 4 der Verordnung:

„Technische Anlagen, Dachausgänge und Anlagen zur Nutzung regenerativer Energien dürfen die Oberkante-Rohdach des obersten zulässigen Geschosses in der Höhe maximal 3 m überschreiten, sofern sie um mindestens 2 m – gemessen von der Innenkante Attika – zurückversetzt errichtet werden. Ausnahmen können zugelassen werden, sofern die Gestaltung des Gesamtbaukörpers und das Ortsbild nicht beeinträchtigt werden.“

5.1.3 Überbaubare Grundstücksfläche und Bauweise

Durch die Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksflächen soll die Umsetzung des städtebaulichen Konzepts planungsrechtlich gesichert werden. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden mit einer Ausnahme baukörperbezogen festgesetzt. Im südlichen Bereich des „MU2“ orientieren sich die überbaubaren Grundstücksflächen teilweise am Bestand, um Raumkanten des geplanten PK 47 entlang des Süderelbebogens aufzugreifen und den ortsbildprägenden Baukörper an der Kreuzung Süderelbebogen/Cuxhavener Straße in seiner heutigen Form zu erhalten. Gleichzeitig besteht in diesem Bereich teilweise die Möglichkeit bauliche Ergänzungen vorzunehmen.

Im „MU1“ wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt, um die Errichtung von Gebäuden ohne Grenzabstand zu ermöglichen und somit dem Bebauungskonzept zu folgen. Bei der westlich angrenzenden Bestandsbebauung handelt es sich um einen zweigeschossigen Gewerbebau des Süderelbe-Einkaufszentrums, welcher das Errichten von direkt angrenzenden Gebäuden ohne Grenzabstand ermöglicht. In Kombination mit der grundstücksbezogen festgesetzten überbaubaren Fläche ist die Einhaltung der Abstandsflächen im Sinne von § 6 Abs. 8 Hamburgische Bauordnung (HBauO) vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 19. August 2025 (HmbGVBl. S. 506, 508) geregelt.

5.2 Verkehrsflächen

5.2.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Das Plangebiet ist für den Pkw-Verkehr sowie den Fahrrad- und Fußgängerverkehr von den Straßen Am Neugrabener Bahnhof, Süderelbebogen, Neugrabener Bahnhofstraße sowie Cuxhavener Straße (B 73) erschlossen.

Die Straßenverkehrsflächen der Straßen Süderelbebogen und der Cuxhavener Straße werden bis zur Straßenmitte bestandsgemäß festgesetzt. Die Straßenverkehrsflächen der Straße Am Neugrabener Bahnhof werden nahezu bestandsgemäß in den Bebauungsplan aufgenommen. Den Flurstücken 9737 im westlichen Teilbereich des Plangebiets sowie den Flurstücken 9704 und 9618 werden im Vergleich zum geltenden Planrecht Neugraben-Fischbek 42 die Funktion als Straßenverkehrsfläche entzogen und als zusätzliche Baufläche festgesetzt. Die gesamte Straßenfläche der Neugrabener Bahnhofstraße wird vollständig in das Plangebiet des Bebauungsplans aufgenommen. Mit der Änderung der Flächenausweisung werden auch das Flurstück 9728

sowie ein Teilbereich des Flurstücks 824 Bestandteil der öffentlichen Straßenverkehrsflächen entlang der Neugrabener Bahnhofstraße. Die Anfahrt und Flächen für die Fahrzeuge der Müllabfuhr und der Feuerwehr sind weiterhin gewährleistet.

Für die festgesetzten Straßenverkehrsflächen sind nach dem erfolgten Umbau des Busbahnhofs zukünftig keine umfangreichen Umbaumaßnahmen vorgesehen. Ein Großteil der Straßenverkehrsflächen wurde bis Ende 2020 umgebaut und modernisiert. Im Einzelnen handelt es sich um die Flächen des Neugrabener Busbahnhofs sowie der Neugrabener Bahnhofstraße. Im Rahmen der Umgestaltung des Busbahnhofs wurde die mittlere Individualverkehrsstraße auf die Südseite zugunsten eines neuen Mittelbussteigs verlegt und ermöglicht so kompakter organisierte Abfahrtsbereiche bzw. verkürzte Umsteigebeziehungen. Gleichzeitig wurden im Rahmen der Umplanung die aktuellen Anforderungen an die Barrierefreiheit berücksichtigt. Eine weitere Modernisierungsmaßnahme stellt die Umgestaltung eines ca. 0,3 ha großen Teilbereichs der Neugrabener Bahnhofstraße dar. Städtebaulich übernimmt der Abschnitt eine wichtige Funktion in der fußläufigen Anbindung der Schnellbahnhaltestelle an das südlich gelegene Zentrum Neugrabens. Prägend für den Planungsraum ist die markante und raumbildende Fußgängerbrücke. Die freiraumplanerische Neugestaltung verfolgte das Ziel, die Verkehrs- und Nebenflächen neu zu organisieren sowie die Flächen entlang und unter der Fußgängerbrücke neu zu gestalten und aufzuwerten. Im Fokus steht die Schaffung von barrierefreien Begegnungs-, Verweil- und Bewegungsräumen.

Der Standort verfügt zudem über eine hervorragende ÖPNV-Anbindung, die durch die benachbarte Schnellbahnhaltestelle „Neugraben“ der Linie S3 und S5 gegeben ist. Ebenso stellt der unmittelbar nördlich angrenzende, kürzlich modernisierte Busbahnhof Verbindungen in alle Richtungen sowie das benachbarte Hamburger Umland her.

5.2.2 Verkehrliche Auswirkungen

Die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen der Neubauten, der möglichen Verdichtung vorhandener Bauten und dessen Verträglichkeit im Hinblick auf das bestehende Straßenverkehrsnetz wurden im Oktober 2021 im Rahmen eines Verkehrsgutachtens untersucht. Dabei wurden die Auswirkungen der Bauvorhaben auf die drei angrenzenden Knotenpunkte K1 Cuxhavener Straße (B 73)/ Süderelbebogen/Neugrabener Bahnhofstraße, K2 Cuxhavener Straße (B 73)/ Am Neugrabener Bahnhof/ Bauernweide (westlich des Geltungsbereichs) und K3 Süderelbebogen/ Am Neugrabener Bahnhof betrachtet.

Für diese Knotenpunkte wurde auf Analyse-Zählraten der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zurückgegriffen. Da sich bei der allgemeinen Verkehrsentwicklung im Hauptverkehrsnetz des näheren Umfeldes in den letzten Jahren ein gleichbleibendes Belastungsniveau abgezeichnet hat, wurden ausschließlich die Neuverkehre, die durch die Nutzungen generiert werden, als Zusatzbelastung berücksichtigt.

Durch die Realisierung der vorliegenden Planungen sind insgesamt Zusatzverkehre von ca. 840 Fahrten im Quell- und Zielverkehr am Tag zu erwarten. Aufgrund der lokalen Verkehrsführung ist

hinsichtlich der Fahrtrichtung mit unterschiedlich stark ausgeprägten Zu- und Abflussrichtungen an den Zufahrten der Nutzungen zu rechnen. Im Einzelnen ergibt sich:

K1 Cuxhavener Straße (B 73)/ Süderelbebogen/ Neugrabener Bahnhofstraße

Im Bereich des Knotenpunkts verkehren im Bestand 69.400 Kfz/13h, also jeweils ca. 34.700 Fahrten im zu- und im abfließenden Verkehr. Als Bundesstraße 73 ist die Cuxhavener Straße viel befahren und weist die typischen Maximalwerte (Anzahl an Fahrzeugen) in der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit auf. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Neuverkehre ergibt sich in der Morgenspitzenstunde (7.30 – 8.30 Uhr) und in der Nachmittagspitzenstunde (16:45 – 17:45) jeweils eine Belastung von ca. 170 zusätzlichen Kfz. Insgesamt ist mit einer maximalen Mehrbelastung von 340 Kfz an diesem Knotenpunkt zu rechnen.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung ergab, dass der Knotenpunkt K1 bereits im heutigen Zustand sowohl in der frühen als auch in der späten Spitzenstunde nur die Verkehrsqualitätsstufe (QSV) E aufweist, da der Linksabbieger in die Neugrabener Bahnhofstraße in beiden Spitzenstunden seine Kapazitätsgrenze erreicht. Alle weiteren Ströme erreichen die Qualitätsstufe D. Das Prognoseszenario zeigt jedoch, dass mit der geplanten Bebauung im Plangebiet keine weitere Verschlechterung zu erwarten ist. Möglicherweise kann die Qualitätsstufe durch geringe Maßnahmen verbessert werden, da alle weiteren Verkehrsströme, die den Knotenpunkt kreuzen, mindestens die Qualitätsstufe D aufweisen. Insgesamt ist die zusätzliche Belastung an dem Knotenpunkt jedoch ohne signifikante Verschlechterungen der Verkehrsqualität abbildbar.

K2 Cuxhavener Straße (B 73)/ Am Neugrabener Bahnhof / Bauernweide

Am Knotenpunkt K2 verkehren im Bestand ca. 72.500 Kfz/13h, dabei ist morgens die Hauptlastrichtung auf der Cuxhavener Straße stadteinwärts gerichtet und am Nachmittag stadtauswärts.

Unter Berücksichtigung der prognostizierten Neuverkehre ergibt sich für beide Spitzenstunden bei Realisierung der Planungen jeweils eine zusätzliche Belastung von ca. 130 Kfz.

Für den Knotenpunkt K2 wird die Verkehrsqualität zur frühen und späten Spitzenstunde mit der Qualitätsstufe D angegeben. Zukünftig ist zu erwarten, dass die Einstufung zwar zur frühen Spitzenstunde bestehen bleibt, sich aber in der späten Spitzenstunde im Bereich des kritischen Linksabbiegers auf die Straße Am Neugrabener Bahnhof von D auf QSV E verschlechtert.

Diese Verschlechterung der Verkehrsqualität kann jedoch durch einfach umsetzbare Maßnahmen wie die Anpassung des Signalzeitenplans an diesem Knotenpunkt wieder auf die heutige Qualitätsstufe D zurückgeführt werden.

K3 Süderelbebogen / Am Neugrabener Bahnhof

Für den Knotenpunkt K3 waren nur Zählwerte aus dem Jahr 2011 verfügbar, diese wurden anhand der aktuellen Querschnittszählwerte des benachbarten Knotenpunkts K1 hochgerechnet. Hieraus ergibt sich, dass am Knotenpunkt K3 ca. 21.000 Kfz/13h verkehren. Es zeigt sich, dass die Fahrtrichtung von Süd nach Nord auf dem Süderelbebogen stärker befahren ist als die Gegenrichtung. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Neuverkehre ergibt sich für beide Spitzenstunden jeweils eine Belastung von ca. 120 zusätzlichen Kfz.

Der Knotenpunkt K3 weist im Analysezustand die Qualitätsstufe B auf und kann auch im Prognosezenario mit der Qualitätsstufe B als unproblematisch eingestuft werden.

Insgesamt ergeben sich somit durch die geplanten Vorhaben keine erheblichen Mehrverkehre. Die zusätzlichen Fahrten können innerhalb des bestehenden Netzes abgewickelt werden.

5.2.3 Ruhender Verkehr / Tiefgarage / Anlieferung

Im Plangebiet können die Kfz-Stellplätze für die neu zu errichtenden Wohn-, Büro- und Gewerbenutzungen konzeptabhängig sowohl oberirdisch in Form von Einzelstellplätzen als auch unterirdisch in Tiefgaragen untergebracht werden.

Dies ist deshalb erforderlich, weil sich für die einzelnen Bauvorhaben nutzungsbedingt unterschiedliche Stellplatz- und Anlieferbedürfnisse ergeben:

Bürogebäude „MU1“

Das im nordöstlichen Teilbereich des „MU1“ geplante Bürogebäude ist durch seine direkte Lage am Neugrabener Bahnhof optimal an das ÖPNV-Netz angebunden, sodass nur ein geringer Stellplatzbedarf zu erwarten ist. Aufgrund der beschränkten Größe des Baufeldes ist die wirtschaftliche Errichtung einer Tiefgaragenrampe voraussichtlich nicht möglich. Für Stellplätze und die interne Anlieferung könnte ein innenliegender Hofbereich im Erdgeschoss des Baugrundstücks angelegt werden, auf dem private Flächen für den ruhenden Verkehr sowie für die Anlieferung vorgesehen werden. Eine Erschließung des Hofes könnte dann unmittelbar von der Straße Am Neugrabener Bahnhof erfolgen. Alternativ könnten die gemäß Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis 02-2022 erforderlichen Stellplätze aufgrund bestehender Kapazitäten auch in benachbarten Garagen auf Nachbargrundstücken nachgewiesen werden. Der grundlegende Nachweis notwendiger Stellplätze kann erst im Rahmen des konkreten Antragsverfahrens entsprechend der dann geplanten Nutzungen ermittelt und nachgewiesen werden.

Private Projektentwicklung „MU1“

Für die weiteren Grundstücke des „MU1“ ist eine umfangreiche Umplanung und Neuorganisation der Verkehrsabwicklung vorgesehen. Die Flächen der vorhandenen oberirdischen Stellplatzanlage mit Durchfahrt von der Cuxhavener Straße zur Straße Am Neugrabener Bahnhof sollen aufgegeben und durch einen Neubau vollständig überbaut werden. Für den ruhenden Verkehr der Wohn- und Gewerbenutzungen ist angesichts der hohen baulichen Dichte stattdessen eine gemeinsame Tiefgarage auf dem Flurstück 5731 und teilweise 824 konzipiert. Oberirdische offene Stellplätze sind nicht vorgesehen. Eine Vorbewertung zur Abwicklung der Tiefgaragen-Anbindung im Zuge der verkehrstechnischen Untersuchung ergab, dass ein maximaler Rückstau von drei Fahrzeugen zu erwarten ist. Um den Verkehrsfluss im öffentlichen Straßenraum nicht zu beeinträchtigen, soll die Abfertigungsanlage deshalb so dimensioniert und angeordnet werden, dass ausreichende Wartepositionen auf dem Grundstück zur Verfügung stehen. Im Weiteren wurden dann verschiedene Varianten zur Anordnung, Dimensionierung und Erschließung der Tiefgarage von den zuständigen Dienststellen geprüft. Letztlich wurde entschieden, dass die Erschließung der Tiefgarage mit einer zusammenhängenden zweispurigen Ein- und Ausfahrt über die im

Bestand bereits vorhandene Gehwegüberfahrt an der Cuxhavener Straße (B 73) erfolgen soll. Gleichzeitig ist eine unterirdische Überfahrt in die Tiefgarage des Süderelbe-Einkaufszentrums vorgesehen, sodass bei Bedarf weitere nutzbare Stellplätze zur Verfügung stehen.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze sind entsprechend vollständig in der Tiefgarage nachzuweisen, eine Herstellung oberirdischer Stellplätze in diesem Bereich wird ausgeschlossen. Stellplatzkapazitäten für Besuchende sowie Kundinnen und Kunden sind in den benachbarten Tiefgaragen des Süderelbe-Einkaufszentrums sowie in der P+R Anlage am Bahnhof in ausreichender Zahl und Verfügbarkeit vorhanden.

Um uneingeschränkte Anliefergänge eines möglichen großflächigen Einzelhandels zu gewährleisten, wurde in den Vorabstimmungen mit den zuständigen Dienststellen eine Vorzugsvariante für die Anlieferung bestimmt. Diese sieht eine einspurige Einfahrt von der Cuxhavener Straße (B 73) über den südlichen Hofbereich in das Gebäude mit Durchfahrt und Ausfahrt an der Straße Am Neugrabener Bahnhof vor. Die Befahrbarkeit der skizzierten Anliefersituation ist auf einen dreiachsigen Lkw ausgelegt. Sonstige Anliefergänge der kleinteiligen Gewerbeeinheiten erfolgen von der Neugrabener Bahnhofstraße.

Die Erschließungsmaßnahmen müssen in einem nachfolgenden bauordnungsrechtlichen Verfahren ausreichend detailliert werden. Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung des Bebauungsplans konnte in Abstimmung mit den zuständigen Fachdienststellen die mögliche Erschließung und Anlieferung hinreichend plausibilisiert werden.

Polizeikommissariat PK 47/ Jobcenter „MU2“

Der ruhende Verkehr des geplanten Verwaltungsgebäudes für das PK 47 und das Jobcenter soll sowohl oberirdisch als auch unterirdisch untergebracht werden. Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze sind im Straßenraum der Straße Am Neugrabener Bahnhof bis zu vier Besucherstellplätze und weitere neun Stellplätze für Einsatzfahrzeuge im Innenhof des Neubaus geplant. Der Innenhofbereich kann vom Süderelbebogen mit einer Ein- und Ausfahrt über eine neu zu errichtende Gehwegüberfahrt erschlossen werden. Eine zusätzliche Ausfahrt ist über die Neugrabener Bahnhofstraße möglich. In Ergänzung ist die Errichtung einer Tiefgarage mit einer Kapazität von ca. 30 Stellplätzen geplant. Die Tiefgarage wird über die Straße Am Neugrabener Bahnhof mit einer Ein- und Ausfahrt über einer neu zu errichtenden Gehwegüberfahrt erschlossen. Sämtliche hier vorgesehenen Stellplatzanlagen können problemlos angebunden werden.

Bestandsnutzungen „MU2“

Für den südlichen Teilbereich des „MU2“ sind derzeit keine konkreten Umbauabsichten bekannt. Die Erschließungssituation mit einer Zufahrt sowohl vom Süderelbebogen als auch von der Neugrabener Bahnhofstraße bleibt bestehen. Die Anlieferverkehre werden im Bestand weiterhin über die Neugrabener Bahnhofstraße abgewickelt werden, hier sind ausreichende Kapazitäten vorhanden.

Der Bebauungsplan trifft entsprechend der bestehenden und zukünftig in den Baugebieten vorgesehenen Erschließungskonzepte Festsetzungen. Die Flächen, innerhalb derer die Errichtung

von offenen Stellplätzen sowie Tiefgaragen und Zufahrten zulässig ist, werden im Bebauungsplan zeichnerisch begrenzt, vgl. § 2 Nummer 5 der Verordnung:

„Offene Stellplätze sowie Tiefgaragen und ihre Zufahrten sind nur innerhalb der hierfür festgesetzten Flächen und innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.“

Die erforderlichen Straßenverkehrsflächen für die Umgestaltung des Straßenraumes sind bereits im Bestand vorhanden, sodass keine zusätzlichen Verkehrsflächen im Bebauungsplan gesichert werden müssen.

5.3 Gestalterische Festsetzungen

Werbeanlagen

Mit dem Planungsziel einer Aufwertung des Kernbereichs von Neugraben und der Stärkung der Zentrumsfunktionen gehen gestalterische Zielstellungen einher, die bei der Nachverdichtung zu beachten sind. Es gilt sicherzustellen, dass die Nutzungsintensivierung nicht zu einer Überfrachtung des historisch gewachsenen Ortsbilds führt und negative Entwicklungen begünstigen kann. Entsprechende Festsetzungen sollen sicherstellen, dass das Plangebiet nicht von Werbeanlagen dominiert wird und dass überhaupt nur in jenen Bereichen des Plangebiets Werbeanlagen positioniert werden, die auch gewerbliche Nutzungsanteile aufweisen. Zugleich wird durch die Festsetzung aber auch gewährleistet, dass jeder gewerbliche Nutzer die Möglichkeit hat, für seinen Betrieb zu werben.

Insbesondere aufgrund der angestrebten hohen Nutzungsmischung und angestrebten Belebung der Erdgeschosszonen durch gewerbliche Nutzungen werden im Bebauungsplan deshalb Regelungen zur Positionierung von Werbeanlagen getroffen. Durch diese Festsetzungen sollen gestalterische Qualitätsansprüche zur Förderung eines positiven Ortsbilds gesichert werden, vgl. § 2 Nummer 6 der Verordnung:

„Werbeanlagen sind nur erdgeschossig an der Stätte der Leistung und nur an Gebäuden zulässig.“

Dachneigungen

Für die Baugebiete wird aufgrund des bestehenden baulichen Zusammenhangs und aus übergeordneten gestalterischen und funktionalen Gründen festgesetzt, dass die Dächer der Gebäude als Flachdächer bzw. wie weitgehend im Bestand als flach geneigte Dächer herzustellen sind, vgl. § 2 Nummer 18 der Verordnung:

„In den urbanen Gebieten sind Dachflächen als Flachdächer oder flach geneigte Dächer mit einer Neigung bis maximal 15 Grad zu errichten und zu mindestens 70 von Hundert (v.H.), bezogen auf die Grundfläche des jeweiligen Gebäudes gemäß § 19 Absatz 2 BauNVO, mit einem mindestens 15 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau extensiv mit standortgerechten einheimischen Stauden und Gräsern zu begrünen. Die Dachbegrünung ist dauerhaft zu erhalten. Ausnahmen von der Begrünung können für

Dachaufbauten, Dachterrassen und technische Anlagen – mit Ausnahme von Solaranlagen – zugelassen werden. Im urbanen Gebiet „MU1“ sind die Dachflächen, bezogen auf die Grundfläche des jeweiligen Gebäudes gemäß § 19 Absatz 2 BauNVO, zu mindestens 70 v.H. als Retentions Gründächer zum Rückhalt von Niederschlagswasser auszuführen mit einem Retentionsvolumen von mindestens 22 Litern pro m² Retentionsdach.“

Mit dieser Regelung kann sichergestellt werden, dass die bereits erfolgten Nachverdichtungsmaßnahmen und zusätzlichen Vollgeschosse nicht auch noch durch hohe geneigte Dächer überhöht werden. Die Ausbildung von Flachdächern eröffnet zudem die Möglichkeit, den Anteil privater Außenwohnbereiche und Aufenthaltsflächen für Gewerbe- und Büronutzungen durch die Errichtung von Dachterrassen zu erhöhen. Hierdurch können in dem zukünftig stärker verdichteten Umfeld attraktive Aufenthaltsbereiche und auch Pausenräume umgesetzt werden. Dachterrassen bieten eine hohe Aufenthaltsqualität für die jeweiligen Hausbewohnenden bzw. Angestellten und können damit in einem insgesamt dichten, urbanen Quartier entscheidend zu einer hohen Arbeitsplatz- und Wohnqualität beitragen, ohne die begrenzten erdgeschossigen Flächen zu beanspruchen.

Als weiteres wichtiges Planungsziel ermöglicht die Regelung zudem die Umsetzung einer flächenhaften Dachbegrünung im Plangebiet, die wesentlich dazu geeignet ist, eine Reduzierung des Abflussbeiwerts des Niederschlagswassers zu gewährleisten (siehe Kapitel 5.5.1).

Fassadengestaltung

Auf Grund der Lage und städtebaulichen Bedeutung der Neubebauung im Umfeld des homogen gestalteten Bahnhofsumfelds aus den 1970er und 1980er Jahren mit einer einheitlichen Architektursprache kommt der architektonischen Gestaltung der Neubauten eine besondere Bedeutung zu. Durch eine ortsprägende Ziegelfassade soll eine stadtgestalterische Einfügung in den bestehenden Kontext abgesichert werden, weshalb das hochwertige und qualitätsvolle Fassadenmaterial – Ziegelmauerwerk – als textliche Festsetzung gesichert wird. Um dennoch eine angemessene Differenzierung der Baukörper zu ermöglichen und damit auch lokale Bezüge zu einzelnen Gebäuden aufnehmen zu können, wird der Einsatz weiterer Materialien ermöglicht. Es wird Folgendes festgesetzt, vgl. § 2 Nummer 7 der Verordnung:

„Die zum öffentlichen Raum gerichteten Außenfassaden aller Gebäude sind in Verblendmauerwerk auszuführen. Zur Gliederung dieser Fassaden können weitere Materialien zugelassen werden.“

5.4 Technischer Umweltschutz und Klimaschutz

5.4.1 Lärmschutz

Aufgrund der Lage des Plangebiets an den Straßen Am Neugrabener Bahnhof, der Cuxhavener Straße (B 73) und dem Süderelbebogen ist mit erheblichen Verkehrslärmimmissionen zu rechnen. Weitere Lärmquellen stellen die Bahnstrecke Hamburg-Neugraben sowie der Busbahnhof dar. Wesentliche Lärmquellen sind die südlich an die Baugebiete angrenzende Cuxhavener Straße sowie die östlich angrenzende Straße Süderelbebogen. Die übrigen angrenzenden

Straßen Am Neugrabener Bahnhof und Neugrabener Bahnhofstraße sowie der S- sowie Busbahnhof tragen nur nachrangig zur Verkehrslärmbelastung im Plangebiet bei.

Zur Beurteilung der lärmtechnischen Situation und zur Ermittlung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Richtwerte im Bereich des Bebauungsplans wurde eine umfassende schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Die Untersuchung betrachtet den auf das Plangebiet einwirkenden Verkehrslärm sowie mögliche schalltechnische Auswirkungen des planinduzierten, zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Außerdem wurde geprüft, inwieweit die geplanten gewerblichen Nutzungen zu Immissionskonflikten im Plangebiet oder dessen Nachbarschaft führen können. Verkehrs- und Gewerbelärm sind dabei aufgrund unterschiedlicher Berechnungsvorschriften und Grenzwerte grundsätzlich getrennt voneinander zu betrachten.

Verkehrslärm

Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen durch Verkehrslärm erfolgt gemäß den Vorgaben des „Hamburger Leitfadens Lärm in der Bauleitplanung 2010“ in Anlehnung an die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334) (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).

Als Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung in Urbanen Gebieten die Werte 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts. Als weitere Orientierung dient die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, die von Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ausgeht.

Die Untersuchung berücksichtigt neben der derzeitigen Belastung auch die durch die baulichen Entwicklungen im Plangebiet induzierten Mehrverkehre (vgl. Kapitel 5.2.2). Die Berechnungen der Beurteilungspegel sind unter Zugrundelegung der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Straßenoberflächen erfolgt. Für die Busverkehre wurde als Prognosebelastung ein Zuschlag von 50 % angesetzt, um den geplanten weiteren Ausbau des ÖPNV zu berücksichtigen.

Die Berechnungen zum Verkehrslärm zeigen, dass die Immissionsgrenzwerte für Urbane Gebiete an den lärmzugewandten Fassaden überwiegend nicht eingehalten werden. Die höchsten Beurteilungspegel ergeben sich an den zur Cuxhavener Straße orientierten Fassaden. Die Beurteilungspegel bewegen sich hier zwischen 71 und 73 dB(A) tags und 64 und 65 dB (A) nachts. Damit werden sowohl die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Urbane Gebiete als auch die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschritten. An den zum Süderelbebogen orientierten Fassaden werden die Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) überschritten, ebenso die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A). An den Nordfassaden im östlichen Teil des Plangebiets werden die Grenzwerte überwiegend überschritten. An den zum Busbahnhof orientierten Nordfassaden im westlichen Teil des Plangebietes kann der Immissionsgrenzwert tags von 64 dB(A) für Urbane Gebiete eingehalten werden. Der Immissionsgrenzwert nachts von 54 dB(A) wird überschritten, bleibt jedoch unterhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung.

Vor dem Hintergrund der kritischen Verkehrslärmsituation entlang der Cuxhavener Straße wurde für einen Teilbereich des Plangebiets eine ergänzende Bebauungsvariante geprüft, in der nicht alle gemäß Bebauungsplan festgesetzten Baugrenzen ausgenutzt werden und sich andere lärmzugewandte Fassaden ergeben können. Im Ergebnis dieser Teiluntersuchung zeigen die Berechnungen, dass die Grenzwerte auch auf den weiter zurückspringenden „mittleren“ Gebäudeteilen teilweise überschritten werden.

Für die geplante Wohnbebauung werden zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse deshalb Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm notwendig. Die räumliche Abgrenzung der Festsetzungen für die geplanten Wohnnutzungen ist in der zugehörigen Planzeichnung dargestellt.

Der Hamburger Leitfaden für die Beurteilung von Lärm in der Bauleitplanung sieht für derartige Fälle, in denen eine erhöhte Lärmbelastung von mehr als 60 dB(A) nachts auf nur einer Fassadenseite auftritt, die Möglichkeit vor, die Anordnung von Schlafräumen zu der dem Lärm abgewandten Seite festzusetzen (Blockrandklausel), vgl. § 2 Nummer 9 der Verordnung:

„In den mit (B) gekennzeichneten Bereichen sind Schlafräume zu den lärmabgewandten Gebäudeseiten anzuordnen. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen. Wird an Gebäudeseiten ein Pegel von 70 dB(A) am Tag erreicht oder überschritten, sind vor den Fenstern der zu diesen Gebäudeseiten orientierten Wohnräume bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen.“

Da voraussichtlich nicht in allen Gebäuden eine lärmabgewandte Seite ausgebildet werden kann und eine flexible Grundrissgestaltung angestrebt wird, wird ergänzend eine Festsetzung zum Innenpegel (Innenraumpegelklausel) getroffen. Die Innenraumpegelklausel wird an die Bedingung der Überschreitung des nächtlichen Grenzwertes geknüpft, da die betroffenen Fassadenabschnitte im „MU1“ von der Baureihenfolge und im „MU2“ von der genauen Baukörperanordnung abhängen, vgl. § 2 Nummer 12 der Verordnung:

„Wird an Gebäudeseiten ein Pegel von 54 dB(A) in der Nacht überschritten, ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Erfolgt die bauliche Schallschutzmaßnahme in Form von verglasten Vorbauten, muss dieser Innenraumpegel bei teilgeöffneten Bauteilen erreicht werden. Wohn- /Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.“

Für die Fassaden, für die eine Überschreitung der Gesundheitsgefährdung prognostiziert wurde, gilt, dass auch vor den Fenstern der zu diesen Gebäudeseiten orientierten Wohnräume

besondere bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden, die der Bebauungsplan mit folgender Festsetzung sichert, vgl. § 2 Nummer 10 der Verordnung:

„In den mit (C) bezeichneten Bereichen sind vor den Fenstern der zu diesen Gebäudeseiten orientierten Schlafräume sowie, wenn ein Pegel von 70 dB(A) am Tag überschritten wird, auch vor den Fenstern der zu diesen Gebäudeseiten orientierten Wohnräume bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen. Für den der Wohnung zugehörigen Außenbereich ist mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird. Für die Schlafzimmerräume ist durch bauliche Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, dass insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Bauteilen von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Wohn-/Schlafzimmer in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.“

Neben dem Schutz der Wohnruhe ist auch die Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität in den privaten Freiräumen sicherzustellen. Sofern in den stark lärmbelasteten Bereichen an lärmzugewandten Fassaden Außenwohnbereiche angeordnet werden, ist für diese sicherzustellen, dass durch bauliche Maßnahmen (z.B. verglaste Vorbauten etc.) in dem jeweiligen Außenbereich ein Tagpegel von weniger als 65 dB(A) sichergestellt wird, vgl. § 2 Nummer 11 der Verordnung:

„In den mit (D) bezeichneten Bereichen ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird.“

Grundsätzlich wird empfohlen, für Gebäude ohne lärmabgewandte Gebäudeseiten vorzugsweise gewerbliche Nutzungen vorzusehen. Für die in den Urbanen Gebieten geplanten und zulässigen gewerblichen Nutzungen, wird zum Schutz der gewerblichen Aufenthaltsräume in den verkehrslärmzugewandten Bereichen eine zusätzliche Festsetzung getroffen. Die Festsetzung zum Schutz gewerblicher Aufenthaltsräume sollte gebietsübergreifend getroffen werden, da die Abgrenzung zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen noch nicht feststeht, vgl. § 2 Nummer 13 der Verordnung:

„Die gewerblichen Aufenthaltsräume – hier insbesondere die Pausen- und Ruheräume – sind durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Schallschutz an Außentüren,

Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden.“

Als Belang der Abwägung sind auch die Geräuschauswirkungen der durch die Umsetzung des Bebauungsplans verursachten Mehrverkehre auf den öffentlichen Verkehrswegen in Hinblick auf die umliegende Bestandsbebauung zu berücksichtigen. Die Untersuchung hat nach Gegenüberstellung der Beurteilungspegel für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall ergeben, dass an einzelnen Immissionsorten an der Bestandsbebauung der Cuxhavener Straße und des Süderelbebogen mit einer Verkehrslärmerhöhung von 0,2 bis maximal 0,4 dB(A) zu rechnen ist. An den Immissionsorten mit gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts beträgt die Pegelzunahme maximal 0,3 dB(A).

Mit maximal 0,4 dB(A) sind die ermittelten Pegelzunahmen sehr gering und liegen deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle, die bei Pegeländerungen von etwa 1 dB(A) anzusetzen ist. Die Pegelzunahmen bei Beurteilungspegeln oberhalb von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen mit maximal 0,2 dB(A) unterhalb der Grenze, ab der gemäß den Grundsätzen der hamburgischen Bauleitplanung eine vertiefte Prüfung von möglichen Kompensationsmaßnahmen erforderlich wird.

Daher sind keine Festsetzungen zum Schutz der bestehenden Nachbarbebauung zu treffen.

Gewerbelärm

Grundlage zur Beurteilung der schalltechnischen Gewerbelärmsituation ist die „Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)“ vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BAnz. AT 08.06.17 B5). Zum Schutz der Nutzungen im Urbanen Gebiet gegenüber Gewerbelärm sind nach der TA Lärm 63 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht einzuhalten.

Im östlichen Teil des Plangebiets sollen im Norden das Polizeikommissariat 47 und das Jobcenter angesiedelt werden. Die Konfliktbewältigung bezüglich der benachbarten Wohnnutzungen ist bereits im Bauantragsverfahren erfolgt und daher nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Im Süden gibt es derzeit keine Planungen für eine Neuentwicklung mit Gewerbe.

Auf das Plangebiet wirken potenzielle Lärmimmissionen von den geplanten gewerblichen Nutzungen durch Lieferverkehre und den Tiefgaragenzufahrten durch Kunden- und Besucherverkehre ein. Die neu geplanten Nutzungen konzentrieren sich auf den westlichen Teil des Plangebiets. Im Erdgeschoss des privat geplanten Gewerbe- und Wohnkomplexes ist eine Ladezone im Inneren des Gebäudes mit Zufahrt über die Cuxhavener Straße sowie Ausfahrt über die Straße Am Neugrabener Bahnhof vorgesehen. Die Lieferzeiten sind auf den Tagzeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr begrenzt). Die Zufahrt zur geplanten Tiefgarage befindet sich an der Südfassade Richtung Cuxhavener Straße westlich des Hofes. Da die öffentlichen Verkehrsflächen der Cuxhavener Straße und der Straße Am Neugrabener Bahnhof bis unmittelbar an die geplanten Gebäude heranzuführen, sind bezüglich einer Beurteilung als Gewerbelärm gemäß TA Lärm nur die Fahrwege im Hofbereich zu betrachten. Im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens wurden daher die

Tiefgaragenzufahrten, mögliche Außengastronomiebereiche sowie der geplante Anlieferungsbe-
reich untersucht. Zusammenfassend zeigen die Berechnungsergebnisse, dass die Beurteilungs-
pegel im Nahbereich der Einfahrt zur Ladezone maximal 61 dB(A) betragen. Mit zunehmendem
Abstand von der Einfahrt verringert sich die Belastung durch Lärmimmissionen und erreicht nur
noch 51 bis 57 dB(A) innerhalb des Hofbereiches. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Ur-
bane Gebiete von 63 dB(A) am Tage können sicher eingehalten werden. Somit ergeben sich im
Plangebiet insgesamt keine Immissionskonflikte aufgrund des Gewerbelärms.

Immissionskonflikte in der Nachbarschaft aufgrund des Gewerbelärms können ausgeschlossen
werden. An allen untersuchten Immissionsorten in der bestehenden Nachbarschaft werden die
Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und für allgemeine Wohn-
gebiete von 55 dB(A) tags sicher eingehalten.

Festsetzungen zum Schutz vor Gewerbelärm im Plangebiet werden im Ergebnis nicht erforder-
lich.

5.4.2 Klimaschutz

Bei allen städtebaulichen Planungen und Konzepten gilt es, Prinzipien der klimagerechten Stadt-
entwicklung zu berücksichtigen und dabei die übergeordneten Ziele wie die Stadt der kurzen
Wege, eine Nutzungsmischung, den Grünerhalt und Frischluftschneisen mittels klimarelevanter
Festsetzungen oder in städtebaulichen Verträgen umzusetzen.

Mit Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans wird den Erfordernissen des Klimaschutzes
und der Klimaanpassung nach § 1 Abs. 5 und § 1a Abs. 5 BauGB insbesondere durch folgende
Punkte Rechnung getragen:

- Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung
i.S.d. § 1a Abs. 2 BauGB. Die Planung sieht die Umstrukturierung und Inwertsetzung ak-
tuell untergenutzter und wenig attraktiver Flächen vor. Im Fokus der Planung stehen ein
nachhaltiger Umgang mit Flächen sowie die Inanspruchnahme von innerörtlichen Flä-
chenpotentialen in städtebaulich integrierter Lage. Es erfolgt keine Beanspruchung von
Außenbereichsflächen.
- Durch Stärkung der Zentrumsfunktionen, Nutzungskonzentration und lokale, wohnungs-
nahe Nahversorgungsangebote und weitere Dienstleistungen können zusätzliche Ver-
kehre effektiv vermieden und ein Stadtteilzentrum mit fußläufigem Radius etabliert wer-
den.
- Energetisch optimierte städtebauliche Strukturen (z.B. städtebauliche Dichte verknüpft mit
kompakten Baukörpern) sowie ein hoher Energiestandard der Gebäude schaffen die Vo-
raussetzungen, bauliche und versorgungstechnische Strategien zur Minderung des CO₂-
Ausstoßes effektiv und kostengünstig umzusetzen.
- Die über den Bebauungsplan abgesicherte weitgehende Begrünung von Dachflächen und
Garagenflächen bietet vielfältige positive kleinklimatische Effekte und kann Aufheizungs-
effekten in diesem hochverdichteten Bereich zukünftig effektiv entgegenwirken. Zudem
wird durch die Dachbegrünungen in Kombination mit weiteren Retentionsmaßnahmen

eine Reduzierung des Oberflächenabflusses abgesichert und der Wasserhaushalt positiv gestärkt.

- Mit einem qualifizierten Entwässerungskonzept wird sich den Anforderungen von RISA genähert und eine schonende Rückhaltung und Bewirtschaftung von Regenwasser umgesetzt.

5.5 Wasser

Das Plangebiet liegt im innerstädtischen Bereich des Stadtteils Neugrabens und ist bereits baulich intensiv genutzt. Es gilt gemäß den RISA-Grundsätzen und im Sinne einer nachhaltigen Nachverdichtung geeignete Maßnahmen zum vollständigen Rückhalt von Regenwasser und zur Starkregenvorsorge auf den Baugrundstücken zu realisieren.

Zur Untersuchung und Konzeption der Entwässerung des Plangebiets wurde deshalb ein wasserwirtschaftlicher Funktionsplan mit zugehörigem Erläuterungsbericht erstellt. In dem Baufeld „MU 2“ im Nordosten des Plangebiets ist das Polizeikommissariat 47 mit dem Jobcenter als Neubau vorgesehen. Regelungen zur Oberflächenentwässerung dieses Bauvorhabens erfolgte in einem vorlaufenden bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren, wobei die Baugenehmigung auf der Grundlage des bestehenden Planrechtes erfolgte. Im südöstlichen Baufeld bleibt zunächst die Bestandssituation mit ungedrosselter Einleitung erhalten. Das östliche Plangebiet wird im Entwässerungskonzept demnach nicht betrachtet.

5.5.1 Niederschlagswasser

Laut Versickerungspotentialkarte ist im Plangebiet mit guten versickerungsfähigen Böden zu rechnen. Mittels einer durchgeführten orientierenden Untergrunderkundung wurden flächig anstehende durchlässige Schichten aus Mittelstand sowie eine Gesamtmächtigkeit für den Sickerraum zwischen Versickerungsanlage und höchstens zu erwartendem Grundwasserstand von mindestens einem Meter und damit die grundsätzliche Möglichkeit zur Versickerung von Niederschlagswasser im Plangebiet bestätigt.

Aufgrund der Geometrie der Baukörper sowie der geplanten flächigen Bebauung bis zur Flurstücksgrenze ist trotz einer grundsätzlichen Versickerungsmöglichkeit eine Einleitung in vorhandene Regenwassersiele erforderlich. In der Neugrabener Bahnhofstraße und in der Straße Am Neugrabener Bahnhof befinden sich Regenwassersiele (R-Siele) als Vorflut, die in ein nahegelegenes Regenrückhaltebecken im Norden entwässern.

Für die Einleitung in das R-Siel DN 1100 in der Neugrabener Bahnhofstraße gilt seitens der Hamburger Stadtentwässerung eine Einleitbegrenzung für das westliche Plangebiet von insgesamt max. 6 l/s.

Der Regenwasserrückhalt soll im westlichen Plangebiet durch Retentionsgründächer, unterirdische Speicherrigolen und eine Versickerungsanlage erfolgen. Davon ausgenommen ist der äußerste Grundstücksteil des Flurstücks 5731 Richtung Norden. Gemäß Aussage von Hamburg Wasser kann der Abfluss dieser kleinen Fläche in ungedrosselter Form schadlos in das R-Siel

DN 300 in der Straße Am Neugrabener Bahnhof aufgenommen werden und bedarf keiner gedrosselten Einleitung mit zusätzlicher Rückhalteoption.

Retentions Gründächer

Für einen Großteil der Gebäude im Teilgebiet „MU1“, hier den privaten Gebäudekomplex für Wohnen und Gewerbe betreffend, sieht das Entwässerungskonzept Retentions Gründächer mit Dachdrosseln für den Regenwasserrückhalt auf einer Fläche von mindestens 70 % vor. Die Retentionsdächer sind mit einer zusätzlichen Speicherschicht von 10 cm unterhalb der geplanten Begrünung auszustatten, hieraus ergibt sich ein Retentionsvolumen von 22 Litern pro m² Retentionsdach. Für die Dachflächen des Bürogebäudes werden Retentionsdächer zur Unterstützung der Regenwasserrückhaltung empfohlen. Es wird entsprechend festgesetzt, vgl. § 2 Nummer 18 der Verordnung:

„In den urbanen Gebieten sind Dachflächen als Flachdächer oder flach geneigte Dächer mit einer Neigung bis maximal 15 Grad zu errichten und zu mindestens 70 von Hundert (v.H.), bezogen auf die Grundfläche des jeweiligen Gebäudes gemäß § 19 Absatz 2 BauNVO, mit einem mindestens 15 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau extensiv mit standortgerechten einheimischen Stauden und Gräsern zu begrünen. Die Dachbegrünung ist dauerhaft zu erhalten. Ausnahmen von der Begrünung können für Dachaufbauten, Dachterrassen und technische Anlagen – mit Ausnahme von Solaranlagen – zugelassen werden. Im urbanen Gebiet „MU1“ sind die Dachflächen, bezogen auf die Grundfläche des jeweiligen Gebäudes gemäß § 19 Absatz 2 BauNVO, zu mindestens 70 v.H. als Retentions Gründächer zum Rückhalt von Niederschlagswasser auszuführen mit einem Retentionsvolumen von mindestens 22 Litern pro m² Retentionsdach.“

Ebenso ist bezüglich der Retentionsfähigkeit der Tiefgarage unter der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Innenhofs eine größtmögliche Retentionsbegrünung herzustellen. Es wird entsprechend festgesetzt, vgl. § 2 Nummer 14 der Verordnung:

„Im urbanen Gebiet „MU1“ ist der Aufbau der Tiefgaragenflächen so auszubilden, dass anfallendes Niederschlagswasser in einer Retentionsschicht zurückgehalten werden kann.“

Versickerung / Unterirdische Speicherrigole

In den Abstimmungen zu den Retentionsmaßnahmen wurde angemerkt, dass zusätzlich zum Sammeln und Nutzen des Niederschlagswassers immer auch eine Versickerung (oder in genehmigten Ausnahmefällen eine Ableitung) erforderlich ist. Dies betrifft jenes Niederschlagswasser, das aufgrund bereits gefüllter Wasserspeicher nicht mehr gesammelt oder genutzt werden kann. Entsprechend wurde die Versickerung/ Ableitung in gleichem Maßstab mit und ohne Niederschlagswassernutzung ausgelegt.

Für die Entwässerung des möglichen Bürogebäudes wird auf einer Teilfläche eines inneren Hofbereiches eine Versickerungsrigole vorgeschlagen, in der das Niederschlagswasser gesammelt und in eine unterirdische Kunststoffrigole abgeleitet werden kann. Diese Maßnahme zur Rückhaltung des Niederschlagswassers wird im Rahmen des Bebauungsplans gesichert, vgl. § 2 Nummer 15 der Verordnung:

„Im urbanen Gebiet „MU1“ ist das auf den Grundstücken anfallende Niederschlagswasser (auf den jeweiligen Grundstücken) zu versickern, sofern es nicht gesammelt und genutzt wird. Sollte im Einzelfall eine Versickerung nicht möglich sein, kann ausnahmsweise eine Einleitung des nicht abführbaren Niederschlagswassers nach Maßgabe der zuständigen Stelle in ein Siel zugelassen werden.“

Alternativ ist in diesem Teilbereich aber auch eine vollständige Rückhaltung und verzögerte Ableitung auf den Dachflächen möglich. Weil durch Tiefgaragen und deren Zufahrten Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen werden können, macht die Lage in der Schutzzone des Wasserschutzgebiets weitere Maßnahmen erforderlich. Um eine Schadstoffeinleitung zu verhindern, sind Tiefgaragen und deren Zufahrten im Plangebiet in wasserundurchlässigem Aufbau herzustellen, vgl. § 2 Nummer 17 der Verordnung:

„Im Plangebiet sind Tiefgaragen und deren Zufahrten in wasserundurchlässigem Aufbau herzustellen.“

Da es sich bei dem Bebauungsplan NF 73 um einen Angebotsplan handelt, für dessen Geltungsbereich keine belastbaren Gebäudeplanungen vorliegen, müssen in nachfolgenden bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahren entsprechende Notwasserwege geplant und realisiert werden. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrads auf den Grundstücken ist besonders dafür Rechnung zu tragen, dass das oberflächlich abfließende Wasser nicht unkontrolliert auf angrenzende Privatstücke geleitet wird.

5.5.2 Schmutzwasser

Das Plangebiet ist bereits baulich genutzt. Ein Anschluss an die Schmutzwasserentsorgung ist an der Cuxhavener Straße und Am Neugrabener Bahnhof gegeben. Das im Plangebiet anfallende Schmutzwasser kann problemlos in die vorhandenen öffentlichen Siele eingeleitet werden.

In den Flurstücken 9217 und 9218 befindet sich ein unterirdisches Schmutzwassersiel DN 400 mit eingetragener Dienstbarkeit, welches nicht überbaut werden darf.

5.6 Energieversorgung

Im Nordosten des „MU2“ an der Grundstücksgrenze zur Straßenverkehrsfläche ist die Netzstation Nummer 7324 auf dem derzeitigen Flurstück 9218 der Gemarkung Fischbek geplant. Der Standort ist nach Abstimmung mit den Hamburger Energienetzen GmbH in der Planzeichnung als unverbindliche Vormerkung gekennzeichnet.

Im Zuge des Planverfahrens haben die Hamburger Energienetze darauf hingewiesen, dass innerhalb des Geltungsbereichs Versorgungsanlagen betrieben werden, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Es ist entsprechend nicht gestattet, Bauwerke zu errichten, Bäume anzupflanzen oder andere bauliche Maßnahmen im Bereich der Gasversorgungsanlage ohne Genehmigung durchzuführen. Ebenso ist es erforderlich, Annäherungen an Leitungstrassen und Versorgungsanlagen mit den Leitungsträgern abzustimmen.

5.7 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, Artenschutz

Um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Zuge der Nachverdichtung angemessen zu berücksichtigen, trifft der Bebauungsplan verschiedene Festsetzungen mit Begrünungsmaßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft. Diese Festsetzungen sind ein wichtiger Baustein für die Verbesserung der lokalklimatischen und lokalökologischen Situation, für die Minderung der Auswirkungen durch Versiegelung durch Über- und Unterbauung und zur Schaffung von Grünvolumen. Des Weiteren stellen die folgenden Begrünungsmaßnahmen die Durchgrünung des Plangebiets sicher und leisten einen Beitrag zur Entwicklung von Natur und Landschaft.

5.7.1 Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen

Der Bebauungsplan sieht Begrünungsmaßnahmen vor, um einen positiven Beitrag zur geplanten hohen baulichen Dichte zu leisten. Hierzu zählen unter anderem eine umfangreiche Dachbegrünung, eine anteilige Fassadenbegrünung und die bereits erfolgte Aufwertung der öffentlich zugänglichen Freiflächen mit neuen Aufenthaltsbereichen. Die Maßnahmen dienen insgesamt zur Aufwertung des Freiraums und der Verbesserung der lokalklimatischen Situation gegenüber dem Bestand.

Dachbegrünung

Als grünordnerische Gestaltungsmaßnahme sollen im gesamten Plangebiet 70 % der Dachflächen der Gebäude begrünt werden. Um ihre Retentionsfunktion zu stärken, wird eine zusätzliche Speicherschicht mit einer Aufbauhöhe von mindestens 15 cm vorgeschrieben, um eine dauerhafte Begrünung mit Gräsern oder Polsterstauden sowie ein möglichst hohes Retentionsvolumen für die anfallenden Niederschläge zu gewährleisten. Die Regelung betrifft die nicht für Dachaufbauten, Dachterrassen oder technische Anlagen genutzten Dachflächen mit der Ausnahme von Flächen für Solaranlagen. Technische Schwierigkeiten sind bei der Begrünung von Flächen, auf denen sich gleichzeitig Solaranlagen befinden, im Gegensatz zu Flächen für Dachaufbauten, Dachterrassen und technische Anlagen, nicht zu erwarten, weshalb mit Solaranlagen bebaute Dachflächen gleichzeitig zu begrünen sind. Aus gestalterischen sowie grünordnerischen Gesichtspunkten wird es erforderlich sein, die Dachflächen als Flach- oder flachgeneigte Dächer bis 15 Grad zu errichten, vgl. § 2 Nummer 18 der Verordnung:

„In den urbanen Gebieten sind Dachflächen als Flachdächer oder flach geneigte Dächer mit einer Neigung bis maximal 15 Grad zu errichten und zu mindestens 70 von Hundert

(v.H.), bezogen auf die Grundfläche des jeweiligen Gebäudes gemäß § 19 Absatz 2 BauNVO, mit einem mindestens 15 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau extensiv mit standortgerechten einheimischen Stauden und Gräsern zu begrünen. Die Dachbegrünung ist dauerhaft zu erhalten. Ausnahmen von der Begrünung können für Dachaufbauten, Dachterrassen und technische Anlagen – mit Ausnahme von Solaranlagen – zugelassen werden. Im urbanen Gebiet „MU1“ sind die Dachflächen, bezogen auf die Grundfläche des jeweiligen Gebäudes gemäß § 19 Absatz 2 BauNVO, zu mindestens 70 v.H. als Retentions Gründächer zum Rückhalt von Niederschlagswasser auszuführen mit einem Retentionsvolumen von mindestens 22 Litern pro m² Retentionsdach.“

Die vorgesehene Dachbegrünung entspricht den Zielsetzungen der Dachbegrünungsstrategie der Freien und Hansestadt Hamburg und trägt zur Entwicklung der Naturhaushaltsfunktionen in dem innerstädtisch geprägten und hochverdichteten Plangebiet bei. Die Dachbegrünung dient dabei vielfältigen Zielen wie dem Klimaschutz, dem Wasserhaushalt sowie dem Artenschutz. Dachbegrünungen kombinieren verschiedene Vorteile. Sie wirken stabilisierend auf das Kleinklima, da sich begrünte Dachflächen weniger stark aufheizen. Außerdem binden Dachbegrünungen Staub und fördern die Wasserverdunstung. Der reduzierte und verzögerte Regenwasserabfluss entlastet die Oberflächenentwässerung und damit das Sielnetz. Extensive Dachbegrünungen bilden außerdem einen vom Menschen wenig gestörten Sekundär-Lebensraum für Insekten, Vögel und Pflanzen und unterstützen die visuelle Aufwertung der Gebäude.

Fassadenbegrünung

Die Fassadenbegrünung trägt zur raschen Durchgrünung von Baugebieten bei und ist eine wirkungsvolle Maßnahme zur gestalterischen Aufwertung von baulichen Anlagen mit ungegliederten Außenwänden. Sie wirkt ausgleichend auf die negativen Auswirkungen der starken baulichen Verdichtung, trägt zur Verbesserung des örtlichen Klimas durch Vermeidung von Aufheizungseffekten bei und schafft Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Die Festsetzung von Fassadenbegrünungen stellt bereits nach kurzer Zeit die Entwicklung ökologisch und gestalterisch wirksamer Grünstrukturen sicher. Für die Fassadenbegrünung gilt, dass eine ausreichende Wasserversorgung gewährleistet wird. Eine regelhafte Verwendung von Trinkwasser für die Bewässerung der Fassadenbegrünung ist auszuschließen. Bodengebundene Systeme sind hier zu bevorzugen, da sie ihren Wasserbedarf über die unversiegelte Fläche decken können. In der Pflanzenwahl sind solche Arten zu wählen, die ein geringerer Wasserbedarf kennzeichnet und somit gegenüber Trockenphasen resistenter sind. Ebenso kann die aktive Regenwassernutzung (z.B. über Zisternen) einen wichtigen Beitrag zur Bewässerung der Fassadenbegrünung leisten.

Mit den festgesetzten Maßnahmen zur Dachbegrünung und den weiteren zu begrünenden Flächen und Fassaden soll die Entwicklung von Natur und Landschaft angestoßen sowie dazu beigetragen werden, das anfallende Oberflächenwasser zumindest zu einem gewissen Anteil lokal zurückzuhalten und anteilig der Verdunstung zuzuführen. Aus diesen Gründen setzt der Bebauungsplan fest, vgl. § 2 Nummer 8 der Verordnung:

„Außenwände von Gebäuden, deren Fensterabstand mehr als 3 m beträgt sowie fensterlose Wände sind mit selbstklimmenden Kletterpflanzen oder mit Schling- und Rankpflanzen inklusive Ranksystem zu begrünen und dauerhaft zu erhalten.“

Neupflanzung von Bäumen

Für die Bepflanzung der Urbanen Gebiete gilt folgende Festsetzung, vgl. § 2 Nummer 19 der Verordnung:

„In den urbanen Gebieten ist je 150 m² der nicht überbauten Grundstücksflächen ein kleinkroniger Baum zu pflanzen. Der zur Anpflanzung oder zum Erhalt festgesetzte Baum ist anrechenbar.“

Das Anpflanzungsgebot für Bäume mit Bezug auf die unbebaute Grundstücksfläche lässt so sowohl in funktionaler als auch gestalterischer Hinsicht ausreichenden Spielraum für die Ausnutzbarkeit der Flächen. Es dient der Begrünung der Baufelder und der Sicherstellung eines Mindestanteils ökologisch wirksamer Vegetationsstrukturen, die Nahrungs- und Rückzugsräume insbesondere für Insekten- und Vogelarten innerhalb des Siedlungsraumes bieten. Zudem tragen die Neupflanzungen zu einer positiven Beeinflussung des örtlichen Klimas bei. Um diese Funktionen erfüllen zu können, werden Mindestanforderungen zu Arten und Qualitäten der Anpflanzungen festgesetzt, vgl. § 2 Nummer 20 der Verordnung:

„Für festgesetzte Anpflanzungen und für Ersatzpflanzungen von Bäumen sind standortgerechte klimaangepasste Laubgehölzarten zu verwenden und dauerhaft zu erhalten. Großkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, kleinkronige Bäume einen Stammumfang von mindestens 14 cm, jeweils in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Im Kronenbereich jedes Baumes ist eine offene Vegetationsfläche vom mindestens 12 m² anzulegen und zu begrünen. Außerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Geländeaufhöhungen oder Abgrabungen im Kronenbereich dieser Bäume unzulässig.“

Die Verwendung standortgerechter Laubgehölzarten wird festgesetzt, damit sich die Anpflanzungen unter den gegebenen standörtlichen Bedingungen optimal entwickeln und Nahrungsgrundlage sowie Lebensräume für die heimische Tierwelt bieten können. Die vorgegebenen Mindestpflanzqualitäten für Bäume stellen sicher, dass visuell wirksame Gehölzstrukturen mit Lebensraumfunktionen schon in absehbarer Zeit entstehen.

5.7.2 Baumschutz

Im östlichen Teil des Plangebietes werden mit Schwerpunkt in den Räumen der Straßen Am Neugrabener Bahnhof und Neugrabener Bahnhofstraße Erhaltungsgebote für bedeutsame und vitale Straßenbaumbestände festgesetzt. Diese Bäume übernehmen in diesen zunehmend versiegelten Straßenräumen durch Beschattung und Verdunstung wichtige kleinklimatisch wirksame Effekte gegen übermäßig starke Aufheizeffekte. In diesen zukünftig noch stärker baulich geprägten städtischen Bereichen können diese Bäume auch noch verbleibende ökologische Funktionen

vor allem für die Tiergruppen der Insekten, der Vögel und der Fledermäuse übernehmen. Darüber hinaus geben diese festgesetzten Laubbäume den Straßenräumen optische Fassung und Gliederung und übernehmen so auch bedeutsame Funktionen für das Orts- und Straßenbild.

In diesem Kontext werden am südlichen Rand der Straße Am Neugrabener Bahnhof unmittelbar westlich neben der Fußgängerbrücke eine Platane mit einem Stammdurchmesser von ca. 80 cm und östlich der Fußgängerbrücke bis zur Einmündung am Süderelbebogen von Westen her drei Stiel-Eichen mit Stammdurchmessern zwischen 50 und 60 cm, eine Rot-Buche mit einem Stammdurchmesser von ca. 80 cm sowie zwei Amerikanische Rot-Eichen mit Stammdurchmessern von ca. 50 und 80 cm mit Erhaltungsgeboten belegt.

Unmittelbar im Einmündungsbereich von Neugrabener Bahnhofstraße und Cuxhavener Straße werden auch aus den genannten Gründen westlich der Fußgängerbrücke eine Robinie und östlich der Fußgängerbrücke zwei Linden mit Stammdurchmessern von ca. 60 und 80 cm festgesetzt. Die Festsetzung von Erhaltungsgeboten für die vorab genannten, sehr vitalen Straßenbäume im städtischen Besitz wurde gezielt gewählt, um deren positive Funktionen zu dokumentieren, herauszustellen und langfristig zu sichern. Diese Festsetzungen von Erhaltungsgeboten für Bäume im öffentlichen Grund stehen im Einklang mit den hohen Anforderungen, die in der Senatsdrucksache 505 (Mai 1990) formuliert wurden.

Neben diesen Erhaltungsgeboten auf öffentlichem Grund wird noch eine mächtige Stiel-Eiche mit einem Stammdurchmesser von ca. 70 cm auf dem östlichen Teil des Flurstücks 9218 als zu erhalten festgesetzt. Es handelt sich hierbei um eine sehr vitale Stiel-Eiche mit einem ungestört entstandenen, natürlichem Wuchsbild und einer tief ansetzenden Beastung. Insbesondere Stiel-Eichen übernehmen für Hunderte von Insektenarten wichtige ökologische Funktionen, die dann wiederum für Vögel und Fledermäuse Nahrungsgrundlage sind.

5.7.3 Grundwasserschutz

Das gesamte Bebauungsplangebiet liegt in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Süderelbmarsch / Harburger Berge. Die Ausweisung des Schutzgebiets ist zum Schutz der öffentlichen Trinkwasserversorgung vorgenommen worden. Das Gebiet besitzt eine hohe Bedeutung als Trinkwassergewinnungsgebiet. Im Rahmen der 1993 erfolgten Schutzgebietsausweisung wurden Verbote, Nutzungseinschränkungen und Duldungspflichten für die Betroffenen erlassen, um das Grundwasser vor möglichen Verunreinigungen zu schützen. Demnach ist u.a. das Einleiten, Verregnen und Versickern von Schmutzwasser verboten. Das Niederschlagswasser von Dachflächen ist grundsätzlich vom Grundstück abzuleiten oder über die belebte Bodenzone flächenhaft zu versickern.

Auf den privaten Grundstücksflächen des Plangebiets soll weiterhin ein größtmöglicher Anteil versickerungsfähiger Flächen erhalten werden, über die Niederschlagswasser in den Boden eindringen und dem natürlichen Wasserhaushalt zugeführt werden kann. Dies dient der Minderung der Bodenversiegelung und trägt zur Rückhaltung, Verdunstung und Versickerung von Teilen des Niederschlagswassers bei. Geeignete Materialien, die eine hohe Versickerungsrate aufweisen

und den Anteil des verfügbaren Bodenwassers für die Gehölze erhöhen, sind z.B. wassergebundene Decken (Grand), Beton- oder Natursteinpflaster mit einem hohen Poren- und Fugenanteil auf versickerungsfähigem Unterbau, Rasenfugenpflaster, Rasengittersteine oder Schotterrasen.

Im Interesse des Grundwasserschutzes und der damit verbundenen Trinkwassergewinnung soll der Grundwasserleiter geschützt werden, indem festgesetzt wird, dass keine Bauwerke diesen berühren dürfen. Um diesen Flurabstand zu erreichen, setzt der Bebauungsplan eine Konstruktionsunterkante von $> + 5,50$ m NHN fest, vgl. § 2 Nummer 16 der Verordnung:

„Im Plangebiet sind Tiefgaragen und Kellergeschosse sowie andere bauliche Maßnahmen mit einer Konstruktionsunterkante von oberhalb + 5,50 m NHN zulässig.“

Bezüglich der Tiefbauten ist zu prüfen, ob diese in direktem Kontakt zum Grundwasser stehen werden. Ist dies der Fall, sind Tiefbauten in diesen Bereichen wasserdicht auszuführen (z.B. weiße Wanne).

5.7.4 Besonderer Biotop- und Artenschutz

Das Plangebiet weist überwiegend extrem verarmte (Wertstufe 2 einer 9-stufigen Bewertungsskala zur kumulierenden Biotopbewertung) Biotopstrukturen auf. Der hiermit korrelierende und zuletzt im Rahmen einer Biotopkartierung in 2016 festgestellte Biotoptyp ist „Dichte Bebauung für Verwaltung und Dienstleistung“ (Kürzel BBV im Hamburger Kartierschlüssel). Dieser Biotoptyp zeichnet sich durch einen hohen Anteil stark versiegelter Flächen mit nur einem sehr geringen Anteil von höheren Pflanzen aus. Dies sind überwiegend die Straßenräume gliedernde und säumende Einzel-Baumstandorte und Baumreihen. Lediglich die ca. 3.000 m² große Teilfläche im Nord-Osten des Plangebietes weist umfangreichere Vegetationsstrukturen auf. Nach Aufgabe einer baulichen Nutzung bis zum Jahr 2000 haben sich hier halbruderale Gras- und Staudenflure mittlerer Standorte (AKM) als Hauptbiotoptyp entwickelt, die im mittleren und nördlichen Teil noch aus durchgewachsenen, überwiegend gärtnerisch angepflanzten Gehölzstrukturen (Nebenbiotoptyp Baumgruppe; HEG) der ehemaligen baulichen Nutzung ergänzt werden. Die Gesamtbewertung dieser Fläche wird in der Kartierung aus 2016 als „noch wertvoll“ (Wertstufe 5) bezeichnet. Aber auch hierbei handelt es sich um eine insgesamt stark verarmte Fläche, die insbesondere im südlichen Teil auch lange als unbefestigter Stellplatz genutzt wurde. Die genannten Ergebnisse und Bewertungen der Biotopkartierung machen deutlich, dass diese Flächen mit ihren jeweiligen Biotopstrukturen für die heimische Tier- und Pflanzenwelt von sehr geringer Bedeutung sind. Die wenigen vorhandenen Gehölzstrukturen, die im Nord-Osten überdies auch einen hohen Anteil an Zier- und Nadelgehölzen aufweisen, sind durch die angrenzenden Bau- und Straßenflächen stark verinselt und stark randlichen Licht- und Lärmemissionen ausgesetzt. Auf Grund dieser ausgesprochen geringen ökologischen Wertigkeit und einer maximal gegebenen Eignung für robuste, nicht seltene Allerwärtsarten (Ubiquisten) wurden keine vertiefenden Untersuchungen und Kartierungen im Plangebiet veranlasst. Die vorhandenen Biotopstrukturen und deren Bewertung belegen, dass einer Verwirklichung des Bebauungsplans keine artenschutzrechtlich unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

Lichtemissionen

Zur Vermeidung von negativen Auswirkungen durch Lichtemissionen auf die Artengruppen Insekten, Fledermäuse und Vögel wird bei der Wahl der Beleuchtungsmittel für Außenleuchten und deren Ausbildung der Schutz dieser Artengruppen berücksichtigt. Um weißes und blaues Licht auszuschließen, ist eine Einschränkung der zulässigen Farbtemperatur auf maximal 3000 Kelvin erforderlich, vgl. § 2 Nummer 21 der Verordnung:

„Außenleuchten sind zum Schutz von wildlebenden Tierarten ausschließlich mit Leuchtmitteln mit warmweißer Farbtemperatur von maximal 3000 Kelvin zulässig. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten staubdicht geschlossen auszuführen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60 Grad C nicht überschreiten. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen sowie auf angrenzende Wasserflächen, Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig.“

5.7.5 Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

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

Die Aufstellung einer detaillierten Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung kann ebenso wie die Anfertigung eines Umweltberichts nach Anlage 1 BauGB entfallen.

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

Fläche

Der Bebauungsplan dient der Nachverdichtung und Aufwertung einer bisher untergenutzten Fläche in zentraler Lage.

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

Weiterhin wird das Ziel der Innenentwicklung verfolgt.

Boden und Bodenfunktionen

Das Plangebiet ist im Bestand bereits zu einem sehr hohen Anteil versiegelt. Neben den überbauten Flächen zeichnen sich auch die brachliegenden Flächen durch einen relativ hohen Versiegelungsgrad aus, da sie u.a. als unbefestigte Stellplätze genutzt werden. Nur auf der nordwestlichen Teilfläche des Plangebiets befindet sich im Bestand eine unbebaute brachliegende Freifläche, die mit dichteren Grün- und Gehölzstrukturen bewachsen ist. Jedoch wird auch diese Fläche durch Licht- und Lärmimmissionen stark beeinträchtigt. Somit weisen weite Teile des Bodens im Plangebiet eine geringe ökologische Wertigkeit auf.

Mit der Umsetzung der Planung wird der Anteil versiegelter Bereiche leicht erhöht, da die Flächen im Plangebiet durch die geplanten Gebäude, Tiefgaragen und notwendigen Erschließungsanlagen fast komplett vollversiegelt werden. Hierdurch ergeben sich negative Auswirkungen auf die Bodenfunktionen. Eine Überdeckung der nicht-überbauten Tiefgaragenbereiche bzw. der Dachflächen mit einem mindestens 12 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau mindert die Auswirkungen der Bodenversiegelung und trägt zum Teilausgleich für die beeinträchtigte Bodenfunktion bei. Es werden dadurch im gesamten Plangebiet Ersatzlebensräume für standortangepasste Pflanzen, Insekten und Vögel geschaffen und so zumindest teilweise der Verlust offener Bodenflächen kompensiert.

Wasser und Grundwasserhaushalt

Die im Vergleich zum Bestand leicht höhere Versiegelungsrate wirkt sich negativ auf die Grundwasserneubildung aus. Die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe in den Wasserhaushalt betreffen die Versickerung, die Verdunstung und den oberflächigen Abfluss von Regenwasser.

Das Versickerungspotenzial im Plangebiet ist wegen der erforderlichen Unterbauung größtenteils eingeschränkt. Die festgesetzten Maßnahmen zur Begrünung der Dachflächen sowie zur Versickerung des Niederschlagswassers im „MU1“ mindern negative Auswirkungen auf den Wasser- und Grundwasserhaushalt im Plangebiet. Das Entwässerungskonzept sieht u. a. eine extensive Dachbegrünung und Speicherrigolen vor, die einen Teil des Niederschlagswassers rückhalten und der Vegetation im Plangebiet wieder zuführen können.

Da sich das gesamte Bebauungsplangebiet in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Süderelbmarsch / Harburger Berge befindet, soll der Grundwasserleiter im Interesse des Grundwasserschutzes und der damit verbundenen Trinkwassergewinnung geschützt werden. Um den Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser zu verhindern, setzt der Bebauungsplan die Höhe der Konstruktionsunterkante von Bauwerken über NHN sowie den wasserundurchlässigen Aufbau von Tiefgaragen und deren Zufahrten fest.

Klima und Lufthygiene

Durch die bestehende Versiegelung, die Lage im bereits verdichteten Siedlungsbereich sowie den Verkehr auf den Straßen besteht eine Vorbelastung des Schutzguts Klima / Luft. Die Umsetzung der Planung führt zu einer höheren Bodenversiegelung gegenüber dem Bestand und damit potenziell zu negativen Auswirkungen auf das Lokalklima.

Mögliche Aufheizungseffekte, die durch neue Versiegelungen und Dachflächen entstehen können, werden durch die vorgesehenen Dachbegrünungsmaßnahmen gemindert. Die Erhaltung von Bäumen wirkt ebenfalls stabilisierend auf das Kleinklima.

Insbesondere die festgesetzten extensiven Dachbegrünungen und die Überdeckung der Tiefgarage mit einer durchwurzelbaren Substratschicht wirken durch Schadstofffilterung aus der Luft, Abmilderung der Abstrahlungswärme und Regenwasserrückhaltung stabilisierend auf das Kleinklima.

Tier- und Pflanzenwelt

Im Plangebiet sind keine gesetzlich geschützten Biotope gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 23. Oktober 2024 (BGBl. I. Nr. 323 S. 1, 22) vorhanden.

Die Verwirklichung des Bebauungsplans löst keine unüberwindbaren Belange des besonderen Artenschutzes aus.

Im Zuge der Baumaßnahmen muss vor allem für den Neubau des PK 47/ Jobcenters ein Teil des Baum- und Strauchbestands gefällt werden. Die Mehrzahl der Bäume entlang der Straße Am Neugrabener Bahnhof bleibt jedoch erhalten und wird planungsrechtlich gesichert.

Durch die festgesetzten Dach- und Fassadenbegrünungen werden Sekundärlebensräume für standortangepasste, spezifische Pflanzen- und Tierarten entstehen.

Die wichtigen das Orts- und Straßenbild gliedernden und säumenden vitalen und das Kleinklima positiv beeinflussenden Baumbestände werden durch die Festsetzung von Erhaltungsgeboten dauerhaft und wirksam gesichert (s. hierzu auch Kapitel 5.7.2). Dies sichert auch insbesondere der Insektenfauna noch nutzbare (Teil-)Lebensräume.

Stadt- und Landschaftsbild

Das Stadtbild wird sich im Bereich des Plangebiets deutlich positiv entwickeln. Derzeit schöpft das Plangebiet das Potential, welches durch die sehr zentrale Lage im Neugrabener Stadtgefüge entsteht, nicht aus. Es stellt sich als untergenutzter und uneinheitlicher Transitraum zwischen Neugrabener Zentrum und zentraler ÖPNV-Haltestelle dar. Zukünftig entsteht ein attraktiver Auftakt des Neugrabener Zentrums, der Arbeitsplätze und Büronutzungen sowie Gewerbe- und Wohnnutzungen zeitgemäß vereint und das Flächenpotential durch die Bebauungsdichte ausschöpft.

Der landschaftsbildprägende Altbaumbestand der Straßenbäume an der Straße Am Neugrabener Bahnhof bleibt weitestgehend erhalten. Durch die extensive und intensive Dachbegrünung wird die Dachaufsicht von darüber liegenden Stockwerken nachhaltig verbessert.

5.8 Abwägungsergebnis

Die Aufstellung des Bebauungsplans Neugraben-Fischbek 73 ist erforderlich, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Aufwertung des gemischt genutzten, urbanen Quartiers im Neugrabener Zentrum in direkter Nachbarschaft zum Busbahnhof und Schnellbahnhaltelpunkt Neugraben auf bisher teilweise untergenutzten Arealen und Brachflächen zu ermöglichen.

Das wesentliche Ziel ist eine geordnete städtebauliche Entwicklung, welche eine stärker verdichtete Bebauung, Erweiterungsmöglichkeiten der Bestandsimmobilien und eine höhere Nutzungsdurchmischung zwischen Wohnen und Gewerbe sowie Bürogebäuden im Plangebiet ermöglichen soll. Mit der geplanten Neuordnung und Aufwertung der Bauflächen soll sich das Plangebiet zu einem wirtschaftlich leistungsstarken, attraktiven Versorgungszentrum mit einer zeitgemäßen und vielfältigen Angebotsstruktur für die umliegenden vorhandenen und geplanten Wohn- und

Arbeitsstandorte entwickeln. Zudem trägt die Nachverdichtung der wachsenden Nachfrage nach urbanem Wohnraum Rechnung und leistet einen Beitrag zur Erfüllung der Wohnungsbauprogramme von Senat und Bezirksversammlung.

An der Straße Am Neugrabener Bahnhof ist die Errichtung eines Bürogebäudes möglich. Im nordöstlichen Teilbereich des Plangebiets wird ein Neubau für das Polizeikommissariat 47 und das Jobcenter realisiert, wofür bereits ein städtebaulich-hochbauliches Konzept vorliegt. Die südlich angrenzenden Bestandsgebäude sollen planungsrechtlich gesichert werden und die Möglichkeit erhalten, städtebaulich verträglich entwickelt zu werden. Im südwestlichen Bereich des Plangebiets ist eine private Projektentwicklung vorgesehen, die Einzelhandelsnutzungen sowie weitere Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss mit neuen Wohnnutzungen und einem Ärztehaus in den oberen Geschossen kombiniert.

Zur Realisierung der Vorhaben werden zwei Urbane Gebiete (MU), eines im östlichen und eines im westlichen Teilbereich, entsprechend der Mischnutzung im Bestand sowie dem Ziel der Verdichtung der Bebauungs- und Nutzungsstruktur festgesetzt. Das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung orientiert sich zum einem am verkehrlich sehr gut angebundenen Standort in zentraler Lage und ermöglicht somit eine hohe bauliche Dichte. Zum anderen geben die bereits erarbeiteten und abgestimmten städtebaulich-hochbaulichen Konzepte die festgesetzten Grund- und Geschossflächen sowie Geschossigkeiten vor.

Die städtebauliche Dichte, die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglicht werden soll, führt dazu, dass dem Planungsgrundsatz von § 1 Abs. 5 BauGB, den Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern, in besonderem Maße positiv entsprochen wird. Bei dem Plangebiet handelt es sich zudem um eine Konversionsmaßnahme bereits erschlossener und zum Großteil baulich versiegelter Flächen. Durch die Konzentration von baulichen Nutzungen innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche kann somit die Inanspruchnahme baulich bisher nicht genutzter Außenbereiche vermindert werden.

Das gesamte Bebauungsplangebiet befindet sich in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Süderelbmarsch / Harburger Berge. Im Interesse des Grundwasserschutzes und der damit verbundenen Trinkwassergewinnung soll der Grundwasserleiter geschützt werden. Um den Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser zu verhindern, setzt der Bebauungsplan die Höhe der Konstruktionsunterkante von Bauwerken über NHN sowie den wasserundurchlässigen Aufbau von Tiefgaragen und deren Zufahrten fest.

Zur Untersuchung und Konzeption der Entwässerung des westlichen Plangebiets wurde ein wasserwirtschaftlicher Funktionsplan erarbeitet, um gemäß den RISA-Grundsätzen und im Sinne einer nachhaltigen Nachverdichtung geeignete Maßnahmen zum Rückhalt von Regenwasser und zur Starkregenvorsorge in stark versiegelten Bebauungszusammenhängen zu treffen. Der Regenwasserrückhalt soll durch Retentions Gründächer, unterirdische Speicherrigolen, eine größtmögliche Retentionsbegrünung der Tiefgarage und eine Versickerungsanlage erfolgen, weshalb entsprechende Festsetzungen getroffen werden.

Mögliche negative Auswirkungen durch die bestehenden und geplanten Nutzungen, beispielsweise zu erwartende Lärmimmissionen, wurden gutachterlich untersucht. Die lärmtechnische Untersuchung wurde im Nachgang zur Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB überarbeitet. Im Ergebnis können in der angrenzenden Nachbarschaft durch festgesetzte Maßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Im Plangebiet selbst können die Immissionsgrenzwerte für Urbane Gebiete an den lärmzugewandten Fassaden überwiegend nicht eingehalten werden. Der erforderliche Schallschutz gegenüber den stark befahrenen Straßen und der Bahntrasse kann durch Grundrissorientierung der schützenswerten Räume und baulich-konstruktive Maßnahmen wie beispielsweise Doppelfassaden, verglaste Vorbauten oder besondere Fensterkonstruktionen sichergestellt werden. Immissionskonflikte aufgrund des Gewerbelärms können ausgeschlossen werden, weshalb Festsetzungen zum Schutz von Gewerbelärm nicht erforderlich werden.

Die verkehrsgutachterliche Überprüfung hat ergeben, dass die angrenzenden Straßen und Knotenpunkte für die prognostizierten Verkehre ausreichend leistungsfähig sind. Durch die geplanten Vorhaben ergeben sich keine erheblichen Mehrverkehre. Die zusätzlichen Fahrten können innerhalb des bestehenden Netzes abgewickelt werden. Zusätzlich benötigte Kfz-Stellplätze werden konzeptabhängig in Form von oberirdischen Einzelstellplätzen und unterirdisch in Tiefgaragen untergebracht.

Den Belangen des Umweltschutzes, insbesondere des Naturschutzes und der Landschaftspflege wird in Bezug auf die Schutzgüter Boden, Wasserhaushalt, Klima, Tierarten, Biotope und Landschaftsbild durch Festsetzungen zur Begrünung und zur Retention sowie Versickerung Rechnung getragen. Erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft ergeben sich durch die Planung gegenüber dem bisherigen Bauplanungsrecht und gegenüber der real bestehenden Situation nicht. Es wird festgesetzt, dass großflächige Außenwände dauerhaft zu begrünen sind und standortgerechte, klimaangepasste Laubgehölzarten anzupflanzen sind. Mit der Umsetzung der Planung wird der Anteil versiegelter Bereiche leicht erhöht, wodurch sich negative Auswirkungen auf die Bodenfunktion ergeben. Eine Überdeckung der nicht-überbauten Tiefgaragenbereiche bzw. der Dachflächen mit einem mindestens 12 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau mindert die Auswirkungen der Bodenversiegelung und trägt zum Teilausgleich für die beeinträchtigte Bodenfunktion bei. Mögliche Aufheizungseffekte, die durch neue Versiegelungen und Dachflächen entstehen können, werden durch die festgesetzten Dachbegrünungsmaßnahmen gemindert. Im Zuge der Baumaßnahmen muss vor allem für den Neubau des PK 47/Jobcenters ein Teil des Baum- und Strauchbestands gefällt werden. Die Mehrzahl der Bäume entlang der Straße Am Neugrabener Bahnhof bleibt jedoch erhalten, wird planungsrechtlich gesichert und wirkt somit stabilisierend auf das Kleinklima. Durch die festgesetzten Dach- und Fassadenbegrünungen werden Sekundärlebensräume für standortangepasste, spezifische Pflanzen- und Tierarten entstehen. Gleichzeitig wirkt sich der landschaftsbildprägende Altbaumbestand positiv auf das Stadt- und Landschaftsbild aus. Weiterhin wird das Stadt- und Landschaftsbild durch die Entwicklung eines attraktiven Auftakts des Neugrabener Zentrums mit hohem gestalterischem Anspruch positiv weiterentwickelt.

Der Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 73 schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung dieses Vorhabens.

5.9 Nachrichtliche Übernahmen

Im Plangebiet sind keine nachrichtlichen Übernahmen vorhanden.

5.10 Kennzeichnungen

In der Planzeichnung ist der Verlauf der vorhandenen unterirdischen Abwasser- und Fernwärmeleitungen auf privatem Grund gekennzeichnet.

6 Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung

Im Rahmen der Umbaumaßnahmen der Fußgängerzone Neugrabener Bahnhofstraße wurde ein Städtebaulicher Vertrag mit der Eigentümerin des Flurstücks 824 getroffen. Regelungsinhalt ist die Kostenübernahme und Zusammenarbeit bei der Umgestaltung der Freiflächen sowie die Dienstbarkeit als Wegerecht zugunsten der Allgemeinheit.

Weitere Städtebauliche Verträge sind nicht vorgesehen.

7 Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen

Für das Plangebiet werden die bestehenden Bebauungspläne Neugraben-Fischbek 42 in seiner Fassung vom 12. Juli 1979 (HmbGVBl. S. 217) mit der 1. Änderung vom 03. Juli 1990 sowie Neugraben-Fischbek 50 vom 19. April 1978 (HmbGVBl. S. 93). für den Bereich des Plangebiets aufgehoben.

8 Flächen- und Kostenangaben

8.1 Flächenangaben

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt etwa 21.161 m². Davon werden etwa 10.444 m² als Urbanes Gebiet und etwa 10.717 m² als Straßenverkehrsfläche benötigt.

8.2 Kostenangaben

Bei der Verwirklichung des Plans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg keine weiteren Kosten.