

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Volksdorf 1

V. 15. 9. 80

1. Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Bundesbaugesetz (BBauG) 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). Die erste und die zweite öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 21. Juli 1975 und vom 19. Januar 1978 (Amtlicher Anzeiger 1975 Seite 1065 und 1978 Seite 77) stattgefunden.

Mit der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist vor Inkrafttreten der Neufassung des Bundesbaugesetzes begonnen worden. Deshalb fanden die Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses (§ 2 Absatz 1 Satz 2 BBauG) und die Grundsätze für soziale Maßnahmen (§ 13a Absatz 1 BBauG) keine Anwendung. Für die Grundsätze der Bauleitplanung (§ 1 BBauG), die Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung (§ 2a BBauG), den Inhalt des Flächennutzungsplans (§ 5 BBauG) und den Inhalt des Bebauungsplans (§ 9 BBauG) waren die Vorschriften des Bundesbaugesetzes in der bis zum 31. Dezember 1976 geltenden Fassung anzuwenden.

2. Inhalt des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 542) stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplans überwiegend als Wohnbauflächen und zu einem geringeren Teil als Grünflächen dar. Die U-Bahn-Linie Volksdorf - Großhansdorf ist als Schnellbahntrasse kenntlich gemacht.

am 1. April 1964
am 1. April 1964
am 1. April 1964

3. Anlaß der Planung

Der Bebauungsplan wurde aufgestellt, um die Fortführung der Wohnungsbauprogramme des Senats zu sichern und die städtebauliche Entwicklung nach den Zielen des Flächennutzungsplans unter Berücksichtigung der Landschaft zu lenken.

4. Angaben zum Bestand

Das Plangebiet liegt unmittelbar südlich der Haltestelle Buchenkamp an der U-Bahnstrecke Volksdorf - Großhansdorf und umfaßt Teile der Bahnanlagen und das Zugangsgebäude. An den Straßen Hempenkamp, Stüfelkoppel, Heiderosenweg, Allhornring und Am Eichenrehmen liegen größere Einzelhausgrundstücke. Überwiegend ist das Plangebiet jedoch unbebaut und wird landwirtschaftlich genutzt. Im Plangebiet befinden sich umfangreiche und erhaltenswerte Knicks und Großbäume. In Ost-West-Richtung führen vom Ortsrand Volksdorfs zwei Wanderwege durch das Plangebiet in die Naherholungsgebiete Stellmoor und Forst Hagen.

5. Planinhalt

Der Bebauungsplan wurde aufgestellt, um auf Flächen südlich der U-Bahnhaltestelle Buchenkamp die planungsrechtliche Voraussetzung für eine Wohnhausbebauung unter Berücksichtigung der landschaftlichen Gegebenheiten zu schaffen. Durch geringe Bauhöhen und Abstufung zu vorhandenen Gebäuden, gliedernde Grünzüge und eine direkte Anbindung der Erschließung an das überörtliche Verkehrsnetz wird eine behutsame Einfügung der Neubebauung in das Siedlungsgefüge erreicht. Das Plangebiet erfaßt Flächen westlich der Straße Buchenkamp; für die östlich dieser Straße liegenden Flächen ist eine alsbaldige Bebauung nicht vorgesehen.

Das städtebauliche Konzept für den Bereich des vorliegenden Bebauungsplans wird geprägt durch zwei in unterschiedlicher

Breite von Osten nach Westen verlaufende Grünzüge, die durch einen am westlichen Plangebietsrand angeordneten Nord-Süd-Grünzug verbunden werden, über den nach Westen eine Verbindung mit den vorhandenen Grünzonen des Volksdorfer Ortskern hergestellt wird. Nach Osten finden die beiden Ost-West-Grünzüge eine Fortsetzung über vorhandene Feldwege in die freie Landschaft. Eingebettet in dieses Grünflächennetz bildet die Bebauung drei Bereiche unterschiedlicher Nutzungsstruktur:

- . Im Südbereich wird in Ergänzung des Einfamilienhausgebiets Am Eichenrehmen reines Einfamilienhausgebiet vorgesehen.
- . Im Mittelbereich ist als reines Wohngebiet zu etwa gleichen Teilen Geschoßwohnungsbau und verdichteter Einfamilienhausbau angeordnet.
- . Der Nordbereich wird als reines und allgemeines Wohngebiet sowie Gewerbegebiet ausgewiesen. Er enthält neben Wohnungsbau die wesentlichen zentralen Einrichtungen, insbesondere ein Ladenzentrum für die örtliche Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs an der Schnellbahnhaltestelle. Die zentralen Einrichtungen werden um einen gegliederten Platz angeordnet und in Wohngebäude integriert.

Zur Sicherung der zentralen Funktion ist die Nutzung der Erdgeschosse im allgemeinen Wohngebiet zwischen dem verlängerten Heiderosenweg und der Bahnlinie ausschließlich den der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetrieben vorbehalten (vgl. § 2 Nummer 4). Auf der Fläche des allgemeinen Wohngebiets innerhalb des nördlichen Erschließungsbügels wird die nach der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 15. September 1977 (Bundesgesetzblatt I Seite 1764) höchstzulässige Geschoßflächenzahl überschritten, weil die Ausweisung von allgemeinem Wohngebiet sich nur auf eine sehr kleine Fläche beschränkt, die weitgehend als überbaubar ausgewiesen ist. Ein

Ausgleich ist dadurch gegeben, daß in dem angrenzenden reinen Wohngebiet entsprechend größere nicht überbaubare Flächen festgesetzt werden, so daß für diesen nördlichen Teilbereich insgesamt die nach Baunutzungsverordnung maximal zulässige Geschoßflächenzahl unterschritten wird. Westlich an das kleine Ladenzentrum angrenzend ist zweigeschossiges Gewerbegebiet in geschlossener Bauweise ausgewiesen, das nur kleingewerbliche Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe aufnehmen soll. Lagerhäuser und Lagerplätze werden ausgeschlossen, um die Besetzung der Fläche mit ortsgebundenem Gewerbe für die Nahversorgung sicherzustellen (vgl. § 2 Nummer 5). Durch diese Gliederung ist eine Beeinträchtigung der angrenzenden Wohngebiete nicht zu erwarten. Im übrigen ist die volle Ausschöpfung der nach Baunutzungsverordnung zulässigen Höchstwerte für Grund- und Geschoßflächenzahlen im Gewerbegebiet nicht möglich, da schützenswerter Baumbestand berücksichtigt werden muß.

In den allgemeinen Wohngebieten werden Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Ställe für Kleintierhaltung ausgeschlossen, um die allgemeine Zielsetzung des Wohnungsbaus auch langfristig zu sichern und nicht durch Anlagen zu beeinträchtigen, die zu Störungen der Anwohner führen können (vgl. § 2 Nummer 3).

Der Wohnungsbau im Nordbereich ist überwiegend in viergeschossigen Gebäuden vorgesehen. Zur städtebaulichen Hervorhebung des Zentrums sind für die den Platz begrenzenden Gebäude Staffelgeschosse ausgewiesen, die als Obergeschosse von sogenannten "Maisonetten" (d.h. zweigeschossige "Haus-im-Haus"-Wohnungen) ausgebildet werden sollen. Im dritten Obergeschoß der Gebäude besitzen die Maisonetten einen Anschluß an das Haupttreppenhaus. Das Staffelgeschoß kann sowohl über interne Treppen als auch zusätzlich über das Haupttreppenhaus erreicht werden. Durch die Zurückstaffelung entsteht ein städtebaulich belebendes Element. Die gleiche Betonung erfahren auch die Nordostecken der beiden Blöcke im Mittelbereich an der Stüfelkoppel. Die Anordnung der Geschosse nimmt in dieser Form auf mögliche Verschattungen Rücksicht.

In dem Gebäude südlich der Schnellbahnhaltestelle soll die Hauptorientierung der Wohnungen auch im Hinblick auf die von der Bahn ausgehenden Emissionen nach Süden erfolgen; Einzelheiten hierzu werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens festgelegt. Der Geschosbau ist überwiegend als geschlossene Bauform straßenbegleitend und hofumschließend angeordnet, weil auf diese Weise bei vorgegebener Dichte und einer etwa an der Baumkronenhöhe orientierten Höhenvorgabe die größte Weiträumigkeit erzielbar ist. An den Baukörpern innerhalb des nördlichen Straßenbügels ist, um eine Durchlässigkeit zur Hauptfußwegverbindung zu gewährleisten, jeweils ein Durchgang vorgesehen, dessen lichte Höhe von 3 m an der Höhe eines Geschosses orientiert ist. Durch die Blocköffnung nach Süden wird zusätzlich ein räumlicher Zusammenhang mit den öffentlichen Grünzügen hergestellt. Bei Gebäuden mit drei Vollgeschossen und einer Beschränkung auf zwei Wohneinheiten ist die Ausbildung von flach geneigten Dächern mit höchstens 6 Grad Neigung festgesetzt worden. Damit soll der Bau sogenannter Stadthäuser ermöglicht werden.

Das von Knickwällen umgebene Flurstück 1855 hat auf Grund seiner Lage am Ende der geplanten Fußgängerallee und im Knickpunkt der Stüfelkoppel besondere Bedeutung für die Gestaltung dieses Bereichs. Die für dieses Gebiet getroffene Ausweisung allgemeinen Wohngebiets sah ursprünglich die Möglichkeit vor, ein Altenheim mit 60 Wohnplätzen zu errichten. Unter Berücksichtigung des Altenheimbedarfsplans ist nach der 2. öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans diese Nutzung aufgegeben worden. Statt dessen sind nunmehr 25 Altenwohnungen und 8 Rollstuhlbenutzerwohnungen vorgesehen, die in Gebäuden mit Familienwohnungen untergebracht werden sollen.

Für das im Übergangsbereich zu dem bestehenden Einfamilienhausgebiet im Westen angeordnete reine Wohngebiet mit eingeschossiger Nutzung wurde eine Dachneigungsbeschränkung von 15 Grad bei gleichzeitigem Ausschluß von Staffelgeschossen festgesetzt, um Verschattungen der angrenzenden Grundstücke zu vermeiden (vgl. § 2 Nummer 6). Diese Festsetzung wurde nach der zweiten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans vorgenommen; die Eigentümer der betroffenen und benachbarten Grundstücke sind hierzu gehört worden.

Durch die Beschränkung auf zwei Wohneinheiten je Gebäude soll für die reinen Wohngebiete sichergestellt werden, daß eine Bebauung im Rahmen des Einfamilienhausprogramms des Senats erfolgt. Bei bestehenden Einzelhausgebieten dient diese Festsetzung der Sicherung des Gebietscharakters. Dem gleichen Ziel dient die Festlegung über die Zulässigkeit von Einzelhäusern in offener Bauweise auf diesen Flächen.

Soweit die neuen Einfamilienhausgebiete als Flächbaugruppen vorgesehen sind, wurde auf die Festlegung einer Bauweise verzichtet, um insbesondere die Anordnung von Gebäudezwischenräumen und Garagen nach stadtgestalterischen und individuellen Gesichtspunkten vornehmen zu können. Für das Flurstück 1855, für die vorgesehenen Flachbaugruppen und für die bestehenden und neuen Einzelhausgebiete wurden die überbaubaren Flächen als Flächenausweisungen mit mindestens 18 m Tiefe festgesetzt, um genügend Spielraum für den Bauentwurf zu gewährleisten. Mit Rücksicht auf den Bestand wurde lediglich für das neu vorgesehene Einzel- und Doppelhausgebiet östlich der Flurstücke 2554 und 3350 eine geringere Bautiefe ausgewiesen. Für die dreigeschossigen sog. Stadthäuser wurde die Tiefe der überbaubaren Fläche auf 15 m begrenzt, um nachbarliche Beeinträchtigungen durch Fluchtversprünge und Vorbauten zu vermeiden.

Eine südlich der Bahnlinie liegende mit einem Fichtenwald bestandene Fläche ist in die Ausweisung der Baugebiete einbezogen worden, weil ohne Bezug zur freien Landschaft das Wäldchen seine Bedeutung verliert.

Für die Geschoßwohnungen wurde die überbaubare Fläche festgesetzt mit Abmessungen, die sowohl gegliederte Baukörper als auch Terrassierungen und Vorbauten an Erdgeschoßwohnungen ermöglichen. Bei der Festsetzung der Zahl der Geschosse handelt es sich um Höchstgrenzen. Mit Rücksicht auf die unterschiedlichen Gebäudehöhen muß eine Belästigung durch Heizungsabgase in den Obergeschossen vermieden werden. Aus diesem Grunde wird eine grundsätzliche Einschränkung auf umweltfreundliche Sammelheizwerke vorgeschrieben. Ausgenommen vom Anschlußzwang sind die mit (a) bezeichneten Einfamilienhausflächen am Rande des Plangebiets, weil hier keine Beeinträchtigungen höherer Gebäude zu befürchten sind (vgl. § 2 Nummer 1).

Stellplatzverpflichtungen sind auf privatem Grund zu erfüllen. Für den Geschoßwohnungsbau sind an mehreren Stellen unmittelbar an die öffentliche Verkehrsflächen angrenzende Stellplatzflächen z.T. in Verbindung mit Tiefgaragen ausgewiesen, die durch vorgeschriebene Baumpflanzungen gegliedert und optisch in die alleeartige Gestaltung der Straßenräume einbezogen werden. Zur Durchsetzung dieses Gestaltungselements wurden auf diesen Flächen Stellplätze festgesetzt. Diese Festsetzung läßt Garagen nur unter den in der Hamburgischen Bauordnung genannten Voraussetzungen zu. Liegen solche Stellplatzflächen innerhalb von Abstandsflächen, werden sie gegenüber den Wohngebäuden durch geeignete Maßnahmen gegen Beeinträchtigungen durch **Lärm und Abgase** gesondert abgeschirmt; die näheren Festlegungen hierzu werden über das Baugenehmigungsverfahren getroffen. Weitere Stellplätze sollen als Tiefgaragen angelegt und mit Gartenanlagen überdeckt werden. Solche Flächen sind im Bebauungsplan entweder hinsichtlich ihrer Lage bereits festgelegt oder sollen

auf den nicht überbaubaren Teilen der Baugrundstücke zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 2). Damit soll die Wohnruhe und die Benutzbarkeit der Freiflächen gesichert werden. Insgesamt werden ca. 50 % der Stellplätze in Tiefgaragen vorgesehen.

Private Kinderspielplätze müssen nach den Erfordernissen der Hamburgischen Bauordnung wohnungsnah auf den Wohngrundstücken angelegt werden. In den öffentlichen Grünanlagen werden im westlichen Planbereich darüber hinaus Flächen für einen Spielplatz und einen Bolzplatz festgelegt. Diese Flächen sollen vor allem den Altersgruppen von 6 bis 14 sowie über 14 Jahren als Bewegungsraum zur Verfügung stehen. Zwischen diesen Spielplätzen und der angrenzenden Wohnbebauung sind bepflanzte Aufschüttungen innerhalb der Parkanlage als Lärmschutz vorgesehen. Im Zuge der Grünanlagen und des Straßensystems wird der vorhandene Knick- und Großbaumbestand zum größten Teil erhalten. Auf den Bauflächen wird der Baumbestand durch die Baumschutzverordnung gesichert.

Für die Erschließung des Plangebiets sind Ausbaumaßnahmen an der Eulenkrugstraße und am Moorbekweg (beide außerhalb des Plangebiets) erforderlich. Eine Anbindung an den Ortskern von Volksdorf über Heiderosenweg und Stüfelkoppel ist nicht vorgesehen, da der Verkehr über nur wenige leistungsfähige Straßen geleitet und Durchgangsverkehr für die bisher ruhigen Zonen auch weiterhin vermieden werden soll. Die Hauptanbindung erfolgt deshalb über die auf mindestens 17 m Breite auszubauende Straße Buchenkamp in Richtung Süden. Im Buchenkamp werden auch Radwege vorgesehen, von denen der östliche in Verbindung mit einem Wanderweg als Teil einer überörtlichen Verbindung südlich der Stüfelkoppel in einem weiteren Bebauungsplanverfahren ergänzt werden soll.

Die innere Erschließung wird ausschließlich an den Buchenkamp angeschlossen. Die Straßen in den Einfamilienhausgebieten erhalten Querschnitte von 9 und 9,5 m Breite. Der Querschnitt in den übrigen Gebieten beträgt 12,5 m. Aufweitungen bis zu

einer Breite von 19,5 m werden für die Unterbringung von Parkbuchten, das Anpflanzen von Bäumen, platzartige Aufweitungen der Fußwege und die Berücksichtigung von Knicks vorgesehen. Die im Süden an die Stüfelkoppel angrenzende Straße erhält einen Querschnitt von 10 m, weil dort der nördliche Fußweg entfallen kann. Im Nord- und Mittelbereich wird je eine mindestens 9 m breite Schleifenstraße mit einer Querspange, die im Nordbereich als 5 m breite Fußgängerzone ausgebildet ist, im Südbereich eine 9,5 m breite Stichstraße mit Endkehre und einem angehängten befahrbaren Wohnweg von 6 m Breite vorgesehen. Durch abgeknickte Führung wird der Straßenraum in übersichtliche Teilabschnitte gegliedert und so ausgebildet, daß die Fahrgeschwindigkeit zwangsläufig gedrosselt werden muß. Soweit sich dabei im Nord- und Südbereich nach der zweiten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Änderungen in der Straßenführung und Straßenbreite ergeben haben, sind diese auf Anpassung an die im Laufe des Planverfahrens erstellte konkrete Straßenplanung vorgenommen worden. Die Grundzüge der Planung und nachbarliche Belange werden dadurch nicht berührt.

Eine Überquerung der beiden in Ost-West-Richtung verlaufenden Grünzüge durch den Fahrverkehr ist nicht vorgesehen, um eine Beeinträchtigung des Grüns zu vermeiden. Der Verzicht auf die Überquerung der Grünfläche im Verlauf der Stüfelkoppel ergab sich aus der Berücksichtigung von Bedenken und Anregungen nach der zweiten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans; eine hier zunächst vorgesehene 9 m breite Straßenverbindung zwischen Nord- und Mittelteil ist entfallen. Auf der nördlichen Wohnbaufläche ist zwischen den beiden Erschließungsbügeln eine 6 m breite mit einem Leitungsrecht zu belastende Fläche ausgewiesen, um das Netz der öffentlichen Versorgungsleitungen zu vervollständigen (vgl. § 2 Nummer 7). Die Stüfelkoppel ist in ihrem westlichen Teil als befahrbarer Wohnweg ausgebildet, um die Belegenheit von zwei bestehenden Einfamilienhausgrundstücken aufrechtzuerhalten. Die Breite des Wohnweges von 10 m ergibt sich durch die Berücksichtigung des vorhandenen Knicks.

Die Belegenheit von Einfamilienhausgrundstücken im Nordwesten des Plangebiets wird durch den Ausbau der dort vorhandenen provisorischen Zuwegungen als befahrbare Wohnwege gesichert, die über eine platzartige Ausweitung an den Heiderosenweg und den Hempenkamp anschließen. Zu den hier nach der zweiten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans vorgenommenen Änderungen sind die Eigentümer der betroffenen Grundstücke gehört worden.

Für die an Wohnwegen liegenden neuen Grundstücksflächen kann der Nachweis nach § 56 der Hamburgischen Bauordnung nur über Gemeinschaftsstandplätze für Müllgefäße im Einmündungsbereich der Erschließungsstraßen erfüllt werden. Die genaue Lage und Größe dieser Gemeinschaftsstandplätze werden bei der Realisierung von Bauvorhaben über das Baugenehmigungsverfahren festgelegt. Demgegenüber sollen die an befahrbaren Wohnwegen liegenden vorhandenen Grundstücke auf Wunsch der Anlieger weiterhin über Einzelmüllgefäße entsorgt werden.

Der heute vorhandene Fußweg vom Heiderosenweg zur Schnellbahnhaltestelle soll aufgehoben werden. An seiner Stelle ist eine neue Fußwegverbindung vorgesehen, die von dem nördlich der Flurstücke 3347 und 3350 angeordneten befahrbaren Wohnweg über die neue Erschließungsstraße und von dort aus durch das Einkaufszentrum zur Schnellbahnhaltestelle führt. Die Hauptfußwegverbindung von der Schnellbahnhaltestelle und dem Ladenzentrum in das Wohngebiet verläuft weitgehend unabhängig vom System der Fahrstraßen von Norden nach Süden über die als Promenade zwischen der Wohnbebauung hindurchgeführte Fußgängerallee, begleitet ein Teilstück Fahrstraße, überquert den Grünzug Stüfelkoppel und eine platzartige Grünflächenausweitung und folgt dann dem teils im Straßenraum, teils im Grüngebiet liegenden Knick nach Süden bis zur Straße Am Eichenrehmen. Weitere Fußwege folgen den Grünzügen oder begleiten die Fahrstraßen.

Wesentliches Gestaltungselement für die Straßenräume ist eine

durchgehende alleeartige Baumbepflanzung, die die Park- und Stellplätze mit einbezieht. Damit soll dazu beigetragen werden das Wohnen im Grünen, auch bei der vorgesehenen Bebauungsdichte, zu ermöglichen. Aus diesem Grunde sind auch auf den Baulandflächen Anpflanzungsgebote für Einzelbäume festgesetzt worden. Damit die Knicks in den öffentlichen Straßenflächen erhalten werden können, ergeben sich entsprechend große Straßenbreiten; dies wird besonders deutlich bei der Querspange im Mittelbereich. Landschaftsgestalterische Gründe führen zur Anordnung eines neuen Knicks östlich des nördlichen Teils des Buchenkamps; dies ist bei der vorgesehenen Breite der Straßenfläche von insgesamt 24 und 26 m berücksichtigt worden.

Das Schmutzwasser wird, nachdem im Frühjahr 1980 das Klärwerk Volksdorf aufgegeben wird, über eine bereits fertiggestellte Druckrohrleitung dem Sammler Ost zugeleitet. Für die Oberflächenentwässerung soll in der westlich vom Plangebiet liegenden Niederung "In der Horst" ein Regenwasser-Rückhaltebecken gebaut werden.

Baugrundstücke für den Gemeinbedarf sind im Plangebiet nicht ausgewiesen. Der entstehende Bedarf an Kindertagesheimen, Schulen und dergleichen wird von Einrichtungen außerhalb des Plangebiets gedeckt.

Während der öffentlichen Auslegungen des Bebauungsplans sind zahlreiche Einwendungen vorgebracht worden, die sich insbesondere beziehen auf die Ziele der Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik, die Einbindung des Plangebiets in das vorhandene Siedlungsgefüge, die Auswirkungen der Konzeption auf die Sozialstruktur, auf Fragen zu zentralen Einrichtungen und Wohnfolgebedarf, zur inneren und äußeren Erschließung, zur Naherholung und Landwirtschaft und auf nachbarliche Belange. Außerdem wurden zwei alternative Planungen vorgelegt. Dazu wird im einzelnen ausgeführt:

Ziele der Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik

Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland, das auf den Empfehlungen der Unabhängigen Kommission zur Überprüfung des Aufbauplans 1960 basiert, sieht um die Schnellbahnhaltestelle Buchenkamp eine Verdichtungszone vor, die im Zusammenhang mit der Nebenachse Walddörfer (gem. Achsenkonzeption) zu sehen ist. Die Verwirklichung des Dichtemodells ist eine städtebauliche Zielsetzung, die über Bebauungspläne verbindlich wird. Dabei wird das Prinzip der Verdichtung um Schnellbahnhaltestellen nicht schematisch angewendet, sondern - wie die Planvorgeschichte zeigt - in Abwägungsprozessen der jeweiligen Situation angepaßt. Dies gilt sowohl für die Stadtrand- als auch für innerstädtische Lagen, hierbei erstrecken sich Stadterneuerungs- und Sanierungsprogramme schwerpunktmäßig auf innerstädtische Prioritätsgebiete.

Der ständige Bedarf an Neubauwohnungen ist nach Auswertung eines in den Jahren 1975/76 erstellten Gutachtens mit mindestens 4 000 neuen Wohnungen jährlich festgestellt worden. Diese Zahl trägt neben einem anwachsenden Bedarf an Wohnfläche je Einwohner auch dem Verlust durch Abriß oder Umnutzung Rechnung. Der Bevölkerungsrückgang ist in diese Bedarfszahl bereits eingerechnet. Durch das Projekt Buchenkamp soll neben der Entlastung des Hamburger Wohnungsmarkts bewirkt werden, daß eine besonders qualitätsorientierte Nachfragergruppe von Wohnungssuchenden in Hamburg gehalten wird, die sonst zur Abwanderung ins Umland tendieren würde. An der Bedarfsgerechtigkeit dieses Wohnungsangebots bestehen um so weniger Zweifel, als das örtliche Wohnungsangebot einseitig strukturiert ist. Eine Fortführung der lockeren Bebauung der Umgebung ist nicht beabsichtigt. Die sich an die Schnellbahnhaltestelle anschließende Verdichtung bedingt einen eigenen städtebaulichen Ausdruck. Er entspricht der Zielsetzung, daß auch künftig Mietwohnungsbau in mehrgeschossigen Gebäuden notwendig ist und sinnvollerweise an verkehrsgünstiger Stelle (z.B. Schnellbahn-
nähe) anzuordnen ist.

Einbindung des Plangebiets in das vorhandene Siedlungsgefüge

Die Planungsziele, die sich aus dem Dichtemodell, den Wohnungsbauprogrammen und dem Flächennutzungsplan ergeben, bedingen, daß im Bebauungsplangebiet Volksdorf 1 eine stärker verdichtete Bebauung als in den übrigen Bereichen Volksdorfs erfolgen muß. Durch die Einbeziehung vorhandener Landschaftselemente und die Berücksichtigung der benachbarten Bebauung wird eine harmonische Einbindung erreicht. Die sich daraus ergebende im Bebauungsplan festgesetzte Konzeption stellt unter diesen Voraussetzungen sowohl hinsichtlich des Erschließungssystems als auch hinsichtlich der Verteilung der Baumassen ein Optimum dar. Eine kleinere Bemessung der Hausgruppen und Freiräume im Sinne einer niedrigeren, aber dichteren Bebauung würde keine Fortsetzung der typischen Struktur eines Villenvororts bedeuten. Kleine städtebauliche Einheiten hätten eine Verdichtung des Erschließungssystems zur Folge, das dann eine eigenständigere Struktur hätte, als das jetzt Vorgesehene. Das Erschließungssystem und das Baumassenkonzept müssen verbindlich festgesetzt werden, um damit die vorgesehenen Baukörperabstufungen und die städtebaulich erwünschten großen Freiräume zu sichern. Diese Festsetzungen sind auch Vorgaben für die im weiteren Verfahren vorgesehenen Bauwettbewerbe über Teilflächen. Die Individualisierung und Differenzierung des Wohnungsangebots und der Baugestaltung soll hierbei als Wettbewerbsziel verfolgt werden. Das städtebauliche Gestaltungskonzept des Gesamtgebiets soll durch aus Wettbewerbsergebnissen zu entwickelnden Gestaltungsleitlinien für die Freiflächen- und Hochbaugestaltung ergänzt werden, die bei der Vergabe der Grundstücke durch privatrechtliche Vereinbarung in den Kaufverträgen abgesichert werden.

Auswirkungen der Konzeption auf die Sozialstruktur

Es ist vorgesehen, 60 % der insgesamt rd. 700 Wohneinheiten als öffentlich geförderten Mietwohnungsbau zu errichten. Eine direkte Abhängigkeit von Wohnform und Sozialstruktur ist

nicht erkennbar, da auch Eigentumswohnungs- und Eigenheimbau öffentlich gefördert werden. Deshalb kann nicht festgelegt werden, wie sich die Zahl der Familien mit höheren zu der Zahl mit niedrigeren Einkommen verhält.

Zur Förderung der Eigentumsbildung wird das Bauland zum Teil an private Bauherren vergeben.

Die Integration der neuen Bevölkerung soll dadurch erreicht werden, daß durch die angestrebte hohe Qualität der Geschosswohnungen und des Wohnumfeldes ein Wertgefälle gegenüber der vorhandenen Bebauung nicht besteht. Zur Kommunikation zwischen Bevölkerungsteilen aus den bestehenden Gebieten und dem neuen Wohngebiet wird die gemeinsame Benutzung vorhandener und geplanter Infrastruktureinrichtungen innerhalb und außerhalb des Plangebiets beitragen. Durch Fußgängerbereiche, Anlage von Plätzen und Wegen im öffentlichen Grün wird angestrebt, ein kommunikationsfreundliches Wohnumfeld zu schaffen.

Fragen zu zentralen Einrichtungen und Wohnfolgebedarf

Das Gewerbegebiet ist vornehmlich für die Ansiedlung nicht störender Betriebe für die Nahversorgung bestimmt und dient somit dem Wohngebiet. Deshalb wurde eine Gliederung vorgenommen, die Lagerhäuser und Lagerplätze ausschließt, und nur kleingewerbliche Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe zuläßt. Das Dichtemodell sieht eine Konzentration von Wohn- und Geschäftshäusern in Haltestellen-Nähe vor, weil dort mit der günstigen Verkehrslage zugleich die günstigste Geschäftslage gegeben ist.

Zum Wohnfolgebedarf ergibt sich, daß außer den in der öffentlichen Grünfläche angeordneten Flächen für einen Spielplatz sowie einen Bolzplatz keine zusätzlichen Einrichtungen im Plangebiet benötigt werden. Alle anderen Folgeeinrichtungen wie Gymnasium, Grundschule, Kindertagesheim, Hallen- und Freibad, liegen außerhalb des Plangebiets und sind auch für die neuen Be-

wohner verfügbar. Die Sportanlage Im Allhorn soll in den nächsten Jahren ausgebaut werden.

Innere und äußere Erschließung

Auf dem Abschnitt Volksdorf - Großhansdorf der U-Bahn-Linie U 1 (ehem. Walddörferlinie), der zur Zeit zu den am schwächsten belasteten Streckenabschnitten des Schnellbahnnetzes gehört, wird in den werktäglichen Hauptverkehrszeiten ein zehnmütiger Fahrplankontakt angeboten, außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine zwanzigminütige Zugfolge. Die Kapazität dieses Verkehrsangebots übersteigt die Verkehrsnachfrage, die bei Realisierung des Bebauungsplans zu erwarten ist. Auf Grund der schalltechnischen Verhältnisse werden die Gebäude nördlich der U-Bahn-Linie durch reflektierte Schallwellen nicht beeinträchtigt.

Hinsichtlich des zu erwartenden zusätzlichen Straßenverkehrs werden die notwendigen fahrbahn- und wegverbessernden Maßnahmen an der Eulenkrogstraße und am Moorbekweg vorgenommen. Teilweise werden auch neue Radwege angelegt. Weitere Ausbauten an diesen außerhalb des Plangebiets liegenden Straßen, insbesondere durch Inanspruchnahme zusätzlicher Straßenverkehrsflächen, sind nicht nötig und nicht vorgesehen. Durchgangsverkehr findet im Wohngebiet nicht statt. Der entstehende Verkehr ist reiner Ziel- und Quellverkehr.

Erschließungskosten fallen wie in jedem Neubaugebiet an und bemessen sich nach den bestehenden Vorschriften. Bereits bestehende Baugebiete, die bisher nicht erschlossen waren, werden ebenfalls erfaßt.

Es sind je Wohnung ein privater Stellplatz und zusätzlich - bezogen auf die Gesamtzahl der zu errichtenden Wohnungen - 15 % öffentliche Parkplätze vorgesehen. Die Stellplätze liegen in Zuordnung zu den Wohnungen. Um Beeinträchtigungen durch Lärm und Abgase möglichst auszuschließen, wurde ein entsprechender

Abstand oder die Unterbringung in Tiefgaragen vorgesehen.

Naherholung und Landwirtschaft

Für die Naherholung werden durch den Bebauungsplan neue Flächen festgesetzt. Im Zuge der Schaffung öffentlicher Grünanlagen werden in großem Umfange heute landwirtschaftlich genutzte Flächen öffentlich zugänglich gemacht und teilweise als Spielflächen hergerichtet. Bei der Abwägung der privaten und öffentlichen Belange ist der Naherholung und der Ausnutzung der günstigen Wohnlage der Vorrang vor den Belangen der Landwirtschaft eingeräumt worden. Die innerhalb des Baugebiets vorgesehenen öffentlichen Grünflächen stehen auf Grund ihrer Größe und ihrer Lage in ausgewogenem Verhältnis zu der geplanten Bebauung.

Die bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen werden bis zum Beginn der Baumaßnahmen von einem hamburgischen Staatsgut bewirtschaftet. Außerhalb des Plangebiets verbleiben große, zusammenhängende Landwirtschaftsflächen, die für die bestehenden Hofgüter weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung gewährleisten.

Nachbarliche Belange

Neben der durch den Nord-Süd-Grünzug bewirkten Trennung zwischen vorhandener und neuer Bebauung, ist auch bei der Planung von Einzelhäusern und Flachbaugruppen auf die bestehende Nachbarbebauung Rücksicht genommen worden. Zusätzlich wurden in den neuen Baugebieten Dachneigungsbeschränkungen aufgenommen, damit ist eine Beeinträchtigung der Nachbarschaft ausgeschlossen.

Alternative Planungen

Die während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans eingereichten Alternativentwürfe konnten nicht berücksichtigt werden,

weil sie nicht den übergeordneten städtebaulichen Zielsetzungen entsprechen, vor allem im Hinblick auf die vorgesehene Dichte, den Schutz charakterprägender Landschaftsbestandteile, das Angebot ausreichender öffentlicher Verkehrsflächen und die Sicherung der Nahversorgung.

6. Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen

Für den Bereich des Bebauungsplans wird insbesondere der Baustufenplan Volksdorf vom 16. September 1952, erneut festgestellt am 14. Januar 1955 (Amtlicher Anzeiger 1952 Seite 797, 1955 Seite 61), aufgehoben.

Teile des Plangebiets unterliegen dem Landschaftsschutz. Für sie gelten die Beschränkungen nach der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in den Gemarkungen Duvenstedt, Wohldorf-Ohlstedt, Bergstedt, Lemsahl-Mellingstedt, Volksdorf und Rahlstedt vom 19. Dezember 1950, zuletzt geändert am 15. August 1978 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-k, Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1978 Seite 335). In Teilen des Plangebiets, welche nicht dem Landschaftsschutz unterliegen, befinden sich ebenfalls erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gelten Beschränkungen nach der Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 mit der Änderung vom 25. April 1972 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i, Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1972 Seite 78).

Die Gleis- und Abfertigungsanlagen der zum U-Bahnstreckenabschnitt Volksdorf-Großhansdorf (ehemalige Walddörferbahn) sowie das vorhandene Betriebsgebäude, das auch die Zugänge zur U-Bahnhaltestelle und die technischen Vorrichtungen für den Bahnbetrieb enthält, sind nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen worden.

7. Flächen- und Kostenangaben

Das Plangebiet ist etwa 282 000 m² groß. Hiervon entfallen auf Straßen etwa 51 600 m² (neu davon etwa 36 800 m²), auf Parkanlagen einschließlich des Spielplatzes (5 200 m²) und des Bolzplatzes (1 600 m²) etwa 51 100 m² und auf Bahnfläche 4 600 m².

Sämtliche der Neuplanung unterworfenen Flächen sind im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg und unbebaut.

Kosten werden verursacht durch den Straßenbau, die Bepflanzung des Straßenbegleitgrüns mit Alleebäumen bzw. einer Knickanpflanzung sowie die Herrichtung der Parkanlagen, des Spielplatzes und des Bolzplatzes.

8. Maßnahmen zur Verwirklichung

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