

# FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

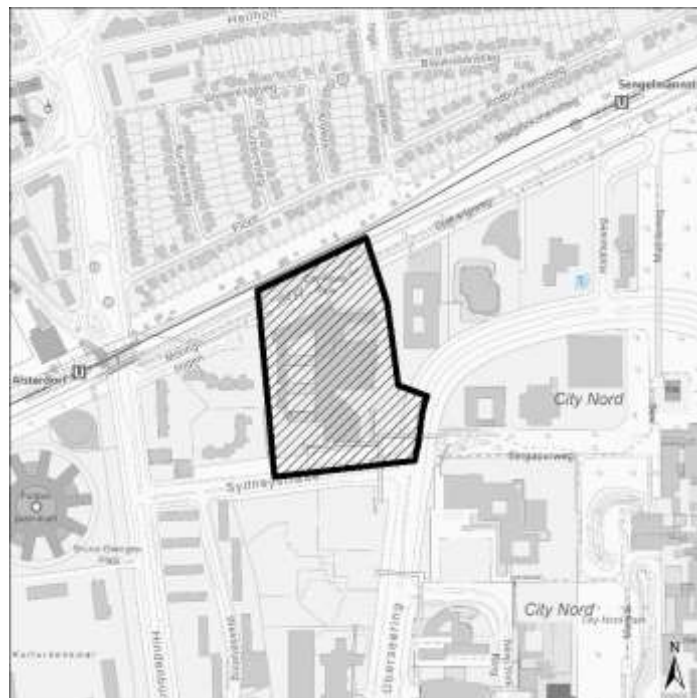
## Begründung

zum

vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Winterhude 72

(Postbankareal)



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Anlass der Planung</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Grundlage und Verfahrensablauf</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Planerische Rahmenbedingungen</b> .....	<b>2</b>
	<b>3.1 Raumordnung und Landesplanung</b> .....	<b>2</b>
	3.1.1 Flächennutzungsplan .....	2
	3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz .....	3
	<b>3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen</b> .....	<b>3</b>
	3.2.1 Bestehende Bebauungspläne .....	3
	3.2.2 Denkmalschutz .....	4
	3.2.3 Altlastenverdächtige Flächen .....	4
	3.2.4 Kampfmittelverdacht .....	4
	3.2.5 Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope .....	5
	3.2.6 Baumschutz .....	5
	3.2.7 Artenschutz .....	5
	3.2.8 Besondere Bodenschutzbestimmungen .....	5
	3.2.9 Bauschutzbereich .....	5
	3.2.10 Vorgesehene unterirdische Bahnanlage .....	5
	3.2.11 Güterumgebungsbahn .....	6
	3.2.12 Lärmschutzbereich .....	6
	3.2.13 Hochspannungsleitung .....	6
	3.2.14 Vorhaben- und Erschließungsplan sowie Durchführungsvertrag .....	6
	<b>3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen</b> .....	<b>7</b>
	3.3.1 Vertrag für Hamburg – Wohnungsbauprogramm .....	7
	3.3.2 Masterplan City Nord .....	8
	3.3.3 Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb .....	8
	3.3.4 Nahversorgungskonzept Hamburg Nord .....	9
	3.3.5 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten .....	9
	<b>3.4 Angaben zum Bestand</b> .....	<b>10</b>
	3.4.1 Lage und Größe des Plangebietes .....	10
	3.4.2 Erschließungssituation, ÖPNV .....	10
	3.4.3 Baulicher Bestand und Nutzung im Plangebiet .....	12
	3.4.4 Ver- und Entsorgung .....	12
	3.4.5 Landschaftsplanerischer Bestand .....	12
	3.4.6 Umfeld des Plangebietes .....	16
<b>4</b>	<b>Umweltbericht</b> .....	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Planinhalt und Abwägung</b> .....	<b>20</b>
	<b>5.1 Art der baulichen Nutzung</b> .....	<b>21</b>
	5.1.1 Kerngebiet .....	22

5.1.2	Allgemeines Wohngebiet .....	25
<b>5.2</b>	<b>Überbaubare Flächen und Maß der baulichen Nutzung .....</b>	<b>28</b>
5.2.1	Überbaubare Grundstücksfläche .....	28
<b>5.3</b>	<b>Straßenverkehrsflächen .....</b>	<b>40</b>
<b>5.4</b>	<b>Ruhender Verkehr .....</b>	<b>42</b>
<b>5.5</b>	<b>Geh- und Fahrrechte.....</b>	<b>45</b>
<b>5.6</b>	<b>Technischer Umweltschutz .....</b>	<b>46</b>
5.6.1	Lärm.....	46
5.6.2	Erschütterungen und Sekundärschall .....	53
5.6.3	Besonnung/Verschattung.....	56
<b>5.7</b>	<b>Klimaschutz.....</b>	<b>59</b>
<b>5.8</b>	<b>Entwässerung .....</b>	<b>61</b>
5.8.1	Schmutzwasser.....	61
5.8.2	Niederschlagswasser.....	61
5.8.3	Entwässerung der Gebäudeflächen .....	62
5.8.4	Entwässerung der angeschlossenen Flächen außerhalb der Gebäude .....	62
<b>5.9</b>	<b>Öffentliche Grünflächen .....</b>	<b>62</b>
<b>5.10</b>	<b>Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.....</b>	<b>63</b>
5.10.1	Baumbestand, voraussichtlicher Fällumfang .....	63
5.10.2	Baumschutz, Erhaltungsgebote .....	64
5.10.3	Naturschutzfachliche Begrünungsmaßnahmen.....	66
5.10.4	Gewässer- und Bodenschutz.....	73
5.10.5	Maßnahmen zum Schutz besonders und streng geschützter Arten .....	74
<b>5.11</b>	<b>Naturschutz- und artenschutzfachliche Gesamtbetrachtung .....</b>	<b>79</b>
<b>5.12</b>	<b>Abwägungsergebnis.....</b>	<b>80</b>
<b>5.13</b>	<b>Nachrichtliche Übernahme.....</b>	<b>80</b>
<b>5.14</b>	<b>Kennzeichnungen .....</b>	<b>81</b>
<b>6</b>	<b>Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung.....</b>	<b>81</b>
<b>7</b>	<b>Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen.....</b>	<b>81</b>
<b>8</b>	<b>Flächen- und Kostenangaben.....</b>	<b>81</b>
<b>8.1</b>	<b>Flächenangaben.....</b>	<b>81</b>
<b>8.2</b>	<b>Kostenangaben .....</b>	<b>81</b>

## **1 Anlass der Planung**

Das Plangebiet befindet sich in der City Nord im Norden des Stadtteils Winterhude. Es handelt sich um einen Büro-Standort aus den 1960er-Jahren, welcher seit dem 1. Mai 2013 aufgrund seiner herausragenden Bedeutung als Gesamtensemble unter Denkmalschutz steht. Aktuell befindet sich im Plangebiet, das im Wesentlichen das Flurstück 1509 der Gemarkung Alsterdorf (Überseering 26) mit ca. 3,2 Hektar umfasst, ein 1985 errichteter Gebäudekomplex, welcher gegenwärtig von der Postbank als Zentrale genutzt wird. Das im Plangebiet bestehende Gebäude ist aufgrund der Erschließungs- und Grundrissstrukturen gegenwärtig weder sinnvoll weiter nutzbar noch als konstituierender Bestandteil des Denkmalensembles der City Nord geschützt.

Durch diese Entwicklung ergibt sich die Notwendigkeit und besteht die Möglichkeit, das Plangebiet städtebaulich neu zu ordnen. Der „Masterplan City Nord“ des Bezirksamtes Hamburg-Nord von 2011 zeigt hierfür mögliche Entwicklungsperspektiven auf. Zum einen soll die herausragende Qualität als Bürostandort gesichert werden, zum anderen sollen ergänzende Nutzungen zu einer höheren Urbanität führen. So soll sich die City Nord von einem monofunktionalen Quartier zu einem belebten Stadtteil mit gemischten Nutzungen entwickeln. Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung wurde 2019 für das Plangebiet ein städtebaulich-freiraumplanerisch-hochbauliches Werkstattverfahren durchgeführt. Aufgabenstellung war es, ein Bebauungskonzept für einen gemischt genutzten Gebäudekomplex zu entwickeln, welcher - unter Berücksichtigung des städtebaulichen Leitbildes „Bürostadt im Grünen“ des „Masterplan City Nord“ - im Schwerpunkt Büronutzungen, aber auch zusätzliche Nutzungsbausteine aus den Bereichen Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Soziales, Freizeit und Sport aufnehmen soll.

Der daraus hervorgegangene prämierte Entwurf legt einen Schwerpunkt auf die weitgehende Erhaltung des Rohbaus des Bestandsgebäudes, welches in Teilen auch zurückgebaut werden muss. Aus Gründen der Nachhaltigkeit und Effizienz soll auf einen Komplett-Abriss verzichtet werden. Infolgedessen stellt der prämierte Entwurf einen Prototyp für nachhaltige Stadtentwicklung dar und zeigt auf, wie Bestandsgebäude sinnvoll saniert und in Kombination mit nachhaltig neugebauten Elementen den Anforderungen moderner Büro- und Wohngebäude gerecht werden können. Der zukünftige Gebäudekomplex soll als eigenständiges Ensemble wahrnehmbar sein und so dem städtebaulichen Leitbild der City Nord folgen. Er soll schwerpunktmäßig Büronutzungen dienen, aber auch Wohnnutzungen und im Sinne eines Campus mit Quartierscharakter weitere untergeordnete Nutzungsbausteine wie eine Kita enthalten. So soll insgesamt ein belebtes Quartier entstehen und durch kurze Wege zwischen unterschiedlichen Nutzungen sollen Verkehre vermieden werden.

Das Plangebiet befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Winterhude 7 vom 22. Mai 1986. Da das in diesem Plan festgesetzte Maß der baulichen Nutzung und die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen nicht mit den Planungsabsichten vereinbar sind, soll angelehnt an den prämierten architektonischen und freiraumplanerischen Entwurf ein neuer Bebauungsplan aufgestellt und damit die Realisierung des Vorhabens planungsrechtlich gesichert werden.

## **2 Grundlauge und Verfahrensablauf**

Grundlage des Bebauungsplanes ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6 S. 1, 3). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Der Bebauungsplan Winterhude 72 wird nach § 12 BauGB als vorhabenbezogener Bebauungsplan mit einem Vorhaben- und Erschließungsplan und Durchführungsvertrag sowie nach § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt. Das Vorhabengebiet umfasst dabei das Flurstück 1509 der Gemarkung Alsterdorf. Arrondierend werden gemäß § 12 Absatz 4 BauGB die umgebenden Straßenverkehrsflächen, die Grünfläche im Norden sowie die Bahnanlagen anteilig in den Geltungsbereich des Bebauungsplans miteinbezogen.

Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB liegen vor (siehe Kap. 4).

Auf die planungsrechtliche Möglichkeit der Beschleunigung des Bebauungsplanverfahrens durch Verzicht auf die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung soll nicht zurückgegriffen werden. Gemäß § 13a Absatz 2 BauGB in Verbindung mit § 13 Absatz 3 BauGB wird lediglich von der Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB abgesehen. Ein Umweltbericht nach § 2a BauGB ist nicht erforderlich.

Das Bebauungsplanverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N 1/22 vom 05.04.2022 (Amtl. Anz. 36 S. 654) eingeleitet. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung hat nach der Bekanntmachung vom 16.10.2020 (Amtl. Anz. Nr. 90 S. 2075) stattgefunden. Die öffentliche Auslegung hat nach der Bekanntmachung vom 16.09.2022 (Amtl. Anz. Nr. 73 S. 1383) im Zeitraum vom 26. September 2022 bis einschließlich 28. Oktober 2022 stattgefunden.

## **3 Planerische Rahmenbedingungen**

### **3.1 Raumordnung und Landesplanung**

#### **3.1.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) stellt für das Plangebiet überwiegend „Gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll“ dar. Die Parkanlage südlich der Bahntrasse im Norden des Plangebietes ist als „Grünflächen“ dargestellt. Die Bahntrasse selbst ist als „Bahnlinien“ nachrichtlich übernommen. Darüber hinaus sind „Bahnlinien“ entsprechend der geplanten Erweiterung der U-Bahnlinie 5 am Ostrand des Plangebietes dargestellt. Entlang der Südgrenze der „Grünflächen“ ist zudem eine Hochspannungsleitung dargestellt.

Der Bebauungsplan ist gemäß § 8 Absatz 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Es sind keine Änderungen oder Berichtigungen 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 das Plangebiet überwiegend das Milieu „verdichteter Stadtraum“ dar. Für die Parkanlage südlich der Bahntrasse im Norden des Plangebietes ist das Milieu „Parkanlage“ dargestellt. Die Bahntrasse selbst ist als Milieu „Gleisanlagen, oberirdisch“ dargestellt. Das gesamte Plangebiet und weiträumige Umfeld ist außerdem mit der Milieuübergreifenden Funktion „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ gekennzeichnet.

In der Fachkarte Arten- und Biotopschutz ist der Großteil des Plangebietes als Biotopentwicklungsraum 13a „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ dargestellt. Für die Parkanlage südlich der Bahntrasse im Norden des Plangebietes ist der Biotopentwicklungsraum 10a „Parkanlage“ dargestellt. Für die Bahntrasse selbst ist der Biotopentwicklungsraum 14d „Gleisanlagen, oberirdisch“ dargestellt.

Für den Bebauungsplan sind keine Änderungen oder Berichtigungen des Landschaftsprogramms erforderlich.

## **3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen**

### **3.2.1 Bestehende Bebauungspläne**

Für das Plangebiet gilt der Bebauungsplan Winterhude 7 vom 22. Mai 1986. Der Bebauungsplan setzt für das Baugrundstück ein Kerngebiet (MK) fest. Das Maß der baulichen Nutzung ist durch eine Grundflächenzahl GRZ von 0,6, eine Geschossflächenzahl GFZ von 1,5 und die Zahl der Vollgeschosse als Höchstgrenze beschränkt. Für die Hauptachse des Gebäudes ist eine maximale Geschossigkeit von sechs Geschossen, für den südlichen Teilbereich eine maximale Geschossigkeit von zwei bzw. drei Geschossen festgesetzt. Für die horizontalen Gebäudeflügel sind maximal fünf Geschosse sowie ein weiteres Vollgeschoss als Luftgeschoss zulässig. Zwischen den Gebäudeflügeln ist auf der Ostseite zudem eine vollflächige eingeschossige Bebauung zulässig. Die überbaubare Fläche bildet als (erweiterte) Baukörperfestsetzung das damals in Planung befindliche und heute im Bestand vorhandene Gebäude ab.

Die südlich der Bahntrasse vorhandene Parkanlage ist als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage (FHH) festgesetzt. Der darin verlaufende Djakartaweg sowie die südlich und südwestlich des Baugebietes vorhandenen Straßen Überseering und Sydneystraße sind entsprechend ihrer Nutzung als Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Der Bebauungsplan Winterhude 7 setzt ferner an der westlichen Grundstücksgrenze zwei Flächen für Garagen und Stellplätze sowie zwischen diesen ein Anpflanzungsgebot für dichtwachsende Bäume und Sträucher fest. Darüber hinaus gilt für einen nördlichen und östlichen Bereich des Plangebietes ein Ausschluss von Nebenanlagen.

In der öffentlichen Parkanlage im Norden des Plangebietes ist zudem eine vorhandene oberirdische Freileitung mit 110 kV gekennzeichnet.

Die im Norden des Plangebietes vorhandene Bahntrasse wurde nachrichtlich als oberirdische Bahnanlage übernommen.

### **3.2.2 Denkmalschutz**

Das Plangebiet ist Bestandteil der City Nord, welche als Gesamtensemble aus großen Verwaltungsgebäuden, die als markante Solitäre in Erscheinung treten, zusammenhängend gestalteten Außenanlagen, dem öffentlichen zentralen City-Nord-Park sowie dem Netz aus erhöhten Fußgängerbrücken denkmalgeschützt ist.

Dementsprechend ist das gesamte Plangebiet Teil des denkmalgeschützten Gesamtensembles City Nord. Die im Plangebiet befindlichen Fußgängerbrücken sind zudem als Einzeldenkmale geschützt.

Östlich des Plangebietes befindet sich das denkmalgeschützte Gebäudeensemble Überseering 24, welches einst für die IBM Deutschland GmbH errichtet wurde und aktuell von der Firma Tchibo als Unternehmenszentrale genutzt wird.

Für diese Einzeldenkmäler ist der Umgebungsschutz nach § 8 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 05. April 2013 (HmbGVBl S.142), geändert am 26. Juni 2020 (HmbGVBl. S. 380, 384) zu berücksichtigen.

Die neue Bebauung hat die denkmalrechtlichen Vorgaben einzuhalten.

### **3.2.3 Altlastenverdächtige Flächen**

Im Geltungsbereich befinden sich aktuell gemäß Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert am 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306, 308), keine bekannten altlastverdächtigen Flächen, Altlasten, schädliche Bodenveränderungen, Verdachtsflächen und / oder Grundwasserschäden.

### **3.2.4 Kampfmittelverdacht**

Nach heutigem Kenntnisstand kann im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans das Vorhandensein von Kampfmitteln und Bombenblindgängern aus dem 2. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden. Der nördliche Bereich entspricht einer kampfmittelfreien Fläche. Für die südlich davon lokalisierten kleinteiligen Flächen gibt es keinen Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg. Für das Baugrundstück besteht auf den überwiegenden Flächen der Verdacht auf vergrabene Kampfmittel sowie für einen Teilbereich entlang der südlichen Grundstücksgrenze zusätzlich Bombenblindgängerverdacht. Für zwei weitere Flächenbereiche im Westen und mittig des Plangebiets besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund einer Trümmerfläche. Nach der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittel-VO) vom 13. Dezember 2005 (HmbGVBl. S.557), geändert am 8. Juli 2014 (HmbGVBl. S. 289), ist die Grundstückseigentümerin oder die Veranlasserin des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind (§ 6 Absatz 2 Kampfmittel-VO).

Spätere Baumaßnahmen sind im Einzelnen beim Kampfmittelräumdienst abzufragen. Vor Baubeginn sind wegen regelmäßig aktualisierter Datenbestände der Luftbildauswertung erneute Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst notwendig.

### **3.2.5 Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope**

Für das Plangebiet und das nähere Umfeld bestehen keine Schutzgebiete im Sinne von §§ 23 bis 29 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240), in Verbindung mit § 10 Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402), zuletzt geändert am 24. Januar 2020 (HmbGVBl. S. 92), oder nach Abschnitt 2 Netz „Natura 2000“ des BNatSchG.

Nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 14 HmbBNatSchAG und der Anlage zum HmbBNatSchAG besonders geschützte Biotope sind im Plangebiet und im angrenzenden Umfeld nicht vorhanden (siehe Kap. 3.4.5.3).

### **3.2.6 Baumschutz**

Für die im Plangebiet vorhandenen Bäume und Hecken gilt die Baumschutzverordnung Hamburg (BaumSchVO) vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 359, 369). Bei Fäll- und Schnittmaßnahmen an Bäumen und Hecken sind die Regelungen der BaumSchVO einschließlich der üblichen Ersatzregelungen maßgeblich.

### **3.2.7 Artenschutz**

Für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind bei der Umsetzung von Vorhaben die Vorschriften des besonderen und strengen Artenschutzes gemäß § 44 ff BNatSchG zu beachten. Hierzu liegt ein Artenschutz-Fachbeitrag vor.

### **3.2.8 Besondere Bodenschutzbestimmungen**

Im Plangebiet befinden sich keine schutzwürdigen Böden im Sinne von § 2 Absatz 2 Nummer 2 BBodSchG vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert am 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306, 308).

### **3.2.9 Bauschutzbereich**

Das Plangebiet liegt gemäß § 12 Absatz 3 Nummer 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 699), zuletzt geändert am 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436, 3481), im Bau- und Anlagenschutzbereich des Verkehrsflughafens Hamburg Airport.

Die sich aus dem LuftVG ergebenden Beschränkungen hinsichtlich der Bauhöhe von Bauwerken werden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen zur Zahl der maximal zulässigen Vollgeschosse bzw. zur maximalen Höhe baulicher Anlagen berücksichtigt (siehe Kap. 5.2.1.3). Die Beschränkungen gelten auch für temporäre Bauwerke wie einzusetzendes Baugerät (z.B. Baukräne).

### **3.2.10 Vorgesehene unterirdische Bahnanlage**

Das Plangebiet wird entlang der östlichen Plangebietsgrenze, im Verlauf des Überseerings, von einer geplanten U-Bahnlinie, welche die bisher unzureichend erschlossenen Stadtteile im



Nordwesten und Nordosten der Stadt mit der Innenstadt verbinden soll, tangiert. Der vorgesehene Trassenverlauf ist im Flächennutzungsplan gekennzeichnet. Die Behörde für Wirtschaft und Innovation hat am 30.09.2021 den Planfeststellungsbeschluss für die neue U-Bahn-Linie U5-Ost erlassen (Az. 150.1415-902). Die U-Bahn-Linie wird daher als „planfestgestellte unterirdische Bahnanlage“ nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Der Baubeginn wird für das Jahr 2022 angestrebt (Drucksache 22/2073 Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg).

### **3.2.11 Güterumgebungsbahn**

Gemäß Koalitionsvertrag ist die Ertüchtigung der bestehenden nördlichen Güterumgebungsbahn (nGUB) sowie ihr zweigleisiger Ausbau (soweit möglich) vorgesehen. Hierzu ist bereits eine Machbarkeitsstudie zur möglichen Nutzung der nGUB zusätzlich für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Rahmen des Dialogforums Schiene Hamburg-Altona beauftragt. Die Umsetzung des Vorhaben- und Erschließungsplans steht dem Ausbau der nGUB entlang der nördlichen Plangebietsgrenze nicht entgegen.

### **3.2.12 Lärmschutzbereich**

Das Plangebiet ist aufgrund seiner Lage im Umfeld des Verkehrsflughafens Hamburg durch Fluglärm belastet. Nach § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2551) ist der überwiegende Teil des Plangebietes mit Ausnahme eines Teilbereichs im Südwesten in der Tag-Schutzzone 2 sowie anteilig in einem vom Nordwesten nach Südosten verlaufenden Streifen innerhalb der Nachtschutzzone nach der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fluglärmschutzverordnung - FluLärmHmbV) in der Fassung vom 21. Februar 2012 (HmbGVBl. S. 77), zuletzt geändert am 6. Oktober 2020 (HmbGVBl. S. 523, 525), mit äquivalenten Dauerschallpegeln größer gleich 60 dB(A) im Tagzeitraum gelegen.

Gemäß §§ 5 und 7 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm dürfen in diesem Bereich Wohnungen nur dann errichtet werden, wenn die Anforderungen der raumumhüllenden Bauteile (z. B. Schallschutzfenster) nach der Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung (2. FlugLSV) vom 8. September 2009 (BGBl. I S. 2992) eingehalten werden. Im Bebauungsplan werden keine Wohnnutzungen in der Tag-Schutzzone 2 vorgesehen.

### **3.2.13 Hochspannungsleitung**

Im Bereich der Grünfläche des City-Nord-Parks verläuft parallel zur Bahntrasse eine 110 kV Hochspannungsfreileitung. In der Parkanlage befindet sich auch ein dazugehöriger Mast. Mit den getroffenen planerischen Festsetzungen zu den Baugrenzen und der Zahl der maximal zulässigen Vollgeschosse bzw. maximalen Höhe baulicher Anlagen (siehe Kap. 5.2.1.3) werden die erforderlichen seitlichen Abstände zu der Hochspannungsfreileitung berücksichtigt.

### **3.2.14 Vorhaben- und Erschließungsplan sowie Durchführungsvertrag**

Zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Winterhude 72 existieren ein Vorhaben- und Erschließungsplan sowie ein Durchführungsvertrag. Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Im Durchführungsvertrag werden

weitere Vereinbarungen insbesondere zu Maßnahmen zur Ausgestaltung des Wohnungsbaus einschließlich des Anteils an öffentlich geförderten Mietwohnungen, zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs, zur Freiflächengestaltung einschließlich Kinderspielflächen, zur Umsetzung der Maßnahmen zum Baumschutz und zum Baumersatz, zum Naturschutz und zum Artenschutz getroffen.

Der Durchführungsvertrag wurde am 28.11.2022 geschlossen.

### **3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen**

#### **3.3.1 Vertrag für Hamburg – Wohnungsbauprogramm**

Im Jahr 2011 haben der Senat und die sieben Hamburger Bezirke sich erstmals mit dem „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ zu einer erheblichen Verstärkung des Wohnungsbaus in Hamburg verpflichtet. Senat und Bezirke streben seitdem an, die Zahl der neu gebauten Wohnungen pro Jahr deutlich zu steigern. 2016 wurde in einer Fortführung des Vertrags die damalige Zielvereinbarung von 6.000 Wohnungen auf 10.000 Wohnungen erhöht. Zusätzlich sieht das „Bündnis für das Wohnen“ zwischen der FHH und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs vor, 30% dieser neuen Wohnungen als geförderte Wohnungen zu errichten, darunter auch solche für Haushalte mit mittlerem Einkommen.

Der Bezirk Hamburg-Nord hat sich im Rahmen des Vertrages zur Genehmigung von jährlich 1.200 Wohnungen verpflichtet.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Winterhude 72 leistet einen Beitrag zu den aufgeführten Zielen, indem er die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Schaffung von 180 Mietwohneinheiten, wovon ein Drittel im öffentlich geförderten Wohnungsbau, ein Drittel im freifinanzierten Mietwohnungsbau und ein Drittel als Eigentumswohnungen realisiert werden sollen, ermöglicht. Die Realisierung von öffentlich geförderten und freifinanzierten Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau innerhalb einer bestimmten Frist und deren Belegung sowie zum Teil über die Regelungsmöglichkeiten des Bebauungsplans hinausgehende Anforderungen an den Städtebau, Hochbau oder Freiraum werden im Durchführungsvertrag geregelt.

In 2021 erfolgte eine Fortschreibung des Bündnisses für Wohnen. Der Anteil der erforderlichen geförderten Wohnungen wurde auf 35 % angehoben. Die aktuell geltende Fassung des Bündnisses sieht bezüglich des Anteils der geförderten Wohnungen jedoch eine Öffnungsklausel vor, welche die Betroffenheit von Wohnungsbauprojekten in einem fortgeschrittenen Planungsstand bezüglich des genannten prozentualen Anteils einschränkt. Dieses trifft für das vorliegende Projekt zu. Der Einleitungsbeschluss zu dem vorliegenden Bebauungsplan wurde auf Basis der vorherigen Bündnisvereinbarung gefasst. Der darin enthaltene Anteil von 30% für geförderte Wohnungen gilt daher als Maßgabe für das Projekt; alle Planungen wurden auf den genannten Anteil abgestellt.

### **3.3.2 Masterplan City Nord**

Der Masterplan City Nord aus dem Jahr 2011 stellt den städtebaulichen und planungsrechtlichen Rahmen zur perspektivischen Entwicklung der City Nord dar. Es ist beabsichtigt, einerseits die herausragende Qualität des Bürostandorts zu sichern und andererseits durch ergänzende Nutzungen die City Nord von einem monofunktionalen Quartier zu einem belebten Stadtteil mit gemischten Nutzungen zu entwickeln. Eine vertiefende Analyse zeigt, dass für das Plangebiet des Bebauungsplans Winterhude 72 eine Umstrukturierung städtebaulich vertäglich eingeleitet werden kann, da die strukturellen Voraussetzungen gegeben sind, die eine vergleichsweise eher kleinteilige, schrittweise Umnutzung oder Ergänzung mit Wohnen erlauben. Gerade die Stärkung der Wohnfunktion verspricht eine Belebung der City Nord insgesamt, eine Stärkung der Mitte (Zentrale Zone) als Versorgungszentrum und auch eine intensivere Nutzung und Annahme der zentralen Parkanlage.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Winterhude 72 leistet einen Beitrag zu der angestrebten Entwicklung der City Nord, indem er die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die qualitätsvolle Sicherung des Bürostandorts sowie eine Nutzungsdurchmischung des Quartiers ermöglicht.

### **3.3.3 Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb**

Im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens wurde 2019 für das Plangebiet ein städtebaulich-freiraumplanerisch-hochbauliches Werkstattverfahren durchgeführt. Aufgabenstellung war es, ein Baukonzept für einen gemischt genutzten Gebäudekomplex zu entwickeln, welcher - unter Berücksichtigung des städtebaulichen Leitbildes „Bürostadt im Grünen“ - im Schwerpunkt Büronutzungen, aber auch zusätzliche Nutzungsbausteine aus den Bereichen Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Soziales, Freizeit und Sport aufnehmen soll.

In dem Wettbewerbsverfahren wurden zehn städtebaulich-freiraumplanerische Entwürfe eingereicht. Ein Entwurf hob sich im Wettbewerbsverfahren bereits in der ersten Bearbeitungsstufe von den Beiträgen der anderen Wettbewerber ab, sodass nur dieser für die weiterführende hochbauliche Entwicklung ausgewählt wurde. Der prämierte Entwurf legt einen Schwerpunkt auf die Verwendung des Rohbaus des Bestandsgebäudes, welcher ertüchtigt, ergänzt und umgenutzt werden soll. Aus Gründen der Nachhaltigkeit und Effizienz soll auf einen Komplett-Abriß verzichtet werden. Ca. 40% des Bestand-Rohbaus sollen erhalten, saniert und durch Aufstockung in Holzhybridbauweise erweitert werden. Durch die Teilerhaltung der Bausubstanz entstehen Einsparungen in der Energiebilanz. Zudem trägt die Verwendung des Baumaterials Holz für den Rohbau der Neubauteile wesentlich zur ökologischen Optimierung und Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz bei. Infolgedessen stellt der prämierte Entwurf einen Prototyp für nachhaltige Stadtentwicklung dar und zeigt auf, wie Bestandsgebäude sinnvoll saniert und in Kombination mit nachhaltig neugebauten Elementen den Anforderungen moderner Büro- und Wohngebäude gerecht werden können.

Der durch eine unabhängige Jury ausgewählte und prämierte Entwurf bildet die Grundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan und den von der Vorhabenträgerin vorgelegten und mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord abgestimmten Vorhaben- und Erschließungsplan.

Das anschließend weiterentwickelte Wettbewerbsergebnis beziehungsweise die daraus hervorgegangene diesem Bebauungsplan zu Grunde liegende städtebaulich-freiraumplanerische Konzeption ist in Kapitel 5 der Begründung dargestellt.

### **3.3.4 Nahversorgungskonzept Hamburg Nord**

Gemäß dem bezirklichen Nahversorgungskonzept vom Februar 2019 liegt das Plangebiet außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche und der Nahversorgungszentren. Die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben außerhalb der Zentralen Zone der City Nord wird nicht empfohlen.

### **3.3.5 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten**

Folgende Untersuchungen, Gutachten und Fachplanungen wurden zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Winterhude 72 durchgeführt:

#### Baumbestand

- Baumgutachterliche Stellungnahme inklusive Baumbestandsaufnahme von April 2020, Ergänzungen und Nachträge von März 2021 und November 2021

#### Artenschutz

- Potenzialanalyse und artenschutzfachliche Prüfung von Juni 2020

#### Verkehr

- Mobilitätskonzept inklusive Stellplatznachweis von Juli 2021
- Verkehrsuntersuchung von November 2021

#### Immissionen, Licht

- Schwingungs- und Schalltechnische Untersuchung (im Rahmen der Planung der U 5) von April 2020
- Erschütterungstechnische Untersuchungen von Dezember 2021
- Lärmtechnische Untersuchung vom September 2022
- Verschattungsgutachten von April 2021
- Tageslichtsimulation - Ermittlung der Tageslichtverfügbarkeit in Gebäude 1a und 1b von September 2021

#### Baugrund- und Schadstoffuntersuchungen, Kampfmittel

- Auskunft Altlastenhinweiskataster von März 2021
- Prüfung des Kampfmittelbelastungskatasters und ergänzende Mitteilung über Kampfmittelverdacht von September 2021
- Schadstoffuntersuchung von Juni 2018
- Orientierende Schadstoffuntersuchung einschließlich Baugrundbeurteilung von Dezember 2020

## Entwässerung

- Entwässerungskonzept vom August 2022

## Ver- und Entsorgung

- Anlieferungskonzept von Januar 2021
- Ver- und Entsorgungskonzept von Mai 2021

## Freianlagen

- Freiflächen- und Ersatzpflanzkonzept von Dezember 2021 (in den Vorhaben- und Erschließungsplan integriert)

### **3.4 Angaben zum Bestand**

#### **3.4.1 Lage und Größe des Plangebietes**

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 4,48 Hektar und liegt nördlich der Sydneystraße und westlich der Straße Überseering im Stadtteil Winterhude in der Gemarkung Alsterdorf im Bezirk Hamburg-Nord, Ortsteil 408. Das Plangebiet umfasst das Flurstück 1509 (Überseering 26) sowie anteilig die umgebenden Straßenverkehrsflächen, die öffentliche Grünfläche im Norden sowie die Bahnanlagen. Das ca. 3,2 ha große Vorhabengebiet umfasst lediglich das Baugrundstück (Flurstück 1509).

#### **3.4.2 Erschließungssituation, ÖPNV**

An das Plangebiet grenzen im Süden die Sydneystraße und im Südosten der Überseering an. Beide Straßen verfügen über einen breiten Straßenquerschnitt und entsprechend jeweils über einen Fahrbahnteiler und beidseitig über straßenbegleitende Gehwege.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist das Plangebiet über die Sydneystraße erschlossen mit Zufahrt an der südlichen Grundstücksgrenze. Der ruhende Verkehr ist überwiegend in einer Tiefgarage untergebracht, durch die der gesamte heutige Gebäudekomplex unterbaut ist. Dem Bürokomplex südwestlich vorgelagert besteht außerdem eine oberirdische Stellplatzanlage. Entlang des Überseerings und der Sydneystraße befinden sich straßenbegleitende öffentliche Pkw-Parkplätze (Besucherparken). Auf dem westlich angrenzenden Grundstück, zugeordnet zur dortigen Wohnbebauung, befinden sich Garagen sowie Stellplätze, die zum einen ebenerdig und zum anderen auf einem Parkdeck, welches über eine Rampe zu befahren ist, angeordnet sind.

Das Plangebiet ist fußläufig aus Norden, Süden und Südosten ebenerdig sowie über die bestehenden denkmalgeschützten, für die City Nord charakteristischen Fußgängerbrücken auf der Ebene +1 erreichbar. Im Bestand ist diese Zuwegung nicht barrierefrei gestaltet, es ist jedoch vorgesehen, diese im Zuge der Vorhabenplanung barrierefrei herzustellen. Vom Überseering ausgehend führt ein Fußweg in das Plangebiet. Zusätzlich besteht eine Fußgängerbrücke, die den Überseering sowie die Sydneystraße an der Kreuzung Sydneystraße und Überseering quert und das Plangebiet auf der Ebene +1 anbindet. Die Brücke mündet in dem Bürogebäude sowie in zwei Treppenanlagen, die auf den ebenerdigen Freiraum führen und im Bestand keinen barrierefreien Zugang erlauben. Die Freiflächen zwischen der Bebauung

sind teilweise begrünt, die darin eingebetteten befestigten Fußgängerbereiche dienen der inneren Erschließung und Durchwegung des Geländes.

Das Plangebiet umfasst ferner anteilig die Straßenverkehrsflächen Sydneystraße und Überseering. In der City Nord verkehren die Metrobus-Linien M20, M23, M26 und M28 sowie die Stadtbus-Linien 118 und 179. Entlang des Überseerings und der Sydneystraße befinden sich mehrere Bushaltestellen, die in einer etwa fünfminütigen Taktung angedient werden und Großteile des Stadtgebietes erschließen. Im Rahmen des von der Hansestadt Hamburg betriebenen Busbeschleunigungsprogramms sollen zudem die Beförderungskapazitäten der Metrobus-Linie M20 im westlichen Überseering durch den Umbau der Verkehrsanlagen und der Bushaltestellen verbessert werden. Durch Maßnahmen des Landesbetriebs für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) soll der Straßenquerschnitt des Überseerings und angrenzender Straßen dahingehend geändert werden, dass in der Nebenanlage Gehwege eingerichtet, der vorhandene Radweg entfernt und als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlegt sowie Parkstände in Längs- und Schrägaufstellung auf der Fahrbahn angeordnet werden. Die baulich vorhandene Drei-Streifigkeit der jeweiligen Richtungsfahrbahn soll aufgegeben und durch eine Ein-Streifigkeit ersetzt werden. Die neuen Verkehrsanlagen sollen barrierefrei realisiert werden. Die Bushaltestellen Überseering, New-York-Ring, Sydneystraße, Manilabrücke und Kapstadtring sollen im Rahmen dieser Umbaumaßnahmen der Verkehrsanlagen baulich angepasst werden.

In östlicher Richtung ist in etwa 1.300 m Entfernung die S-Bahnstation „Rübenkamp“ verortet, die von der S1 angedient wird. Nördlich im Plangebiet befinden sich Bahnflächen der Bahntrasse der U-Bahnlinie 1 sowie der Güterumgehungsbahn. Die U1-Haltestelle „Alsterdorf“ liegt in etwa 400 m Entfernung und die U1-Haltestelle „Sengelmannstraße (City Nord)“ in etwa 600 m Entfernung zum Plangebiet. Die U1 erschließt das Hamburger Umland und ermöglicht eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof Hamburg. Südlich der Bahntrasse schließen Flächen des City-Nord-Parks an, durch den der Djakartaweg als Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den U1-Haltestellen Alsterdorf und Sengelmannstraße verläuft. In Zukunft wird die ÖPNV-Anbindung der City Nord außerdem um die U-Bahnlinie 5 erweitert. Die ersten baulichen Maßnahmen im U5-Trassenverlauf City Nord werden im Jahr 2022 begonnen. Die U5 wird vom Stadtteil Bramfeld über Winterhude und den Hauptbahnhof in Richtung Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf verlaufen. Die City Nord erhält zwei Haltestellen, davon eine neu errichtete: An der vorhandenen U1-Haltestelle „Sengelmannstraße (City Nord)“ wird ein Umstieg von der U5 zur U1 ermöglicht. Westlich anschließend wird die U5 ausgefädelt und unter dem östlichen Teil des Plangebietes in Richtung Überseering geführt, wo die U5-Haltestelle „City Nord“ und eine unterirdische Abstellanlage errichtet werden. Diese Haltestelle wird sich etwa auf der Höhe Überseering 34, südlich des Plangebietes und südlich des zukünftigen Bauvorhabens „Ipanema“, befinden.

Die City Nord ist für den Radverkehr neben den Fuß- und Radwegeverbindungen im City-Nord-Park über den Überseering auf baulichen Radwegen aus der Bauzeit der City Nord erschlossen. Im Zuge einer Busoptimierungsmaßnahme plant der LSBG, den Radverkehr zukünftig auf Radfahrstreifen zu führen. An den U1-Haltestellen „Alsterdorf“ und „Sengelmannstraße (City Nord)“ befinden sich StadtRAD-Stationen und Bike+Ride-Anlagen. Eine weitere

StadtRAD-Station befindet sich in etwa 300 m südöstlicher Entfernung zum Plangebiet. Ferner führen die Veloroute 4 und die Velonebenroute 5a in jeweils etwa einem km Entfernung nördlich bzw. östlich des Plangebietes vorbei.

Das Plangebiet liegt innerhalb der relevanten Geschäftsbereiche der stationsbasierten und nicht-stationsbasierten Mobilitätsanbieter für Teilangebote (Sharing Anbieter).

### **3.4.3 Baulicher Bestand und Nutzung im Plangebiet**

Im Plangebiet befindet sich ein Bürogebäude. Bei dem Bestandsgebäude handelt es sich um einen vom Architekturbüro Pysall, Jensen, Stahrenberg und Partner geplanten und 1985 errichteten Gebäudekomplex, welcher 1996 baulich erweitert wurde und durch die Postbank genutzt wurde. Die Postbank verlegte 2022 ihre Zentrale. Das Gebäude besteht aus einer überwiegend sechs- und siebengeschossigen Mittelachse, von der jeweils rechts und links horizontale überwiegend fünfgeschossige, im Norden sechsgeschossige Gebäudeflügel in Kammstruktur abgehen. Das Gebäude zeichnet sich durch ein Flachdach aus. Zwischen den einzelnen Gebäudeflügeln befinden sich offene Innenhöfe, die durch dreigeschossige Zeilenbauten in den Randbereichen der Kammbauten geschlossen werden.

### **3.4.4 Ver- und Entsorgung**

Im Bereich der vorhandenen öffentlichen Wegeflächen und den an das Verteilnetz angeschlossenen Grundstücken befinden sich diverse Mittel- und Niederspannungsanlagen des Verteilnetzbetreibers, der Stromnetz Hamburg GmbH, zur örtlichen Versorgung. Im nördlichen Abschnitt des Planbereichs verläuft zudem die 110-kV-Freileitung 24/25.

In der Straße Überseering ist ein Schmutzwassersiel vorhanden. In der Sydneystraße befindet sich ein Regenwassersiel DN 300/DN 400, in der Straße Überseering ein Regenwassersiele DN 1300 und DN 500.

Das Gebiet ist an das städtische Fernwärmenetz angeschlossen, sodass zum Erreichen der Hamburgischen Klimaschutzziele die Fernwärme weiterhin als Wärmelieferant genutzt werden muss.

Im Bereich der Grünfläche des City-Nord-Parks verläuft parallel zur Bahntrasse zudem eine Hochspannungsleitung (110 kV). In der Parkanlage befindet sich auch ein zur Hochspannungsleitung gehörender Mast.

### **3.4.5 Landschaftsplanerischer Bestand**

#### **3.4.5.1 Bebauung und Versiegelung, Begrünungsanteil**

Der bestehende Gebäudekomplex sowie die befestigten Platz- und Wegeflächen in den Außenanlagen nehmen einen Großteil des Planungsgrundstücks ein. Die Außenanlagen sind westlich und nördlich der Bebauung außerdem weitgehend mit einer Tiefgarage unterbaut. Insgesamt ergibt sich für das rund 3,2 ha große Vorhabengrundstück ein Überbauungs- und Versiegelungsgrad von rund 70 % und ein Begrünungsanteil auf den unterbauten und nicht-unterbauten Freiflächen von insgesamt rund 30 %.

### **3.4.5.2 Baumbestand**

Insgesamt wurden baumgutachterlich 155 Bäume erfasst, davon 123 Bäume auf dem Vorhabengrundstück und 32 Bäume auf angrenzenden öffentlichen oder privaten Grundstücken.

Der Großteil des privaten Baumbestandes befindet sich in den Randbereichen des Vorhabengrundstücks. Die westliche Grundstücksgrenze ist durch einen frei wachsenden Gehölzstreifen geprägt. Im südlichen Abschnitt besteht eine lockere Baumreihe mittelgroßer Feld-Ahorne und einzelner Birken mit Bodenanschluss, nördlich davon folgt ein Gehölzstreifen aus Hainbuchen und Säulen-Eichen auf unterbauter Fläche. Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze beschränkt sich der Baumbestand aufgrund der Nähe zur 110kV-Freileitung auf eine Reihe kleiner Hainbuchen, die, teilweise unter der Leitung stehend, aus Sicherheitsgründen eingekürzt wurden. Als weitere ortsbildprägende Gehölze sind insbesondere hervorzuheben: eine Rotbuchengruppe in der nordöstlichen Grundstücksecke, eine Baumgruppe hauptsächlich aus Kastanien im südöstlichen Grundstücksbereich nördlich des Brückenbauwerks westlich des Überseerings sowie eine größere zusammenhängende Gehölzfläche aus überwiegend Zier-Kirschen und einigen großen Kastanien im Südosten vor dem Haupteingang des Gebäudes. Im übrigen Verlauf der östlichen Grundstücksgrenze bestehen außerdem größere Strauchbestände.

Die Sydneystraße ist im Abschnitt des Plangebietes durch teilweise mächtigen Straßenbaumbestand im Verlauf des Mittelstreifens und des nordseitigen Straßenbegleitgrünstreifens geprägt. Auf dem öffentlichen Straßenbegleitgrünstreifen, der unmittelbar in die privaten Freiflächen des Vorhabengrundstücks übergeht, bestehen einzelne Solitärbäume und Baumgruppen auf einer Rasenfläche. Der gemischte Baumbestand setzt sich aus Eichen und Kastanien zusammen, westlich schließt eine Baumreihe aus hochgewachsenen Pappeln und einer Platane an.

### **3.4.5.3 Biotop- und Freiflächenbestand, Biotopverbund**

Im Plangebiet bestehen anthropogene Sekundär-Biototypen des verdichteten Stadtraumes mit eher durchschnittlicher bis geringer Wertigkeit. Die Außenanlagen umfassen Ende der 1980er bzw. 1990er Jahre gartengestalterisch angelegte Freiflächen mit Zierrasen, freiwachsenden oder geschnittenen Sträuchern und Gebüsch sowie Baumbestand. Etwa 50 % der begrünten Flächen haben Bodenanschluss, im Übrigen wurde eine Vegetationstragschicht auf der Tiefgaragendecke aufgebracht. Innerhalb der begrünten Freiflächen verlaufen entlang der östlichen und der nördlichen Grundstücksgrenze geschwungene Wegeflächen mit Anschluß an den Djakartaweg im öffentlichen Grünzug.

Das Plangebiet erfüllt keine Funktionen im großmaßstäblichen städtischen Biotopverbundsystem. Lineare Biotopvernetzungselemente bestehen in Form gehölzbezogener Vernetzungsstrukturen der Gehölzstreifen im westlichen und östlichen Randbereich des Vorhabengrundstücks, in Verbindung mit den Baumbeständen im Straßenbegleitgrünstreifen Sydneystraße und dem Grünzug im nördlichen Plangebiet. Die Funktionen sind allerdings als eingeschränkt und lokal deutlich begrenzt zu beurteilen.



#### **3.4.5.4 Topografie, Bodenverhältnisse, Grundwasser, Oberflächenwasser**

Das Gelände befindet sich auf einer durchschnittlichen Höhe von rund 15,2 m üNNH (über Normalhöhen Null). Es weist von Norden nach Süden zum Gehweg Sydneystraßen auf ca. 14,1 m üNNH im Südosten und ca. 13,8 m üNNH im Südwesten ein leichtes Gefälle auf.

Der geologische Untergrund besteht überwiegend aus einer Grundmoräne und im südlichen Plangebiet aus Fluss- und Bachablagerungen. Im weiteren Umfeld des Plangebietes befinden sich kleinteilige Flächen mit begrabenen Torfen im Untergrund, im Plangebiet selbst jedoch nicht. Im Rahmen der Orientierenden Schadstoffuntersuchung und Baugrundbeurteilung wurden Bodenbohrungen im Plangebiet durchgeführt. Ab der Geländeoberkante (GOK) bestehen zunächst humose Auffüllungen (Mutterboden). Darunter folgen sandige Auffüllungen mit Ziegelresten sowie stellenweise Geschiebelehm-Lagen. Unterhalb der sandigen Auffüllungen folgt eine humose Auffüllung mit Pflanzen-, Wurzel- und Ziegelresten, Feinsand mit unterschiedlichen Anteilen an Mittel- und Grobsand, Schluff und Geschiebelehm. Unterhalb des Geschiebelehms wurde bei zwei Kleinbohrungen bis zur Endteufe Geschiebemergel erkundet. Das Versickerungspotenzial wird einerseits auf Grund des Versiegelungsgrades und andererseits auf Grund weitgehend undurchlässiger bindiger Geschiebebodenschichten als unwahrscheinliches bis eingeschränkt beurteilt.

Im Plangebiet bestehen keine Oberflächengewässer. Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines sturmflut-, binnenhochwasser- oder starkregenüberflutungsgefährdeten Bereichs.

Die Grundwasserfließrichtung verläuft etwa von Südost nach Nordwest. Gemäß den Grundwassergleichenplänen Hamburg können für das Plangebiet in etwa folgende Grundwasserstände angenommen werden: mittlere Grundwasserstände bei etwa NN +5,0 m bis etwa NN +5,5 m und maximale Grundwasserstände bei etwa NN +5,2 m bis etwa NN +6,2 m. Dies entspricht mit einem Flurabstand von rund 9 bis 10 m einem tiefliegenden und auf Grund bindiger Bodenschichten vergleichsweise gut geschützten oberen Grundwasserleiter. Allerdings ist in den sandigen Auffüllungen bzw. im Oberboden über dem als Stauhorizont wirkenden bindigen Geschiebeboden sowie in den sandigen Einlagerungen im bindigen Geschiebeboden örtlich und zeitlich begrenzt mit dem Auftreten von Stau- und Schichtenwasser bis nahe an die Geländeoberfläche zu rechnen. Das Auftreten und die Intensität ist jahreszeitlich bedingt und hängt von der Dauer und Stärke vorausgegangener Niederschläge sowie den örtlichen Abflussverhältnissen ab.

#### **3.4.5.5 Lokalklima und Lufthygiene**

Aufgrund der Lage des Plangebietes im innerstädtischen Verdichtungsraum in Verbindung mit dem im Bestand bereits relativ hohen Überbauungs- und Versiegelungsgrad von rund 70% ist das Plangebiet als klimatischer Belastungsraum einzustufen. Die Folge sind Extreme bei der Temperaturentwicklung und bei Windbewegungen, zumal auf Grund des großvolumigen Baukörpers eine eher schlechte Durchlüftung anzunehmen ist.

Gemäß den Fachkarten 1.5 und 1.6 des Gutachtens „Stadtklimatische Bestandsaufnahme für das Landschaftsprogramm Hamburg 2017“ ist der Kaltluftvolumenstrom um 22:00 Uhr während einer windschwachen Sommernacht mit  $>0,1$  m/s (Meter pro Sekunde) sehr gering und

die Abnahme der Lufttemperatur bis 04:00 Uhr nur gering. Gemäß den Fachkarten 1.3 und 1.8 ist das Plangebiet Teil eines Siedlungsraumes mit einem als hoch bewerteten nächtlichen Wärmeinseleffekt, da die nächtliche Temperatur um 22:00 Uhr während einer windschwachen Sommernacht bei etwa 22 bis 23° C liegt, was einer Abweichung vom nächtlichen Temperaturmittelwert des Hamburger Stadtgebietes um etwa +2 bis +3 Grad entspricht.

Diese Angaben entsprechen der Fachkarte „Grün Vernetzen“ zum Landschaftsprogramm, wonach das Plangebiet in einem Handlungsfeld liegt, das als „Siedlungsflächen mit ausgeprägtem Wärmeinseleffekt“ gekennzeichnet ist.

Gemäß der Fachkarte 1.10 des o.g. Stadtklimagutachtens zeigt sich entlang des Überseerings und der Sydneystraße ausgehend vom dortigen Verkehr eine vergleichsweise hohe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Immission. Die auftretenden NO<sub>2</sub>-Immissionen liegen hier in einer Größenordnung zwischen ca. 90 und 120 µg/m bei einer Verkehrsstärke von 5.000 bis 10.000 Kfz/Tag. Aufgrund der Lage des Plangebietes kommt es in unmittelbarer Nähe zur Sydneystraße und zum Überseering zu einer erhöhten Immissionsbelastung.

Für die lokalklimatische Situation ergibt sich damit eine relativ hohe Vorbelastung. Mindernd auf die Temperaturextreme wirken sich die Baumbestände sowie die Grünfläche im Norden aus, die auch zur Staubfilterung beitragen. Der geringe Luftaustausch hat zur Folge, dass sich Luftschadstoffeinträge aus dem Umfeld länger im Gebiet halten können.

#### **3.4.5.6 Landschafts-/Ortsbild**

Das Erscheinungsbild des Plangebietes fügt sich in das urban geprägte Ortsbild der City Nord mit seinen freistehenden Solitärbauten, den intensiv durchgrüneten Straßenräumen und den mehr oder minder gartenarchitektonisch gestalteten Außenanlagen ein. Prägende Elemente sind die mächtigen Baumbestände im Überseering und in der Sydneystraße, die gleichermaßen zur äußeren Eingrünung und visuellen Einfassung des Vorhabengrundstücks östlich und südlich, wie auch zur Maßstabsbildung in Bezug auf das heutige Bürogebäude beitragen. Die dem Zeitgeist ab Ende der 1980er Jahre entsprechend gestalteten Außenanlagen umfassen mit diversen Bäumen und Ziersträuchern bepflanzte Freiflächen, die trotz des relativ hohen Versiegelungs- und Überbauungsgrades zu dem durchgrüneten Erscheinungsbild des Bürogrundstücks beitragen. Von besonderer Bedeutung ist die öffentlich begehbare Ebene +1, von der aus sich dem Betrachter interessante und weite Blickbezüge in die City Nord erschließen.

Die Bebauung des Grundstücks gliedert sich räumlich in den südlich der Sydneystraße befindlichen Teil entlang des Überseerings ein. Die City Nord ist als Gesamtensemble denkmalrechtlich geschützt und bildet gemeinsam mit dem heutigen Gebäude der Postbank ein durch Wohnen und Gewerbe geprägtes Quartier.

### **3.4.5.7 Erholungsfunktionen, Freiraum-/Wegeverbund**

Im östlichen Plangebiet bestehen auf Grund der durchgängigen öffentlichen Durchwegung und der dort auch mit diversen teilweise blütenreichen Gehölzen gestalteten Außenanlagen gewisse Erholungs- oder Erlebnisfunktionen für Spaziergänger:innen. Der großzügige, als Platzfläche mit Baumpflanzungen angelegte Eingangsbereich am südöstlichen Gebäudeteil bietet Funktionen als Begegnungs- und Pausenraum für die Mitarbeiterschaft sowie auch für Besucher:innen und Spaziergänger:innen.

Die nördlich angrenzende öffentliche Grünfläche hat demgegenüber als Grünzug vorrangig Funktionen für den Freiraum- und Wegeverbund. Sie weist aufgrund ihrer direkten Nähe zur Bahntrasse und der zurückhaltenden Gestaltung als reine Rasenfläche mit Begleitgehölz eher eine geringe Aufenthalts- und Erholungsqualität auf. Die zentrale grüne Achse des City-Nord-Parks sowie der Hamburger Stadtpark dienen als fußläufig erreichbare Naherholungsgebiete.

### **3.4.5.8 Schutzgut Mensch**

Das Plangebiet ist aufgrund der Lage in der Tag-Schutzzone 2 und der Nacht-Schutzzone des Hamburger Flughafens durch Lärmbelastungen geprägt. Ferner gehen von dem südöstlich angrenzenden Überseering sowie der südlich angrenzenden Sydneystraße Lärmemissionen aus. Um die Auswirkungen der Lärmemissionen abzuschätzen, wurde eine lärmtechnische Untersuchung angefertigt.

Die bestehende eingleisige nördliche Güterumgehungsbahn und die zweigleisige U-Bahnstrecke verursachen insbesondere aufgrund der Güterzugwagen Erschütterungs-Emissionen im Plangebiet. Angesichts des vorgesehenen Baus der U-Bahnlinie 5 im östlichen Teil des Plangebietes sind weitere Erschütterungs-Emissionen zu erwarten. Von einem möglichen Ausbau der bestehenden nördlichen Güterumgehungsbahn und ihrer möglichen Nutzung für den Schienenpersonennahverkehr ist auszugehen. Um die Auswirkungen der bestehenden Bahntrassen abzuschätzen, wurde eine erschütterungstechnische Untersuchung angefertigt.

Angesichts der veränderten Bebauungsstruktur ergeben sich Veränderungen in der Besonnungssituation des Plangebietes sowie der umliegenden Gebäude. Um die Auswirkungen der neuen Bebauungssituation abzuschätzen, wurde eine Verschattungsstudie angefertigt (siehe Kap. 5.6.3).

### **3.4.6 Umfeld des Plangebietes**

Das Plangebiet ist Bestandteil der City Nord, ein denkmalpflegerisch und städtebaulich bedeutsamer Bürostandort in Hamburg. Geprägt wird dieser durch das denkmalgeschützte Gesamtensemble von großen Verwaltungsgebäuden in Verbindung mit den zusammenhängend gestalteten Außenanlagen, die in dem öffentlichen zentralen City-Nord-Park und dem Netz aus erhobenen Fußgängerbrücken münden. Aufgrund der Lage des Plangebietes am nordwestlichen Rand der City Nord sind die Bereiche östlich und südlich des Plangebietes überwiegend durch Büronutzungen geprägt.

Östlich des Plangebietes befindet sich die Unternehmenszentrale der Firma Tchibo. Das Ensemble besteht aus drei sechsgeschossigen Gebäuden, die durch Brücken miteinander verbunden sind, sowie auf dem nördlichen Grundstücksteil einem ebenfalls sechsgeschossigen Erweiterungsbau, welcher 1988 aufgrund mangelnder Flächenkapazität ergänzt wurde. Ebenfalls östlich des Plangebietes, auf der gegenüberliegenden Seite des Überseerings, befindet sich das sechsgeschossige Gebäude der Telefónica Deutschland GmbH.

Südlich an das Areal der Telefónica Deutschland schließt eine Teilfläche des City-Nord-Parks mit Fuß- und Radwegeverbindungen an, die das Plangebiet über die Fußgängerbrücken mit dem zentralen Bereich des City-Nord-Parks verbinden. Daran grenzt südlich das Bürohaus Überseering 35 (ehemals Hauptverwaltung der Deutschen Shell) mit den dazugehörigen vorgelagerten Stellplatzflächen an. Dieses ist mit 13 Geschossen und über 60 Metern Höhe das höchste Gebäude in der City Nord. Zwei winkelförmige Bürotrakte ergeben versetzt angeordnet ein Kreuz, das sich über einen dreigeschossigen Sockelbereich erhebt. Das Gebäude steht seit 2013 unter Denkmalschutz und wird gegenwärtig durch die Universität Hamburg genutzt.

Südlich des Plangebietes und der Sydneystraße befand sich die sogenannte „Postpyramide“, die zukünftig durch das Neubauvorhaben „Ipanema“ ersetzt wird. Die „Postpyramide“ wurde 2016 abgerissen. Unter Beibehaltung des städtebaulichen Leitbildes der City Nord entsteht derzeit eine Mischung aus Büroflächen, Miet- und Eigentumswohnungen sowie kleinteiligen Gewerbeflächen in Form von sechs- bis achtgeschossigem Wohnungsbau und einem bis zu 13-geschossigen Büroturm. Das Bauvorhaben soll voraussichtlich 2023 fertiggestellt werden.

Die westliche und südwestliche Umgebung des Plangebietes ist durch Wohnnutzungen geprägt. Auf den westlich benachbarten Grundstücken befindet sich südlich der Stichstraße Möringbogen eine Wohnbebauung mit bis zu zwölfgeschossigen Hochhäusern, die um einen gemeinsam nutzbaren Innenbereich gruppiert sind. Nördlich der Bahntrasse sind eine Kleingartenkolonie sowie Einfamilienhausstrukturen mit Satteldächern angesiedelt.

Bezüglich der landschaftlichen Gegebenheiten wurde im Rahmen der Entstehung der City Nord der Gestaltung der Freiflächen eine große Bedeutung zugesprochen. Um eine Heterogenität der Landschaft durch gebäudeeigene Außengestaltungen zu vermeiden, wurde ein übergreifender Entwurf zur Grünflächenentwicklung des sogenannten City-Nord-Parks erarbeitet. Baumpflanzungen (Platanen) in Reihen und Blöcken, eine zielgerichtete, axiale Wegeführung, Wasserflächen in streng gefassten Spiegelbecken, Pflaster in verschiedenen Farben und Größen sowie große zusammenhängende Rasen- oder Wiesenflächen waren die Kernpunkte des Entwurfes und sind noch heute im freiraumplanerischen Erscheinungsbild der City Nord prägend. Die zentrale grüne Achse des denkmalgeschützten City-Nord-Parks fungiert als Verteilerachse, aber auch als Pausen- und Kommunikationsbereich für die MitarbeiterInnen der angesiedelten Unternehmen. Der Park ist ein bedeutendes Gartendenkmal. In südlicher Richtung ist in ca. 500 m Luftlinie der Hamburger Stadtpark zu erreichen. Auf einer Fläche von 150 Hektar bietet er vielfältige Möglichkeiten zur Erholung und zur Freizeitgestaltung. Im Stadtpark befinden sich u.a. der Stadtparksee, das Planetarium, eine große Liegewiese und diverse Sportflächen.

Die City Nord wurde seinerzeit im Sinne des städtebaulichen Leitbildes der „autogerechten Stadt“ geplant. Sie wird verkehrlich über den Überseering als Haupterschließungsbügel erschlossen, der im Süden in den Ring 2 mündet. Die Anbindung von Osten erfolgt über die Hebebrandstraße mit Anschluss an die Sengelmanstraße und die Fuhlsbüttler Straße, von Westen über die im Plangebiet verlaufende Sydneystraße, die in die Hindenburgstraße übergeht, und von Süden über den Jahning.

Im Umfeld des Plangebietes befinden sich mehrere Kindertagesstätten (Kita Heilholtkamp, Kita City Nord, Pestalozzi-Stiftung Hamburg – Kita am Stadtpark, Kita Kinderzimmer Rübenkamp, Kindertagesstätte Villa Luna) sowie mit der Carl-Cohn-Schule eine Grundschule. Weiterführende Bildungsangebote sind mit der Beruflichen Schule City Nord und mit dem Campus Nord – Hochschule für Musik und Theater vorhanden. In ca. 1 km Luftlinie nordöstlich des Plangebietes liegt zudem das Evangelische Krankenhaus Alsterdorf. Das AK Barmbek ist ca. 1,2 km Luftlinie östlich des Plangebietes am Rübenkamp gelegen.

In unmittelbarer fußläufiger Entfernung westlich des Plangebietes ist an der Hindenburgstraße ein Discounter vorhanden. Entlang des Mexikorings befindet sich außerdem die Zentrale Zone, die mit Nahversorgungs- und Dienstleistungsangeboten den zentralen Versorgungsbereich der City Nord darstellt. Im weiteren Umfeld sind im Nahversorgungszentrum am Alsterdorfer Markt neben einem Discounter sowie einem Lebensmittelmarkt auch ein Drogeriemarkt, eine Apotheke und ein Restaurant angesiedelt. Dort findet zudem ein Wochenmarkt statt. Darüber hinaus befindet sich auf der Alsterdorfer Straße nordwestlich des Plangebietes ein weiterer Lebensmittelmarkt. Im Umkreis dessen sind einige gastronomische Angebote, wie z.B. eine Bäckerei und mehrere Restaurants, sowie auch Dienstleistungsunternehmen angesiedelt.

Im Umfeld des Plangebietes sind diverse Sport-, Freizeit- und sonstige Bewegungsflächen vorhanden und fußläufig zu erreichen. Insbesondere der südlich gelegene Stadtpark bietet neben ausreichenden Freiflächen für vereinsungebundenen Sport, Freizeit und Bewegung auch Raum für mehrere Sportplätze. Um die U1-Haltestelle „Alsterdorf“ befinden sich zudem der Fußballplatz sowie die Tennisplätze des Vereins S.C. Sperber. Westlich des Plangebietes an der Carl-Cohn-Straße befindet sich ein Kampfsportzentrum des SV Polizei Hamburg. Das Sportangebot im Umfeld wird durch vielfältige private Sport- und Fitnesscenter ergänzt.

#### **4 Umweltbericht**

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt. Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren liegen vor,

- Der Bebauungsplan dient der Innenentwicklung bzw. der Wiedernutzbarmachung einer Fläche im Innenbereich.
- Es wird mit dem Bebauungsplan keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, welche die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auslösen. Insgesamt besteht für das im zugehörigen Vorhaben- und Erschließungsplan und im Durchführungsvertrag dargelegte Vorhaben keine UVP-Pflicht nach dem Ge-

setz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 95), zuletzt geändert am 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147, 4153), 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).

- Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des BNatSchG sind durch die Aufstellung des Bebauungsplans nicht betroffen.
- Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, 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. I 2013 S. 1275, 2021 S. 123), zuletzt geändert am 24. September 2021 (BGBl. I. S. 4458), zu beachten sind.
- Ferner besteht kein enger sachlicher, räumlicher und zeitlicher Zusammenhang mit weiteren aufgestellten oder aufzustellenden Bebauungsplänen.

Im Rahmen der GrobAbstimmung wurde zugrunde gelegt, dass von einer maximal zulässigen Grundfläche von über 20.000 m<sup>2</sup> und unter 70.000 m<sup>2</sup> auszugehen ist. Dementsprechend wurde gemäß § 13a Absatz 1 Nummer 2 BauGB eine Vorprüfung des Einzelfalls erarbeitet. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, die nach § 2 Absatz 4 Satz 4 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen wären. Das beschleunigte Verfahren nach § 13a BauGB ist demnach zulässig.

Im Bebauungsplanentwurf sind jedoch lediglich ca. 13.000 m<sup>2</sup> an maximal überbaubarer Grundfläche festgesetzt. Demnach ist die Planung nun nach § 13a Absatz 1 Nummer 1 BauGB zu beurteilen, der als entscheidendes Vorhabensmerkmal eine zulässige Grundfläche von weniger als 20.000 m<sup>2</sup> definiert. Auf eine Aktualisierung der Vorprüfung des Einzelfalls hinsichtlich der gegenüber dem Stand zur GrobAbstimmung konkretisierten Planung wird daher verzichtet.

Auf die planungsrechtliche Möglichkeit der Beschleunigung des Bebauungsplanverfahrens durch Verzicht auf die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung soll nicht zurückgegriffen werden. Gemäß § 13a Absatz 2 BauGB in Verbindung mit § 13 Absatz 3 BauGB wird lediglich von der Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB abgesehen. Ein Umweltbericht nach § 2a BauGB ist nicht erforderlich.

Auch wenn von der Anwendung der Eingriffsregelung abgesehen wird, somit keine Ausgleichspflicht besteht, verbleibt die Verpflichtung, die Belange des Naturschutzes nach § 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB in der Abwägung zu beachten. Das Vermeidungsgebot ist anzuwenden. Der Artenschutz nach § 44 BNatSchG, der Biotopschutz nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 14 HmbBNatSchAG und der Schutz von Bäumen und Hecken nach § 1 der BaumSchVO bleiben unberührt.

## 5 Planinhalt und Abwägung

Städtebauliche Zielsetzung ist vor dem Hintergrund des großen Wohnraumbedarfs in Hamburg und der Lagegunst des Plangebietes zentral im Bezirk Hamburg Nord die Entwicklung eines ganzheitlich gedachten Unternehmens-Campus, der neben Büro- und Wohnnutzungen auch Angebote aus Bereichen wie Gewerbe, Soziales, Freizeitgestaltung und Erholung im Erdgeschoss umfassen soll. In Zuge dessen soll unter anderem eine Kindertagesstätte entstehen. Da das Vorhabengrundstück im Bestand bereits vollständig erschlossen und weitgehend versiegelt bzw. unterbaut ist, entspricht das Vorhaben der Stärkung der Innenentwicklung bei gleichzeitiger Schonung des Außenbereichs.

Im Einzelnen sollen die folgenden Planungsziele planungsrechtlich gesichert werden:

- der Erhalt, die Sanierung und die Aufstockung von Teilen des Bestandsrohbaus sowie dessen Erweiterung,
- die Ausbildung eines Unternehmens-Campus mit Büronutzungen,
- die Herstellung von 180 Wohneinheiten, realisiert zu einem Drittel als öffentlich geförderter Wohnungsbau, zu einem Drittel als freifinanzierter Mietwohnungsbau und zu einem Drittel als Eigentumswohnungen
- die Entwicklung einer Kindertagesstätte mit ca. 120 Betreuungsplätzen,
- die städtebauliche Aufwertung des Quartiers,
- zweigeschossige Erweiterung der bestehenden Tiefgarage zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs,
- die Ausbildung eines zentralen Stadtplatz als öffentlicher Treffpunkt nördlich der Sydneystraße, mittig platziert zwischen den Teilgebieten MK 1, MK 2 und WA.

Zur Sicherung dieser Planungsziele werden daher festgesetzt:

- ein Kerngebiet, bestehend aus zwei Teilgebieten und ein allgemeines Wohngebiet mit Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung und zu den überbaubaren Grundstücksflächen,
- eine Fläche für Tiefgaragen und ihre Zufahrten,
- eine Straßenverkehrsfläche,
- eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Parkanlage (FHH)"
- Erhaltungs- und Pflanzgebote für Bäume und Großsträucher sowie
- Geh- und Fahrrechte.

Zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts werden auf Grundlage des Vorhaben- und Erschließungsplans die überbaubaren Flächen im Vorhabengebiet als Baukörperfestsetzung ausgewiesen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Ausweisung einer maximalen zulässigen Grundflächenzahl als Höchstmaß in Verbindung mit der jeweils für jeden Baukörper bzw. jedes

Gebäudeteil als Höchstmaß zulässigen Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß, Gebäudehöhen als Höchstmaß, Höhen baulicher Anlagen als Höchstmaß und lichte Höhen als Mindestmaß geregelt.

Nachfolgend werden die für das Plangebiet geltenden Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans detailliert erläutert und begründet.

## **5.1 Art der baulichen Nutzung**

Um die bauliche Nutzung des Unternehmens-Campus mit vorwiegend Büronutzungen und ergänzender Wohnnutzung sowie weiteren untergeordneten Nutzungsbausteinen planungsrechtlich zu ermöglichen, wird im Vorhabengrundstück einerseits ein Kerngebiet (MK) gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6 S. 1, 3) und andererseits ein allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Zur besseren Zuordnung der einzelnen Festsetzungen, insbesondere zum Maß der baulichen Nutzung, wird das Kerngebiet in die zwei Teilkerngebiete MK 1 und MK 2 unterteilt (siehe Kap. 5.2).

Die Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan orientieren sich dabei an dem bei langfristiger Betrachtung städtebaulich sinnvollen und verträglichen Nutzungsspektrum. Gründe für eine weitergehende Einschränkung des im Plangebiet zulässigen Nutzungsspektrums bestehen dabei nicht. Ein vorrangiges öffentliches Interesse, das auf die unabsehbare Geltungsdauer eine weitere Festschreibung erforderlich macht, ist nicht erkennbar. Hier genießt, angesichts der langen Nutzungsdauer von Immobilien, deren flexible und nachhaltige Nutzbarkeit innerhalb des im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Nutzungsspektrums im Rahmen der Abwägung ein gewisses Gewicht. Die Festsetzung eines Kerngebiets mit einem breiten Spektrum zulässiger Nutzungen soll zudem eine Entwicklung des flächenhaft begrenzten Vorhabengebiets in wirtschaftlich tragfähiger Form ermöglichen.

Um planungsrechtlich abzusichern, dass anstelle oder neben dem konkreten Vorhaben keine anderen oder weiteren Nutzungen im Plangebiet umgesetzt werden, wird festgesetzt, dass im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans im Rahmen der zulässigen Nutzung nur Vorhaben zulässig sind, zu denen sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet.

*Im Kerngebiet und im allgemeinen Wohngebiet sind im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. (vgl. § 2 Nummer 1 der Verordnung)*

Nutzungsarten, die vom vorhabenbezogenen Bebauungsplan, nicht aber zugleich vom Durchführungsvertrag erfasst werden, sind damit unzulässig. Sie können aber nach § 12 Absatz 3a Satz 2 BauGB durch eine Änderung des Durchführungsvertrags zulässig werden, ohne dass es hierfür einer Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans bedarf, sofern diese nicht den Regelungen des Bebauungsplans widersprechen. Diese Erweiterung durch zusätzliche Nutzungen kann für zukünftige Entwicklungen von Bedeutung sein, falls langfristig eine andere Nutzungsmischung gewünscht wird. Folglich wird die Art der zulässigen Nutzung zum einen im Bebauungsplan und zum anderen im Durchführungsvertrag geregelt. Die Regelungen im Durchführungsvertrag spiegeln die vom Vorhabenträger konkret vorgelegte städtebauliche Planung wider, die innerhalb eines überschaubaren Zeitraums umzusetzen sind.



Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass durch die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen und die im Durchführungsvertrag vereinbarten Regelungen zur Nutzungsmischung im Zusammenspiel der geplanten Angebote mit den im Umfeld bereits vorhandenen Nutzungen die Funktionsfähigkeit der Innenstadt insgesamt gestützt und insbesondere durch die vorgesehenen Wohnungen auch neue Entwicklungsimpulse ausgelöst werden.

Konkret beinhaltet die Vorhabenplanung die Ausbildung eines Unternehmens-Campus mit Büronutzungen, die Bereitstellung von Wohnraum zu einem Drittel als öffentlich geförderter Wohnungsbau, zu einem Drittel als freifinanzierter Mietwohnungsbau und zu einem Drittel als Eigentumswohnungen mit gestalteten Freiflächen sowie die Etablierung einer Kindertagesstätte mit ca. 120 Betreuungsplätzen. Die zur Bebauung anstehende Fläche in exponierter Lage, ist durch eine urbane, zentrale und attraktive Lage gekennzeichnet. Die geplanten Nutzungen dienen der weiteren Belebung des Stadtteils. Das unmittelbare Umfeld, welches vorwiegend durch Büro- und Wohnnutzungen geprägt ist, sowie die sehr gute Anbindung an den ÖPNV, passen zu einer Entwicklung in der angestrebten Art und Weise. Durch die festgesetzten Nutzungen reagiert das Gesamtvorhaben auf die bestehende Vorprägung und fügt sich gut in die Nutzungsstruktur der Umgebung ein.

#### **5.1.1 Kerngebiet**

Gemäß § 7 Absatz 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Die Festsetzung eines Kerngebietes erfolgt für das Plangebiet auch aufgrund der Lage in der City Nord, die neben der City Süd einen der beiden prägenden Hamburger Bürostandorte darstellt. Die Umgebung des Plangebietes ist folglich durch Büro- und Verwaltungsgebäude geprägt, die Festsetzung als Kerngebiet entspricht daher dem bestehenden Gebietscharakter.

Der Standort eignet sich für eine Büronutzung, da an diesem zentralen und überdurchschnittlich gut erschlossenen Standort aufgrund der Strukturierung des Umfelds eine entsprechende Nachfrage erwartet werden kann. Die Lage am Überseering/Sydneystraße eröffnet Unternehmen zudem die Möglichkeit, sich durch einen Campus angemessen zu präsentieren. Für die geplante Büronutzung eignet sich der Standort auch, weil er für Angestellte aus dem gesamten Stadtgebiet leicht und vor allem auch mit dem ÖPNV zu erreichen ist.

Für die Entwicklung der Zentren im Umfeld wäre es nachteilig, wenn sich im Plangebiet Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten ansiedeln, so dass diese ausgeschlossen werden und nur das Gebiet versorgende Läden als zulässig erklärt werden:

*Im Kerngebiet sind das Gebiet versorgende Läden mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment (Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Kosmetik, Parfümerie, pharmazeutische Artikel (Apotheke), Schnittblumen, Zeitungen, Zeitschriften) zulässig. Großflächige Einzelhandels- und sonstige großflächige Handelsbetriebe nach § 11 Absatz 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6 S. 1, 3), mit nahversorgungs-*

*und zentrenrelevanten Sortimenten (Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Kosmetik, Parfümerie, Pharmazeutische Artikel (Apotheke), Medizinische und orthopädische Geräte (Sanitätswaren), Schnittblumen, Zoologischer Bedarf, Zeitungen, Zeitschriften, Bücher, Papier- und Schreibwaren, Bürobedarf, Spielwaren, Künstler- und Bastelbedarf, Bekleidung aller Art, Schuhe, Lederwaren, Kurzwaren, Schneidereibedarf, Handarbeiten, Optik- und Fotoartikel, Uhren und Schmuck, Musikinstrumente und Musikalien, Babyausstattung, Hobby- und Freizeitbedarf, Sport- und Campingbedarf (ohne Campingmöbel, Wohnwagen, Boote), Anglerbedarf, Waffen und Jagdbedarf, Telekommunikationsartikel, Computer inklusive Zubehör und Software, Elektrokleingeräte und Unterhaltungselektronik, Leuchten, Lampen, Elektrogroßgeräte (weiße Ware), Haushaltswaren, Hausrat, Raumausstattung, Einrichtungszubehör (auch Küche und Bad), Glas, Porzellan, Keramik, Kunstgewerbe, Briefmarken, Münzen, Heimtextilien, Gardinen, Bettwaren (ohne Matratzen), Fahrräder inklusive Zubehör gemäß „Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel“ in der Fassung vom 12. September 2019), sind unzulässig. (vgl. § 2 Nummer 2 der Verordnung)*

Die Zulassung von großflächigen Einzelhandels- und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben auf der festgesetzten Kerngebietsfläche würde die Ausgewogenheit der umliegenden Zentren gefährden und zu einer städtebaulichen Fehlentwicklung führen. Das ursprüngliche Konzept der Bürostadt City Nord sowie der Masterplan City Nord vom Januar 2011 sehen Einzelhandel ausschließlich in der „Zentralen Zone“ vor. Der Masterplan wurde im November 2010 von der Bezirksversammlung beschlossen und ist damit ein städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB, das hiermit berücksichtigen wird. Kleinteilige Einzelhandelsangebote, die sich eher an einen lokalen Nachfragekreis wenden, sollen hingegen zulässig sein, da sie zu einer attraktiven und langfristig tragfähigen Nutzungsstruktur beitragen können. Auch für diese Einzelhandelsbetriebe gilt, dass gemäß § 2 Nummer 1 der Verordnung nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet.

Aus den in einem Kerngebiet zulässigen Nutzungsspektren werden vor dem Hintergrund der oben bereits dargelegten grundlegenden Regelungssystematik des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zudem nur die Nutzungen ausgeschlossen, die auch langfristig im Plangebiet nicht zulässig sein sollen, da von ihnen negative Auswirkungen nicht nur innerhalb des Plangebiets, sondern auch auf angrenzende Bereiche zu befürchten wären:

*Im Kerngebiet sind Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Betriebe, Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen und Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nach § 7 Absatz 2 Nummern 2, 5 und 6 BauNVO unzulässig. Ausnahmen für Tankstellen und Wohnungen nach § 7 Absatz 3 BauNVO werden ausgeschlossen. (vgl. § 2 Nummer 3 der Verordnung)*

Betriebe des Beherbergungsgewerbes wie Hotels und Pensionen bieten temporäre Formen der Unterbringung an, tragen wenig zu einer stabilen und weitgehend konstanten Nachbarschaft im Quartier bei. Mit der Ansiedlung von Betrieben des Beherbergungsgewerbes, die in einem Kerngebiet zulässig wären, können auch erhebliche Störungen verbunden sein, die ten-

denziell mit der Größe des Betriebs zunehmen. Zum Beispiel lassen Betriebe des Beherbergungsgewerbes eine nicht unerhebliche Zunahme des nächtlichen Verkehrs durch teilweise erst zu später Stunde anreisende Gäste erwarten. Aus den genannten nutzungsstrukturellen und umweltrelevanten Gründen wird daher diese Nutzung im Kerngebiet ausgeschlossen. Betriebe des Beherbergungsgewerbes wären stets als solitäre, ausschließlich auf sich selbst bezogene Nutzungen einzuordnen. Die festgesetzten überbaubaren Bereiche zielen auf die Entwicklung einer Wohn- und Bürobauung ab, sodass flächenintensive Betriebe kaum möglich und städtebaulich auch nicht gewollt sind.

Mit dem Ausschluss von Vergnügungsstätten und von Bordellen und bordellartigen Betrieben soll eine städtebauliche Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Die Gefahr entsprechender Fehlentwicklungen ist im Plangebiet aufgrund der zentralen, sehr gut erschlossenen sowie sichtbaren und damit für entsprechende Betriebe attraktiven Lage verstärkt gegeben. Vergnügungsstätten, zu denen zum Beispiel Nachtlokale, Diskotheken, Spiel- und Automatenhallen sowie Wettbüros zählen, sowie Bordelle und bordellartige Betriebe erzielen häufig einen hohen Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen, sodass sie im Vergleich zu anderem Gewerbe auch höhere Mieten zahlen können. Dies kann zu einer Verdrängung der gewünschten Nutzungen führen und den angestrebten Gebietscharakter gefährden. Durch die ausgeschlossenen Betriebe könnte zudem eine Beeinträchtigung des Stadtbildes eintreten, wenn sie sich im Erdgeschoss ansiedeln und mit aggressiver Werbung durch Leuchtreklame bei Verzicht auf eine ansprechende Schaufenstergestaltung Kunden anzuwerben versuchen. Durch diese offensive Werbung würde zudem die Seriosität des Auftritts der übrigen Betriebe gefährdet.

Da Vergnügungsstätten sowie Bordellen und bordellartigen Betrieben grundsätzlich ein negatives Image anhaftet, können sich nachbarschaftliche Konflikte mit Nutzungen ergeben, die aufgrund eines Kunden- und Besucherverkehrs auf ein eher repräsentatives Umfeld angewiesen sind. Gerade dienstleistungsorientierte Unternehmen werden sich in einem solchen Umfeld nur noch schwer ansiedeln lassen. Dies wiederum kann Leerstände zur Folge haben, die Neuansiedlungen weiterer Vergnügungsstätten sowie Bordelle und bordellartiger Betriebe nach sich ziehen. Ein Umfeld, in dem gleichwertige Nutzungen von gegenseitigen Synergieeffekten profitieren können, kann somit nicht entstehen bzw. wieder zerstört werden.

Auch hinsichtlich der geplanten Wohnnutzungen in dem allgemeinen Wohngebiet soll eine Belastung durch Vergnügungsstätten bzw. Bordelle und bordellartige Betriebe und den mit ihnen insbesondere auch in den Nachtstunden einhergehenden Lärm durch zusätzlichen Kraftfahrzeug- und Publikumsverkehr vermieden werden. Lärmbelästigungen entstehen außerdem durch Autotürenschielen, Musikabspielen, lautes Rufen und auch dadurch, dass sich die Besucher der Einrichtungen auch in den Nachtstunden im öffentlichen Raum zum Beispiel über Wetteinsätze und Ergebnisse von Sportereignissen unterhalten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der von Vergnügungsstätten bzw. ihren Nutzern ausgehende Schall erfahrungsgemäß einen höheren Informationsgehalt besitzt als gewerblicher Schall und daher als besonders störend empfunden wird. Zudem würden ortsfremde Nutzer in die Gebäude gezogen, sodass auch dadurch die Wohnruhe gefährdet werden könnte.

Darüber hinaus werden Tankstellen sowie Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern im Kerngebiet generell ausgeschlossen, da mit ihnen der gewünschte Gestaltungsanspruch nicht gewährleistet werden kann und sie sich nicht in das angestrebte städtebauliche Konzept, sowohl in Bezug auf die Nutzung als auch auf die beabsichtigte Bebauung, integrieren lassen. Zudem wird durch den Ausschluss dieser Nutzung dem Schutz der in der Nachbarschaft vorhandenen Wohnnutzungen und Grünanlagen vor zunehmenden Störungen und Beeinträchtigungen durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen Rechnung getragen.

Für das Kerngebiet werden zudem Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sowie Ausnahmen für Wohnungen nach § 7 Absatz 3 BauNVO ausgeschlossen. Mit dieser Festsetzung wird gesichert, dass keine Wohnnutzung im Kerngebiet zulässig ist. Das Kerngebiet befindet sich innerhalb der Tag-Schutzzone 2 sowie in Teilen in der Nachtschutzzone nach der Fluglärmschutzverordnung (vgl. Kap. 3.2.12). Gemäß §§ 5 und 7 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ist die Entwicklung von Wohnnutzungen in Nachtschutzonen verboten. Zudem dürfen in dem Bereich der Tag-Schutzzone 2 Wohnungen nur dann errichtet werden, wenn bestimmte Anforderungen an die raumumhüllenden Bauteile (z. B. Schallschutzfenster) eingehalten werden. Diese besonderen Anforderungen sind hier nicht zu erfüllen, da Wohnungen im Kerngebiet ausgeschlossen werden. Durch den Ausschluss von Wohnungen im Kerngebiet wird der Erhaltung und Stärkung der herausragenden Qualität des Bürostandorts „City Nord“ Rechnung getragen, indem sichergestellt wird, dass die Teilkerngebiete MK 1 und MK 2 nicht für Wohnnutzungen zur Verfügung stehen. Um gleichermaßen dem Ziel zur Schaffung von dringend benötigtem innerstädtischem Wohnraum nachzukommen, wird im Plangebiet ebenfalls ein allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesen,

### **5.1.2 Allgemeines Wohngebiet**

Die City Nord war ursprünglich als monofunktionaler Bürostandort geplant. Dem Bild der Europäischen Stadt mit ihren gemischt genutzten Quartieren folgend, ist es jedoch schon seit Jahren planerisches Ziel, sowohl in der Hamburger Innenstadt als auch an den Bürostandorten City Süd und City Nord den Wohnanteil zu erhöhen. Der südwestliche Teilbereich des Plangebiets wird daher als allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesen. Durch die Ausweisung des allgemeinen Wohngebiets wird gesichert, dass in diesem Bereich des Plangebiets Wohnen die Hauptnutzung bildet. In Ergänzung zu Büronutzungen hat die Wohnfunktion eine wichtige Bedeutung, weil sie zur Belebung der Standorte außerhalb der Büro- und Geschäftszeiten und damit zu ihrer Attraktivität beiträgt. Die Verbesserung der Wohnmöglichkeiten ist zudem eine notwendige Reaktion auf die erhöhte Nachfrage nach entsprechenden Wohnungen.

Durch die in einer Teilfläche des Plangebiets vorgesehene Schaffung zusätzlichen Wohnraums reagiert der Bebauungsplan auf den Wohnraumbedarf in Hamburg und insbesondere auf die steigende Nachfrage nach Wohnraum in zentraler, gut erschlossener Lage und entspricht damit den Zielen des im Juni 2021 fortgeschriebenen „Vertrag für Hamburg – Verbindlichkeit für den geförderten Wohnungsbau“ (Drucksache 2021/1548) sowie des Bezirklichen Wohnungsbauprogramms, den Wohnungsbau zu aktivieren und zu stärken, um für den prognostizierten Zuwachs an Haushalten ein adäquates Wohnungsangebot bereitzustellen (vgl.

Kap. 3.3.1). Ziel ist insbesondere die Realisierung von Wohnungen in nachgefragten, bereits erschlossenen Lagen.

Zudem stellt der mit WA bezeichnete Bereich im südwestlichen Plangebiet den einzigen Gebäudestandort im Gebiet dar, der außerhalb der Tag-Schutzzone 2 und der Nacht-Schutzzone (Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen Hamburg) liegt und sich daher für eine Wohnnutzung eignet. Hieraus ergibt sich, dass der beabsichtigte Wohnanteil des Vorhabens in einem Baukörper konzentriert wird und dadurch den Belangen des Lärmschutzes hinsichtlich einer Wohnnutzung an diesem Standort vollumfänglich entsprochen wird.

Mit der Festsetzung als allgemeines Wohngebiet (WA) wird sichergestellt, dass das Wohnen in dem Baugebiet die Hauptnutzung bildet. Zugleich bietet die Baugebietskategorie aber auch Spielräume für eine wohngebietsverträgliche Form der Funktionsmischung, indem das Wohnen z.B. durch soziale und gastronomische Einrichtungen ergänzt werden kann.

Die Vorhabenplanung sieht die Realisierung von 180 Wohneinheiten innerhalb des Plangebietes vor. Gemäß § 10 Hamburgische Bauordnung (HBauO) vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 20. Februar 2020 (HmbGVBl. S. 148, 155), sind pro Wohneinheit 10 m<sup>2</sup> Kinderspielfläche bereitzuhalten, somit rechnerisch 1.800 m<sup>2</sup>. Die erforderlichen Kinderspielflächen können auf den die Baukörper umgebenden Freiflächen im Kerngebiet mit 700 m<sup>2</sup> nur teilweise nachgewiesen werden. Dies liegt zum einen an konkurrierenden Flächenansprüchen anderer Nutzungen, insbesondere den vorgesehenen großzügigen Durchwegungen. Zum anderen stehen große Teile des Plangebietes für eine Nutzung als Kinderspielfläche nicht zur Verfügung, weil sie mit erhaltenswerten Gehölzstrukturen bewachsen sind (westlicher Teil des Plangebietes) bzw. sich überwiegend im Lärmschutzbereich (Tagschutzzone 2) befinden (östlicher Teil des Plangebietes).

Von einer vollständigen Realisierung der rechnerisch nachzuweisenden 1.800 m<sup>2</sup> Kinderspielfläche kann abgesehen werden, da das Plangebiet im Umfeld insbesondere durch den südlich liegenden Stadtpark mit weiteren für Spiel, Bewegung und Aufenthalt geeigneten und öffentlich zugänglichen Freiräumen ausgestattet ist. Es wird jedoch mindestens ein Drittel der erforderlichen Fläche nachgewiesen (vgl. Vorhaben- und Erschließungsplan). Darüber hinaus können ggf. die Außenspielflächen der Kita mit einer Größe von 720 m<sup>2</sup> außerhalb der Betriebszeiten mitgenutzt werden.

Neben der Kindertagesstätte ist im Erdgeschoss derzeit zudem die Errichtung eines Cafés vorgesehen. Zu der geplanten Kindertagesstätte und dem Café werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan keine expliziten Regelungen aufgenommen. Die Einrichtung beider Nutzungen ist im allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässig. Im Vorhaben- und Erschließungsplan ist die Außenspielfläche im WA verortet und legt damit die derzeit geplante Lage der Einrichtung fest. Im Übrigen soll jedoch planungsrechtlich eine flexible Anpassung an sich ggf. verändernde Bedarfe ermöglicht werden. Die Herstellung des Cafés sowie die Herstellung und der langfristige Betrieb der Kindertagesstätte mit ihren Außenflächen wird durch Regelungen im Durchführungsvertrag sichergestellt, ggf. erforderliche Anpassungen zur Einrichtungsgröße o.ä. können damit durch einvernehmliche Änderung des Vertrags zulässig werden.

Im Bebauungsplan wird diesbezüglich festgesetzt:

*In dem allgemeinen Wohngebiet ist eine Wohnnutzung im Erdgeschoss unzulässig. (vgl. § 2 Nummer 4 der Verordnung)*

Anders als Wohnnutzungen, die sich vor Einblicken durch intransparente Scheiben, Gardinen etc. schützen und daher in der hochfrequentierten Lage in den Erdgeschossen einen abweisenden Eindruck vermitteln würden, können andere Nutzungen von diesen Lagen profitieren und sich eher bewusst öffnen. Durch Gastronomiebetriebe oder Läden, die den öffentlichen Raum z.B. für Außensitzbereiche nutzen, wird eine unmittelbare Belebung des städtischen Umfelds gefördert, die durch Wohnnutzung nicht entstehen könnte. Durch die Festsetzung § 2 Nummer 4 sollen somit zur Etablierung einer vielfältigen Mischung und einer belebten Erdgeschosszone, solche Nutzungen gefördert werden, die eine Ausstrahlung auf den öffentlichen Raum besitzen und zur lebendigen Atmosphäre des Gebietes beitragen. Die Gebäude sollen dadurch im Erdgeschoss einen offenen und transparenten Charakter erhalten.

Die in einer Teilfläche des Plangebiets vorgesehene Wohnnutzung dient dazu, den vormals monostrukturierten Bürostandort der City Nord zu beleben und der Verödung des Stadtquartiers außerhalb normaler Geschäftszeiten entgegenzuwirken.

Um der zentralen Lage gerecht zu werden und gleichzeitig die beabsichtigte Nutzungsmischung zu erreichen, werden die in einem allgemeinen Wohngebiet nach der BauNVO möglichen Ausnahmen auf Grundlage von § 9 Absatz 1 Nummer 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Absatz 6 Nummer 1 BauNVO ausgeschlossen:

*Im allgemeinen Wohngebiet werden Ausnahmen nach § 4 Absatz 3 BauNVO ausgeschlossen. (vgl. § 2 Nummer 5 der Verordnung)*

Durch die Festsetzung werden somit Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen unzulässig.

Der Ausschluss der vorgenannten Nutzungen erfolgt, um Konflikte mit der geplanten bzw. unmittelbar westlich angrenzenden bestehenden Wohnnutzung zu vermeiden, die insbesondere durch die Verkehrs- und Immissionserzeugung der genannten Nutzungen auftreten könnten. Der Ausschluss von Betrieben des Beherbergungsgewerbes erfolgt konkret aus denselben Gründen, wie sie bereits unter Ziffer 5.1.1 dargelegt wurden. Anlagen für Verwaltungen sollen im Plangebiet in den für diese Nutzung konzipierten Gebäuden untergebracht werden und im WA ebenso wenig in Nutzungskonkurrenz treten wie Anlagen für sportliche Zwecke.

Die Ansiedlung von Gartenbaubetrieben, Tankstellen ist aufgrund der Strukturierung des Plangebiets und der geringen Größe der zur Verfügung stehenden Flächen wenig wahrscheinlich. Ihre Entstehung wäre jedoch problematisch, da sie sich weder in Bezug auf die Nutzung noch auf die gewünschte städtebauliche Kubatur integrieren ließen. Diese gemäß § 4 Absatz 3 Nr. 4 und 5 BauNVO in Allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Nutzungen werden daher ausgeschlossen.

Insbesondere der Ausschluss von Gartenbaubetrieben wird vorgenommen, da sie aufgrund ihres hohen Flächenbedarfs in der zentralen Lage städtebaulich nicht vertretbar sind.

Tankstellen werden ausgeschlossen, da sie die gewünschte Art der Funktionsmischung bzw. den Gebietscharakter gefährden könnten. Ziel ist die Entwicklung einer gestalterisch ansprechendes Büro- und Wohnquartiers. Durch den Ausschluss von flächenverbrauchenden und verkehrsintensiven Tankstellen wird dieses Ziel unterstützt. Tankstellen können durch ihren häufigen 24-stündigen Betrieb erhebliche Störpotenziale für die geplante Wohnnutzung mit sich bringen. Durch ihren Ausschluss wird daher möglichen Störungen und Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen in Folge des Kunden- und Lieferverkehrs vorgebeugt. Tankstellen lassen sich zudem nicht in die beabsichtigte Bebauung integrieren und können das Stadtbild deutlich entwerten. Der Ausschluss von Tankstellen ist vertretbar, da im Umfeld des Plangebiets bereits Tankstellen (Überseering und Maienweg) vorhanden sind und eine diesbezügliche Versorgung gewährleistet ist

Ställe für die Kleintierhaltung als Zubehör zu Kleinsiedlungen und landwirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen können auch als Ausnahme ausgeschlossen werden, da sie der städtebaulichen Eigenart der City Nord mit ihrer durch Großsolitäre geprägten Bebauung und der charakteristischen Gestaltung der Außenanlagen widersprechen.

## **5.2 Überbaubare Flächen und Maß der baulichen Nutzung**

Im Plangebiet soll das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzept, das im Vorhaben- und Erschließungsplan abgebildet ist, durch Baukörperfestsetzungen fixiert werden. Ferner wird das Maß der baulichen Nutzung durch die Ausweisung einer maximal zulässigen Grundflächenzahl als Höchstmaß in Verbindung mit der jeweils für jeden Baukörper bzw. jedes Gebäudeteil als Höchstmaß zulässigen Zahl der Vollgeschosse, Gebäudehöhen als Höchstmaß, Höhen baulicher Anlagen als Höchstmaß und lichten Höhen als Mindestmaß geregelt.

Konkret sind der Erhalt und die Aufstockung der zwei spiegelsymmetrisch angelegten Bürökämme im nördlichen Teil des Grundstücks vorgesehen. Zwei Neubauten im Süden des Grundstücks erweitern den Unternehmens-Campus: Im südwestlichen Grundstücksbereich sollen ein Wohngebäude und auf der Südostseite ein neuer Verwaltungsbau entstehen.

### **5.2.1 Überbaubare Grundstücksfläche**

Im Plangebiet wird durch die baukörperbezogene Festsetzung der überbaubaren Fläche die geplante städtebauliche Grundkonzeption des Wettbewerbsergebnisses gesichert. Die Lage und Abmessung der Gebäude wird durch Baugrenzen bestimmt, die als strenge Baukörperfestsetzungen mit sehr geringen Planungstoleranzen festgesetzt sind. Durch die festgesetzten Baugrenzen wird die Anordnung der Baukörper auf dem Grundstück genau definiert.

Im Plangebiet wird ein Kerngebiet und ein allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Das Kerngebiet ist in zwei Teilkerngebiete (MK 1 und MK 2) untergliedert, die sich an der Lage und Nutzung der unterschiedlichen Baukörper orientieren.

#### Teilkerngebiet MK 1:

Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzept sieht den Erhalt von zwei fünfgeschossigen Bürökämmen in dem mit MK 1 bezeichneten Bereich im nördlichen Teil

des Vorhabengrundstücks vor, die spiegelsymmetrisch entlang der mittleren Nord-Süd-Achse angelegt sind.

Die offenen Kämme sollen um drei Geschosse auf bis zu acht Geschosse aufgestockt werden und durch fünfgeschossige Zeilenbauten zu Blöcken mit innenliegenden Höfen geschlossen werden, wobei das östliche Baufeld im Norden noch durch eine U-förmige fünfgeschossige Zeilenbebauung um einen zusätzlichen Hof erweitert wird. Es entsteht so der Eindruck von zwei geschlossenen fünfgeschossigen Sockeln, die durch zwei dreigeschossige kammförmige Baukörper aufgestockt wurden und jeweils ein eigenes Baufeld beschreiben.

Das westlich angeordnete Baufeld im MK 1 ist in seiner Gesamtausdehnung (Ost-West) etwa 66 m breit. Seine Länge (Nord-Süd) beträgt ca. 80,5 m an der Westseite und ca. 116 m an der Ostseite. Das östliche Baufeld im MK 1 ist hingegen ca. 53 m breit, seine Länge misst ca. 100 m an der Westseite und ca. 118 m an der Ostseite.

Alle Zeilentiefen betragen in der Regel 14,3 m. Ausnahmen bestehen beidseitig entlang der Nord-Süd-Achse mit 14,6 m, wobei hier der westliche Baukörper im Süden bis auf eine Zeilentiefe von 11,4 m und der östliche Baukörper bis auf eine Zeilentiefe von ca. 13,8 m abgescrängt werden. Weitere Ausnahmen bestehen bei der westlichen Zeile des westlichen Baukörpers und der östlichen Zeile des östlichen Baukörpers: Hier werden zusätzlich zu den 14,4 m tiefen Zeilen in allen Geschossen 0,9 m tiefe Balkone über die gesamte Länge der Fassade angeordnet, so dass durchgängig eine Tiefe von 15,3 m entsteht.

Die Zeilen der Aufstockung entlang der Mittelachse springen auf der gesamten Länge in den oberen drei Geschossen um ca. 90 cm von dieser zurück und erzeugen auf den Hofseiten eine Auskragung von 1,5 m und 1,6 m mit einer darunterliegenden lichten Höhe von 19,3 m. Weitere Auskragungen der Zeilen der Aufstockung von 1,3 m und 1,5 m und einer lichten darunter liegenden Höhe von 19,3 m befinden sich beim westlichen Baukörper an der Nord- und Südseite. Beim östlichen Baukörper kragen alle drei Ost-West orientierten Zeilen der Aufstockung um 1,4 m (südlichste Zeile), um 1,5 m (nördlichste Zeile) und 1,5 m (mittlere Zeile) nach Süden aus.

Der westliche Baukörper besitzt zwei Innenhöfe, wobei der nördliche trapezförmige Innenhof mit einer Fläche von ca. 850 m<sup>2</sup> durch eine zweigeschossige Bestandsbebauung begrenzt wird, die eine Verbreiterung der 14,3 m tiefen Zeile um 6 m darstellt. Der südliche rechteckige Innenhof besitzt eine Fläche von ca. 760 m<sup>2</sup>.

Der östliche Baukörper wird durch drei Innenhöfe gegliedert. Der nördlichste Innenhof, mit ca. 235 m<sup>2</sup> flächenmäßig der kleinste, weist eine Trapezform auf. Der mittlere und der südliche Innenhof weisen eine fast quadratische Form und jeweils eine Größe von ca. 500 m<sup>2</sup> auf.

Alle Innenhöfe werden über Durchgänge von der Mittelachse erschlossen. Die Innenhöfe im westlichen Teilbereich sind mittels eines Durchgangs miteinander verbunden. Die Durchgänge weisen eine lichte Höhe von mindestens 18,4 m üNHN auf, dies entspricht einer Höhe von 3,1 m über Gelände (üG). Die lichte Höhe von einem Durchgang weicht hiervon geringfügig ab.



Drei Brücken bilden fußläufige Ost-West-Verbindungen zwischen den zwei Gebäudekörpern im MK 1. Die nördliche Brücke verbindet die Gebäudekörper auf Höhe des IV. Obergeschosses, die mittlere Brücke im III. Obergeschoss und die südliche Brücke im V. Obergeschoss.

### Teilkerngebiet MK 2

Der mit MK 2 bezeichnete Teilbereich sieht für einen Büroneubau ein achteckiges Baufenster mit Schenkellängen variierend zwischen 18,9 m und 40,7 m und maximal acht Geschossen vor, das einen Blockrand um einen weiteren Innenhof bildet. Die Tiefe des Gebäudekörpers ist mit 14,9 m definiert. Der Neubau reiht sich an der Ostseite des Plangebietes in die gestaffelte Bebauungskante entlang des Überseerings ein.

Der Gebäudekörper besitzt einen rund 850 m<sup>2</sup> großen Innenhof. Der Innenhof ist von nordwestlicher Seite über einen Durchgang mit einer lichten Höhe von 6,5 m erreichbar. Im südwestlichen Bereich ist ein weiterer Durchgang zum Innenhof vorgesehen, der über eine lichte Höhe von ca. 6,5 m verfügt. Der Baukörper weist an der südlichen Gebäudekante im Bereich der für die City Nord typischen Fußgängerbrücken ein Luftgeschoss mit einer lichten Höhe von 7,7 m über der Fußgängerbrücke auf, welches die Erhaltung der bestehenden Fußgängerbrücken erlaubt. Das Baufenster orientiert sich in seiner Ausrichtung an der östlich angrenzenden bestehenden Fußgängerbrücke. Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist ein dauerhafter barrierefreier Zugang zur Ebene +1/City Nord Brücke herzustellen. Zur genauen Ausgestaltung des barrierefreien Zugangs sind im weiteren Verfahren Abstimmungen mit den relevanten Fachbehörden (u.a. Denkmalschutz) sowie eine Regelung im Durchführungsvertrag vorgesehen.

### Allgemeines Wohngebiet

In dem am geringsten durch Fluglärm schallbelasteten südwestlichen mit WA bezeichneten Gebiet soll ein 16-geschossiges Wohngebäude entstehen. Dieses orientiert sich in der Höhe an dem 13-geschossigen Gebäude auf dem Ipanema-Gelände südlich des Geltungsbereichs und bildet so einen städtebaulichen Übergang. Im WA wird ein sechseckiges Baufenster mit Schenkellängen variierend zwischen 18,90 m und 25,7 m vorgesehen. Es sind umlaufend Balkone mit bis zu ca. 2,5 m Tiefe geplant, die durch Loggien ergänzt werden. Das Baufenster orientiert sich in seiner Ausrichtung im südlichen Bereich an dem Verlauf der Sydneystraße und grenzt direkt an das Straßenflurstück an. Es liegt jedoch nicht direkt an der befestigten Verkehrsfläche, da nördlich der befestigten Verkehrsfläche der Sydneystraße noch ein breiter, mit Bäumen durchsetzter, Grünstreifen ausgebildet ist, der Bestandteil des Straßenflurstücks ist. Der hohe Grünanteil im Bereich der Straßenverkehrsflächen der Sydneystraße ist dabei ein Charakteristikum der gesamten City Nord, die als großer Bürostandort mit großflächigen und qualitativ wertvollen Grünanlagen realisiert wurde. Das Erfordernis der Festsetzung einer Grünfläche in der Straßenverkehrsfläche besteht folglich nicht. Die Straße gehört der Freien und Hansestadt Hamburg. Diese hat die Absicht, diesen Grünstreifen, der Bestandteil der Straßenverkehrsfläche ist und die Funktion eines (hier besonders üppigen) Straßenbegleitgrüns hat, zu erhalten. Die Ausweisung als Grünfläche ist nicht erforderlich, da der Gebietscharakter auch auf diese Art und Weise gewahrt werden kann. Im Übrigen ist der Grünstreifen

wiederum nicht groß genug, um die Ausweisung einer öffentlichen Grünfläche zu rechtfertigen. Ein parkartiger Charakter kann sich hier nicht einstellen.

### 5.2.1.1 Grundflächenzahl (GRZ)

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Plangebiet unter anderem durch als Höchstmaß festgesetzte Grundflächenzahlen (GRZ) definiert. Für die einzelnen (Teil-)Gebiete des Plangebiets (MK 1, MK 2 und WA) werden die folgenden Grundflächenzahlen festgesetzt:

Teilkerngebiet	GRZ
MK 1	0,83
MK 2	0,73
WA	0,78

Die Bezugsgröße für die Ermittlung der GRZ ist die Fläche des jeweiligen (Teil-)Gebiets.

Die Grundflächenzahlen werden so festgesetzt, dass sie einerseits die Umsetzung des vorangegangenen Wettbewerbsentwurfs und damit die städtebaulich gewünschte Entwicklung ermöglichen und andererseits die oberirdische Versiegelung auf das dafür jeweils absolut erforderliche Maß beschränken. Die GRZ-Festsetzung erfolgt zudem differenziert für die einzelnen Teilkerngebiete. Dies ist erforderlich, um im Falle einer späteren Realteilung des Grundstücks die Entstehung baurechtswidriger Zustände zu vermeiden, die sich mit einer für das gesamte Kerngebiet geltenden GRZ ergeben würden.

Die in den (Teil-) Gebieten festgesetzten Grundflächenzahlen berücksichtigen bereits jeweils sowohl die oberirdischen baulichen Anlagen als auch die gemäß § 19 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 BauNVO bei der Ermittlung der Grundfläche zu berücksichtigenden baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird.

Zu den oberirdischen baulichen Anlagen zählen neben den Hauptbaukörpern, Nebenanlagen, Stellplätzen und Zuwegungen im Prinzip alle oberirdisch versiegelten Flächen, die zu einer Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktion führen können und gemäß § 19 Absatz 2 BauNVO oder § 19 Absatz 4 Satz 1 Nummern 1 und 2 BauNVO auf die zulässige Grundfläche anzurechnen sind.

Bei den baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche handelt es sich bei dem vorliegenden Bebauungsplan um eine Tiefgarage. Im MK 1 ist die Bestandstiefgarage, im MK 2 und WA ist die Ergänzung einer zweigeschossigen Tiefgarage zu berücksichtigen. Das Tiefgaragenbauwerk erstreckt sich nahezu über das gesamte Plangebiet. Ausgenommen sind lediglich der östlich gelegene Bereich der geplanten U-Bahn-Trasse und einer zu erhaltenden Baumgruppe im Nordosten, ein Gehölzstreifen westlich der Tiefgaragenzufahrt, ein Bereich zwischen Tiefgaragenzufahrt und Wohngebäude im WA sowie drei Innenhöfe im MK 1, in denen die Bestandstiefgarage zurückgebaut wird, um in den Höfen eine Verbindung zum Erdreich zu schaffen.

Gemäß § 19 Absatz 4 Satz 2 BauNVO darf im Regelfall die zulässige Grundfläche u.a. durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, um bis zu 50 vom Hundert überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8. Im MK 1 wird die sogenannte Kappungsgrenze von 0,8 bereits um 0,03 überschritten, so dass § 19 Absatz 4 Satz 2 BauNVO keine Anwendung findet. Für das Teilkerngebiet MK 2 und das WA wird jedoch festgesetzt:

*In den mit „MK 2“ und „WA“ bezeichneten Teilen des Plangebiets ist eine Überschreitung der festgesetzten Grundflächenzahl gemäß § 19 Absatz 4 Satz 2 BauNVO ausgeschlossen. (vgl. § 2 Nummer 6 der Verordnung)*

Da der Bebauungsplan bei der GRZ-Festsetzung bereits im Sinne der Vorhabenumsetzung die baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche berücksichtigt, wird gemäß § 19 Absatz 4 Satz 3 BauNVO festgesetzt, dass eine Überschreitung der festgesetzten GRZ gemäß § 19 Absatz 4 Satz 2 BauGB nicht zulässig ist. Hiermit wird gesichert, dass die oberirdische Versiegelung auf das absolut erforderliche Maß beschränkt wird und keine zusätzliche Versiegelung erfolgen kann.

Der Entwurf entspricht damit den bereits für das Wettbewerbsverfahren definierten Vorgaben. Der in diesem Rahmen festgelegte Zielwert von 0,8 für das gesamte Plangebiet wird zwar im MK 1 um 0,03 überschritten, die Teilbereiche MK 2 und WA unterschreiten den Zielwert von 0,8 jedoch um 0,07 und 0,02. Bei einer Betrachtung des gesamten Plangebietes ergibt sich eine GRZ von 0,8, die dem definierten Zielwert entspricht. Die gegenüber einer GRZ von 1,0 somit vorgenommene Einschränkung der Bodenversiegelung gewährleistet einen angesichts der Lage und dem städtebaulichen Umfeld noch schonenden Umgang mit Grund und Boden und den Erhalt natürlicher Bodenfunktionen, wie der Versickerung von Regenwasser, der Filterfunktion, seiner ausgleichenden Wirkung für das Mikroklima oder als Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Die im MK 1 erforderliche GRZ von 0,83 ergibt sich im Wesentlichen aus dem Erhalt der Tiefgarage, die sich mit Ausnahme des östlich angrenzenden Bereichs der U-Bahntrasse über den gesamten Teilbereich erstreckt. Der Wettbewerbsentwurf definiert sich über den Ansatz eines weitestgehenden Erhalts des ehemaligen Postbankgebäudes mit dem Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Rohstoffverbrauch der Baumaßnahme zu minimieren. Die Erhaltung des Rohbaus durch eine Um- und Weiternutzung der bestehenden Bausubstanz leistet einen wesentlichen Beitrag, die Entstehung von Abfällen und die aufgewendete Menge an Primärenergie zu minimieren. Der Ansatz des ressourcenschonenden Bauens wird hier somit höher gewertet als die Festsetzung einer einheitlichen GRZ von 0,8, die sich gleichmäßig über das Plangebiet verteilt. Diese Festsetzung wäre nur ohne die beabsichtigten Realteilungsgrenzen möglich, würde aber zu keiner Veränderung der städtebaulich gewünschten Entwicklung führen.

Gemäß § 17 BauNVO ist als Orientierungswert für Kerngebieten eine GRZ von höchstens 1,0 und für allgemeine Wohngebiete von höchstens 0,4 vorgesehen, die jedoch gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO durch Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen bis zu einer GRZ von 0,6 überschritten werden dürfte. Die Überschreitung der Orientierungswertes im allgemeinen Wohngebiets ist gerechtfertigt. Das Plangebiet befindet sich in einem Spannungsfeld zwischen vielfältigen Büronutzungen im Osten und Südosten, die mit großvolumigen Gebäudekörpern über einen

eher hohen Ausnutzungsgrad der Grundstücke verfügen und der westlich und südwestlich angrenzenden Wohnbebauung, die der Nutzung entsprechend über einen höheren Freiflächenanteil verfügt. Die Unterschreitung des Orientierungswertes von 1,0 im Kerngebiet trägt somit dazu bei, dass sich die Bebauung im Plangebiet in die bestehende bauliche Dichte in der Umgebung einfügt und der Charakter des Plangebietes als durchgrünter Standort innerhalb der City Nord gewahrt bleibt. Gleichzeitig wirkt die Unterschreitung des Orientierungswertes für Kerngebiete mildernd auf die Überschreitung des Orientierungswertes von 0,4 im allgemeinen Wohngebiet aus. Über das gesamte Plangebiet betrachtet ergibt sich eine GRZ von unter 0,8 einschließlich aller Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen. Eine gesamtheitliche Betrachtung der über alle drei Bauteilgebiete gemittelten Dichtemaße ist sinnvoll, da es sich hier um ein städtebaulich zusammenhängend geplantes Vorhaben im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes handelt.

#### **5.2.1.2 Geschossflächenzahl (GFZ)**

Zur Begrenzung des Volumens der Baukörper wird das Maß der baulichen Nutzung zudem über die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) begrenzt. Für das Kerngebiet wird eine GFZ von 3,0 festgesetzt. Mit der Festsetzung der Obergrenze des Orientierungswertes für Kerngebiete gemäß § 17 BauNVO wird einerseits sichergestellt, dass das Vorhaben gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan in der geplanten Dichte umgesetzt werden kann. Andererseits wird eine Überschreitung des Orientierungswertes gemäß BauNVO ausgeschlossen. Die dadurch entstehende Dichte entspricht dem üblichen Maß in der City Nord.

Im WA kann nach den Festsetzungen des Bebauungsplans ebenfalls eine GFZ von 3,0 erreicht werden. Im allgemeinen Wohngebiet kommt es somit zu einer Überschreitung der Orientierungswerte des § 17 BauNVO, der in diesem Baugebietstyp lediglich eine GFZ von 1,2 empfiehlt.

Die hohe GRZ und GFZ ist grundsätzlich auch aus den nachfolgenden Gründen städtebaulich gerechtfertigt:

Die hohe Dichte ist vor allem der zentralen Lage und der vorgesehenen Nutzungsmischung im Plangebiet geschuldet. Es ist ausdrückliches Ziel des Bebauungsplans, die bisher untergenutzte Fläche im Sinne der Ziele des im Juni 2021 fortgeschriebenen „Vertrag für Hamburg – Verbindlichkeit für den geförderten Wohnungsbau“ (Drucksache 2021/1548) sowie des Bezirklichen Wohnungsbauprogramms, den Wohnungsbau zu aktivieren und zu stärken, um für den prognostizierten Zuwachs an Haushalten ein adäquates Wohnungsangebot bereitzustellen (vgl. Kap. 3.3.1). Das vorgesehene Dichtemaß ist zur Realisierung eines verdichteten, gemischten, urbanen Quartiers angemessen, ohne sich städtebaulich negativ auszuwirken. Die hohe Dichte ermöglicht eine intensive bauliche Nutzung in einem bereits gut erschlossenen und überdurchschnittlich gut mit Infrastruktur versorgten Bereich. Die Höhe und Dichte der Bebauung entspricht dabei dem von der Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau am 12.09.019 beschlossenen „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“, wonach insbesondere in Gebieten mit niedrigerer Einwohnerdichte, höhere bau-

liche Dichten vorgesehen werden sollen. Des Weiteren sollen im Umfeld von Schnellbahnhaltestellen möglichst verdichtete,utzungsgemischte und mehrgeschossige Bebauungen in einem urbanen Maßstab vorgesehen werden.

Gleichzeitig gewährleisten die festgesetzten Dichteparameter ein ortsbildverträgliches Einfügen der Bebauung im Plangebiet in die unmittelbar angrenzende Bebauung und einen schonenden Umgang mit Grund und Boden, indem durch die Konzentration von baulichen Nutzungen innerhalb des geschlossenen Siedlungsbereichs die Inanspruchnahme baulich bisher nicht genutzter Außenbereiche verhindert werden kann. Die hohe Dichte ist zudem erforderlich, um die gewünschte Funktionsmischung zu realisieren. Insbesondere die zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs erforderlichen Tiefgarage ist besonders flächenintensiv.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass zur Realisierung des auf der Tiefgarage geplanten Wohngebäudes lediglich eine GRZ von 0,23 erforderlich wäre. Für die Bewohner wird sich das Quartier somit in Hinblick auf die bauliche Dichte wie ein übliches Wohngebiet darstellen. Die angestrebte bauliche Dichte ist daher als mit dem Wohnen verträglich einzustufen.

In die Abwägung muss des Weiteren eingestellt werden, dass es nahegelegene Grün- und Freiflächen gibt, die für einen unmittelbaren Ausgleich der hohen baulichen Dichte sorgen. Ein solcher Ausgleich wird auch durch die Platzflächen sowie die Begrünungen der Tiefgaragendecke und den obersten Dachflächen hergestellt. Durch Festsetzungen im Bebauungsplan und Vereinbarungen im Durchführungsvertrag wird geregelt, dass die Freiräume eine gehobene gestalterische Außenraumqualität aufweisen und tatsächlich für eine Nutzung durch die Bewohner zur Verfügung stehen.

Eine hohe bauliche Dichte könnte zu Einschränkungen der Belichtung, Besonnung und Durchlüftung der geplanten Wohnungen führen. Dies ist im Plangebiet aufgrund des Zuschnitts der Baugebiete und der konkret geplanten Gebäude jedoch nicht der Fall. Durch die eng gefassten Baugrenzen werden Baukörper definiert, die einer Fehlentwicklung entgegenwirken.

Potenziell nachteilige Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild sowie für Natur und Umwelt sind durch die hohe bauliche Dichte nicht zu befürchten bzw. werden durch grünordnerische Festsetzungen des Bebauungsplans gemindert, indem zum Beispiel Anpflanzgebote getroffen werden und eine Begrünung der Tiefgarage sowie der Dachflächen vorgesehen wird.

Sonstige öffentliche Belange stehen den festgesetzten Dichtemaßen und der Baukörperkonfiguration nicht entgegen.

Um zu erreichen, dass der Bebauungsplan keine verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verursacht, werden im Plangebiet hochwertige Außenanlagen, deren Umsetzung durch eine Regelung im Durchführungsvertrag öffentlich-rechtlich gesichert wird, vorgesehen. Ferner wird durch die Begrünung von unterirdischen Bauten wie den Tiefgaragendächern höhere Grünanteile gesichert als sich aus der Grundflächenzahl ergeben würden. Diese Maßnahmen gewährleisten, dass ein angemessener Grundstücksanteil für den Freiraum im Plangebiet verbleibt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans stellen insgesamt ein ausgewogenes standortgerechtes Verhältnis zwischen bebauter Fläche und Freiflächen

sicher. Es werden zwar versiegelte, aber dennoch begrünte Flächen entstehen, die durch ihre Gestaltung eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität gewährleisten und eine gute Be- und Durchgrünung des Gebiets sichern.

### **5.2.1.3 Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß, Gebäudehöhen als Höchstmaß, Höhe baulicher Anlagen als Höchstmaß und Lichte Höhe als Mindestmaß**

Entsprechend des gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan beabsichtigten Baukonzeptes wird für die zwei Baukörper im Kerngebiet und für den Baukörper im allgemeinen Wohngebiet die Höhenentwicklung festgesetzt.

Durch die Kombination von Baukörperfestsetzungen und der jeweils als Höchstmaß zulässigen Zahl der Vollgeschosse, der Gebäudehöhen (GH), der Höhe baulicher Anlagen sowie der lichten Höhen (LH) als Mindestmaß werden die in den drei Teilgebieten jeweils zulässigen dreidimensionalen Baukörper klar definiert. Dies ist angesichts des sensiblen städtebaulichen Umfelds erforderlich. Hiermit werden der zu erhaltende Bestand sowie die durch das Wettbewerbsergebnis vorgesehenen baulichen Ergänzungen gesichert.

Die Festsetzung der Gebäudehöhe als Höchstmaß ergänzend zu der Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß ist erforderlich, um eine bauordnungsrechtlich zulässige Überschreitung des Höchstmaßes der Vollgeschosse durch Nichtvollgeschosse (z.B. Staffel- oder Dachgeschosse) zu verhindern. Die Festsetzung von Gebäudehöhen ist zudem erforderlich, weil angesichts der unterschiedlichen vorgesehenen Nutzungen aufgrund jeweils typischer Geschosshöhen und möglicher überhoher Geschosse die tatsächliche Höhe des jeweiligen Gebäudes ausschließlich durch eine festgesetzte Zahl der Vollgeschosse nicht abschließend definiert und somit nicht sichergestellt werden könnte, dass die Belange der angrenzenden Denkmalobjekte ausreichend Berücksichtigung finden.

Die festgesetzten Gebäudehöhen tragen somit dazu bei, trotz unterschiedlicher Geschosshöhen im Wohnungs- und im Bürobau, eine insgesamt harmonische Höhenentwicklung sicherzustellen.

Es ist die Realisierung von drei Gebäuden zulässig. Der im Norden befindliche und durch Brücken verbundene Gebäudekörper im MK 1 zeichnet sich vorwiegend durch acht Vollgeschosse in den Bürökämmen, sowie jeweils fünf Vollgeschosse in den östlich und westlichen anliegenden Zeilenbauten, welche die Kämme in den Randbereichen verbinden, als Höchstmaß aus. Die Gebäudehöhe bezogen auf Normalhöhennull (NHN) als Höchstmaß variiert zwischen 35 m in den Zeilenbauten und 47,1 m in den Gebäudekämmen. Ausgehend von einer durchschnittlichen Geländehöhe von 15,2 m entspricht dies in etwa Gebäudehöhen von 31,8 m und 19,8 m über Gelände (üG). Ferner werden für die drei Fußgängerbrücken, welche die Bestandsgebäude im nördlichen Teilbereich miteinander verbinden, das jeweilige Vollgeschoss als Höchstmaß in Verbindung mit der Gebäudehöhe sowie einer lichten Höhe als Mindestmaß festgesetzt, um die Brücken in den jeweils geplanten Höhen, zwischen dem dritten und fünften Vollgeschoss, planungsrechtlich zu fixieren. Durch die Festsetzung der lichten Höhen wird gesichert, dass die Brücken sich in ihrer Höhenausdehnung nur über das jeweilige Vollgeschoss erstrecken, in dem sie die beiden Gebäudeteile verbinden. Die lichten Höhen sind zwischen

7,5 m und 14,8 m üG festgesetzt. Für die Durchgänge zu den Innenhöfen werden lichte Höhen zwischen 2,9 m und 3,1 m üG festgesetzt. Die Auskragungen der jeweils oberen drei Geschosse der achtgeschossigen Gebäude in den Innenhöfen und an der jeweils südlichen Gebäudekante werden mit einer lichten Höhe von 19,3 m üG festgesetzt.

Die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse, die festgesetzten Gebäudehöhen, die festgesetzten Höhen der baulichen Anlagen und die festgesetzten lichten Höhen, ermöglichen die Erhaltung des Bestandsgebäudes und zugleich die durch das Wettbewerbsergebnis vorgesehenen baulichen Ergänzungen.

Der Gebäudekörper im südöstlichen Teilkerngebiet MK 2 wird mit einem Höchstmaß von acht Vollgeschossen, einer Gebäudehöhe von 47,35 m bezogen auf NHN als Höchstmaß sowie einer lichten Höhe von 6,5 m üG als Mindestmaß für die Innenhofdurchgänge und 7,7 m üG für die Auskragung im Süden des Gebäudes festgesetzt. Das vorgesehene Gebäude reiht sich an der Ostseite des Plangebietes in die gestaffelte Bebauungskante entlang des Überseerings ein.

Der Gebäudekörper im südwestlichen WA wird mit einer Zahl der Vollgeschosse von 16 als Höchstmaß, sowie einer maximalen Gebäudehöhe von 65,1 m bezogen auf NHN als Höchstmaß festgesetzt (49,9 m üG). Das Wohngebäude greift die Höhen der westlich des Plangebietes bestehenden Wohnhochhäuser sowie des 13-geschossigen Gebäudes auf dem Ipanema-Gelände im Süden auf und bildet so einen städtebaulichen Übergang.

Die beabsichtigte Höhe der baulichen Anlagen ist zudem aus folgenden Gründen städtebaulich erforderlich und gerechtfertigt:

- Aufgrund der zentralen Lage des Plangebietes wird im Plangebiet über die Höhe der baulichen Anlagen eine höhere, jedoch dem zentralen, innerstädtischen und gut erschlossenen Standort angemessene und gebietsverträgliche bauliche Dichte angestrebt. Dies entspricht dem Ziel des Senats sowie des Bezirklichen Wohnungsbauprogramms dringend benötigten innerstädtischen Wohnraum zu schaffen. Es ist ausdrückliches Ziel des Bebauungsplans, die Fläche im Sinne des bezirklichen Wohnungsbauprogramms und des gesamtstädtischen Leitbilds „Mehr Stadt in der Stadt“ weiterzuentwickeln und ihre hohe Lagegunst dem dringenden Wohnraumbedarf entsprechend auszunutzen. Die auch durch die Höhe der baulichen Anlagen zulässige bauliche Dichte ermöglicht eine intensive bauliche Nutzung in einem bereits gut erschlossenen und gut mit Infrastruktur versorgten Bereich.
- Gleichzeitig entspricht dies der Abwägungsdirektive des § 1 Absatz 5 Satz 3 BauGB, die einen schonenden Umgang mit Grund und Boden gebietet, in dem durch Konzentration von baulichen Nutzungen innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche die bauliche Nutzung baulich bisher nicht genutzter Außenbereiche verhindert werden kann.
- Erst durch die Höhe der baulichen Anlagen und Geschossigkeiten kann die städtebauliche Dichte erzielt werden. Ferner ist die weitergehende Nutzung der bestehenden Ge-

bäudekörper im nördlichen Teilbereich durch die Aufstockung um bis zu drei Vollgeschosse notwendig, um eine zukünftige Nutzbarkeit der Gebäude angesichts der heutigen städtebaulichen Erfordernisse sicherzustellen.

- Die Höhe der baulichen Anlagen ist zudem erforderlich, um einen ausreichenden Anteil an Wohneinheiten außerhalb der Tag-Schutzzone 2 zum Schutz vor dem Fluglärm des Verkehrsflughafens Hamburg Airport generieren zu können und um damit zur der Belegung des Quartiers beizutragen.
- Das Plangebiet befindet sich im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Hamburg Airport sowie des Sonderlandeplatzes Finkenwerder. Die festgesetzte Höhe baulicher Anlagen berücksichtigt die hieraus resultierenden Vorgaben.

Um zusätzlich die Überschreitung von Dach- und Technikaufbauten zu ermöglichen, diese jedoch visuell mit Abstand zu den Gebäudekanten in den Hintergrund treten zu lassen, um eine Beeinträchtigung des Orts- bzw. Landschaftsbildes zu vermeiden, wird folgende Festsetzung im Bebauungsplan getroffen:

*In den mit „MK 1“ bezeichneten Teil des Plangebiets ist eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe durch Dach- und Technikaufbauten um bis zu 2,5 m, in dem mit MK 2 bezeichneten Teilbereich um bis zu 2,65 m und in dem mit „WA“ bezeichneten Teilbereich um bis zu 1,28 m zulässig. Im Kerngebiet ist eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe für Fahrstuhlüberfahrten um bis zu 1,5 m und im allgemeinen Wohngebiet bis zu 1,28 m zulässig. Zur Abschirmung der Dach- und Technikaufbauten ist auf allen Dachflächen eine durchgängige, 2,5 m hohe Sichtschutzwand aus nicht glänzendem, blickdichtem Material in einem Abstand von 3 m hinter der äußeren Gebäudekante, mit Ausnahme von Fahrstuhlüberfahrten, zu errichten. Abweichend von Satz 3 ist die Sichtschutzwand im allgemeinen Wohngebiet nur 1,28 m hoch auszubilden.*

*Die Sichtschutzwand ist dauerhaft zu begrünen. In dem mit „MK 1“ bezeichneten Teil des Kerngebiets können Unterschreitungen des 3-Meter-Abstands zur Gebäudekante ausnahmsweise in geringem Umfang zugelassen werden. Im Kerngebiet dürfen Fahrstuhlüberfahrten die festgesetzte Gebäudehöhe ebenfalls um 2,5 m überschreiten, sofern diese mindestens 3 m hinter der äußeren Gebäudekante zurückbleiben. (vgl. § 2 Nummer 7 der Verordnung)*

Der Gestaltung des Vorhabens kommt aufgrund der Lage innerhalb eines Denkmalensembles und der angrenzenden Einzeldenkmäler eine besondere Bedeutung zu. Technische Aufbauten, zum Beispiel Mobilfunkanlagen oder andere Aufbauten, etwa Zugänge zu Dachterrassen, können das Ortsbild und insbesondere die umliegenden Denkmäler und Ensembles beeinträchtigen. Insbesondere hohe oder massige Aufbauten können störend sowohl auf das Gestaltungsbild des Gebäudes selbst, als auch auf dasjenige des sensiblen Gesamtensembles wirken. Die festgesetzte Begrenzung der Überschreitungsmöglichkeit auf 2,5 m bzw. 2,65 m ist dabei derart ausgelegt, dass eine zweckmäßige Errichtung technisch zwingend erforderlicher Anlagen gewährleistet und erfahrungsgemäß hohe Anlagen, wie freistehende Antennen, gänzlich unterbunden werden können. Die Begrenzung der Überschreitungsmöglichkeit im WA auf 1,28 m ergibt sich aus den Anforderungen der Flugsicherung für diesen Teilbereich des Plangebietes. Das festgesetzte Zurückbleiben von der Attika führt dazu, dass technische



Dachaufbauten aus der Fußgängerperspektive nicht wahrnehmbar sind, sondern in erster Linie der Hauptbaukörper gestalterisch wirksam wird. Für das Teilkerngebiet MK 1 wird ergänzend festgesetzt, dass ausnahmsweise und in geringem Umfang von dem Abstand von 3 m zur Gebäudeaußenkante durch Technikaufbauten abgewichen werden kann. Mit der Ausnahmeregelung wird auf die sich ergebenden Zwangspunkte durch die Erweiterung des Bestandsgebäudes reagiert und mit der Einschränkung auf den geringen Umfang sichergestellt, dass durch die technischen Aufbauten, die sich innerhalb der 3 m Grenze zur Attika befinden müssen, das grundsätzliche Ziel der gestalterisch wirksamen Hauptbaukörper aufrecht erhalten werden kann.

Aufzugüberfahrten werden von der Regelung ausgenommen, da Aufzüge – je nach Lage der Treppenhauskerne – häufig an der äußeren Fassade des Gebäudes geplant werden und somit auch die zugehörigen Überfahrten nicht zurückbleiben können. Die Höhe der Aufzugüberfahrten wird entsprechend des geringeren Abstands zur Gebäudekante nur mit 1,5 m festgesetzt, bzw. im WA aus Vorgaben der Flugsicherung auf 1,28 m. Sofern Aufzugüberfahrten ebenfalls mindestens 3 m hinter der Gebäudekante zurückbleiben, ist wie bei den übrigen technischen Anlagen eine maximale Höhe von 2,5 m festgesetzt. Ziel ist die Entstehung einer klar gegliederten Dachlandschaft, bei der sich die Aufbauten räumlich dem Baukörper deutlich unterordnen und die Gebäudekubatur nicht verändern. Die Festsetzung zur maximalen Höhe sowie zur allseitigen Abschirmung der technischen Anlagen gewährleisten, dass die Vielzahl technischer Aufbauten nicht sichtbar sind bzw. diese sich räumlich dem Baukörper deutlich unterordnen und unauffällig in die Dachlandschaft integrieren. Die konkrete Lage der technischen Anlagen sowie die detaillierte Gestaltung der abschirmenden Elemente, auch mittels Eingrünung der Sichtschutzwände, werden über den Durchführungsvertrag gesichert.

#### **5.2.1.4 Abstandsflächenunterschreitungen**

Die Dimensionen der im Plangebiet beabsichtigten Gebäudekörper sind zum einen durch Baukörperfestsetzungen mit eng gefassten Baugrenzen und mit Festsetzungen zur maximalen Höhe der baulichen Anlagen und Geschossigkeiten planungsrechtlich gesichert. Zum anderen sind diese durch die Darstellung im Vorhaben- und Erschließungsplan, der abbildet was gebaut werden muss (Baupflicht) und somit die zeichnerische Konkretisierung der Durchführungsverpflichtung darstellt, verbindlich geregelt. Sowohl bei Baukörperfestsetzungen nach § 16 Absatz 4 BauNVO in Verbindung mit § 23 BauNVO als auch bei den Darstellungen zu den Gebäudekörpern im Vorhaben- und Erschließungsplan handelt es sich um zwingende Festsetzungen im Sinne des § 6 Absatz 8 HBauO, welche die in § 6 Absatz 5 Satz 1 HBauO festgelegten Abstandsflächen von 0,4 H außer Kraft setzen.

Im WA werden die Abstandsflächen dennoch vollständig eingehalten. Somit wird sichergestellt, dass im Bereich der hinsichtlich des Sozialabstandes vergleichsweise sensibleren Nutzung definitiv von gesunden Wohnverhältnissen ausgegangen werden kann.

In den Teilkerngebieten MK 1 und MK 2 werden überwiegend die Abstandsflächen von 0,2 H eingehalten, die gemäß § 6 Absatz 5 Satz 2 HBauO für Gewerbe- und Industriegebiete gelten. Da es sich bei den im MK 1 und MK 2 zulässigen Nutzungen ausschließlich um Nutzungen handelt, die auch in einem Gewerbegebiet zulässig wären, ist davon auszugehen, dass bei

der Einhaltung der Abstandsflächen von 0,2 H gesunde Arbeitsverhältnisse uneingeschränkt gewährleistet werden können. Im Falle einer Realteilung ist zu berücksichtigen, dass Abstandsflächen des westlichen MK 1 auf das WA fallen.

Einzig im Bereich der mittleren Passage werden die Abstandsflächen von 0,2 H leicht unterschritten bzw. überlappen sich geringfügig (0,33 m). Die minimale Unterschreitung resultiert aus der Aufstockung der Bestandsgebäude, die bereits die zentrale Erschließungsachse ab dem Campus in Form einer Passage zwischen den Gebäuden ausbilden und deren Aufstockung Teil des städtebaulich gewünschten Konzeptes und gemäß Wettbewerbsentwurf ist. Die Höhe der Gebäude, aus der die potenziellen Unterschreitungen bzw. Überlappungen resultieren, hat zudem keine Auswirkung auf Belange des Sozialabstands. Die Fenster liegen aufgrund der im Bestand vorhandenen städtebaulichen Konzeption - unabhängig davon, wie hoch die Gebäude sind – im Bereich der Mittelachse immer im gleichen Abstand gegenüber.

Der Bezugspunkt der ermittelten Abstandsflächen ist jeweils die Geländeoberkante von 15,2 m üNN. Dabei handelt es sich um die Geländeoberkante der Tiefgarage inklusive Substrataufbau, durch die die Teilflächen des Kerngebiets und das WA unterbaut sind, wo sich aufgrund der Gebäudeanordnung Abstandsflächenunterschreitungen überhaupt ergeben könnten.

Die Anfahrbarkeit und Anleiterbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr ist trotz der Abstandsflächenunterschreitungen/-überdeckungen uneingeschränkt möglich, die Gefahr eines Brandüberschlags wird durch die Unterschreitungen und Überdeckungen nicht verschärft.

#### **5.2.1.5 Ausschluss von Nebenanlagen**

Die BauNVO regelt in § 23 Abs. 5, dass, sofern der Bebauungsplan nichts anders regelt, auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zugelassen werden können. Es handelt sich dabei um alle untergeordneten Anlagen, die dem Nutzungszweck der in dem Baugebiet gelegenen Grundstücke oder des Baugebiets selbst dienen und die seiner Eigenart nicht widersprechen. Auf dieser Grundlage ist ein relativ breites Spektrum von baulichen Anlagen denkbar und möglich, die auf den Vorplatzbereichen und in den Innenhöfen und entstehen könnten bzw. funktional erforderlich ist.

Es ist insbesondere aufgrund des denkmalrechtlichen Ensembleschutzes für die City Nord städtebauliches Ziel, hochwertig gestaltete und möglichst frei von Nebengebäude verbleibende Außenanlagen rund um die großvolumigen Gebäudesolitäre zu entwickeln. Es sollen nur solche Nebenanlagen zulässig sein, die aus funktionalen Gründen jeweils zwingend erforderlich sind (z.B. entfaltet die Sicherstellung eines funktionalen Betriebs der Tiefgarage die zwingende Erforderlichkeit der Positionierung von weiteren Entlüftungsbauwerken, abgesehen von den östlich im VEP dargestellten Entlüftungsbauwerken, an diversen Standorten im Plangebiet), die Erschließung der Gebäude sicherstellen (z.B. Wegeflächen inklusive Beleuchtung und Fahrradabstellbügel) oder mit Blick auf die Hauptnutzung unverzichtbar sind (z.B. Spielgeräte auf der Kitafreifläche). Der Bebauungsplan setzt daher auf der Grundlage von § 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO fest:

*Im Kerngebiet und im allgemeinen Wohngebiet sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen, mit Ausnahme*

*von Wege- und Platzflächen, Sitzbänke, Beleuchtungsanlagen, Anlagen für die Entlüftung von Tiefgaragen und Gebäuden, Fahrradabstellanlagen ohne Überdachungen, (Flucht-) Treppen der Tiefgarage mit einer Höhe von höchstens 1 m über dem umgebenden Geländeniveau ohne Überdachungen, weitere Treppenanlagen, Müllstandorten, Kunstwerken, Einfriedungen der Kinder-spielflächen sowie der Spielgeräte innerhalb der Kinderspielflächen, unzulässig. (vgl. § 2 Nummer 8 der Verordnung)*

Durch die Festsetzung wird verhindert, dass alle nicht in Form einer Positivliste als explizit zulässig genannten Anlagen errichtet werden dürfen. Nicht zulässig sind insbesondere alle Arten von Nebengebäuden, wie Geräteschuppen, Gartenpavillion oder auch die Überdachung von Fahrradabstellanlagen, da dies Sichtachsen beeinträchtigen, dem gewünschten Erscheinungsbild des Gebäudeensembles und insbesondere auch den Belangen des Denkmalschutzes widersprechen würde.

### **5.3 Straßenverkehrsflächen**

Das Plangebiet ist von zwei Seiten durch Straßenverkehrsflächen umschlossen: im Südosten grenzt der Überseering an, im Süden die Sydneystraße. Nördlich verläuft der Djakartaweg parallel zur Bahntrasse durch das Plangebiet und schließt östlich und westlich an das vorgesehene Gehrecht im Kerngebiet an. Aus dem westlichen Anschluss resultiert die geringfügige Ausweitung des Geltungsbereichs zur Sicherstellung einer funktionalen Straßenverkehrsfläche.

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über eine Hauptanbindung an die Sydneystraße am westlichen Rand des Grundstückes. Hierüber wird die Erschließung der Tiefgarage und des ebenfalls im Untergeschoss liegenden Anlieferhofes erreicht. Etwas weiter östlich ist eine Anbindung im Bereich der heutigen Zufahrt geplant, die ausschließlich für die Bring- und Holverkehre der Kita, die Erschließung der Stellplätze für das Car-Sharing sowie Paketdienste vorgesehen ist. Aufgrund des vorhandenen Straßensystems sind an den Anbindungen in der Sydneystraße grundsätzlich die Fahrbeziehungen „rechts-rein/ rechts raus“ möglich.

Zur Einschätzung der verkehrlichen Erschließung ist das durch die geplante Neubebauung erwartete Verkehrsaufkommen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens rechnerisch ermittelt worden. Gemäß der gutachterlichen Berechnungen wird es zu 2.790 Fahrten/Tag kommen. Dabei werden 2.190 Fahrten/Tag der Büronutzung, 405 Fahrten/Tag der Wohnnutzung, 145 Fahrten am Tag der Kitanutzung sowie 50 Fahrten/Tag der Gastronomienutzung zugeschrieben. In der morgendlichen Spitzenstunde (7:00 bis 8:00 Uhr) wurden insgesamt 380 Fahrten und in der Nachmittagspitze (17:00 bis 18:00) 205 Fahrten ermittelt.

Grundsätzlich stellt der Bereich um das Neubauvorhaben ein leistungsfähiges Straßensystem dar. Die angrenzenden Knotenpunkte können die bestehenden Verkehre leistungsfähig abwickeln. Hinsichtlich der Planungen, die Busse im Bereich City Nord zu beschleunigen, ist im Bereich des Neubauvorhabens der Knotenpunkt Überseering/Sydneystraße betroffen. Die Planung hierfür wurde bereits schlussverschiedet; es ist eine Reduzierung der vorhandenen Fahrstreifen sowie die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen) vorgesehen. Vor- und nach dem Knotenpunkt wird der Radverkehr wieder an den Bestand in den Nebenflächen herangeführt. Es wird davon ausgegangen, dass auch mit den vorgesehenen

Änderungen ein leistungsfähiger Zustand erzeugt wird. Aufgrund des Neubaus der U5 wird der Knotenpunkt Überseering/Sydneystraße verkehrs- und signaltechnisch bis 2026 zurückgestellt.

Die für den Knotenpunkt Überseering/Sydneystraße vorliegenden Verkehrsmengen der Behörde für Verkehrs- und Mobilitätswende (BVM) sind aus dem Jahr 2012. Zu diesem Zeitpunkt war das Postbankareal noch mit rd. 1.400 Mitarbeiter:innen belegt. Dies stellt ein Verkehrsaufkommen von ungefähr 1.200 Fahrten pro Tag dar und entspricht damit bereits mehr als der Hälfte der prognostizierten Bürofahrten des Neubauvorhabens. In der Betrachtung der Leistungsfähigkeit ist somit ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von rund 1.590 Fahrten pro Tag zu berücksichtigen, und zwar in der Morgenspitze sind insgesamt rund 180 zusätzlichen Fahrten und in der Nachmittagsspitze insgesamt rund 115 zusätzliche Fahrten zu berücksichtigen. Dies bedeutet in der maximalen Spitzenstunde eine Verkehrszunahme von drei Fahrzeugen pro Umlauf am signalisierten Knotenpunkt. Da diese erzeugten Verkehrsmengen, bezogen auf das vorhandene Verkehrsaufkommen im Umfeld, nicht maßgeblich sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Neuverkehre leistungsgerecht abgewickelt werden können.

Die vorhandenen Straßenverkehrsflächen im Bereich des Überseerings und der Sydneystraße sind damit ausreichend dimensioniert und werden bestandskonform als öffentliche Straßenverkehrsflächen in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan übernommen. Eine Erweiterung erfährt die öffentliche Straßenverkehrsfläche im Bereich des Überseerings jedoch an der Stelle, wo das Notausgangswerk der U-Bahnlinie U5 und dessen Anschluss an die bestehende Straßenverkehrsfläche vorgesehen ist.

Innerhalb der im Norden des Plangebietes festgesetzten öffentlichen Grünfläche verläuft der Djakartaweg. Er schließt das Plangebiet fußläufig und mit dem Fahrrad an die nahegelegene U1-Bahnstation „Alsterdorf“ an. Der Djakartaweg und die davon nach Süden zum Vorhaben- gebiet abzweigenden beiden Wegeanbindungen werden bestandskonform als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Zur Sicherung des bestandskonformen Wegeanschlusses an die im Bebauungsplan Winterhude 7 festgesetzten Straßenverkehrsfläche an der westlichen Geltungsbereichsgrenze, wird der Geltungsbereich an dieser Stelle geringfügig erweitert.

Aus dem Mobilitätskonzept geht hervor, dass die Voraussetzungen für ein multimodales Mobilitätsverhalten für das Plangebiet als gut zu bewerten sind. Die Abschätzung für das Postbankareal geht von einer Nutzung des ÖPNV für 30 % des Wegeaufkommens, 20 % jeweils für Wege zu Fuß und 20 % für Wege mit dem Fahrrad und einen 30 % Verkehrsmittelanteil durch MIV aus. Im Vergleich zur gesamtstädtischen Betrachtung liegt der Anteil der MIV-Nutzungen im Postbankareal leicht unterhalb des städtischen Durchschnitts. Beim Vergleich der Verkehrsflüsse durch die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer werden räumliche und funktionale Zusammenhänge erkennbar. Für den Radverkehr wird empfohlen, die Wegemuster durch dezentralere Abstellmöglichkeiten stärker auf den Campus zu verlagern (Eingangsnähe der Abstellplätze). Zur Förderung des ÖPNV ist die Wegebeziehung in/aus Richtung der U-Bahnstation in den Vordergrund zu rücken. Die geplante Wegebeziehung sollte frühzeitig umgesetzt werden.

Das Mobilitätskonzept empfiehlt auf Quartiersebene die Schaffung einer Mobilitätsstation, einer weiteren Station für stationsgebundenes Carsharing sowie einen Lastenrad/Transportmittelverleih. Auf Gebäudeebene wird qualitätvolles und quantitativ angemessenes Fahrradparken empfohlen, die Schaffung privater E-Ladeinfrastruktur sowie die Herstellung von Paketlieferboxen. Hinsichtlich des Bausteins Kommunikation, Organisation und Kooperation sind Angebot wie Willkommenspakete, Informationsleitsysteme und bedarfsorientierte Kooperationen empfohlen. Ferner stellt das Mobilitätskonzept verschiedene Optionen zur Reduktion der benötigten Stellplätze vor.

## **5.4 Ruhender Verkehr**

### **Private Stellplätze**

Mit den angestrebten Nutzungen und der geplanten städtebaulichen Dichte geht ein entsprechender Stellplatzbedarf einher. Da die Unterbringung des ruhenden Verkehrs maßgeblich für die Qualität des öffentlichen Raums ist, ist die vollständige Verlagerung der Stellplätze in die Tiefgarage geplant. Ausgenommen hiervon sind die vier oberirdischen Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr der Kindertagesstätte, für Paket- und Lieferdienste sowie 5 Stellplätze für das Carsharing. Mit einer wie bisher teilweisen oberirdischen Unterbringung der erforderlichen Stellplätze könnte das Planungsziel einer hochwertigen freiraumplanerischen Gestaltung nicht erreicht werden. Damit wäre auch die Minderung der Aufenthaltsqualität im wohnbezogenen Freiraum verbunden.

Im nördlichen Plangebiet befindet sich bereits eine Tiefgarage, die das ehemalige „Postbank Areal“ unterbaut. Die Tiefgarage soll in Teilen zurückgebaut, jedoch im südlichen Teilbereich durch zwei Geschosse ergänzt werden, um den ruhenden Verkehr in dieser zentralen Lage vollständig unterirdisch unterbringen zu können und die bestehende oberirdische Stellplatzanlage im Südwesten zu ersetzen. Die künftige Zufahrt der Tiefgarage befindet sich nahe der westlichen Grenze des Geltungsbereichs mit Anschluss an die Sydneystraße. Im Bebauungsplan ist diese Fläche dementsprechend mit „Fläche für Tiefgaragen und ihre Zufahrten“ festgesetzt.

Um das Konzept zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs einerseits planungsrechtlich zu sichern und andererseits in einer erforderlichen Größe zweifelsfrei zu ermöglichen, trifft der Bebauungsplan in Kombination mit den zeichnerischen Festsetzungen der Flächen für Tiefgaragen und Stellplätze die folgende Festsetzung:

*Im Kerngebiet und allgemeinen Wohngebiet sind Stellplätze nur in Tiefgaragen und innerhalb der festgesetzten Flächen für Stellplätze zulässig. Tiefgaragen sind unter Erdgleiche herzustellen. (vgl. § 2 Nummer 9 der Verordnung)*

Zudem soll mit dieser Festsetzung gesichert werden, dass die Tiefgarage nicht oberhalb der Geländeoberfläche sichtbar wird und so das städtebauliche Gesamtbild und die Freiraumqualität nicht stört. Über die Festsetzung der Fläche für Tiefgaragen und über den Vorhaben- und Erschließungsplan wird die Lage der Tiefgarage und ihrer Zufahrt verbindlich geregelt.

Im Untergeschoss sind nicht nur Pkw-Stellplätze, sondern auch zu den Wohnungen gehörende Abstellflächen, Fahrradabstellräume sowie Technik- und Versorgungsräume unterzubringen. Diese Nutzungen sollen im Bereich der Flächen für Tiefgaragen zugelassen werden, um Spielraum für ein funktional optimiertes Untergeschoss zu eröffnen und einer unnötigen Bodenversiegelung entgegenzuwirken. Der Bebauungsplan trifft folgende Festsetzung:

*Tiefgaragen sowie in Untergeschossen befindliche Abstellräume, Technikräume und Versorgungsräume sind außerhalb der überbaubaren Flächen nur innerhalb der festgesetzten Fläche für Tiefgaragen zulässig. Geringfügige Überschreitungen der für Tiefgaragen festgesetzten Fläche durch untergeordnete Bauteile wie Licht- und Belüftungsschächte sowie erforderliche Fluchttreppen können ausnahmsweise in geringem Umfang zugelassen werden. (vgl. § 2 Nummer 10 der Verordnung)*

Mit Inkrafttreten der Änderung der HBauO zum 1. Februar 2014 ist die Verpflichtung zur Errichtung von Pkw-Stellplätzen für Wohngebäude ausgesetzt worden. Aufgrund der sehr guten Anbindung an den ÖPNV, die mit der Ergänzung der U5 in den nächsten Jahren noch weiter verbessert wird, sowie der Nähe zu den Velorouten 4 und 5a, werden für die Wohnungen im Gesamtvorhaben nur wenige Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen. Die erforderlichen Stellplätze für Fahrräder werden in einem Untergeschoss in ausreichender Anzahl nachgewiesen (s. unten).

Die notwendigen Stellplätze gemäß § 48 HBauO für Nicht-Wohnnutzungen werden in der festgesetzten Tiefgarage vorgesehen. Im Hinblick auf die Rahmenbedingungen im Plangebiet und im Sinne einer zukunftsorientierten Entwicklung soll das Mobilitätskonzept die Nutzung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs bewusst fördern. Als Maßnahmen sind beispielhaft eine Fahrradgarage mit gesonderter Fahrradrampe, Stellplätze für Car-Sharing (oberirdisch) und Elektromobilität sowie eine StadtRad Station zu nennen.

Unter Berücksichtigung aller Faktoren wird im Mobilitätskonzept von ca. 425 – 500 erforderlichen Pkw-Stellplätzen ausgegangen. Der untere Wert entspricht dabei ca. 40 % dessen, was nach der Anlage 1 der Fachanweisung für notwendige Pkw-Stellplätze und Fahrradstellplätze vom 21.01.2013 bereitzuhalten ist. Aufgrund der sehr guten ÖPNV-Anbindung, der nahegelegenen Velorouten 4 und 5a und der vorgesehenen Maßnahmen im Mobilitätskonzept, insbesondere zum Fahrradparken, kann diese Abweichung von den regulär zu fordernden Pkw-Stellplatzzahlen hingenommen werden.

Derzeit wird zudem eine Reform der aktuellen Fachanweisung angestrebt. Aufgrund der allgemeinen Bestrebungen hinsichtlich der Mobilitätswende, der Förderung des ÖPNV, von Sharing-Angeboten und des Fahrradverkehrs ist davon auszugehen, dass das neue Regelwerk die Reduzierung von Pkw-Stellplätzen grundsätzlich ebenfalls unterstützen wird. Nach derzeitigem Kenntnisstand kann eine pauschale Reduzierung der Pkw-Stellplätze in einer Größenordnung um 60 % angenommen werden. Darüber hinaus kann durch die benannten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes von einer weiteren Reduzierung der Pkw-Stellplätze ausgegangen werden.

Für den Radverkehr sind gemäß Fachanweisung rund 1.500 bis 1.600 Fahrradplätze herzustellen. Insgesamt sind in der Tiefgarage rund 1.350 Fahrradplätze geplant, von denen die

meisten als Doppelparker ausgeführt werden. Die Fahrradplätze in der Tiefgarage sind über eine von der Pkw-Zufahrt getrennte Rampe im Südosten des MK 2 erreichbar. Darüber hinaus werden rd. 150 Fahrradplätze für BesucherInnen als Fahrradbügel in den Freiraum integriert. Die Bereiche der Fahrradplätze im Freiraum werden überwiegend mit Schotterrasen versehen.

Auf Basis des Mobilitätskonzeptes und im Sinne der allgemeinen Bestrebungen der Stadt Hamburg zur Mobilitätswende, verbunden mit der Reduzierung der Verkehrsanteile des MIV und der Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Fahrradverkehrs, wird festgesetzt, dass innerhalb der Tiefgarage maximal 500 Pkw-Stellplätze zulässig sind.

*Innerhalb der festgesetzten Fläche für Tiefgaragen sind maximal 500 Stellplätze zulässig. (vgl. § 2 Nummer 11 der Verordnung)*

Die Festsetzung unterstützt damit die beabsichtigte zukunftsorientierte Entwicklung der Mobilität, indem der gemäß Mobilitätskonzept maximal anzunehmende Wert für Pkw-Stellplätze über eine Festsetzung im Bebauungsplan begrenzt wird. Aufgrund der Anlehnung an das Mobilitätskonzept ist davon auszugehen, dass dieser Wert angemessen ist, um das Gebiet ausreichend mit Pkw-Stellplätzen zu versorgen. Gleichzeitig wird verhindert, dass eine unerwünschte Entwicklung hinsichtlich einer zu starken Betonung des MIV eintritt. Es ist davon auszugehen, dass mit der Begrenzung der maximalen Anzahl der Stellplätze in Kombination mit der sehr guten ÖPNV-Anbindung und den Fahrradabstellmöglichkeiten die Voraussetzungen für eine gute Erreichbarkeit der im Plangebiet vorhandenen Arbeitsstätten und weiteren Nutzungen wie dem Wohnen gegeben ist.

Über eine Verpflichtung im Durchführungsvertrag wird die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze sowie deren Ausstattung verbindlich geregelt. Derzeit ist die Errichtung von rund 460 Stellplätzen vorgesehen, davon etwa 20 Stellplätze, die nicht den Mindestmaßen gemäß Garagenverordnung (GarVo) Garagenverordnung (GarVO) in der Fassung vom 17. Januar 2012 (HmbGVBl. S. 8) entsprechen, da ein Umbau des Bestands nicht möglich ist. Aufgrund der Annahme, dass mit der weiter fortschreitenden Mobilitätswende immer weniger Stellplätze für Pkw, dafür ggf. mehr Stellplätze für Lastenräder o.ä., erforderlich werden, erfolgt die Festsetzung einer maximalen Zahl in Kombination mit der Verpflichtung im Durchführungsvertrag auch im Sinne einer in Zukunft flexibel anzupassenden Planung.

### **Öffentliche Besucherparkstände**

Da im Plangebiet eine Wohnnutzung vorgesehen ist, sollen in einem angemessenen Umfang öffentlich zugängliche Besucherparkplätze bereitgestellt werden. Unabhängig von dem bauordnungsrechtlichen Pkw-Stellplatzbedarf gemäß Fachanweisung „Notwendige Stellplätze“ für die Nicht-Wohnnutzungen sind zusätzlich Besucher-Stellplätze für das Wohnen gemäß ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) nachzuweisen. Diese sind im Regelfall als Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorzusehen und im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen. In Hamburg wird hier gemäß ReStra üblicherweise eine Quote von 20 Besucherparkplätzen je 100 Wohneinheiten, davon 3 % barrierefrei angestrebt. Die Quote kann mittels eines Mobilitätskonzeptes auf 15 Besucherparkplätze je 100 Wohnein-

heiten reduziert werden. Somit müssen im Plangebiet 32 Besucherparkplätze, davon ein Parkplatz barrierefrei, vorgehalten werden, da etwa 180 Wohnungen geplant sind. Der Nachweis ist, wie folgt vorgesehen:

- 4 Parkstände auf Privatgrund im WA, die tagsüber für die Kita-Hol- und Bringverkehre und überwiegend abends bzw. am Wochenende von BesucherInnen der BewohnerInnen genutzt werden.
- 8 Parkstände am Überseering werden mit der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme des LSBG/Hochbahn voraussichtlich im Jahr 2026 nach Abschluss zur Herstellung der U-Bahnlinie 5 eingerichtet.
- 20 Parkstände als Mitbenutzung vorhandener Parkstände im unmittelbaren Umfeld. Da die Parkstände in der City Nord von der überwiegenden Büronutzung vor allem tagsüber belegt sind, erscheint eine abendliche Mitbenutzung durch Besucher der Wohnnutzungen möglich und sinnvoll.

In der Sydneystraße wird das heute mögliche Parken am Fahrbahnrand zukünftig aufgrund des geplanten Umbaus nicht mehr möglich sein. Die Mitbenutzung vorhandener Parkstände im Umfeld, wie dem Mobilitätskonzept entnommen werden kann, muss hingenommen werden. Dies ist auch hinsichtlich des zu erwartenden multimodalen Mobilitätsverhaltens, das sich nur zu 30 % auf den MIV konzentriert, angemessen. In einem hinsichtlich seiner Erschließung wesentlich durch Bestandsstraßen geprägten Gebiet können nicht die gleichen Standards hinsichtlich der Unterbringung von Besucherparkplätzen gefordert werden, wie bei der Neuplanung einer Wohnsiedlung auf der „grünen Wiese“. Die Alternative wäre lediglich, die Zahl der zu schaffenden Wohneinheiten zu reduzieren, um so rechnerisch den Bedarf für Parkstände zu reduzieren. Dies entspricht jedoch nicht den planerischen Zielvorstellungen der Stadt Hamburg, nach denen zunächst eine Reaktivierung untergenutzter Flächen angestrebt werden soll, bevor bislang baulich nicht genutzte Flächen im Außenbereich überplant werden.

Es ist zudem sicherzustellen, dass ein barrierefreier Besucher:innenparkplatz in den erforderlichen Regelmaßen hergestellt wird, sofern dieser im Bestand nicht bereits vorhanden ist. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich hierzu im Durchführungsvertrag, wobei ebenfalls die barrierefreie Erreichbarkeit der Wohneinheiten von dem Parkplatz aus sicherzustellen ist.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass das Plangebiet nur im südöstlichen Bereich an öffentliche Straßenverkehrsfläche grenzt. Innerhalb des Plangebietes sind keine öffentlichen Straßenverkehrsflächen vorgesehen, da die Erschließung im Sinne einer qualitätsvollen Gestaltung der oberirdischen Freiflächen im Wesentlichen über die Untergeschossebene abgewickelt wird.

## **5.5 Geh- und Fahrrechte**

Zur Sicherstellung der Andienbarkeit der Kita sowie der südlichen Gebäudekörper durch Lieferverkehre im südlichen Teilbereich des Plangebietes, wird anschließend an die Sydneystraße ein Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Dieses orientiert sich in seiner Ausdehnung an den geplanten Wegeverbindungen und an den Baugrenzen.



Darüber hinaus wird die Zugänglichkeit der zentralen Mittelachse, des Stadtplatzes und der für die City Nord kennzeichnenden Fußgängerbrücken (Ebene 1) im südöstlichen Teilbereich durch Gehrechte für die Allgemeinheit gesichert. Ferner werden die Auskragungen über der Fußgängerbrücke im südlichen Plangebiet mit Gehrechten belastet, um weiterhin eine fußläufige Erschließung über die für die City Nord typischen Fußgängerbrücken zu ermöglichen. Das Gehrecht im Plangebiet schließt zur Verbesserung der fußläufigen Wegebeziehungen östlich an den Gehweg Überseering an. Am östlichen Plangebietsrand verbindet ein Gehrecht die Sydneystraße mit der öffentlichen Grünfläche im Norden des Plangebietes. Dieses knüpft direkt bzw. über ein weiteres Gehrecht in westlicher Richtung an die beiden vorhandenen Wegeanbindung zum Djakartaweg an. Damit wird eine verbesserte Anbindung der Allgemeinheit an die fußläufig erreichbaren ÖPNV-Haltestellen erreicht. Entsprechend wird folgende Festsetzung getroffen:

*Die festgesetzten Geh- und Fahrrechte umfassen die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg zu verlangen, allgemein zugängliche Wege anzulegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von den festgesetzten Geh- und Fahrrechten können zugelassen werden. (vgl. § 2 Nummer 12 der Verordnung)*

## **5.6 Technischer Umweltschutz**

### **5.6.1 Lärm**

Auf das Plangebiet wirken Lärmbelastungen ausgehend von den umliegenden Straßen, der Bahntrasse im Norden des Plangebietes sowie des Verkehrsflughafens Hamburg Airport ein. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Entwicklung des Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Fluglärms auf das Plangebiet und die Auswirkungen des durch das Bauvorhaben induzierten Zusatzverkehrs untersucht. Entsprechende Festsetzungen zum Schutz vor Straßenverkehrslärm, Bahnlärm und Fluglärm und zum Ausschluss der schutzbedürftigen Nutzungen in den betroffenen Bereichen müssen im Bebauungsplan getroffen werden. Der Wettbewerbsentwurf berücksichtigt die Vorgaben zum Schallschutz bereits durch die Anordnung der Wohnnutzung und der Kindertagesstätte außerhalb der Lärmschutzbereiche. Durch die zwischenzeitlich erfolgte Gebietsänderung vom Teilkerngebiet MK 3 zum WA wurde die Lärmuntersuchung entsprechend aktualisiert.

Die Lärmbelastung im Plangebiet wird maßgeblich durch die Verkehre auf den Straßen Hindenburgstraße, Sydneystraße und Überseering bestimmt. Im näheren Umfeld befinden sich im Wesentlichen Büro- und Wohnnutzungen, jedoch keine Gewerbebetriebe mit maßgeblichen Schallemissionen. Die nächstgelegenen schienenengebundenen Verkehrswege befinden sich in Richtung Norden unmittelbar am Plangebiet. Ferner liegt das Plangebiet im Bereich einer Einflugschneise des Verkehrsflughafens Hamburg Airport und ist durch erhöhte Schallpegel belastet. Insbesondere die Lage innerhalb der Lärmschutzbereiche des Flughafens schränkt die bauliche Nutzung ein. Die für die Bürogebäude vorgesehenen Teilflächen liegen innerhalb der Fluglärm-Schutzzonen, das geplante Wohngebäude liegt dagegen vollständig außerhalb der Fluglärm-Schutzzonen.

Verbindliche Grenzwerte für die Beurteilung von Verkehrslärm in der Bauleitplanung liegen nicht vor. Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen durch den Verkehrslärm erfolgt daher

anhand der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334). Demnach gilt in Kerngebieten ein Grenzwert von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) zur Nachtzeit, während in allgemeinen Wohngebieten ein Grenzwert von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts gilt. In Hamburg ist darüber hinaus der „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010“, herausgegeben von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landesplanung, heranzuziehen. Dieser formuliert u.a. für den Verkehrslärm den Grenzwert von 65 dB(A) tags, der unabhängig von der ausgewiesenen Gebietskategorie für Außenbereiche angestrebt wird.

Des Weiteren sieht der Leitfaden die Anwendung der sog. „HafenCity“-Klausel vor, um einen Innenraumpegel von <30 dB(A) zu gewährleisten, sofern der Pegel von 49 dB(A) in der Nacht überschritten wird. Zudem ist nach geltender Rechtsauffassung die Schwelle der Gesundheitsgefährdung bei Pegeln von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts vor den Fassaden von Aufenthaltsräumen sowie Schlaf- und Kinderzimmer erreicht (siehe z.B. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 5.04)

Gemäß der Immissionsrichtwerte der Technischen 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), die bei der Bewertung von Gewerbelärm heranzuziehen ist, betragen die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel an Immissionsorten außerhalb von Gebäuden im Kerngebiet 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts, im allgemeinen Wohngebiet 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Zudem ist für folgende Zeiten bei der Ermittlung des Beurteilungspegels in allgemeinen Wohngebieten die erhöhte Störwirkung von Geräuschen durch einen Zuschlag zu berücksichtigen:

an Werktagen: 06.00 – 07.00 Uhr und 20.00 – 22.00 Uhr

an Sonn- und Feiertagen: 06.00 – 09.00 Uhr, 13.00 – 15.00 Uhr, 20.00 – 22.00 Uhr.

Für Teilzeiten, in denen in den zu beurteilenden Geräuschimmissionen ein oder mehrere Töne hervortreten oder in denen das Geräusch informationshaltig ist, ist demnach je nach Auffälligkeit ein Zuschlag von 3 oder 6 dB anzusetzen. Für Teilzeiten, in denen das zu beurteilende Geräusch Impulse enthält, ist je nach Störwirkung ein Zuschlag von 3 oder 6 dB anzusetzen.

Der durch die Bewohner und durch die Mitarbeiter der Büros, Gewerbe-, Gastro- und KiTa-Flächen hervorgerufenen Verkehr wird dem Verkehrslärm zugeordnet und nach 16. BImSchV beurteilt.

Der Lieferverkehr (also der Lkw-Anteil der Fahrten auf der Ausfahrt TG und der Vorfahrt) wird dagegen als Gewerbelärm nach TA-Lärm beurteilt. Die zugehörigen Berechnungen erfolgen nach dem Technischen Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen durch Lastkraftwagen auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern, Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche insbesondere von Verbrauchermärkten.

Für die Stellplätze an der geplanten Kita wurden insgesamt 130 Stellplatzwechsel in der Tageszeit angesetzt. In der Nachtzeit findet keine maßgebliche Nutzung dieser Stellplätze statt. Der durch die Nutzung dieser Stellplätze hervorgerufenen Lärm wird dem Verkehrslärm zugeordnet und nach TA-Lärm beurteilt.

## **Straßenverkehrslärmbelastung resultierend aus dem Plangebiet und im Plangebiet**

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden zum einen die Auswirkungen im Umfeld des Plangebietes aufgrund des durch den Bebauungsplan induzierten Zusatzverkehrs untersucht. Die Erschließung des Plangebietes erfolgt aus Richtung Süden von der Sydneystraße. Geplant sind eine Vorfahrt und eine Tiefgaragenzufahrt. Es ist zu erwarten, dass sich der Zusatzverkehr aus dem Plangebiet mit dem bestehenden Verkehr vermischt und keine maßgebliche Erhöhung des Beurteilungspegels der Verkehrsgeräusche auftritt. Maßgebliche Einwirkungen durch Verkehr aus dem Plangebiet sind nicht zu erwarten.

Die Kubaturen der geplanten Gebäude im Plangebiet sowie die Abstände zu den Nachbargebäuden außerhalb des Plangebietes lassen keine maßgeblichen Pegelerhöhungen durch Schallreflexionen erwarten. Entsprechende Berechnungen sind somit nicht erforderlich.

## **Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs-, Fluglärmbelastung und Verkehrslärm im Plangebiet im MK 1 und MK 2**

In den im Norden und Südosten des Geltungsbereichs angeordneten Gebäudekörpern sind vorwiegend Büronutzungen vorgesehen. Die entsprechenden Berechnungen ergeben durch den Straßenverkehr Tagpegel von bis zu 65,5 dB(A) und Nachtpegel von bis zu 57,9 dB(A). Richtwertüberschreitungen sind ausschließlich an der Südfassade sowie an den Ostfassaden des Gebäudekörpers im südöstlichen Teilbereich zu erwarten.

Die Berechnungen für den Schienenverkehr ergeben Tagpegel von bis zu 64,8 dB(A) und Nachtpegel von bis zu 67,2 dB(A). Richtwertüberschreitungen sind ausschließlich an den Nordfassaden sowie an der Westfassade des nordwestlichen Gebäudekörpers und an der Ostfassade des nordöstlich gelegenen Gebäudekörpers zu erwarten. Mit einem möglichen Ausbau der bestehenden nördlichen Güterumgebungsbahn (nGUB) und ihrer möglichen Nutzung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist zu rechnen. Die Berechnungen für den Schienenverkehr könnten mit einem möglichen zweigleisigen Ausbau der nGUB und ihrer möglichen Nutzung für den SPNV anders ausfallen als derzeit angenommen.

Bei der Überlagerung von Straßen- und Schienenverkehr ergeben die Berechnungen Tagpegel von bis zu 65,5 dB(A) und Nachtpegel von bis zu 67,2 dB(A). Grenzwertüberschreitungen sind an den Nordfassade, an der Westfassade des nordwestlich gelegenen Gebäudekörpers, an der Nord- und Ostfassade des nordöstlich gelegenen Gebäudekörpers sowie an den Süd- und Ostfassaden vom südöstlich gelegenen Gebäudekörpers zu erwarten.

Die Überlagerung von Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Fluglärm sowie dem Verkehrslärm aus dem Plangebiet ergibt Beurteilungspegel von bis zu 66,1 dB(A) tags und bis zu 67,4 dB(A) nachts.

Aufgrund der Nutzung als Bürogebäude sind im Wesentlichen die Tagpegel (6h-22h) zu betrachten. In diesem Beurteilungszeitraum treten Grenzwertüberschreitungen an nur wenigen Fassadenbereichen auf.

Die durch die lärmtechnischen Berechnungen ermittelten Beurteilungspegel für den Straßen-, Schienen- und Fluglärm „tags“ zeigen, dass die zur Orientierung herangezogenen Immissi-

onsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Kerngebiet an den Nordfassaden der nördlich angeordneten Gebäudekörper sowie an der Nordwestfassade des nordwestlich angeordneten Gebäudekörpers voraussichtlich nicht eingehalten werden können. Dagegen sind die Blockinnenbereiche und die von der Bahntrasse abgewandten Fassaden vor Lärm geschützt. Ferner kann an der Ostfassade des südöstlich angeordneten Gebäudekörpers der Immissionsgrenzwert tags nur in Teilen eingehalten werden, während an der Südost- und Südfassade voraussichtlich der Immissionsgrenzwert nicht eingehalten werden kann. Im Hinblick auf die einwirkenden Verkehrslärmbelastungen auf den äußeren bzw. straßenseitigen Fassaden (in Richtung Überseering, Sydneystraße und Bahntrasse) sind Maßnahmen des Immissionsschutzes erforderlich, um gesunde Arbeitsverhältnisse sicherzustellen. Der Bebauungsplan trifft folgende Festsetzung:

*Im Kerngebiet sind die Aufenthaltsräume – hier insbesondere die Pausen- und Ruheräume – 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 Außen Türen, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden. (vgl. § 2 Nummer 13 der Verordnung)*

Nach § 2 Absatz 2 Nummer 2 FlugLärmG befindet sich das gesamte Plangebiet mit Ausnahme des südwestlichen Bereichs zudem in der Tag-Schutzzone 2 nach der FluglärmSchutzverordnung, ein kleinerer Umgriff des Plangebietes ist zudem in der Nacht-Schutzzone gelegen. Für die Tag-Schutzzone 2 werden äquivalente Dauerschallpegel größer gleich 60 dB(A) im Tagzeitraum, für die Nachtschutzzone größer gleich 55 dB(A) prognostiziert.

Gemäß §§ 5 und 7 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm dürfen in dem Bereich der Tag-Schutzzone 2 Wohnungen nur dann errichtet werden, wenn bestimmte Anforderungen an die raumumhüllenden Bauteile (z. B. Schallschutzfenster) eingehalten werden. Kindergärten und ähnliche schutzbedürftige Nutzungen sind im Bereich der Tag-Schutzzone 2 unzulässig. In der Nacht-Schutzzone dürfen keine Wohnungen errichtet werden. Über die Festsetzung § 2 Nummer 3 werden Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter ausgeschlossen, so dass keine Wohnnutzung im Bereich der Tagschutzzone zulässig ist.

### **Straßen-, Schienenverkehrslärmbelastung und Verkehrslärm im Plangebiet im WA**

In dem im WA gelegenen Gebäudekörper ist vorwiegend eine Wohnnutzung vorgesehen. Die Berechnungen für den Straßenverkehr ergeben Tagpegel von bis zu 64,5 dB(A) und Nachtpegel von bis zu 56,9 dB(A).

Die Berechnungen für den Schienenverkehr ergeben Tagpegel von bis zu 50,9 dB(A) und Nachtpegel von bis zu 53,2 dB(A). Mit einem möglichen Ausbau der bestehenden nGUB und ihrer möglichen Nutzung für den SPNV ist zu rechnen. Die Berechnungen für den Schienenverkehr könnten mit einem möglichen zweigleisigen Ausbau der nGUB und ihrer möglichen Nutzung für den SPNV anders ausfallen als derzeit angenommen.

Die Überlagerung der beurteilungsrelevanten Lärmpegel von Straßenverkehrs- und Schienenverkehrslärm sowie dem Verkehrslärm aus dem Plangebiet ergeben Beurteilungspegel von

bis zu 64,5 dB(A) tags und bis zu 56,9 dB(A) nachts. Grenzwertüberschreitungen zwischen 7,2 und 7,9 dB sind an der Südfassade in der Nachtzeit zu erwarten. Weiterhin ergeben sich Grenzwertüberschreitungen ( $\leq 5,6$  dB) zur Nachtzeit an den Richtung Westen zeigenden Fassaden sowie an der südwestlichen, südlichen und südöstlichen Fassade zur Tageszeit ( $\leq 5,5$  dB).

Pegel im gesundheitsgefährdenden Bereich werden somit an sämtlichen Fassaden des geplanten Wohngebäudes unterschritten. Aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände, scheiden zur Reduktion des Straßenverkehrslärms aus Platzmangel und aus städtebaulich-gestalterischen Gründen aus. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte kann daher nur über die Schaffung eines ausreichenden passiven Schallschutzes an den Gebäuden erfolgen. Dies ist bautechnisch problemlos möglich und wirtschaftlich vertretbar.

Grenzwertüberschreitungen treten an den Ost-, an der Süd- und an den Westfassaden tags und nachts auf, so dass es bei dem geplanten Wohngebäude mit Ausnahme der schmalen Nordseite keine lärmabgewandte Seite gibt, so dass Schlafräume nahezu zwangsläufig überwiegend an lärmzugewandten Seiten angeordnet werden müssen. Daher soll der erforderliche Schallschutz für die Schlafräume einer Wohneinheit wie folgt durch bauliche Schallschutzmaßnahmen hergestellt werden.

Zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzung:

*Im allgemeinen Wohngebiet ist an den Fassaden des Wohngebäudes durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien), 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 Einzimmerwohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen. (vgl. § 2 Nummer 14 der Verordnung)*

Der in der Festsetzung § 2 Nummer 14 fixierte Zielwert von 30 dB(A) nachts leitet sich aus den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung ab. Demnach ist bei einem Innenraumpegel von kleiner 30 dB(A) nachts am Ohr des Schläfers ein gesunder Schlaf ohne Risiko einer lärmbedingten Herz-Kreislauf-Erkrankung möglich.

Der Innenraumpegel ist nachts bei einem gekippten bzw. teilgeöffneten Fenster (auch bei Planung von verglasten Loggien oder Vorhangfassaden etc., so dass dann von zwei hintereinander liegenden gekippten Fenstern auszugehen ist) nachzuweisen. Dieses gekippte bzw. teilgeöffnete Fenster basiert nicht auf Erfordernissen der Raumbelüftung, sondern hat seine Erklärung aus der Lärmwirkungsforschung und dem Wahrnehmen von Außenwelteindrücken. Entsprechende Untersuchungen haben wiederholt bestätigt, dass die Wahrnehmung der Außenwelt ein unverzichtbarer qualitativer Bestandteil des Wohnens ist. Hierbei geht es nicht um eine akustisch-diffuse Außenweltwahrnehmung – wie sie bereits bei relativ großen Fenstern bzw. Glasbauteilen eintritt – sondern um eine informationshaltige akustische Wahrnehmung

der Außenwelt. Vor diesem Hintergrund sind Interpretationen des Begriffes, die darauf hinauslaufen, das Wohnen lediglich bei geschlossenen Fenstern bzw. mit minimalen Spaltbreiten zu ermöglichen, abzulehnen. Aus diesem Grund kommt der Diskussion über die Breite der sog. Spaltöffnung bei den gekippten Fenstern auch aus physikalischer Sicht eine andere Bedeutung zu; sie muss ausreichend groß sein, damit der vorgenannte Effekt gegeben ist. Vergleichbare Maßnahmen sind dann akzeptabel, wenn sie die Wahrnehmbarkeit akustischer Hintergrundgeräusche der Außenwelt ebenso gewährleisten. Dies gilt auch für den Fall, dass bauliche Schallschutzmaßnahmen kombiniert werden. Bei gewöhnlichen Fensterkonstruktionen erfolgt auch bei gekipptem Fenster bereits eine Minderung der Lärmimmissionen um ca. 15 dB(A). Durch eine lärmoptimierte Fensterkonstruktion (wie z.B. für die stark immissionsbelastete Wohnnutzung in der Hafencity entwickelt wurde) kann sogar eine Lärmreduzierung von 25 dB(A) erreicht werden. Im konkreten Falle kann im Regelfall erwartet werden, dass eine lärmoptimierte Fensterkonstruktion ausreichend ist.

### **Gewerbelärmbelastung im Plangebiet im MK 1 und MK 2**

Sämtliche Immissionsrichtwerte nach TA-Lärm werden eingehalten.

### **Gewerbelärmbelastung im Plangebiet im WA**

Voruntersuchungen haben ergeben, dass der Verkehr auf der Tiefgaragenzufahrt eine Überschreitung der Richtwerte im WA ergibt. Deshalb ist eine Anordnung von geschlossenen Lärmschutzwänden an der Zufahrtrampe erforderlich. Diese müssen an der gebäudezugewandten Seite der Zufahrt eine Mindesthöhe von 2,0 m über Gelände aufweisen. Die Mindesthöhe an der Stirnseite beträgt ebenfalls 2,0 m über Gelände, an der gebäudeabgewandten Seite der Zufahrt reicht eine geschlossene Wand mit einer Mindesthöhe von 0,8 m über Gelände. Sämtliche Lärmschutzwände sind an der rampenzugewandten Seite hochabsorbierend auszuführen. Der Bebauungsplan trifft daher folgende Festsetzung:

*„Die festgesetzte Schutzwand ist im Osten und Norden mit insgesamt 30,3 m Länge und 2 m Höhe und im Westen mit 22,5 m Länge und 0,8 m Höhe als aktiver Lärmschutz für die östlich unmittelbar angrenzende Wohnbebauung herzustellen. Von der festgesetzten Länge und Höhe der Lärmschutzwand können Abweichungen zugelassen werden, wenn lärmtechnisch nachgewiesen wird, dass der Schutzzweck des aktiven Lärmschutzes hierdurch nicht beeinträchtigt wird.“ (vgl. § 2 Nummer 15 der Verordnung)*

Die konkrete Umsetzung der weiteren erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen (Z.B hochabsorbierende Ausführung der TG-Wände) wird über den Durchführungsvertrag gesichert.

Mit diesen Maßnahmen wurde im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung der Gewerbelärm vom Lieferverkehr von der Tiefgaragenzufahrt und der Vorfahrt betrachtet. Die Berechnungen ergeben Tagpegel von bis zu 60,2 dB(A) und Nachtpegel von bis zu 43,6 dB(A). Richtwertüberschreitungen tags und nachts sind an den Richtung Osten zeigenden Fassaden zu erwarten. An sämtlichen weiteren Fassaden werden die Tagrichtwerte eingehalten. An den Richtung Westen zeigenden Fassaden ergeben sich Richtwertüberschreitungen zwischen 0,1 und 1,7 dB zur Nachtzeit.

Nachts kommt es auf der Ost- und Westfassade partiell zu einer Überschreitung der zulässigen Maximalpegel. Im Osten liegt diese bei max. 3,6 dB(A) und beschränkt sich nahezu gänzlich auf die Erdgeschosszone. Aus dieser Überschreitung ergeben sich insgesamt keine Immissionskonflikte, da es sich bei dem Erdgeschoss nicht um eine schutzbedürftige Nutzung handelt und über die Festsetzung § 2 Nummer 4 der Verordnung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes das Wohnen zudem nur oberhalb des Erdgeschosses zulässig ist. Lediglich an der Südöstlichen Fassade ist im ersten Obergeschoss eine Richtwertüberschreitung von 1,8 dB(A) und im zweiten Obergeschoss noch eine geringfügige Überschreitung der Richtwerte um 0,3 dB(A) zu verzeichnen. Zudem sind an der Westfassade ab dem zweiten Obergeschoss geringfügige Richtwertüberschreitungen von bis zu 1,7 dB(A) festzustellen. An den relevanten Fassadenabschnitten sind gemäß § 2 Nummer 14 der Verordnung zum Schutz vor Verkehrslärm ohnehin besondere Fensterkonstruktionen vorgesehen, um die vergleichsweise höhere Verkehrslärmbelastung auf 30 dB(A) am Ohr des Schlafers abzumildern. Es kann erwartet werden, dass somit gleichsam auch ein ausreichender Schutz vor nächtlichem Gewerbelärm und somit auch eine angemessene Nachtruhe sichergestellt ist und daher keine Immissionskonflikte zu erwarten sind. Zwar sind die Immissionsrichtwerte der TA Lärm 0,5 vor dem geöffneten Fenster einzuhalten. Im Nachtzeitraum steht jedoch nicht die Aufenthaltsqualität in den Außenwohnbereichen im Vordergrund. Der in der TA Lärm angegebene Wert soll vielmehr eine ausreichende Nachtruhe sicherstellen. Dieses Ziel kann im vorliegenden Fall durch die ohnehin zum Schutz vor (dem lauterem) Verkehrslärm zu verbauenden besonderen Fensterkonstruktionen erreicht werden.

Die Richtwertüberschreitung tagsüber beträgt max. 5,2 dB(A) und beschränkt sich auf die östlichen Fassaden des Wohngebäudes. Daher soll in diesem Bereich der erforderliche Schallschutz für die Wohnräume einer Wohneinheit durch bauliche Schallschutzmaßnahmen hergestellt werden. Der Bebauungsplan trifft daher folgende Festsetzung für die Fassadenbereiche, an denen Beurteilungspegel von größer 55 dB(A) erreicht werden:

*An den mit „c“ gekennzeichneten Gebäudeseiten des allgemeinen Wohngebiets sind vor den zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Räumen verglaste Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten), verglaste Laubengänge oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen vorzusehen. Ausnahmsweise kann bei Nachweis, dass die entsprechenden Beurteilungspegel nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BAnz. AT 08.06.2017 B5) eingehalten werden, auf die aufgeführten Maßnahmen verzichtet werden." (vgl. § 2 Nummer 16 der Verordnung)*

Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, die dazu führen, dass vor den Gebäudefassaden die Lärmimmissionen soweit reduziert werden, dass der Immissionsrichtwert am maßgeblichen Immissionspunkt eingehalten wird. Der Schutz der Aufenthaltsräume wird so durch das Prinzip der Zweischaligkeit gewährleistet. Zu beachten ist, dass derartige Vorbauten keine Aufenthaltsräume im Sinne des Bauordnungsrechts darstellen, sondern lediglich als Lärmschutzeinrichtung dienen.

## **Lärmauswirkungen des Mehrverkehrs auf die Wohngebäude im B-Plan Winterhude 71**

An der nächstgelegenen Fassade des geplanten Wohngebäudes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Winterhude 71, südlich vom Plangebiet Winterhude 72, ergeben sich unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsbelastung Tagpegel von 61,3 bis 62,2 dB(A) und Nachtpegel von 53,7 bis 54,6 dB(A). Bei Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrs aus dem Plangebiet Winterhude 72 auf der Sydneystraße ergeben sich an den identischen Berechnungspunkten Tagpegel von 62,5 bis 63,3 dB(A) und Nachtpegel von 54,9 bis 55,7 dB(A).

Die Pegelerhöhung beträgt damit im ungünstigsten Fall 1,2 dB. Es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Pegelerhöhung insgesamt eine nur geringe Wahrnehmbarkeit aufweist. Zudem ist die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bei weitem nicht erreicht. Erhebliche Auswirkungen durch das geplante Vorhaben auf die Umgebung werden daher nicht erwartet.

### **5.6.2 Erschütterungen und Sekundärschall**

Am nördlichen Rand des Bebauungsplangebietes befindet sich oberirdisch die eingleisige nGUB sowie dahinter eine zweigleisige U-Bahnstrecke. Der Güterzugverkehr verursacht insbesondere aufgrund der Güterzugwagen vergleichsweise hohe Erschütterungs-Emissionen, die sich im Verhältnis in größere Entfernungen ausbreiten. Zukünftig wird möglicherweise die bisher eingleisige Güterumgebungsbahn zu einer zweigleisigen Trasse ausgebaut. Damit sind möglicherweise weitere Erschütterungs-Emissionen zu erwarten. Der U-Bahnverkehr verursacht im Verhältnis dazu geringere Erschütterungs-Emissionen, die räumlich weniger weitreichend sind als die der Güterzüge. Die Güterzüge verkehren auch nachts regelmäßig. Die U-Bahnzüge sind im inneren Stadtbereich von Hamburg mit einer für die zukünftige Verkehrsentwicklung sehr hohen Verkehrshäufigkeit auch nachts zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist im Osten sehr nah am Bauvorhaben die U-Bahnlinie U5 in einem Tunnel geplant.

Für die Beurteilung von Erschütterungen liegen keine gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerte vor. In der gutachterlichen Praxis und in der Rechtsprechung wird stattdessen regelmäßig die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ herangezogen. Sie enthält Anhaltswerte für maximal zulässige Schwingstärken (KB-Werte), bei deren Einhaltung eine erhebliche Belästigung nicht zu erwarten ist. Bei Erschütterungen kann in Gebäuden zudem sekundärer Luftschall entstehen. Seine Beurteilung ist ebenfalls nicht gesetzlich geregelt. Sie erfolgt üblicherweise gemäß der TA Lärm.

Die Schienenverkehrserschütterungen werden über den Boden in die Gebäudefundamente übertragen und von dort über die aufgehenden Wände in Stockwerksdecken eingeleitet. Die Bauteileigenfrequenzen von Decken und Wänden in einem Gebäude befinden sich grundsätzlich in dem vom Schienenverkehr anregbaren Frequenzbereich.

Zur Bewertung und Beurteilung der zu erwartenden Einwirkungen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall aus dem Schienenverkehr wurden Prognosen auf Grundlage von Schwingungsmessungen in den Bestandsgebäuden bei Verkehr auf den oberirdischen Bahnstrecken und auf Grundlage von messtechnischer Erfahrung in Tunneln und in Gebäuden für den geplanten unterirdischen U-Bahnverkehr vorgenommen.



Die verschiedenen Zugvorbeifahrten wurden detailliert nach Zuggattung und Fahrtrichtung ausgewertet und für die Prognosen verwendet. Die ermittelten Terzschnellepegel weisen für die Güterzugvorbeifahrten Pegelspitzen zwischen der 5 Hz, 8 Hz und in der 40 Hz-Terz sowie für die U-Bahnvorbeifahrten zwischen der 8 Hz, 10 Hz und in der 25 Hz-Terz auf. Ausgehend von den Schwingungsmessungen wurden für die geplanten Gebäude auf Grundlage der VDI 3738 „Erschütterungen in der Umgebung von oberirdischen Schienenverkehrswegen, Spektrales Prognoseverfahren“ die Einwirkung von Erschütterungen und sekundärem Luftschall für die Güterumgebungsbahn und die U1 abgeschätzt. Für die geplante U5 findet die Untersuchung auf Grundlage von messtechnischer Erfahrung aus bereits vorliegenden Schwingungsmessungen im U-Bahntunnel und benachbarten Gebäuden statt. Diese wird auf die hier vorliegende Situation übertragen und so eine grundsätzliche Bewertung vorgenommen.

Gemäß der DIN 4150 Teil 2 Tabelle 1 liegt der obere Anhaltswert  $A_u$  bei Einwirkungsorten, in deren Umgebung vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind, bei maximal 0,3 und bei Einwirkungsorten, in deren Umgebung vorwiegend oder ausschließlich Wohnungen untergebracht sind, bei maximal 0,15. Eine Erläuterung der subjektiven Wahrnehmung von Erschütterungen wird im informativen Anhang D der aktuellen Ausgabe der DIN 4150 Teil 2 gegeben:

*„Einen Hinweis auf die Fühlbarkeit der Erschütterungseinwirkung gibt die Größe  $KB_{Fmax}$ . Die Fühlschwelle liegt bei den meisten Menschen im Bereich zwischen  $KB=0.1$  und  $KB=0.2$ . In der Umgebungssituation „Wohnung“ werden bereits gerade spürbare Erschütterungen als störend empfunden. Erschütterungseinwirkungen um  $KB=0.3$  werden beim ruhigen Aufenthalt in Wohnungen überwiegend bereits als gut spürbar und entsprechend stark störend wahrgenommen.“*

Die Prognoseergebnisse sowie die Bewertung werden folgend für die vorhandenen Nutzungen im Plangebiet erläutert.

### **Prognoseergebnisse und Bewertung für die Büronutzung**

Aufgrund der Erschütterungsemmissionen durch den oberirdischen Schienenverkehr wird empfohlen, für den Komfort in Büros einen Wert der maximalen bewerteten Schwingstärke  $KB_{Fmax}$  von 0.3 anzustreben.

- Für das Teilkerngebiet MK 1 im Norden ist aus den Prognoseergebnissen für eine Einhaltung einer maximalen bewerteten Schwingstärke  $KB_{Fmax}$  von 0.3 eine Hochabstimmung der Deckeneigenfrequenzen mindestens in der 12.5 Hz-Terz erforderlich und wird zur Umsetzung empfohlen.
- Für das weiter südlich und damit in einem größeren Abstand zur Güterumgebungsbahn liegende Teilkerngebiet MK 2 ist aus den Prognoseergebnissen für eine Einhaltung einer maximalen bewerteten Schwingstärke  $KB_{Fmax}$  von 0.3 ebenfalls eine Hochabstimmung der Deckeneigenfrequenzen mindestens in der 10 Hz-Terz erforderlich und wird zur Umsetzung empfohlen.

Aufgrund des sehr geringen Abstandes und der hohen Verkehrshäufigkeit der geplanten U-Bahnlinie U5 kommt es zu einer Überschreitung der aus der TA-Lärm Abschnitt 6.2 abgeleiteten Immissionsrichtwerte tags. Die Richtwerte zum Erschütterungsschutz der DIN 4150 können bereits ohne Maßnahmen eingehalten werden.

- Empfohlen wird eine hochwirksame Unterschottermatte im U-Bahntunnel anzubringen, womit eine deutliche Verminderung des sekundären Luftschalls und damit eine hörbare Verbesserung erreicht werden kann.
- Unter Berücksichtigung des Ausbaus der geplanten U-Bahntunnels ist mit einer einfachen Unterschottermatte des Typen B123 o.ä. ab einer Abstimmfrequenz von 50 Hz von der Einhaltung der DIN 4150 auszugehen.

### **Prognoseergebnisse und Bewertung für die Wohnnutzung**

Die Wohnnutzung befindet sich im Südwesten des Bauvorhabens im WA und damit in einem größeren Abstand zu den oberirdischen Bahnstrecken. Gemäß der Erläuterung der subjektiven Wahrnehmung von Erschütterungen des Anhang D der DIN 4150 Teil 2 wird für das Plangebiet empfohlen, für den Komfort in Wohnungen die Anforderungen an ein Wohngebiet und einen Wert der maximalen bewerteten Schwingstärke  $KB_{F_{max}}$  von 0,15 anzustreben.

- Für das geplante Wohngebäude wird demnach im WA zur Einhaltung einer maximalen bewerteten Schwingstärke  $KB_{F_{max}}$  von 0,15 eine Hochabstimmung der Deckeneigenfrequenzen mindestens in der 10 Hz-Terz erforderlich und zur Umsetzung empfohlen.

Vergleichbar zur Büronutzung ist lediglich ein geringer Abstand zwischen der Wohnnutzung und der geplanten U-Bahnlinie U5 gegeben. Auch hier kommt es zu einer prognostizierten Überschreitung der Richtwerte der DIN 4150 als auch der TA Lärm.

- Auch hier wird empfohlen, eine hochwirksame Unterschottermatte im U-Bahntunnel anzubringen, womit eine deutliche Verminderung des sekundären Luftschalls und damit eine hörbare Verbesserung erreicht werden kann.

Den Mess- und Prognoseergebnissen zur Folge können die Anhaltswerte nach DIN 4150 Tabelle 1 Zeile 3 für Kerngebiete und Zeile 4 für allgemeine Wohngebiete als auch der aus der TA Lärm abgeleiteten Immissionsrichtwerte für den sekundären Luftschall dann eingehalten werden, werden wenn bestimmte bautechnische Maßnahmen ergriffen werden. Um für die geplanten Nutzungen einen ausreichenden Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu gewährleisten, wird daher folgende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

*Im Kerngebiet ist der Erschütterungsschutz der Gebäude durch bauliche oder technische Maßnahmen (zum Beispiel an Wänden, Decken und Fundamenten) so sicherzustellen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2 (Einwirken auf Menschen in Gebäuden, Ausgabe 1999-06), Tabelle 1 Zeile 3 eingehalten werden. Im allgemeinen Wohngebiet ist der Erschütterungsschutz der Gebäude durch bauliche oder technische Maßnahmen (zum Beispiel an Wänden, Decken und Fundamenten) so sicherzustellen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2 (Einwirken auf Menschen in Gebäuden, Ausgabe 1999-06), Tabelle 1, Zeile 4 eingehalten werden. Die DIN 4150-2, Teil 2, Ausgabe 1999-06, ist zu kostenfreier Einsicht für jeder-*

*mann im Staatsarchiv niedergelegt. Zusätzlich ist durch die baulichen und technischen Maßnahmen zu gewährleisten, dass der sekundäre Luftschall die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm Nr. 6.2, für die jeweils im Tagzeitraum (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) oder Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) schutzwürdigen Aufenthaltsräume nicht überschreitet. (vgl. § 2 Nummer 17 der Verordnung)*

### **5.6.3 Besonnung/Verschattung**

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde eine Verschattungsstudie durchgeführt, um die durch das Vorhaben entstehenden Auswirkungen auf die Besonnungssituation der umliegenden Bebauung sowie auf das Vorhaben selbst zu untersuchen. Ausgehend von den Ergebnissen der Untersuchung werden für minderbesonnene Fassadenabschnitte geeignete Maßnahmen benannt. Um den notwendigen Untersuchungsbedarf zu bestimmen, wurde zunächst ein Screening durchgeführt, um die im Detail zu überprüfenden Fassadenbereiche zu bestimmen. Hierbei wurden sowohl das Plangebiet als auch die umliegende Bebauung betrachtet.

Bei der Beurteilung der Besonnungssituation ist zu berücksichtigen, dass für städtebauliche Planungen keine rechtsverbindlichen Grenz- oder Richtwerte hinsichtlich der Besonnungsdauer existieren. Die seit März 2019 als Entwurf vorliegende europäische Tageslichtnorm DIN EN 17037 wird für das Gutachten als maßgebliche Beurteilungsgrundlage für den Nachweis gesunder Wohnverhältnisse hinsichtlich der natürlichen Besonnung angewendet. Als anzustrebende Mindestbesonnungszeit gelten 90 Minuten direkte Besonnung an der Innenseite der Fensterlaibung zur Tag- und Nachtgleiche am 21. März. Als besonnt gelten hierbei jene Tageszeiten, zu denen die Sonne über 11 Grad über dem Horizont steht, was für Hamburg am 21. März der Zeitraum zwischen 07.42 Uhr und 17.12 Uhr ist.

#### **5.6.3.1 Verschattung im Umfeld des Plangebietes**

Hauptaugenmerk bei der Beurteilung der Verschattungswirkung bilden die vorhandenen Wohnnutzungen in der Umgebung des Plangebietes. Ausgehend von einem ersten Screening wurden die Wohnbebauung am Flook, am Rotbuchenstiege, am Möringbogen, an der Sydneystraße und an der Hindenburgstraße sowie die Bürobebauung am Überseering untersucht. Für umliegende Gebäude, die bereits in der Bestandssituation unzureichend besonnt werden und für die durch das geplante Vorhaben keine zusätzliche Verschattung entsteht, wurde ausgehend vom ersten Screening keine detaillierte Untersuchung durchgeführt.

Auf Basis der Ergebnisse des ersten Screenings wurden für die Ostfassaden der Gebäude in der Hindenburgstraße 60, Möringbogen 8-14 und Sydneystraße 7-9 Detailberechnungen sowie teilweise Verschattungssimulationen durchgeführt, um die Besonnungszeit an der Fensterlaibungsinneseite zu bestimmen. Für die untersuchten Gebäude kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass auch ohne zusätzliche Maßnahmen zur Reduzierung der Verschattungswirkung eine ausreichende Besonnung vorliegt. Dies liegt u.a. an der Ausrichtung der vorhandenen Wohnungen und der Besonnung der zugehörigen Süd- und Westfassaden, wodurch eine ausreichende Besonnung der untersuchten Wohnungen, auch nach Umsetzung des geplanten Vorhabens, gewährleistet ist.

Ungesunde Wohnverhältnisse in Folge mangelnder Besonnung sind durch den Vollzug des Bebauungsplanes Winterhude 72 im angrenzenden Wohnbestand nicht zu erwarten.

### **5.6.3.2 Eigenverschattung**

Zur Beurteilung, ob im Plangebiet selbst gesunde Wohnverhältnisse hinsichtlich der Besonnung gegeben sein werden, wurde die Eigenverschattung der geplanten Gebäude zur Tag- und Nachtgleiche untersucht und geprüft. Hierbei wurde ermittelt, ob bzw. unter Beachtung welcher Maßnahmen der Zielwert von 90 Minuten Besonnung erreicht werden kann.

Für die untersuchten Beobachtungspunkte, bei denen eine DIN-gerechte Besonnung nicht erreicht wurde, sind Maßnahmen entwickelt worden, mit deren Hilfe eine DIN-gerechte Besonnung in diesen Bereichen dennoch erzielt werden könnte (bspw. breitere Fenster oder Grundrisslösungen, etc.).

Neben der Besonnungsdauer und -qualität der geplanten Wohnnutzung wurden zudem die geplante Büronutzung, die Kindertagesstätte sowie die Freiraumqualität untersucht und bewertet.

### **Wohnnutzung**

Für die Fassadenabschnitte des geplanten Wohngebäudes im WA, an denen an der Fassadenaußenseite zur Tag- und Nachtgleiche keine Besonnung von mindestens 240 Minuten gegeben sein wird, wurden Detailberechnungen anhand der Grundrisse, des geplanten Wandaufbaus und der geplanten Fensterlagen durchgeführt. Unter Beachtung verschiedener Maßnahmen, die bereits in den Entwurfsprozess mit eingeflossen sind, kann eine DIN-gerechte Besonnung erreicht werden. Hierbei sind keine Wohnungen im Erdgeschoss (vgl. § 2 Nummer 4 der Verordnung) sowie keine einseitig nach Norden ausgerichteten Wohnungen vorzusehen. Zudem sind bei kritischen Besonnungsverhältnissen nach Möglichkeit durchgesteckte bzw. über Eck geplante Wohnungen zu realisieren. Diese Maßnahmen beziehen sich nur auf den Wohnungsbau, da eine direkte Besonnung und natürliche Belichtung von Arbeitsstätten zur Herstellung gesunder Arbeitsverhältnisse nicht zwingend erforderlich sind.

Unter den genannten planerischen Voraussetzungen sind überwiegend gute bis ausreichende Besonnungsverhältnisse bei den geplanten Wohnungen zu erwarten. Lediglich für die an der Nordostfassade geplanten Wohnungen sind planerische Maßnahmen erforderlich, um die Besonnung DIN-gerecht zu gestalten. Hierbei kommen folgende Lösungsmöglichkeiten in Betracht:

- Die Konstruktion der Vorhangfassade, die quer zur Fassade ausgerichtet ist, lichtdurchlässig zu gestalten.
- Die jeweils beiden mittleren Wohnungen an der Nordostfassade zu einer großen Wohnung zusammenzulegen und die Loggia zu vergrößern.
- Auf die Loggia zu Gunsten eines Fensters mit mind. 3,2 m Breite zu verzichten.

Sollte keine der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt oder durch anderweitige Maßnahmen keine DIN-gerechte Besonnung erreicht werden, ist ein gut besonnener Gemeinschaftsraum für die Bewohner als Ausgleich vorzusehen.

## **Büronutzung**

Für die Schaffung gesunder Arbeitsverhältnisse in den geplanten Nutzungsbausteinen ist eine natürliche Besonnung nicht allein ausschlaggebend. Gemäß Arbeitsstättenverordnung sollten Arbeitsräume demnach möglichst ausreichend Tageslicht erhalten sowie eine Sichtverbindung nach draußen haben. Eine direkte Besonnung der Arbeitsräume ist somit nicht erforderlich. Zudem wird durch die Arbeitsstättenverordnung für eine Vielzahl von Arbeitsräumen auch der Betrieb ohne direkte Belichtung durch Tageslicht zugelassen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass gesunde Arbeitsverhältnisse in jedem Fall ohne eine direkte Besonnung erreicht werden können, etwa durch eine künstliche Belichtung der Arbeitsräume in Verbindung mit einer in Bezug auf die Besonnung und Belichtung günstigen Positionierung von Pausenräumen. Die bauordnungsrechtlichen Anforderungen sind ebenfalls erfüllt, wenn die nach § 44 Absatz 2 und 3 HBauO genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

Die Bewertung der geplanten Büronutzung wurde in Abhängigkeit von den ermittelten Besonnungswerten in drei Stufen unterteilt (die entsprechend markierten Bereiche können dem Verschattungsgutachten auf S. 83 entnommen werden):

- Grün markierte Fassadenabschnitte eignen sich für Räume, die von einer direkten Besonnung profitieren, wie bspw. Aufenthaltsräume, Seminar- und Konferenzräume, Ruheräume, etc.
- Gelb markierte Bereiche eignen sich für Räume, die teilweise von einer direkten Besonnung profitieren, v.a. Büroräume und sonstige Arbeitsräume.
- Rot markierte Bereiche eignen sich für Räume, die nicht von einer direkten Besonnung profitieren, wie bspw. Gebäudetechnik, Serverräume, Erschließung, etc.

Im Rahmen des Verschattungsgutachtens werden verschiedene Maßnahmen empfohlen, die bereits in den Entwurfsprozess mit eingeflossen sind. Gemäß diesen Empfehlungen sollen keine einseitig nach Norden ausgerichteten Aufenthalts-, Pausen- und Ruheräume geplant werden, bei kritischen Besonnungsverhältnissen sollen möglichst keine einseitig zu diesen Fassaden ausgerichteten Büro- und Aufenthaltsräume vorgesehen werden. In den Innenhöfen wird eine Bepflanzung mit Bäumen angedacht. Diese werden eine Auswirkung auf die Tageslichtverfügbarkeit haben. Die Fassaden der Innenhöfe sowie der zueinander gerichteten Fassaden der nördlichen Gebäude sollen möglichst hell gestaltet werden. Einseitig zu gering besonnten Fassaden ausgerichtete Aufenthaltsräume sollten möglichst breite und bodentiefe Fenster erhalten. Zudem sollten vor den unzureichend besonnten (rot markierten) Fassadenabschnitten keine immergrünen Gehölze über 1,5 m Wuchshöhe gepflanzt werden.

## **Kindertagesstätte**

Die im Erdgeschoss des Wohngebäudes vorgesehene Kindertagesstätte ist überwiegend nach Nordosten und Nordwesten ausgerichtet. Die Besonnungsdauer an der Fensterlaibunginnenseite liegt bei mindestens 135 Minuten. Eine ausreichende Besonnung ist somit gewährleistet und Maßnahmen zur Verbesserung der Belichtungssituation sind nicht erforderlich.

## **Freiraumqualität**

Im Rahmen des Verschattungsgutachtens wurde auch die Freiraumqualität des geplanten Vorhabens bewertet. Hierbei wurden v.a. die Bereiche untersucht, die im Rahmen des Vorhabens eine hohe freiräumliche Qualität aufweisen oder einer besonderen Funktion zugeordnet sind. Diese umfassen zum einen den zentralen Bereich zwischen den nördlichen und den südlichen Gebäuden im Plangebiet, sowie die Spielplatzflächen der Kita nördlich des Wohngebäudes.

Für die Spielplatzflächen der Kita ist die Freiraumqualität im Hinblick auf die Besonnung als sehr hoch zu bewerten. Der von den geplanten Gebäuden eingefasste Platz ist aufgrund der Stellung der Gebäude gut besont. Die Besonnungszeiträume erstrecken sich hierbei ganzjährig überwiegend auf den Vormittag bis frühen Nachmittag. Die Durchwegung der Platzsituation nach Osten ist aufgrund der Schattenwirkung des südöstlichen Gebäudes naturgemäß in den Wintermonaten nur gering besont, wobei dieser Raum aufgrund der städtebaulichen Situation eine geringe Platzwirkung entfaltet und daher nur geringe Verweildauern zu erwarten sind. Die Nord-Süd-Wegeverbindungen im Westen des Vorhabens werden im Kontext ihrer erwartbaren Nutzung als räumliche Verbindung gut besont. Mit steigender Nutzung in den Sommermonaten ist mit einer nahezu ganztägigen Besonnung auch eine hohe Qualität als Raum zum Verweilen gegeben. Die Nord-Süd-Wegeverbindung zwischen den nördlichen Gebäuden ist aufgrund der städtebaulichen Situation nur gering besont. Da sich die Besonnungszeiträume ganzjährig aber auf die Mittagsstunden konzentrieren, ist für diesen Teilraum eine Funktion als Erholungs- und Verweilraum während der üblichen Mittagspausen denkbar, der damit in diesem Kontext eine hohe Aufenthaltsqualität ermöglicht. Zudem bieten sie eine Alternative zu den Außenbereichen außerhalb der Gebäude bei starker Besonnung, da ein schattiger Freiraum von vielen Personen gegenüber direkt besonten Freibereichen bevorzugt wird.

## **Ergebnis**

Das Verschattungsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Plangebiet selbst – unter Einhaltung der empfohlenen Maßnahmen – gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hinsichtlich der Besonnung und Belichtung hergestellt werden können. Die im Rahmen des Gutachtens simulierten Kubaturen werden über den Bebauungsplan begrenzt.

Sollte von den Annahmen für die Verschattungssimulation (z.B. Wanddicke, Fensterbreite, etc.) im Baugenehmigungsverfahren erheblich abgewichen werden, sollten die geplanten Gebäude hinsichtlich der Besonnungsverhältnisse erneut überprüft werden. Den grundsätzlichen Vollzug des Bebauungsplanes stellt dies jedoch nicht in Frage, da ausreichend planerische Lösungen unter Beachtung des Verschattungsgutachtens zur Verfügung stehen.

## **5.7 Klimaschutz**

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes wird die Neuordnung und Optimierung der Funktionsmischung einer innerörtlichen, bereits erschlossenen Fläche ermöglicht und somit den Erfordernissen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nach § 1 Absatz 5 und § 1a Absatz 5 BauGB im Grundsatz Rechnung getragen. Zu den Erfordernissen des Klimaschutzes und zum Entgegenwirken gegen den Klimawandel tragen bei:

- Die Erhaltung von ca. 30 % des Bestandsgebäudes eingeschlossen der Tiefgarage (in MK 1) zur Reduktion des Rohstoffverbrauchs der Baumaßnahme,
- der Neubau von gebäudeenergetisch effizienten Wohn- und Bürogebäuden, die unter besonderer Beachtung der hohen Anforderungen an die Gebäudedämmung in der Betriebsphase deutlich weniger klimaschädliche CO<sub>2</sub>-Emissionen nach sich ziehen,
- MK 1:
  - UG bis OG 4: teilweiser Erhalt des Bestandstragwerks, Neubauteile in herkömmlicher Bauweise/Stahlbeton,
  - OG 5 bis OG 7: Holzhybrid,
- MK 2:
  - UG: Neubau in herkömmlicher Bauweise,
  - Realisierung vollständig in Holzhybrid,
- WA:
  - UG: Neubau in herkömmlicher Bauweise,
  - Neubau vollständig in herkömmlicher Bauweise/Stahlbeton aufgrund bauphysikalischer Erfordernisse. Grund für die herkömmliche Bauweise: Sicherung bauphysikalische Eigenschaften für Wohnungsbau (bspw. erhöhter Schallschutz),
- die weitmögliche Erhaltung von wertgebenden Baum- und Gehölzbeständen,
- der teilweise Ersatz des Anteils CO<sub>2</sub>-bindender Biomasse in Form von Gehölzanpflanzungen sowie Dach- und Tiefgaragenbegrünung,
- im Durchführungsvertrag werden Regelungen zum Effizienzstandard der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) getroffen,
- der Anschluss an das bereits vorhandene energiesparende Fernwärmeversorgungsnetz und
- die Verpflichtung, 20% der Dachfläche mit Anlagen zur Gewinnung der Solarenergie zu bestücken.

Der letzte der genannten Punkte trägt dazu bei, dass im Zuge der Vorhabenrealisierung und Nutzung nicht nur Energie eingespart, sondern auch neu gewonnen werden kann. Durch die Nutzung erneuerbarer Energiequellen kann der Ausstoß von CO<sub>2</sub>, der zu einer Anreicherung der Atmosphäre mit Treibhausgasen und in dessen Folge zu einem Treibhauseffekt führt, vermieden und somit die durch den Menschen verursachte globale Erderwärmung verringert werden. Um dem Klimawandel entgegenzuwirken, wird im Bebauungsplan daher auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 23 b) BauGB eine Festsetzung zur Sonnenenergienutzung getroffen:

*Im Kerngebiet und dem allgemeinen Wohngebiet sind auf mindestens 20 vom Hundert (v. H.) der Dachflächen Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie zu errichten. Diese dürfen die festgesetzte Gebäudehöhe im Kerngebiet um bis zu 2,5 m und im allgemeinen Wohngebiet um bis zu 1,28 m überschreiten und müssen mindestens 3*

*m hinter den äußeren Gebäudekanten zurückbleiben. Eine Konzentration der zu errichtenden Solaranlagen auf einzelnen Dachflächen ist zulässig. Die vorgenannte Regelung lässt die unter Nummer 26 getroffene Regelung unberührt. (§ 2 Nummer 18 der Verordnung).*

## **5.8 Entwässerung**

### **5.8.1 Schmutzwasser**

Das im Plangebiet anfallende Schmutzwasser kann schadlos und sicher über ein vorhandenes Schmutzwassersiel im Überseering abgeführt werden. In der Sydneystraße ist kein Schmutzwassersiel vorhanden. Einleitbegrenzungen liegen nicht vor.

### **5.8.2 Niederschlagswasser**

Die von Hamburg Wasser vorgegebene Einleitmenge für das Gesamtgrundstück beträgt 290 l/s. Aufgrund der hydraulischen Auslastung des Siels in der Sydneystraße ist folgende Aufteilung der Einleitmengen zu berücksichtigen:

- Sydneystraße: 15 l/s
- Überseering: 275 l/s

Die Gesamteinzugsfläche, welche an das öffentliche Siel im Überseering angeschlossen wird, beträgt rd. 25.370 m<sup>2</sup>. Die angeschlossenen Flächen bestehen aus Gebäudedachflächen, den unterbauten Flächen über der Tiefgarage sowie den nicht unterbauten Vegetationsflächen der Innenhöfe. Auf diesen Flächen wird das anfallende Regenwasser gesammelt abgeleitet und über die Grundleitung in das öffentliche Sielnetz eingeleitet. Der ermittelte Gesamtabfluss in Abhängigkeit des jeweiligen Bemessungsregens nach der Art der angeschlossenen Fläche beträgt 447,2 l/s, was die von der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) vorgegebene maximale Einleitmenge von 275 l/s für den Überseering überschreitet. Die Einleitung in den Überseering erfolgt gedrosselt.

Die restlichen rund 6.560 m<sup>2</sup> bestehen überwiegend aus nicht unterbauten Vegetationsflächen, die unterhalb des Gebäudeeingangsniveaus liegen. Diese Flächen stellen, durch ihre flache Neigung keine Gefährdung weder für das Grundstück noch für die umliegenden Gebiete dar. Sie werden an das öffentliche Sielnetz nicht angeschlossen.

Zudem ist ein Anschluss an das öffentliche Siel der Sydneystraße nicht geplant.

Der Nachweis der Regenwasserrückhaltung für die angeschlossenen Flächen erfolgt gemäß DIN 1986-100. Für die Berechnungen wird als Starkregenereignis der 100-jährliche fünfminuten-Regen mit 636 l/s inklusive des Toleranzbetrages nach KOSTRA-DWD ohne Berücksichtigung der Abflussbeiwerte angenommen.

Gemäß dem Überflutungsnachweis für die gesamte angeschlossene Fläche sind mindestens rund 605 m<sup>3</sup> für die Regenwasserrückhaltung erforderlich. Für jeden Entwässerungsgegenstand, der der Regenwasserrückhaltung dient, wird ein eigener Überflutungsnachweis geführt. Die Summe der einzelnen, nachgewiesenen Regenrückhalteräume beträgt rund 615 m<sup>3</sup>. Die Einleitmenge in das Siel des Überseering wird auf 275 l/s gedrosselt und erfolgt über eine einzelne Sielanschlussleitung.



### **5.8.3 Entwässerung der Gebäudeflächen**

Eine Retention auf den Gebäudedachflächen im Kerngebiet ist aufgrund der Bauweise als Holz-Hybrid-Konstruktion nicht realisierbar. Eine Ausnahme hierzu bildet das Gebäude im WA. Aufgrund der dort geplanten konventionellen Bauweise des Wohngebäudes, wird eine Rückhaltung von Regenwasser auf den Gebäudedachflächen mittels Dachretentionsflächen vorgesehen. Um die Realisierung der Dachretentionsflächen sicherzustellen, wird eine entsprechende Festsetzung in § 2 Nummer 26 der Verordnung aufgenommen. Die Dachretentionsflächen sollen das gemäß Überflutungsnachweis erforderliche Rückhaltevolumen für ein 100-jährliches Regenereignis komplett bereitstellen.

Das anfallende Niederschlagswasser, das auf den mittig orientierten Dachflächen zwischen den geplanten Gebäuden im MK 1 und der westlichen Dachfläche des Gebäudes im MK 2 anfällt, wird in insgesamt drei Zisternen zurückgehalten. Die Zisternen können zusätzlich zu den gemäß Überflutungsnachweis erforderlichen Rückhaltevolumina ein gewisses Speichervolumen für die Regenwassernutzung bereitstellen. Die Abgabe des in den Zisternen gesammelten Regenwassers an die Grundleitung erfolgt jeweils gedrosselt mit 30 l/s. Das Oberflächenwasser der äußeren Dachflächen wird in die Grundleitung eingeleitet und dort in Füllkorperrigolen zurückgehalten.

### **5.8.4 Entwässerung der angeschlossenen Flächen außerhalb der Gebäude**

Die erforderliche Regenwasserrückhaltung für die angeschlossenen Flächen außerhalb der Gebäude erfolgt durch den Einsatz einer Retentionsschicht im Begrünungsaufbau über den Flächen der Tiefgarage. Ein Teil des Speichervolumens der Retentionsschicht wird der Regenwassernutzung dauerhaft zur Verfügung stehen, wodurch Verdunstungseffekte begünstigt werden.

Der Wasserstand der Retentionsschicht wird über Anstauschwellen und Anstaurohre mit einer Drosselfunktion geregelt. Das gedrosselt abgegebene Regenwasser der westlichen und in Grundstücksmitte liegenden Außenflächen, einschließlich der Innenhöfe des westlichen Gebäudeteils im MK 1, wird über insgesamt drei Hebeanlagen in die Grundleitung gefördert. Die östlichen Außenflächen, einschließlich der Innenhöfe des östlichen Gebäudeteils im MK 1 und des Gebäudes im MK 2, entwässern gedrosselt über Freispiegelgefälle in die Grundleitung.

Um die im Entwässerungskonzept vorgesehene Regenwasserbewirtschaftung des anfallenden Oberflächenwassers im Rahmen der Vorhabenrealisierung sicherzustellen, wird eine entsprechende Regelung im Durchführungsvertrag aufgenommen.

Das auf der nicht überdachten Tiefgaragenrampe anfallende Regenwasser wird über eine Hebeanlage direkt in die Grundleitung gefördert.

## **5.9 Öffentliche Grünflächen**

Östlich des Plangebietes zieht sich eine zentrale Parkanlage durch die City Nord, welche im Süden an den Hamburger Stadtpark anschließt. Das Leitbild der „Bürostadt im Grünen“ wird hierdurch in der City Nord manifestiert. Die zentrale grüne Achse des denkmalgeschützten

City-Nord-Parks fungiert als Verteilerachse, aber auch als Pausen- und Kommunikationsbereich insbesondere für die MitarbeiterInnen der angesiedelten Unternehmen. Der Park ist ein bedeutendes Gartendenkmal.

Die ca. 3.980 m<sup>2</sup> große Grünfläche südlich der Bahntrasse wird als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage (FHH) bestandskonform festgesetzt. Im Zusammenspiel mit dem innerhalb der Grünanlage gelegenen Djakartaweg übernimmt die Parkanlage in erster Linie verbindende Funktionen innerhalb des Freiraumsystems der City Nord. Sie ist Teil einer Grünachse, die unter anderem eine fußläufige Anbindung an die U-Bahn-Stationen Sengelmannstraße und Alsterdorf herstellt. Östlich des Plangebietes gewährleistet sie die Anbindung an den City-Nord-Park. Die öffentlichen Grünflächen dienen neben dieser verbindenden Funktion der Versorgung der künftigen BewohnerInnen und Beschäftigten mit Freiraum. Mit Festsetzung der öffentlichen Grünfläche, die über eine Wegeverbindung öffentlich zugänglich ist, wird dem im Landschaftsprogramm vorgesehenen Milieu „Parkanlage“ entsprochen.

Zur Aufrechterhaltung des Gestaltungsgrundsatzes der City Nord, der sich durch eine offene klare Gestaltung mit solitären Bürogebäuden auf der grünen Wiese auszeichnet, wird zudem im Durchführungsvertrag geregelt, dass auf jegliche Einfriedung der Grundstücke verzichtet wird. Ausgenommen davon ist der KiTa-Außenbereich, da dieser zwingend eine Einfriedung erfordert. Der Vorhaben- und Erschließungsplan sieht hier einen mittels (freiwachsender oder geschnittener) Hecke eingegrünter Zaun vor (vgl. Kap. 5.10.3.5).

## **5.10 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

Um die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angemessen zu berücksichtigen, trifft der vorhabenbezogene Bebauungsplan Festsetzungen zu Begrünungsmaßnahmen im Freiraum und auf den Gebäudedach- und Tiefgaragenflächen sowie zur Erhaltung von Bäumen und Sträuchern. Damit wird für die Durchgrünung des Baugebietes gesorgt und es wird insbesondere mit den Dach- und Tiefgaragenbegrünungen der Zielsetzung des Landschaftsprogramms zur Verbesserung der Naturhaushaltsfunktionen entsprochen. Mit den festgesetzten Anpflanzungsgeboten werden Ersatzpflanzungen für die unvermeidbaren Baumfällungen bereitgestellt. Die dementsprechenden Festsetzungen sind im Vorhaben- und Erschließungsplan bereits dargestellt und werden im Qualifizierten Freiflächenplan im Zuge des Bauantragsverfahrens weiter konkretisiert.

### **5.10.1 Baumbestand, voraussichtlicher Fällumfang**

Entlang der vier Außengrenzen des Plangebiets besteht erheblicher Baumbestand, der das Landschafts- und Ortsbild in besonderem Maße prägt. Auch auf den unterbauten Flächen besteht diverser Baumbestand. Insgesamt wurden baumgutachterlich 155 Bäume erfasst, davon 123 Bäume auf dem Vorhabengrundstück und 32 Bäume auf angrenzenden öffentlichen oder privaten Grundstücken. Die erfassten Bäume sind bis auf wenige Ausnahmen nach der BaumSchVO geschützt (vgl. Kap. 3.2.6). Der Großteil der entlang der Grundstücksgrenzen stehenden Bäume ist ca. 30-40 Jahre alt und zum Teil aufgrund beengter Standortverhältnisse oder eingeschränkter Wuchsbedingungen (Tiefgarage) weniger gut entwickelt und als bedingt erhaltungswürdig bewertet.

Auf dem Vorhabengrundstück kann gemäß Ergebnis der baumgutachterlichen Prüfung der Vorhabenplanung ein Teil des Baumbestandes entlang der östlichen Grundstücksgrenze sowie der Baumbestand insgesamt entlang der nördlichen Grundstücksgrenze erhalten werden. Bei den entfallenden Bäumen handelt es sich um unvermeidbare Fällungen für den Abbruch und die Umsetzung des Neubauvorhabens (ca. 49 Bäume) sowie für die Realisierung der Tiefgaragen-Zufahrt Sydneystraße (zwei Bäume auf öffentlichem Grund). Für den planfestgestellten U5-Tunnelbau in offener Baugrubenbauweise entfallen auf dem Vorhabengrundstück außerdem ca. 19 Bäume. Für weitere ca. 11 Bäume auf dem Vorhabengrundstück (davon drei Bäume im Bereich des U5-Tunnelbaus) wird dagegen die Entnahme aus Gründen des schlechten Baumzustands oder zur Entwicklung des verbleibenden Gehölzbestandes baumgutachterlich empfohlen (sog. Pflegehiebe). Bei den bau- und schadensbedingt entfallenden Bäumen handelt es sich zu rund 45% um kleinkronige und schmalkronig-hochwachsende Bäume, zu rund 20% um mittelkronige Bäume und zu rund 35% um großkronige Bäume.

## **5.10.2 Baumschutz, Erhaltungsgebote**

### **5.10.2.1 Baumschutz**

Gehölzfällungen und -rodungen, Baumkronenschnitte und Eingriffe in den Baumwurzelraum sind antragspflichtig und unterliegen den Ausnahmeregelungen der BaumSchVO. Im Grundsatz gilt, dass unvermeidbare Maßnahmen im Baumwurzelbereich baumverträglich durchzuführen sind. Dies trifft insbesondere bei Verlegung unterirdischer Leitungen im Wurzelraum sowie bei Versiegelungen bislang unversiegelter Baumwurzelbereiche zu. Auch bei Abbruch- oder Abgrabungsarbeiten unter Erdgleiche können Baumwurzeln betroffen sein. Hierbei sind wurzelschonende Bauweisen zu wählen. Sofern Kronenrückschnitte oder Kronenausgleichsschnitte unvermeidbar sind, so sind auch diese baumverträglich und so durchzuführen, dass der baumarttypische Wuchshabitus hierdurch so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

Die erforderlichen Maßnahmen zum ausreichenden Schutz der auf dem privaten Vorhabengrundstück zu erhaltenden Bäumen sowie die Maßnahmen zum Schutz des angrenzenden Baumbestandes auf öffentlichem Grund entlang der Sydneystraße und auf den privaten Nachbargrundstücken während der gesamten Bauphase (Abbruch und Neubau) werden durch die von der Vorhabenträgerin einzuschaltende Fachbauleitung Baumschutz ermittelt, mit der zuständigen bezirklichen Fachdienststelle abgestimmt und überwacht. Die Maßnahmen beinhalten gemäß den einschlägigen Regelwerken insbesondere die Aufstellung von Baumschutzzäunen gegen mechanische Schäden, die Einhaltung baumverträglicher Mindestabstände bei Abgrabungen im Wurzelraum sowie bedarfsgerechte Bewässerungen bei Grundwasserabsenkung oder bei Abführung von Schichtenwasser. Regelungen zur Sicherung der Baumschutzmaßnahmen während der Bauzeit sind Bestandteil des Durchführungsvertrages.

Grundsätzlich wird zum Schutz der im Plangebiet zu erhaltenden Bäume festgesetzt:

*Außerhalb von öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Geländeaufhöhungen und Abgrabungen im Kronenbereich zu erhaltender Bäume unzulässig. Im Einzelfall können Ausnahmen zugelassen werden, wenn der langfristige Erhalt des betroffenen Baumes dadurch nicht gefährdet ist. (vgl. § 2 Nummer 19)*

Die Festsetzung dient dem Schutz des Wurzelraumes, der in seiner Ausdehnung dem Kronenbereich + 1,5 m bzw. bei schmalkronigen Bäumen + 4,5 m entspricht. Geländeaufhöhungen sollten vermieden werden, da sie zur Bodenverdichtung bzw. zur Störung des Bodenlufthaushalts führen, was sich negativ auf die Vitalität des Baumes auswirkt. Abgrabungen sollten vermieden werden, weil sie zu Wurzelverlusten, damit zu einer verminderten Nährstoff- und Wasserversorgung und in Folge zu einer Schwächung des Baumes führen. Auch kann durch Beseitigung statisch wichtiger Wurzeln die Standfestigkeit gefährdet werden. Straßenverkehrsflächen sind ausgenommen, da ggf. Aspekte der Verkehrssicherheit und der Aus- oder Rückbau verkehrlicher Anlagen Vorrang haben. Abgrabungen oder Aufhöhungen können zudem z.B. für Geländeanpassungen oder Wegeflächen in Anbetracht des verbleibenden Baumbestandes entlang der Straßen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Festsetzung eröffnet daher im Einzelfall Ausnahmen, wenn durch die konkrete Maßnahme der Erhalt des betroffenen Baumes nicht gefährdet ist. Unvermeidbare Maßnahmen im Wurzelschutzbereich sind genehmigungspflichtig. Sie müssen baumverträglich durchgeführt und dementsprechend von der Fachbauleitung Baumschutz festgelegt und begleitet werden.

#### **5.10.2.2 Erhaltungsgebote, Ergänzungspflanzungen**

Der Baumbestand entlang der nördlichen Grundstücksgrenze beschränkt sich aufgrund der Nähe zu der 110kV-Freileitung auf eine Reihe Hainbuchen, die aus Sicherheitsgründen teilweise bereits eingekürzt wurden. Die Bäume stehen dem Abbruch- und Neubauvorhaben nicht entgegen. Sie sind gesund, jedoch angesichts des Standortes im Freileitungsbereich und damit auch künftig notwendiger Einkürzungen des Kronenzuwachses nur bedingt erhaltungswürdig, so dass hier über den generellen der BaumSchVO hinaus keine Erhaltungsfestsetzung im Bebauungsplan erfolgt.

Im Nordosten des Teilkerngebietes MK 1 wird eine erhaltungswürdige und besonders ortsbildprägende Baumgruppe aus drei Buchen und einem Feld-Ahorn über die BaumSchVO hinaus mit einem Erhaltungsgebot für Einzelbäume festgesetzt. Für diese Baumgruppe gilt außerdem:

*Die mit einem Erhaltungsgebot festgesetzten Einzelbäume sind dauerhaft zu unterhalten. Bei Abgang sind Ersatzpflanzungen so vorzunehmen, dass der Charakter, der Umfang und das Erscheinungsbild der Baumgruppe erhalten bleibt. Eine geringfügige Abweichung von dem jeweils festgesetzten Baumstandort kann zugelassen werden. (vgl. § 2 Nummer 20 der Verordnung)*

Entlang der westlichen Grenze besteht südlich eine lockere Reihe mittelgroßer Feld-Ahorne und einzelner Birken zwischen dem Parkdeck und den Garagen auf dem westlich angrenzenden Nachbargrundstück. Nördlich setzt sich ein ca. 8 m breiter und knapp 120 m langer dichtwachsender Gehölzstreifen aus Hainbuchen und Säulen-Eichen fort. Aufgrund des Standorts auf der Bestandstiefgarage sind einige der Bäume geschädigt und werden als weniger erhaltungswürdig eingestuft. Ein ca. 25 m langer Abschnitt dieses Gehölzstreifens entfällt für den baulichen Anschluss der geplanten Ein-/Ausfahrt an die vorhandene Tiefgarage (ca. 15 Bestandsbäume). Der Gehölzstreifen entlang der westlichen Grundstücksgrenze wird jedoch in seiner Gesamtheit als ökologisch und landschaftlich wertvoll bewertet und dementsprechend

über die BaumSchVO in der Planzeichnung mit flächenhaften Ausweisungen wie folgt festgesetzt: im südlichen Abschnitt mit einem Erhaltungsgebot für Bäume, im mittleren Abschnitt mit einem Anpflanzungsgebot für Bäume und Großsträucher und im nördlichen Abschnitt mit einem Erhaltungs- und Ergänzungspflanzungsgebot für Bäume und Großsträucher.

Auch entlang der östlichen Grundstücksgrenze besteht ein Gehölzstreifen, der jedoch für den U5-Tunnelbau und einen U5-Notausgang gefällt werden muss (ca. 19 Bäume). Nach Abschluss der Tunnelbaumaßnahmen wird dieser Gehölzstreifen mit diversen Baumpflanzungen neu aufgebaut, wobei im Bereich des U5-Notausgangs eine städtebaulich und denkmalpflegerisch begründete Blickachse zwischen dem Überseering und dem Neubauquartier freigehalten wird. Dementsprechend werden in der Planzeichnung entlang der östlichen Grundstücksgrenze flächenhafte Ausweisungen zum Anpflanzen von Bäumen festgesetzt.

Darüber hinaus wird für diese Gehölzstreifen entlang der westlichen und der östlichen Grundstücksgrenze festgesetzt:

*Die im Kerngebiet und allgemeinen Wohngebiet festgesetzten Flächen für die Erhaltung von Bäumen, zum Anpflanzen von Bäumen, zum Anpflanzen von Bäumen und Großsträuchern sowie für die Erhaltung und zur Ergänzungspflanzung von Bäumen und Großsträuchern sind dauerhaft zu unterhalten. Ersatzpflanzungen, Neupflanzungen und Ergänzungspflanzungen sind so vorzunehmen, dass jeweils der Charakter, der Umfang und das Erscheinungsbild als geschlossener Gehölzstreifen erhalten und entwickelt wird. (vgl. § 2 Nummer 21 der Verordnung)*

Durch Erhalt von vorhandenem Baum- bzw. Baum- und Strauchbestand wird eine sofort wahrnehmbare Eingrünung der Neubebauung in den betreffenden Teilbereichen sichergestellt und durch ergänzende Anpflanzungen von Bäumen bzw. entlang der westlichen Grundstücksgrenze von Bäumen und Großsträuchern gestärkt. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da das Plangebiet nördlich an einen der für den Freiraum- und Wegeverbund wichtigen Grünzüge der City Nord angrenzt. Die Ersatzpflanzverpflichtung dient auch der zukünftigen Sicherung des Landschaftsbildes und der ökologischen, gestalterischen und bioklimatischen Funktionen des jeweiligen Gehölzbestandes.

### **5.10.3 Naturschutzfachliche Begrünungsmaßnahmen**

#### **5.10.3.1 Vorgaben für Gehölzpflanzungen, Baumersatz**

Für die in Kap. 5.10.2.2 bereits erläuterten Anpflanzungen von Bäumen und Großsträuchern wird in Bezug auf die Gehölzauswahl und die Mindest-Pflanzqualitäten die folgende Festsetzung getroffen:

*Für festgesetzte Baum- und Großstrauchpflanzungen sind standortgerechte Laubgehölze und für die Bepflanzung der nach Nummer 21 festgesetzten Flächen sind standortgerechte einheimische Laubgehölze zu verwenden und dauerhaft zu unterhalten. Anzupflanzende Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 20 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Für anzupflanzende mehrstämmige Bäume sind mindestens vierfach verpflanzte Solitärer Bäume mit Ballen, Pflanzbreite mindestens 150 cm und Pflanzhöhe mindestens 350 cm, und für anzupflanzende Großsträucher sind mindestens dreifach*

*verpflanzte Solitärsträucher mit Ballen, Pflanzhöhe mindestens 175 cm, zu verwenden. (vgl. § 2 Nummer 22 der Verordnung)*

Die Verwendung von standortgerechten bzw. von standortgerechten einheimischen Laubgehölzarten fördert eine optimale und dauerhafte Entwicklung der Gehölze und bietet der Tierwelt sekundäre Lebensraumpotenziale, wie insbesondere Nistmöglichkeiten für baum- und gebüschbrütende Vögel sowie Nahrungsangebote für Vögel, Kleinsäuger und Insekten. Sowohl für die Ergänzung des Gehölzstreifen entlang der westlichen Grundstücksgrenze als auch für die spätere Neupflanzung der überwiegend in Folge des U5-Tunnelbaus entfallenden Begleitgehölze entlang der östlichen Grundstücksgrenze sind einheimische Laubgehölzarten vorgeschrieben. Diese fügen sich in den überwiegend durch heimische Gehölzarten geprägten Bestand entlang der westlichen Grundstücksgrenze ein bzw. ersetzen den gestalterisch auch mit blütenreichen Ziergehölzen und nichtheimischen Gehölzen durchmischen Bestand im Verlauf der geplanten U5-Trasse entlang der östlichen Grundstücksgrenze. Für die übrigen Anpflanzungen werden nichtheimische Gehölzarten oder spezielle Zuchtformen heimischer Gehölzarten nicht ausgeschlossen, da diese zunehmend an Bedeutung im Zusammenhang mit dem Klimawandel gewinnen (sog. Klimabäume) und da diese weiteren Baumpflanzorte überwiegend unterbaut sind und somit ungünstigere Standortbedingungen gegeben sind. Allerdings müssen auch diese Bäume die Anforderungen „Laubbaumart“ und „standortgerecht“ erfüllen.

Die Festsetzung der Pflanzqualität der Gehölze (Bäume, mehrstämmige Bäume und Großsträucher) sichert die Entwicklung ökologisch und visuell wirksamer Freiraumstrukturen in kurzer Zeit und sorgt für eine wirksame Eingrünung und Durchgrünung des Kerngebietes. Gehölze wirken außerdem ausgleichend auf kleinklimatisch nachteilige Auswirkungen umgebender versiegelter Flächen und filtern Staub und Schadstoffe aus der Luft. Das heranwachsende Grünvolumen trägt damit zum Ausgleich negativer bioklimatischer Beeinträchtigungen in Folge der unvermeidbaren Gehölzrodungen wirksam bei.

Neupflanzungen von Bäumen und Großsträuchern sollen in den drei Teilkerngebieten eine ausreichende Durchgrünung gewährleisten. Hierzu wird ein Anpflanzgebot für eine Mindestanzahl von Bäumen und Großsträuchern festgesetzt:

*Im Plangebiet einschließlich der nach Nummer 21 festgesetzten Flächen sind insgesamt mindestens 130 Bäume und Großsträucher zu pflanzen, davon insgesamt mindestens 65 großkronige und mittelkronige Bäume. (vgl. § 2 Nummer 23 der Verordnung)*

Die festgesetzten Mindest-Anzahlen entsprechen den im Rahmen der Freiflächenplanung detailliert geprüften Pflanzmöglichkeiten auf dem Grundstück unter Berücksichtigung der Erhaltungsgebote, der geplanten Gebäude und der Tiefgaragenerweiterung, deren Erschließung einschließlich Anlieferung und den Belangen der Feuerwehr (Fahr- und Aufstellflächen), der ebenerdig nachzuweisenden Stellplätze, der Belichtung von Arbeitsstätten sowie der geplanten U5-Trasse mit Notausgang. Es sind mindestens 65 groß- und mittelkronige Bäume zu verwenden, um zum einen möglichst viel lokalklimatisch-lufthygienisch wirksames Grünvolumen zu schaffen bzw. zu ersetzen und zu Anderen, um dem Maßstab der großvolumigen und hohen Gebäude im Freiraum zu entsprechen.

Mehrstämmige Bäume (gemäß den Baumschul-Sortimentskriterien für einige Baumarten auch als sog. Stammbüsche bezeichnet) und Großsträucher sind für Anpflanzungen auf den unterbauten oder sonstigen im Wurzelraum eingeengten Standorten vorrangig entlang der westlichen Grundstücksgrenze als sog. Baumschicht II. Ordnung vorgesehen. Auf Grund der Vorgaben für die Belichtung der Arbeitsstätten bestehen im MK 1 und im MK 2 innerhalb der räumlich beengten Innenhöfe sehr eingeschränkte Anpflanzungsmöglichkeiten für Gehölze. Aus diesem Grund sind dort lediglich kleinkronige Bäume oder Großsträucher möglich, bei deren Pflanzung außerdem Mindestabstände zu den Innenhoffassaden einzuhalten sind.

Bäume ab ca. 4 bis 6 m Kronendurchmesser gelten als kleinkronig, ab ca. 8 bis 10 m Kronendurchmesser als mittelkronig und ab ca. 12 m bis zu über 20 m Kronendurchmesser als großkronig. Großsträucher weisen eine Wuchshöhe von mindestens 3 m auf und können je nach Strauchart über 7 m Höhe erreichen. Schmalkronig-hochwachsende Baumarten, wie z.B. Säulen-Eichen oder Pyramiden-Hainbuchen, sind besonders maßstabbildend und den groß- bzw. mittelkronigen Bäumen zuzuordnen.

### **Baumersatz**

Die Gehölzpflanzorte sind in dem in den Vorhaben- und Erschließungsplan integrierten Freiflächenplan dargestellt, unterschieden in groß-, mittel- und kleinkronige Laubbäume, schmalkronige Laubbäume und Solitär-Großsträucher. Die Abstimmung und Festlegung der konkreten Gehölzarten erfolgt im Rahmen des zum Bauantrag einzureichenden Qualifizierten Freiflächenplans. In diesem konkreten Planungsschritt erfolgt dann auch die abschließende Baumbilanzierung, d.h. die abschließende Ermittlung des Fällumfangs, der zu ersetzenden Baumwerte sowie der anrechenbaren Ersatzpflanzungen auf Grundlage der BaumSchVO und in Abstimmung mit der zuständigen bezirklichen Fachdienststelle. Zu diesem Zeitpunkt wird anhand des jeweiligen Zustands auch geprüft, ob der baumgutachterlichen Empfehlung zur Fällung bzw. zum zustandsbedingten Pflegehieb von insgesamt 11 Bäumen gefolgt wird. Sofern entweder die baubedingte Fällung unvermeidbar oder der Pflegehieb fachlich angeraten ist, wird an Hand der dann durchzuführenden Wertermittlung geprüft, ob sich auch für diese Bäume unter Berücksichtigung von Zu- und Abschlägen Ersatzbedarfe ergeben.

Für in Folge des privaten Vorhabens auf öffentlichem Grund entfallende Bäume gilt grundsätzlich, dass der Ersatz nicht durch Neupflanzung, sondern monetär an den Bezirk zu leisten ist. Für auf Privatgrund entfallende Bäume gilt, dass diese auf Privatgrund zu ersetzen sind. Gemäß den Darstellungen und ermittelten Baumzahlen im Vorhaben- und Erschließungsplan bestehen ausreichend Pflanzmöglichkeiten, um die Baumverluste sowohl für die Realisierung des Bauvorhabens als auch des U5-Tunnels zahlenmäßig mindestens im Verhältnis von 1 : 1 direkt auf dem Vorhabengrundstück zu ersetzen. In Bezug auf die Fällungen und Ersatzpflanzungen im Bereich des U5-Tunnelbaus besteht hierbei eine vertragliche Vereinbarung zwischen der Tunnel-Baulastträgerin und der Vorhabenträgerin. Sofern sich bei der späteren abschließenden Baumbilanzierung (siehe oben) ein Defizit nach Maßgabe der monetären Baumwertermittlung ergeben sollte und auch keine weiteren Ersatzpflanzungen auf dem Grundstück möglich sind, so ist das verbleibende Baumersatzdefizit monetär an den Bezirk abzulösen. Zu

der Thematik Baumwertermittlung und Ersatz bestehen im Durchführungsvertrag detaillierte Regelungen.

### **5.10.3.2 Grundstücksbegrünung**

Für eine angemessene Grundstücksbegrünung wird mit der folgenden Festsetzung geregelt, dass die verbleibenden nicht überbauten Freiflächen im Kerngebiet nach Abzug der funktional zwingend zu befestigenden Flächen zu begrünen sind:

*Im Plangebiet sind die nicht überbauten Grundstücksflächen und die nicht überbauten Flächen auf Tiefgaragen und anderen unterirdischen Gebäudeteilen zu begrünen und dauerhaft zu unterhalten. Hiervon ausgenommen sind die notwendigen befestigten Flächen, zum Beispiel für Wege, Terrassen, Treppen und Tiefgaragenzufahrten. (vgl. § 2 Nummer 24 der Verordnung)*

Die Verpflichtung zur Begrünung umfasst sowohl nichtunterbaute Freiflächen mit Bodenanschluss, als auch die unterbauten Freiflächen, die sich im Bereich der Tiefgarage finden. Damit wird trotz der hohen baulichen Dichte eine Mindestbegrünung zur Verbesserung des Lokalklimas, zur Durchgrünung des Baugebietes und Gestaltung des Gebäudeumfeldes sowie zur Schaffung grünger Freiräume für die künftigen Nutzer gewährleistet.

Über diese Festsetzungen hinaus werden im Vorhaben- und Erschließungsplan mindestens 30 v.H. der Fläche des Kerngebietes als dauerhaft zu begrünen nachgewiesen. Der somit gesicherte Anteil der mindestens zu 30 % zu begrünenden Kerngebietsfläche entspricht sowohl der textlichen Festsetzung in dem bisher für das Plangebiet gültigen Bebauungsplan Winterhude 7, als auch der daraus resultierenden Vorgabe für den durchgeführten Wettbewerb. Als begrünt gelten sämtliche vegetationsbestandenen Freiflächen mit oder ohne Bodenanschluss. Diese Abweichung von der üblichen Festsetzung für zu begrünende Grundstücksflächen wird akzeptiert, um dem Leitbild der City Nord mit seinen frei stehenden Solitärbauten gerecht zu werden. Da erhebliche Flächen auf der Tiefgeschossdecke begrünt werden, sind hierbei die jeweiligen Mindeststärken des durchwurzelbaren Substrats zu beachten (siehe Kap. 5.10.3.3).

### **5.10.3.3 Begrünung unterbauter Flächen**

Auf Grund der planerischen Zielsetzung, die Freiflächen im Plangebiet vollständig von ruhendem Verkehr freizuhalten, ist eine zusammenhängende Tiefgarage sowohl für die Unterbringung von Pkw- und Fahrrad-Stellplätzen, als auch für Technik- und Funktionsräume festgesetzt. Hierbei wird ein Großteil der Freiflächen im Kerngebiet unterbaut. Um den Eingriff durch Versiegelung zu mindern und den künftigen Nutzern ein begrüntes Wohn- und Arbeitsumfeld bereitzustellen, sind alle nicht zweckgebunden zwingend zu befestigten Flächen in unterbauten Bereichen zu begrünen. Für eine dauerhafte Entwicklung von Bäumen, Sträuchern, Hecken, Stauden, Gräsern und Kräutern sind für den Wurzelraum ausreichend durchwurzelbare Substratschichten bereit zu stellen. Um auf den unterbauten Flächen die Begrünung zu gewährleisten, wird auf Grundlage von § 9 Absatz 1 Nummer 25 a) BauGB festgesetzt:

*Im Plangebiet sind zu begrünende Flächen über Tiefgaragen und anderen unterirdischen Gebäudeteilen mit einem mindestens 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu*



*versehen. Für Großstrauch- und Heckenpflanzungen muss der durchwurzelbare Substrataufbau mindestens 80 cm betragen. Für Baumpflanzungen muss der durchwurzelbare Substrataufbau mindestens 12 m<sup>3</sup> und der durchwurzelbare Substrataufbau mindestens 80 cm betragen. Im Wurzelbereich jedes anzupflanzenden Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 9 m<sup>2</sup> anzulegen und zu begrünen. Der Aufbau der begrüneten Tiefgaragenflächen ist so auszubilden, dass anfallendes Niederschlagswasser in einer Retentionsschicht planmäßig zurückgehalten und über gedrosselte Abläufe verzögert abgeleitet wird. (vgl. § 2 Nummer 25 der Verordnung)*

Die Überdeckung mit einem durchwurzelbaren Substrat schafft Ersatz für den versiegelten Boden und trägt zum Teilausgleich für die beeinträchtigten Bodenfunktionen bei. Die Vegetationsschicht verbessert das Kleinklima im städtischen Gefüge, weil sie sich auf die Temperaturverhältnisse mäßigend auswirkt und Staub bindet. Gleichzeitig werden Grünflächen mit Aufenthalts- und Nutzungsqualität gesichert. Die Stärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus von regulär 50 cm bzw. von 80 cm ist erforderlich, um Rasenflächen, Stauden und Kleinsträuchern bzw. auch größeren Sträuchern auch über eine längere Trockenperiode geeignete Wuchsbedingungen für eine dauerhafte Entwicklung bereitzustellen (ausreichender Wurzelraum zur Wasserversorgung). Für Baumpflanzungen auf den Tiefgaragen sind mindestens 9 m<sup>2</sup> offene Vegetationsfläche und 12 m<sup>3</sup> durchwurzelbares Substrat im Wurzelbereich vorgeschrieben, um den Bäumen genügend Wurzelraum zu bieten und damit eine langlebige Bepflanzung zu gewährleisten. Die für Baumpflanzungen außerdem mit mindestens 80 cm festgesetzte Stärke des Substrataufbaus gilt fachlich als noch tolerable Untergrenze, sofern es die örtlichen Begebenheiten zulassen, sind 100 cm durchwurzelbaren Substrataufbaus zu empfehlen.

Die bewachsene Substratschicht führt zu einer wirksamen Speicherung und Verdunstung von Niederschlagswasser und trägt damit zur Minderung der Auswirkungen der Bodenversiegelung, zur Reduzierung des Oberflächenabflusses sowie zur Verbesserung des Lokalklimas bei. Mit der Rückhaltung von pflanzenverfügbarem Wasser wird das Risiko von Vegetationsschäden bei ausbleibenden Niederschlägen reduziert. Dies schließt jedoch nicht aus, dass bei langanhaltenden Trockenperioden eine zusätzliche Bewässerung erforderlich werden kann. Sofern bei der für Bäume, Großsträucher und Hecken geforderten Mindestandeckstärke von 80 cm aus Platzgründen ein flächenbeanspruchendes Anböschchen nicht realisierbar ist, besteht die Möglichkeit, Pflanztröge einzusetzen oder Sonderlösungen wie Aufkantungen oder Aufmauerungen herzustellen, um den entsprechenden Substrataufbau sicherzustellen.

Die Festsetzung umfasst außerdem eine Regelung in Bezug auf die Niederschlagsentwässerung, die dem vorliegenden Entwässerungskonzept entspricht (siehe Kap. 5.8). Demnach ist über den Flächen der Tiefgarage eine Retentionsschicht im Sinne einer intensiven Dachbegrünung im Begrünungsaufbau vorgesehen, in die das anfallende Niederschlagswasser eingestaut und dann verzögert und gedrosselt in die umliegenden Siele abgeleitet wird. Da Retentionsschicht bzw. die Wasserretentionsbox auch mit sogenannten Kapillarsäulen verfügbar sind, können diese zur Wasserversorgung der Substratschicht und damit der Vegetation positiv beitragen.

#### 5.10.3.4 Dachbegrünung

Ein wichtiger Baustein für die Durchgrünung des Plangebietes, die Kompensation der Versiegelung und Überbauung und des Verlustes von Grünvolumen sowie für die Verbesserung der lokalklimatischen Situation und zur Schaffung von Ersatzhabitaten ist die Dachbegrünung. Diese Maßnahme entspricht den Zielsetzungen der Dachbegrünungsstrategie der Freien und Hansestadt Hamburg. Gemäß des im Verfahren erarbeiteten Entwässerungskonzepts werden im allgemeinen Wohngebiet des Vorhabens zudem Retentions Gründächer festgesetzt. Der Unterschied zwischen einem Gründach und einem Retentions Gründach besteht darin, dass bei einem Retentions Gründach eine gezielte Drosselung der Niederschlagabflussmenge von den Dachflächen über gedrosselte Dachabläufe (Dachabläufe mit geringem Durchmesser) vorgesehen wird. Bei einem herkömmlichen Gründach ist dies nicht der Fall. Da bei Starkregen die Adsorption des Gründach-Substrats nur sehr gering ist, fließt bei Starkregen das anfallende Niederschlagswasser direkt in das unterirdische Siel oder eine Regenwasserrückhaltung ab. Um dieses zu verhindern und damit einen Beitrag sowohl zur Starkregenvorsorge als auch zur Verbesserung der Verdunstungseffekte (Verbesserung des kleinräumigen Stadtklimas) zu leisten, werden Retentions Gründächer mit gedrosselten Dachabläufen im Bebauungsplan festgesetzt. Hierzu wird folgende Festsetzung auf Grundlage von § 9 Absatz 1 Nummer 20 u. 25 a) BauGB getroffen:

*Im Plangebiet sind die Dachflächen im allgemeinen Wohngebiet als Retentions Gründächer auszubilden. Die verbleibenden Dachflächen im Plangebiet sind mit einem mindestens 12 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und dauerhaft mindestens extensiv zu begrünen. Ausgenommen hiervon sind Flächen für technische Dachaufbauten und Dachausstiege sowie Flächen, die dem Brandschutz, der Belichtung, der Be- und Entlüftung, oder die als Dachterrassen dienen. Es sind jedoch mindestens 75 v. H. der Dachflächen eines Gebäudes zu begrünen. Eine Reduzierung auf bis zu 50 v. H. kann nach folgender Maßgabe zugelassen werden: je angefangene 5 v. H. Reduzierung ist der durchwurzelbare Substrataufbau auf der jeweils verbleibenden zu begrünenden Dachfläche um mindestens 3 cm zu erhöhen. Begrünte Dachflächen unterhalb von aufgeständerten Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sowie unterhalb von mindestens 50 cm aufgeständerten sonstigen technischen Dachaufbauten können bei Eignung auf die Dachbegrünungsfläche angerechnet werden. (vgl. § 2 Nummer 26 der Verordnung)*

Dachbegrünungen wirken stabilisierend auf das Kleinklima, da sich begrünte Dachflächen weniger stark aufheizen. Außerdem binden Dachbegrünungen Staub und fördern die Wasserverdunstung. Durch diese Eigenschaften übernehmen begrünte Dächer bioklimatisch und lufthygienisch positive Funktionen auch für das nähere Umfeld. Der reduzierte und verzögerte Regenwasserabfluss entlastet die Oberflächenentwässerung und damit das Sielnetz. Dachbegrünungen bilden außerdem einen vom Menschen wenig gestörten Sekundär-Lebensraum für Pflanzen, Insekten und Vögel. Dachbegrünungen beleben zudem das Erscheinungsbild der Baukörper von benachbarten und auch weiter entfernt liegenden höheren Gebäuden aus.

Zur nachhaltigen Sicherung der ökologischen und visuellen Wirkung der Dachbegrünung sind Substratstärken von mindestens 12 cm vorgeschrieben, um eine dauerhafte Begrünung mit Gräsern oder Polsterstauden zu gewährleisten. Von der Dachbegrünung sind - neben den genehmigungsrechtlich regulär erforderlichen Windsog-, Windlast- und Brandschutzstreifen

(Kies-, Platten- oder Rasengittersteinbelag) - diejenigen funktionalen Flächen ausgenommen, die z. B. für Dachterrassen und befestigte Gemeinschaftsflächen genutzt oder für Belichtungs- und Be- und Entlüftungsöffnungen oder technische Aufbauten zwingend benötigt werden.

Es ist ein Mindestanteil von 75 % der jeweiligen Dachfläche eines Gebäudes zu begrünen. Damit werden unnötige Härten vermieden, um neben den vorgenannten zwingend erforderlichen unbegrünten Schutzstreifen gleichermaßen die Möglichkeit zur Errichtung der aus technischen Gründen erforderlichen Dachaufbauten zur Aufnahme technischer Anlagen zu erhalten, z.B. Fahrstuhlüberfahrten, Zu-/Abluftanlagen, Kühlaggregate. Auch Verglasungen, die eventuell zur Belichtung darunterliegender Räume erforderlich sind, sollen grundsätzlich möglich sein. Zudem soll zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität die Möglichkeit zur Errichtung von Dachterrassen eingeräumt werden. Nicht von den Begrünungen abgesehen werden darf hingegen in Bereichen mit Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie, denn diese können aufgeständert und in Kombination mit der Dachbegrünung errichtet werden. Kühlungseffekte durch Dachbegrünung erhöhen sogar die Wirkungsgrade von Photovoltaikanlagen.

Die mögliche begrünbare Dachfläche ist somit im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens einzelfallbezogen je Gebäude abzustimmen und entsprechend nachzuweisen. Als Mindestbegrünungsanteil sind 75 % der Dachflächen des jeweiligen Gebäudes festgesetzt. Maßgeblich für die Berechnung sind dabei die gesamten Dachflächen des jeweiligen Gebäudes, die nach Abzug der Attika mit 100 % anzusetzen sind. Sofern dann der festgesetzte Begrünungsanteil von mindestens 75 % aus den oben genannten Gründen nicht erreicht wird, kann eine Reduzierung zugelassen werden. Um dabei die Minderung der wichtigen klimaökologischen Funktionen und Funktionen für die Entlastung der Oberflächenentwässerung zu kompensieren, ist auf der dann verbleibenden zu begrünenden Dachfläche der Substrataufbau zu erhöhen. Hierfür wird eine Erhöhung um 3 cm je Reduzierung der Dachbegrünungsfläche um angefangene 5 % angesetzt. Berechnungsbeispiele: sind lediglich 70 % Dachbegrünung realisierbar, so sind diese mit mind. 15 cm Substrataufbau herzustellen, oder sind lediglich 62 % Dachbegrünung realisierbar, so sind diese mit mind. 21 cm Substrataufbau herzustellen. Bei einem Substrataufbau bis ca. 25 cm handelt es sich um eine Extensiv-Begrünung, ab ca. 25 cm um eine (leichte) Intensiv-Begrünung. Aus diesem Grund wird festgesetzt, dass die Dachflächen mindestens extensiv zu begrünen sind, um eine Intensiv-Begrünung mit höherem Substrataufbau nicht auszuschließen.

Für den Fall, dass Technikanlagen auf dem Dach weitmöglich zusammengefasst und nicht nur seitlich eingehaust, sondern auch überdeckelt werden, können diese Oberflächen ebenfalls mit einem Substrataufbau versehen und entsprechend extensiv begrünt werden. Dies trägt dazu bei, dass auch auf Bürogebäuden mit zwingend notwendigen technischen Anlagen auf der Dachfläche der geforderte Mindestbegrünungsanteil erreicht werden kann.

### **5.10.3.5 Sonstige Anpflanzungen**

Die Außenfläche der geplanten Kindertagesstätte muss aus aufsichtsrechtlichen Gründen umschlossen werden. Gemäß Freiflächenplanung ist eine Einzäunung mit vollständiger Eingrünung durch eine freiwachsende oder geschnittene Hecke vorgesehen. Über die Darstellung

im Vorhaben- und Erschließungsplan hinaus umfasst der Durchführungsvertrag eine entsprechende Regelung.

Die nach § 2 Nummer 7 festgesetzte seitliche blickdichte Abschirmung von Dach- und Technikaufbauten bietet Möglichkeiten für eine vertikale Begrünung in Form von Berankungen oder für die Vorpflanzung von Klettersträuchern. Auch hierzu umfasst der Durchführungsvertrag eine entsprechende Regelung, die im Rahmen des Qualifizierten Freiflächenplans zum Bauantrag planerisch konkretisiert wird.

#### **5.10.4 Gewässer- und Bodenschutz**

##### **5.10.4.1 Minderung der Bodenversiegelung**

Einen wesentlichen Beitrag zur Minderung der Bodenversiegelung leisten die zu begrünenden Freiflächen im Kerngebiet sowie die Tiefgaragen- und Dachbegrünung. In Bezug auf die weitergehende Minderung der Bodenversiegelung und somit für den weitmöglichen Erhalt sickerwirksamer Flächen wird die folgende Festsetzung getroffen:

*Im Plangebiet sind Geh- und Fahrwege, mit Ausnahme von Tiefgaragenzufahrten, ebenerdigen nicht überdachten Stellplatzflächen, Terrassen und Platzflächen sowie Feuerwehrumfahrungen und -aufstellflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. (vgl. § 2 Nummer 27 der Verordnung)*

Diese Festsetzung bezieht sich sowohl auf unterbaute wie auf nichtunterbaute Flächen. Durch den wasser- und luftdurchlässigen Aufbau befestigter Flächen werden die Eingriffe in das Schutzgut Boden und in das Schutzgut Wasser minimiert. Unbelastetes Oberflächenwasser kann weiterhin in das Erdreich eindringen, die Versickerungsfunktion kann so gegenüber einer Vollversiegelung in Teilen erhalten bleiben, ebenfalls die Belüftung des Bodens. Auch bei befestigten Flächen auf unterbauten Flächen ergibt sich ein positiver Effekt und Bezug auf den Wasserhaushalt und die Begrünung, da das Niederschlagswasser in die darunterliegende Drainageschicht einsickern bzw. bei entsprechendem Gefälle seitlich abfließen kann und damit zur Wasserversorgung der Vegetationssubstratschicht beiträgt.

Als wasser- und luftdurchlässige Aufbauten gelten z.B. Schotterrasen (Gemisch aus Schotter oder Grobkies mit Mutterbodenanteil und Raseneinsaat), Kiesbeläge, wassergebundene Decken (Grand), Rasengittersteine und Rasenfugenpflaster, Pflaster- und Plattenbeläge mit Fugenanteil, spezielle durchlässige Betonpflaster mit Abstandshaltern oder Sickerporen (sogenanntes Ökopflaster), jeweils auf ungebundenen Tragschichten. Die geeignete Belagsart ergibt sich jeweils aus der Funktion und Inanspruchnahme der zu befestigenden Fläche. Auch die Art der Unterhaltung ist von Bedeutung: so können bei maschinellem Einsatz zur Schneeräumung und Reinigung von Platz- und Wegeflächen insbesondere auf unterbauten Flächen Pflaster- oder Plattenbeläge von Vorteil sein gegenüber wassergebundenen Decken oder Schotterrasen.

##### **5.10.4.2 Gewässerschutz**

Die folgende Festsetzung dient dem Schutz des Bodenwasserhaushalts und damit gleichzeitig dem Schutz der Vegetation:

*Im Plangebiet sind bauliche und technische Maßnahmen, wie zum Beispiel Drainagen, die zu einer dauerhaften Absenkung des vegetationsverfügbaren Grund- oder Stauwasserspiegels führen, unzulässig. Sofern Kasematten (Licht- und Lüftungsschächte unter Gelände) in den Grund- oder Stauwasserspiegel eingreifen, ist deren Entwässerung nur in einem geschlossenen Leitungssystem zulässig. (vgl. § 2 Nummer 28 der Verordnung)*

Ziel der Festsetzung ist die Vermeidung einer dauerhaften Absenkung des im Plangebiet oberflächennah anstehenden und damit unmittelbar pflanzenverfügbaren obersten Grundwasserleiters bzw. des niederschlagsabhängig überlagernden Stauwasserhorizonts. Sie dient damit gleichzeitig dem Schutz der an diese Standortbedingungen angepassten Vegetation, insbesondere dem Baumbestand mit Bodenanschluss im Plangebiet und im direkten Umfeld. Mit dieser Festsetzung werden für die Planungsumsetzung geeignete technische Bauausführungen zum Erhalt der anstehenden Wasserverhältnisse gewährleistet. Sockel- oder Tiefgeschoss sind somit mittels baulicher Maßnahmen sowohl gegen von unten als auch gegen seitlich drückendes Wasser zu dichten. Ringdrainagen würden demgegenüber zu einer Absenkung des pflanzenverfügbaren Grund- bzw. Stauwassers führen. Sie bieten auch keine ausreichende Sicherheit gegen drückendes Wasser. Aus dem gleichen Grund ist die Ableitung von Niederschlagswasser am Tiefpunkt von Kasematten mittels geschlossener Rohrleitungen vorzusehen, da zum Beispiel Schlitzrohre zwar die Möglichkeit einer unterirdischen Versickerung bieten, andererseits jedoch wie Ringdrainagen zur Absenkung des Bodenwassers führen.

#### **5.10.4.3 Oberflächenentwässerung**

Die Grundzüge des Oberflächenentwässerungskonzepts sind in Kap. 5.8 erläutert und die vorgesehenen technischen Maßnahmen zur Niederschlagsretention in Kap. 5.10.3.3 und 5.10.3.4 näher beschrieben. Mit der in § 2 Nummern 24 festgesetzten Tiefgeschossbegrünung in Kombination mit den gemäß Entwässerungskonzept geplanten Retentionsschicht sowie mit der in § 2 Nummern 26 festgesetzten Retentions Gründach bzw. Dachbegrünung wird durch Aufnahme, Verdunstung und verzögerte Ableitung der Niederschläge ein wirksamer Beitrag zur Entlastung der umliegenden Regenwassersiele geleistet. Als weitergehende Maßnahme kann die Sammlung der Dach- und ggf. auch Tiefgaragenabflüsse in Zisternen und deren Verwendung z.B. für die Bewässerung der Vegetationsflächen zur Minderung des Frischwasserverbrauchs und damit der Grundwasserentnahme beitragen.

#### **5.10.5 Maßnahmen zum Schutz besonders und streng geschützter Arten**

##### **5.10.5.1 Rechtliche Grundlagen**

Zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Winterhude 72 wurde ein Artenschutz-Fachbeitrag mit artenschutzrechtlicher Prüfung der voraussichtlichen Planfolgen erarbeitet. Zu betrachten waren hinsichtlich der Belange des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG das mögliche Vorkommen und die mögliche Betroffenheit von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (FFH-RL - Flora-Fauna-Habitat Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. EG Nr. L 206 S. 7), zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/105/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. EG Nr. L 363 S. 368), und von nach der EU-Vogelschutz-Richtlinie (VSchRL -

Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten) geschützten europäischen Vogelarten. Der besondere Artenschutz unterliegt nicht der planerischen Abwägung.

Für Arten, die lediglich nach nationalem Recht wie z.B. nach der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) vom 16. Februar 2005 (BGBl. I S. 258, 896), zuletzt geändert am 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95, 99), besonders geschützt sind, gelten die artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 Absatz 5 BNatSchG dagegen nicht und der Schutz des § 44 Absatz 1 BNatSchG gilt nur für Handlungen außerhalb von nach § 15 BNatSchG zugelassenen Eingriffen.

#### **5.10.5.2 Artenschutzfachliche Bestandsaufnahme und Bewertung**

Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange wurde zunächst eine Relevanzprüfung vorgenommen, d.h. es wurde ermittelt, welche Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und welche Vogelarten überhaupt vorkommen können. Mit Hilfe einer Potenzialabschätzung wurde das potenzielle Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen sowie anderen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie ermittelt. Außerdem wurden Untersuchungsergebnisse aus 2017 (Brutvogel- und Fledermauskartierung im Verlauf der U5-Trasse) herangezogen und in 2020 wurden Begehungen zur Erfassung von Gebäudebrütern und gebäudebezogenen Fledermäusen im Plangebiet durchgeführt. Auf diesen Grundlagen wurde eine artenschutzfachliche Betrachtung des geplanten Vorhabens durchgeführt.

##### Fledermäuse

Das Untersuchungsgebiet besitzt kein besonderes Potenzial für Fledermausquartiere und es ist als Jagdhabitat für Fledermäuse von sehr geringer Bedeutung. Aktuell befinden sich keine Fledermausquartiere im Gebäudekomplex. Einzelne Bäume weisen Potenzial für Fledermausquartiere auf. Es wurde jedoch kein Baum gefunden, in dem eine Höhle sichtbar ist und der somit als großer Höhlenbaum für Fledermäuse als Quartier in Frage kommt. Die großen Rosskastanien im südöstlichen Bereich sind so struktur- und nischenreich, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass unsichtbare Höhlungen insbesondere im von unten nicht einsehbaren Kronenbereich (starke Äste, kleine strukturreiche Totholzbereiche) vorhanden sind. Kleine Sommerquartiere, Spaltenquartiere oder Tagesverstecke sind im Kronenbereich möglich. Diese Bäume befinden sich überwiegend im südöstlichen Bereich des Plangebietes. Winterquartiere sind wegen der im Kronenbereich zu geringen Stammdurchmesser nicht möglich.

##### Vögel

Alle im Untersuchungsgebiet potenziell möglichen und bei den Brutvogelkartierungen 2017 erfassten Brutvogelarten können diesen Bereich nur als Teilrevier oder als Nahrungsgast nutzen, da es zu klein für ein komplettes Revier ist. Alle Arten müssen weitere Gebiete in der Umgebung mitnutzen. Die Begehungen zur Mauerseglererfassung erbrachten keinen Nachweis, Mauerseglerbrutplätze sind am oder im Gebäude nicht vorhanden. Auch Horste von Greifvögeln befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet, ein Brutvorkommen kann ausgeschlossen werden. Es kommen keine Arten vor, die nach der Roten Liste Hamburg oder Deutschland gefährdet sind. Alle hier potenziell oder nachweislich vorkommenden Arten, mit Ausnahme des Grünfinken, gehören zu den in letzter Zeit in Hamburg zunehmenden oder im

Bestand stabilen Arten. Der Grünfinken-Bestand ist zwar derzeit rückläufig, jedoch ist unklar, ob dies an einer allgemeinen Verschlechterung des Lebensraumes liegt. Aufgrund der nur geringen „Insektenproduktion“ durch nicht heimische Sträucher sind die Grünflächen des Grundstücks für Vögel auch als Nahrungsflächen von unterdurchschnittlichem Wert. Es ist im Plangebiet aufgrund der Biotopausstattung somit nur mit den häufigen, anpassungsfähigen und relativ anspruchslosen Arten des Siedlungsbereichs zu rechnen.

#### weitere besonders oder streng geschützte Arten

Vorkommen weiterer besonders oder streng geschützter Tierarten sind auszuschließen. Auch seltene oder besonders geschützte Pflanzenarten sind im Plangebiet auf Grund der Biotopausstattung nicht gegeben.

### **5.10.5.3 Artenschutzrechtlich begründete Vermeidungsmaßnahmen**

#### allgemeine Bauzeitenregelung:

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Absatz 1 BNatSchG werden in Bezug auf potenzielle Vorkommen von Fledermaus und Brutvogelarten durch folgende Maßnahmen vermieden:

Verbot der Tötung / Verletzung: Dieser Tatbestand wird im Hinblick auf gehölzbezogene Vögel nicht erfüllt, wenn die Fäll-, Rodungs- und ggf. Baumschnitarbeiten im Zeitraum zwischen 1. Oktober und Ende Februar und somit nach bzw. vor der Brutzeit der Vögel durchgeführt werden (allgemein gültige Regelung § 39 BNatSchG). Ausnahmen sind möglich, wenn durch eine Suche durch eine fachlich qualifizierten Person (Biolog:in) nach besetzten Nestern in den betreffenden Bäumen und Gebüschbereichen ein Vorkommen ausgeschlossen werden kann. Um eine Tötung oder Verletzung von Fledermäusen in potenziellen Höhlenbäumen sicher auszuschließen, sind die Fäll- bzw. Baumschnitarbeiten auf die kältesten Monate November / Dezember / Januar zu beschränken. Ausnahmen sind möglich, wenn durch eine Suche durch eine fachlich qualifizierten Person (Biolog:in) nach Fledermäusen in den betreffenden Bäumen ein Vorkommen ausgeschlossen werden kann oder wenn der konkrete Witterungsverlauf Vorkommen von Fledermäusen außerhalb ihrer Winterquartiere unmöglich macht (z.B. anhaltender Frost schon ab November).

Störungsverbot: Dieser Tatbestand wird nicht erfüllt, wenn die Fäll-/Rodungs-/Schnitarbeiten bis Ende Februar vor der Brutzeit der Vögel abgeschlossen sind. Der Baubetrieb führt nicht zu erheblichen Störungen der umgebenden Tierwelt, da es sich um störungstolerante Arten des Siedlungsbereichs handelt. Die lokalen Brutvogel-Populationen haben im Übrigen einen so guten Erhaltungszustand, dass selbst ein zeitweiliger Verlust eines Brutpaares nicht zu einer Verschlechterung und damit zu einer erheblichen Störung im Sinne des § 44 BNatSchG führen würde. Störungstatbestände nach § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG treten durch das Bauvorhaben für die Fledermausfauna nicht ein.

Beschädigungs- / Zerstörungsverbot von Fortpflanzungs- und Ruhestätten: Potenzielle Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Fledermäusen und Vögeln werden nicht beschädigt. Ein Ausweichen ist möglich, so dass die ökologischen Funktionen im räumlichen Zusammenhang erhalten bleiben. Bei Verlust potenzieller Höhlenbäume sind jedoch ggf. artenschutzrechtlich

begründete Ausgleichsmaßnahmen für Höhlenbrüter und Fledermäuse erforderlich (siehe Kap. 5.10.5.4).

Beschädigungs- / Zerstörungsverbot von besonders geschützten Pflanzenarten: Eine Betroffenheit ist nicht gegeben, da im Plangebiet keine besonders oder streng geschützten Pflanzenarten vorkommen.

#### Vogelschlag:

Nach Fertigstellung der Neubebauung kann im Zusammenhang mit Gebäudeverglasungen und der nicht unerheblichen Gebäudehöhen ein Konflikt mit Vögeln entstehen. Hierzu trifft der Bebauungsplan im Sinne von § 1 Absatz 6 Nummer 7a) BauGB in Verbindung mit § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG die folgende artenschutzrechtlich begründete Festsetzung:

*29. Im Plangebiet sind zur Vermeidung des Vogelschlags Flächen aus Glas durch geeignete Maßnahmen (zum Beispiel mehrschichtiger Fassadenaufbau, Gliederung der Fassade, Aufbringung wirksamer Markierungen, Verwendung transluzenter Gläser und Verwendung von Glasflächen mit einem niedrigem Lichtreflexionsgrad) erkennbar für das Vogelauge zu strukturieren beziehungsweise als Hindernis sichtbar zu machen, wenn der Glasanteil der Fassade größer als 75 v. H. ist oder zusammenhängende Glasflächen mit Glasscheiben von größer 6 m<sup>2</sup> vorgesehen sind. Satz 1 gilt nicht für Glasflächen bis 10 m Geländeoberkante, es sei denn, die Glasflächen befinden sich in unmittelbarer Umgebung zu Gehölzen, Gewässern oder größeren Vegetationsflächen (wie etwa Wiesen) oder ermöglichen eine Durchsicht auf Vegetation, Gewässer oder Himmel. (vgl. § 2 Nummer 29 der Verordnung)*

Mit dieser Festsetzung soll die Gefahr einer Tötung oder Verletzung von Vögeln durch Kollision mit transparentem Material an den Fassaden auf das geringstmögliche Restrisiko gemindert werden. An den Glasflächen sind Maßnahmen sinnvoll, um diese für das Vogelauge erkennbar zu machen, sofern in diesen Glasflächen Spiegelungen von Vegetation, v.a. Gehölzen, oder vom Himmel vermieden bzw. durch Markierungen entschärft werden, um für Vögel nicht erkennbare Hindernisse auszuräumen. Die Ausnahme, solche Maßnahmen erst ab 10 Meter Geländeoberkante durchführen zu müssen, wenn keine Vegetation unmittelbar vor den Glasflächen vorhanden ist oder Durchsichten auf Habitate sowie den Himmel vorliegen, erlaubt es, die Erdgeschosszone für die dort geplanten öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen nicht gravierend einzuschränken. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass bei Vorliegen von für Vögel anziehenden Habitaten oder Durchsichten auf für Vögel interessante Flugziele geeignete Vermeidungsmaßnahmen zu ergreifen sind. Die Festsetzung beinhaltet auch, dass sonstige freistehende transparente Flächen von Brüstungen und Schutzwänden erkennbar für das Vogelauge mit Vogelschutzmarkierungen zu gestalten sind, um auch dort das Risiko für Vögel weit möglichst zu minimieren. Fachinformationen zum Thema Vogelkollisionsschutz und eine Beispielsammlung unterschiedlichster Lösungsansätze mit Vergleich der Wirksamkeit können dem im Internet frei verfügbaren Leitfaden „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ entnommen werden (Schweizerische Vogelwarte Sempach, 2. überarbeitete Auflage 2012).

#### Lichtemissionen



Da von der Planung kein besonders bedeutendes Gebiet für Vögel oder Fledermäuse betroffen ist, gelten hier lediglich die allgemeinen Hinweise zur Vermeidung von „Lichtverschmutzung“. Spezielle Maßnahmen leiten sich aus dem geringen Brutvogel- und Fledermausbestand nicht ab, allerdings gilt es auch, die Insektenwelt zu schützen.

*30. Im Plangebiet sind Außenleuchten ausschließlich zur Herstellung der verkehrssicheren Nutzung der Freiflächen zulässig. Diese sind als monochromatisch abstrahlende Leuchten oder Lichtquellen mit möglichst geringen Strahlungsanteilen im ultravioletten Bereich mit Wellenlängen zwischen 585 Nanometer (nm) und 700 nm und maximal 3000 Kelvin Farbtemperatur zulässig. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten abzuschirmen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60 Grad Celsius nicht überschreiten. Die Lichtquellen sind geschlossen auszuführen. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen, insbesondere auf Gehölze und Biotope, ist zu vermeiden. (vgl. § 2 Nummer 30 der Verordnung)*

Die Festsetzung dient dem Schutz nachtaktiver Tiere, insbesondere Insekten, für die Lichtquellen direkt (Verbrennen, Aufprall) oder indirekt (Verhungern, Erschöpfung, leichte Beute) Todesfallen sind. Eine große Zahl von Individuenverlusten bei den Insekten könnte somit nicht nur zu einer Dezimierung der Populationen von nachtaktiven Insekten in der Umgebung der Lichtquelle führen, sondern hätte zugleich weitgehende Auswirkungen auf das gesamte lokale ökologische Gleichgewicht (z. B. Nahrungsketten, Blütenbestäubung). Durch die Festsetzung wird sichergestellt, dass die Beleuchtung ein Farbspektrum aufweist, welches auf nachtaktive Insekten nicht stark anlockend wirkt. Auch durch die Begrenzung direkter Lichteinwirkungen sowie die zeitliche Reglementierung wird der Effekt vermindert, dass Insekten durch weithin sichtbares Licht angelockt werden. Zudem werden damit und insbesondere durch den Ausschluss nach oben abstrahlender Lichtquellen die Lichtemissionen insgesamt begrenzt und somit auch Störungen anderer Tiere durch übermäßige nächtliche Beleuchtung vermieden. Durch die festgesetzte geschlossene Ausführung des Leuchtgehäuses, die Begrenzung der Farbtemperatur und die Begrenzung der Oberflächentemperatur des Leuchtgehäuses in der Betriebsphase wird zudem bei einem dennoch stattfindenden Kontakt von Insekten mit Leuchten das Risiko einer Verletzung oder Tötung reduziert. Eine Verarmung der Fauna durch Insekten, die an den Leuchten zu Grunde gehen, soll damit weitmöglich vermieden werden.

#### **5.10.5.4 Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen**

Im Ergebnis der artenschutzgutachterlichen Beurteilung der Planfolgen sind lediglich dann artenschutzrechtlich begründete Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, wenn Bäume mit Höhlungen gefällt werden. Alle entfallenden Bäume ab 40 cm Stammdurchmesser sind daher unmittelbar vor der Fällung fachgutachterlich auf Höhlungen mit Besatz zu überprüfen und die Anzahl von ggf. verlorengehenden Höhlungen ist zu dokumentieren. Als Ausgleichsmaßnahme für den Verlust von Baumhöhlungen sind Ausgleichsmaßnahmen in Form von Vogelnist- und/oder Fledermauskästen geeignet, die an hierfür geeigneten verbleibenden Bäumen im Plangebiet oder in der Umgebung zu installieren und dauerhaft zu unterhalten sind. Anzahl und Art der Kästen sind dem gutachterlichen Untersuchungsergebnis entsprechend mit der

zuständigen Fachbehörde im Rahmen der dem Bebauungsplanverfahren nachgeordneten jeweiligen Fällgenehmigung einzelfallbezogen abzustimmen und festzulegen. Hierzu wird eine entsprechende Regelung in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

Bei einer Verwirklichung des Vorhabens kommt es somit nicht zum Eintreten eines Verbotes nach § 44 Absatz 1 BNatSchG, wenn bei eventuellem Verlust von Höhlenbäumen Kompensationsmaßnahmen für Höhlenbrüter und/oder Fledermäuse durchgeführt werden. Es wird dann durch Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt, dass die ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten kontinuierlich erhalten bleiben. Entsprechend ihrer Zielsetzung werden diese Maßnahmen als CEF-Maßnahmen (Continuous Ecological Functionality) bezeichnet. Sie sind in der Regel zeitlich vorgezogen zu realisieren, um zum Zeitpunkt der Beeinträchtigung wirksam sein zu können.

Darüber hinaus besteht das Ziel, die lokalen Populationen bestimmter Arten zu fördern, die an den Bestandsgebäuden wegen der geschlossenen Fassaden und abgedichteten Fensteröffnungen bislang keinerlei Quartiers- oder Nistmöglichkeiten hatten. Bei den Um- und Neubauten besteht nun die Möglichkeit, diese so zu gestalten, dass Niststätten für Mauersegler und Quartiere für gebäudebezogene Fledermausarten geschaffen werden, um die Lebensraumfunktionen dieser Arten im Plangebiet, das in räumlicher Nähe zum Stadtpark liegt, zu fördern. Hierzu wird eine entsprechende Vereinbarung in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

### **5.11 Naturschutz- und artenschutzfachliche Gesamtbetrachtung**

Da der Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB aufgestellt wird und da die durch den Bebauungsplan ermöglichte Grundfläche weniger als 20.000 m<sup>2</sup> beträgt, gelten nach § 13 a Absatz 2 Nummer 4 BauGB Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1 a Absatz 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Unabhängig davon sind voraussichtliche Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild darzustellen und in die Abwägung einzustellen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Plangebiet auf Grundlage des bislang geltenden Bebauungsplans Winterhude 7 im Bereich des festgesetzten Kerngebietes bereits im Bestand in großen Teilen bebaut und versiegelt ist. Demgegenüber ergeben sich in Bezug auf die Bodenfunktionen und den Wasserhaushalt keine weitergehenden negativen Auswirkungen. Gemäß dem Entwässerungskonzept, welches Retentionsschichten unter dem Substrat der Tiefgaragen- und der Dachbegrünung im WA vorsieht, ist sogar von einer Entlastung der Vorflut (Regesiele) auszugehen. Kleinklimatisch sind als negative Auswirkung zunächst die Baumfällungen und Vegetationsrodungen anzuführen. Mit Heranwachsen der festgesetzten Anpflanzungen und Ersatzpflanzungen von Bäumen und Großsträuchern werden diese sukzessive ausgeglichen. Auf Grund der festgesetzten Dach- und Tiefgaragenbegrünung ist gegenüber dem bisherigen Bestand von einer deutlichen Zunahme lokalklimatisch und lufthygienisch positiver vegetationsbestandener Oberflächen auszugehen. Unter Berücksichtigung bzw. Einhaltung artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen werden die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht berührt. Hinsichtlich der Belange des Landschafts- und Ortsbildes kommt

es zunächst im Zuge der Fäll-, Rodungs- und Abbrucharbeiten zu einer erheblichen Veränderung. Mit Fertigstellung der Bebauung, der Erhaltung, Ergänzung und Neupflanzung von Bäumen und Großsträuchern sowie der qualitätvollen Gestaltung und Begrünung der Außenanlagen wird ein dem besonderen Erscheinungsbild der City Nord adäquates Wohn- und Büroquartier entstehen. Die besonderen Funktionen im Freiraum- und Wegeverbund werden mit Sicherung der öffentlichen Grünfläche im Verlauf des Djakartawegs nördlich der Vorhabenfläche sowie mit einem dichten Netz auch öffentlich nutzbarer Wegeverbindungen innerhalb des Kerngebietes gewahrt und hinsichtlich der Barrierefreiheit weiterentwickelt. Damit sind gleichzeitig Belange der Erholungsfunktionen in den öffentlichen und privaten Freiflächen gesichert. Insgesamt wird mit der Planung den Zielsetzungen des Landschaftsprogramms zur Verbesserung der Naturhaushaltsfunktionen entsprochen.

## **5.12 Abwägungsergebnis**

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind die in § 1 Absatz 5 und 6 BauGB aufgeführten und für das Plangebiet zutreffenden Belange und Anforderungen berücksichtigt worden. Insbesondere wird dem Planungsziel in § 1 Absatz 5 BauGB entsprochen, eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung nach den Aspekten des Klimaschutzes durch Maßnahmen der Innenentwicklung zu gewährleisten.

In der Abwägung gemäß § 1 Absatz 7 BauGB sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Winterhude 72 sind als das Ergebnis der Abwägung der einzelnen Belange anzusehen.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes werden keine erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet, welche die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, das Landschaftsbild oder die Erholungsvorsorge erheblich beeinträchtigen. Die Belange des Natur- und Artenschutzes werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans berücksichtigt.

Ergänzt werden die planungsrechtlichen Festsetzungen durch verbindliche Regelungen im Durchführungsvertrag.

## **5.13 Nachrichtliche Übernahme**

Die im Norden des Plangebietes vorhandene Bahntrasse der U-Bahnlinie U1 und der nördlichen Güterumgehungsbahn wird nachrichtlich als oberirdische Bahnanlage in den Bebauungsplan übernommen.

Die das östliche Plangebiet künftig unterquerende Trasse der U-Bahnlinie U5 wird als planfestgestellte unterirdische Bahnanlage in den Bebauungsplan übernommen. Im diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan gehörenden Durchführungsvertrag ist geregelt, dass Abgrabungen sowie vorübergehende und dauerhafte Baubehelfe unterhalb einer Höhe von 11 m über NHN unzulässig sind.

Das Plangebiet befindet sich im historisch bedeutsamen städtebaulichen Kontext der City Nord, einem Büro-Standort aus den 1960er-Jahren, welcher seit dem 1. Mai 2013 aufgrund seiner herausragenden Bedeutung als Gesamtensemble unter Denkmalschutz steht. Folglich

ist das gesamte Plangebiet als Teil des denkmalgeschützten Gesamtensembles City Nord mit einer entsprechenden nachrichtlichen Übernahme in der Planzeichnung dargestellt. Die Fußgängerbrücken sind außerdem als denkmalgeschützte Einzelanlagen dargestellt.

Zudem wird die Abgrenzung der Fluglärmschutzzonen (Tag-Schutzzone 2, Nachtschutzzone) nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

#### **5.14 Kennzeichnungen**

Die vorhandenen Gebäude werden gemäß Darstellung der ALKIS mit Stand vom März 2020 als Kennzeichnungen in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan übernommen. Ferner wird eine vorhandene elektrische oberirdische Leitung in den Bebauungsplan übernommen.

### **6 Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung**

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird ein Durchführungsvertrag mit der Vorhabenträgerin geschlossen. In diesem verpflichtet sich die Vorhabenträgerin, das im Vorhaben- und Erschließungsplan abgebildete Vorhaben und die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Winterhude 72 vorgesehenen Maßnahmen innerhalb der vereinbarten Frist umzusetzen.

### **7 Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen**

Für das Plangebiet wird der bestehende Bebauungsplan Winterhude 7, festgestellt am 22. Mai 1986, aufgehoben.

### **8 Flächen- und Kostenangaben**

#### **8.1 Flächenangaben**

Das Plangebiet ist etwa 44.850 m<sup>2</sup> groß. Hiervon entfallen auf das Kerngebiet etwa 26.500 m<sup>2</sup>, auf das allgemeine Wohngebiet etwa 5.410 m<sup>2</sup>, auf die öffentliche Parkanlage etwa 3.980 m<sup>2</sup>, auf die Straßenverkehrsflächen etwa 6.390 m<sup>2</sup>, davon etwa 750 m<sup>2</sup> auf die Straßenverkehrsfläche des Djakartawegs innerhalb der öffentlichen Parkanlage, und auf die Bahnflächen etwa 1.910 m<sup>2</sup>.

#### **8.2 Kostenangaben**

Bei der Verwirklichung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg keine Kosten. Die Übernahme von Kosten durch die Vorhabenträgerin wird im Rahmen des Durchführungsvertrages geregelt.