

Begründung

Archiv

zum Bebauungsplan Winterhude 37/Alsterdorf 17

Vom 03. August 2004

1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. 1997 I S. 2142, 1998 I S. 137), zuletzt geändert am 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359). Da das Planverfahren bereits vor In-Kraft-Treten dieser Fassung des Baugesetzbuchs, d.h. vor dem 1. Januar 1998 förmlich eingeleitet worden ist, wird es gemäß § 233 Absatz 1 Baugesetzbuch nach den bisher geltenden Vorschriften abgeschlossen. In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N 2/97 vom 10. Februar 1997 (Amtl. Anz. S. 385) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 23. Januar 1997 und 20. Dezember 2002 (Amtl. Anz. 1997 S. 299, 2003 S. 17, 241) stattgefunden.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan geändert; die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt. Die Änderungen konnten daher ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden; die bisher geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs wurde beachtet.

2. Anlass der Planung

Im Bereich der Sporthalle Hamburg werden Erweiterungsmöglichkeiten für einen Sportbau (Leichtathletik-Trainingshalle) vorgesehen sowie eine umfassende Stellplatz-Regelung für die Sporthalle Hamburg. Aufgrund des Neubaus des Polizei-Präsidiums (einschließlich Technik-Zentrum) an der Hindenburgstraße und des dafür benötigten Flächenbedarfs musste auch die Stellplatzfläche östlich der Carl-Cohn-Straße, die mit einer Baulast für den Stellplatznachweis der Sporthalle Hamburg belegt war, auf die Fläche der Landespolizeischule (Antreteplatz) westlich der Carl-Cohn-Straße verlagert werden. Dies war jedoch nur als Übergangslösung vorgesehen, da auch diese Fläche eine

Bebauungsmöglichkeit erhalten soll. Diese Stellplätze sollen nun unter die geplante Leichtathletikhalle verlagert werden.

Seit mehr als 20 Jahren wird der Bau einer Trainingshalle für Leichtathletik in Hamburg gefordert. In Hamburg gibt es für die Leichtathletik als Kernsportart Olympischer Sommerspiele keine geeigneten Trainingsbedingungen für das Winterhalbjahr. Geplant ist der Bau einer Leichtathletik-Trainingshalle neben der Sporthalle Hamburg. Durch die bauliche Verknüpfung mit der Sporthalle Hamburg ergeben sich Synergien insbesondere durch Nutzungsvielfalt und Wechselbeziehung der Raum- und Ausstattungsprogramme. Ein weiterer Standortvorteil liegt in der räumlichen Nähe zur Jahnkampfbahn.

Durch den zusätzlichen Flächenbedarf für die Sportstätten muss sich die Landespolizeischule auf einer reduzierten Fläche umstrukturieren.

Die vorhandenen und geplanten Stellplatzflächen sollen planungsrechtlich abgesichert werden. Die Anbindung der Stellplätze soll über die Straße Braamkamp und die Carl-Cohn-Straße erfolgen, um die durch den Besucherverkehr der Sporthalle Hamburg stark belastete Krochmannstraße zu entlasten. Die schulisch genutzte Fläche am Braamkamp wird aufgegeben und erhält eine Ausweisung als Sondergebiet und Kerngebiet.

Es ist weiterhin beabsichtigt, Gebäude der Landespolizeischule (ehemalige Kasernen) als Erhaltungsbereich gemäß § 172 BauGB festzusetzen.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände

3.1.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmGVBl. S. 485) stellt für das Plangebiet Flächen für den Gemeinbedarf mit den Symbolen „Sporthalle“ und „Polizei/Zoll“ sowie Wohnbauflächen dar. Der Braamkamp ist als sonstige Hauptverkehrsstraße hervorgehoben und an der nördlichen Plangebietsgrenze verläuft eine Schnellbahn/Fernbahn-Trasse.

3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmGVBl. S. 363) stellt für das Plangebiet im Landschaftsprogramm die Milieus „öffentliche Einrichtung“ und „Etagenwohnen“ mit der

milieuübergreifenden Funktion „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“, „Gleisanlage, oberirdisch“ und „sonstige Hauptverkehrsstraße“ dar.

Das Arten- und Biotopschutzprogramm stellt die Biotopentwicklungsräume „Städtisch geprägte Bereiche teils geschlossener, teils offener Wohn- und sonstiger Bebauung mit mittlerem bis geringem Grünanteil“ (12), „Gemeinbedarfsflächen“ (13b), „Gleisanlagen“ (14d) und „Hauptverkehrsstraßen“ (14e) dar.

3.1.3 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

Geltende Bebauungspläne

Der Baustufenplan Winterhude in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) setzt Wohnbaufläche (W 3 g), und Flächen für besondere Zwecke „Schule und Sportplatz“ fest.

Der Bebauungsplan Winterhude 28 vom 26. März 1968 (HmbGVBl. S. 65) weist Straßenverkehrsflächen am Braamkamp aus.

Baulasten

Folgende Baulasten liegen auf Flurstück 3019 der Gemarkung Winterhude:

Baulast (Nr. 02681): 300 Stellplätze für die Sporthalle Hamburg in Abendnutzung

Baulast (Nr. 02682): 114 Stellplätze für die Bereitschaftspolizei in Tagesnutzung

Baulast (Nr. 02754): 17 Stellplätze für das Wohnheim Carl-Cohn-Straße.

Bauschutzbereich

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel.

Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Für das Vorhaben besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß §§ 3b bis 3f des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 5. September 2001 (BGBl. I S. 2351), zuletzt geändert am 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359, 1380).

3.2 Andere planerisch beachtliche Tatbestände

Im August 1997 wurde für den Neubau des Polizeipräsidiums (Bebauungsplan Winterhude 36/Alsterdorf 18) eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, in der auch die Auswirkungen der Planungen auf das Plangebiet Winterhude 37/Alsterdorf 17 untersucht wurden.

Im Februar 1999 (mit einer Ergänzung vom August 2002) wurde eine Machbarkeitsstudie zur Erschließung der Sporthalle Hamburg sowie eine landschaftspflegerische Begleitplanung zur Machbarkeitsstudie erstellt.

Im Jahr 2000 wurde im Rahmen des Arbeitsprogramms 2010 auf den Flurstücken 2737, 3018 und 3019 eine pfadübergreifende Überprüfung von Rüstungsaltslasten/Kasernen im Hinblick auf eine potenzielle Sanierungsrelevanz durchgeführt.

Im Juli und November 2002 wurde eine lärmtechnische Betrachtung für das allgemeine Wohngebiet durchgeführt.

3.3 Angaben zum Bestand

- Flurstück 2597: 4-geschossige Wohnbebauung (Braamkamp 5-29/Krochmannstraße 49-53) mit ausgebauten Dachgeschossen, 2 Spielplätzen und 30 Garagenplätzen, und einer Erschließung im Innenbereich durch eine private Erschließungsstraße.
- Flurstück 2738: Unterrichtsgebäude der Landespolizeischule (Braamkamp 3) in 1- und 6-geschossiger Bauweise sowie 40 Stellplätze und ein Schutzraum.
- Flurstück 2737: Sporthalle Hamburg (Krochmannstraße 55) mit ca. 136 Stellplätzen.
- Flurstück 2529: 3-geschossiges Schulgebäude (Braamkamp 1), Turnhalle, Schulhof, 27 Stellplätze, sowie eine Löschwasserversorgungsstelle. Das Schulgebäude wurde im Oktober 2002 der Polizei für die Dauer von ca. 5-6 Jahren als Hörsaalgebäude zur Verfügung gestellt.
- Flurstück 3019: Landespolizeischule (Carl-Cohn-Straße 39) bestehend aus Unterkünften, Verwaltungsgebäude, Wirtschaftsgebäude, Kfz-Werkstätten, Kfz-Hallen, 1 Tankstelle, 3 Sendemasten, 1 Sporthalle (Turnhalle), Antrete-Platz (zur Zeit genutzt als Parkplatz), eine Löschwasserversorgungsstelle sowie Gehölz und Baumbestand.
- Flurstück 3018: Zentrum für asiatische Kampfsportarten (Budo) und Sportlerheim, Gehölz und Baumbestand.

Gas-Niederdruckleitungen auf den Flurstücken 2738, 2529, 3019 und 2597, Netzstationen der Hamburger ElectricitätsWerke AG auf den Flurstücken 2597 und 3019,

Fernwärmeleitungen der Hamburger ElectricitätsWerke AG auf den Flurstücken 2597, 2738, 2529 und 2737.

4. Umweltbericht

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich (siehe Ziffer 3.1.3).

5. Planinhalt und Abwägung

5.1 Allgemeines Wohngebiet

Auf Flurstück 2597 (Braamkamp 5-29 / Krochmannstraße 49-53) wird bestandsgemäß allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Diese Festsetzung entspricht dem städtebaulichen Umfeld am Braamkamp, das vom Wohnungsbau geprägt ist. Eine darüber hinausgehende Festsetzung von überbaubaren Flächen für eine Wohnnutzung wurde geprüft, ist aber in diesem Bereich aufgrund von Lärmbelastungen aus Straßenverkehr, dem Zu- und Abfahrtsverkehr der Sporthalle Hamburg sowie der im Norden des Plangebiets befindlichen Bahnanlagen von U-Bahn in Hochlage und Güterumgebungsbahn nicht möglich.

Da die Lärmsituation, wie sie heute vorhanden ist, sich erst im Laufe der Zeit eingestellt hat, kann nur für die vorhandene Wohnbebauung allgemeines Wohngebiet im Sinne einer Bestandsicherung festgesetzt werden. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmsituation wurde über den Bestand hinaus die Bautiefe von 13 m festgesetzt, um aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie zum z.B. Wintergärten, ermöglichen zu können. Die Festsetzung einer viergeschossigen Bauweise (als Höchstmaß), einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 orientieren sich ebenfalls am Bestand.

Um eine vom Lärm möglichst wenig beeinträchtigte Nutzung von Wohn- und Schlafräumen im allgemeinen Wohngebiet zu ermöglichen, werden passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. (siehe Ziffer 5.5).

5.2 Kerngebiet

Am Braamkamp wird Kerngebiet auf Teilbereichen der Flurstücke 2738 und 2529 ausgewiesen. Die bisherige Nutzung (Handelsschule) auf dem Flurstück 2529 (Braamkamp 1) wird aufgegeben; weitere schulische Nutzungen sind auf dieser Fläche nicht beabsichtigt. Diese Fläche eignet sich wegen der günstigen Lage an einer Hauptverkehrsstraße und fußläufig gut erreichbar von der U-Bahn-Haltestelle Lattenkamp für kerngebietsbezogene Nutzungen und schafft damit wohnungsnahe Arbeitsplätze.

Es wird eine überbaubare Fläche mit maximal zulässigen 4 Vollgeschossen als Flächenausweisung ausgewiesen. Die in § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479) festgesetzten Obergrenzen für die GRZ und GFZ können nicht voll ausgeschöpft werden, da sich auf der Kerngebietsfläche erhaltenswerter Baumbestand befindet. Dem entsprechend wird eine GRZ von 0,5 und eine GFZ von 2,0 festgesetzt. Im Kerngebiet sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig (siehe Ziffer 5.7).

5.3 Fläche für Gemeinbedarf

Durch die Ausweisung einer Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Polizei“ sollen die im östlichen Bereich des Plangebietes (Flurstücke 3018 und 3019) begrenzt durch die Krochmannstraße, Carl-Cohn-Straße, die Bahnfläche im Norden und die Sondergebietsfläche bereits vorhandene Einrichtungen der Polizei planungsrechtlich gesichert und Erweiterungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Die bestehenden erhaltenswerten Gebäude an der Krochmannstraße und Carl-Cohn-Straße werden bestandsorientiert als Baukörperausweisung festgesetzt und mit 3 Vollgeschossen als Höchstmaß ausgewiesen. Die Flächenausweisung im zentralen Bereich der Gemeinbedarfsfläche (Antreteplatz) berücksichtigt einen Entwicklungsspielraum für die Landespolizeischule und wird mit einer Gebäudehöhe von 16 m über Gelände als Höchstmaß festgesetzt. Die festgesetzte Gebäudehöhe orientiert sich an östlich und südlich angrenzenden Kasernengebäuden. Damit soll erreicht werden, dass sich eine Neubebauung in ihrer Höhenentwicklung harmonisch in den Bestand einfügt. Die zukünftige Neubebauung muss jedoch auf die städtebauliche Dominanz der vorhandenen Kasernengebäude Rücksicht nehmen. Der bestehende Hubschrauberlandeplatz auf dem heutigen Antreteplatz muss bei einer Bebauung dieser Fläche innerhalb der Gemeinbedarfsfläche ggf. auf die Dachfläche der Neubauten verlagert werden.

Die Gebäude südlich der Bahnanlage werden als Baukörperfestsetzung bestandsgemäß eingeschossig festgesetzt. Hierbei handelt es sich um ein Budozentrum und ein Sportlerheim auf dem Flurstück 3018, eine Turnhalle, eine Waschhalle für Fahrzeuge sowie eine Tankstelle auf Flurstück 3019. Auf der westlichen überbaubaren Fläche ist geplant, eine Asservatenkammer für die Polizei zu errichten, die mit einer Gebäudehöhe von 7 m über Gelände als Höchstmaß und einer Tiefe von 25 m festgesetzt wird.

Da durch die Inanspruchnahme von Sondergebietsfläche auf ehemaligen Flächen der Polizei sechs Kfz-Hallen versetzt werden müssen, ist hierzu am Westrand der Gemeinbedarfsfläche auf Flurstück 3019 eine zweigeschossige überbaubare Fläche mit einer Tiefe von 30 m für den Bau von neuen Kfz-Hallen ausgewiesen.

Es wird eine Grundflächenzahl von 0,6 festgesetzt, die alle bestehenden und möglichen Gebäude sowie alle befestigten Flächen, wie Wege, Stellplätze usw. berücksichtigt.

Die im Plangebiet vorhandenen 3 Sendemasten werden als Kennzeichnung im Planbild übernommen.

Im Westen des Plangebietes wird auf Teilen der Flurstücke 2738 und 2529 ebenfalls eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Polizei“ ausgewiesen. In Anlehnung an die Gebäude in der Umgebung wird eine viergeschossige Bebauung als Flächenausweisung festgesetzt. Innerhalb dieser überbaubaren Fläche befindet sich ein Unterrichtsgebäude der Landespolizeischule, welches bestandsgemäß mit 6 Vollgeschossen als Höchstmaß ausgewiesen wird.

Es wird eine GRZ von 0,8 festgesetzt, die alle bestehenden und möglichen Gebäude sowie alle befestigten Flächen, wie Wege, Stellplätze usw. berücksichtigt.

Beide Gemeinbedarfsflächen, räumlich getrennt durch die Sondergebietsfläche, sind durch eine vorhandene Fußwegeverbindung miteinander verbunden. Eine privatrechtliche Regelung zur weitergehenden Nutzung dieses Fußweges ist zu treffen.

5.4 Sondergebiet

Die vorhandene Sporthalle Hamburg (Krochmannstraße 55), die notwendigen Stellplätze und der geplante Bau einer Leichtathletikhalle sowie weitere im Zusammenhang stehenden Nutzungen werden durch die Ausweisung einer Sondergebietsfläche mit der Zweckbestimmung „Sport- und Veranstaltungszentrum“ auf Flurstück 2737 und Teilflächen der Flurstücke 3019 und 2529 gesichert. Dazu ist in § 2 Nummer 4 festgesetzt, dass auf der Sondergebietsfläche „Sport- und Veranstaltungszentrum“ Mehrzweckhallen für Sporttraining und -wettkämpfe, Konzert- und Kulturveranstaltungen einschließlich damit in Zusammenhang stehender ergänzender Nutzungen (wie Wohnung für den Hallenwart und Restaurationseinrichtungen) sowie Stellplatzanlagen zulässig sind.

Für die bestehende Halle erfolgt eine bestandsorientierte Festsetzung mit einer Baukörperausweisung und einer Gebäudehöhe (GH) von 15 m über Gelände als Höchstmaß. Östlich der Sporthalle wird für die geplante Leichtathletikhalle eine Baukörperausweisung mit einer Gebäudehöhe von ebenfalls 15 m über Gelände als Höchstmaß und einer Bautiefe von 62 m festgesetzt. Der Erdgeschossbereich der Leichtathletikhalle soll offen ausgebildet werden und als Stellplatzanlage dienen. Beide Hallen werden durch einen Verbindungsbau verbunden, der mit einer Tiefe von 20 m und einer Gebäudehöhe von 7 m über Gelände als Höchstmaß festgesetzt wird.

Die im westlichen Bereich der Sondergebietsfläche auf dem Flurstück 2529 befindliche Turnhalle wird bestandsorientiert mit einer Gebäudehöhe von 7 m über Gelände als Höchstmaß festgesetzt. An der Krochmannstraße wird das Wohngebäude des Hallenwartes bestandsorientiert 2-geschossig als Höchstmaß ausgewiesen.

Für das Sondergebiet wird eine GRZ von 0,9 festgesetzt, damit wird die Obergrenze des baulichen Nutzungsmaßes nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung überschritten. Die hohe Ausschöpfung ergibt sich aus dem Hallenneubau sowie der Unterbringung der oberirdischen Stellplätze. Die Überschreitung der genannten Obergrenzen ist städtebaulich erforderlich,

- um die erforderlichen Stellplätze des Sport- und Veranstaltungszentrums auf der Sondergebietsfläche unterbringen zu können
- die Baulasten für die Unterbringung der erforderlichen Stellplätze auf anderen Flächen als der Sondergebietsfläche aufheben zu können,
- und eine geordnete Abwicklung des Zu- und Abfahrverkehrs zum Sport- und Veranstaltungszentrum zu ermöglichen.

Diese Überschreitung der Obergrenze ist gerechtfertigt durch die günstige Zuordnung der Stellplätze direkt am Sport- und Veranstaltungszentrum, die eine Verminderung des Parkplatzsuchverkehrs bewirkt.

Der Ausgleich erfolgt durch unterschiedliche, sich ergänzende Maßnahmen:

- Entsiegelung von Flächen, durch die Festsetzung, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplans je vier ebenerdiger Stellplätze ein Baum zu pflanzen ist (§ 2 Nummer 5),
- die Festsetzung von Erhaltungs- und Anpflanzgeboten von Bäumen und Sträuchern auf der Sondergebietsfläche (vgl. Ziffer 5. 11),

- einen schonenden Umgang mit Grund und Boden sicherzustellen (durch Nutzung auf bereits versiegelten Flächen),
- durch die nur zeitweilige Nutzung des Sport- und Veranstaltungszentrums ergeben sich auch keine weiteren Nachteile für gesunde Wohn- Arbeitsverhältnisse der benachbarten Bebauung.

Diese ausgleichenden Maßnahmen gewährleisten, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden. Sonstige öffentliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

An der Krochmannstraße werden Gehwegüberfahrten ausgeschlossen. Nur die fußläufige Erschließung der Hallen erfolgt von der Krochmannstraße aus über eine auf der Sondergebietsfläche bestehende Fußgängerbrücke. Sämtlicher Fahrverkehr zu den Stellplätzen der Hallen soll über den Braamkamp und über die Carl-Cohn-Straße erfolgen, mit Ausnahme von Rettungsfahrzeugen. Die erforderlichen Stellplätze und deren Zufahrten werden verbindlich festgesetzt. (Siehe hierzu Ziffer 5.7).

5.5 Lärmschutz

Im Juli und November 2002 wurde eine lärmtechnische Betrachtung für das allgemeine Wohngebiet durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die Gebäude im allgemeinen Wohngebiet von unterschiedlichen Lärmquellen umgeben sind. Vom Braamkamp bewirkt Straßenverkehrslärm von durchschnittlich 55.000 Fahrzeugen pro Tag einen nächtlichen Lärmpegel von über 49 dB(A) an den straßenzugewandten Seiten. Aus nordöstlicher Richtung wirkt sich die Güterumgehungsbahn mit steigenden Zugzahlen, -längen und -geschwindigkeiten aus. In der Prognose wurden die mit dem derzeitigen Ertüchtigungsverfahren angestrebten Zugzahlen von 105 Zügen täglich verwendet.

Von der zur Sporthalle gewandten Seite wirken die Sporthalle selbst und der damit verbundene Teil der Stellplatzanlage inkl. Zu- und Abgangsverkehr ein. Der wesentliche Lärmanteil ist dabei der Stellplatzlärm. Dieser kommt dadurch zu Stande, dass vor und nach Veranstaltungen sämtliche Stellplätze belegt bzw. geräumt werden. Für den Stellplatzteil, der mit ca. 200 Stellplätzen direkt auf die Bebauung einwirkt, wurde daher eine Nutzungsfrequenz von einer Stellplatzbewegung pro Stunde tagsüber (für eine Stunde vor Veranstaltung bis 22.00 Uhr) und von einer Stellplatzbewegung pro Stunde während einer Stunde nach 22.00Uhr (nach Veranstaltung) angesetzt.

Durch die Belastung mit Straßen- und Schienenverkehrslärm von der einen Seite und Sportlärm von der anderen Seite, kann eine lärmabgewandte Gebäudeseite nicht an allen Stellen der bestehenden Gebäude erreicht werden.

Es wurde daher geprüft, ob aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand eine Reduzierung der Lärmbelastung aus Zu- und Abfahrtsverkehr Sporthalle und Schienenlärm im Wohnungsbestand bewirkt und um abschätzen zu können, ob eine Ausweitung von Wohnnutzungen über den Bestand hinaus möglich ist. In die Berechnungen wurde eine Lärmschutzwand von bis zu 5 m Höhe (entlang der östlichen Grundstücksgrenze zum Sondergebiet) aufgenommen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass bereits ab dem zweiten Obergeschoss keine Verbesserung der Lärmwerte mehr erreicht werden kann.

Der Bau einer Lärmschutzwand wäre aufgrund der topografischen Gegebenheiten, (abfallendes Gelände zum Sondergebiet) und der mit erhaltenswerten Bäumen und Sträuchern bewachsene Bereich beidseitig der Grundstücksgrenze nur auf dem Grundstück der Sporthalle möglich und müsste um wirksam werden zu können wesentlich höher als 5 m sein. Wohnungsneubau ist deshalb in der Abwägung zwischen privaten und öffentliche Belangen gem. § 15 Absatz 1 Satz 2 BauNVO abzulehnen und damit nicht festsetzbar.

Die Lärmsituation, wie sie heute vorhanden ist, hat sich erst im Laufe der Zeit eingestellt. Daher kann nur für die vorhandene Wohnbebauung allgemeines Wohngebiet im Sinne einer Bestandsicherung festgesetzt werden. Diese Festsetzung entspricht auch dem städtebaulichen Umfeld am Braamkamp, das vom Wohnungsbau geprägt ist.

Aktiver Lärmschutz für den östlichen Baukörper ist nicht möglich, da der Lärm sich über die Lärmschutzwand beugen würde. Der westliche Gebäudewinkel ist teilweise durch die bestehende Garagenanlage geschützt.

Somit verbleiben nur passive Lärmschutzmaßnahmen, um eine vom Lärm möglichst wenig beeinträchtigte Nutzung von Wohn- und Schlafräumen zu ermöglichen. Dazu wird in § 2 Nummer 2 vorgeschrieben, dass im allgemeinen Wohngebiet durch geeignete Grundrissgestaltung die Wohn- und Schlafräume, den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen sind. Soweit die Anordnung der in Satz 1 genannten Räume an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein

ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden. Durch die getroffene Festsetzung wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung vom 1. Juli 1986 (HmbGVBl. S. 183), zuletzt geändert am 17. Dezember 2002 (HmbGVBl. S. 347, 353), nicht berührt. Danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm haben. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen sind die Technischen Baubestimmungen - Schallschutz - vom 10. Januar 1991 (Amtl. Anz. S. 281), geändert am 28. September 1993 (Amtl. Anz. S. 2121), maßgebend.

5.6 Erhaltungsbereich

Alsterdorf, das mit der Alsterkanalisierung seit 1909 und durch den Bau der Hochbahn 1912/14 an Hamburg verkehrlich angeschlossen wurde, entwickelte sich zunächst als Wohngebiet, das durch Einzelhausbauten an der Alster und durch die Wohnsiedlungen der 20er Jahre gekennzeichnet ist.

Mit dem Bau der Hindenburgkaserne nördlich des Stadtparks wurde eine neue Entwicklung eingeleitet. Die Wehrmacht hatte einen großen Bedarf an Grundstücken für den Kasernenbau, den sie in den auch um 1930 nur teilweise ausgebauten Außenstadtteilen wie Alsterdorf am ehesten befriedigen konnte. Mit dem Bau der Kasernen erhielten die jeweiligen Stadtteile großflächige Anlagen, die unübersehbar die Präsenz des Militärs im Stadtbild vor Augen führte.

Die von der Landespolizei genutzte ehemalige Mackensen-Kaserne entstand ab 1935 als Artillerie-Kaserne für die motorisierte Beobachtungsabteilung 20. Die Nutzung erklärt die im Hamburger Kasernenbau einzigartige Dachform von zwei Unterkunftsgebäuden als Fußwalmdach mit Dachterrasse.

Die Kasernenanlage folgt dem Typus der um einen zentralen Exerzierplatz gruppierten Anlage mit dem Wirtschaftsgebäude an der Längsseite des Platzes. Abweichend von der üblichen symmetrischen Anordnung sind hier allerdings, ein einziges Mal im Hamburg, zwei Seiten des Platzes von Gebäuden des Unterkunftsereichs umstellt. Es handelt sich ausschließlich um dreigeschossige Putzbauten (hellgrün) mit verklinkertem Sockelbereich und roter Dachpfannendeckung. Die Eingangsachsen sind akzentuiert durch jeweils ein Relief-Feld und einen vollplastischen Soldatenkopf. Im Vergleich zu anderen Kasernen-Anlagen zeichnet sich der Bauschmuck aus durch harmonische Proportionen, durch die

Schlüssigkeit des ikonographischen Programms und der künstlerischen Qualität. Die Mackensen-Kaserne weist von allen Hamburger Kasernen-Anlagen den vielleicht größten Grad an Originalsubstanz auf. Dies gilt insbesondere auch für das Wirtschaftsgebäude mit dem schützenswerten Kachelgemälde des Altonaer Künstlers F. Hoffmann. Auch gut erhalten sind trotz einiger Veränderungen die Gebäude des technischen Bereichs mit den noch originalen Stangen zur Bergung der Kraftfahrzeuge im Brandfall.

Es handelt sich um eine Gesamtanlage, bestehend aus den Blöcken 3, 4 an der Krochmannstraße und dem Wirtschaftsgebäude an der Carl-Cohn-Straße. Der Erhalt dieses Teils der Mackensen-Kaserne liegt im öffentlichen Interesse

- aus geschichtlichen Gründen als Kasernen-Standort in unmittelbarer Nachbarschaft zu der ein Jahr später und nach anderen Prinzipien gestalteten Hindenburgkaserne
- aus wissenschaftlichen Gründen als weitgehend original erhaltener Kernbereich von zwei Unterkuftsgebäuden und dem Wirtschaftsgebäude mit vergleichsweise hohem Maß an Originalsubstanz im Detail,
- als Beispiel der Anordnung des Wirtschaftsgebäudes mit flankierenden Unterkuftsgebäuden an der Längsseite des Exerzierplatzes,
- einer besonderen und in Hamburg einzigartigen, von der ehemaligen Nutzung bestimmten Dachausbildung der Unterkuftsgebäude und
- militärbezogener Bauplastik von besonderer Qualität, zudem das einzig erhaltene Beispiel für vollplastische Kopfdarstellungen.

Kasernen waren für Hamburg eine neue Bauaufgabe, in Alt-Hamburg gab es nur die Kaserne an der Bundesstraße von 1869/71. Der Bau von Kasernen wurde nach dem Regierungsantritt der NSDAP rasch vorangetrieben. Die ersten Bauten wurden 1934 mit der Errichtung der Lettow-Vorbeck-Kaserne in Jenfeld in Angriff genommen. Mit den ca. zwanzig Kasernenanlagen, die zwischen 1934 und 1940 entstanden, wurde nach der Lossagung Hitlers von dem Versailler Vertrag mit seinen Rüstungsbeschränkungen und der Wiedereinführung der allgemeinen Wehrpflicht 1935 sowie mit dem Vierjahresplan von 1936 die Aufrüstung Deutschlands in Gang gebracht. Das Ziel war dabei, die Voraussetzungen für die Aggressions- und Expansionspolitik des „Dritten Reiches“ zu schaffen. Welchen Stellenwert die Militärbauten zugewiesen bekamen, belegt die Tatsache, dass die Bauten der Wehrmacht zwischen 1934 und 1940 weit über die Hälfte der Reichsausgaben in Anspruch nahmen.

Die Kasernen im Hamburger Stadtbild sind die unübersehbaren Zeugen dieser Politik. Des weiteren sind sie Dokumente der Stadtbaugeschichte und belegen die städtebauliche und architektonische Formulierung der Bauaufgabe Kaserne. In der architektonischen Formensprache der Kasernenbauten, die einem in den 20er Jahren entwickelten und damals weithin akzeptierten Traditionalismus folgen, in dem Bestreben, „Kunst am Bau“ und die handwerkliche Ausführung von Details zu fördern, sind sie Dokumente für die Bau- und Kunstpolitik des „Dritten Reiches“, mit der sich die neuen Machthaber einerseits gegen ihre Gegner absetzen und andererseits sich gegenüber der Öffentlichkeit propagandistisch darstellen wollten.

Für die Stadterweiterungen im Bereich Winterhude - Alsterdorf stellen die Kasernenbauten somit einen wichtigen historischen Entwicklungsschritt dar, der für den umgebenden Stadtraum identitätsstiftend und als bauliche Vorgabe stadtbildprägend ist. Die geordnete bauliche Entwicklung in Form von Verdichtung und Ergänzung neuer Bauwerke auf dem ehemaligen Kasernengelände erfordert deshalb die städtebauliche Berücksichtigung der erhaltenswerten Kasernengebäude.

Daher ist in § 2 Nummer 1 festgesetzt, dass in dem nach § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 des Baugesetzbuchs als „Erhaltungsbereich“ bezeichneten Gebiet zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt der Rückbau, die Änderung, die Nutzungsänderung oder die Errichtung baulicher Anlagen einer Genehmigung bedürfen, und zwar auch dann, wenn nach der Baufreistellungsverordnung vom 5. Januar 1988 (HmbGVBl. S. 1), zuletzt geändert am 21. Januar 1997 (HmbGVBl. S. 10, 11), in der jeweils geltenden Fassung eine Genehmigung nicht erforderlich ist. Die Genehmigung zum Rückbau, zur Änderung oder zur Nutzungsänderung darf nur versagt werden, wenn die bauliche Anlage allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild oder die Stadtgestalt prägt oder sonst von städtebaulicher, insbesondere geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung ist. Die Genehmigung zur Errichtung der baulichen Anlage darf nur versagt werden, wenn die städtebauliche Gestalt des Gebiets durch die beabsichtigte bauliche Anlage beeinträchtigt wird.

5.7 Stellplätze und Garagen

Im Februar 1999 wurde in Form einer Machbarkeitsstudie die Erschließung der geplanten Stellplatzanlage im Bereich der Sporthalle Hamburg untersucht. Die Planung einer Leichtathletikhalle östlich der Sporthalle wurde in die Betrachtung mit einbezogen. Ziel der

Untersuchung war die Erarbeitung eines Konzeptes zur Anordnung und Erschließung von Stellplätzen im direkten Umfeld der Sporthalle, wobei sowohl straßenbauliche als auch landschaftspflegerische Belange zu beachten waren.

Die Erschließung der Stellplätze sollte möglichst störungsarm für die bestehende umgebende Wohnbebauung erfolgen. Um die Belastung für die in der Krochmannstraße vorhandene Wohnbebauung zu reduzieren, wurde die vorhandene Verkehrssituation im Bereich der Anbindungen Braamkamp und Carl-Cohn-Straße analysiert und die Abwickelbarkeit der künftig zu erwartenden Verkehre untersucht. Die Untersuchung basiert auf Verkehrserhebungen vom 29. Januar 1997. Für die zu erwartenden Sporthallenverkehre und die Prognosebelastungen des allgemeinen Verkehrsaufkommens für das Prognosejahr 2010 wurden überschlägige Leistungsnachweise durchgeführt.

Die geplanten Anbindungen der Sporthalle Hamburg über den Braamkamp (Ein- und Ausfahrt nur rechts möglich) und die Carl-Cohn-Straße sind aus verkehrstechnischer Sicht leistungsgerecht möglich, wenn für den Linkseinbiegestrom vom Gelände der Sporthalle Hamburg zur Carl-Cohn-Straße eine ausreichend lange Aufstellfläche vorgesehen wird. Bei Großveranstaltungen wird vor allem während der Abflusszeit eine Modifizierung der Signalprogramme der angrenzenden Knotenpunkte erforderlich sein. Grundsätzlich ist, um die Leistungsfähigkeit der Anbindungen zu erhöhen, eine sinnvolle Wegweisung sowohl im Straßenraum für die zufließenden Verkehre als auch auf dem Gelände der Sporthalle Hamburg vorzusehen.

Sondergebiet

Bei Großveranstaltungen finden in der Sporthalle Hamburg bis zu 7000 Besucher Platz. Diese Zahl wurde für die Ermittlung der erforderlichen Stellplätze und der ausgewiesenen Fläche für Stellplätze zu Grunde gelegt. Die Globalrichtlinie „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“, gemäß Senatsbeschluss vom 23.7.2002 sieht derzeit vor, dass pro 5 Besucher ein 1 Stellplatz nachzuweisen ist. Weiter ist eine Bedarfsminderung von zur Zeit 50 % durch das Kombi-Ticket zu berücksichtigen, da das Sport und Veranstaltungszentrum sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angeschlossen ist. Über die Anzahl der erforderlichen Stellplätze für Reisebusse können nur Annahmen getroffen werden. Da große Veranstaltungen mit Maximalauslastung größtenteils Konzertveranstaltungen sein werden und diese in ganz Deutschland gastieren, wird der Anteil an Besuchern, die mit Reisebussen zur Halle gelangen, eher geringer sein. Für Großveranstaltungen erscheint daher ein Ansatz von

rd. 3 % wahrscheinlich. Bei überregionalen Veranstaltungen, wie beispielsweise Holiday on Ice, wird dieser Anteil höher sein. Allerdings ist auch die Anzahl der möglichen Besucher deutlich geringer und somit auch der Bedarf an PKW-Stellplätzen.

Bei der Leichtathletikhalle handelt es sich um eine Trainingshalle, die kaum Besucherzahlen aufweisen wird.

Die Fläche für die Stellplätze und deren Zufahrten sind im Planbild festgesetzt. Diese Fläche kann ca. 730 Stellplätze aufnehmen. Ein Teil der erforderlichen Stellplätzen ist unter der Leichtathletikhalle vorgesehen. Hier soll der Erdgeschossbereich offen ausgebildet werden und als Stellplatzanlage dienen. Weitere oberirdische Stellplätze werden südlich, nördlich und östlich der Sporthalle Hamburg sowie weitere Stellplätze im nordwestlichen Teil der Sondergebietsfläche festgesetzt. Die Aufstellung von Reisebussen soll nördlich der Sporthalle Hamburg erfolgen.

Die Erschließung der südlichen und zwischen den Sporthallen geplanten Stellplätze erfolgt über eine Trasse, die südlich der Bahngleise zwischen der Carl-Cohn-Straße und dem Braamkamp angeordnet ist. Die ehemalige Anbindung der Stellplätze über die Krochmannstraße soll zukünftig nur noch als Rettungszufahrt dienen; Gehwegüberfahrten im Bereich des Sondergebietes an der Krochmannstraße werden ausgeschlossen. Diese Festsetzung soll zu einer Entlastung dieser Straße führen.

Die geplante Zufahrt von der Carl-Cohn-Straße erfordert den Bau einer Rampe um den vorhandenen Höhenunterschied zu überwinden. Die Lage der Zufahrt über die Gemeinbedarfsfläche wurde so gewählt, dass der Sicherheitsbereich der Polizei umgangen werden kann.

Von dieser festgesetzten Anbindung der Stellplätze an die Carl-Cohn-Straße kann abgewichen werden, wenn durch geänderte Sicherheitsbereiche die vorhandenen Erschließungswege der Gemeinbedarfsfläche weiter südlich der geplanten Rampe zur Erreichung der Stellplätze genutzt werden können.

Die Erschließungstrassen werden im Osten mit einer Breite von 8 m Breite festgesetzt (5 m Fahrbahn, 3m Fußweg). Im Westen des Sondergebietes werden aufgrund der topografischen Gegebenheiten Fuß- und Fahrweg getrennt. Der Fußweg soll südlich der bestehenden Turnhalle verlaufen.

Kerngebiet

Im Kerngebiet sind auf Grund der geringen nicht überbaubaren Flächen und der festgesetzten erhaltenswerten Einzelbäume, Stellplätze nur in einer Tiefgarage möglich. Dazu ist in § 2 Nummer 3 geregelt, dass Stellplätze im Kerngebiet nur in Tiefgaragen zulässig sind. Nicht überbaute Flächen auf Tiefgaragen sind zu begrünen (siehe Ziffer 5.11).

5.8 Straßenverkehrsfläche

Die im Plangebiet vorhandenen Straßenverkehrsflächen der Alsterdorfer Straße, Braamkamp, Krochmannstraße und Carl-Cohn-Straße können den durch die geplanten Nutzungen entstehenden Mehrverkehr aufnehmen und werden in ihrem Bestand übernommen. Die am Südwestrand des Plangebiets verlaufende Straße Braamkamp ist ein Teil des Ringes 2 und stellt eine wichtige Straßenverbindung zwischen dem Hamburger Osten und Südosten (Bundesautobahn) und den im Nordosten gelegenen Hamburger Stadtteilen sowie den Randgemeinden Hamburgs in Schleswig-Holstein dar. Die Krochmannstraße und die Carl-Cohn-Straße dienen als Erschließungsstraßen, während die Alsterdorfer Straße die Funktion einer Verbindungsstraße hat. Die Straßen Braamkamp und Carl-Cohn-Straße gehören zum Hamburger Hauptradwegenetz.

Die Carl-Cohn-Straße weist östlich des Plangebietes eine Höhe von 12,17 m über NN auf. Dies hat zur Folge, dass für die geplante neue Zufahrt auf die Fläche für den Gemeinbedarf „Polizei“ eine Höhenunterschied von ca. 2,75 m überwunden werden muss, was den Bau einer Rampe auf der Gemeinbedarfsfläche erforderlich macht.

5.9 Bahnanlagen

Am nördlichen Rand des Plangebietes sind die Anlagen der Deutschen Bahn AG (Güterumgebungsbahn-Flurstücke 2694 und 2693) und der Hamburger Hochbahn (Flurstücke 2017 und 2058) vorhanden. Diese Flächen werden nachrichtlich als oberirdische Bahnanlagen in den Plan übernommen. Ein als Option vorgesehener zweigleisiger Streckenausbau der Güterbahn Eidelstedt-Rothenburgsort lässt sich im Bereich der nachrichtlich übernommenen Flächen realisieren.

5.10 Bodenverunreinigungen

Im Jahr 2000 wurde im Rahmen des Arbeitsprogramms 2010 auf den Flurstücken 2737, 3018 und 3019 eine pfadübergreifende Überprüfung von Rüstungsaltslasten/Kasernen im Hinblick auf eine potenzielle Sanierungsrelevanz durchgeführt.

Im Bereich der heutigen Tankstelle auf Flurstück 3019 erfolgte im Februar 1998 der Rückbau von tanktechnischen Einrichtungen unter Begleitung eines Sachverständigen für Altlasten. Festgestellte Verunreinigungen unterhalb der Tanks wurden ebenfalls unter fachgutachterlicher Begleitung saniert.

Einer Verfüllung der Baugrube wurde zugestimmt, verbleibende Auffälligkeiten wären nur unter unverhältnismäßigem Aufwand zu entfernen gewesen und es kann davon ausgegangen werden, dass es sich um kleinräumige Restkontaminationen handelt. Eine Gefährdung des Grundwassers durch diese ist nicht zu befürchten. Eine Dokumentation der Aushubarbeiten und der durchgeführten Untersuchungen liegen vor. Eine Kennzeichnung im Planbild ist nicht erforderlich.

Weiterhin muss im Plangebiet mit dem Vorhandensein von Kampfmitteln (vergrabener Munition, Kampfstoffen und Waffen) gerechnet werden. Vor Baubeginn sind umfangreiche Bodensondierungen von der zuständigen Dienststelle der Behörde für Inneres (Kampfmittelräumdienst) durchzuführen.

5.11 Baumschutz- und Begrünungsmaßnahmen

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

Die festgesetzten Flächen für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern sichern vorhandene, dicht mit Bäumen und Sträuchern bestandene Bereiche wegen ihrer ökologischen und stadtgestalterischen Bedeutung; sie schirmen die Gemeinbedarfs- und Sondergebietsnutzung nach außen ab und umgeben diese mit einer Grünkulisse. Soweit erhaltenswerte Bäume und Sträucher für die städtebauliche Situation von Bedeutung sind, ist im Plan die Erhaltung von Einzelbäumen und Flächen für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern festgesetzt.

Westlich des Sondergebietes, weist die Baum- und Strauchkulisse Lücken auf, hier ist zur besseren optischen Abschirmung zum Wohngebiet eine Fläche für die Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern festgesetzt. Es handelt sich um alte Eichen, Ahorn, Buchen und Kastanien, die wegen ihrer Größe, Schönheit und Langlebigkeit von besonderer Bedeutung sind und die örtliche Situation prägen. Solange sie in einem

erhaltenswerten Zustand sind, haben sie deshalb Vorrang vor einer baulichen Nutzung an der jeweiligen Stelle.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde das Planbild dahingehend geändert, dass ein mit einem Erhaltungsgebot festgesetzter Baum herausgenommen wurde. Es wurde festgestellt, dass nördlich des Antreterplatzes der Polizei ein Baum mit einem Erhaltungsgebot versehen wurde, für dessen Festsetzung es kein Erfordernis gibt. Es handelte sich um eine Birke mit gering entwickelter Krone. Dieser Baum hat keine städtebauliche Bedeutung.

§ 2 Nummer 6 regelt, dass für die zu erhaltenden Bäume bei Abgang Ersatzpflanzungen vorzunehmen sind. Außerhalb von öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Geländeaufhöhungen oder Abgrabungen im Kronenbereich anzupflanzender oder zu erhaltender Bäume unzulässig. Mit dieser Vorschrift soll sichergestellt werden, dass bei Abgang der erhaltenswerten Bäume Ersatzpflanzungen vorgenommen werden, die der Art und Qualität des vorhandenen Gehölzbestandes entsprechen und diesen in seiner Quantität langfristig sichern. Mit dem Ausschluss von Geländeaufhöhungen und Abgrabungen im Kronenbereich sollen wachstumsbehindernde Eingriffe an den Bäumen weitgehend vermieden werden.

In § 2 Nummer 7 wird festgesetzt, dass für festgesetzte Baum- und Strauchanpflanzungen einheimische standortgerechte Laubgehölze zu verwenden sind. Die Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, in 1 m über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Im Kronenbereich dieser Bäume ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m² anzulegen und zu begrünen. Es sind einheimische standortgerechte Laubgehölze zu verwenden, da diese Pflanzenarten in besonderem Maße der heimischen Tierwelt Lebensraum bieten und Laubbäume kleinklimatisch günstiger sind. Die Festlegung von Mindestgrößen ist notwendig, um ohne lange Übergangszeit landschaftsplanerisch wirksame Strukturen herzustellen. Die offenen Vegetationsflächen sichern Luft-, Wasser und Nährstoffversorgung der Wurzeln und damit eine langfristige Entwicklung der Bäume.

In § 2 Nummer 5 ist festgesetzt, dass auf ebenerdigen Stellplatzanlagen für je vier Stellplätze ein Baum zu pflanzen ist. Mit dieser Festsetzung soll sichergestellt werden, dass auch bei einer Stellplatzanlage, soweit sie oberirdisch angeordnet wird, ein Mindestmaß an Begrünung erfolgt. Ferner dient die Baumpflanzung der Verbesserung des Kleinklimas.

Schattenwurf und Verdunstungskälte sorgen für einen klimatischen Ausgleich und die Staubbindung und Schadstoffabsorption tragen zur Reinhaltung der Luft bei.

In § 2 Nummer 8 ist geregelt, dass nicht überbaute Flächen auf Tiefgaragen mit Ausnahme von Erschließungsflächen mit einem mindestens 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen sind. Damit soll sichergestellt werden, dass die Versiegelung offener Bodenflächen durch eine ausreichend starke Bodenschicht als Überdeckung Tiefgarage ausgeglichen und eine angemessene Begrünung mit ausreichenden Wachstumsbedingungen ermöglicht wird.

5.12 Oberflächenentwässerung und Schutz des Bodens

Das auf den Grundstücken anfallende Oberflächenwasser soll zur Entlastung des Sielnetzes und zur Anreicherung des Grundwassers auf den Grundstücken zur Versickerung gebracht oder zurückgehalten werden. Überschusswasser kann verzögert in die Mischwassersiele abgegeben werden. Wenn eine Versickerung nicht möglich ist, sollte durch andere geeignete Maßnahmen – z. B. Rückhaltung in Mulden, Teichen, und Zisternen – eine Abflussverzögerung zur Entlastung der Mischwassersiele bewirkt werden. Damit kann der Grundwasserhaushalt verbessert und das vorhandene Sielsystem entlastet werden.

Stellplätze mit einer Frequentierung, wie sie für den Sporthallenbetrieb zu erwarten ist, sollen in wasser- und luftundurchlässigem Aufbau gestaltet werden, um zu vermeiden, dass die von den Fahrzeugen ausgehenden Schadstoffe (Reifenabrieb, Ölverluste, sonstige Emissionen etc.) in den Boden und in das Grundwasser gelangen.

Das von den Stellplätzen abfließende Oberflächenwasser kann, sofern ausreichend Platz dafür zur Verfügung steht, über großflächige Versickerungsflächen oder –mulden mit belebter und bewachsener Bodenzone versickert werden. Sollte dies aus Platzgründen nicht möglich sein, ist das Oberflächenwasser zurückzuhalten und gedrosselt an das Mischwassersiel abzugeben. Der Rückhaltung über Mulden und Teiche ist Vorrang einzuräumen. Als Alternative für das Oberflächenwasser von Stellplätzen wäre auch ein luft- und wasserdurchlässiger Ausbau denkbar, der im Untergrund eine Drainagevorrichtung mit leichtem Gefälle enthält, über die das sich ansammelnde Niederschlagswasser an den Vorfluter abgeleitet werden kann. Die seltener genutzten Stellplatzflächen können als Schotterrassen, mit Rasenwaben oder Rasenpflaster befestigt werden. Dadurch wird der Anteil bewachsener Flächen erhöht und der Rasen leistet einen Beitrag zum mikrobiellen Abbau möglicher Tropfölerunreinigungen und hält anfallendes

Niederschlagswasser länger im Raum. Sofern die Bodenverhältnisse es zulassen, ist weiterhin eine dezentrale Versickerung gewährleistet.

5.13 Bauschutzbereich

Das gesamte Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel. Für alle baulichen Vorhaben gelten die einschränkenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 551), zuletzt geändert am 6. April 2004 (BGBl. I S. 550, 551). Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung werden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt.

6. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

Das Plangebiet ist durch Altbaumbestand gut durchgrünt. Der Anteil bebauter und befestigter Flächen beträgt ca. 60 %. Durch die festgesetzten Grundflächenzahlen wird dieser Anteil nicht wesentlich erhöht. Im Bereich des Wohngebietes, der bestehenden Sporthalle Hamburg und großer Teile der Landespolizeischule ist die Ausweisung bestandsgemäß. Durch die Erhaltungsgebote für die prägnanten Altbäume und die baumbestandenen Flächen sowie die Berücksichtigung des Baumbestandes bei der Festlegung der Baugrenzen wird die Grünstruktur des Plangebietes im Wesentlichen gesichert.

Es sind folgende markante bauliche Veränderungen möglich: Die große neue Baufläche inmitten der Gemeinbedarfsfläche „Polizei“ befindet sich auf einem befestigten Platz. Die neue Leichtathletiktrainingshalle soll an Stelle von Werkhallen und Fahrflächen errichtet werden. Damit werden allerdings auch mehrere große Eichen überplant. Bei einer zweckmäßigen Platzierung der neuen Halle ist es nicht möglich, die dort vorhandenen Eichen zu erhalten. Im Westen am Braamkamp wird eine neue Zufahrt und ein neuer Zugang hergestellt, um die Sporthallen besser zu erschließen. Die neuen Stellplätze in diesem Bereich entstehen auf weitgehend mit Grand befestigten und schon als Stellplatz genutzten Flächen. Östlich davon wird eine Kerngebietsbebauung ermöglicht. Prägnante und erhaltenswerte Bäume sind dabei zu berücksichtigen. Im Bestand sind große Teile dieser Fläche begrünt und mit Bäumen bewachsen. Die zurückgesetzte Baugrenze ermöglicht den Erhalt einiger Bäume bzw. eine gute Begrünung am Braamkamp. Die Bebaubarkeit fügt sich in die umgebende Baustruktur ein und die betroffene Fläche ist relativ klein, so dass die Ausweisung nicht als erhebliche Veränderung angesehen wird. Die Begrünungsfestsetzungen sichern eine sinnvolle und übliche Eingrünung neuer baulicher Anlagen und mindern dadurch ungünstige Auswirkungen auf die Natur.

Da die Veränderungen überwiegend auf bereits baulich in Anspruch genommenen Flächen vorgesehen sind, werden insgesamt durch die getroffenen Ausweisungen keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne der Eingriffsregelung planerisch vorbereitet.

7. Maßnahmen zur Verwirklichung

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

8. Aufhebung bestehender Pläne

Für das Plangebiet werden insbesondere der Baustufenplan Winterhude in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) und der Bebauungsplan Winterhude 28 vom 26. März 1968 (HmbGVBl. S. 65) aufgehoben.

9. Flächen- und Kostenangaben

Das Plangebiet ist etwa 165.770 m² groß. Davon entfallen auf die Flächen

Sondergebiet	etwa 47.370 m ² ,
Gemeinbedarf Polizei (Ost)	etwa 54.680 m ² ,
Gemeinbedarf Polizei (West)	etwa 7.650 m ² ,
Straßenverkehrsflächen	etwa 14.070 m ² ,
Bahnflächen	etwa 25.110 m ² .

Der Freien und Hansestadt Hamburg entstehen Kosten für den Grunderwerb und den Bau der Leichtathletikhalle, die Herrichtung der Stellplätze und deren Zufahrten und Rampen, den Bau einer Rampe an der Carl-Cohn-Straße sowie für den Abriss und Ersatzbauten von Werkhallen auf der östlichen Gemeinbedarfsfläche „Polizei“.

