

B e g r ü n d u n g

# Archiv

zum Bebauungsplan Allermöhe 24/Billwerder 20

*10. Jan 1984*

1. Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Bundesbaugesetz in der Fassung vom 18. August 1976 mit den Änderungen vom 3. Dezember 1976 und 6. Juli 1979 (Bundesgesetzblatt I 1976 Seiten 2257, 3281 und 3617, 1979 Seite 949). Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluß Nr. B 1/83 vom 14. Juli 1983 (Amtlicher Anzeiger Seite 1281) eingeleitet. Es handelt sich um eine Änderung eines Bebauungsplans unter den Voraussetzungen des § 13 des Bundesbaugesetzes. Eine Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Darlegung und Anhörung und eine öffentliche Auslegung des Plans haben daher nicht stattgefunden. Den Eigentümern der von der Änderung betroffenen Grundstücke sowie den von der Änderung berührten Trägern öffentlicher Belange wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben; Einwendungen ergaben sich nicht.

2. Inhalt des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 542) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Wohnbauflächen dar. Der Norden des Plangebiets wird von Bahnanlagen, der Süden von einer Autobahntrasse begrenzt. Der Nettelburger Landweg ist mit der Achtunddreißigsten Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 19. Mai 1982 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 123) als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben worden.

...

3. Anlaß der Planung

Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans Allermöhe 21/ Billwerder 15 vom 19. Mai 1982 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 130) durften die Erdgeschoßfußbodenoberkanten folgende Maximalwerte nicht überschreiten:

1. Innerhalb der für den drei- und ausnahmsweise viergeschossigen Wohnungsbau ausgewiesenen Wohngebiete + 2,5 m über Normalnull.
2. Innerhalb der überwiegend für den Einfamilienhausbau ausgewiesenen Wohngebiete + 2,2 m über Normalnull.

Diese Beschränkungen dienten dem stadtgestalterischen Ziel, unter Berücksichtigung eines Kellergeschosses im Bereich der Geschoßwohnungsbauten die Erdgeschoßebene möglichst niedrig über dem Gelände anzuordnen, eine befriedigende gestalterische Einbindung der bebauten Fleetrandzonen zu sichern und Geländeaufhöhungen im Bereich der Einfamilienhäuser möglichst gering zu halten. Der Planung lag die Annahme zugrunde, daß die Höhe des Grundwasserspiegels unter Gelände sich annähernd dem Spülwasserspiegel der Fleete mit - 0,4 m Normalnull angleichen werden. Mit dem Realisierungsbeginn der Planung zeigte sich aber, daß die Grundwasserstände innerhalb der Bauflächen höher liegen als ursprünglich angenommen, eine erhebliche Schwankungsbreite von Fläche zu Fläche aufweisen und nur in den Fleetrandzonen auf das angenommene Maß von ca. - 0,4 m Normalnull abfallen. Der Grund für die erhöhten Wasserstände liegt in der geringen Durchlässigkeit des Kleibodens, die eine schnelle Wasserstandsangleichung verhindert.

Die Einhaltung der festgesetzten Erdgeschoßfußbodenhöhe von + 2,5 m Normalnull würde durch die Höhe des Grundwassers bei Häusern mit Kellern eine kostenaufwendige Wannbildung erfordern. Deshalb wird nach eingehender Untersuchung anhand von Bodengutachten sowie unter Abwägung der vertretbaren Baukosten und der gestalterischen Erfordernisse eine Anhebung der festgesetzten Höhen im Bereich des Geschoßwohnungsbaus für notwendig gehalten. Danach soll im Bereich der dreigeschossigen Fleetrandbebauung der Erdgeschoßfußboden größtenteils auf maximal + 2,75 m und + 2,85 m über Normalnull, auf den dahinter liegenden Bauflächen auf + 3,0 m über Normalnull bestimmt werden. Diese in der zeichnerischen Darstellung des Bebauungsplans enthaltenen Veränderungen in der Höhenlage der Erdgeschoßfußböden erfüllen unter Berücksichtigung der angestrebten funktionellen und gestalterischen Einbindung der Randbebauung in die Fleetzone weiterhin die städtebaulichen Anforderungen. Die Ausgestaltung der Zone zwischen Fleet und Geschoßwohnungsbauten wird nach Form und Material im einzelnen entsprechend der für dieses Wohngebiet aufgestellten Richtlinien bestimmt.

Für den Einfamilienhausbau erfordert die Entsorgung der Wohnbauflächen innere Erschließungsstraßen mit leichtem Gefälle und entsprechender Geländeaufhöhung in Angleichung an die Straßenhöhen. Die auf den mit (B) gekennzeichneten Flächen zulässige Höhe der Erdgeschoßfußbodenhöhen von 0,5 m (vergleiche § 2 Nummer 1) über dem Niveau des dem jeweiligen Grundstück zugeordneten Gehwegs dient der Sicherung einheitlicher Sockelhöhen in der Siedlung. Innerhalb der die Baugebiete gestalterisch bestimmenden Fleetzonen, die im Plan mit (C) gekennzeichnet sind, darf an den Fleeträndern die Höhe der Erdgeschoßfußböden maximal 2,2 m über Normalnull betragen

...

(vergleiche § 2 Nummer 2); mit dieser Beschränkung soll eine den Fleetgrünräumen angemessene Höhenentwicklung gesichert werden.

Aus der Planänderung entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg keine Kosten.