

Anlage 4 Stellungnahmen zum Bebauungsplan Altona-Nord 26

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Absatz 2 des Baugesetzbuches vom 16. Januar 2014 bis zum 17. Februar 2014 sind 63 Schreiben mit Stellungnahmen zur Änderung des Bebauungsplanes eingegangen, davon konnten 61 nicht oder teilweise nicht berücksichtigt werden.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan dreimal jeweils in Einzelheiten geändert. Die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt, so dass die Änderungen ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden konnten.

Zu den folgenden Änderungen wurde vom 30. April bis 7. Mai 2014 eine eingeschränkte Beteiligung gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 des Baugesetzbuchs durchgeführt:

- zur Rücknahme der Festsetzung einer mit Gehrecht zu belastenden Fläche,
- zur Korrektur der Abgrenzung des Mischgebiets und einer Baugrenze zur Straßenverkehrsfläche im Süden des Plangebiets,
- zur geringfügigen Korrektur der Abgrenzung der der Flächen, auf denen nur Gebäude errichtet werden dürfen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten
- zur Anpassung der nördlichen Baugrenze der sog. Querbühne im Mischgebiet

Dabei sind keine Stellungnahmen zur Änderung des Bebauungsplanes eingegangen.

Im Rahmen der zweiten eingeschränkten Beteiligung gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 des Baugesetzbuchs vom 15. Juli bis 25. Juli 2014 zur Festsetzung von Geschossflächenzahlen anstelle einer maximal zulässigen Geschossfläche je Baublock sind drei Schreiben mit Stellungnahmen zur Änderung des Bebauungsplanes eingegangen. Davon konnten drei nicht oder teilweise nicht berücksichtigt werden.

Im Rahmen der dritten eingeschränkten Beteiligung gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 des Baugesetzbuchs vom 21. Juli bis 25. Juli 2014 zur Anpassung der Abgrenzung der Flächen auf denen nur Gebäude errichtet werden dürfen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten, sind keine Stellungnahmen zur Änderung des Bebauungsplanes eingegangen.

Hinweis: Die Registrierungsnummern in der nachfolgenden Tabelle wurden im Rahmen der Auswertung der Stellungnahmen vergeben und sind nicht chronologisch.

Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung vom 16. Januar 2014 bis 17. Februar 2014

Reg. Nr.	Verfasser der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Planverfasser
1.)	[REDACTED] (Schreiben vom 17.01.2014)		
1.1	Zulassung von Ausnahmen der Blockrand-/Grundrissklausel	<p>Um eine annähernde Flächeneffizienz von 75% (Wfl./GF) zu erreichen, bedarf es für das Baufeld la.01 einer Anpassung des B-Plan-Entwurfs auf nachstehende Punkte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Blockrandklausel/Nebenzeichnung zu § 2 Nr. 22 <ul style="list-style-type: none"> - Zulassung von Ausnahmen bezüglich der Blockrandklausel zum nicht gesundheitsgefährdeten Bereich der Harkortstraße und der südlichen Planstraße, damit die Umsetzung von einseitig ausgerichteten Wohnungen möglich ist (in Teilbereichen 3-Spänner). 2. Grundrissklausel / Nebenzeichnung zu § 2 Nr. 23 / 24: <ul style="list-style-type: none"> - Zulassung von Ausnahmen bezüglich der Grundrissklausel, damit die Umsetzung von einseitig ausgerichteten Wohnungen möglich ist (in Teilbereichen 3-Spänner). 4. Die aus Testentwürfen abgeleiteten Prämissen bezüglich der Flächeneffizienz bedürfen einer Anpassung der im Bebauungsplan nachstehenden Festsetzungen für das Baufeld la.01: Die Geschosshöhe des Erdgeschosses muss soweit reduziert werden, damit ein 8-geschossiges Wohngebäude (Baufeld la.01 nördlich zur Bahn= nicht als Hochhaus gemäß HBauO § 2 Absatz 4 Nr. 1 (Gebäude mit einer Höhe nach Absatz 3 Satz 2 von mehr als 22 m) betrachtet wird. Dies bedeutet zu § 2 Nr. 15 bezüglich der Oberkante des Fußbodens (OKFF) des ersten Obergeschosses eine max. Höhe von 3,5 m über Oberkante Gelände. 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Aufgrund der prognostizierten Verkehrslärmbelastung in diesem Bereich sind die beiden auf die jeweiligen Lärmpegel abgestimmten Lärmschutzfestsetzungen zur Grundrissgestaltung als Minderungsmaßnahme erforderlich. Im Falle von derzeit nicht absehbaren atypischen Fallkonstellationen besteht die prinzipielle Möglichkeit einer Befreiung gem. § 31 (2) BauGB.</p>
1.3	Reduzierung der Mindestgeschosshöhe des Erdgeschosses		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Bebauungsplan ist die Festsetzung aufgenommen worden, dass die Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses mindestens 4,5 m über Straßenhöhe liegen muss.</p> <p>Dadurch soll eine großstädtisch anmutende, abwechslungsreiche Sockelzone mit räumlich flexiblen Rahmenbedingungen für unterschiedliche Nutzungen entwickelt werden.</p> <p>Durch die Festsetzung wird die Zielsetzung gestützt, ein lebendiges Quartier zu entwickeln, in dem im Erdgeschoss auch gewerbliche Nutzungen entstehen. Dies wird als Voraussetzung für Urbanität und einen belebten Außenraum angesehen. Für diese Nutzer bietet eine überhöhte Erdgeschosszone Vorteile, weil z.B. für Gastronomie oder Einzelhandel und repräsentative Büroräume ein großzügiger Raumeindruck entsteht.</p> <p>Zudem soll mit der Ausbildung höherer Erdgeschosse bewirkt werden, dass sich die Gebäude großzügig zum Straßenraum öffnen und diesem ein städtisches Bild geben. Durch die Überhöhung des Erdgeschosses entsteht als wichtiger gestalterischer Aspekt eine deutliche Teilung der Fassade in eine Sockel- und</p>

		<p>eine Obergeschosszone. Diese ist ähnlich wie die festgesetzte Höhenstaffelung von Bedeutung, um die relativ großen Baukörper zu gliedern. Zudem ist die horizontale Gliederung und das Absetzen des Erdgeschosses ein typisches Gestaltungselement der umgebenden Altbauten, so dass durch die Festsetzung eine weitere Verbindung zwischen dem Plangebiet und den angrenzenden Stadtteilen hergestellt wird.</p> <p>Der dargelegte städtebauliche Belang ist im Rahmen der Abwägung höher zu gewichten, als das Interesse eines Bauherrn, bei der Errichtung eines achtgeschossigen Gebäudes unterhalb der bauordnungsrechtlich definierten Hochhausgrenze zu bleiben.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Geschossfläche ist gemäß § 20 (3) S. 1 BauNVO stets in allen Vollgeschossen zu ermitteln. Angesichts der festgesetzten Mindestgeschosshöhe wird es sich bei dem Erdgeschoss stets um ein Vollgeschoss handeln. Somit fehlt für die gewünschte Regelung, wonach die Geschossfläche des Erdgeschosses nicht anzurechnen ist, die rechtliche Grundlage.</p> <p>Unabhängig von der fehlenden Festsetzungsgrundlage kann der Stellungnahme auch aus planerischen Gründen nicht gefolgt werden. Im Baublock kann eine sehr hohe bauliche Dichte erreicht werden. Die zulässige Geschossfläche erlaubt die Realisierung einer Geschossflächenzahl von etwa 4,0. Diese bauliche Dichte ist aus vielerlei städtebaulichen Gründen gerechtfertigt. Zu diesem Thema hat es jedoch einen intensiven planerischen Abstimmungsprozess gegeben, der deutlich gemacht hat, dass hier keine Spielräume zu einer weiteren Erhöhung der Baudichte in den einzelnen Baublöcken verbleiben sind, die dann entstehen würden, wenn die Geschossfläche im Erdgeschoss nicht angerechnet werden müsste. Insbesondere im Hinblick auf die Besonnungssituation für die zukünftigen Wohnungen ist eine weitere Erhöhung der Baudichte nicht mehr vertretbar. Aus diesem Grund kann auch der gewünschten Überschreitungsmöglichkeit im Hinblick auf die festgesetzte Gebäudehöhe bzw. die festgesetzte Geschossigkeit nicht entsprochen werden.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Aufgrund der prognostizierten Gewerbelastbelastung in diesem Bereich sind die beiden Lärmschutzfestsetzungen zum Innenraumpegel als Minderungsmaßnahme erforderlich. Im Falle von derzeit nicht absehbaren atypischen Fallkonstellationen besteht die prinzipielle Möglichkeit einer Befreiung gem. § 31 (2)</p>
1.4	<p>mehr GFZ + Geschosse gewünscht</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Erdgeschoss darf nicht auf die festgesetzte Geschossfläche und auf die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse angerechnet werden, um die benötigte Wohnfläche sicherzustellen. - Zulässige Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe und Geschossigkeit auch in den fünfgeschossigen, fünf- bis sechs- und siebengeschossigen Teilen des Allgemeinen Wohngebiets (Änderung der Grundfläche von § 2 Nummer 1). 	
1.5	<p>Ausnahme von der Tag-Innenraumklausel</p> <p>5. Für den Block la.07 bedarf es einer Anpassung nachstehender Festsetzung des aktuellen Bebauungsplanentwurfs hinsichtlich der Tag-Innenraumklausel in § 2 Nr. 28 für die mit „(H)“ bezeichneten Flächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zulassung von Ausnahmen von einseitig zum Park oder zur Harkortstraße ausgerichtete Wohnungen auf den mit „(H)“ bezeichneten Flächen des Allgemeinen Wohngebiets 	

		BauGB.
2.)		(Schreiben vom 29.01.2014 als Nachtrag zum Schreiben vom 17.01.2014)
2.1	<p>Anpassung der Tiefgaragenzufahrt für nördlichen Block + Verlagerung Parkplätze im öff. Raum</p>	<p>Die Tiefgaragenzufahrt über öffentlichen Grund bedarf einer Anpassung in Lage und Dimension gem. dem Testentwurf vom 29.01.2014.</p> <p>Für die oberirdischen Stellplätze nördlich zur Bahn bedarf es einer uneingeschränkten Gehsteigauf- und -überfahrt über öffentlichen Grund.</p> <p>Damit einhergehend bedarf es einer Verlagerung bzw. Reduzierung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum bezogen auf Fahrrad- und Kfz-Stellplätze.</p>
61.)		(E-Mail vom 17.02.2014)
61.1	<p>Verschiebung des Geschossigkeitsversprungs in Block 04</p>	<p>Über die Anordnung der öffentlichen Abstellmöglichkeiten für Kfz und Fahrräder trifft der Bebauungsplan keine Regelungen.</p>
61.1	<p>Für den potenziellen zukünftigen Miterwerber von Teilflächen in Baublock 02 und Baublock 04 des sog. Nordteils ergeben sich folgende Anregungen zur Änderung des Bebauungsplanentwurfs:</p> <p>1.) Block 04: Ausweisung der Geschossigkeitsgrenzen im Bebauungsplan</p> <p>Der Geschossigkeitsversprung im Westteil des Baublocks 04 (Übergang von V_VII) auf V) ist im Bebauungsplan klar definiert. Diese Versprungkante übernimmt nach Planstand nicht die südliche Außenbaugrenze des Baublocks 02, sondern verspringt zu dieser derzeit um ca. 5 – 6 m in Richtung Norden.</p> <p>Wir halten es aus städtebaulichen Gründen für sinnvoll, dass dieser Geschossigkeitsversprung Bezug nimmt auf die südliche Außenbaugrenze des Baublocks 02.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Die klare Definition der Versprungkante und ihre Lage sind das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs und der darauf aufbauenden Studien zur Fassung des Quartiersplatzes. Der zum Baublock la02 leicht versetzte Höhenversprung soll die optische Einbeziehung des verkehrsberuhigten Straßenbereiches gewährleisten.</p>
61.2	<p>Unterbaubarkeit des Quartiersplatz-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p>

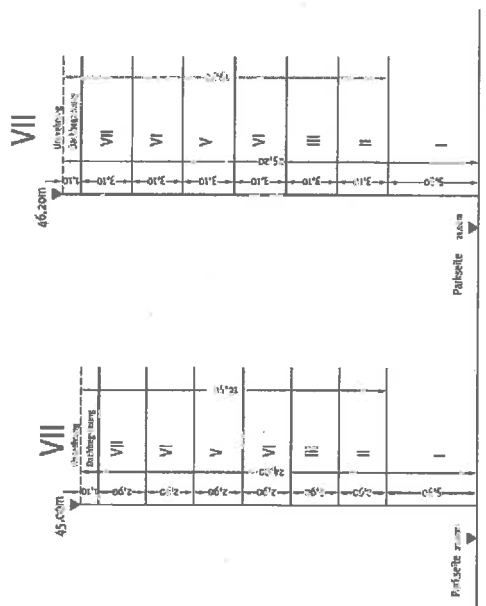
	<p>zes für Technikflächen einer energetischen Quartiersversorgung</p>	<p>Quartiersversorgung</p> <p>Für eine den Vorgaben des städtebaulichen Vertrags und Bebauungsplans entsprechende energetische Versorgung sind unterschiedliche Möglichkeiten einer Wärmeversorgung offen gehalten. Für eine mögliche energetische Gesamtversorgung des Quartiers sind Technikflächen vorzuhalten, die die Realisierung eines derartigen Versorgungskonzeptes ermöglichen.</p> <p>In Abstimmung mit Teilen der potenziellen Erwerber im Nordteil ist die Unterbringung einer Technikzentrale im Baublock 04 als zentraler Standort in der Nordfläche des Bebauungsplangebiets für sinnvoll erachtet worden.</p> <p>Aufgrund der hohen Geschossigkeit sind die zur Verfügung stehenden Flächen im Untergeschoss des Baublocks 04 in Folge des hohen Flächenbedarfs für Nebenflächen (Pkw- und Fahrradstellplätze, Abstellraumflächen, sonstige weitere Technikräume) für eine Unterbringung einer derzeit mit ca. 200 qm benötigten Fläche nicht ausreichend.</p> <p>Gemäß anliegender Plandarstellung ist angedacht, auf Untergeschossniveau eine Technikflächenenerweiterung an der Südwestecke des Baublocks 04 in westliche Richtung vorzuschlagen.</p> <p>Diese Fläche wäre angebunden und erschlossen über das herzustellende Untergeschoss im Baublock 04. Es werden keine Zugänglichkeiten von der Platzfläche aus benötigt. Gegebenenfalls erforderliche Abgaszüge würden im Baublock 04 zu errichten sein. Die Platznutzung soll hinsichtlich der erforderlichen Verkehrs- und Rettungswege und seiner bestimmungsgemäßen Nutzung nicht eingeschränkt sein.</p> <p>Wir würden eine entsprechende Ausweisung im Bebauungsplan aus vorgenannten Gründen begrüßen.</p>	<p>Bei der geforderten Unterbaubarkeit des Quartiersplatzes südlich des Blocks I.04 für Technikflächen handelt es sich um eine Sondernutzung im Sinne von §19 HWG, die nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans Altona-Nord 26 ist.</p>
62.)	<p>Wohnen generell auch in den Erdgeschossen</p>	<p>(Schreiben vom 13.02.2014)</p> <p>Art der baulichen Nutzung</p> <p>Ausschluss von Wohnungen im Erdgeschoss:</p> <p>Auch in Bereichen nach § 2 Nr. 3 der Verordnung zum Bebauungsplan-Entwurf sind Wohnungen generell zuzulassen.</p> <p>Der Ausschluss von Wohnungen ist nicht zwingend zur Erreichung des auch</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Es besteht das städtebauliche Ziel, eine Nutzungsmischung in den Erdgeschossen zu etablieren, die eine Belebung der öffentlichen Räume des neuen Quartiers gewährleisten. In den mit § 2 Nr. 3 bezeichneten Bereichen am Quartiersplatz und entlang der Harkortstraße sind daher Wohnungen nur als Ausnahme zugelassen. Es ist nicht zutreffend, dass Wohnungen ausgeschlossen</p>

62.3	<p>Die extensive Dachbegrünung ist ohne Substrathöhe und dauerhaften Erhalt festzusetzen</p>	<p>von den Eigentümern getragenen Ziels von belebten Erdgeschosszonen erforderlich. Die Erteilung von Ausnahmen, wenn die Wohnnutzung im Verhältnis zu den anderen Nutzungen im Erdgeschoss untergeordnet ist (entlang der Harkortsstraße wird ein Anteil von 70% gewerblicher Nutzungen bezogen auf die gesamte Fassadenabwicklungsfläche angestrebt) oder wenn durch besondere Grundrisslösungen sichergestellt wird, dass eine lebendige Erdgeschosszone entsteht, z.B. als Kombinationen aus Wohnen und Arbeiten in Form von Maisonnettypen unter Einbeziehung des ersten Obergeschosses, ändert daran nichts.</p> <p>Belebung erfahren solche Zonen entweder in Bereichen fußläufigen Verkehrs (Schaufensterbäume) oder in Bereichen von Gastronomie- und Kulturbetrieben. Der hier entstehende Stadtteil wird im Gegensatz z.B. zur HafenCity kein touristischer Hotspot, die fußläufigen Verkehre ergeben sich aus dem Bewohnerpotential. Die Übertragung solcher Festsetzungen in den Planungsbereich Altona kann nicht städtebauliches Ziel sein. Vielmehr erfordert der neue Aufbau eines funktionierenden Wohngebietes eine entsprechende Flexibilität auch in der Nutzung der Erdgeschosse.</p> <p>Dachbegrünung</p> <p>Die extensive Dachbegrünung ist ohne Substrathöhe und dauerhaften Erhalt festzusetzen:</p> <p>Dachbegrünungen werden grundsätzlich befürwortet, solange dadurch keine Einschränkungen in der technischen Gebäudenutzung entstehen. Der derzeit geplante Substrataufbau mit Stauden und Gräsern ist jedoch nicht mehr als extensiv anzusehen, denn dieser ist insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Festsetzung zum Dauerhaften Erhalt intensiv zu pflegen. Die Dachbegrünung ist auch nicht als Ausgleichsmaßnahme erforderlich, so dass allenfalls eine tatsächlich extensive Dachbegrünung festgesetzt werden dürfte.</p>	<p>sen werden.</p> <p>Die Lagen sind aufgrund der zu erwartenden Passantenfrequenz grundsätzlich für lebendige Erdgeschossnutzungen geeignet, wie z.B. Läden, Gastronomie, Dienstleistungsbetriebe oder auch soziale Einrichtungen wie z.B. Kindertagesstätten. Mit dem neuen Quartier wird ein Umfeld entstehen, das die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Nutzungen auf den festgesetzten Flächen sicherstellen wird.</p>
			<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Dachbegrünung ist Teil des Kompensationskonzeptes für den Verlust an ruderalen Vegetationsflächen und dem damit verbundenen Eingriff in den Lebensraum von Vögeln, Fledermäusen und Insekten.</p> <p>Die besondere Form der extensiven Dachbegrünung auf 50 Prozent aller Neubaudächer wird zur Verringerung negativer Auswirkungen auf die vorgefundenen Vogelarten, Fledermäuse und Insekten durch den Entfall der Ruderalflur trockener Standorte vorgesehen. Das Ziel des Substrataufbaus von 15 cm ist die dauerhafte Begrünung der Dächer mit standortangepassten einheimischen Gräsern und Blütenpflanzen. Ein geringerer Substrataufbau ermöglicht dagegen nur eine Begrünung mit Mauerpfeffer und verwandten Pflanzenarten und würde das Nahrungsangebot für die genannten Tierarten gegenüber einem Gräserdach massiv einschränken. Die vorgeschlagene Dachbegrünung und ihre dauerhafte Unterhaltung schaffen einen Ausgleich für die verlorenen gegangenen Lebens- und Nahrungsräume der genannten Tierarten.</p> <p>Neben ihrer artenschützerischen Ausgleichsfunktion ist die Dachbegrünung auch Bestandteil der Minderungsmaßnahmen in der Ausgleichsbetrachtung. Ohne die Dachbegrünung mit der festgesetzten Substrattiefe müssten Ausgleichsflächen</p>

62.4	flexible Erdgeschosshöhen gefordert	<p>Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen Gebäudehöhen:</p> <p>Die Erdgeschosshöhen sind zu limitieren, mindestens jedoch flexibel zu gestalten und die Gebäudehöhen zu überprüfen. Technikgeschosse und technische oder erforderliche Aufbauten sind dabei regelmäßig und nicht nur als Ausnahme über die Geschosshöhe hinaus zuzulassen.</p> <p>Das städtebauliche Ziel von belebten Erdgeschossbereichen wird von den Eigentümern mitgetragen. Kleinteiligkeit und typische urbane Straßenmuster ergeben sich jedoch nur durch architektonische Freiheiten.</p> <p>Die derzeit geplant Festsetzungen zu Nutzungsart, EG-Höhen, gleichförmigen Fassadengestaltungen und inneren Baugrenzen ergeben zusammen keinen Spielraum für neue Wohnformen, wogegen freie Nutzungsarten und Erdgeschosshöhen von 3,0 - 5,5 m die gewünschte Vielfalt ermöglichen würden. Städtebaulich uniforme Strukturen schaden aus Erfahrung dem hier entstehende Wohngebiet und seiner Integration in die bestehenden umliegenden Stadtteile.</p>	<p>außerhalb des B-Plangebietes festgesetzt werden.</p> <p>Der Substrataufbau von 15 cm bewirkt zudem einen vorteilhafteren Abflussbeitrag sowie eine weitergehende Rückhaltung und klimawirksame Verdunstung des Niederschlagswassers.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzung überhöhter Erdgeschosse ist erforderlich, um das angestrebte urbane Erscheinungsbild im Straßenraum zu erreichen und um die bis zu siebengeschossigen Baukörper gestalterisch zu gliedern. Vorbild sind die für die Umgebung typischen Gebäude der Gründerzeit, die ebenfalls häufig eine überhöhte Erdgeschosse aufweisen. Eine erhöhte Erdgeschossezone gewährleistet auch die notwendige Flexibilität für unterschiedliche Nutzungen in den Erdgeschossen. Das festgelegte Mindest- und Höchstmaß sowie die Möglichkeit, Galeriegeschosse vorzusehen, eröffnen die gewünschten architektonischen Freiheiten. Die Gefahr, dass hierdurch uniforme Strukturen entstehen, wird nicht gesehen. Diese Gefahr bestünde eher, wenn regelhaft Erdgeschosshöhen von nur 3,0 m zugelassen würden. Die Festsetzung innerer Baugrenzen hat auf die architektonische Vielfalt keine Auswirkungen. Die festgesetzte Tiefe der überbaubaren Grundstücksfläche ermöglicht eine Vielzahl von Wohnungsgrundrissen und bietet genügend Spielraum auch für neue Wohnformen. Ein Verzicht auf die inneren Baugrenzen oder eine Erhöhung der Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen ist nicht vertretbar, da dies negative Folgen für die Größe und die Nutzbarkeit der Innenhöfe hätte.</p>
62.5	höhere Gebäudehöhen gefordert	<p>Zudem sind die absoluten Gebäudehöhen – im Hinblick auf die Regelungen zur Energieeinsparung sowie die zumindest in Teilbereichen sinnvollen EG-Überhöhungen und nicht zuletzt auf die wegen der erforderlichen Begehrbarkeit der Dächer erforderlichen Attikahöhen – weiterhin zu niedrig angesetzt. Es ist zudem nicht ersichtlich, dass die Gebäudehöhen an den geplanten</p>	<p>Technikgeschosse und technische oder erforderliche Aufbauten sollen nur ausnahmsweise über der zulässigen Gebäudehöhe zugelassen werden. Diese Regelung ist erforderlich, weil heute bei der Errichtung von Wohngebäuden entsprechende technische Aufbauten erforderlich sind, von denen unter Umständen die Wirkung eines weiteren Geschosses oder allgemein negative Auswirkungen auf das Ortsbild oder eine Verschattung von Nachbargebäuden ausgehen können. Um eine unter Gesichtspunkten des Nachbar- und Umgebungs-schutzes verträgliche Anordnung technischer Aufbauten zu erreichen, wird festgesetzt, dass diese nur ausnahmsweise zulässig sind.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Die festgesetzten Gebäudehöhen beruhen auf einem Musterschnitt, der ein erhöhtes Erdgeschoss von 4,50 m sowie Regelgeschosse von 2,90 m und einen Flexibilitätszuschlag von 1,40 m für die Ausbildung einer Attika und für den</p>

Höhen der umliegenden Erschließungsflächen angepasst wurden. Dadurch kann die in der Verordnung vorgesehene Ausnahme der Überschreitung von bis zu 3m bei Gebäuden von 5 und 6 Geschossen zum Regelfall werden. Bei 7 Geschossen wären derzeit übliche Geschosshöhen von 3,10 m nicht möglich.

Gebäudeaufbau nach B-Plan z.B. Block Ia .06
 Gebäudeaufbau erforderlich z.B. Block Ia .06



Ausgleich von Geländeneuunterschieden enthält. Die Höhenangaben wurden entsprechend den Geländehöhen aus dem Vorentwurf des Höhenkonzepts als GH über NN festgesetzt. Dabei wurde jeweils auf ganze Meter aufgerundet. Damit bestehen ausreichende Spielräume, um jeweils die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse innerhalb der festgesetzten maximalen GH zu realisieren und z.B. auch höhere Regelgeschosse vorzusehen. Ein Gebäude mit 7 Vollgeschossen erreicht bei einem Geländeneiveau von +21,0m ü NN mit 6 Geschossen à 3,10 m und einem Erdgeschoss von 4,50 m eine GH von 44,1 m ü. NN. Damit verbleiben bei einer festgesetzten maximalen GH von 45 m noch 0,9 m zur Ausbildung einer Attika. Es ist außerdem zu berücksichtigen, dass Geschosshöhen von 3,10 m nicht die Regel sein werden, erfahrungsgemäß werden im Mietwohnungsbau insbesondere im geförderten Mietwohnungsbau niedrigere Geschosshöhen realisiert.

Das Gebäudehöhenkonzept kann außerdem nicht grundsätzlich im Hinblick auf eine Festsetzung größerer Gebäudehöhen verändert werden, da dies aufgrund weiterer Abstandsflächenunterschreitungen nicht vertretbar wäre.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

Das städtebauliche Konzept sieht vor, dass die Gebäude an der Straße stehen und (mit Ausnahme der Grundstücke am Park) keine Vorgartenzonen ausgebildet werden, da dies dem gewünschten urbanen Charakter des Quartiers widersprechen würde. Das Konzept sieht außerdem öffentliche Quartiersplätze vor, die dem Aufenthalt dienen sollen und frei von Kfz-Verkehr gehalten werden sollen. Auf diesen Quartiersplätzen soll auch Außengastronomie ermöglicht werden, vorrangig handelt es sich aber um öffentliche Erschließungsflächen.

Es ist in der Stadt, insbesondere in verdichteten innenstadtnahen Lagen, üblich, dass Außengastronomie als Sondernutzung auf öffentlichen Grund ermöglicht wird. Hierfür werden Gebühren erhoben. Dies stellt im vorliegenden Fall keine

Höhen der umliegenden Erschließungsflächen angepasst wurden. Dadurch kann die in der Verordnung vorgesehene Ausnahme der Überschreitung von bis zu 3m bei Gebäuden von 5 und 6 Geschossen zum Regelfall werden. Bei 7 Geschossen wären derzeit übliche Geschosshöhen von 3,10 m nicht möglich.

Gebäudeaufbau nach B-Plan z.B. Block Ia .06
 Gebäudeaufbau erforderlich z.B. Block Ia .06

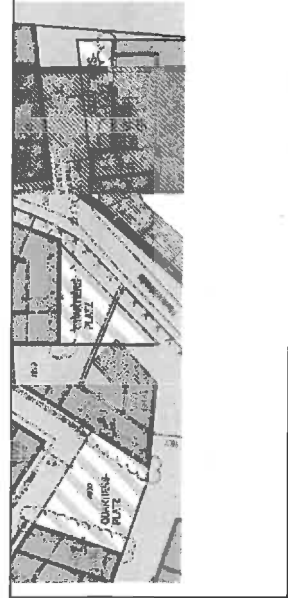


Quartiersplatz teilweise als private Grundstücksfläche
 Die Vorflächen der Baufelder an den Quartiersplätzen sind mit einer Tiefe von 3 m den WA-Flächen zuzuordnen:

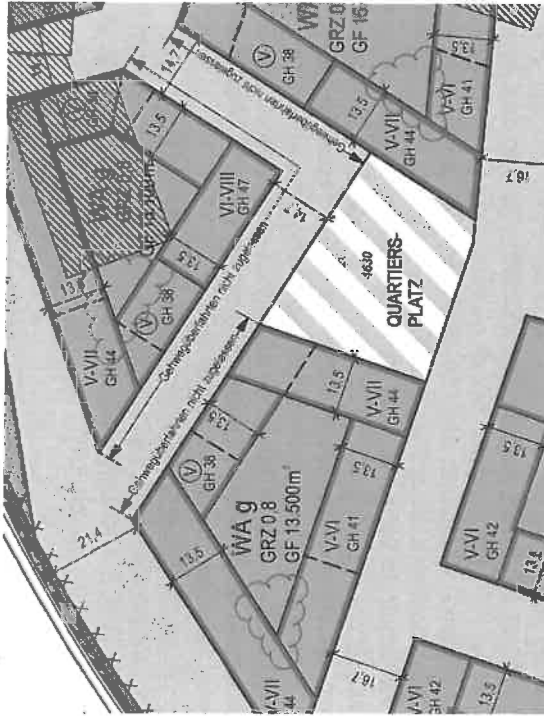
Für belebte Quartiersplätze werden Flächen für Außengastronomie benötigt, die unabhängig von Genehmigungspflichten und Sondernutzungsentgelten nutzbar sind. Die Übergabe von Grundstücksflächen an die FHH, die im Bereich der Quartiersplätze zielorientiert privat genutzt werden sollen und entsprechende Gebühren bedingen werden, ist abzulehnen. Vielmehr sind entsprechende Vorflächen privat zu belassen. Eine belastbare Begründung für die Heranführung liegt nicht vor. Nur Ersatzweise wäre entsprechende Anliegennutzungen gebührenfrei zu stellen.

Quartiersplatz teilweise als private Grundstücksfläche
 Die Vorflächen der Baufelder an den Quartiersplätzen sind mit einer Tiefe von 3 m den WA-Flächen zuzuordnen:

Für belebte Quartiersplätze werden Flächen für Außengastronomie benötigt, die unabhängig von Genehmigungspflichten und Sondernutzungsentgelten nutzbar sind. Die Übergabe von Grundstücksflächen an die FHH, die im Bereich der Quartiersplätze zielorientiert privat genutzt werden sollen und entsprechende Gebühren bedingen werden, ist abzulehnen. Vielmehr sind entsprechende Vorflächen privat zu belassen. Eine belastbare Begründung für die Heranführung liegt nicht vor. Nur Ersatzweise wäre entsprechende Anliegennutzungen gebührenfrei zu stellen.

<p>besondere Härte dar. Eine Privatisierung der entsprechenden Flächen ist hingegen nicht vertretbar, da die Quartiersplätze einen öffentlichen Charakter erhalten und einheitlich gestaltet werden sollen. Es steht auch noch gar nicht fest, in welchen Bereichen ggf. eine Außengastronomie eingerichtet werden soll, sodass zu befürchten wäre, dass entsprechende Privatflächen zu groß oder zu klein dimensioniert werden. Bei der Festsetzung eines Teils des Quartiersplatzes als private Bauflächen würden sich außerdem weitere Regelungsbedarfe hinsichtlich der öffentlichen Zugänglichkeit und Gestaltung ergeben. Es wäre zu befürchten, dass sie dauerhaft einer öffentlichen Nutzbarkeit entzogen würden.</p>		<p>62.7 Die Überschreitung von Baugrenzen ist für Fälle des bauordnungsrechtlichen Erfordernisses nicht zu limitieren.</p>
<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bauordnungsrechtliche Gründe, die eine Überschreitung der Baugrenzen über das gemäß § 2 Nr. 9 der Verordnung zugelassen Maß zwingend erfordern, liegen nicht vor. Andernfalls wäre der Bebauungsplan teilweise nicht vollzughig und somit fehlerhaft.</p> <p>Im Bebauungsplan sind jeweils nur Baugrenzen und keine Baulinien festgesetzt. Sofern aus bauordnungsrechtlichen Gründen beispielsweise Rettungsbalkone erforderlich sind, die 2 m breit sein müssen, können diese realisiert werden, wenn die eigentliche Gebädefassade 0,5 m hinter der Baugrenze zurückbleibt.</p> <p>In den spitzwinkligen Gebäudeecken kann ebenfalls durch zurückweichen des Baukörpers von der Baugrenze sichergestellt werden, dass gegenüberliegende Außenwände mindestens 5 m voneinander entfernt liegen.</p>	<p>Überschreitung der Baugrenzen</p> <p>Die Überschreitung von Baugrenzen ist für Fälle des bauordnungsrechtlichen Erfordernisses nicht zu limitieren. In den Obergeschossen müssen für Balkone 2 m, im EG 2,5 m zulässig sein:</p> <p>Eine nicht limitierte Überschreitung der Baugrenzen muss in all den Fällen zulässig sein, in denen aus bauordnungsrechtlichen Gründen eine Überschreitung erforderlich ist. Dies ist insbesondere bei den sog. Kranbauten über der Güterumschlaghalle der Fall, wo bereits jetzt bekannt ist, dass Rettungsbalkone einzuplanen sind, die die Baugrenzen überschreiten werden. Dagegen sollten in den spitzwinkligen Blockecken in Bezug auf den baulichen Brandschutz die Baugrenzen nach innen „abgeschrägt werden“ um genehmigungsfähige Hochbauten planen zu können (Anlage 03). Da Abweichungen von den Vorgaben des Brandschutzes nach §28 insbes. (6) HBauO nicht möglich sind, müssen ggf. die Baugrenzen überschritten werden, so dass die gegenüberliegenden Außenwände mindestens einen Abstand von 5m aufweisen. In den bisherigen Gesprächen war eine generelle Überschreitungs-möglichkeit von 2,5 m vorgeschlagen worden.</p>	<p>62.8 Die Abstandsflächen sind gem. §9 (1) Nr. 2a BauGB – zu verkürzen</p>
<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt</p> <p>Bei den Baukörperfestsetzungen handelt es sich um vorrangige zwingende Festsetzungen des Bebauungsplans im Sinne des § 6 Absatz 8 HBauO, aus denen sich andere Bemessungen der Abstandsflächen ergeben.</p> <p>Der Vorrang des Bebauungsplans hinsichtlich der Bemessung der Abstandsflächen gilt sowohl in Bezug auf die Überlappung von Abstandsflächen in der Straßennitte als auch auf die Überlappung von Abstandsflächen in den Innenhöfen und die Überschreitung der Öffnungswinkel zwischen den Außenwänden von 75 Grad. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>	<p>Überlappung und Grenzüberschreitungen von Abstandsflächen</p> <p>Die Abstandsflächen nach §6 HBauO sind durch Festsetzungen nach §9 (1) Nr. 2a BauGB – im Übrigen auch in Bezug auf die Überschreitungen der Straßennitten – zu verkürzen:</p> <p>Nach der Begründung zum Bebauungsplan S. 65 handelt es sich in Bezug auf Überschreitungen und Überlappungen der Abstandsflächen nach §6 HBauO bei den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes um vorrangige zwingende Festsetzungen gem. § 6 (8) HBauO, so dass diese Vorrang haben sollen. Dies gilt dann auch im Zusammenhang mit der Unterschreitung der Öffnungswinkel zwischen Außenwänden von 75°.</p> <p>Dennoch ist zu befürchten, dass Abweichungen im jeweiligen Genehmig-</p>	

gungsverfahren beantragt werden müssen, da auf die Möglichkeit der Festsetzung nach §9 (1) Nr. 2a BauGB verzichtet wurde. Darüber hinaus dürfen im Regelfall Abstandsflächen insbesondere aus Gründen des sozialen Friedens nicht auf fremden Grundstücken liegen. Es ist jedoch bereits jetzt abzu-sehen, dass dies der Fall sein wird und ggf., im Baugenehmigungsverfahren entsprechende Baulasten übernommen werden sollen.



62.10 Gehwegüberfahrten sind grundsätzlich zuzulassen

Gehwegüberfahrten

Gehwegüberfahrten sind grundsätzlich zuzulassen.

Durch die Festsetzungen werden die künftigen Eigentümer der Blockbereiche ggf. gezwungen, Tiefgaragen zu bauen, wenn an anderer Stelle des Blockes keine Zufahrten zulässig sind. Einzelne Grundstückseigentümer könnten jedoch auch kleinteilig auf Tiefgaragen verzichten wollen. Daher kann eine Festsetzung wie vorgesehen, nur erfolgen für den Fall, dass die Blöcke mit einer gemeinsamen Tiefgarage unterbaut werden sollen.

Ersatzweise ist die in Aussicht gestellte Befreiung daher mindestens als Ausnahme entsprechend festzusetzen.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

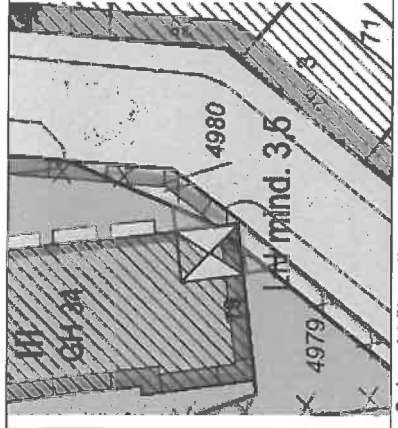
Mitte Altona soll ein autoarmes Wohnquartier werden. Die Erschließung soll entsprechend weitgehend Auto arm konzipiert werden, indem geeignete Teile des Erschließungsstraßennetzes zum Beispiel alsverkehrsberuhigte Bereiche ausgebildet werden. Voraussetzung hierfür ist, dass die Straßen entsprechend nur eine untergeordnete Erschließungsfunktion wahrnehmen, was dadurch gewährleistet wird, dass Gehwegüberfahrten ausgeschlossen werden. Im Bereich der Parkpromenaden ist der Anschluss von Gehwegüberfahrten zwingend erforderlich, um den vorgesehenen geringen Querschnitt von nur 6 m Breite zu ermöglichen.

Da der Anschluss von Gehwegüberfahrten auf die wenigen Bereiche beschränkt ist, die sich besonders für eine Auto arme Gestaltung der Erschließung

			<p>eignen und zugleich jeder Baublock weiterhin von mindestens zwei Seiten über Gehwegüberfahrten erreichbar ist, ist diese Festsetzung insgesamt zumutbar. Damit sollen auch Konzepte zur gemeinsamen Errichtung von Tiefgaragen und zur Reduzierung der Zahl der Ein- und Ausfahrten befördert werden.</p> <p>Das Ziel einer autoarmen Gestaltung der Erschließung des Quartiers wird insgesamt höher bewertet als das Ziel einer maximalen Flexibilität bzgl. der Teilung der Blöcke in Baugrundstücke mit entsprechender Errichtung von Einzeiltiefgaragen je Grundstück.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
62.11	<p>Lärmschutz entweder technisch oder teilweise durch Grundrissklausel</p>	<p><u>Lärm</u> In Bezug auf den Lärmschutz sollten grundsätzlich Innenraumklauseln festgesetzt werden, die gesunde Wohnverhältnisse entweder durch Grundrissgestaltungen oder durch technische Vorrichtungen zulässt. Die Forderung auf den Flächen E (Nordbereich, Bauflächen an der Bahn), dass alle Schlaf- und Kinderzimmer zur lärmabgewandten Seite zu orientieren sind, führt zu kaum lösbaaren Problemen bei der Grundrissgestaltung. Dasselbe gilt für die hier anders formulierte, sich jedoch ebenso auswirkende Formulierung in Bezug auf die Flächen F. In beiden Fällen wären nur „durchgesteckte“ Wohnungen möglich.</p> <p>Für die Errichtung der nördlichen Blöcke ist die gemeinsame Errichtung auf die dem Lärm zugewandten Blockseiten zu beschränken.</p> <p>Zusätzlich ist die Festsetzung der blockweisen Errichtung im Bereich nördlich der Grünfläche insoweit unbegründet, als es nur auf die lärmzugewandten Blockseiten ankommt. Eine vollständige Schließung des Blockes ist zur Einhaltung des Lärmschutzes nicht erforderlich.</p>	<p>Aufgrund der prognostizierten Verkehrslärmbelastung in diesem Bereich sind die beiden auf die jeweiligen Lärmpegel abgestimmten Lärmschutzfestsetzungen zur Grundrissgestaltung als Minderungsmaßnahme erforderlich. Erfahrungen aus ähnlichen Fällen zeigen, dass die Umsetzung bis auf wenige Ausnahmen (Ecklösung im Blockrand) gelingt. Die Anwendung der Nacht-innenraumklausel ist demgegenüber aufgrund der z.T. sehr hohen Überschreitungen technisch kaum umsetzbar. Technische Lösungen, die keinen Außenbezug der Schlafräume erlauben, stehen im Widerspruch zu Rechtsprechung.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
62.12	<p>bedingte Festsetzung nur für die dem Lärm zugewandten Blockseiten</p>		<p>Zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse ist das Vorhandensein einer lärmabgewandten Seite erforderlich, die Werte von maximal 49 dB(A) nachts aufweist. Dies erfordert aufgrund der sehr hohen Verkehrslärmbelastung in diesem Bereich, dass der gesamte Baublock in einem Zug geschlossen wird.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
62.13	<p>Reduzierung des Lärmschutzes gegenüber Holstenbrauerei</p>	<p>Die entsprechenden Festsetzungen für die Bereiche G und H sind auf das erforderliche Maß in Bezug auf die genehmigte Lärmemission der Holstenbrauerei zu beschränken.</p> <p>Aufgrund der Lärmemissionen der Holstenbrauerei werden in den Bereichen G und H darüber hinaus weitere erhebliche Einschränkungen in der Fassadengestaltung festgesetzt. Die Begründung hierzu kann auch nicht überzeugen.</p> <p>Für den an der Harkortstraße gelegenen Betriebsteil gelten aufgrund der Genehmigung vom 19.12.1996 (GZ. K-112-97/96) derzeit Richtwerte von 60 dB (A) tags und 45 dB (A) nachts. Diese dürften auch ohne die weitere, durch den B-Plan Altona Nord 26 heranrückende Wohnbebauung aufgrund des</p>	<p>Die Brauerei hat derzeit in Richtung Westen keine Auflagen bzw. Einschränkungen hinsichtlich ihrer Lärmemissionen. Durch die heranrückende Wohnbebauung darf diese Situation nicht grundlegend verändert werden. Der in den Festsetzungen berücksichtigte Zuschlag von 3 dB(A) in dem Richtungssektor nach Westen trägt dem in angemessener Weise Rechnung.</p> <p>Das Planen einer Gemengelage und Ausnutzen eines Gemengelagenbonus wie in Anlage 05a der Eigentümerstellungnahme unterstellt wird, ist unzulässig; der Schutzanspruch für die Abwägung im Bebauungsplan ergibt sich aus den Richtwerten für das ausgewiesene Baugebiet. Weiterhin wird angeführt, dass durch das BVerwG-Urteil vom 29.11.12 die Festsetzung passiver Schallschutzmaß-</p>

		<p>Rücksichtnahmegebots gegenüber der dort bereits vorhandenen Wohnbebauung auch bei Betriebsänderungen nicht überschritten werden. Auf eine durch die BSU geforderte entsprechende Erklärung der Holsten-Brauerei kommt es entsprechend gar nicht mehr an. Daher ist die Ergänzung der Schalltechnischen Untersuchung des Büros Lärmkontor GmbH vom 30.12.2013 (Anlage 04), insbesondere Anlage Variante 3 entgegen der Auffassung der BSU nicht als Grundlage für die geplanten Festsetzungen zu verwenden. (Anlagen 05a und 05b)</p>	<p>nahmen unzulässig wäre. Im Bebauungsplan wird im Einklang mit dem Urteil festgesetzt, dass Festverglasung bzw. verglaste Vorbauten erforderlich sind. Dieses Prinzip der Immissionsortvermeidung bzw. -verlagerung ist auf die Immissionsortfestlegung der TA Lärm abgestimmt. Die zusätzliche Option des Innenpegels 40 dB tags bei gekipptem Fenster wurde durch das BVerwG nicht verboten. Das BVerwG formuliert, dass die Immissionsortfestlegung den Zweck erfüllt, dass die Menschen die Fenster ohne Geräuschbeeinträchtigung tags und nachts öffnen können sollen.</p> <p>In Anlage 05b der Eigentümerstellungnahme wird unterstellt, durch die Festsetzungen zum Schutz vor Gewerbelärm würden sich Restriktionen für die Grundrissgestaltung ergeben. Diese ergeben sich hingegen aus dem Verkehrslärm. Weiterhin wird behauptet, es ergäben sich erhebliche Nachteile durch den Entwicklungszusatz von 3 dB(A) für die Brauerei. Die von den Festsetzungen zum Schutz vor Gewerbelärm betroffenen Fassadenanteile vergrößern sich dadurch um ca. 20 – 25 %. Es handelt sich um einen zugestandensten Entwicklungsspielraum in die Richtung, in die bisher „frei“ ermittelt werden konnte. Ob dies ein akustisch theoretischer Ansatz ist, ist dabei unerheblich, da es um das generelle Einräumen von betrieblichen Spielräumen für die Brauerei geht.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
62.14	Tempo-30 auf der Harkortstraße	<p>Daneben bliebe die grundsätzliche Frage, wie die Harkortstraße zu gestalten ist, um Durchgangsverkehr zu vermeiden, was auch zu einer Reduktion der Geräuschbelastung und der für den Schallschutz notwendigen Maßnahmen führen würde. Aus Sicht der Eigentümer wäre hierfür z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h – im Übrigen auch im Hinblick auf die Haubach-Schule und die geplanten Kitas am Parkeingang – sinnvoll. Die damit verbundene Lärmreduzierung wäre bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen, da diese Maßnahme von der FHH selbst gesteuert werden kann.</p>	<p>Die Vermeidung von Durchgangsverkehr in der Harkortstraße würde zu Verkehrsverlagerungen und damit zu Verkehrsbelastungen an anderer Stelle führen. In der Harkortstraße wird als aktive Lärmschutzmaßnahme ein lärmmindernder Asphalt eingebaut, der einen vergleichbaren Minderungseffekt hat, wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Diese Minderungsmaßnahme wurde in den Festsetzungen zum Verkehrslärm berücksichtigt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Harkortstraße ist abhängig von einer straßenbehördlichen Anordnung. Sie kann nicht im Bebauungsplan festgesetzt und daher in der Abwägung auch nicht als lärmmindernde Maßnahme berücksichtigt werden.</p> <p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt</p>
62.15	die Flächen für förderfähigen Wohnraum nicht verorten	<p>Öffentlich geförderter Wohnungsbau Die Flächen für förderfähigen Wohnraum sind im Bebauungsplan nicht zu verorten.</p> <p>Die derzeitige Darstellung der Verortung der Flächen für den förderfähigen Wohnungsbau nach § 9 (1) Nr. 7 BauGB führt zu nicht einzuhaltenden Grundstücksabgrenzungen. Die Flächen im Bereich nördlich der Grünanlage werden derzeit zum Verkauf vorbereitet.</p>	<p>Das Ziel ein Drittel des Wohnraums als geförderter Wohnungsbau zu errichten, wird zusätzlich zu den Regelungen des städtebaulichen Vertrags auch durch den Bebauungsplan unterstützt: Mit der Festsetzung nach § 9 (1) Nr. 7 werden die Flächen verortet, auf denen die baulichen Voraussetzungen zur Unterbringung von gefördertem Wohnraum zu schaffen sind. Damit soll eine ausgeglichene Lage von gefördertem Wohnraum im Quartier sichergestellt werden.</p>

	<p>Dabei ist nicht nur die Erreichung bestimmter Wohnflächen nach dem städtebaulichen Vertrag sondern auch die weitgehend mögliche Einhaltung der Vorschriften der HBauO in Bezug auf die Lage der Abstandsflächen auf jeweils eigenen Grundstücken bei der Grundstücksbildung zu berücksichtigen. Die derzeit im B-Plan angegebene Verortung ist in jedem Fall (auch im Maßstab des B-Planes 1:1.000) sichtbar unrichtig. Diese Abgrenzungen bilden zudem auch die Markierung der im Umlegungsplan zu bildenden Einzelgrundstücke aus der Zuteilungsmasse der derzeitigen Eigentümer.</p> <p>Die Verortung ist im Übrigen im städtebaulichen Vertrag V. Wohnformen festgelegt worden und auch insofern im Bebauungsplan entbehrlich.</p> <p>Es ist daher - wenn darauf von Seiten der FHH bestanden wird - zwingend zu sichern, dass die erforderlichen Verortungen vor Aufstellung des Umlegungsplanes den jeweiligen Kaufgegenständen entsprechen werden, auch wenn diese Angaben erst nach Ablauf der Auslegungsfrist nach §3 (2) BauGB jedoch vor Planreife des B-Planes gegeben werden können.</p> <p>Im Bereich südlich der Grünanlage in Bereich der Blöcke Ic01 und Ic02 ist eine Verortung zu Gunsten der Entscheidung über ein Wettbewerbsverfahren vertraglich vereinbart. Die Verortung im B-Planentwurf widerspricht dieser Vereinbarung.</p>	<p>Die Festsetzung der Flächen für den förderfähigen Wohnraum wurde mit den bezeichneten Flächen aus der Anlage zum städtebaulichen Rahmenvertrag abgeglichen und entsprechend korrigiert.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag ist vereinbart, dass die Eigentümer der Blöcke Ic01 und Ic02 einen Plan zur Verortung des geförderten Wohnungsbaus auf Grundlage des Ergebnisses eines konkurrierenden Verfahrens vorlegen. Dieser Plan ist bisher nicht vorlegt worden. Aus den o.g. Gründen kann aber auf die Festsetzung der Bereiche für den förderfähigen Wohnungsbau nicht verzichtet werden.</p>
62.17	<p>Erweiterung des Gehrechts beidseitig der Arkade sinnvoll</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Auf der nördlich der beiden in der nebenstehenden Abbildung rot umrahmten Flächen wird ein Gehrecht festgesetzt. Diesbezüglich handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Änderung der Planzeichnung. Da für die Arkade kein Gehrecht mehr festgesetzt werden soll, kann auf die Ausweisung eines Gehrechts für die südliche Dreiecksfläche verzichtet werden.</p>

		<p>62.21 kein flächenhaftes Gehrecht im Güterhallenbereich</p>		<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt</p> <p>Eine vollständige Inanspruchnahme der gesamten Fläche des Verladehofes durch das Geh- und Fahrrecht war durch die Festsetzung im Bebauungsplan nicht beabsichtigt und dies sollte in der Begründung zum Bebauungsplan auch zum Ausdruck kommen. Der Begründungstext wurde dementsprechend angepasst.</p>	<p>Gehrecht über die gesamte Hoffläche</p> <p>Das Gehrecht über den gesamten Hofbereich und im geplanten Durchgang des Neubaus der Querhöhe ist zu Gunsten einer allgemeinen MI-Fläche nicht festzusetzen.</p> <p>In Bezug auf das Geh- und Fahrrecht im gesamten Hofbereich sowie im Durchgang zur Schule wurde mehrfach vorgetragen, zuletzt mit meinem Schreiben vom 13.11.2014 (Anlage 07a-c), das hier beigefügt und auf das insofern verwiesen wird. Weder ist die gesamte Fläche zum Gehen geeignet noch ist eine Verkehrssicherung im gesamten Bereich aufgrund der erforderlichen Liefer- und Parkverkehre möglich.</p> <p>Die Erschließung der Schule erfolgt zudem rechtmäßig über die Öffentlichen Verkehrsflächen. Eine zusätzliche kürzere Durchwegung für die Schüler der nördlich geplanten Schule muss hinter der erforderlichen Verkehrsnutzung der Anlieger zurückstehen. Daher ist die Begründung des Bebauungsplanes, hier S. 77 nicht haltbar. Die Lage der Durchwegung entspricht auch nicht der aktuellen Neubauplanung.</p> <p>Insbesondere wird die FHH nicht berechtigt, auf den privaten Flächen Wege und Fahrbahnen anzulegen.</p> <p>Dass der Hof auch für die Öffentlichkeit zugänglich bleibt und eine Durchwegung nach Norden angeboten wird, ergibt sich dagegen bereits aus der möglichen Nutzung der ehemaligen Güterhalle und den Verpflichtungen des städtebaulichen Vertrages.</p>	
--	--	--	---	--	---	--

62.22	<p>private Grünfläche für Nutzung der Kleiderkasse zu klein</p>	<p><u>Denkmalgeschützter Bereich Kleiderkasse</u> Das geplante Grundstück der Kleiderkasse ist der ordnungsgemäßen geplanten Nutzung anzupassen.</p> <p>Die für die Kleiderkasse geplante Abgrenzung des privaten Grundstückes ist zu klein gewählt. Auf diesem Grundstück können nicht alle für die ordnungsgemäße Nutzung des Gebäudes notwendigen Erschließungsanlagen und Außenbereichsflächen untergebracht werden. So reichen diese Flächen weder für die erforderlichen Außenbereichsspielflächen der geplanten Kita noch für die Erschließung des Gebäudes durch Rettungsfahrzeuge oder Lieferverkehre der geplanten Gastronomie. Dieser Fehlbedarf kann nur durch eine unentgeltliche Nutzung der umgebenden Parkanlage kompensiert werden, die entsprechend grundbuchlich und durch Baulasten zu sichern ist.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Den absehbaren Flächenbedarfen wurde Rechnung getragen. Die Kitaspieleplätze müssen lediglich den Bedarf der Krippenkinder abdecken, für die größeren Kinder wird der Bedarf im Park abgedeckt. Für eine Anlieferung ist die der Kleiderkasse vorgelagerte Sondergebietsfläche auskömmlich. Die Unterbringung ggf. erforderlicher Feuerwehraufstellflächen wird absehbar im gesamten Plangebiet überwiegend nicht auf privaten sondern auf öffentlichen Flächen erfolgen.</p> <p>Die Absicht ein großer geschnittenes Grundstück für das Gebäude der ehemaligen Kleiderkasse bilden zu können, muss zurücktreten, da es sich bei der Kleiderkasse um ein Gebäude innerhalb einer öffentlichen Grünanlage handelt, dessen zukünftige Nutzungen sich in diese Eigenart der näheren Umgebung einfügen muss. Die Gesamtfläche der öffentlichen Grünanlage ist knapp bemessen und muss vielfältige Nutzungsansprüche aufnehmen. Insbesondere vor diesem Hintergrund spielen der Parkbereich zur Harkortstraße und somit die Flächen um die Kleiderkasse eine bedeutende Rolle für das Gesamtbild, der Eingangssituation sowie für die konkrete Nutzbarkeit der zukünftigen öffentlichen Grünanlage.</p>	
3.)	<p>(Schreiben vom 23.01.2014) (3)</p>			
3.1	<p>unzureichende Anbindung an den SÖPNV</p>	<p>Fehlende Anbindung an den SÖPNV (Schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr):</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan unter 3.3.5 Mobilitätskonzept heißt es: „Für den neuen Stadtteil wird ein Mobilitätskonzept entwickelt, das einen entscheidenden Beitrag zur bewussten Vermeidung von Kfz-Besitz und – Nutzung leisten kann und der Umweltverbund gestärkt wird (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV).“</p> <p>Der Bebauungsplan ist dahingehend zu ändern, dass zu der einzurichtenden S-Bahnhaltestelle Altona-Nord an der S1 Richtung Blankenese/Wedel respektive Airport/Poppenbüttel ein Fußgänger-/Radfahrzueweg geschaffen wird. Dieser Zuweg ist als Brücke über die Brachfläche des Bauabschnitts 2 und als Brücke über die Bahngleise auszuführen.</p> <p>Ferner ist die Einrichtung einer weiteren S-Bahnstation „Neue Mitte Altona“ an der Kurve, wo die S-Bahntrasse der S2/S21/S31 Richtung Dierksb. teich/Eibgauerstraße/Pinneberg/ Dammtor/Harburg das Stadtentwicklungsge-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bereits heute weist die Erschließungsqualität des Plangebiets durch den SÖPNV eine akzeptable Qualität auf. Vom Plangebiet aus ist eine der S-Bahnhaltestellen Altona und Holstenstraße in etwa 15 Minuten Fußweg erreichbar. Die meisten Wohnungen werden weniger als 1 km von einer der genannten Haltestellen entfernt liegen.</p> <p>Es ist geplant, zwischen den Haltestellen Bahnenfeld und Altona eine weitere S-Bahnhaltestelle einzurichten. Diese Haltestelle kann aufgrund der bestehenden Gleisanlagen vom Plangebiet aus fußläufig erst angebunden werden, wenn der zweite Bauabschnitt der Mitte Altona realisiert werden kann. Ein weiterer Bahnhof im Bereich der Gleiskurve am Nordrand des Plangebiets ist aufgrund der Kurvenradien und der Längsneigung der Gleise technisch nicht realistisch.</p> <p>Durch die Kombination aus vorhandenen S-Bahnhaltestellen in maximal 1 km Entfernung in Verbindung mit zwei Bushaltestellen in maximal 300 m Entfernung zu jeder Wohnung kann ein insgesamt gutes Niveau in der Erschließung durch</p>	

		<p>biet nördlich begrenzt, vorzusehen.</p> <p>Begründung: In eine, autoarmen/-freien Stadtteil wird erwartet, dass die Bewohner weitestgehend auf die Benutzung von Privat-PKW verzichten und stattdessen zu Fuß gehen, Rad fahren und verstärkt den ÖPNV nutzen. Daher reicht eine Erschließung durch eine marginale Buslinie mit undefinierter Servicefrequenz nicht aus. Die Fußwege zu den S-Bahnstationen Altonaer-Bahnhof und Holstenstraße sind mit rund 1 km zu weit entfernt, um ein attraktives ÖPNV-Angebot sicherzustellen. Ein schlechtes ÖPNV-Angebot führt zwangsläufig zu einer verstärkten PKW-Nutzung mit allen Konsequenzen für die Verkehrsbelastung des neuen Wohnviertels selber als auch der benachbarten Straßen und Viertel.</p> <p>Aus den vorgenannten Einwendungen ergibt sich die Forderung</p> <ul style="list-style-type: none"> • den Bebauungsplan nicht zu verabschieden, • das Verkehrskonzept gründlich zu überarbeiten und • unverzüglich Planungen zur Einrichtung der 2 vorgenannten S-Bahnstationen aufzunehmen, • die Anbindung dieser Stationen an den neuen Stadtteil in den B-Plan mit aufzunehmen. 	<p>Verkehrsmittel des ÖPNV erreicht werden. Die Taktung der Buslinie soll nachfragegerecht erfolgen.</p> <p>(siehe auch Punkt 3.3)</p>
3.2	<p>Harkortstraße droht Überlastung</p>	<p>Für einen autoarmen/-freien Stadtteil mit 1.600 Wohneinheiten und erwarteten rd. 5.000 Einwohnern ist dies vollständig unzureichend. Die Harkortstraße als alleinige Zugangsstraße zu dem neuen Stadtteil dürfte insbesondere nach der Realisierung der Phase 2 des Projekts Neue Mitte Altona dem erwarteten Verkehr nicht gewachsen sein.</p> <p>Daraus entsteht eine unzumutbare Belastung für die Anwohner des östlichen Randes der Harkortstraße.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Auf der Harkortstraße sind nach Umsetzung des Bebauungsplans im nördlichen Abschnitt 10.500 und im südlichen Abschnitt 8.000 Kfz/Tag zu erwarten. Diese Verkehrsbelastung kann auf der Harkortstraße abgewickelt werden und stellt für zweispurige Straßen keine ungewöhnlich hohe Verkehrsbelastung dar.</p> <p>(siehe auch Punkt 20.17)</p>
3.3	<p>detailliertes Verkehrskonzept/ Mobilitätsanalyse fehlt</p>	<p>Im Bebauungsplan und der Begründung fehlt ein detailliertes Verkehrskonzept. Im Bebauungsplan fehlt eine detaillierte Mobilitätsanalyse aus der ersichtlich wäre, mit wie viel Kfz-Bewegungen/Tag, die alle durch die Harkortstraße fließen, zu rechnen ist. Eine entsprechende Untersuchung ist nachzu-reichen.</p> <p>Aus den vorgenannten Einwendungen ergibt sich die Forderung</p> <ul style="list-style-type: none"> • den Bebauungsplan nicht zu verabschieden 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Amt für Verkehr und Straßenwesen hat im weiten Umfeld der „Mitte Altona“ mehrere Untersuchungen zur Verkehrsentwicklung durchführen lassen (Juni 2009, Dezember 2010 und Mai 2011). Dabei wurden die bestehenden Verkehrsbelastungen, die Auswirkungen verschiedener städtebaulicher Entwicklungen und die resultierenden Ausbaubeharfe im Straßennetz untersucht und bewertet. Darüber hinaus wurde ein Mobilitätskonzept mit Maßnahmen zur Stärkung des Fuß-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehrs erarbeitet, das auf den Vorgängeruntersuchungen aufbaut (September 2013). Diese Grundlagen und Erkenntnisse sind in die Planung der inneren und äußeren Erschließung des Bebauungsplangebiets</p>

3.6	unzureichende Ausstattung mit öffentlichen Fahrradstellflächen	<p>Unzureichende Ausstattung mit Fahrradstellflächen:</p> <p>Die Vorgabe des B-Planentwurfs von 25 öffentlichen Fahrradstellplätzen pro 100 Wohneinheiten geht völlig an der Realität eines primär auf Fußgänger/Radfahrer ausgelegten Stadtviertels vorbei. Bestes Beispiel sind die an den Brennpunkten des Radverkehrs überall wild abgestellten Fahrräder, die zu einem erheblichen Verkehrshindernis für die anderen Verkehrsteilnehmer werden.</p>	<p>mit eingeflossen. Die Kfz-Belastungen der Straßen im Plangebiet und in dessen Umfeld sind u. a. Grundlage der Lärm- und Luftschadstoffgutachten und dort dokumentiert.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Bebauungsplan enthält mangels rechtlicher Grundlage keine Vorgabe zur Realisierung einer bestimmten Anzahl an öffentlichen Fahrradstellplätzen. Diese ist jedoch in dem zwischen der FHH und den planungsbegünstigten Grundeigentümern abgeschlossenen städtebaulichen Vertrag enthalten. Die dort vereinbarte Anzahl von 25 öffentlichen Fahrradstellplätzen pro 100 Wohnungen ist bereits höher, als im Regelwerk der FHH zur Straßenplanung (PLAST) verlangt wird. Diese öffentlichen Fahrradstellplätze dienen dem Besucherverkehr und sind für ein Wohngebiet auch dann auskömmlich, wenn ein überdurchschnittliches Radverkehrsaufkommen erwartet wird. Wild abgestellte Fahrräder sind in größerem Maße nicht zu erwarten, da ein Wohngebiet generell keinen übermäßigen Zielverkehr auslöst, wie beispielsweise ein Bahnhof, eine Schule oder eine andere stark frequentierte Einrichtung.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
3.7	unzureichende Ausstattung mit privaten Fahrradstellflächen	<p>Der Schlüssel von durchschnittlich 1,28 Fahrradstellplätzen pro Wohnung in den Gebäuden geht ebenfalls an der Realität vorbei. Ein Radstellplatzschlüssel von 1 Stellplatz pro Einwohner käme der Realität näher, denn Einwohner, die auf ein Auto verzichten, haben i.d.R. mehr als 1 Rad/Person.</p>	<p>Im Bebauungsplan kann die Anzahl der privaten Fahrradstellplätze nicht geregelt werden.</p> <p>Im Städtebaulichen Vertrag ist geregelt, dass die Bauherren den Nachweis von privaten Fahrradstellplätzen entsprechend der Fachanweisung „Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze“ erbringen müssen. Nach dieser Fachanweisung sind je Wohnung gestaffelt nach der Wohnungsgröße ein bis fünf Fahrradstellplätze zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
3.8	zu optimistischer Stell-/Parkplatzschlüssel	<p>Zu optimistischer Stellplatzschlüssel:</p> <p>Angeichts der schlechten SÖPNV-Anbindung (Hamburg sollte hier aus den negativen Erfahrungen der nur per Bus erschlossenen Stadtteile Steilshoop, Osdonfer Born und Kirchdorf Süd gelernt haben) wird es zu einem erhöhten PKW-Besatz im Viertel kommen. Da nur 0,4 PKW-Stellplätze pro Wohnung vorgesehen sind, werden dann die PKW-Besitzer, die keinen Stellplatz bekommen, ihr Fahrzeug in den umliegenden Vierteln parken und damit die dort schon enge Stellplatzsituation verschärfen. Das gleiche gilt für den öffentlichen Stellplatzschlüssel von 15 Stellplätzen je 100 Wohneinheiten. Die Ausweisung reduzierter PKW-Stellflächen ist an sich zu begrüßen, setzt aber eine einwandfreie (S)ÖPNV-Anbindung voraus (s.o.).</p>	<p>Im Bebauungsplan kann die Anzahl der privaten PKW-Stellplätze nicht geregelt werden. Im Städtebaulichen Vertrag ist geregelt, dass die Bauherren im Durchschnitt 0,4 Stellplätze je Wohnung anstreben. Da im Stadtteil Altona-Nord im Jahr 2011 je Haushalt durchschnittlich etwa 0,38 Kfz angemeldet waren, erscheint diese Quote als realistisch und angemessen.</p> <p>Auch die Anzahl der zu errichtenden Besucherparkplätze im öffentlichen Straßenraum ist kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Durch den Bebauungsplan wird lediglich die öffentliche Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Die Aufteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraums auf die verschiede-</p>

	<p>nen Verkehrsteilnehmer regelt der Bebauungsplan nicht.</p> <p>Im neuen Quartier sollen 15 Besucherparkplätze je 100 Wohnungen bereitgestellt werden. Aufgrund der geplanten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes sowie des fahrradaffinen Umfelds und der guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist eine Reduktion des Parkplatzschlüssels vertretbar.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>	<p>Westlich des Plangebiets verläuft eine Bahntrasse. Daher ist es unvermeidbar, dass das Gebiet von Westen her nur durch Bahnunterführungen erreichbar ist. Die Dimensionierung der Bahnunterführung ist durch die Zahl der Bahngleise vorgegeben. Für eine ausreichende Erschließung des Plangebiets ist nach den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung eine bauliche Veränderung des Lessingtunnels nicht erforderlich. Er ist somit auch kein zentraler Bestandteil des Verkehrskonzepts.</p> <p>Die Sanierung des Lessingtunnels ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Planungsüberlegungen im Zusammenhang mit dem Lessingtunnel sind erst dann sinnvoll, wenn abschließend über eine Verlagerung des Fernbahnhofs Altona an den Standort des heutigen S-Bahnhofs Diebsteich entschieden wurde..</p>
<p>3.9</p> <p>Verlegung/ Sanierung des Lessingtunnels gewünscht</p>	<p>Verlegung/Sanierung des Lessingtunnels nicht Bestandteil des Bebauungsplans.</p> <p>Die Harkortstraße als einzige Zufahrtstraße zu dem neuen Viertel wird vom Norden durch die Stresemannstraße, von Süden durch die Julius-Leberstraße sichergestellt. Von Westen her ist der neue Stadtteil nur über die Barner Straße und den jetzt schon als Verkehrsgepass bekannten Lessingtunnel zu erreichen.</p> <p>Eine Sanierung/Aufweitung/Verschwenkung nach Norden des Lessingtunnels wird in dem B-Planentwurf nicht betrachtet. Formal liegt dieser Tunnel sicher außerhalb des B-Plangebiets, er stellt aber einen zentralen Teil des Verkehrskonzepts für das gesamte Viertel und auch für die Anbindung an die benachbarten Stadtteile (hier Ottensen) dar.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans.</p> <p>(siehe auch Punkt 3.8)</p> <p>Nach der Neuregelung der Stellplatzverordnung in der Hamburger Bauordnung vom Januar 2014 entfällt die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für alle Vorhaben des Wohnungsbaus. Es kann aber nicht davon ausgegangen werden, dass in einem Quartier in der Größenordnung von 1.600 Wohneinheiten zukünftig nur Haushalte wohnhaft sein werden, die dauerhaft auf die Haltung eines Kfz verzichten wollen und werden. Es erscheint daher sinnvoll, eine bestimmte Anzahl an Stellplätzen im Quartier zu errichten. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass die privaten Kfz in benachbarten Quartieren abgestellt werden. Eine zusätzliche Belastung des öffentlichen Straßenraums mit ruhendem Verkehr soll jedoch insbesondere für die benachbarten Quartiere</p>
<p>4. (E-Mail vom 25.01.2014)</p> <p>4.1</p> <p>weniger Stellplätze gewünscht</p>	<p>Ich sehe es als großartiges Angebot an die Stadt, dass es so viele Menschen wie mich gibt, die autofrei leben und bauen möchten. Als solcher fühle ich mich von Ihrem "Mobilitätskonzept", gelinde gesagt, "verschaukelt".</p> <p>Im gesamten Projektareal soll im Schnitt ein Stellplatzschlüssel von 0,4 gelten. Für alle Baugemeinschaften soll ein Stellplatzschlüssel von 0,2 ("autoarm") gelten. Da 20% der 2000 Wohnungen für Baugemeinschaften vorgesehen sind (=400) ergibt sich für die nicht-Baugemeinschaften ein Stellplatzschlüssel von 0,45. Soll somit ein Stellplatz (9 statt 8) von 20 nicht-Baugemeinschafts-Haushalten auf Kosten der Baugemeinschaften (Tiefgaragen!) errichtet werden? Bei einem ehrlichen Stellplatzschlüssel von 0,4 für die nicht-Baugemeinschaften könnten 80 Stellplätze eingespart werden.</p> <p>Nochmals 40 Stellplätze könnten durch den Sachverhalt eingespart werden, dass die 500 Menschen im autofreien Netzwerk nicht autoarm, sondern autofrei bauen und leben möchten! Dies ginge einher mit einem Stellplatzschlüssel von 0,1 was immerhin noch 40 gleichzeitig nutzbaren Stellplätzen für</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze ist nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplans.</p> <p>(siehe auch Punkt 3.8)</p> <p>Nach der Neuregelung der Stellplatzverordnung in der Hamburger Bauordnung vom Januar 2014 entfällt die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für alle Vorhaben des Wohnungsbaus. Es kann aber nicht davon ausgegangen werden, dass in einem Quartier in der Größenordnung von 1.600 Wohneinheiten zukünftig nur Haushalte wohnhaft sein werden, die dauerhaft auf die Haltung eines Kfz verzichten wollen und werden. Es erscheint daher sinnvoll, eine bestimmte Anzahl an Stellplätzen im Quartier zu errichten. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass die privaten Kfz in benachbarten Quartieren abgestellt werden. Eine zusätzliche Belastung des öffentlichen Straßenraums mit ruhendem Verkehr soll jedoch insbesondere für die benachbarten Quartiere</p>

		Anlieferungen, Besucher und temporäre Autonutzung z.B. aufgrund von temporären gesundheitlichen Einschränkungen gleich käme.	vermieden werden.
4.3	Einrichtung von Fahrradstraße gewünscht	Eine Anregungen für dieses Kapitel: falls Fahrzeug- und Fußgängerverkehr getrennt werden soll (also kein Shared Space, wovon ich mal ausgehe), dann Einrichtung von Fahrradstraßen auf dem gesamten Gelände (Fahradverkehr hat Vorrang vor PKW-Verkehr, dieser fährt mit Schrittgeschwindigkeit)	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt Der Bebauungsplan legt lediglich die zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsflächen fest, regelt jedoch nicht den konkreten Ausbau mit Aufteilung der Verkehrsflächen für verschiedene Verkehrsteilnehmer, die straßenrechtliche Widmung und die Beschilderung der Verkehrsfläche. Geplant ist jedoch, die innere Erschließung als verkehrsberuhigter Bereich (Tempo-30-Zone) auszugestalten, wo sich Radfahrer und Kfz gleichberechtigt begehen.
4.4	unzureichende Ausstattung mit privaten Fahrradstellflächen + unzureichende Ausstattung mit öffentlichen Fahrradstellflächen	Hier (Punkt 9 des im städtebaulichen Vertrag fixierten Mobilitätskonzepts, Anm. des Verfassers des AK II-Vermerks) vermissem ich die Betonung der besonderen Bedürfnisse von Radnutzern. Ich kenne die Fachanweisung "Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze" nicht, aber es klingt so, als sollte nur das übliche Mindestmaß an Rad-Abstellplätzen im öffentlichen und privaten Raum hergestellt werden. Menschen, die "auf das Auto verzichten" sollen (Tenor im städtebaulichen Vertrag) benötigen anstelle von Tiefgaragen-PWK-Stellplätzen, abschließbare Räume für eine größere Anzahl von Rädern pro Bewohner als "normal", im besonderen auch für Sonderräder (Lastenräder, Tandems) und (Kinder)anhänger.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt (siehe Punkte 3.6 und 3.7)
5.)	██████████ (E-Mail vom 27.01.2014)		
5.7	unzureichende Ausstattung mit privaten Fahrradstellflächen	Zudem sind dringend mehr Stellplätze für Fahrräder zu planen	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkte 3.6 und 3.7)
5.8	Fahradstellplätze auch als Unterstellplätze	Fahradstellplätze sind auch als Unterstellplätze zu planen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Ausgestaltung von Fahrradstellplätzen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
5.9	Vorrang des Radverkehrs	Der Ausbau von Radwegen muss Vorrang haben, Radwege in der Harkortstraße sind eine wichtige Grundlage. Fahrradwege sollten unbedingt Vorrang vor dem Autoverkehr haben.	Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Der Bebauungsplan legt lediglich die zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsflächen, nicht jedoch den konkreten Ausbau mit Aufteilung der Verkehrsflächen für verschiedene Verkehrsteilnehmer fest. Für die Harkortstraße sind Fahrradstreifen vorgesehen.
5.10	Querung Lessingtunnel	Besonders die Überquerung des Lessingtunnels für Fahrräder muss geplant werden.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Für eine ausreichende Erschließung des Plangebiets ist nach den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung eine bauliche Veränderung des Lessingtunnels nicht erforderlich. Der Lessingtunnel befindet sich folglich auch nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

5.11	öffentliche Grünfläche zu klein	Die Grünflächen sind als zu gering anzusehen. Eine lebenswerte Bebauung mitten in einem lärmbelasteten Gebiet muss mit mehr Grünflächen ausgestattet werden.	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Dem Bebauungsplan liegt die übergeordnete Zielsetzung zu Grunde, auf der innerstädtischen Bahnkonversionsfläche ein Wohnquartier mit ergänzenden sozialen und gewerblichen Nutzungen zu entwickeln und einen Beitrag für das vorrangige Ziel des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, jährlich 6.000 neue Wohnungen in der Stadt herzustellen, zu leisten. Die Planung soll insbesondere zur Befriedigung der innerstädtischen Wohnraumnachfrage beitragen.</p> <p>Zu einem lebenswerten Wohnquartier gehören jedoch auch gut nutzbare öffentliche Freiflächen in angemessener Qualität und Größe. Dementsprechend ist im Bebauungsplan auch eine öffentliche Grünfläche ausgewiesen worden. Eine Vergrößerung der Grünflächen hätte unweigerlich zur Folge, dass sich die Zahl realisierbaren Wohnungen verringern müsste. Andererseits könnte die Zahl der realisierbaren Wohnungen gegenüber der derzeitigen Planung noch gesteigert werden, wenn man die Grünfläche verkleinern würde. Aus Sicht des Plangebers bildet der Bebauungsplan in seiner derzeitigen Konzeption ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Baugebetsflächen und öffentlichen Grünflächen ab.</p> <p>Die Qualität und Nutzbarkeit einer Grünfläche hängt zudem nicht ausschließlich von ihrer Größe, sondern auch von ihrer Ausgestaltung ab. Um die öffentliche Grünfläche möglichst hochwertig auszugestalten, ist parallel zum Bebauungsplanverfahren ein freiraumplanerischer Wettbewerb für die Ausgestaltung der zentral im Quartier liegenden Freifläche durchgeführt worden. Somit kann eine hochwertige und gute Nutzbarkeit Gestaltung der Grünfläche erwartet werden.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>In den Baugebieten ist eine variierende Höhenentwicklung der einzelnen Gebäude innerhalb der Baublöcke zwischen überwiegend fünf und sieben Geschossen vorgesehen. Durch einzelne achtgeschossige Gebäude werden städtebauliche Akzente mit der Überbauung der Güterhallen und im Bereich der Quartiersplätze gesetzt.</p> <p>Durch eine variierende Höhenentwicklung soll die Länge der Baufuchten z.B. entlang des Parks und der Harkortstraße gebrochen werden. Zudem soll durch die Differenzierung der Geschossigkeiten innerhalb der einzelnen Baublöcke eine kleinteilige interne Gliederung erreicht werden, die sich auch in den Fassaden widerspiegelt und die Heterogenität der Umgebung aufnimmt. Auch sollen Möglichkeiten zur städtebaulichen Akzentuierung besonderer städtebaulicher</p>
5.12	maximal 5 Geschosse	Die Höhe der Bebauung muss von vornherein fest gedeckelt sein, mehr als fünf Stockwerke sind nicht zu genehmigen.	

5.14	Schule sollte an Harkortstraße liegen	Die Schule sollte aus Gründen der Lärmbelastung und Nähe zur bereits vorhandenen Schule zur Harkortstraße geplant werden.	Situations geschaffen werden Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Schulstandort ist in Folge einer sorgfältigen Prüfung von Standortalternativen ausgewählt worden. Für die Stadteilschule ist ein Standort nördlich der verbleibenden Güterhalle vorgesehen. Dieser Standort hat den Vorteil, dass er unmittelbar an die Parkanlage angrenzt und dicht am vorgesehenen Bolzplatz liegt, so dass diese Freiflächenangebote von den Schülern mitgenutzt werden können. Im Falle einer Realisierung des zweiten Bauabschnittes nach Verlegung des Fernbahnhofs würde der Schulstandort in die Mitte des Gesamtquartiers rücken. <u>Lärmschutz Stadteilschule</u> Das Lärmgutachten zeigt, dass der Grenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Schulen von 57 dB(A) tagsüber an ca. 1/3 der Außenfläche des Baublocks geringfügig um 1 – 2 dB(A) überschritten wird. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tagsüber (für Wohnen) wird an diesem Standort demnach nicht erreicht. Es ist eine Aufgabe der Hochbauplanung geeignete Minderungsmaßnahmen vorzusehen, z.B. durch die entsprechende Anordnung empfindlicher bzw. weniger empfindlicher Schulnutzungen. Dabei ist die Festsetzung des Bebauungsplans zum Lärmschutz für die Schule zu beachten. <u>Alternativen Stadteilschule</u> Das Lärmgutachten zeigt weiterhin, dass in den meisten übrigen Baublöcken im Plangebiet z. T. deutlich höhere Lärmpegel auftreten. An einem Alternativstandort an der Harkortstraße wäre es um ca. 5 – 10 dB(A) lauter. Dort käme noch die Beeinträchtigung durch den Gewerbelärm der Brauerei hinzu. Unter Lärmge-sichtspunkten ist der gewählte Schulstandort somit deutlich günstiger zu beurteilen. Konflikte mit den angrenzenden geplanten Misch- und Wohngebieten sind nicht erkennbar.
6.)	[REDACTED]	[REDACTED] (E-Mail vom 03.02.2014)	
6.1	Kritik an Ostanbindung	Mit großem Interesse verfolge ich den planerischen Prozess für die Neue Mitte Altona, der nun mit dem städtebaulichen Vertrag und der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Altona Nord 26 einen vorläufigen Abschluss gefunden hat. Als Anwohnerin [REDACTED] und Mutter von zwei Kindern, die die Theodor-Haubach-Schule (THS) besuchen, möchte ich die folgenden Einwände zu bedenken geben. Ich vertraue darauf, dass die Verantwortlichen in der BSU und die gewählten Vertreter in den politischen Gremien die Ansichten und den Protest der betroffenen Bürger ernst nehmen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Prognosen des Amts für Verkehr und Straßenwesen (siehe Punkt 3.3) zeigen, dass für die äußere Erschließung aufgrund der verkehrlichen Verhältnisse im Umfeld eine Querverbindung zwischen der Harkortstraße und der Haubachstraße erforderlich ist, um die Anbindung des Plangebiets aus östlicher Richtung zu gewährleisten

	<p>Während sich die meisten öffentlichen Informationsveranstaltungen mit dem eigentlichen neu zu bebauenden Gebiet beschäftigen, geht es mir um das bereits bewohnte angrenzende Quartier, das von dem Großbauprojekt Mitte Altona unmittelbar betroffen ist. Im letzten Herbst habe ich von den Plänen erfahren, eine Querverbindung zwischen der Harkortstraße und der Haubachstraße zu bauen, die 10 m breit werden und über den Schulhof der THS führen soll. Der Preis, den Anwohner, Lehrer und Schüler mit dem Neubau dieser Straße für die zukünftigen Bewohner der Mitte Altona zahlen würden, ist zu hoch.</p> <p>Der Begründung des B-Plans lässt sich entnehmen, dass die existierenden Straßen in den Wohngebieten der Umgebung, etwa die Gerichtstraße oder die Harkortstraße, leistungsfähig genug seien und nicht wesentlich ausgebaut werden müssten. Wozu benötigt die Mitte Altona dann eine Ostquerung?</p> <p>Diese Straße würde über den Pausenhof der THS und direkt an den Klassenräumen der Grundschüler und der Schulkantine vorbei führen. Eine Stadt, die sich als familienfreundlich rühmt, die sich als Gastgeber einer IBA inszenierte, die Umwelthauptstadt Europas war und Bildungsstadt werden möchte, ist einer solchen Maßnahme unwürdig.</p> <p>Auch im Interesse anderer Nachbarn und Eltern der THS hoffe ich, dass Sie alles in Ihrer Macht Stehende tun, um den Bau dieser Querverbindung zwischen der Harkortstraße und der Haubachstraße abzuwenden.</p>	<p>Eine alternative Verkehrsführung über bestehende Straßen (z. B. Vereinnstraße, Gerichtsstraße) würde sich negativ auf die bestehenden Wohngebiete auswirken. Insofern ist die geplante Trasse entlang der Südgrenze des Brauereigeländes trotz der Betroffenheit der Grundschule als günstiger einzustufen. Ihre Auswirkungen werden im Rahmen der Umweltgutachten beschrieben und bewertet.</p> <p>Im Bebauungsplan erfolgt über die Ausweisung der Straßenverkehrsflächen zunächst eine Flächenreservierung. Der Zeitpunkt der konkreten Umsetzung dieser Planung erfolgt bedarfsgerecht in Abhängigkeit von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung, die sich aus dem Wohnungsneubau ergibt. Dabei erfolgt ggf. eine Überprüfung der Verkehrsprognose im Genehmigungsverfahren für den Bau der Ostverbindung.</p>
6.2	<p>Bezugnahme auf B-Plan AN 12 ist falsch</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 6.1)</p>
6.3	<p>Zunahme der Lärmbelastung für THS zu erwarten</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 57.9)</p>

6.4	Zunahme der Erschütterungen für THS durch Ostanbindung	möglich. (...) Schutz vor Lärm, <u>Erschütterung</u> oder Feinstaubemissionen gewährleisten können, wenn (...)	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
6.5	Zunahme der Luftschadstoffbelastung für THS zu erwarten	(…) Schutz vor Lärm, <u>Erschütterung</u> oder <u>Feinstaubemissionen</u> gewährleisten können, wenn (...)	Es sind keine Auswirkungen auf die Grundschule durch Erschütterungen durch die „Ostanbindung“ zu erwarten. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 57.12)
6.6	Schulhof der THS wird durch Ostanbindung deutlich verkleinert	Die THS wächst. Nicht zuletzt durch die Familien, die in der Neuen Mitte Altona leben werden, erhöht sich die Schülerzahl. Daher sieht der Schulentwicklungsplan eine Erweiterung auf fünf bis sechs Züge vor. Gleichzeitig soll durch den Bau der Ostverbindung der Schulhof verkleinert werden. Weniger Platz für mehr Schüler, mehr Lärm und dazu eine höhere Gefährdung auf dem Schulweg durch Straßenverkehr? Das kann nicht im Sinn der Stadtplaner und politischen Vertreter Hamburgs sein.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Außenflächen des Schulgeländes der Theodor-Haubach-Straße werden durch die Realisierung der Straße um etwa 10 % verkleinert. Das Schulgelände verkleinert sich insgesamt nur um etwa 7 %. Diese Veränderung kann durch Umgestaltung der Außenanlagen kompensiert werden. Zudem wird die Haubachstraße bei Realisierung der Ost-Verbindung für den PKW-Verkehr gesperrt. Lärm (siehe Punkt 57.9)
29.)	[REDACTED]	(E-Mail vom 17.02.2014)	
29.2	erst Abschluss städtebaulicher Vertrag, dann Fortsetzung Bebauungsplanverfahren	Ebenso verhält es sich mit dem städtebaulichen Vertrag wegen seiner sehr engen inhaltlichen Verknüpfung mit dem Bebauungsplan. Eigentlich dürfte der B-Plan erst nach dem Abschluss des städtebaulichen Vertrags und Vorliegen des Funktionsplans ausgelegt werden, ansonsten wird das Pferd von hinten aufgezäumt. Das Problem mit dem Städtebaulichen Vertrag besteht ja u.a. darin, dass diverse Anlagen noch nicht zur Verfügung stehen, weil sie sich angeblickt noch im Abstimmungsverfahren befinden. Das ist im Grunde völlig inakzeptabel, weil so viel Vorlauf vorhanden sein muss, dass alle Anlagen vollständig und komplett der interessierten Öffentlichkeit und den parlamentarischen Gremien zur Einsicht vorgelegt werden können. Meine Anregung zu diesem Punkt, der ebenfalls grundsätzlicher Natur ist: <ul style="list-style-type: none"> • erst die Abwendungsvereinbarungen/ den Städtebaulichen Vertrag plus aller relevanten Anlagen der Öffentlichkeit zugänglich machen • danach abwarten bis der Vertrag tatsächlich unterzeichnet wird • dann erst den B-Plan öffentlich auslegen Wegen der engen Verzahnung von städtebaulichem Vertrag und B-Plan ist im Rahmen des B-Plan Verfahrens demnach auch zu überprüfen, ob dieser den Zielen und Zwecken der Bauleitplanung entspricht oder ob er diese Ziele und	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der städtebauliche Vertrag liegt in paraphrierter Form vor, d.h. die Vertragsparteien haben damit ihre Bereitschaft zum Abschluss des Vertrags in der vorliegenden Form bekundet. Der städtebauliche Vertrag ist zeitgleich mit der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs veröffentlicht und auf mehreren Veranstaltungen vorgestellt worden. Es ist unerheblich, ob der städtebauliche Vertrag vor der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans schon unterzeichnet wurde oder nicht. Entscheidend ist, dass die Unterzeichnung des Vertrags vor Feststellung des Bebauungsplans erfolgt.

29.4	<p>öffentliche Grünfläche zu klein</p>	<p>Zwecke eher beeinträchtigt und behindert.</p> <p>Thema öffentliche Grünfläche</p> <p>Hintergrund: Im Masterplan wurde ein Freiraum von 1/3 der Gesamfläche versprochen, um u.a. die Freiraumdefizite in der Nachbarschaft auszugleichen – eine Grünfläche von 3 bzw. 2,7 ha wurde für den ersten Bauabschnitt vorgesehen. Im Städtebaulichem Vertrag/B-Plan ist dann nur noch von 2,4 ha die Rede. Wenn man von dieser Größe ca. 0,7 ha für Kinderspieplätze, die auf jeden Fall errichtet werden müssen (auch ohne Park) und das erweiterte Gelände der Kleiderkasse (0,14 ha) abzieht, bleiben genau 1,56 ha öffentliche Grünfläche übrig, was etwa 12,5 % der Fläche im ersten Bauabschnitt entspricht.</p> <p>Bedenken: Diese krasse Reduzierung des Freiraums entspricht in keiner Weise den Bürgerforderungen. Diverse der 569 Bürgerforderungen beinhalteten die Freilassung von Flächen im ersten Bauabschnitt, bis der zweite Bauabschnitt mit der größeren Freifläche realisiert worden ist oder alternativ dazu, mehr Freiflächen für den ersten Bauabschnitt.</p> <p>Anregungen: • Reduzierung der Bauflächen für die Anlage von etwa 30% Freiflächen auf dem Gelände des ersten Bauabschnittes • keine Verabschiedung des B-Plans</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.11)</p> <p>Zur Klarstellung der unterschiedlichen Flächenangaben, sei hier folgendes erläutert: 2,7 ha entsprechen der Parkgröße entsprechend dem städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb. Diese Fläche wurde von der Jury als ausreichend erachtet, da die Grünfläche durch Quartiersplätze ergänzt wird. Im B-Plan wird der Park ohne die – gemäß Wettbewerbssieger – den Park erschließenden „Promenaden“ dargestellt (2,4 ha), da diese auch der Erschließung der Blöcke am Park dienen.</p> <p>Darüberhinaus gehören Kinderspieplätze zur Standardausstattung eines Parks und sind also dessen Bestandteil. Die private Grünfläche der Kleiderkasse, soll sich durch eine gemeinsame Gestaltung in die Parkanlage integrieren.</p>
29.5	<p>Öffentliche Grünfläche verlärm</p>	<p>Weitere Bürgerforderungen bezogen sich auf Lärmschutz für den Park. Nun wird eine zentrale öffentliche Grünfläche ohne Lärmschutz vorgeschlagen.</p> <p>Die Grünfläche ist nach Westen erheblichem Bahnlärm ausgesetzt. Sie ist dadurch nur eingeschränkt für Erholungszwecke nutzbar.</p> <p>Untersuchungen zu Schutz-Maßnahmen wie eine Lärmschutzbebauung oder eine Lärmschutzwand zur Verbesserung der Lärm-Situation innerhalb der Grünfläche wurden innerhalb des Bebauungsplanverfahrens nicht vorgenommen. Schall-Messungen im Bereich der Grünfläche wurden unterlassen. Schall-Berechnungen mit aktivem Lärmschutz wurden nicht vorgenommen.</p> <p>Die Untersuchung und Bewertung von Alternativen ist nicht ausreichend. Die Abwägung ist mangelhaft.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p><u>Lärmschutz Park</u></p> <p>Für Parkanlagen existieren keine Grenzwerte für Verkehrslärm. Für den Außenbereich einer Wohnung (z. B. Terrassen, Balkone oder Loggien) wird in der Rechtsprechung ein Wert von 64 dB(A) tagsüber für zumutbar gehalten. An den Parkrändern wurden zur Bahn und zur Hartortstraße bis zu einem Abstand von ca. 40 m jeweils Lärmpegel von 59 – 64 dB(A) prognostiziert. Der größte Teil des Parks weist niedrigere Werte auf. Lärmschutz für den Park ist demnach nicht erforderlich. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tagsüber (für Wohnen) wird im Park nicht erreicht.</p> <p>Alternativen Park</p> <p>Planerisch wurde dahingehend reagiert, dass freizeitorientierte Nutzungen an den Rändern des Parks stattfinden, während sich die erholungsorientierten</p>

		<p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Berechnung der Lärm-Belastung "mit" und "ohne" aktiven Lärmschutz entlang der Bahntrasse keine Verabschiedung des B-Plans 	<p>Nutzungen im zentralen Bereich konzentrieren. Eine Lärmschutzbebauung oder eine Lärmschutzwand würden dazu führen, dass der Frischlufttransport unterbrochen würde (Schutzgut Klima), der weite, offene Blick nach Westen würde verbaut (Schutzgut Landschaftsbild) und auch eine durchgehende Erweiterung des Parks im zweiten Entwicklungsabschnitts wäre nicht mehr möglich. Solche Planungsalternativen wurden daher nicht weiter verfolgt.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
29.6	<p>Altlasten in Grünfläche</p>	<p>In Bezug auf den Park stellt sich auch die Frage nach den Altlasten. Genügt es, den Boden nur 1 Meter abzutragen und durch eine neue unbelastete Bodenschicht zu ersetzen, wie im Städtebaulichen Vertrag vorgesehen? Im B-Plan wird in Abhängigkeit von der Nutzung der Einbau einer Grabesperre o. ä. empfohlen. Zur Begrünung der nicht überbauten Fläche des Sondergebiets (Kleiderkasse) sollen laut B-Plan vier großkronige Laubbäume gepflanzt werden – die jedoch einen sehr viel tieferen Wurzelbereich im belasteten Boden ausbilden werden. Auch hier findet im Sinne des § 1 BauGB, Absatz 7 keine ausreichende Abwägung des Schutzgutes Umwelt, sowie Mensch und Gesundheit statt.</p> <p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> detaillierte Auskunft über die Lage und das genaue Ausmaß der Altlasten keine Verabschiedung des B-Plans 	<p>Die Beseitigung der Bodenverunreinigungen im Bereich des geplanten Parks erfolgt gemäß den Regelungen des Bundesbodenschutzgesetzes unter Einbeziehung der zuständigen Fachdienststelle (Amt für Umweltschutz). Die Mächtigkeit der neuen, unbelasteten Bodenschicht ergibt sich aus dem Verschmutzungsgrad und der geplanten Nutzung. Dies hängt stark von der Detailplanung für den Park ab und wird daher im Bebauungsplan nicht abschließend geregelt. Der Detaillierungsgrad der Aussagen im Altlastengutachten und im Umweltbericht ist für die Belange der Bauleitplanung ausreichend.</p>
29.7	<p>artenschutzfachliche Aspekte unzureichend erfasst; Aktualisierung der Untersuchung gefordert</p>	<p>Thema Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere</p> <p>Bedenken: Die Baumaßnahmen und Herrichtung der Grünfläche zerstören großflächig die bestehenden Ruderalstrukturen und somit auch den Lebensraum von Flora und Fauna. Insbesondere 37 vorkommende Vogelarten, darunter 3 Rote-Liste-Arten für HH, 2 Arten davon auf der Vorwarnliste HH (1 Art davon auch deutschlandweit), 1 Art RL HH 3 (= im Bestand gefährdet). Des weiteren gab es 5 Vogelarten mit spezialisierteren Lebensraumsprüchen und ausgeprägter Bindung an das Untersuchungsgebiet. Für diese 8 Arten wurde eine detaillierte artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Bei den restlichen erfassten Brutvogelarten wird angenommen, dass sie häufig in der Lage seien, relativ schnell Ausweichmöglichkeiten zu suchen und anzunehmen.</p> <p>Bei 5 Vogelarten ist von einem Verlust der Fortpflanzungsstätten auszugehen. Dabei ist für die RL-3-Art die Notwendigkeit für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gegeben, zumal ein Ausweichen in die direkte Umgebung aufgrund fehlender Ersatzlebensräume unwahrscheinlich ist.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Für sämtliche der erfassten Arten sind bei geeigneter zeitlicher Durchführung der Umgestaltungsmaßnahmen außerhalb der Brutzeit das „Tötungsverbot“ gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG und das „Störungsverbot“ gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG nicht verletzt. Die Funktion der Fortpflanzungsstätten bleibt für alle Arten mit Ausnahme von Fitis und Rohrammer im räumlichen Zusammenhang erhalten (§ 44 (5) BNatSchG). Für Fitis und Rohrammer wurde vom Naturschutzamt eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Absatz 7 BNatSchG ausgestellt, da die Wohnbebauung ein überwindliches öffentliches Interesse darstellt. Alternativen hierfür sind nicht vorhanden. Der Erhaltungszustand der betroffenen Arten wird sich durch das Vorhaben nicht verschlechtern.</p> <p>Als Ersatz für verlorene Brutstätten und zur Sicherung der innerstädtischen Artenvielfalt müssen im Plangebiet zehn Mauerseglerkästen, fünf Haussperlingskoloniekästen, sowie fünf sogenannte Halbhöhlen (für Hausrotschwanz), drei Fledermaus-Fassadenquartiere und fünf Nisthilfen für</p>

<p>solitär lebende Hautflügler an geeigneten Standorten angebracht werden.</p> <p>Die Anzahl der Nistkästen stellt eine Überkompensation dar, da nicht gewährleistet werden kann, dass einzelne Niststätten sofort angenommen werden. Die Nistkästen für solitär lebende Hautflügler tragen dazu bei, den Verlust an Nahrungstieren auf den Ruderalfluren trockener Standorte zu kompensieren. Mit der Bereitstellung von neuen Nist- bzw. Quartiermöglichkeiten können die ökologischen Funktionen im räumlichen Zusammenhang erhalten werden.</p> <p>Vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen machen in einem Baugebiet auf Grund der vielfältigen Störung nur nach einem gewissen Baufortschritt Sinn, nachdem wieder ungestörte Lebensräume ausgebildet werden können.</p> <p>Der Gelbspötter wird im avifaunistischen Gutachten zwar erwähnt, seine Brutstätten liegen jedoch außerhalb des B-Plangebietes.</p> <p>Zur Verringerung negativer Auswirkungen auf die vorgefundenen Fledermäuse und Insekten durch den Entfall der Ruderalflur trockener Standorte ist eine besondere Form der extensiven Dachbegrünung auf 50 Prozent aller Neubaudächer vorgesehen. Diese 50 v.H. Dachbegrünungsfläche sind mit mindestens 15 cm Substrataufbau und nicht wie sonst üblich mit mindestens 8 cm Substrataufbau extensiv zu begrünen. Das Ziel des erhöhten Substrataufbaus ist die Begrünung der Dächer mit standortangepassten einheimischen Gräsern und Blütenpflanzen. Der „normale“, geringere Substrataufbau ermöglicht dagegen nur eine Begrünung mit Mauerpfeffer und verwandten Pflanzenarten und würde das Nahrungsangebot gegenüber einem Gräserdach einschränken. Die vorgeschlagene, aufwendigere Dachbegrünung schafft daher dauerhafte Lebens- und Nahrungsräume für die genannten Insektenarten und in der Folge auch für die unterschiedlichen Fledermausarten. Mit dem extensiv gepflegten Bereich des Parks werden darüber hinaus auch ein zusätzliche Lebensräume und Nahrungsangebote für Insekten und in der Folge auch Fledermäuse geschaffen.</p> <p>Zur weiteren Minimierung des Eingriffs werden zusätzlich die nicht überbaubaren Grundstücksflächen begrünt. Mit einer Bepflanzung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen kann der Verlust des Grünvolumens im Bereich der Ruderalgehölze weiter kompensiert werden.</p>	<p>vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen mit Kontrolle, zumal die meisten Ausgleichsmaßnahmen nicht wirklich artenschutzrelevant umgesetzt werden, sondern sich auf formale Ersatzmaßnahmen reduzieren. Außerdem wird bei jeder Versiegelung Lebensraum und vor allem auch Nahrungsgrundlage für sehr viele Tierarten zerstört, die sich auch nicht wieder durch Stadtplanergrün öffentlicher Grünflächen (i.d.R. reduziert auf einige wenige pflegeleichte Grünpflanzen) einstellen. Es ist nicht erkennbar, dass die Schaffung von Ersatzlebensräumen (vorgesehene Ausgleichsmaßnahme) für die gefährdete Art (Gelbspötter) innerhalb des Plangebiets vorgesehen ist.</p> <p>Bedenken:</p> <p>Auch die im Untersuchungsgebiet festgestellten 3 Fledermausarten verlieren ein Nahrungshabitat, zumal die Brach- und Ruderalstrukturen Lebensraum vieler Insekten ist.</p> <p>Alle heimischen Fledermausarten sind gefährdet und stehen unter Schutz! Der Verlust insektenreicher Ruderalstrukturen kann nicht nur durch Dachbegrünung kompensiert werden.</p> <p>Die Bewertung der bestehenden Ruderalstrukturen ergeben, dass es sich um einen wertvollen Lebensraum für Tagfalter und sehr wertvollen, im städtischen Bereich herausragenden Lebensraum für Heuschrecken handelt.</p> <p>Insgesamt wurden 6 Tagfalterarten erfasst, 2 Arten sind besonders geschützt nach Bundesartenschutzverordnung, 1 davon ist in der RL HH in der Vorwarnliste. Diese Art wies gleichzeitig die höchste Individuenzahl auf. Dieser Bestand, zumal die innerstädtische, hat eine naturschutzfachliche Bedeutung (Hauhechel-Bläuling).</p> <p>Bei den Heuschrecken wurden insgesamt 10 Arten erfasst, wobei 3 Arten in der RL D in die Vorwarnliste aufgenommen wurden und eine davon in der RL HH 1 als akut vom Aussterben bedroht aufgeführt ist (Westliche Beißschrecke). 5 Heuschreckenarten werden in dem Gutachten mit naturschutzfachlicher Bedeutung hervorgehoben, da sie alle durch die fortschreitende Bebauung von Brachen und Ruderalflächen als Lebensraum immer seltener geworden sind.</p>
--	---

	<p>Hiermit wird untermauert, wie wichtig Brach- und Ruderalflächen als Lebensraum insbesondere für Insekten sind. Dabei sind Nachtfalter und Käfer z.B. als weitere Indikator-Arten nicht erfasst worden. Alle Insekten bilden ein wichtiges Glied der Nahrungskette, insbesondere auch für Vögel und Fledermäuse. Durch die Vernichtung dieser Strukturen lassen sich oft Kettenreaktionen ausmachen. Selbst für nicht gefährdete Vogelarten ist der Bestandserhalt im Gebiet und angrenzenden Flächen fraglich, wenn zwar Ausweich-Nisthilfen angeboten werden, aber das Nahrungsangebot nicht das Überleben der Brut sichern kann, insbesondere wenn wie bisher pflegeleichtes Stadtgrün ohne großen Wert als Nahrungs- und Nistangebot angepflanzt wird. Die artenarmen, ausgeräumten städtischen Grünflächen, insbesondere auch im verdichteten Teil Altonas, lassen ebenso für die Anlage dieser Grünfläche Schlimmstes befürchten.</p> <p>Alle 3 naturschutzfachlichen Gutachten behandeln Tierart-Erfassungen aus den Jahren 2009 und 2010. Wir haben jetzt 2014 und in dieser Zeit können sich Veränderungen der Artenvielfalt, in der Anzahl, der Revierzusammensetzung und dem Vorkommen bedrohter Tierarten ergeben haben, die somit nicht berücksichtigt sind. Das heißt, in den letzten Jahren können sich relevante Veränderungen der Tierpopulationen eingestellt haben, die somit auch zu einer anderen Beurteilung der Bebauung des Gebietes führen würden.</p> <p>Anregung: <ul style="list-style-type: none"> weitere Untersuchungen von Flora und Fauna. </p>	<p>Im Bereich des B-Plangebietes gab es in den letzten Jahren keine positive Entwicklung für Flora und Fauna, die eine Verbesserung des Artenbestandes vermuten lassen. Mehrmalige Begehungen des Geländes durch Landschaftsplaner gaben keine Erkenntnisse hinsichtlich einer positiven Veränderung. Im Gegenteil, so musste auf Grund gesetzlicher Vorgaben eine Altlastensanierung, im Bereich der wertvollsten Biotope durchgeführt werden, bei der die Vegetation abgeräumt werden musste.</p>
29.8	<p>Anteil der befestigten Flächen innerhalb von privaten Grünflächen ist zu hoch</p> <p>"In der Privaten Grünfläche ist die Anlage von befestigten Flächen für Zuwegungen, ebenerdige Terrassen und Spielflächen auf einem Anteil von höchstens 50 v.H. zulässig. Einfriedigungen sind in der Privaten Grünfläche unzulässig, ausgenommen notwendige Einfriedigungen von Spielflächen für Kleinkinder."</p> <p>Dies bedeutet, dass 50 v.H. befestigt und versiegelt werden können.</p> <p>Anregung: <ul style="list-style-type: none"> befestigte Flächen auf einem Anteil von höchstens 30 v.H. zulassen </p> <p>Zum Thema Schutzgut Klima</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzung lautet: „Die nicht überbauten Grundstücksflächen der Allgemeinen Wohngebiete und des Sondergebiets sind mit einem Anteil von mindestens 50 v. H. zu begrünen...“</p> <p>Diese Festsetzung ist sach- und fachgerecht, da innerhalb der nicht überbauten Grundstücksflächen neben Terrassen und Wegen auch die notwendigen Kinderspielflächen nach HBauO nachzuweisen sind. Langjährige Erfahrungswerte lassen einen höheren Grad der Begrünung unrealistisch erscheinen.</p>
29.9	<p>Zwecks Klima-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

	<p>schutz Gehölzfällungen vermeiden</p> <p>Bedenken: Eine Bebauung der jetzt offenen Ruderalflächen und die ebenfalls vorgesehene Fällung von 84 Bäumen, verändern das Lokalklima und die Luftreinheit durch vermehrte Schadstoffbelastungen, die auch mittels kleiner nachgepflanzter Gehölze nicht kompensiert werden kann.</p> <p>Anregung: Die geplante Fällung von 84 Bäumen und Solitärgehölzen, insbesondere der Linde mit 1,30 m Stammdurchmesser, vermeiden. Bereits jetzt werden in Hamburg und im Bezirk Altona gefällte Laubgehölze sehr unzureichend ausgeglichen und somit ein Verlust an Sauerstoffproduktion und Feinstaubfilterung nicht mal ansatzweise aufgefangen. Auch die zur Verbesserung des Lokalklimas angedachte Dach- und Tiefgaragenbegrünungen reichen dafür nicht aus. Darunter haben die zentrumsnahen Einwohner Altonas stark zu leiden.</p>	<p>Der geplante hohe Grünflächenanteil im Plangebiet leistet einen wirksam Anteil zur Minderung der Auswirkungen auf das Lokalklima. Besonders die Festsetzung einer Parkanlage wirkt sich temperaturlausgleichend und feuchtigkeitsregulierend auf die angrenzenden Wohnquartiere aus.</p> <p>Die Freihaltung einer Frisch- und Kaltluftleitbahn durch den geplanten Park, dient u. a. dazu, die Aufheizung der geplanten und bestehenden Wohngebiete zu verhindern. Das Klimagutachten zeigt, dass es durch die Planung für die Bestandsbebauung zu keiner Verschlechterung gegenüber der Ist-Situation kommt. Der Park trägt zur Luftreinheit durch Schadstofffilterung insbesondere durch die zahlreichen neu gepflanzten Bäume bei. Auch werden die neu zu bauenden Straßen durch Straßenbäume gesäumt, die ebenfalls positiv auf das Klima wirken.</p>
<p>29.10</p> <p>höherer Anteil regenerativer Energie gefordert</p>	<p>Völlig unzureichend ist eine Festlegung zur schonenden Energieversorgung durch erneuerbare Energien auf nur 50%!!!</p> <p>Schon heute wird in der BRD der Gesamtenergiebedarf zu ca. 30 % mit erneuerbaren Energien gedeckt. Zukunftsweisend sind auf jeden Fall mehr als 50 %. 51 % sind völlig unzureichend.</p> <p>Folgendes findet sich in der „Fortbeschreibung des Hamburger Klimaschutzkonzepts 2007-2012“, 14 Handlungsziele der Klimapolitik Hamburgs 1. Energieversorgung:</p> <p>„Auch Hamburg steht vor der Herausforderung, seine Energieversorgung zukunfts- und klimafreundlich zu gestalten, um die anspruchsvollen Ziele zur Minderung der Treibhausgase erreichen zu können und dabei zugleich die Energieversorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit der Stadt zu gewährleisten. Dazu gehören die sichere Bereitstellung von CO2-freier oder zumindest CO2-ärmerer Energie für Strom und Wärme, die aus einem stetig wachsenden Anteil aus erneuerbaren Energien gewonnen wird.“</p> <p>Im ebenda erwähnten Basisgutachten zum Masterplan Klimaschutz für Hamburg vom 20. Oktober 2010 findet sich:</p> <p>„Bauen und Wohnen: Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass Gebäudeheizung und Warmwasserbereitung in Hamburg bis zum Jahr 2050 praktisch CO2-frei erfolgen müssen.“ „Klima-Modellquartiere zeichnen sich durch</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Mit der Festsetzung wurde ein überdurchschnittlicher Anteil an erneuerbaren Energien festgelegt. Überwiegend bedeutet mindestens 50%. Nach oben ist dies nicht limitiert. Die Festsetzung muss direkt für das gesamte Gebiet umsetzbar sein und ein aus heutiger Sicht klimaschonendes Energiekonzept gewährleisten. Die Festsetzung stellt vor dem Hintergrund heutiger Investitions- und Betriebskosten das Ergebnis einer gerechten Abwägung zwischen Zielen des Klimaschutzes und dem Ziel einer wirtschaftlichen Wärmeversorgung dar. Dies steht auch nicht im Widerspruch zu den langfristig zu verfolgenden Handlungszielen bis 2050, da zu erwarten ist, dass sich über einen längeren Zeitraum aufgrund technischer Weiterentwicklungen und der Verknappung fossiler Brennstoffe die Kosten regenerativer und fossiler Energien annähern werden.</p>

	<p>hohe energetische Gebäudestandards, die über das rechtliche Anforderungsniveau hinausgehen und quartiersbezogene, klimaschonende Energiekonzepte aus" (S. 23)</p> <p>Mitte Altona soll Klima-Modellquartier sein.</p> <p>Anregung: für die neu zu errichtenden Gebäude muss mindestens 80 % des Energiebedarfs mit erneuerbaren Energien gedeckt werden</p>	
<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p><u>Aussagen im Bebauungsplan</u> Das Lärmgutachten stellt die Lärmbelastung im Plangebiet im Bestand und im Planfall detailliert dar, z. T. in Varianten. Im Umweltbericht werden die Ist-Situation und die Planung hinsichtlich der Lärmbelastung hinreichend genau beschrieben und bewertet. Auf dieser Grundlage trifft der Bebauungsplan eine Vielzahl von Festsetzungen zur Konfliktbewältigung.</p> <p><u>Messungen (Verkehrslärm)</u> Die Bauleitplanung in Hamburg orientiert sich zur Bewertung der Auswirkungen von Verkehrslärm an den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Den Grenzwerten liegen Mittelungspegel zugrunde, die nicht gemessen werden können, sondern berechnet werden müssen. Messungen von Einzelereignissen (Maximalpegel) können nicht mit den Mittelungspegeln verglichen werden. Die 16. BImSchV regelt neben den Grenzwerten bundeseinheitlich auch die jeweiligen Berechnungsverfahren. Die Eingangsdaten sind standardisiert und basieren auf umfangreichen Messreihen. Den Lärmberechnungen liegt eine Verkehrsprognose zugrunde, die die absehbaren Verkehrssteigerungen berücksichtigt. Diese Vorgehensweise entspricht dem Stand von Wissenschaft und Technik und trägt dem Vorsorgegedanke in angemessener Weise Rechnung. Messungen, die zukünftige – insbesondere auch die planungsbedingten – Entwicklungen nicht berücksichtigen, würden im Ergebnis zu niedrigeren Werten führen. Dies würde im Bebauungsplanverfahren einen Abwägungsfehler darstellen.</p> <p><u>Messungen (Gewerbelärm)</u> Für die Brauerei liegen Lärmmessungen vor, die der Betreiber regelmäßig im Rahmen der Betriebsüberwachung erhebt. Um die Lärmeinwirkungen an den Fassaden des geplanten Wohngebiets zu ermitteln, wurde eine Prognose durchgeführt, die diese Messergebnisse berücksichtigt. Darüber hinaus wurde</p>	<p>Thema Lärm</p> <p>Hintergrund: Das Plangebiet ist sehr stark von Lärm betroffen (Bahn, Holsten-Brauerei, etc.)</p> <p>Bedenken: Warum sind die Wohnungen im Nordteil des Plangebietes dem Lärm ausgesetzt, obwohl in der Wettbewerbsauslobung steht, dass an hochbelasteten Straßen- und Schienenwegen keine Wohnbebauung vorzunehmen sei. Die aktuelle Lärm-Situation ist nicht ausreichend genau erfasst worden. Eine mögliche Gesundheitsgefährdung zukünftiger Bewohner des Plangebietes ist zu befürchten. Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie auf die Bevölkerung insgesamt sind nicht ausreichend ermittelt worden (§ 1 BauGB, Absatz 7c). Die Abwägung ist entsprechend mangelhaft.</p> <p>Es wurden nach Auskunft der BSU keine Lärm-Messungen durchgeführt. Entsprechend wurden auch keinerlei Mess-Werte im Zusammenhang mit dem Planverfahren veröffentlicht.</p> <p>Im Lärmgutachten, auf das sich der Bebauungsplan bezieht, werden lediglich "Prognosewerte" dargestellt. Ein Abgleich der "Prognosewerte" mit der "Ist-Situation" ist nicht erfolgt. Dies wird als nicht ausreichend angesehen. Auch wird der Bahnlärm im Lärmgutachten anhand einer "geraden" Simulation-Strecke berechnet. Das Bahn-Viadukt ist jedoch gekrümmt. Gerade durch die Krümmung der Bahnanlage entsteht ein quietschendes Geräusch. Die Bahnanlage wurde entsprechend in der Vergangenheit bereits als "Quietschkurve" bezeichnet. Der BSU ist dieser Sachverhalt bekannt. Bürger haben in Rahmen der vorgezogenen Beteiligung mehrfach auf dieses Problem hingewiesen. Dennoch wurde die Problematik im Planverfahren "ignoriert".</p>	<p>29.11</p> <p>Lärmbelastung nicht ausreichend bzw. fehlerhaft erfasst und berücksichtigt</p>

		<p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> keine Verabschiedung des B-Plans aktuelle Messung der Lärmwerte und Vergleich mit den Prognosewerten des Lärmgutachtens vergleichende Berechnung der Lärmbelastungen im Plangebiet "mit" und "ohne" Gebäude-Riegel als aktive Lärmschutz-Maßnahme 	<p>ein Zuschlag von 3 dB(A) erhoben, um zukünftig betriebliche Entwicklungen zu ermöglichen. Die Bewertung erfolgt anhand der Bestimmungen der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm). Diese Vorgehensweise entspricht dem Stand von Wissenschaft und Technik und trägt dem Vorsorgegedanke in angemessener Weise Rechnung.</p> <p><u>Messungen (Bolzplatz)</u></p> <p>Der Lärm des geplanten Bolzplatzes kann nicht gemessen, sondern nur prognostiziert werden. Die hierfür verwendeten Eingangsdaten basieren u. a. auf Messungen, die an existierenden, vergleichbaren Anlagen vorgenommen wurden. Die Bewertung erfolgt anhand der Grenzwerte der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV).</p> <p><u>Gerade Strecke vs. Kurve</u></p> <p>Die Lärmprognosen im Bebauungsplanverfahren verwenden die gleichen Berechnungsverfahren, wie beim Bau von Verkehrswegen. Der Schienenverkehrslärm wird dabei gemäß der Vorschrift „Schall 03“ berechnet. Kurven werden in der Schall 03 lauter bewertet als gerade Strecken, Brücken lauter als Bahndämme. Die zurzeit gültige Schall 03 berücksichtigt zukünftig absehbare technische Neuerungen noch nicht. Dies führt dazu, dass die Ergebnisse „zur sicheren Seite hin“ berechnet werden.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
29.12	Gebäuderiegel als Lärmschutz vorschlagen	<p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Veränderung des städtebaulichen Konzeptes und Errichtung eines Gebäude-Riegels entlang der Bahntrasse als Lärmschutz-Element 	<p>Das vorgesehene städtebauliche Konzept berücksichtigt diese Forderung bereits weitgehend. Aufgrund der geschlossenen Blockrandbebauung wird der Verkehrslärm (Straße, Schiene) sowie der Gewerbelärm von den Innenhöfen effektiv ferngehalten, sodass dort geschützte Fassaden und Außenbereiche entstehen. Ein im Gegensatz zu den einzelnen Blöcken durchgehender Gebäuderiegel würde aus Lärmschutzsicht kaum zusätzliche Vorteile bieten.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
29.13	Gemeinbedarfsfläche für Stadteilschule zu klein	<p>Thema Schule</p> <p>Hintergrund: Es sind Flächen für eine neue Stadteilschule im Plangebiet ausgewiesen</p> <p>Bedenken: Die Fläche für die neue Schule ist erheblich kleiner als die Flächen am bisherigen Schul-Standort der Kurt-Tucholsky-Schule, obwohl die Schule zusätzlich die SchülerInnen der Mitte Altona bedienen muss.</p>	<p>Im Rahmen der Masterplanerstellung wurde die Eignung des vorgesehenen Schulgrundstücks von der zuständigen Fachbehörde anhand eines Musterraumprogramms überprüft. Bei der Aufstellung des Bebauungsplans Altona-Nord 26 wurden, um den planerischen Vorgaben für Schulstandorte der Behörde für Schule und Berufsbildung Rechnung zu tragen, eine Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule festgesetzt, die mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt und von dort auch auf ihre Eignung überprüft wurde.</p>

	<p>Eine Machbarkeitsstudie für die neue Schule wurde nach Auskunft der BSU nicht erstellt. Es ist demnach nicht sichergestellt, dass die Schule am geplanten Schulstandort funktioniert.</p> <p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Erstellung und Veröffentlichung einer Machbarkeitsstudie und eines Raumprogramms für die neue Schule keine Verabschiedung des B-Plans 	<p>Art und Umfang weiterer Bildungsangebote oder anderer ergänzender Nutzungen einer Stadteilschule sind nicht Regelungsgegenstand des B-Planverfahrens.</p>
<p>29.14</p> <p>Standort für Stadteilschule ungeeignet</p>	<p>Auch ist nicht überzeugend dargelegt worden, dass der Standort der Schule geeignet ist.</p> <p>Die Schule am dargestellten Standort ist dem Lärm der Bahn ausgesetzt, ist bis zu 7 Geschosse hoch, hat einen Schulhof auf dem Dach und möglicherweise nur einen kleinen Lichtschacht als Innenhof.</p> <p>Auch die verkehrliche Erschließung der Schule ist ungünstig, da die Schule nicht direkt an der Harkortstraße angesiedelt wurde. Der geplante Schulstandort erscheint ungeeignet.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Entscheidung zur Verlagerung der Kurt-Tucholsky-Schule resultiert aus dem Schulentwicklungsplan 2009, der für die Stadteilschule mittelfristig einen bedarfsgerechten Neubau an einem zentraleren Standort vorsieht. Daraufhin wurden von der zuständigen Fachbehörde, der Behörde für Schule und Berufsbildung, eiliche Standorte auf ihre Eignung hin überprüft, mit dem Ergebnis, dass ein Standort innerhalb des Plangebiets die beste Lösung darstellt.</p> <p>Für die Stadteilschule ist ein Standort nördlich der verbleibenden Güterhalle vorgesehen. Dieser Standort hat den Vorteil, dass er unmittelbar an die Parkanlage angrenzt und dicht am vorgesehenen Bolzplatz liegt, so dass diese Freiflächenangebote von den Schülern mitgenutzt werden können. Die Nachbarschaft zu den denkmalgeschützten Güterhallen ermöglicht ggf. Synergien im Umgang mit auf gemeinsame Nutzungsbausteine. Der Masterplan formuliert im Hinblick auf dem Denkmalensemble die Zielsetzung, Teile der nördlichen Umladehalle zu erhalten um die Erinnerung an die Dimension der Güterhallen und die ehemalige Nutzung zumindest in Fragmenten erlebbar und nachvollziehbar bleiben. Die direkt angrenzende Schulnutzung ermöglicht dabei ein breit angelegtes Nutzungsspektrum. Im Falle einer Realisierung des zweiten Bauabschnittes nach Verlegung des Fernbahnhofs würde der Schulstandort in die Mitte des Gesamtquartiers rücken.</p> <p>Der Weg durch den Stadteipark bietet einen sicheren Schulweg zwischen Harkortstraße und Schule</p> <p>Lärm (siehe Punkt 5.14)</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Rahmen der Masterplanerstellung wurde eine sorgfältige Prüfung von geeigneten Standorten für eine Stadteilschule auf dem 1. Bauabschnitt der Mitte</p>
<p>29.15</p> <p>Alternativen für Schulstandort wurden nicht geprüft</p>	<p>Geeignete andere Standorte für die Schule im Plangebiet wurden offenbar nicht untersucht und in Vergleich gezogen. Im Bebauungsplanverfahren wurden alternative Standorte von der BSU weder vorgeschlagen oder dokumentiert noch erörtert.</p>	

		<p>BürgerInnen haben im Planverfahren andere Standorte vorgeschlagen, z.B. einen Standort an der Harkortstraße mit nur 4 Geschossen, einem ausreichend großen, ebenerdigen Schulhof und einem Lärmschutz durch einen Gewerberiegel.</p> <p>Dieser Standort wurde bislang nicht untersucht und in Vergleich zum bisherigen Standort gesetzt.</p> <p>Die Untersuchung von möglichen Varianten innerhalb des B-Plan Verfahrens wird als nicht ausreichend angesehen. Die Abwägung von Planungsalternativen ist mangelhaft.</p> <p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsanalyse und Vergleich einer 4-geschossigen gegenüber einer 7-geschossigen Schule • Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes und Errichtung eines Gebäude-Riegels entlang der Bahntrasse als Lärmschutz-Element • keine Verabschiedung des B-Plans <p>Da die Theodor Haubach Grundschule inzwischen Teil des Plangebietes geworden ist, stellt sich zudem die Frage, wie es angehen kann, dass die GrundschülerInnen durch den vorgesehenen Straßenneubau ihrer letzten Freiflächen beraubt werden, obwohl ihr Bewegungsbedürfnis altersentsprechend sehr hoch ist.</p> <p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der neuen Straße nicht auf Kosten von Gemeinbedarfsflächen der Theodor Haubach Schule • keine Verabschiedung des B-Plans <p>Neben diesen Bedenken grundsätzlicher Natur, ist es unhaltbar, dass im B-Plan die Flächen für den geförderten Wohnungsbau schon festgelegt wurden. Damit werden gleichzeitig die attraktiveren Flächen für Eigentums- und freie Mietwohnungen reserviert und es zeigt sich, wie viele BürgerInnen es vermutet hatten, dass die geförderten Wohnungen hauptsächlich an rundum lärm-belasteten Standorten, sozusagen als Lärmschutzriegel für die anderen Bauten vorgesehen sind.</p> <p>Anregungen:</p>	<p>Altona durchgeführt.</p> <p>Gründe für den ausgewählten Schulstandort (siehe Punkt 29.14)</p> <p><u>Lärmschutz:</u> Zur Bewertung von Alternativstandorten unter Verkehrslärmgesichtspunkten siehe 5.14. Die Nachbarschaft der geplanten Stadteilschule zu einer gewerblichen Nutzung in Form eines „Gewerberiegel“ ist aufgrund der dadurch verursachten Lärmkonflikte keine sinnvolle Planungsalternative.</p>
29.18	Schulhof der Theodor-Haubach-Schule wird durch Ostanbindung deutlich verkleinert		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.6)</p>
29.24	öffentlich geförderte Wohnung nur in B-Lagen		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Bebauungsplan sind sowohl lärmbelastete als auch wenig lärmbelastete Bereiche gekennzeichnet, in denen gem. § 2 Nummer 2 der Verordnung nur Wohnungen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten, errichtet werden dürfen. Die gekennzeichneten Bereiche befinden sich sowohl in der nördlich als auch in der südlich des Parks liegenden Quartiershälfte. wurden in unterschiedlichen Anteilen verschiedene Lagequalitäten berücksichtigt.</p>

	<p>nicht nur geförderten Wohnungsbau in unattraktiven Lagen Änderung des B-Plans in diesem Sinne</p>	<p>Hinter der entsprechenden Festsetzung des Bebauungsplans steht ein umfangreicher Aushandlungsprozess zwischen der FHH und den Grundeigentümern. Bei der Konzeption der Festsetzung § 2 Nr. 2 sind auch wohnungswirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen gewesen. Damit die erforderlichen Kosten für Planung, Erschließung, Altlastensanierung etc. getragen werden können, müssen die Vorphabenträger bestimmte Miet- und Kaufpreise für die Wohnimmobilien erzielen. Durch die mit öffentlichen Mitteln geförderten Wohnungen erzielbaren Erlöse können diese Kosten nicht hinreichend gedeckt werden. Daher ist es zwingend erforderlich, dass aus Vermietung und Verkauf der frei finanzierten Wohnungen ein ausreichender Erlös erzielt werden kann, wenn, wie im Plangebiet vorgesehen, ein größerer Anteil an öffentlich geförderten Wohnungen errichtet werden soll.</p> <p>Aufgrund dieser Rahmenbedingungen kommt es bei Bebauungsplänen, bei denen planbegünstigte Vorphabenträger durch ergänzende vertragliche Regelungen zur Errichtung von mit öffentlichen Mitteln geförderten Wohnungen verpflichtet werden, regelmäßig dazu, das die geförderten Wohnungen die vergleichsweise schlechtere Lagequalität aufweisen. Allerdings ist die Miete für diese Wohnungen auch deutlich günstiger, als für die freifinanzierten Wohnungen. Abgesehen von den wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen entspricht es dem marktwirtschaftlichen Prinzip, aber auch dem allgemeinen Gerechtigkeitsempfinden, dass lagemäßig begünstigte Wohnungen teurer als die lagemäßig etwas benachteiligten Wohnungen sind.</p> <p>Vor dem Hintergrund der genannten Rahmenbedingungen muss die Verteilung der Wohnungen, die im Plangebiet mit öffentlichen Mitteln gefördert werden, positiv beurteilt werden, da ein erheblicher Anteil der öffentlich geförderten Wohnungen eine vergleichsweise hohe Lagequalität aufweisen wird.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Auch für die Flächen der 112. Panta wurden im Bebauungsplan Bereiche festgelegt, in denen nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten (siehe die mit „A“ bezeichneten Bereiche der Allgemeinen Wohngebiete).</p>
29.25	<p>sozialer Wohnungsbau für 112. Panta-Fläche noch nicht festgelegt</p>	<p>Außerdem ist der B-Plan nicht vollständig ausgeplant, die Festlegungen für das Gelände der 112. Panta fehlen noch.</p> <p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Festlegung der 112. Panta bezüglich Flächenverteilung für geförderten Wohnungsbau, freifinanzierten Mietwohnungs- und Eigentumswohnungsbau abwarten • Änderung des B-Plans in diesem Sinne
29.26	<p>Anrechnung des Garagengeschosses im nördlichsten</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Regelung in § 2 Nummer 14 ist gerechtfertigt, um oberhalb des Garagenge-</p>

	<p>Baublock</p>	<p>Anregungen: Änderung des B-Plans in diesem Sinne</p>	<p>schosse eine vergleichbare Ausnutzung zuzulassen wie in den übrigen Blöcken der Allgemeinen Wohngebiete.</p> <p>Für den Block selbst ergibt sich dadurch keine Verschlechterung der Wohnverhältnisse im Vergleich zu den anderen Baublöcken, da auf dem Dach des ebenerdigen Garagengeschosses im Blockinnenbereich eine vergleichbare begrünte Hofsituation entsteht wie in jenen Höfen, die durch eine Tiefgarage unterbaut werden. Dieser Hof liegt dann lediglich nicht ebenerdig, sondern auf Höhe des ersten Obergeschosses.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
<p>29.27</p>	<p>Empfehlungen aus Verschattungsstudien nicht berücksichtigt</p>	<p>Zu den Gebäudehöhen ist außerdem zu fragen, warum im B-Plan Überschreitungen von vorneherein als Ausnahmen ermöglicht werden, die in der Verschattungsstudie vom August 2013 nicht berücksichtigt werden konnten? Da es keine gesetzliche Vorschrift zu gesunden Mindest-Besonnungs- und Belichtungsanforderungen gibt, kann nur die DIN-Norm 5034 -1 als Richtwert herangezogen werden. Die Dichte der Bebauung und die Abstandsflächen werden in der Verschattungs-Studie kritisiert, eine Reduzierung der Bebauungshöhe, insbesondere an den Südfanken und eine von Süd nach Nord ansteigende Staffelung der Geschosshöhen wurde von den GutachterInnen vorgeschlagen. Trotzdem bleibt das alles ohne Konsequenzen für den B-Plan. Eine gründliche Abwägung nach § 1 BauGB, Absatz 7c hat m.E. auch hier nicht stattgefunden.</p> <p>Anregungen: Ergebnisse der Verschattungs-Studie berücksichtigen Änderung des B-Plans in diesem Sinne</p>	<p>Die Verschattungsstudie betrachtet modellhaft die Höhenstaffelung des Masterplans Mitte Altona. Für die einzelnen Baublöcke sollen hochbauliche Wettbewerbe durchgeführt werden. Dabei ist es eine Aufgabe, den Grad der Verschattung zu minimieren bzw. zu optimieren. Dadurch wird, je Baublock, eine Gesamtbeurteilung sichergestellt, die nicht vom einzelnen Bauantrag abhängt.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
<p>7.) 7.1</p>	<p>(E-Mail vom 11.02.2014) Lärmbelastung nicht ausreichend bzw. fehlerhaft erfasst und berücksichtigt</p>	<p>Leider ist die Lärmbelastung des Grundstücks durch die EC-Strecke der DB bzw. den Betrieb der Holstenbrauerei erheblich. Der Erholungswert des Parks sowie der Wohnwert der zukünftigen Wohnungen werden dadurch gemindert. Es gibt bislang kein gesichertes Lärmgutachten zu den Auswirkungen des Lärms auf die zukünftigen Bewohner. Das Lärmgutachten, auf das sich der Bebauungsplan bezieht, basiert auf einer geraden Bahnstrecke, die Lärmbelastung entsteht jedoch vor allem durch die Krümmung der Bannanlage.</p> <p>Es scheint mir daher dringend geboten, vor Verabschiedung des Bebauungsplans ein auf aktuelle Messungen der Lärmwerte basierendes Lärmschutzgutachten einzuholen und dann ggfls. Veränderungen der Planung vorzunehmen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.11)</p>
<p>7.2</p>	<p>Gewerberiegel als</p>	<p>Ein überwiegend gewerblich genutzter Gebäuderiegel entlang der Bahntrasse</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

	<p>wäre z.B. eine Lärmschutzmaßnahme, die nicht zu Lasten der einzelnen Bauherren gehen würde (Finanzierung individuellen Lärmschutzes wie z.B. 3-fach-Verglasung).</p>	<p>In Rahmen der Umweltprüfung sollen anderweitige Planungsmöglichkeiten die Ziele des Bauleitplans berücksichtigen. Ein geschlossener Gewerberiegel entlang der Bahn und der Harkortstraße würde im nördlichen Teil des Plangebiets den Zielen der Planung (WA-Ausweisung) widersprechen, da daraus ein Gewerbeanteil von ca. 50 % resultieren würde. Es würden zudem Konflikte mit anderen Schutzgütern entstehen (z. B. Klima, Landschaftsbild) und eventuell auch mit der geplanten Wohnnutzung (durch Gewerbelärm).</p> <p>Geschossflächen in dem zu erwartendem Ausmaß und in gestapelter Form ließen sich nur mit einem hohen Anteil Büronutzungen füllen. Gegen eine großflächige Büronutzung an diesem Standort spricht jedoch die mangelnde Nachfrage: mehr als 1 Mio. m² Bürofläche stehen in Hamburg leer, das ist ein Anteil von über 8 %. Da Büromieten z. T. deutlich über Wohnungsmieten liegen, würde kein Grundeigentümer auf dieses Potenzial verzichten, wenn es tatsächlich umfangreich zu realisieren wäre.</p>
<p>8.) [REDACTED] (E-Mail vom 11.02.2014)</p> <p>8.1 Einbeziehung der eingebrachten Planungsvarianten in die Abwägung gefordert</p>	<p>Bedenken Nr. 1: Die Varianten-Diskussion ist unzureichend: Grundlegend handelt es sich um ein Gebiet mit mehrfachen Belastungen, wie etwa durch Lärm und Schadstoffe im gesamten Plangebiet. Gerade darum wäre eine maximal zukunftsweisende Planung erforderlich, die diese gravierende Problemlage ausgleicht und für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 sorgt.</p> <p>Der B-Plan zeigt lediglich eine mittelmäßige neoliberale städtebauliche Variante für verdichtete Bebauung, ohne dass ernsthaft Alternativen diskutiert und überhaupt in Erwägung gezogen wurden, ebenso wenig, wie auch deutsche oder internationale Best Practice Beispiele, Nachhaltige Nachbarschaften, Transition Towns. Der im Vorwege durchgeführte Wettbewerb im Jahre 2010 ersetzt ausdrücklich NICHT die vom Baugesetzbuch vorgeschriebene Varianten-Diskussion des § 3 (1) BauGB (<i>"Die Öffentlichkeit ist ... über ... sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten ..."</i>)</p> <p>So ist innerhalb des aktuellen Verfahrens zu bemängeln, dass die Bürgerwünsche, die zwischen 2010 und 2013 eingebracht wurden (autofreies Quartier, Lärmschutzbebauung, S-Bahn-Haltestelle, größerer Park-Anteil, 50% sozialer Wohnungsbau, Kleinteiligkeit über Baugemeinschaften, Quartiersga-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Anlass der Planungen für die Mitte Altona waren die Aufgabe der Nutzung des Areals als Güterbahnhof, die Aufgabe der Erweiterungsabsichten der benachbarten Brauerei sowie die Überlegungen der Deutschen Bahn hinsichtlich einer Verlegung des Fernbahnhofs Altona. Planungen für eine kleingewerbliche und kulturelle Wiedernutzung des ehemaligen Areals des Güterbahnhofs sind vor einigen Jahren gescheitert, da sich das Nutzungskonzept als wirtschaftlich nicht tragfähig erwies. Gleichzeitig verzeichnete Hamburg in den letzten Jahren einen wachsenden Wohnraumbedarf und das Areal der Mitte Altona weist eine grundsätzliche Eignung als Wohnstandort auf. Die Nullvariante (Bahnfläche) sowie die Entwicklung eines Gewerbegebiets wurden als Planungsalternativen daher nicht weiter verfolgt, sondern es erfolgte eine Entscheidung zugunsten der Entwicklung als Wohngebiet mit öffentlicher Grünfläche sowie ergänzenden Mischnutzungen.</p> <p>Im Jahr 2006 hat die FHH das Wettbewerbsverfahren der Architekturolympiade durchgeführt. Dabei haben die teilnehmenden Büros u.a. auch Vorschläge für die Entwicklung des Stadtraums zwischen Bahnhof Altona und Diebsteich entwickelt. Das Büro, das als Preisträger aus der Architekturolympiade hervorgegangen ist, wurde mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie für ein gemischtes Wohnquartier mit Stadteilpark auf den Flächen der Mitte Altona beauftragt,</p>

	<p>frage ... etc.) und die sich daraus ergebenden Varianten weder aufgegriffen, untersucht, noch miteinander verglichen wurden.</p> <p>Angebote von Baugemeinschaften zu einem autofreien Stadtteil für ca. 500 Haushalte lagen vor. Die Baugemeinschaften wenden sich inzwischen entmutigt von Mitte Altona ab.</p> <p>Eine Stadtplanung im Interesse der BürgerInnen wird gerade in einem belasteten Gebiet nicht auf das mindestnotwendige gesetzlich vorgeschriebene (z.B. Lärmschutz im Park oder bei der Autofreiheit) herunterfahren, sondern aktiv nach besseren Lösungen suchen (z.B. aktiver Lärmschutz, Lärmschutzbebauung, Quartiersgarage). Diese Lösungen fehlen. Dies entspricht nicht den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse § 1 BauGB und § 3 (1) BauGB der Varianten-Untersuchung.</p> <p>Anregung Nr. 1: Keine Verabschiedung des B-Plans / Untersuchung, Dokumentation und Abwägung der Varianten, die von den Bürgern von 2010 bis 2013 eingebracht wurden.</p>	<p>weiche die Grundlagen für die Ausübung eines städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs lieferte. Auf Grundlage des ausgewählten Wettbewerbsentwurfs ist unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit ein Masterplan entwickelt worden. Der Bebauungsplanentwurf basiert auf dem Masterplan, der als von der Bürgerschaft beschlossenes städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen ist.</p> <p>Die in § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) geforderte frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit hat am 20. Februar 2013 stattgefunden. Hier wurden die Ziele und Zwecke der Planung sowie deren voraussichtliche Auswirkungen erläutert.</p> <p>Im Verfahren der Masterplanarbeit sowie im Bebauungsplanverfahren wurden Anregungen aus der Öffentlichkeit, die auf eine Veränderung der Planung bzw. auf einen alternativen Planentwurf abzielten, aufgenommen und abgewogen. In Beteiligungsverfahren zum Masterplan ist auch die von einem Bürger vorgestellte Alternativplanung diskutiert worden und die BSU hat am 28.6.2012 schriftlich ausführlich zu der Alternativplanung Stellung genommen und diese Stellungnahme im Internet veröffentlicht. Die Alternativplanung wurde auf der Öffentlichen Plandiskussion am 20. Februar 2013 erneut vorgestellt und die Behörde hat hierzu Stellung genommen. Die vorgeschlagene Alternativplanung und die Stellungnahme der Behörde sind in der Sitzung des Planungsausschusses Altona am 20.03.2013 sowie in der Kommission für Stadtentwicklung am 29.4.2013 beraten worden.</p> <p>Lärmschutz Park (siehe Punkt 29.5) Aktiver Lärmschutz (siehe Punkt 8.28) Lärmschutzbebauung (siehe 29.12 und 7.2)</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Konzept ist der erste Bauabschnitt des durch den Masterplan abgedeckten Entwicklungsbereichs. Bislang steht die Entscheidung der Deutschen Bahn AG zu einer Bahnstiftungsverlagerung aus. Somit besteht die in der Einwendung dargestellte Möglichkeit, dass lediglich der erste Bauabschnitt des Masterplans, der Gegenstand des Bebauungsplans Altona-Nord 26 ist, umgesetzt werden kann.</p> <p>Die Qualität eines Planungskonzeptes muss angesichts der heute gegebenen Rahmenbedingungen danach beurteilt werden, ob es so robust und flexibel ist, dass es für beide denkbaren Fallkonstellationen (Bahnstiftungsverlagerung ja oder</p>
8.2	<p>städttebauliches Konzept unausgewogen, wenn der 2. Bauabschnitt nicht kommt</p>	<p>Bedenken Nr. 2</p> <p>Der erste Bauabschnitt ist unausgereift, funktional gebrochen und gesundheitlich bedenklich:</p> <p>Ohne die Entscheidung der Deutschen Bahn über die Verlegung oder Nichtverlegung des Bahnhofs Altona bleibt die Planung des 1. Bauabschnitts in der Luft hängen. Schon im städtebaulichen Wettbewerb, wie auch in den Planungen bis zum B-Plan geht es lediglich darum, dass der Erste Bauabschnitt (Teilfläche I) als <u>Erster</u> in einer <u>Abfolge</u> mehrerer Bauabschnitte gebaut werden soll und insofern <u>zunächst</u> für sich stehen kann.</p> <p>Für den städtebaulichen Entwurf wurde aber von einer späteren Bahnstiftungsver-</p>

	<p>legung ausgegangen und er umfasst als Gesamtkonzept das gesamte Areal von 30 ha, nicht aber und eine völlig für sich stehende und einzige zu überplanende "Fläche I". (Im Gegensatz zum städtebaulichen Entwurf geht z.B. das Gutachten "Fachbeitrag Stadtklima "Mitte Altona" vom 16. April 2012, Version 4" von einem "Szenario mit alleiniger Umsetzung der Teilfläche I" aus. Warum heißt es aber weiterhin "Teilfläche I" statt z.B. "Fläche I"?)</p> <p>Somit hätte der städtebauliche Entwurf gar nicht ausgewählt werden dürfen. Somit steht der B-Plan, der auf diesem städtebaulichen Gesamtentwurf fußt, auf einer falschen Grundlage; ebenso der Masterplan.</p> <p>Wenn die anderen Bauabschnitte nicht realisiert werden, der erste Bauabschnitt einziger Bauabschnitt bleibt, muss er als einziger Bauabschnitt auch unabhängig von weiteren Bauabschnitten funktionieren. Sollte der erste Bauabschnitt der Einzige bleiben, braucht es sowohl hinsichtlich umliegender Quartiere, wie auch für das Gelände selber, eine andere Planung z.B. bezüglich Isolierung/Verbindung zu den Quartieren im Westen, Lessing-Tunnel, Platzierung und Größe des Parks (der momentan das Quartier in zwei Quartiere teilt statt verbindende Funktion zu erfüllen), Schulstandort, Lärmschutz, Verkehrskonzept u.v.a..</p> <p>Anregung Nr. 2: Keine Verabschiedung des B-Plans. Ich fordere einen neuen städtebaulichen Entwurf für die "Teilfläche I", der unabhängig von der Realisierung weiterer Bauabschnitte für sich funktioniert - mit entsprechenden Konsequenzen für Masterplan und B-Plan.</p>	
<p>nein) die passende städtebauliche Antwort gibt.</p> <p>Diese Prüfung ist im Rahmen der Fortentwicklung des Wettbewerbsergebnisses zum Masterplan und im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgt. Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende städtebauliche Konzept ist auch dann schlüssig, wenn es nicht zu weiteren Bauabschnitten kommen wird.</p> <p>Zu den genannten Belangen im Einzelnen:</p> <p><u>Isolierung/Verbindung zu den Quartieren im Westen:</u> Wenn der Fernbahnhof Altona nicht verlagert wird, müssen auch die zu ihm führenden Bahngleise erhalten bleiben. Für jedes denkbare städtebauliche Konzept entfallen diese Bahntrassen dieselbe Barrierewirkung, die nicht ohne weiteres überwunden werden kann.</p> <p><u>Lessing-Tunnel:</u> Die Chance und Möglichkeiten einer besseren Ausgestaltung des Lessingtunnels haben ebenfalls etwas mit der Zahl der über ihn hinwegführenden Bahntrassen zu tun und stehen nicht im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Konzept des Plangebiets.</p> <p>Schulstandort (siehe Punkt 5.14)</p> <p><u>Platzierung und Größe des Parks</u> Der Park soll die Mitte des neuen Quartiers bilden. Diesen Anspruch erfüllt er auch dann, wenn es zu keinem weiteren Bauabschnitt kommt. Der Park gliedert das neue Quartier in einen Nord- und einen Südtteil. Als gemeinsamen Treffpunkt für den Nord- und den Südtteil und als Zentrum des Quartiers entfaltet er eine verbindende Wirkung. Zudem wird die Größe der öffentlichen Grünfläche als angemessen erachtet. Aus Sicht des Plangebers bildet der Bebauungsplan in seiner derzeitigen Konzeption ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Baugrunderwartungen und öffentlichen Grünflächen ab.</p>		
<p><u>Verkehrskonzept</u> Das Erschließungskonzept ist von vornherein so angelegt worden, dass der Masterplan in Abschnitten realisiert werden kann. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>	<p>Bedenken Nr. 3 Die vielen Ausnahmen, die der B-Plan ermöglicht, schwächen die Rolle der</p>	<p>8.3 Ausnahmemöglichkeiten schwächen</p>

8.4	<p>Regelungsgehalt des B-Plans</p>	<p>Stadt in ihrer Lenkungsfunktion und gefährden das Ziel einer geordneten, sozial gerechten, städtebaulichen Entwicklung:</p> <p>Der B-Plan sieht an vielen Stellen Ausnahmen vor. Ausnahmen sind in den Gutachten nicht erfasst. Die Gutachten sind in diesem Punkt lückenhaft. Es kann nicht beurteilt werden, welche Änderungen sich durch die Ausnahmen ergeben würden.</p> <p>Ausnahmen entziehen sich zudem komplett der Beurteilung der Bürger, die Einwände und Anregungen machen. Gegen mögliche Ausnahmen lassen sich keine Einwände machen und für mögliche Ausnahmen lassen sich keine Anregungen formulieren.</p> <p>Bauleitpläne sollen nach § 1 (5) <i>"eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten."</i></p> <p>Durch die Vielzahl von Ausnahmen ist diese Entwicklung nicht gesichert.</p> <p>Anregung Nr. 3:</p> <p>Ich fordere keine Verabschiedung des B-Plans. Es müssen eindeutige Festlegungen überall da getroffen werden, wo im B-Plan Ausnahmen bezüglich künftiger Festlegungen formuliert sind.</p>	<p>Die Zulässigkeit von Ausnahmen und Befreiungen ist in §31 BauGB grundsätzlich und bundesweit einheitlich für alle Bebauungspläne geregelt. Danach sind zulässige Ausnahmen von vornherein schon durch die einzelnen Gebietsstypen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) klar vorgegeben, die durch einen Bebauungsplan festgesetzt werden. Je nach planerischer Zielsetzung und örtlichen Gegebenheiten kann der Bebauungsplan jedoch normalerweise zulässige Ausnahmen bereits im Vorfeld ausschließen. So werden in den allgemeinen Wohngebieten, die im Bebauungsplan Altona-Nord 26 festgesetzt werden, Ausnahmen für Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen, die nach §4 (3) Nr. 4 und 5 BauNVO normalerweise zulässig wären. Damit soll der Wohnquartierscharakter für Mitte Altona geschützt und unnötige Lärm- wie auch Verkehrsbelastungen vermieden werden. Der Bebauungsplan eröffnet Möglichkeiten, im Baugenehmigungsverfahren Ausnahmen zu erteilen. Er lässt Ausnahmen jedoch nur dort und insoweit zu, wo es städtebaulich erforderlich oder vertretbar ist.</p> <p>Durch die im Bebauungsplan enthaltene Gewährung von Ausnahmemöglichkeiten wird auf Ebene des Baugenehmigungsverfahrens eine bebauungsplankonforme Reaktion auf Regelungserfordernisse im Einzelfall ermöglicht. Die Ausnahmen sollen für den Fall gewährt werden, wenn dadurch im Hinblick auf das Vorhaben und die planerischen Zielsetzungen Vorteile zu erwarten sind, ohne dass dabei andere Belange nachteilig betroffen sind.</p> <p>Durch die so gewonnene Flexibilität wird der Bebauungsplan zukunftsfähiger und somit auch nachhaltiger, als das er dies mit einem starren Regelungskonzept ohne Ausnahmemöglichkeit wäre. Der Regelungsgehalt des B-Plans wird dadurch nicht geschwächt. Die Baugenehmigungsbehörde kann die Gewährung von Ausnahmen zudem an Bedingung knüpfen, z.B. auch daran, dass die Verträglichkeit des auf die Ausnahme angewiesenen Vorhabens, durch Gutachten nachgewiesen wird.</p>
8.6	<p>Machbarkeitsstudie für Stadtteilschule gefordert</p>	<p>Bedenken Nr.4 Der Schulstandort wurde auf seine Eignung hin nicht überprüft.</p> <p>Standort: Gutachterlich wurde eine Überprüfung des Schulstandorts ausdrücklich empfohlen. Dieser Empfehlung wurde bisher nicht nachgekommen. Eine Machbarkeitsstudie fehlt.</p> <p>Anregung Nr. 4 Ich fordere eine Machbarkeitsstudie.</p> <p>Bedenken Nr. 6</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Eignung des Schulstandortes (siehe Punkt 29.14) Alternativenprüfung (siehe Punkt 29.15 und Punkt 5.14)</p>
	<p>Grünfläche kann</p>		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

	<p>Die öffentliche Grünfläche entspricht nicht dem angekündigten Ziel, Defizite in anderen Stadtquartieren auszugleichen und Naherholung zu ermöglichen.</p>	<p>Die öffentliche Grünfläche im Bebauungsplan ergibt sich aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb für die Mitte Altonas. Sie ist danach Teil einer insgesamt 8 ha großen, zusammenhängend geplanten Grünfläche. Lage und Größe der öffentlichen Grünfläche im städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb und im Masterplan orientieren sich an dem Ziel, Altona Altstadt und Altona Nord besser mit Ottensen und Bahrenfeld zu verknüpfen. Gleichzeitig soll mit der Lage des Parks die Chance genutzt werden, die beiden Landschaftsachsen Volkspark und Elbufer miteinander zu verbinden. Dies alles kann jedoch nur gelingen, wenn der Bahnhof Altona verlagert wird und folglich der Park im geplanten 2. Bauabschnitt auf den ehemaligen Gleisstrassen nach Osten erweitert und bis an den Bahnhof Altona bzw. an den Platz der Republik herangeführt werden kann.</p> <p>Mit dem Wettbewerb für den Park wurden zudem die Nutzungsanforderungen für den Park im Bebauungsplan beschrieben und in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren mit den Bürgern abgestimmt. Der Park steht selbstverständlich allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung und verbessert somit deren Grünraumversorgung. Besonders Nutzungsbausteine wie der Bolzplatz oder die großzügigen Spiel- und Liegeflächen bereichern auch angrenzende Quartiere.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Park bildet die Mitte der neuen Wohnquartiere, die von allen Baublöcken schnell zu erreichen ist. Gleichzeitig bildet der Park eine wichtige Ost-West- und Nord-Süd-Grünverbindung. Darüber hinaus ist die Lage des Parks mit der Lage der wichtigen historischen Gebäude, wie der Kleiderkasse oder dem Wasserturm begründet, die über Sichtbeziehungen miteinander verbunden werden sollen. Insofern teilt der Park nicht die Quartiere, sondern verbindet sie miteinander.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.11)</p> <p>Flächengrößen (siehe ergänzend Punkt 29.4)</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.5)</p>
<p>Defizite in anderen Stadtquartieren nicht ausgleichen</p>	<p>Die öffentliche Grünfläche teilt das Quartier in zwei Quartiere. Anregung Nr. 6 Ich fordere, die Grünfläche so zu platzieren, dass sie das Quartier nicht teilt sondern verbindet.</p>	<p>Die öffentliche Grünfläche im Bebauungsplan ergibt sich aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb für die Mitte Altonas. Sie ist danach Teil einer insgesamt 8 ha großen, zusammenhängend geplanten Grünfläche. Lage und Größe der öffentlichen Grünfläche im städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb und im Masterplan orientieren sich an dem Ziel, Altona Altstadt und Altona Nord besser mit Ottensen und Bahrenfeld zu verknüpfen. Gleichzeitig soll mit der Lage des Parks die Chance genutzt werden, die beiden Landschaftsachsen Volkspark und Elbufer miteinander zu verbinden. Dies alles kann jedoch nur gelingen, wenn der Bahnhof Altona verlagert wird und folglich der Park im geplanten 2. Bauabschnitt auf den ehemaligen Gleisstrassen nach Osten erweitert und bis an den Bahnhof Altona bzw. an den Platz der Republik herangeführt werden kann.</p> <p>Mit dem Wettbewerb für den Park wurden zudem die Nutzungsanforderungen für den Park im Bebauungsplan beschrieben und in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren mit den Bürgern abgestimmt. Der Park steht selbstverständlich allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung und verbessert somit deren Grünraumversorgung. Besonders Nutzungsbausteine wie der Bolzplatz oder die großzügigen Spiel- und Liegeflächen bereichern auch angrenzende Quartiere.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Park bildet die Mitte der neuen Wohnquartiere, die von allen Baublöcken schnell zu erreichen ist. Gleichzeitig bildet der Park eine wichtige Ost-West- und Nord-Süd-Grünverbindung. Darüber hinaus ist die Lage des Parks mit der Lage der wichtigen historischen Gebäude, wie der Kleiderkasse oder dem Wasserturm begründet, die über Sichtbeziehungen miteinander verbunden werden sollen. Insofern teilt der Park nicht die Quartiere, sondern verbindet sie miteinander.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.11)</p> <p>Flächengrößen (siehe ergänzend Punkt 29.4)</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.5)</p>
<p>Grünfläche wirkt teilend, nicht verbindend</p>	<p>Bedenken Nr. 7 Die Grünfläche ist zu klein. Anregung Nr. 7 Ich fordere den versprochenen öffentlichen Grünflächenanteil von 30 % der Gesamtfläche der Teilfläche I (15,2 ha), d.h. 5 ha für den öffentlichen Park. Bedenken Nr. 8 Die Grünfläche ist stark lärmbelastet.</p>	<p>Die öffentliche Grünfläche im Bebauungsplan ergibt sich aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb für die Mitte Altonas. Sie ist danach Teil einer insgesamt 8 ha großen, zusammenhängend geplanten Grünfläche. Lage und Größe der öffentlichen Grünfläche im städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb und im Masterplan orientieren sich an dem Ziel, Altona Altstadt und Altona Nord besser mit Ottensen und Bahrenfeld zu verknüpfen. Gleichzeitig soll mit der Lage des Parks die Chance genutzt werden, die beiden Landschaftsachsen Volkspark und Elbufer miteinander zu verbinden. Dies alles kann jedoch nur gelingen, wenn der Bahnhof Altona verlagert wird und folglich der Park im geplanten 2. Bauabschnitt auf den ehemaligen Gleisstrassen nach Osten erweitert und bis an den Bahnhof Altona bzw. an den Platz der Republik herangeführt werden kann.</p> <p>Mit dem Wettbewerb für den Park wurden zudem die Nutzungsanforderungen für den Park im Bebauungsplan beschrieben und in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren mit den Bürgern abgestimmt. Der Park steht selbstverständlich allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung und verbessert somit deren Grünraumversorgung. Besonders Nutzungsbausteine wie der Bolzplatz oder die großzügigen Spiel- und Liegeflächen bereichern auch angrenzende Quartiere.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Park bildet die Mitte der neuen Wohnquartiere, die von allen Baublöcken schnell zu erreichen ist. Gleichzeitig bildet der Park eine wichtige Ost-West- und Nord-Süd-Grünverbindung. Darüber hinaus ist die Lage des Parks mit der Lage der wichtigen historischen Gebäude, wie der Kleiderkasse oder dem Wasserturm begründet, die über Sichtbeziehungen miteinander verbunden werden sollen. Insofern teilt der Park nicht die Quartiere, sondern verbindet sie miteinander.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.11)</p> <p>Flächengrößen (siehe ergänzend Punkt 29.4)</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.5)</p>
<p>Öffentliche Grünfläche zu klein</p>	<p>Anregung Nr. 8 Es wird eine zentrale öffentliche Grünfläche mit aktivem Lärmschutz vorge-</p>	<p>Die öffentliche Grünfläche im Bebauungsplan ergibt sich aus dem städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb für die Mitte Altonas. Sie ist danach Teil einer insgesamt 8 ha großen, zusammenhängend geplanten Grünfläche. Lage und Größe der öffentlichen Grünfläche im städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb und im Masterplan orientieren sich an dem Ziel, Altona Altstadt und Altona Nord besser mit Ottensen und Bahrenfeld zu verknüpfen. Gleichzeitig soll mit der Lage des Parks die Chance genutzt werden, die beiden Landschaftsachsen Volkspark und Elbufer miteinander zu verbinden. Dies alles kann jedoch nur gelingen, wenn der Bahnhof Altona verlagert wird und folglich der Park im geplanten 2. Bauabschnitt auf den ehemaligen Gleisstrassen nach Osten erweitert und bis an den Bahnhof Altona bzw. an den Platz der Republik herangeführt werden kann.</p> <p>Mit dem Wettbewerb für den Park wurden zudem die Nutzungsanforderungen für den Park im Bebauungsplan beschrieben und in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren mit den Bürgern abgestimmt. Der Park steht selbstverständlich allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung und verbessert somit deren Grünraumversorgung. Besonders Nutzungsbausteine wie der Bolzplatz oder die großzügigen Spiel- und Liegeflächen bereichern auch angrenzende Quartiere.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Park bildet die Mitte der neuen Wohnquartiere, die von allen Baublöcken schnell zu erreichen ist. Gleichzeitig bildet der Park eine wichtige Ost-West- und Nord-Süd-Grünverbindung. Darüber hinaus ist die Lage des Parks mit der Lage der wichtigen historischen Gebäude, wie der Kleiderkasse oder dem Wasserturm begründet, die über Sichtbeziehungen miteinander verbunden werden sollen. Insofern teilt der Park nicht die Quartiere, sondern verbindet sie miteinander.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.11)</p> <p>Flächengrößen (siehe ergänzend Punkt 29.4)</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.5)</p>
<p>Öffentliche Grünfläche verlärm</p>		

8.10	Lärmbelastung im Park nicht ausreichend erfasst und berücksichtigt	<p>schlagen.</p> <p>Bedenken Nr. 9</p> <p>Mögliche aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden nur unzureichend untersucht. Die Erholungsmöglichkeiten sind durch Lärm massiv beeinträchtigt.</p> <p>Das Argument, aktiver Lärmschutz sei gesetzlich nicht vorgeschrieben, ist ein argumentatives Armutszeugnis. Den Spielplatz nicht unmittelbar neben die Quietschkurve zu legen, sondern 40 m weiter entfernt, ändert nichts an der realen Lärmbelastung, der die Kinder ausgesetzt sind, nämlich bis zu 115 dB durch einen vorbeifahrenden Zug. Das betrifft auch den Park als Ganzes. Die Grünfläche ist nach Westen erheblichem Bahnlärm ausgesetzt. Sie ist dadurch nur eingeschränkt für Erholungszwecke nutzbar.</p> <p>Untersuchungen zu Schutz-Maßnahmen wie Lärmschutzbebauung oder eine Lärmschutzwand zur Verbesserung der Lärm-Situation innerhalb der Grünfläche wurden innerhalb des Bebauungsplanverfahrens nicht vorgenommen.</p> <p>Schall-Messungen im Bereich der Grünfläche wurden unterlassen. Schall-Berechnungen mit aktivem Lärmschutz wurden nicht vorgenommen.</p> <p>Die Untersuchung und Bewertung von Alternativen ist nicht ausreichend.</p> <p>Die Abwägung ist mangelhaft.</p> <p>Anregung Nr. 9</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Verabschiedung des B-Plans • Berechnung der Lärm-Belastung "mit" und "ohne" aktiven Lärmschutz entlang der Bahntrasse • Berücksichtigung der Lärmqualität zusätzlich zum Lärmdruck. Denn dB-Werte sagen nichts aus über die Lärmintensität oder Lärmqualität. Eine nervtötende Quietschkurve ist hinsichtlich der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse § 1 BauGB anders zu bewerten als ein normal geradeaus fahrender ICE. 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.5)</p>
8.11	Lärmgutachten für Bolzplatz gefordert	<p>Bedenken Nr. 10</p> <p>Bolzplatz</p> <p>Es wird vermutet, dass der Bolzplatz verlegt wurde und für diese neue Lage kein Lärmgutachten vorliegt. Die Untersuchung des Umweltfaktors "Lärm" ist unzureichend.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Lage des Bolzplatzes im Bebauungsplan ergibt sich aus dem Wettbewerb für den Park. Dieser Standort wurde in der Ergänzung zum Lärmgutachten lärmtechnisch bewertet. Bei der Berechnung wurden u. a. eine harte Oberfläche (Tartan) und die Ausstattung mit Streiballringen berücksichtigt. Wenn ein Rasenbolzplatz ohne Streiballmöglichkeit hergestellt wird, tritt weniger Lärm auf.</p>

		<p>Die Lärmprognose für den Bolzplatz wird folgendermaßen formuliert: S. 19: "Damit liegt die Berechnung der Auswirkungen auf der sicheren Seite, da eine einfachere Ausstattungsplanung potenziell weniger Lärm verursacht."</p> <p>Diese Aussage ist in sich unlogisch, es kann nicht etwas als sicher angenommen werden, wenn es potenziell weniger Lärm verursacht. Ein Potenzial ist keine gesicherte Tatsache, sondern beinhaltet lediglich eine Möglichkeit. Eine Möglichkeit begründet keine gesicherte Annahme.</p> <p>"Er kann darüber hinaus in den Pausen primär durch die Schülerinnen und Schüler der geplanten Stadteilschule genutzt werden. Damit treten im Planungsgebiet insgesamt keine erheblichen Lärmauswirkungen durch den Bolzplatz auf."</p> <p>Unlogisch! Aus einer Pausennutzung durch SchülerInnen kann nicht gefolgert werden, dass insgesamt keine erheblichen Lärmauswirkungen durch den Bolzplatz auftreten. Eine Pausennutzung ist in sich schon eine erhebliche Lärmauswirkung.</p> <p>Anregung Nr. 10 Ich fordere ein Lärmgutachten für den Bolzplatz. Ich fordere aktiven Lärmschutz für den Bolzplatz.</p>	<p>Insofern ist die Lärmprognose „zur sicheren Seite“ ausgelegt. Bei der Bewertung der Auswirkungen von Sport- und Freizeitlärm orientiert sich die Bauleitplanung in Hamburg an der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV). Diese schreibt vor, dass bei der Ermittlung der Geräuschemissionen die dem Schulsport zuzurechnenden Teilzeiten außer Betracht zu lassen sind. Im Ergebnis ist kein Lärmschutz für den Bolzplatz erforderlich.</p>
8.12	Innenhöfe zu sehr verschattet, daher max. 5 Geschosse	<p>Bedenken Nr. 12: Verschattung/ Die Innenhöfe der Blockrandbebauung sind zu sehr verschattet</p> <p>Die Verschattungsstudie hat Empfehlungen gegeben, die nicht berücksichtigt wurden. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sind nicht eingehalten worden. Ich sehe nicht, dass die Punkte der Verschattungsstudie entkräftet und eingearbeitet wurden.</p> <p>Anregung Nr. 12 Eine niedrigere Bebauung mit max. 5 Geschossen plus zusätzlichem eingeschossigem Dachgeschoss bei allen Blockrandbebauungen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Verschattung (siehe Punkt 29.27) max. 5 Geschosse (siehe Punkt 5.12)</p>
8.13	keine ausgewogene Planung beim Baublock der 112. Pantata	<p>Bedenken Nr. 13: Keine ausreichende Abwägung privater und öffentlicher Belange</p> <p>Abschnitt B, 112. Panta: Hier gibt es keine Ausgewogenheit der Planung im Vergleich zu den anderen Baublocks. Die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützerischen Anforderungen sind weniger deutlich festgelegt als in</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Bebauungsplan enthält für den Baublock der 112. Panta im Wesentlichen die gleiche Regelungsstärke wie für die übrigen im Plangebiet enthaltenen Baublocke. Im Rahmen des Abwägungsprozesses sind die öffentlichen und privaten Belange gleichermaßen untereinander und gegeneinander abgewogen worden.</p>

8.14	erst Architektenwettbewerbe, dann Fortsetzung B-Planverfahren	<p>anderen Blocks.</p> <p>Insofern sind öffentliche und private Belange nicht ausreichend gegeneinander abgewogen (BauGB § 1 Abs. 6.5) und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse beeinträchtigt.</p> <p>Ich fordere, dass zunächst erst alle geplanten Architekturwettbewerbe durchgeführt werden, um die Baukörper eindeutig in Höhe, Dimension, Kleinteiligkeit und Nutzung zu bestimmen und sodann erst Baurecht geschaffen wird.</p>	<p>Im Rahmen der Umweltprüfung wurde das gesamte Plangebiet des Bebauungsplans nach denselben Kriterien untersucht und beurteilt. Soweit erforderlich, wurden Umweltkonflikte durch entsprechende Verordnungen vermieden, gemindert oder ausgeglichen. Dies gilt auch für die Teilfläche der 112. Panta.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Es gibt mehrere Grundeigentümer im Bebauungsplangebiet und mehrere zukünftige Bauherren, die zum Teil noch nicht feststehen. Es wäre unangemessen, zunächst die Durchführung von Hochbauwettbewerben für alle Grundstücke zu fördern, bevor das Bebauungsplanverfahren fortgesetzt wird. Dies würde die Realisierung der Wohnungsbauvorhaben extrem verzögern. Mit dem Masterplan Mitte Altona liegt eine hinreichend genaue Grundlage für die Planrechtschaffung vor. Der Bebauungsplanentwurf liefert ausreichende Vorgaben und ermöglicht zugleich notwendige Spielräume, um die Architektenwettbewerbe am Anschluss durchzuführen.</p>
8.15	Kranbauten beeinträchtigen das Ortsbild	<p>Bedenken Nr. 14: Kranbauten</p> <p>Kranbau ist eine irreführende Bezeichnung. Ein Kran ist eine luftige Konstruktion. Das derzeitige Bebauungskonzept stört das Orts- und Landschaftsbild stark, da es die bisherige ortstypische Bebauung der Umgebung, aber auch die bisherige Bahn-Nutzung als Schuppen, massiv beeinträchtigt und konterkariert. Öffentliche und private Belange sind nicht ausreichend abgewogen. Das Ortsbild wird gestört. Eine Abwägung einer Variante mit fehlender Überbauung der Bahnschuppen hat nicht stattgefunden. (BauGB § 1 Abs. 6.5)</p> <p>Anregung Nr. 14 Prüfung und Abwägung einer Variante ohne Überbauung der Bahnschuppen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Plangebiet ist derzeit weitgehend unbebaut. Städtebaulich für das Plangebiet prägend ist das denkmalgeschützte Ensemble des Güterbahnhofs sowie die gründerzeitlich geprägte Blockrandbebauung östlich der Harkortstraße, die industriell geprägte Bebauung des Brauereigeländes sowie die Gebäude der Theodor-Haubach-Schule. In östlicher Richtung dominiert im weiteren Umfeld des Plangebiets eine gründerzeitliche Blockrandbebauung. In die weitgehend homogene Struktur sind jedoch immer wieder andere Bauformen eingestreut (z.B. Nachkriegsbebauung, Schulgebäude etc.). Nach Norden und Westen wird das Plangebiet durch Verkehrsstrassen begrenzt, die deutliche städtebauliche Zäsuren darstellen, so dass die Bebauungsstrukturen jenseits dieser Trassen für das Plangebiet nicht prägend sind.</p> <p>Angesichts der dargestellten städtebaulichen Ausgangslage soll im Plangebiet überwiegend eine geschlossene Blockrandbebauung realisiert werden. Allerdings ist im Plangebiet mit dem Ensemble des Güterbahnhofs eine besondere städtebauliche Situation vorhanden. Durch die sog. Kranbauten wird das städtebauliche Gesamtkonzept an geeigneter Stelle, wo eine Blockrandbebauung nach gründerzeitlichem Vorbild nicht realisiert werden kann, durch eine andere Gebäudeform akzentuiert. Die Kranbauten reagieren somit auf die besondere Ausgangslage. Sie schieben sich in den ehemaligen Versandschuppen hinein und übertragen das denkmalgeschützte Gebäude. Im Inneren des Versandschuppen-</p>

8.16	<p>Kaltluft führt schadstoffbelastete Luft zur Haubachschule</p>	<p>Bedenken Nr. 15: Die Haubachschule wird in ihrer bisherigen Qualität durch die Neubebauung beeinträchtigt:</p> <p>Kanalisierung der Kaltluftströmung und Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit mit höchsten Zunahmen von bis zu 0,3 m/s an der östlichen Öffnung der zentralen Parkfläche zur Harkortstraße (Gutachten Fachbeitrag Stadtklima zum städtebaulichen Entwurf "Mitte Altona" vom 16. April 2012, Version 4, S. 20)</p> <p>Kaltluft ist schadstoffbelastete Luft und wird massiv und direkt zur Haubachschule transportiert. Die Haubachschule wird weiterhin durch die direkt nördlich angrenzende neue Straße, die noch dazu als Baustellenzufahrt dienen soll, stärkstens belastet und noch dazu durch zunehmenden Verkehr in der Harkortstraße. Der B-Plan belastet die Situation der Schüler und Lehrer erheblich statt sie zu verringern. Dies entspricht nicht den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse §1 BauGB.</p> <p>Anregung Nr. 15 Ich fordere eine alternative Planung, die die Belastungen im Vergleich zum Ist-Zustand eher verringert als erhöht.</p>	<p>pens bleiben so Zonen erhalten, in denen der ursprüngliche Hallencharakter erfahrbar bleibt. Insgesamt entsteht in der Zusammenwirkung mit dem Denkmal eine starke, in den Proportionen ausgewogene Architektur mit Wiedererkennungswert, die den südlichen Quartierseingang definiert, dem gesamten Quartier einen besonderen Charakter gibt und identitätsstiftend wirken kann.</p> <p>Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Bebauungskonzept wurde im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens mit dem ersten Preis prämiert. Im Rahmen dieses Wettbewerbsverfahrens sind auch alternative Entwürfe erörtert worden. Somit hat es eine Betrachtung von Planungsalternativen gegeben.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Freihaltung einer Frisch- und Kaltluftleitbahn durch den geplanten Park, dient u. a. dazu, die Aufheizung der geplanten und bestehenden Wohngebiete zu verhindern. Das Klimagutachten zeigt, dass es durch die Planung für die Schule zu keiner Verschlechterung gegenüber der Ist-Situation kommt. Das Luftschadstoffgutachten zeigt, dass die Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) im Plangebiet nicht überschritten werden, sodass durch die Kaltluftleitbahn auch keine Beeinträchtigung der Schule durch Luftschadstoffe verursacht wird.</p>
8.17	<p>Tempo 30 und Shared Space gefordert</p>	<p>Bedenken Nr. 16: Maßnahmen zur Minderung des Verkehrs und des Verkehrslärms sind nicht ausreichend in der Planung berücksichtigt.</p> <p>vgl. BauGB §1 (6) Nr. 9 "... unter besonderer Berücksichtigung einer Verringerung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung."</p> <p>Fahrzeugverkehr: Bekanntermaßen ist die effektivste Maßnahme zur Lärmre-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>In der Harkortstraße wird als aktive Lärmschutzmaßnahme ein lärmindernder Asphalt eingebaut, der einen vergleichbaren Minderungseffekt hat, wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Diese Minderungsmaßnahme wurde in den Festsetzungen berücksichtigt. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung führt zu keiner weiteren Lärmreduzierung. In den Quartiersstraßen des Neubaugebiets wird eine Tempo-30-Zone eingerichtet, wie in Hamburg</p>

	<p>duktion die Reduktion an der Quelle. Also Förderung von Fußgänger- und Radverkehr und eine Verringerung der Geschwindigkeit auf Tempo 30. Selbst Elektrofahrzeuge verursachen oberhalb Tempo 30 durch die Laufgeräusche der Räder fast gleiche Lärmemission wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Sie tragen also ausschließlich im Bereich bis Tempo 30 zur Lärmreduktion bei.</p> <p>Anregung Nr. 16: Ich fordere Tempo 30 für die Harkortsstraße und Shared Space mit maximal Tempo 30 für die anderen Quartiersstraßen.</p>	<p>allgemein für Wohngebiete üblich. Falls zur Verkehrsberuhigung in den Quartiersstraßen eine Straßenpflasterung statt einer Asphaltdecke ausgeführt würde, wäre dies allerdings aus lärmtechnischer Sicht ungünstig.</p>
<p>8.18</p> <p>kein Anschluss von Gartenbaubetrieben</p>	<p>Bedenken Nr. 17: Der Anschluss von Gartenbaubetrieben ist nicht nachvollziehbar und nicht akzeptabel</p> <p>§2, Nr. 1 und Nr. 4.: Gartenbaubetriebe werden ausgeschlossen. Seit Jahren gibt es urban gardening auf Dächern, vertical gardening nicht nur an Fassaden und es gibt Aquaponikanlagen (Projekt "Tomatenfisch": Forscher entwickeln in einem vom BMBF geförderten Projekt eine nahezu emissionsfreie Aquaponikanlage zur kombinierten Gemüse- und Fischzucht in einem geschlossenen Gewächshaus).</p> <p>Anregung Nr. 17: Ich fordere im Sinne zukunftsweisender Planung (lokale und preisgünstige Versorgung, Verkehrsreduktion), dass Gartenbaubetriebe und Betriebe, die direkt in einem Quartier und für das Quartier eine Versorgung mit Nahrungsmitteln bieten, nicht ausgeschlossen, sondern ausdrücklich im B-Plan genannt werden und ihre Ansiedlung gefördert wird.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Durch den Ausschluss von Gartenbaubetrieben wird lediglich der erwerbsmäßige Gartenbau ausgeschlossen. Gartenbaubetriebe, die wirtschaftlich am Markt überlebensfähig sein müssen, erfordern in der Regel größere Flächen, Gebäude bzw. Anlagen, die sich nicht in das städtebauliche Konzept, das dem Bebauungsplan zu Grunde liegt, integrieren lassen. Dies wird auch dann der Fall sein, wenn in Folge von Innovationen die dritte Dimension für den erwerbsmäßigen Gartenbau genutzt werden kann. Zudem gehen von Gartenbaubetrieben häufig in den frühen Morgenstunden störende Immissionen aus, wenn Wochenmärkte oder der Großmarkt beliefert werden. Diese störenden Immissionen könnten die Wohnqualität beeinträchtigen.</p> <p>Der private (zur Erholung, als Hobby oder zum Zwecke der Selbstversorgung betriebene) Gartenanbau ist im Bebauungsplan jedoch keineswegs ausgeschlossen, sondern zulässig.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
<p>8.19</p> <p>sozialer Wohnungsbau nicht eindeutig genug sicher gestellt</p>	<p>Bedenken Nr. 18: Sozialer Wohnungsbau wird nicht eindeutig genug sicher gestellt</p> <p>§ 2, Nr.2: "In den mit "(A)" bezeichneten Bereichen der Allgemeinen Wohngebiete dürfen nur Wohngebäude errichtet werden, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten." Mein Einwand bezieht sich auf die konjunktivische Formulierung "gefördert werden könnten". Diese Formulierung lässt zu, dass Gebäude errichtet werden, die den Förderungsstandards zwar entsprechen, aber durchaus frei vermietet werden und eben nicht an Menschen mit Anspruch auf Förderung.</p> <p>Anregung Nr. 18: Um dies auszuschließen fordere ich die Formulierung: "... die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden."</p>	<p>§ 9 (1) BauGB enthält einen abschließenden Katalog dessen, was in einem Bebauungsplan geregelt werden kann. Gemäß § 9 (1) Nr. 7 können in einem Bebauungsplan Flächen festgesetzt werden, auf denen ganz oder teilweise nur Wohngebäude, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden können, errichtet werden dürfen. Somit kann im Bebauungsplan die Verpflichtung zum Bau nur mit öffentlichen Mitteln geförderter Wohnungen nicht geregelt werden. Um sicher zu stellen, dass in den im Bebauungsplan mit "(A)" bezeichneten Flächen nicht nur förderfähige, sondern auch tatsächlich mit öffentlichen Mitteln geförderte Wohnungen errichtet werden, werden die Grundstückseigentümer in einem städtebaulichen Vertrag zur Realisierung der mit öffentlichen Mitteln geförderten Wohnungen verpflichtet.</p>

8.20	keine Ausnahme zur Überschreitung der Baugrenze im EG	<p>Bedenken Nr. 19: Innenhöfen sind zu klein</p> <p>§ 2, Nr. 8.: In den Allgemeinen Wohngebieten ist für Anlagen zur Kinderbetreuung eine Überschreitung der rückwärtigen, zum Innenhof gerichteten Baugrenzen im Erdgeschoss um 2 m zulässig.</p> <p>Die Innenhöfe sind so klein bemessen, dass auch hier eine Ausnahme nötig wird.</p> <p>Anregung Nr. 19: Ich fordere eine Bemessung der Innenhöfe, die keine Ausnahme erforderlich macht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzung § 2 Nummer 8 dient dem Zweck, im allgemeinen Wohngebiet die hier allgemein zulässige Errichtung von Kindertagesstätten in einer funktional sinnvollen Art und Weise zu ermöglichen. In den Allgemeinen Wohngebieten werden Bautiefen von 13,5 m als Höchstmaß festgesetzt. Diese Bautiefen sind sowohl für Wohnnutzungen als auch für die im Erdgeschoss gewünschten ergänzenden Nutzungen angemessen. Für Kindertagesstätten in den Erdgeschossen kann eine größere Bautiefe erforderlich sein, um Grundrisse mit den notwendigen Gruppenräumen, sanitären Einrichtungen, Küchen etc. realisieren zu können. Um diesen speziellen Grundrissanforderungen Rechnung zu tragen und um zu ermöglichen, dass die für die Versorgung des Gebietes erforderlichen Kindertagesstätten wohnungsnah in den Erdgeschossen eingerichtet werden können, ist es gerechtfertigt, dass für Anlagen der Kinderbetreuung die Baugrenzen zum Innenhof um 2 m überschritten werden dürfen. Die Größe der Innenhöfe verringert sich dadurch nur geringfügig. Im städtebaulichen Vertrag ist mit den Grundeigentümern bereits festgelegt worden, dass die Kindertagesstätten im Sondergebiet sowie in den beiden an der Hartortstraße gelegenen Baublocken unterzubringen sind. Diese Baublocke weisen Innenhöfe in ausreichender Größe auf</p>
8.21	keine zusätzlichen Geschosse als Ausnahme	<p>Bedenken Nr. 20: Unklarheit bezüglich der späteren Gebäudehöhen / Verschattung</p> <p>§ 2, Nr. 9: Diese Ausnahmen ("In den fünfgeschossigen und fünf- bis sechsgeschossigen Teilen der Allgemeinen Wohngebiete können eine Überschreitung um ein weiteres Vollgeschoss ..") sind problematisch, weil nicht gleichzeitig alle Bauanträge vorliegen, Architektenpläne eingereicht werden. Wie soll man dann wissen, ob wesentliche Verschattung der benachbarten Nutzungen vorliegt? Nicht praktikabel.</p> <p>Anregung Nr. 20: Ich fordere eine eindeutige Festlegung der Gebäudehöhen und der Geschosse im B-Plan statt nicht sauber und angemessen realisierbarer Ausnahmen. Dies dient auch der Rechtssicherheit und der klar nachvollziehbaren Abwägung.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Durch die Festsetzung soll die Flexibilität bei der Ausdifferenzierung der Höhenentwicklung im Einzelfall erhöht werden. Der Bebauungsplan schafft somit bewusst Spielräume für die noch folgenden hochbaulichen Wettbewerbsverfahren. Die Schaffung eines zusätzlichen Vollgeschosses oder die Überschreitung der als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe um 3 m ist jedoch nur als Ausnahme unter Berücksichtigung der planungs- und baurechtsrechtlichen Vorschriften möglich. Im Regelfall wird es somit weder zu einer Überschreitung der festgesetzten Geschossigkeit oder der als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe kommen.</p>
8.22	keine Überschreitungsmöglichkeiten der Gebäudehöhe für Dachaufbauten	<p>Bedenken Nr. 11: Geschosshöhen + Verdichtung wurden in der Abwägung nicht abschließend geklärt</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkte 29.26 und 8.3)</p>

8.23	<p>und Technikgeschosse</p>	<p>Begründung B-Plan § 2 Nr. 10, Nr. 11, Nr. 13, §§ 9 bis 14: Zusätzliche Überschreitungen von Gebäudehöhen, auch beim Garagengeschoss, hätten bereits eingeplant werden können. Private und öffentliche Belange sind nicht ausgeglichen.</p> <p>Anregung Nr. 11 Ich möchte, dass die genannten Ausnahmen für die Überschreitung von Gebäudehöhen gestrichen werden.</p> <p>Bedenken Nr. 21: Unklarheit bezüglich der späteren Gebäudehöhen / Techn-Anlagen</p> <p>§ 2, Nr. 12 Diese Ausnahmen ("Eine Überschreitung der Gebäudehöhen für Dachzugänge und technische Anlagen (wie zum Beispiel Zu- und Abluftanlagen, Anlagen zur Gewinnung der Solarenergie) um bis zu 2,5 m ist ausnahmsweise zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers und das Ortsbild nicht beeinträchtigt werden und diese kein wesentliche Verschattung der Nachbargebäude und der Umgebung bewirken") sind problematisch, weil nicht gleichzeitig alle Bauanträge vorliegen, Architektenpläne eingereicht werden. Wie soll man dann wissen, ob wesentliche Verschattung der benachbarten Nutzungen vorliegt? Nicht praktikabel.</p> <p>Anregung Nr. 21 Ich fordere eine eindeutige Festlegung der Gebäudehöhen und der Geschosse im B-Plan statt nicht sauber und angemessen realisierbarer Ausnahmen. Dies dient auch der Rechtssicherheit und der klar nachvollziehbaren Abwägung.</p> <p>Bedenken Nr. 22: Technikgeschosse in ihrer Höhe nicht eindeutig bestimmt</p> <p>§ 2, Nr. 12: "Technikgeschosse und technische oder erforderliche Aufbauten, wie Treppenräume, sind ausnahmsweise, auch über der festgesetzten Gebäudehöhe, zulässig ..."</p> <p>Es fehlt eine Angabe, um wie viel eine Überschreitung der Gebäudehöhe zulässig ist. Ein B-Plan soll nicht Ausnahmen in unbestimmtem Maß erlauben, sondern Festsetzungen treffen.</p> <p>Anregung Nr. 22:</p>	<p>zusätzlich: Im Hinblick auf technische Anlagen ist es unerheblich, ob die Bauanträge benachbarter Gebäude zeitgleich vorliegen, da sie generell 2,5 von der Aussenfassade abgerückt werden müssen. Dadurch wird eine Beeinträchtigung nachbarlicher Belange nahezu ausgeschlossen. Gleichwohl steht die Zulässigkeit von Dachgeschossen und Dachaufbauten bzw. auf dem Dach installierten technischen Anlagen unter dem Genehmigungsvorbehalt der Baugenehmigungsbehörden, da sie nur dann als Ausnahme genehmigungsfähig sind, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers und das Ortsbild nicht beeinträchtigt wird und keine wesentliche Verschattung der Nachbargebäude und der Umgebung zu erwarten ist.</p> <p>Es wäre nicht zweckdienlich, wenn zur Ermöglichung von Technikgeschossen, Dachaufbauten, etc. die Gebäudehöhe von vornherein eine höhere Gebäudehöhe als Höchstmaß zulässig wäre.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Dadurch, dass Technikgeschosse und technische Anlagen oberhalb der Gebäudehöhe nur ausnahmsweise zugelassen werden können, <u>wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind</u>, nämlich die Gestaltung des Gesamtbaukörpers und das Ortsbild nicht beeinträchtigt werden und keine wesentliche Verschattung der Nachbargebäude und der Umgebung zu erwarten ist, kann die Baugenehmigungsbehörde auch Einfluss auf das Ausmaß der Überschreitung der Gebäudehöhe nehmen. Je höher die Überschreitung, desto eher ist davon auszugehen, dass die in der Festsetzung genannten Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind. Wann genau dieses Maß erreicht ist, hängt jedoch vom Einzelfall ab. Daher ist</p>
------	------------------------------------	---	---	---

	<p>Ich fordere die Festsetzung einer ausnahmsweisen Überschreitung der Gebäudehöhe durch Technische Anlagen von maximal 2,40 m ausgehend von der Traufkante des letzten Vollgeschosses.</p>	<p>die Fixierung des Maßes, um das die Gebäudehöhe überschritten werden darf, nicht sinnvoll. Es ist zweckmäßiger, die Festlegung des Überschreitungsmaßes in das Ermessen der den Einzelfall prüfenden Baugenehmigungsbehörde zu legen.</p>
<p>8.24</p> <p>keine "ausnahmsweise" Genehmigung eines Garagengeschosses im nördlichsten Baublock</p>	<p>Bedenken Nr. 23: Stellplätze sind nicht eindeutig genug bestimmt § 2, Nr. 13: Diese Ausnahmen ("In den Allgemeinen Wohngebieten sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. In dem mit "(C)" bezeichneten Bereich der Allgemeinen Wohngebiete sind abgesehen von dem zur Harkortstraße ausgerichteten Gebäudeteil Stellplätze ausnahmsweise auch in einem Garagengeschoss im Erdgeschoss zulässig") sind problematisch, weil nicht gleichzeitig alle Bauanträge vorliegen, Architektenpläne eingereicht werden. Wie soll man dann wissen, ob wesentliche Beeinträchtigungen der benachbarten Nutzungen vorliegen? Nicht praktikabel.</p> <p>Anregung Nr. 23: Ich fordere eine eindeutige Festlegung der Stellplätze und Tiefgaragen im B-Plan statt nicht sauber und angemessen realisierbarer Ausnahmen. Dies dient auch der Rechtssicherheit und der klar nachvollziehbaren Abwägung.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Ein Garagengeschoss ist im nördlichsten Baublock nur als Ausnahme zulässig. Die für die Erteilung der Baugenehmigung und damit für die Entscheidung über die Ausnahme zuständige Baugenehmigungsbehörde hat im Einzelnen zu prüfen, ob eine Ausnahme gewährt werden kann. Der Bauherr hat lediglich einen Rechtsanspruch auf sachgemäße Ermessensausübung.</p> <p>Die Baugenehmigungsbehörde kann die Gewährung von Ausnahmen zudem an Bedingung knüpfen.</p> <p>(siehe ergänzend Punkt 8.3)</p>
<p>8.25</p> <p>Kritik am Garagengeschoss im nördlichen Baublock</p>	<p>Bedenken Nr. 24: Garagengeschoss erzeugt zusätzliche Verschattung, entspricht nicht dem Ortsbild und beeinträchtigt gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse</p> <p>§ 2, Nr. 13 und 14: Das Garagengeschoss wird auf die festgesetzte Geschossfläche und auf die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse nicht ange-rechnet.</p> <p>Für das Garagengeschoss ist eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe um bis zu 2,5 m zusätzlich zu der ausnahmsweise zulässigen Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe auf der Grundlage von Nummer 11 zulässig.</p> <p>Dadurch erhöht sich die Gebäudehöhe um ein weiteres Vollgeschoss und damit um 3 m plus 2,5 m also 5,5 m.</p> <p>Diese Überschreitung ist nicht hinnehmbar, weil dies nicht den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse § 1 BauGB entspricht, die Verschattung der Innenhöfe erhöht und das Ortsbild beeinträchtigt.</p> <p>Anregung Nr. 24: Ich fordere, dass das Garagengeschoss auf die festgesetz-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die in § 2 Nummer 13, Satz 2 der Verordnung enthaltene Ausnahme ist Ergebnis eines planerischen Abwägungsprozesses.</p> <p>Kongruierend mit § 2 Nummer 13 ist die Regelung in § 2 Nummer 14 folgerichtig, um oberhalb des Garagengeschosses eine vergleichbare Ausnutzung zuzulassen wie in den übrigen Blöcken der Allgemeinen Wohngebiete.</p> <p>Für den Block selbst ergibt sich dadurch keine Verschlechterung der Wohnverhältnisse im Vergleich zu den anderen Baublöcken, da auf dem Dach des eben-erdigen Garagengeschosses im Blockinnenbereich eine vergleichbare begrünte Hofsituation entsteht wie in jenen Höfen, die durch eine Tiefgarage unterbaut werden. Dieser Hof liegt dann lediglich nicht ebenerdig, sondern auf Höhe des ersten Obergeschosses</p> <p>Durch das Garagengeschoss im Erdgeschoss ändert sich der Grad der Verschattung für die Wohngeschosse im betreffenden Baublock nicht, da die Wohnnutzung dann erst im 1. OG beginnt.</p>

8.26	<p>vorgeschriebene Baumaterialien sind zu dunkel</p>	<p>te Zahl der Vollgeschosse angerechnet wird. Ich fordere, dass das Garagenschoss im Sinne zukunftsfähiger Planung baulich so gestaltet wird, dass es bei abnehmendem Stellplatzbedarf zu Gewerbeflächen umgenutzt werden kann.</p> <p>Bedenken Nr. 25: vorgeschriebene Baumaterialien sind zu dunkel</p> <p>§ 2, Nr. 16: <i>"In den Allgemeinen Wohngebieten und in den mit "(D)" bezeichneten Bereichen des Mischgebiets sind zu den Straßenverkehrsflächen gerichtete Fassaden von Gebäuden als Ziegelfassaden in den Farben rot bis rotbunt oder in hellen Materialien auszuführen. Für Teile der Fassaden können auch dunklere Farben zugelassen werden, wenn der Gesamteindruck einer rot bis rotbunten Ziegelfassade oder einer hellen Fassade erhalten bleibt."</i></p> <p>Das Gutachten "Fachbeitrag Stadtklima zum städtebaulichen Entwurf "Mitte Altona" vom 16. April 2012, Version 4" empfiehlt ausdrücklich und grundsätzlich helle Baumaterialien (= Albedo).</p> <p>Anregung Nr. 25: Ich fordere dem Gutachten zu folgen und auch in den mit "(D)" bezeichneten Bereichen des Mischgebiets Fassaden in hellen Materialien auszuführen, wobei darauf zu achten ist, dass helle Materialien nicht grell sind (siehe Gehwegplatten am Jungfernsfieg).</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzung wurde aus den traditionell in der Umgebung vorhandenen Materialien abgeleitet, um der übergeordneten Zielsetzung, den Bezug des Neuen Quartiers zur Umgebung herzustellen, Rechnung zu tragen. Es wurde ein gewisses Spektrum an Materialien zugelassen, um das gewünschte differenzierte Stadtbild, das auch im Masterplan als Zielsetzung formuliert ist, umsetzen zu können. Insgesamt liegt der Festsetzung, wie in der Begründung dargelegt, die Zielsetzung eines hellen freundlichen Raumeindrucks zugrunde, daher sind dunkle Materialien auch nur in geringen Anteilen, beispielsweise zur Gliederung einer Fassade, zugelassen.</p>
8.27	<p>Ausschluss störender Nebenanlagen auf den Freiflächen angeregt</p>	<p>Bedenken Nr. 26: Störende Nebenanlagen auf den Freiflächen</p> <p>§ 2, Nr. 20: Auf den nicht überbauten Grundstücksflächen sind Nebenanlagen nur ausnahmsweise zulässig, wenn die Gestaltung der Freiflächen nicht beeinträchtigt ist. Ausnahmen sind also auf allen nicht überbauten Grundstücksflächen möglich. Nebenanlagen sind sowohl Karnickelställe (Kleintierzucht und -haltung), wie Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie und Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen und Nebenanlagen in Bezug auf Energie, Gas, Wasser, Telekommunikation also auch Mobilfunkanlagen.</p> <p>Anregung (Vorschlag) Nr. 26: Zusatz zum B-Plan Text: Ausgeschlossen sind Car-Ports, Mobilfunkanlagen, sowie Gebäude mit mehr als 4 qm Grundfläche und mehr als 2,5 m Höhe. Alle Nebenanlagen auf den Freiflächen müssen vollständig rückbaubar errichtet werden, d.h. auch Fundamente müssen beim Rückbau entfernt werden. Vor Erteilung der Baugenehmigung muss die Rückbauverpflichtung finanziell</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Nebenanlagen sind nur ausnahmsweise zulässig und auch nur dann, wenn Sie die Gestaltung der Freianlagen nicht beeinträchtigen. Es besteht folglich kein Rechtsanspruch auf die Genehmigung einer Nebenanlage. In die Baugenehmigung können Auflagen für die konkrete Ausgestaltung der Nebenanlagen aufgenommen werden. Die vorgeschlagene Präzisierung der textlichen Festsetzung ist auch nicht erforderlich, da die meisten der aufgezählten Anlagen die Freianlagen beeinträchtigen würden und somit bereits ausgeschlossen sind.</p>

8.28	<p>abgesichert sein.</p> <p>Bedenken Nr. 27: Passiver baulicher Schallschutz ist nicht ausreichend</p> <p>§ 2, Nr. 21: <i>"Für einen Außenbereich einer Wohnung ist ... durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffnerten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagewert von kleiner 65 dB(A) erreicht wird"</i></p> <p>Die Schallpegelminderung durch diese baulichen Schallschutzmaßnahmen wird als nicht sinnvoll angesehen. Ein Außenbereich, der vollständig verglast und wegen von hoher Lärmwerte ständig geschlossen gehalten werden muss, ist kein Außenbereich mehr. Es ist ein schlechter isolierter und schlechter zu heizender Raum.</p> <p>Anregung Nr. 27: Ich fordere aktiven Lärmschutz, auch durch Lärmreduzierung an der Quelle, oder durch aktive Schallschutzmaßnahmen möglichst nah an der Quelle (Lärmschutzwand, Lärmschutzriegel).</p> <p>Bedenken Nr. 28: Lärmschutzmaßnahmen bei der Grundrissanordnung führen zu absurden Verhältnissen / diese Art von Lärmschutz ist ungenügend</p> <p>§ 2, Nr. 22: <i>"Auf den mit "(E)" bezeichneten Flächen in den Allgermeinen Wohngebieten gilt: Schlafräume sind zur lärmabgewandten Gebäudeseite (Innenhof) zu orientieren. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen."</i></p> <p>Was für ein Wahnsinn!</p> <p>Zur nach Nordosten orientierten Seite können demnach Bäder, Küchen und Wohnzimmer liegen. Wohnzimmer nach Nordosten und Schlaf- und Kinderzimmer nach Südwesten sind eine Umkehrung gesunder Verhältnisse. Statt aktiven Lärmschutz zu betreiben, wird den Menschen vorgeschrieben, wo sie in ihrer Wohnung zu leben haben. Dies entspricht nicht den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse §1 BauGB.</p> <p>Anregung Nr. 28:</p>	<p>aktiver Lärmschutz gefordert</p>
<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>		
<p><u>Grundrisse</u></p>		
<p>Die Festsetzungen zur Grundrissanordnung dienen dazu, ausreichenden Schutz vor Verkehrslärm sicherzustellen. An der lärmabgewandten Seite (z. B. im Innenhof) werden die relevanten Grenzwerte eingehalten. Das Bauen in stark lärmbelasteten Bereichen führt zu Einschränkungen, bei denen Standard- oder Wunschgrundrisse nicht immer möglich sind. Dies ist zumutbar. Im Rahmen hochbaulicher Wettbewerbe ist es eine Aufgabe, hierzu entsprechende Lösungen zu erarbeiten. Die Kontrolle, ob die Festsetzungen des Bebauungsplans eingehalten werden, findet im Rahmen des Bauantrags statt.</p>		
<p><u>Lärminderung an der Quelle</u></p>		
<p>Aktiver Lärmschutz wird an Stadtstraßen in Form von Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30 in Nebenstraßen) oder lärminderndem Asphalt (bei Tempo 50 in übergeordneten Straßen) im Bebauungsplan berücksichtigt. Lärmindernde Eingriffe am Gleis oder bei den Fahrzeugen werden von der DB AG im Rahmen der Lärmvorsorge schrittweise umgesetzt. Aktiver Lärmschutz erfolgt bei anlagenbezogenem Lärm (Gewerbe, Industrie) im Rahmen der Betriebsüberwachung durch Umsetzung des jeweils aktuellen Stands der Technik, soweit eine Umrüstung wirtschaftlich zumutbar ist. Da aktiver Lärmschutz im Rahmen der Bauleitplanung nur bedingt umsetzbar ist (weil z. B. in Rechte unbeteiligter Dritter eingegriffen würde), werden aktive Maßnahmen, insbesondere bei Neuplanungen, durch ein weites Spektrum passiver Lärmschutzmaßnahmen ergänzt.</p>		
<p><u>Lärmschutz durch Lärmschutzwände</u></p>		
<p>Lärmschutzwände sind an Stadtstraßen aus städtebaulichen Gründen i. d. R. nicht möglich. Lärmschutzwände sind an Schienenstrecken aus rechtlichen Gründen bislang nicht in Erwägung gezogen worden, da diese Maßnahme nur sinnvoll ist, wenn sie direkt am Gleis, d. h. auf dem DB-Grundstück stattfindet. Lärmschutzwände an Schienenstrecken in Hochlage sind aus städtebaulichen Gründen i. d. R. problematisch. Lärmschutzwände sind erheblich teurer als passiver Lärmschutz (ca. um den Faktor 3) und die Frage der Finanzierung ist unklar. Hinzu kommt, dass die betreffenden Gleisanlagen auch ohne Verlegung des Fernbahnhofs in den nächsten ca. 10 Jahren ertüchtigt werden müssen, was die Kosten-Nutzen-Relation noch verschlechtert. Als Fazit sind Lärmschutzwände im Rahmen der Bauleitplanung nur sehr bedingt umsetzbar (Eingriffe in Rechte unbeteiligter Dritter, städtebauliche Hemmnisse, Kostenfrage). Insofern</p>		

	<p>Ich fordere Lärmschutz durch Lärmreduzierung an der Quelle und aktiven Lärmschutz</p> <p>Bedenken Nr. 29: Bäder nach Süden, Wohnzimmer nach Norden?</p> <p>§ 2, Nr. 23: "Lärmschutz durch Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestaltung und an lärmzugewandten Gebäudeseiten ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen."</p> <p>Einwand: Das bedeutet z. B. für den nördlichen Block am nördlichen Quartiersplatz: Schlaf-, Wohn- und Kinderzimmer nach Norden, Küche und Bad nach Süden zum Platz.</p> <p>Dies ist nicht zumutbar. Dies entspricht nicht den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse § 1 BauGB</p> <p>Anregung Nr. 29: Ich fordere Lärmschutz durch Lärmreduzierung an der Quelle und aktiven Lärmschutz.</p>	<p>konzentrieren sich die Maßnahmen, insbesondere bei Neuplanungen, auf ein weites Spektrum passiver Lärmschutzmaßnahmen.</p> <p>Gebäuderiegel (siehe Punkt 29.12)</p>
<p>8.29</p> <p>Schule ist zu viel Lärm ausgesetzt</p>	<p>Bedenken Nr. 30: Die Schule ist zu viel Lärm ausgesetzt</p> <p>§ 2, Nr. 26: "Auf den Flächen für den Gemeinbedarf sind lärmempfindliche Räume durch geeignete Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestaltung den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen bzw. durch baulichen Schallschutz Werte kleiner 35 dB(A) am Tag, Schulhof 60 dB(A) am Tag zu gewährleisten."</p> <p>Eine Platzierung der Schule direkt an der ICE-Trasse und Quietschkurve bedeutet Lärm von drei Seiten, nämlich Westen, Nordwesten und Südwesten. Bei einer siebengeschossigen Schule wird es also mit Sicherheit mehrheitlich Klassenräume zu "lärmzugewandten Seite" geben. Die Fenster werden auch im Sommer geschlossen sein, der auf dem Dach geplante Schulhof wird von hohen Lärmschutzwänden umgeben sein müssen.</p> <p>Das ist nicht zumutbar und entspricht nicht den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse §1 BauGB.</p> <p>Anregung Nr. 30: Ich fordere Lärmschutz durch Lärmreduzierung an der Quelle und aktiven Lärmschutz, sowie einen ergebnisoffenen schalltechnischen Vergleich verschiedener Schul-Standorte innerhalb des Quartiers (z.B.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Lärmbelastung Stadtteilschule (siehe Punkt 5.14) aktiver Lärmschutz (siehe Punkt 8.28)</p>

8.30	Tempo 30 auf der Harkortstraße gefordert	<p>Lage an der Harkortstr., 4-geschossig mit Schulhof im Blockinnenbereich) bevor der B-Plan verabschiedet wird.</p> <p>Bedenken Nr. 31: Verkehrslärm durch zu hohe Geschwindigkeiten</p> <p>§ 2, Nr. 27: "Geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten, verglaste Laubergänge), besondere Fensterkonstruktionen oder vergleichbare Maßnahmen sollen einen Schallpegel von nicht mehr als 30 dB(A) während der Nachtzeit sicherstellen."</p> <p>Es handelt sich um Lärm an der Harkortstraße. Bekanntheitsmaß ist die effektivste Maßnahme zur Lärmreduktion die Reduktion an der Quelle. Also Förderung von Fußgänger- und Radverkehr und eine Verringerung der Geschwindigkeit auf Tempo 30. Selbst Elektrofahrzeuge verursachen oberhalb Tempo 30 durch die Laufgeräusche der Räder fast gleiche Lärmemissionen wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Sie tragen also ausschließlich im Bereich Tempo 30 zur Lärmreduktion bei.</p> <p>Anregung Nr. 31: Ich fordere Lärmschutz durch Lärmreduktion an der Quelle. Ich fordere Tempo 30 für die Harkortstraße und Shared Space mit maximal Tempo 30 für die anderen Quartiersstraßen. Ich fordere Shared-Space für die Quartiersstraßen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.17)</p>
8.31	Shared-Space für die Quartiersstraßen gefordert	<p>Ich fordere Shared-Space für die Quartiersstraßen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Durch den Bebauungsplan wird lediglich die öffentliche Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Die Ausgestaltung des Straßenraums, die straßenrechtliche Widmung und die Aufteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraums auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans.</p> <p>Die Möglichkeit, die Straße dem Shared-Space-Konzept folgend zu gestalten, wird durch den Bebauungsplan nicht verhindert.</p>
8.33	35 dB(A) tags bei teilgeöffnetem Fenster gefordert	<p>Bedenken Nr. 32: Ein Wert von 40 dB(A) bei Aufenthaltsräumen als Innenraumpegel ist zu hoch</p> <p>§ 2, Nr. 28: "In den mit "(H)" bezeichneten Flächen sollen bauliche Maßnahmen ermöglichen, dass in Aufenthaltsräumen ein Innenraumpegel von 40 dB(A) bei teilgeöffneten Fenstern während der Tagzeit nicht überschritten wird."</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzungen zum Innenraumpegel im Wohngebiet dienen dazu, erhebliche Belästigungen durch Gewerbelärm zu verhindern. Der festgesetzte Wert von 40 dB(A) tagsüber gewährleistet eine ungestörte Kommunikation bei teilgeöffnetem Fenster. Dies ist einer Wohnsituation angemessen. Der für Schulen festgesetzte Wert von 35 dB(A) orientiert hingegen auf konzentriertes Arbeiten (z. B.</p>

	<p>Kleinkinder und ihre Bezugspersonen halten sich viel in Wohnungen auf. Viele Menschen arbeiten heutzutage von zu Hause aus im home-office. In der Schule wird ein Wert von kleiner 35 dB(A) am Tag gesetzt. Das Gleiche muss für eine Wohnung und ein home-office in Wohnungen gelten. Es ist auch nicht zumutbar, wenn ein home-office Arbeitsplatz in der Wohnung z.B. nur im Schlafzimmer platziert werden kann.</p> <p>Das entspricht nicht den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse § 1 BauGB.</p> <p>Anregung Nr. 32: Ich fordere Lärmschutz durch Lärmreduzierung an der Quelle und aktiven Lärmschutz. Ich fordere Tempo 30 für die Harkortstraße und Shared Space mit maximal Tempo 30 für die anderen Quartiersstraßen. Ich fordere einen Wert von kleiner 35 dB(A) am Tag für Wohn- und Arbeitszimmer.</p> <p>Bedenken Nr. 33: Zwangsanschluss und große Einheiten machen Einzeloptimierung unmöglich</p>	<p>bei Prüfungssituationen) und kann auch bei geschlossenem Fenster mit kontrollierter Be- und Entlüftung umgesetzt werden. Bei einer Mitnutzung der Wohnungen z. B. für Bürozwecke bei freien Berufen ist es zumutbar, den Innenraumpegel im Bedarfsfall durch manuelles Öffnen und Schließen der Fenster individuell zu regeln.</p> <p>Aktiver Lärmschutz (siehe Punkt 8.28) Tempo 30 (siehe Punkt 8.17)</p>
<p>8.34</p> <p>Streichung des Anschlusszwangs an Wärmenetz</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzung eines Anschlusszwangs ist erforderlich, um die Realisierung eines quartiersbezogenen Konzepts zur Wärmeversorgung zu ermöglichen. Ein Gutachten zur Wärmeversorgung hat dargelegt, dass diese Art der Wärmeversorgung bezogen auf Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz Vorteile gegenüber einer dezentralen Versorgung z.B. mit Gasthermen oder Mini-BHKWs besitzt. Ein quartiersbezogenes Konzept ist bei der zu erwartenden Vielzahl von Einzeleigentümern und Bauherren nur umsetzbar, wenn ein Anschlusszwang festgesetzt wird. Die Ausnahmeregelung für Gebäude, die im Passivhausstandard errichtet werden, ist notwendig, da diese Gebäude kaum zusätzliche Wärmeenergie benötigen. Es wäre eine unzumutbare Härte, wenn Eigentümer diese Gebäude ebenfalls an ein Wärmenetz anschließen müssten, obwohl sie kaum Wärme beziehen.</p>	<p>§ 2, Nr. 30: <i>"Für die Beheizung und Bereitstellung des Warmwassers gilt."</i></p> <p>§ 2, Nr. 30.1: <i>"Neu zu errichtende Gebäude sind an ein Wärmenetz anzuschließen, das überwiegend mit erneuerbaren Energien versorgt wird. Beim Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplung oder Abwärmenutzung, mindestens 30 v.H. des Jahreswarmwasserbedarfs auf der Basis erneuerbarer Energien zu decken."</i></p> <p>Einwand: - Die Vorgabe gemeinsamer Heizung für einen Block ist nicht aus dem vorliegenden Gutachten abzuleiten. Das Gutachten empfiehlt zentrale Wärmeversorgung über einen Energieverbund oder 267 einzelne BHKWs mit zusätzlicher solarthermischer Versorgung (S. 39 Energiegutachten).</p> <p>Ein Zwangsanschluss an ein blockweises Wärmenetz macht eine Einzeloptimierung nicht möglich.</p> <p>Anregung Nr. 33: Ich fordere, den Empfehlungen des Gutachtens zu folgen und das Anschluss- und Benutzungsgebot ersatzlos zu streichen.</p>

	<p>Bedenken Nr. 35: Benutzungszwang und Ausnahmen davon nicht ausreichend begründet</p> <p>§ 2 Nr. 30.3: <i>"Zeitlich befristete Befreiungsmöglichkeit vom Anschluss- und Benutzungsgesetz nach Nummer 30.1 soweit die Erfüllung der Anforderungen im Einzelfall wegen besonderer Umstände zu einer unbilligen Härte führen würde."</i></p> <p>Was verbirgt sich hinter dieser eingebauten Ausnahmeregelung? Welche Umstände könnten im Einzelfall zu einer unbilligen Härte führen? Diese Regelung im Bebauungsplan ist nicht nachvollziehbar und nicht ausreichend begründet.</p> <p>Anregung Nr. 35 Ich fordere, das Anschluss- und Benutzungsgesetz ersatzlos zu streichen. Somit entfällt das Erfordernis einer Befreiungsmöglichkeit.</p> <p>Bedenken Nr. 34:</p>	
<p>8.35</p> <p>höherer Anteil regenerativer Energie geordert</p>	<p>Ein Wert von 50 % erneuerbarer Energie ist zu gering. Schon heute wird in der BRD der Gesamtenergiebedarf zu ca. 30 % mit erneuerbaren Energien gedeckt. Zukunftsweisend sind auf jeden Fall mehr als 50 %. 51 % sind völlig unzureichend.</p> <p>Folgendes findet sich in der "Fortbeschreibung des Hamburger Klimaschutzkonzeptes 2007-2012", 14 Handlungsziele der Klimapolitik Hamburgs 1. Energieversorgung:</p> <p><i>"Auch Hamburg steht vor der Herausforderung, seine Energieversorgung zukunftsfähig und klimafreundlich zu gestalten, um die anspruchsvollen Ziele zur Minderung der Treibhausgase erreichen zu können und dabei zugleich die Energieversorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit der Stadt zu gewährleisten. Dazu gehören die sichere Bereitstellung von CO2-freier oder zumindest CO2-armer Energie für Strom und Wärme, die aus einem stetig wachsenden Anteil aus erneuerbaren Energien gewonnen wird."</i></p> <p>Im ebenda erwähnten Basisgutachten zum Masterplan Klimaschutz für Hamburg vom 20. Oktober 2010 findet sich: <i>"Bauen und Wohnen: Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass Gebäudeheizung und Warmwasserbereitung in Hamburg bis zum Jahr 2050 prak-</i></p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.10)</p>

	<p>isch CO2-frei erfolgen müssen."</p> <p>"Klima-Modellquartiere zeichnen sich durch hohe energetische Gebäudestandards, die über das rechtliche Anforderungsniveau hinausgehen und quartiersbezogene, klimaschonende Energiekonzepte aus." (S. 23)</p> <p>Mitte Altona ist Klima-Modellquartier.</p> <p>Anregung Nr. 34: Ich fordere für die neu zu errichtenden Gebäude, dass mindestens 80 % des Energiebedarfs mit erneuerbaren Energien gedeckt werden.</p>	
8.36	<p>Anteil der befestigten Flächen innerhalb von privaten Grünflächen ist zu hoch</p> <p>Bedenken Nr. 36: Anteil der befestigten Flächen innerhalb von Grünflächen zu hoch</p> <p>§ 2, Nr. 31: "In den Privaten Grünflächen ist die Anlage von befestigten Flächen für Zuwegungen, ebenerdige Terrassen und Spielflächen auf einen Anteil von höchstens 50 v.H. zulässig. Einfriedungen sind in der Privaten Grünfläche unzulässig, ausgenommen notwendige Einfriedungen von Spielflächen für Kleinkinder."</p> <p>Dies bedeutet, dass 50 v.H. befestigt und versiegelt werden können.</p> <p>Anregung Nr. 36: Ich fordere, dass befestigte Flächen auf einen Anteil von höchstens 30 v.H. zulässig sind.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.8)</p>
<p>9.) [REDACTED] (E-Mail vom 10.02.2014)</p>		
9.1	<p>aktiver Lärmschutz gefordert</p> <p>Der Bebauungsplan Altona-Nord 26 muss Beschreibungen von Maßnahmen zum aktiven Schutz gegen den Schienenlärm enthalten.</p> <p>Der Bebauungsplan Altona-Nord 26 enthält nur Beschreibungen von passivem Lärmschutz für Gebäude. Zu Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes u. a. gegen den Schienenlärm wird sich in dem Bebauungsplan nicht geäußert.</p> <p>Das ist inakzeptabel. Auch in einem B-Plan muss von außen verursachter Lärm berücksichtigt werden. Es muss dargestellt werden, wie weit dieser Lärm abgestellt werden kann. Dafür kommen dann gegebenenfalls gesetzliche Bestimmungen zur Anwendung.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.28)</p>
9.2	<p>Schienenbonus nicht berücksichtigt</p> <p>Der Schienenlärm muss ohne den sog. Schienenbonus berücksichtigt werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Den Lärmberechnungen für den Schienenverkehrslärm liegt die bis zum</p>

	<p>Es steht schon seit längerem in der Diskussion, dass der Schienenbonus abgeschafft werden soll. So hat z. B. der Bundesrat in seinem Beschluss von 1. Feb. 2013 die Vorlage der Bundesregierung zum Schienenbonus abgelehnt. Das Resultat war die Zustimmung des Bundestages einer vom Vermittlungsausschuss vorgelegten Empfehlung, die einen Fortschritt hin zur Abschaffung des Schienenbonus bedeutet.</p> <p>Bei der Planung von neuen Wohngebieten von der Größe von Altona-Nord 26 muss heute schon von der Abschaffung des sog. Schienenbonus ausgegangen werden. Denn Lärmschutz muss von den tatsächlichen Lärmpegeln ausgehen, ohne Privilegien für Einzelne.</p>	<p>31.12.2014 anwendbare Minderung um 5 dB(A) (Schienenbonus) zugrunde. Dies ist auch unter Vorsorgegesichtspunkten zu rechtfertigen, da gleichzeitig mit verschiedenen anderen Annahmen und Eingangsgrößen zur „sicheren Seite“ hin gerechnet wurde. Hierzu zählt u. a. die Berücksichtigung von Prognosezahlen für den Zugverkehr, die z. T. deutlich über den z. Zt. auftretenden Zugzahlen liegen. Dies betrifft insbesondere die Anzahl der nächtlichen Güterzüge (Erhöhung von 13 im Bestand auf 33 in der Prognose). Zugzahlen wie im Bestand würden während der Nachtzeit zu einer Geräuschminderung um fast 5 dB(A) führen. Weiterhin berücksichtigen die Lärmberechnungen gemäß Schall 03 folgende von der DB AG geplante, mittel- bis langfristige Lärmsanierungsmaßnahmen nicht:</p> <p>(1) Technische Innovationen am Gleiskörper: z. B. Schienenabsorber, Brückenentdröhnung, Schienenschleifen, Schmieranlagen, Minderungspotenzial jeweils mindestens 3 dB(A). Da die Gleisanlagen im Bereich Altona-Nord auch ohne Verlegung des Fernbahnhofs in den nächsten ca. 10 Jahren ertüchtigt werden müssen, bestehen günstige Voraussetzungen, dass im Zuge des Umbaus die o. g. sowie ggf. weitere Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt werden.</p> <p>(2) Technische Innovationen an den Fahrzeugen: z. B. Radabsorber, Verbundstoffbeläge an Bremsen (insbesondere bei Güterwagen), Minderungspotenzial 1 – 2 bzw. 4 – 5 dB(A). Lärmabhängige Trassenpreise bieten den Verkehrsunternehmen Anreize, ihre Fahrzeugflotten mittels der o. g. Komponenten umzurüsten. Die S-Bahn-Hamburg AG hat sich zudem vertraglich dazu verpflichtet, ihre Fahrzeugflotten zu verjüngen, wodurch ebenfalls vermehrt lärmarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen werden.</p>
<p>59.) [REDACTED], (Schreiben vom 16.02.2014) + Sammeleinwendung</p>	<p>Sammeleinwendung:</p> <p>Der Bebauungsplan-Entwurf Altona-Nord 26 stellt dar, dass die Haubachstraße vor der Theodor-Haubach-Schule in Richtung Harkortstraße für den Durchgangsverkehr geöffnet wird.</p> <p>Als Anwohner einer der verkehrsreichsten Regionen des Stadtgebiets Altona-Nord protestieren wir gegen eine Erweiterung des Verkehrsaufkommens für die Haubachstraße. Hier wohnen Menschen, Familien und Kinder. Wir leben hier schon viele Jahre und wollen nicht vom Autoverkehr komplett eingekesselt werden. Wir legen hiermit Widerspruch ein und fordern, dass die Haubachstraße künftig nicht Möglichkeiten für Durchgangsverkehr bietet.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 6.1)</p>
<p>59.1</p>	<p>Kritik an Ostanbindung</p>	

59.2	Kritik an Ostanbindung	<p>Ich widerspreche der Planung, die Haubachstraße zwischen der Theodor-Haubach-Schule und der Holstenbrauerei zu öffnen. Eine Entlastungsstraße für den Verkehr Ring 2 und das Mitte Altona-Projekt anzubieten, beeinträchtigt mein Haus [redacted] erheblich.</p> <p>Das Haus mit 14 Wohneinheiten ist über 100 Jahre alt und ich werde nicht zulassen, dass ein Ort, der von Verkehr, Lärm und Abgasen extrem belastet ist, nun droht, noch stärker belastet zu werden. Ich habe mich über ihr Vorhaben erkundet und kann die Notwendigkeit, die Haubachstraße für den Gesamtverkehr zu öffnen, nicht nachvollziehen und nicht akzeptieren.</p> <p>Auch gibt es in keinster Weise ein Gutachten über das anstehende Verkehrskonzept bezüglich der Haubachstraße.</p> <p>Es kann doch nicht sein, dass man in der heutigen modernen Zeit, eine Straße ausbaut, ohne zu wissen, ob sie denn auch wirklich benötigt wird.</p> <p>Hierzu verlange ich fundierte Informationen. Aus heutiger Sicht werde ich mich vehement gegen den Ausbau der Haubachstraße wehren.</p> <p>Alle Gutachten beziehen sich ausschließlich auf das Neubaugebiet Mitte Altona. Die Haubachstraße zwischen der Holstenstraße und der Theodor-Haubach-Schule findet in ihren Gutachten in keinster Weise Erwähnung. Aber auch hier wohnen Menschen und als Hausbesitzer sehe ich mich dafür verantwortlich, dass das Wohnen an dieser Stelle weiterhin möglich bleibt.</p> <p>Ihre Anlagen zeigen kein fundiertes Gutachten, das mir die zu erwartende Belastung für die Haubachstraße auf Höhe der Hausnummer [redacted] beschreibt. Ich akzeptiere keine weitere Verschlechterung der Wohnqualität in diesem schon sehr frequentierten Ort.</p> <p>Die Gründe führe ich ihnen gerne auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ich sehe eine extreme Verschlechterung der Wohnqualität für mein Haus und damit für meine Mieter. Der uneingeschränkte Verkehr gefährdet durch die Zunahme Erschütterungen die Grundsubstanz dieses alten Gebäudes. Die Lärmbelastung ist sicherlich extrem. Wohnungen, die zur Straße weisen, werden ohne extreme Modernisierungen nicht mehr weiter bewohnbar sein. Die Zunahme der Emissionen verhindert das Lüften Richtung Straße. Das Haus hat viele Wohnungen, die ausschließlich über die Straßenseite 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.1)</p>
59.3	Abwägungsgrundlage im Hinblick auf Folgen der Ostanbindung für Haubachstraße [redacted] unvollständig	<p>Hierzu verlange ich fundierte Informationen. Aus heutiger Sicht werde ich mich vehement gegen den Ausbau der Haubachstraße wehren.</p> <p>Alle Gutachten beziehen sich ausschließlich auf das Neubaugebiet Mitte Altona. Die Haubachstraße zwischen der Holstenstraße und der Theodor-Haubach-Schule findet in ihren Gutachten in keinster Weise Erwähnung. Aber auch hier wohnen Menschen und als Hausbesitzer sehe ich mich dafür verantwortlich, dass das Wohnen an dieser Stelle weiterhin möglich bleibt.</p> <p>Ihre Anlagen zeigen kein fundiertes Gutachten, das mir die zu erwartende Belastung für die Haubachstraße auf Höhe der Hausnummer [redacted] beschreibt. Ich akzeptiere keine weitere Verschlechterung der Wohnqualität in diesem schon sehr frequentierten Ort.</p> <p>Die Gründe führe ich ihnen gerne auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ich sehe eine extreme Verschlechterung der Wohnqualität für mein Haus und damit für meine Mieter. Der uneingeschränkte Verkehr gefährdet durch die Zunahme Erschütterungen die Grundsubstanz dieses alten Gebäudes. Die Lärmbelastung ist sicherlich extrem. Wohnungen, die zur Straße weisen, werden ohne extreme Modernisierungen nicht mehr weiter bewohnbar sein. Die Zunahme der Emissionen verhindert das Lüften Richtung Straße. Das Haus hat viele Wohnungen, die ausschließlich über die Straßenseite 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Haubachstraße wird in den Gutachten nicht gesondert behandelt, da sie sich außerhalb des Plangebiets befindet. Im Lärmgutachten und im Luftschadstoffgutachten sind die zu erwartenden Belastungen aber aus den Abbildungen ablesbar.</p>
59.4	Zunahme der Emissionen für Gebäude Haubachstraße [redacted] durch Ostanbindung	<p>Hierzu verlange ich fundierte Informationen. Aus heutiger Sicht werde ich mich vehement gegen den Ausbau der Haubachstraße wehren.</p> <p>Alle Gutachten beziehen sich ausschließlich auf das Neubaugebiet Mitte Altona. Die Haubachstraße zwischen der Holstenstraße und der Theodor-Haubach-Schule findet in ihren Gutachten in keinster Weise Erwähnung. Aber auch hier wohnen Menschen und als Hausbesitzer sehe ich mich dafür verantwortlich, dass das Wohnen an dieser Stelle weiterhin möglich bleibt.</p> <p>Ihre Anlagen zeigen kein fundiertes Gutachten, das mir die zu erwartende Belastung für die Haubachstraße auf Höhe der Hausnummer [redacted] beschreibt. Ich akzeptiere keine weitere Verschlechterung der Wohnqualität in diesem schon sehr frequentierten Ort.</p> <p>Die Gründe führe ich ihnen gerne auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ich sehe eine extreme Verschlechterung der Wohnqualität für mein Haus und damit für meine Mieter. Der uneingeschränkte Verkehr gefährdet durch die Zunahme Erschütterungen die Grundsubstanz dieses alten Gebäudes. Die Lärmbelastung ist sicherlich extrem. Wohnungen, die zur Straße weisen, werden ohne extreme Modernisierungen nicht mehr weiter bewohnbar sein. Die Zunahme der Emissionen verhindert das Lüften Richtung Straße. Das Haus hat viele Wohnungen, die ausschließlich über die Straßenseite 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Lärmgutachten beinhaltet auch Angaben zur Verkehrslärmbelastung für die Bestandsbebauung entlang der Haubachstraße. Ein Vergleich der beiden Szenarien „Verkehr Bestand“ (ohne Neubaugebiet, Anlagen 2a+b) bzw. „Verkehr Planfall“ (mit Neubaugebiet, Anlagen 4a+b) zeigt, dass an den Bestandswohngebäuden an der Einmündung zum Holstenplatz Pegelveränderungen von ca. +5 dB(A) auftreten. Dies ist eine durch die Planung verursachte erhebliche Zusatzbelastung. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) wird in diesem Bereich planungsbedingt überschritten. Da die</p>

	<p>te belüftet werden. Die Zunahme der Emissionen und der Staub greifen verstärkt die Fassade an.</p>		<p>Pegelernöhungen mit dem steigenden Verkehrsaufkommen einhergehen, das durch den Neubau der sog. „Ostverbindung“ zur Harkortstraße verursacht wird, müssen geeignete Minderungsmaßnahmen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für diesen Straßenneubau untersucht und umgesetzt werden. Eine geeignete Maßnahme wäre der Ersatz des bestehenden Kopfsteinpflasters in der Haubachstraße durch eine lärmindernde Asphaltdeckschicht. Hierdurch lassen sich Pegelminderungen von ca. 6 – 8 dB(A) erreichen. Sinnvolle Planungsalternativen, die einen Verzicht auf den Neubau der „Ostverbindung“ ermöglichen würden, liegen nicht vor. Eine alternative Verkehrsführung hätte einen erheblichen Ausbaubedarf an der Kreuzung Stresemannstraße / Harkortstraße zur Folge, die laut Angabe des Amtes für Verkehr und Straßenwesen dort den Abriss von Bestandswohngebäuden erfordert hätte. Das Luftschadstoffgutachten zeigt, dass die Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) in der Haubachstraße nicht überschritten werden. Erschütterungswirkungen sind aufgrund der relativ geringen Verkehrsbelastung (ca. 4.000 Kfz/24h) nicht zu erwarten.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>In Folge der Planung wird die Verkehrsbelastung entlang der Haubachstraße auf ca. 4.000 Kfz/Tag zunehmen. Diese Verkehrsbelastung führt jedoch nicht dazu, dass für das Grundstück Haubachstraße mit für den Betrieb relevanten Behinderungen hinsichtlich der Anfahrbarkeit des Grundstücks gerechnet werden muss.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Vor dem Haus Haubachstraße wird es nicht zu einer Umgestaltung des Straßensraums kommen.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine unmittelbare Minderung des Verkehrswertes der Immobilie Haubachstraße ergibt sich durch die Planung nicht, da diese außerhalb des Plangebiets liegt und es somit für dieses Grundstück im Vergleich zum bestehenden Planrecht weder zu einer Nutzungsänderung noch zu einer Reduzierung des Nutzungsmaßes kommt.</p> <p>Durch die Planung können folglich nur mittelbare Auswirkungen auf den Verkehrswert, z.B. durch die Nutzung der umliegenden Grundstücke, hervorgerufen werden. Durch die Neuentwicklung des Plangebiets ist keine nachteilige Wertentwicklung für angrenzende Grundstücke zu erwarten.</p>
59.5	<p>Erschließungsqualität für Gebäude Haubachstraße verringert sich durch Ostanbindung</p>	<p>Die Zufahrt zur Toreinfahrt wird durch die Verkehrszunahme gefährdet. Mein Sohn betreibt in dem Hof sein Gewerbe und benötigt sicheren Zugang zu Hofeinfahrt.</p>	
59.6	<p>Reduzierung der Parkmöglichkeiten durch Ostanbindung</p>	<p>Die Parkmöglichkeiten vor dem Haus werden vermutlich stark reduziert.</p>	
59.7	<p>Wertverlust Gebäude Haubachstraße</p>	<p>Der Gesamtwert des Hauses wird negativ beeinträchtigt. Der Wert der Wohnungen wird möglicherweise herab gesetzt und Mieteinbußen sind die Folge.</p>	

11.)	(Schreiben vom 04.02.2014 und 16.02.2014)	
11.2	Nr. 11.2 ist identisch mit Nr. 8.1	
11.3	Nr. 11.3 ist identisch mit Nr. 8.3	
11.4	Nr. 11.4 ist identisch mit Nr. 12.4	
11.5	Nr. 11.5 ist identisch mit Nr. 12.5	
11.6	Nr. 11.6 ist identisch mit Nr. 12.6	
11.7	Nr. 11.7 ist identisch mit Nr. 8.21	
11.8	Nr. 11.8 ist identisch mit Nr. 8.12	
11.9	Nr. 11.9 ist identisch mit Nr. 8.13	
11.10	Nr. 11.10 ist identisch mit Nr. 8.14	
11.11	Nr. 11.11 ist identisch mit Nr. 8.15 + Ergänzung des letzten Satzes um folgende Formulierung: „...bzw. mit weniger massiv wirkenden Kranbauten“	
11.12	Nr. 11.12 ist identisch mit Nr. 8.17	
11.13	Nr. 11.13 ist identisch mit Nr. 8.28	
11.14	Nr. 11.14 ist identisch mit Nr. 8.19	
11.15	Nr. 11.15 ist identisch mit Nr. 8.20	
11.16	Nr. 11.16 ist identisch mit Nr. 8.21	
11.17	Nr. 11.17 ist identisch mit Nr. 8.25	
11.18	Nr. 11.18 ist identisch mit Nr. 8.27	
11.19	Nr. 11.19 ist identisch mit Nr. 8.34	
11.20	Nr. 11.20 ist identisch mit Nr. 8.35	
11.21	<p>Bebauung zu dicht</p> <p>Städtebauliche Dichte:</p> <p>Die im Bebauungsplan vorgesehene bauliche Dichte für das nördliche und südliche Wohnquartier ist zu hoch. Ich schließe mich den Ausführungen des Bezirksamtes Altona – Drucksache XIX-2839 an:</p> <p>„Hinsichtlich der im Bebauungsplan-Entwurf vorgesehenen baulichen Dichte für das nördliche und südliche Wohnquartier bestehen aus bezirklicher Sicht Bedenken. . .</p> <p>Auf Grund der sehr hoch angesetzten Geschossfläche je Baublock, einer GRZ von 0,8 mit zulässigen 5-8 Geschossen ergibt sich, wie in der Verschattungsstudie nachgewiesen, eine ungenügende Besonnungs- und Belichtungssituation für einen wesentlichen Teil der geplanten Wohnungen. Dies wird durch die Unterschreitungen der Abstandsfläche noch zusätzlich verstärkt.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die zitierte Stellungnahme des Bezirksamtes Altona wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung geäußert und sie wurde bereits in der Abwägung berücksichtigt. Aus diesem Abwägungsprozess heraus wurde u.a. in Teilbereichen die Zahl der Vollgeschosse von 7 auf 5 bzw. auf 6 reduziert, sodass insbesondere eine mögliche Überdeckung von Abstandsflächen weitgehend ausgeschlossen werden konnte.</p> <p>Die hohe Bebauungsdichte ist städtebaulich erforderlich, um die gewünschte Wiedernutzung der brachgefallenen Flächen zu ermöglichen und um die angestrebte Anzahl dringend benötigter Wohnungen in zentraler innerstädtischer Lage im Umfeld bereits vorhandener Infrastruktur zu erhalten. Damit wird insbesondere auch dem Gebot des schonenden Umgangs mit Grund und Boden und der vorrangigen Wiedernutzbarmachung von Flächen Rechnung getragen, da hierdurch die Neuinanspruchnahme von Flächen im Außenbereich zur Befriedigung des Wohnraumbedarfs vermieden werden kann. Die verfolgte Planung</p>

	<p>In der Begründung wird unter Punkt 4.2.8 unter anderem dargestellt, dass, abgesehen von den Erdgeschossen, auch in den Obergeschossen in den meisten Innenhöfe der Baublöcke an keiner Fassade eine einstündige Besonnung der Aufenthaltsräume am 17. Januar erreicht wird. Auch die mindestens vierstündige Besonnungsdauer der Fassade am 21. März lässt sich nur ab dem 3. Obergeschoss ausreichend nachweisen. Der Bezirk fordert, die Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse so zu verbessern, dass für das neue Wohnquartier die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehalten werden.</p>	<p>entspricht damit in besonders ausgeprägter Weise dem in § 1a BauGB verankerten Gebot, sparsam mit dem Grund und Boden umzugehen. Zudem kann durch die Planung ein Wohnquartier in einer vergleichsweise gut mit Verkehrsmitteln des ÖPNV erschlossenen Lage geschaffen werden. Somit stellt die Konzentration der baulichen Nutzung an diesem Standort auch ein Baustein für eine Siedlungsentwicklung dar, die möglichst wenig verkehrserzeugend wirken soll.</p>
<p>Die unter 4.2.8.3 angeführte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme der nahegelegenen Parkanlage ist aus bezirklicher Sicht zur Kompensation von verschattetem Wohnraum nicht ausreichend. Darüber hinaus weist die Parkanlage an den Rändern eine erhebliche Lärmbelastung von 59-64 dB(A) auf, was die Erholungsseignung deutlich herabsetzt. Weiterhin entstehen bei Einhaltung der ausgewiesenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen des in das Quartier imitierenden, an der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegenden, Verkehrslärms, im Zusammenhang mit der zum Teil sehr unzureichenden Besonnungs- und Belichtungssituation der Baublöcke, große Einschränkungen in Bezug auf die Grundrisskonfiguration der Wohneinheiten.</p>	<p>Ferner ist bei der Beurteilung der städtebaulichen Dichte zu berücksichtigen, dass die erhöhte bauliche Dichte wie folgt ausgeglichen wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Herrichtung einer zentral im Quartier gelegenen öffentlichen Parkanlage, deren Ausgestaltung im Rahmen eines freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens entwickelt wurde und die vielfältige Nutzungsmöglichkeiten offerieren wird, - das Erschließungskonzept und die Festsetzung zur weitgehenden Unterbringung der Stellplätze in Tiefgaragen, wodurch die öffentliche Straßenverkehrsfläche im umfangreichen Maße vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten wird, - die Nähe zu Haltestellen des ÖPNV, wodurch unnötiger Kfz-Verkehr und die damit einhergehende Immissionsbelastung vermieden wird, - die Nähe zum Bezirkszentrum Altona mit seinem umfangreichen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot, das gut zu Fuß und mit dem Fahrrad erreicht werden kann, wodurch ebenfalls unnötiger Kfz-Verkehr und die damit einhergehende Immissionsbelastung vermieden wird, - die im Bebauungsplan gesicherte Schaffung privater und halbprivater Freiflächen in den Blockinnerbereichen der Allgemeinen Wohngebiete, - die Festsetzung einer anteiligen Dach- und Tiefgaragenbegrünung, - der Ausschluss stark störender und emittierender Nutzungen, wie z.B. Tankstellen und Vergnügungsstätten. 	<p>Ferner ist bei der Beurteilung der städtebaulichen Dichte zu berücksichtigen, dass die erhöhte bauliche Dichte wie folgt ausgeglichen wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Herrichtung einer zentral im Quartier gelegenen öffentlichen Parkanlage, deren Ausgestaltung im Rahmen eines freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens entwickelt wurde und die vielfältige Nutzungsmöglichkeiten offerieren wird, - das Erschließungskonzept und die Festsetzung zur weitgehenden Unterbringung der Stellplätze in Tiefgaragen, wodurch die öffentliche Straßenverkehrsfläche im umfangreichen Maße vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten wird, - die Nähe zu Haltestellen des ÖPNV, wodurch unnötiger Kfz-Verkehr und die damit einhergehende Immissionsbelastung vermieden wird, - die Nähe zum Bezirkszentrum Altona mit seinem umfangreichen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot, das gut zu Fuß und mit dem Fahrrad erreicht werden kann, wodurch ebenfalls unnötiger Kfz-Verkehr und die damit einhergehende Immissionsbelastung vermieden wird, - die im Bebauungsplan gesicherte Schaffung privater und halbprivater Freiflächen in den Blockinnerbereichen der Allgemeinen Wohngebiete, - die Festsetzung einer anteiligen Dach- und Tiefgaragenbegrünung, - der Ausschluss stark störender und emittierender Nutzungen, wie z.B. Tankstellen und Vergnügungsstätten.
<p>Der Bezirk weist darauf hin, dass dies nach § 19 BauNVO nicht zulässig ist</p>	<p>Aufgrund dieser ausgleichenden Faktoren wird die im Quartier durch den Bebauungsplan ermöglichte Bebauungsdichte als angemessen und tragbar eingestuft.</p> <p>Das Maß der baulichen Nutzung ist durch die Baugrenzen und die Festsetzung der maximal zulässigen Geschossfläche hinreichend bestimmt.</p> <p>Verschattung (siehe Punkte 20.13 und 29.27) Lärmschutz Park (siehe Punkt 29.5)</p>	<p>Aufgrund dieser ausgleichenden Faktoren wird die im Quartier durch den Bebauungsplan ermöglichte Bebauungsdichte als angemessen und tragbar eingestuft.</p> <p>Das Maß der baulichen Nutzung ist durch die Baugrenzen und die Festsetzung der maximal zulässigen Geschossfläche hinreichend bestimmt.</p> <p>Verschattung (siehe Punkte 20.13 und 29.27) Lärmschutz Park (siehe Punkt 29.5)</p>

	<p>und einen Abwägungsfehler darstellt. In diesem Zusammenhang ist es aus städtebaulicher Sicht zwingend erforderlich, dass in den Wohngebieten die Geschossigkeit entsprechend reduziert und die Gebäudehöhe auf maximal 20,00 m begrenzt wird. Die Geschossfläche sollte dementsprechend reduziert werden, so dass eine GFZ von 2,0 nicht überschritten wird. Darüber hinaus sollte die tatsächliche GFZ als Höchstwert im Planbild oder analog in der Begründung dargestellt werden.</p> <p>Anregung Nr. 22: Die Bedenken und Anregungen des Bezirksamtes Altona bezüglich der städtebaulichen Dichte und der Baugrenzen sollen und den B-Plan eingearbeitet werden.</p>	Lärmschutz Grundrisse (siehe Punkt 8.28)
11.22	<p>die drei nordwestlichen Baublöcke miteinander verbinden</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.12)</p>
11.26	<p>Nr. 11.26 ist inhaltsgleich mit Nr. 8.23</p>	
13.)	<p>(Fax vom 13.02.2014)</p>	
13.3	<p>unzureichende Anbindung an den SÖPNV</p> <p>„In der Begründung zum Bebauungsplan unter 3.3.5 Mobilitätskonzept heißt es: „Für den neuen Stadteil wird ein Mobilitätskonzept entwickelt, das einen entscheidenden Beitrag zur bewussten Vermeidung von Kfz-Besitz und – Nutzung leisten kann und der Umweltverbund gestärkt wird.“</p> <p>Ausführungen, wie dieser Beitrag geleistet werden kann, fehlen.</p> <p>In dem städtebaulichen Vertrag (Entwurfsfassung vom 13.12.2013) wird unter Art. XII Mobilitätskonzept Punkt 10. ÖPNV ausgeführt: „Die FfH-verpflichtet sich, zur Anbindung des Quartiers an den öffentlichen Nahverkehr eine Buslinie entlang der Harkorstraße zu führen und in der Straße 2 Haltestellen einzurichten. Die Bustaktung richtet sich nach dem tatsächlichen Bedarf.“ Nach der bekannt gewordenen Linienführung soll diese Buslinie aber nicht in die Innenstadt führen, sondern in beiden Richtungen aus der Stadt heraus die nächsten S-Bahnhöfe anbinden, so dass die ÖPNV Nutzer erst gegen die Lastrich-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 3.1)</p> <p>zusätzlich: Die Planung und Finanzierung des S-Bahnhofs Ottensen sowie Untersuchung neuer möglicher S-Bahnhaltstellen im Umfeld des Plangebietes ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Dies stellt keinen Abwägungsfehler dar, da die Erschließung des Plangebiets durch zusätzliche S-Bahnhaltstellen zwar wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich ist. Das Gebiet kann auch über die vorhandenen S-Bahnanschlüsse Altona und Holstenstraße, über vorhandene Buslinien sowie über eine neue in der Harkorstraße verlaufende Buslinie erschlossen werden.</p>

ung mit dem Bus fahren sollen, um dann in die S-Bahn umzusteigen, um teilweise direkt an dem Neubaugebiet ohne Halt wieder vorbeifahren müssen. Dieser zeitliche Mehraufwand wird dazu führen, dass der ÖPNV wegen mangelnder zeitlicher Attraktivität nur gering in Anspruch genommen werden wird.

2. Die derzeitige Planung zum Ausbau des SÖPNV berücksichtigt die geplante Bebauung des Gleisdreiecks Altona nicht.

Ich fordere die Offenlegung der Planung, wie die zukünftigen Bewohner des Altonaer Gleisdreiecks einen Zugang zum Schnellbahnsystem bekommen können. Immerhin wird ihr Wohngebiet von derzeit 4 S-Bahnlinien durchfahren, ohne dass ein möglicher attraktiver Zugang zum Schnellbahnsystem geplant ist.

Begründung: In eine, autoarmen/-freien Stadtteil wird erwartet, dass die Bewohner weitestgehend auf die Benutzung von Privat-PKW verzichten und stattdessen zu Fuß gehen, Rad fahren und verstärkt den ÖPNV nutzen. Daher reicht eine Erschließung durch eine marginale Buslinie mit undefinierter Servicefrequenz nicht aus. Die Fußwege zu den S-Bahnstationen Altonaer-Bahnhof und Holstenstraße sind mit rund 1 km zu weit entfernt, um ein attraktives ÖPNV-Angebot sicherzustellen. Ein schlechtes ÖPNV-Angebot führt zwangsläufig zu einer verstärkten PKW-Nutzung mit allen Konsequenzen für die Verkehrsbelastung des neuen Wohnviertels selber als auch der benachbarten Straßen und Viertel.

Durch die Umsetzung der bisherigen Planung zum Bau des Bahnhofes Ottensen entsteht eine Vielzahl von Folgekosten. Gleichzeitig wird die Erschließung des geplanten Neubaugebietes Altona Mitte unnötig erschwert.

Ich fordere die Offenlegung der Kosten, die durch den Bau des Bahnhofes Ottensen nach der jetzigen Planung entstehen, und zwar nicht nur die reinen Baukosten, sondern auch die durch die FHH auszugleichenden höheren Betriebskosten, einschließlich der Kosten, die durch den reduzierten Verspätungspuffer vor der eingeleisteten S-Bahn Strecke zwischen Blankenese und Rissen durch erhöhte Verspätungen im Hamburger S-Bahn Netz oder aber auch durch den Ausbau der Strecke auf eine Zweigleisigkeit entstehen.

Alternativ fordere ich eine öffentliche Abwägung verschiedener Planungsvarianten bezüglich des Neubaus von einer oder zwei S-Bahn Stationen zwischen den S-Bahnhöfen Altona, Bahrenfeld, Diebsteich und Holstenstraße.

Dabei sollen folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Erschließung der Stadtteile Ottensen und Neue Mitte Altona (im endgültigen Ausbaustand), Erreichbarkeit der Schnellbahnstationen.
 - Erhöhung des Verkehrsaufteils des Umweltverbundes
- Auswirkungen des Baus von neuen S-Bahn Stationen für das S-Bahn System:

- Bei geschickter Platzierung eines S-Bahnhofs „Altona-Mitte“ kann ein großer Teil von zusätzlichen Fahrgästen aus Ottensen und der „Neuen Mitte“ Altonas für das Schnellbahnsystem gewonnen werden
- Mit dem Bau eines S-Bahnhofs „Altona Mitte“ könnte bei geschickter Platzierung für die derzeitige S 11 das Kopfmachen in Altona entfallen, so dass die Kapazität der derzeitigen Infrastruktur erhöht werden kann, aber auch die Fahrzeit zwischen Holstenstraße und Othmarschen => Blankenese => Wedel um ca. 4 min erhöht werden kann.

- Bei Auslegung eines neuen S-Bahnhofs als Kreuzungsbahnhof, wie die Kreuzungsbahnhöfe der Berliner S-Bahn zwischen den Ring- und den sonstigen Linien, kann eine verbesserte Umsteigeverbindung zwischen dem Ast nach Elbgaustraße – Pinneberg und dem Ast Blankenese – Wedel mit Fahrzeitgewinnen von bis zu 20 min geschaffen werden.

- Bei geschickter Platzierung eines neuen S-Bahnhofs kann zusätzlich eine Verknüpfung zur Metrobuslinie 3 geschaffen werden, so dass die Fahrgäste zwischen Metrobus und S-Bahn umsteigen können, bevor die Kielerstraße in die Stresemannstraße einmündet. Durch diese Maßnahme können die Fahrzeiten um bis zu 5 min reduziert werden, so dass eine weitere Attraktivitätssteigerung für den Hamburger ÖPNV erreicht werden könnte.

Nach der bekannt gewordenen Linienführung soll diese Buslinie aber nicht in die Innenstadt führen, sondern in beiden Richtungen aus der Stadt heraus die nächsten S-Bahnhöfe anbinden, so dass die ÖPNV Nutzer erst gegen die Lastrichtung mit dem Bus fahren sollen, um dann in die S-Bahn umzusteigen, um teilweise direkt an dem Neubaugebiet ohne Halt wieder vorbeifahren müssen. Dieser zeitliche Mehraufwand wird dazu führen, dass der ÖPNV wegen mangelnder zeitlicher Attraktivität nur gering in Anspruch genommen werden wird.

- Aus den vorgenannten Einwendungspunkten ergibt sich die Forderung den Bebauungsplan nicht zu verabschieden,

		<ul style="list-style-type: none"> das Verkehrskonzept gründlich zu überarbeiten und unverzüglich Planungen zur Einrichtung von zusätzlichen S-Bahnstationen aufzunehmen die Anbindung dieser Stationen an den neuen Stadtteil in den B-Plan mit aufzunehmen. 	
13.4		4. Anstatt einen zeitgemäßen autoarmen Stadtteil zu schaffen wird der Autoverkehr wegen der fehlenden Alternativen weiter zunehmen.	
13.5		Nr. 13.4 ist identisch mit Nr. 3.2	
13.8		Nr. 13.5 ist identisch mit Nr. 3.3	
13.9		Nr. 13.8 ist identisch mit Nr. 3.6	
13.10		Nr. 13.9 ist identisch mit Nr. 3.7	
13.11		Nr. 13.10 ist identisch mit Nr. 3.8	
13.13		Nr. 13.11 ist identisch mit Nr. 3.9	
14.)		Nr. 13.13 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.5	
14.1	<p>■ (E-Mail vom 06.02.2014)</p> <p>Lärmschutzklauseln nicht zumutbar, nicht kontrollierbar</p>	<p>Die Festlegungen im B-Plan zum Lärmschutz stellen eine unzumutbare Gängelung der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner dar.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Festlegungen des B-Plans sollen die Feststellungen des Lärmgutachtens - Schalltechnische Untersuchung zum B-Plan Mitte Altona 1. Bauabschnitt - durch geeignete Maßnahmen aufheben. Dies gelingt nur durch eine sehr starke Gängelung der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner, indem vorgeschrieben wird, dass Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten anzuordnen sind, dass u. a. durch Doppelfassaden, verglaste Laubengänge, besondere Fensterkonstruktionen sicherzustellen ist, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt „eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in den Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffnetem Fenster von 30 dB(A) während der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) nicht überschritten wird“ (S. 8 der Verordnung über den Bebauungsplan Altona-Nord 26 vom Dezember 2013). - Diese Gängelung ist unzumutbar. Die Festlegungen im B-Plan sind auf die Dauer nicht kontrollierbar.</p> <p>Begründung</p> <p>Eine spätere Veränderung der Anordnungen von Wohn- oder Schlafräumen zu verhindern, ist ohne Eingriff in den Privatraum von Bürgerinnen und Bürgern nicht möglich. Darüber hinaus ist es nach Verlauf von Jahren auch</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzungen zum <u>Innenraumpegel</u> dienen dazu, erhebliche Belästigungen durch <u>Gewerbelärm</u> zu verhindern. Durch die Festsetzung eines Zielwerts bleibt es den einzelnen Bauherren überlassen, welche konkrete technische Lösung hierzu jeweils umgesetzt wird. Dies ist zumutbar. Die Kontrolle, ob die Festsetzungen des Bebauungsplans eingehalten werden, findet im Rahmen des Bauantrags statt. Auch im Fall einer nachträglichen Beschwerde über Gewerbelärm, würde zunächst geprüft werden, ob die Festsetzungen des Bebauungsplans eingehalten werden.</p> <p>Grundrissanordnung (siehe Punkt 8.28)</p>

14.2	Lärmkonflikt im Außen(wohn)-bereich bleibt unbewältigt	<p>praktisch nicht durchführbar, die Einhaltung der Festlegungen zu kontrollieren.</p> <p>Der im B-Plan vorgesehene Lärmschutz betrifft nur das innere von Räumen, für den Außenraum sind keine Maßnahmen vorgesehen. Diese Tatsache ist unzumutbar. Sie entspricht nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, wie es nach BauGB § 1 (6), Nr. 1 gesetzlich vorgeschrieben ist.</p> <p>Begründung</p> <p>In dem Lärmgutachten wird berichtet, dass „vereinzeit Beurteilungspegel im gesundheitsgefährdenden Bereich von 70 dB(A) erreicht bzw. überschritten“ werden (S. 24). Außerdem wird berichtet, dass im Nachtzeitraum der Immissionswert für WA (allgemeines Wohnen) von 49 dB(A) und für MI (Mischgebiet) von 54 dB(A) „an den dem Schienen- bzw. Straßenverkehrslärm zugeordneten Fassaden deutlich überschritten“ wird (S. 24). Darüber hinaus wird berichtet, dass an den straßenzugewandten Fassaden der Harkortstraße, der Haubachstraße und im Bereich des Holstenplatzes und an den schienenzugewandten Fassaden „Beurteilungspegel im gesundheitsgefährdenden Bereich von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten“ werden (S. 24). Mit anderen Worten: Wenn man ein Fenster richtig öffnet oder sich aus der Tür nach draußen begibt, tönt einem Lärm entgegen, der an Stellen sogar gesundheitsgefährdend ist.</p> <p>Das ist unzumutbar. Dagegen muss etwas unternommen werden. Es widerspricht den gesetzlichen Bestimmungen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Zum Außenwohnbereich zählen z. B. Terrassen, Balkone oder Loggien. Diese werden durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan vor zu hohem Verkehrslärm geschützt. Hierfür wird in der Rechtsprechung ein Wert von 64 dB(A) tagsüber für zumutbar gehalten. Bei einer Ausrichtung der Außenwohnbereiche zur ruhigen Hofseite treten keine Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm auf. Bei einer Ausrichtung zur Bahn oder Harkortstraße muss der betreffende Außenwohnbereich verglast werden, damit eine Nutzung nicht mit erheblichen Belästigungen verbunden ist. Der Zielwert muss bei teilgeöffneten Bauteilen erreicht werden, damit der Außenwohnbereich nicht ständig geschlossen sein muss. Werte, die über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tagsüber liegen, treten im Plangebiet nicht auf.</p>
14.3	aktiver Lärmschutz gefordert	<p>Aktiver Lärmschutz wird im B-Plan nicht erwähnt. Vorschriften dazu gehören aber in den B-Plan hinein.</p> <p>Begründung:</p> <p>In dem mit dem B-Plan gleichzeitig vorgestellten Städtebaulichen Vertrag wird die Möglichkeit aktiven Lärmschutzes erwähnt. Es wird aber behauptet, dass aktiver Lärmschutz technisch nicht machbar sei. Die Beweislast für diese Behauptung liegt bei den Verfassern des Städtebaulichen Vertrages. Es ist nicht die Aufgabe der Bürgerin oder des Bürgers, diese Behauptung zu widerlegen, sondern die Verfasser des Städtebaulichen Vertrages haben die Pflicht ihre Behauptung zu beweisen. Im Städtebaulichen Vertrag wird bereits zugegeben, dass in Zukunft die Möglichkeit einer gesetzlichen Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz besteht, was zeigt, dass die Verfasser selbst von der Behauptung, dass aktiver Lärmschutz technisch nicht machbar sei, nicht ganz</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.28)</p>

	überzeugt sind. Daher muss das Thema „Aktiver Lärmschutz“ im B-Plan enthalten sein, damit der B-Plan absehbaren, zukünftigen Anforderungen entspricht.	
14.4	weniger Stellplätze gewünscht	Der Stellplatznahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 4.1)
	<p>Stellplatznahme zu den Festlegungen des Stellplatzschlüssels im Mobilitätskonzept, einer Anlage zum B-Plan Altona-Nord (Mitte Altona)</p> <p>Im Abschnitt 3.3.5 des Mobilitätskonzepts wird ein Stellplatzschlüssel von durchschnittlich 0,4 je Wohneinheit sowie 15 Parkstände für Besucher je 100 Wohneinheiten abgeleitet.</p> <p>Das ist zu viel. Es muss heißen: Der Stellplatzschlüssel muss durchschnittlich 0,2 je Wohneinheit sein und 10 Parkstände für Besucher je 100 Wohneinheiten. In absoluten Zahlen heißt das bei 1500 Wohneinheiten, es dürfen höchstens 300 Stellplätze und 150 Parkstände für Besucher geschaffen werden.</p> <p>Begründung Das in der Begründung des B-Plans - im Abschnitt 3.3.5 - genannte Ziel der Entwicklung eines Quartiers mit unterdurchschnittlicher Verkehrserzeugung stimmt überein mit der in BauGB §1 (6) Nr. 9 genannten Vorschrift, dass eine städtebauliche Entwicklung auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr zu berücksichtigen sei. Das genannte Ziel der Entwicklung eines Quartiers mit unterdurchschnittlicher Verkehrserzeugung hat erst mit einem Stellplatzschlüssel 0,2 je Wohneinheit eine Chance auf Verwirklichung. In sog. Abminierungsgebieten - zu denen auch Altona gehört - ist der Stellplatzschlüssel für Neubaugebiete sowieso schon 0,6 je Wohneinheit.</p> <p>Eine unterdurchschnittliche Verkehrserzeugung wird durch den Schlüssel 0,4 noch nicht erreicht. Denn 0,4 ist noch zu nahe an 0,6. Da es sich nämlich nur um Durchschnittswerte handelt, sind stellenweise auch viel höhere Werte des Stellplatzschlüssels möglich. Die Folge ist, dass die Grenze zu einem Gebiet mit unterdurchschnittlicher Verkehrserzeugung bis zur Unkenntlichkeit verwischt wird.</p> <p>Erst mit einem Stellplatzschlüssel deutlich unterhalb von 0,6 - nämlich 0,2 - besteht eine Chance auf Verwirklichung eines Quartiers mit unterdurchschnittlicher Verkehrserzeugung. Erst dann wirkt sich die Möglichkeit von höheren Stellplatzschlüsseln an einzelnen Gebieten des Quartiers nicht mehr gegen dieses Ziel aus. Bei 1500 Wohnungen bedeutet das 300 Stellplätze.</p>	

14.5	weniger Besucherparkplätze gewünscht	<p>Auch die Zahl der Besucherparkplätze muss reduziert werden - auf 10 je 100 Wohneinheiten. Denn das Ziel einer unterdurchschnittlichen Verkehrserzeugung wird durch einen hohen Besucherverkehr konterkariert. Dazu kommt, dass Besucherverkehr kaum kontrollierbar ist und diese Parkplätze auch Nichtbesuchern genutzt werden. Bei 1500 Wohnungen bedeutet das 150 Besucherparkplätze.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Anzahl der zu errichtenden Besucherparkplätze im öffentlichen Straßenraum ist kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Durch den Bebauungsplan wird lediglich die öffentliche Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Die Aufteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraums auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer regelt der Bebauungsplan nicht.</p> <p>Im neuen Quartier sollen 15 Besucherparkplätze je 100 Wohnungen bereitgestellt werden. Gemäß PLAST 6 sind üblicherweise 20 Besucherparkplätze je 100 Wohnungen zu realisieren. Im Plangebiet sollen daher bereits weniger Besucherparkplätze als üblich realisiert werden. Aufgrund des fahrradaffinen Umfelds und der guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist eine Reduktion des Parkplatzschlüssels vertretbar.</p> <p>Eine darüber hinausgehende Reduktion des Parkplatzschlüssels wird jedoch als nicht mehr vertretbar eingestuft. Es muss damit gerechnet werden, dass der Besucherverkehr in einem gewissen Anteil mit dem Pkw ansteigt. Daher ist es erforderlich, eine bestimmte Anzahl an Besucherparkplätzen im Quartier zu errichten. Eine weitergehende Reduzierung der Besucherparkplätze ginge zu Lasten benachbarter Quartiere und würde eine ungleiche Lastenverteilung zwischen dem östlichen Bestandsquartier und dem neu geplanten Quartier im Plangebiet bedeuten. Es bestünde die Gefahr, dass die Besucher ihr Kfz in benachbarten Quartieren abstellen werden. Eine zusätzliche Belastung des öffentlichen Straßenraums mit ruhendem Verkehr soll jedoch insbesondere für die benachbarten Quartiere vermieden werden.</p>
20.)	<p>(Schreiben vom 14.02.2014)</p>		
20.1	<p>Einbeziehung der eingebrachten Planungsvarianten in die Abwägung gefordert</p>	<p>(Hinweis: grau = identisch mit Nr. 8.1)</p> <p>Ich habe grundsätzliche Einwendungen gegen die Verabschiedung und mögliche Umsetzung des ersten Bauabschnittes für das Gebiet Altona-Nord 26. Ich erwarte, dass weitere Alternativvorschlüsse für das Gebiet, insbesondere aus den abgegebenen Bürgerforderungen(autofreies Quartier, Lärmschutzbebauung, S-Bahn Haltestelle, größerer Park Anteil, 50% sozialer Wohnungsbau, Kleinteiligkeit über Baugemeinschaften, Quartiersgarage, Gemeinschaftsgärten, etc.) ernsthaft aufgegriffen und eingearbeitet werden.</p> <p>Eine Bebauung nach der bislang vorliegenden B-Planung lehne ich ab.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.1)</p>

	<p>Der Bebauungsplan unterliegt einer mangelnden Varianten-Prüfung, lässt aber diverse Ausnahmen zu</p>	
	<p>Grundlegend handelt es sich um ein Gebiet mit mehrfachen Belastungen, wie etwa durch Lärm und Schadstoffe im gesamten Plangebiet. Gerade darum wäre eine maximal zukunftsweisende Planung erforderlich, die diese gravierende Problemlage ausgleicht und für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 sorgt.</p>	
	<p>Der B-Plan zeigt lediglich eine mittelmäßige neoliberale städtebauliche Variante für verdichtete Bebauung, ohne dass ernsthaft Alternativen diskutiert und überhaupt in Erwägung gezogen wurden, ebenso wenig, wie auch deutsche oder internationale Best Practice Beispiele, Nachhaltige Nachbarschaften, Transition Towns. Der im Vorwege durchgeführte Wettbewerb im Jahre 2010 ersetzt ausdrücklich <u>nicht</u> die vom Baugesetzbuch vorgeschriebene Varianten-Diskussion des § 3 (1) BauGB (<i>"Die Öffentlichkeit ist ... über ... sich wesentlich: unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten ..."</i>)</p>	
	<p>Dies entspricht nicht den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse § 1 BauGB und § 3 (1) BauGB der Varianten-Untersuchung.</p>	
	<p>Ich fordere die Überprüfung und Veröffentlichung weiterer Varianten-Entwürfe sowie eine Transparenz bzw. gutachterliche Überprüfung der Ausnahmen im B-Plan.</p>	
20.2	<p>Nr. 20.2 ist inhaltsgleich mit Nr. 8.2 (der letzte Absatz lautet in Nr. 20.2 abweichen wie folgt: <i>„Ich fordere einen neuen, städtebaulichen Entwurf für die „Teilfläche I“, der unabhängig von der Realisierung weiterer Bauabschnitte für sich funktionsfähig mit entsprechenden Konsequenzen für Masterplan und B-Plan.“</i>) (Hinweis: grau = identisch mit Nr. 8.3)</p>	
20.3	<p>Ausnahmemöglichkeiten schwächen Regelungsgehalt des B-Plans</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.3)</p> <p>Im Gegenzug zu der mangelnden Varianten-Prüfung, lässt der B-Plan an vielen Stellen Ausnahmen zu, die in den Gutachten gar nicht bzw. nur rudimentär erfasst wurden. Es kann nicht beurteilt werden, welche Änderungen sich durch die Ausnahmen ergeben würden.</p> <p>Ausnahmen entziehen sich zudem komplett der Beurteilung der Bürger, die</p>

	<p>Einwände und Anregungen machen. Gegen mögliche Ausnahmen lassen sich keine Einwände machen und für mögliche Ausnahmen lassen sich keine Anregungen formulieren.</p> <p>Bauleitpläne sollen nach § 1 (5) "eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten."</p> <p>Durch die Vielzahl von Ausnahmen ist diese Entwicklung nicht gesichert.</p> <p>Ich fordere die Überprüfung und Veröffentlichung weiterer Varianten-Entwürfe sowie eine Transparenz bzw. gutachterliche Überprüfung der Ausnahmen im B-Plan.</p>	
20.4	<p>Nr. 20.4 ist identisch mit Nr. 8.6</p>	
20.5	<p>öffentliche Grünfläche zu klein</p> <p>Sie ist kleiner als ursprünglich angekündigt (nur 2,4 ha statt 3 ha). Weiterhin soll von der geplanten Schule für den Schulhof noch mehr Fläche in Anspruch genommen werden.</p> <p>Zwar bezieht sich der Entwurf nur auf den 1. Bauabschnitt, allerdings müssen die Vorgaben, die für das gesamte Gebiet gelten, auch auf die einzelnen Bauabschnitte angewendet werden. Insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es noch keine Zusage der Deutschen Bahn zur Verlegung des Fernbahnhofes Altona gibt. Diese Verlegung ist bekanntermaßen Voraussetzung für die Verwirklichung des 2. Bauabschnittes. Damit ist völlig unklar, ob bzw. wann der 2. Bauabschnitt verwirklicht wird und ob dann eine Ausgleichsfunktion der öffentlichen Grünfläche erreicht werden kann.</p> <p>Die Grünfläche ist zu klein. Ich fordere den versprochenen öffentlichen Grünflächenanteil von 30 % der Gesamtfläche der Teilfläche I. (Hinweis: grau = identisch mit Nr. 8.10)</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.11 und Flächenangaben aus 29.4)</p> <p>Der Schulhof befindet sich auf dem Schulgelände. Es werden lediglich Spiel- und Sportmöglichkeiten des Parks von der Schule mitgenutzt.</p>
20.6	<p>Öffentliche Grünfläche verlärm</p> <p>Die Grünfläche ist außerdem sehr stark lärmbelastet. Es ist kein Lärmschutz für den Bereich der öffentlichen Grünfläche vorgesehen.</p> <p>Laut Lärm-Gutachten ist eine starke Lärmbelastung insbesondere entlang der</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.5)</p>

	<p>Bahntrasse und der Harkortstraße zu erwarten. Dies mindert deutlich die Qualität einer öffentlichen Grünfläche, eine Erholungsfunktion ist nicht gegeben. Im Gegenteil verweisen die Gutachten auf gesundheitsschädliche Lärmbelastungen in diesem Bereich, sowohl tagsüber als auch nachts. Der Plan, den Multifunktionsplatz an den lauten Bahnabschnitt zu legen, kann dieses nicht verschleiern.</p> <p>Ich fordere aktive Lärmschutzmaßnahmen für die geplante öffentliche Grünfläche, die sonst ihre Funktion nicht haben kann, ebenso für den geplanten Bolzplatz direkt an den Fernbahn-Gleisen.</p> <p>Untersuchungen zu Schutz-Maßnahmen wie Lärmschutzbebauung oder eine Lärmschutzwand zur Verbesserung der Lärm-Situation innerhalb der Grünfläche wurden innerhalb des Bebauungsplan-Verfahrens nicht vorgenommen.</p> <p>Schall-Messungen im Bereich der Grünfläche wurden unterlassen. Schall-Berechnungen mit aktivem Lärmschutz wurden nicht vorgenommen.</p> <p>Die Untersuchung und Bewertung von Alternativen ist nicht ausreichend und die Abwägung ist mangelhaft.</p>	
20.7	Nr. 20.7 ist identisch mit Nr. 8.7	
20.8	<p>Da mit der geplanten Bebauung eine Flächenversiegelung und Zerstörung kleinteiliger Biotopstrukturen verbunden sein wird, die naturschutzfachliche Belange betrifft, fordere ich die unbedingte Einbindung naturnaher Bereiche in die öffentliche Grünflächen, die die zerstörten Lebensräume für Pflanzen und Tiere ausgleicht. Nur mit Dachbegrünung und aufhängen von Nistkästen für einige Vogelarten und Fledermäuse kann der Verlust nicht kompensiert werden.</p>	<p>Einbindung naturnaher Bereiche in öffentliche Grünfläche gefordert</p>
20.9	Nr. 20.9 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.7 (abweichend werden in Nr. 20.9 Forderungen statt Anregungen formuliert)	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Neben der Dachbegrünung und den aufzuhängenden Nistkästen werden im Plangebiet weitere Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs umgesetzt. Mittels der Anpflanzung von standortgerechten Laubhölzern (Bäume und Sträucher), weitläufigen Rasen- und Wiesenflächen im zentralen Bereich des Parks sowie extensiv gepflegten Bereichen, die Rückzugsmöglichkeiten für die Tierwelt bieten, werden unterschiedliche, ökologisch wirksame Biotope geschaffen. Im Wettbewerb für den Park war es Aufgabe in der öffentlichen Grünfläche diesen naturnahen Bereich mit einzuplanen. Diese naturnahe Fläche wurde im Entwurf des Wettbewerbsgewinners im nord-westlichen Bereich bereits vorgesehen.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.7)</p>
20.10	Nr. 20.10 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.8 (abweichend werden in Nr. 20.10 Forderungen statt Anregungen formuliert)	
20.11	Nr. 20.11 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.9	

20.12		(abweichend werden in Nr. 20.11 Forderungen statt Anregungen formuliert) Nr. 20.12 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.10	
20.13	Verschattung im Bestand	(abweichend werden in Nr. 20.12 Forderungen statt Anregungen formuliert) Die geplante Wohnbebauung weist starke Mängel auf, insbesondere ruft sie sehr starke Verschattungen hervor. Verschattungen Die Bewertungsmaßstäbe für ein gesundes Wohnen und Arbeiten hinsichtlich Sonnenstunden und Helligkeit sind in der DIN 5034-1 als Mindestanforderungen erfasst und laut Gutachten auch anzustreben. Die Verschattungsstudie hat Empfehlungen gegeben, die nicht berücksichtigt wurden. Laut Studie wird es insbesondere entlang der Harkortstraße zu einer Verschattung der Bestandsbebauung und innerhalb des Plangebiets in den neuen Untergeschossen sowie in den Obergeschossen der Innenhöfe kommen. Die Studie empfiehlt eine Reduzierung der Bebauungshöhe bzw. größere Innenabstände der Wohnblöcke, bei gleichbleibenden Wohnblockabständen. Der Bebauungsplan schafft keine Abhilfe, die Punkte der Verschattungsstudie wurden nicht entkräftet und eingearbeitet. Gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse nach §1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB werden so nicht eingehalten. Im Gegenteil, der B-Plan lässt diverse Ausnahmen für Überschreitungen der geplanten Geschossflächen zu, sei es durch Dachzugänge, technische Anlagen, Garagengeschosse, wenn diese keine wesentlichen Verschattungen bewirken. Da aber bereits durch die gängige Beplanung eine wesentliche Verschattung hervorgerufen wird, soll vermutlich ein Schlupfloch für weitere Aufstockungen geschaffen werden. Ich fordere eine niedrigere Bebauung mit max. 5 Geschossen plus zusätzliches eingeschossiges Dachgeschoss als Staffelgeschoss angelegt, bei allen Blockrandbebauungen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Verschattungsstudie dient dazu, den Grad der Verschattung in den Wintermonaten aufzuzeigen. Verschattung in den Wintermonaten kann Winterdepressionen begünstigen. Die zugrundeliegende DIN 5034 liefert Anhaltspunkte für die Bewertung. Wenn die dort genannten Kennziffern im Bereich der Altbebauung an der Harkortstraße nicht durchgehend eingehalten wird, bedeutet dies nicht, dass die Neubebauung unzulässig wäre. Die Zulässigkeit der Neubebauung in der im Bebauungsplan ausgewiesenen Höhe wird u. a. in der Hamburgischen Bauordnung geregelt. Die dort vorgeschriebenen Abstandsflächen beiderseits der Harkortstraße werden eingehalten. Verschattung Neubaugebiet (siehe Punkt 29.27)
20.14	maximal 5 Geschosse		Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.12)
20.15	keine Überschreitungsmöglichkeiten der Gebäudehöhe für Dachaufbauten und Technikgeschosse	Ausnahmen für die Überschreitung von Gebäudehöhen sind nicht zuzulassen. Es fehlt eine Angabe, um wie viel eine Überschreitung der Gebäudehöhe zulässig ist. Ein B-Plan soll nicht Ausnahmen in unbestimmten Maß erlauben, sondern Festsetzungen treffen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.22)
20.16	Maßnahmen gegen	Es werden keine ausreichenden Maßnahmen gegen die Einwirkungen der	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

	<p>Schieneverkehrerschütterungen aufgezeigt. Ein ausreichender Erschütterungsschutz, insbesondere für die erste und zweite Blockreihe, ist somit nicht erkennbar.</p> <p>Ich fordere den Nachweis von einem ausreichenden Erschütterungsschutz.</p> <p>Die geplante Wohnbebauung weist starke Mängel auf, insbesondere ist sie sehr starken Lärmemissionen ausgesetzt</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung zum B-Plan 26 verweist darauf, dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt entlang der Schienenwege und der Harkortstraße im Bestand sowohl tagsüber als auch nachts (deutlich) der Grenzwert der 16. BImSchV sowohl für allgemeine Wohn- als auch für Mischgebiete überschritten werden. Im nördlichen Bereich der Harkortstraße liegen die Pegel nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich.</p> <p>Für den Fall einer Bebauung wird ebenfalls der Grenzwert der 16. BImSchV sowohl für allgemein Wohn- als auch für Mischgebiete überschritten werden, sowohl entlang der Schienenwege als auch der Harkortstraße.</p> <p>Tagsüber wird sich für die Bestandsbebauung an der Harkortstraße durch die gegenüberliegende neue Bebauung der Lärm den gesundheitsgefährdenden Bereich überschreiten. Ebenfalls mit Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV ist dann für die Theodor-Haubach-Schule und Teile der Haubachstraße zu rechnen.</p> <p>Im Nachzeitraum werden dann auch entlang der nördlichen Planbebauung die Grenzwerte der 16. BImSchV für den gesundheitsgefährdenden Bereich deutlich überschritten.</p> <p>In der Regel handelt es sich bei den betroffenen Bestands-Plangebäuden um die dem Schienen- und Verkehrslärm zugewandten Fassaden. Zusätzlich sind die Bestands- und Plangebäude einer starken Lärmbelastung tagsüber und nachts durch Gewerbebetriebsemissionen ausgesetzt, die deutlich die Richtlinien der TA Lärm für Wohngebiete überschreiten.</p> <p>Auch nach Anwendung gemäß Hamburger Leitfaden Lärm 2010 (2013) erfolgt Einhaltung von Grundrissklausel, Außenbereichsklausel, Blockrandklausel und Hafencity-Klausel sind gesunde Wohnverhältnisse im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB nicht wirklich zu gewährleisten.</p>	<p>Schieneverkehrerschütterungen aufgezeigt. Ein ausreichender Erschütterungsschutz, insbesondere für die erste und zweite Blockreihe, ist somit nicht erkennbar.</p> <p>Ich fordere den Nachweis von einem ausreichenden Erschütterungsschutz.</p> <p>Die geplante Wohnbebauung weist starke Mängel auf, insbesondere ist sie sehr starken Lärmemissionen ausgesetzt</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung zum B-Plan 26 verweist darauf, dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt entlang der Schienenwege und der Harkortstraße im Bestand sowohl tagsüber als auch nachts (deutlich) der Grenzwert der 16. BImSchV sowohl für allgemeine Wohn- als auch für Mischgebiete überschritten werden. Im nördlichen Bereich der Harkortstraße liegen die Pegel nachts im gesundheitsgefährdenden Bereich.</p> <p>Für den Fall einer Bebauung wird ebenfalls der Grenzwert der 16. BImSchV sowohl für allgemein Wohn- als auch für Mischgebiete überschritten werden, sowohl entlang der Schienenwege als auch der Harkortstraße.</p> <p>Tagsüber wird sich für die Bestandsbebauung an der Harkortstraße durch die gegenüberliegende neue Bebauung der Lärm den gesundheitsgefährdenden Bereich überschreiten. Ebenfalls mit Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV ist dann für die Theodor-Haubach-Schule und Teile der Haubachstraße zu rechnen.</p> <p>Im Nachzeitraum werden dann auch entlang der nördlichen Planbebauung die Grenzwerte der 16. BImSchV für den gesundheitsgefährdenden Bereich deutlich überschritten.</p> <p>In der Regel handelt es sich bei den betroffenen Bestands-Plangebäuden um die dem Schienen- und Verkehrslärm zugewandten Fassaden. Zusätzlich sind die Bestands- und Plangebäude einer starken Lärmbelastung tagsüber und nachts durch Gewerbebetriebsemissionen ausgesetzt, die deutlich die Richtlinien der TA Lärm für Wohngebiete überschreiten.</p> <p>Auch nach Anwendung gemäß Hamburger Leitfaden Lärm 2010 (2013) erfolgt Einhaltung von Grundrissklausel, Außenbereichsklausel, Blockrandklausel und Hafencity-Klausel sind gesunde Wohnverhältnisse im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB nicht wirklich zu gewährleisten.</p>
20.17	<p>Lärmkonflikt in der Bestandswohnbebauung bleibt unbewältigt, aktiver Lärmschutz gefordert</p>	<p>Die generellen Auswirkungen durch Erschütterungen und Sekundärschall werden im entsprechenden Fachgutachten dargestellt und bewertet. Eine Verordnungsplanung des Bebauungsplans setzt fest, dass detaillierte Nachweise zum Erschütterungsschutz im jeweiligen Bauantrag zu erbringen sind.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p><u>Lärmschutzklauseln</u></p> <p>Die Festsetzungen zur Grundrissanordnung dienen dazu, ausreichenden Schutz vor Verkehrslärm sicherzustellen. An der lärmabgewandten Seite (z. B. im Innenhof) werden die relevanten Grenzwerte eingehalten, sodass das Öffnen der Fenster oder der Aufenthalt im Freien nicht eingeschränkt sind. Die Festsetzungen zum Innenraumpegel dienen dazu, erhebliche Belästigungen durch Gewerbelärm zu verhindern. Durch die Festsetzung eines Zielwerts bleibt es den einzelnen Bauherren überlassen, welche konkrete technische Lösung hierzu jeweils umgesetzt wird. Voraussetzung ist hierbei, dass die geforderten Zielwerte bei teilgeöffneter (gekippeter) Fenster eingehalten werden. Die bestehende Gemengelage Wohnbebauung/Schulnutzung vs. Brauerei wird durch die Planung nicht verändert.</p> <p><u>Bestandsgebäude Harkortstraße</u></p> <p>Das Lärmgutachten beinhaltet auch Angaben zur Verkehrslärmbelastung für die Bestandsbebauung. Ein Vergleich der beiden Szenarien „Verkehr Bestand“ (ohne Neubaugebiet, Anlage 3) bzw. „Verkehr Planfall“ (mit Neubaugebiet, Variante 2 mit lärminderndem Asphalt) zeigt, dass an den Fassaden der Bestandswohngebäude Pegelveränderungen von überwiegend +/- 1 dB(A) auftreten. Insgesamt tritt somit durch die Planung keine erhebliche Zusatzbelastung auf. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) wird in der Harkortstraße in beiden Szenarien nicht erreicht. Die Pegel von > 60 dB(A) nachts an der Holtenastraße sind bahndingt und unterscheiden sich zwischen den beiden Szenarien nicht.</p> <p>Außenwohnbereich (siehe 14.2) Aktiver Lärmschutz (siehe 8.28)</p>

	<p>Diese Einhaltung würde implizieren möglichst kein Fenster zu öffnen oder die Wohnungen zu verlassen. Bei den neuen Gebäuden wäre eine Lärmminde- rung durch gewisse bautechnische Konstruktionen (siehe Klauseln) vielleicht sogar machbar, allerdings entfallen diese Vorgaben und bautechnischen Varianten für die Bestandsgebäude in der Harkortstraße.</p> <p>Die Anwohner der Bestandsgebäude sind einer noch größeren Gesundheits- gefährdung durch Lärmemissionen durch eine Neu-Bebauung nach dem Bebauungsplan Altona-Nord 26 ausgesetzt!</p> <p>Ein Außenbereich der vollständig verglast und wegen zu hoher Lärmwerte ständig geschlossen gehalten werden muss, ist kein Außenbereich mehr. Es ist ein schlechter isolierter und schlechter zu heizender Raum. Statt aktiven Lärmschutz zu betreiben, wird den Menschen vorgeschrieben, wo sie in ihrer Wohnung zu leben haben. Dies entspricht nicht den Anforderungen an ge- sunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse §1 BauGB.</p> <p>Ich fordere ein grundsätzlich anderes Bebauungskonzept für den Teilab- schnitt I des B-Plans Altona-Nord 26, der auf die bewusste Gefährdung der Bewohner durch gesundheitsschädliche Lärmemissionen verzichtet. Dies fordere ich auch explizit für die Bewohner der Bestandsgebäude der Harkort- straße.</p> <p>Das Argument, aktiver Lärmschutz sei gesetzlich nicht vorgeschrieben, be- deutet, bewusst Menschen einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung auszusetzen!!!</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.14)</p>
20.18	<p>Schule ist zu viel Lärm ausgesetzt</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.28)</p>
20.19	<p>aktiver Lärmschutz gefordert</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.28)</p>

20.20		Nr. 20.20 ist identisch mit Nr. 8.13	
20.21		Nr. 20.21 ist identisch mit Nr. 8.14	
20.22		Nr. 20.22 ist identisch mit Nr. 8.17	
20.23		Nr. 20.23 ist identisch mit Nr. 8.31	
20.29	weniger Stellplätze gewünscht	Der Stellplatzschlüssel für Pkw sollte drastisch gesenkt werden, insbesondere im Bereich der Eigentumswohnungen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 4.1)
20.30	Vermeidung von Durchgangsverkehr im Quartier	Durchgangsverkehr ist nicht hinzunehmen und schon bei der Planung aus dem Gebiet rauszuhalten.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.3)
20.31	keine wirkliche Bürgerbeteiligung	Mit diesen ausformulierten Einwendungen wende ich mich gegen die Bebauung nach den bisherigen Konzepten des Masterplans, der städtebaulichen Verträge und des Bebauungsplans Altona-Nord 26. Ich unterstütze weiterhin die aufgestellten Bürgerforderungen und Forderungen des Koordinierungsgremiums, insbesondere bezüglich des merkwürdigen Verfahrens, den Funktionsplan quasi außen vor zu lassen und B-Plan parallel zu den Informationsveranstaltungen auszulegen. Hier soll in einer Art und Weise ein Verfahren durchgedrückt werden, was mit wirklicher Bürgerbeteiligung nichts zu tun hat. Ich fordere eine Aussetzung des jetzigen Verfahrens und eine Neubepanung des Gebietes.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Bebauungspläne werden nach einem im Baugesetzbuch geregelten Verfahren mit einer zweistufigen Beteiligung aufgestellt. Der erste Schritt besteht in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (in Hamburg als „Öffentlichen Plandiskussion“ bezeichnet). Für den Bebauungsplan Altona-Nord 26 hat die „Öffentliche Plandiskussion“ am 20. Februar 2013 stattgefunden. Hier wurden die Ziele und Zwecke der Planung sowie deren voraussichtliche Auswirkungen erläutert. Alle Bürger konnten sich informieren, das Projekt mit den Planern erörtern sowie Anregungen oder Kritik vorbringen. Die Beiträge wurden sowohl in der Kommission für Stadtentwicklung als auch im Stadtentwicklungsausschuss Altona beraten. Die zweite Stufe der Beteiligung ist die Öffentliche Auslegung. Hier wird der von Verwaltung und Politik abgestimmte Planentwurf für einen Monat in den zuständigen Dienststellen ausgelegt. Während der Auslegung konnten die Bürger den Entwurf einsehen, sich die Unterlagen von der Verwaltung erläutern lassen und sich äußern. Alle Äußerungen werden geprüft und die privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander abgewogen. Funktionsplan (siehe Punkt 29.1)
23.)			
23.1		(Schreiben vom 15.02.2014)	
23.2		Nr. 23.1 identisch mit Nr. 8.1	
23.3		Nr. 23.2 identisch mit Nr. 8.2	
		Nr. 23.3 identisch mit Nr. 8.3	

23.4		Nr. 23.4 identisch mit Nr. 8.4	
23.6		Nr. 23.6 identisch mit Nr. 8.6	
23.7		Nr. 23.7 identisch mit Nr. 8.7	
23.8	öffentliche Grünfläche zu klein	<p>Bedenken Nr. 7</p> <p>Die Grünfläche ist zu klein. Die öffentliche Grünfläche wird in der Begründung als Ausgleich für die mangelhafte Belichtung/ Besonnung der Wohnbebauung dargestellt. Sie ist aber für die Neubewohner und Altanlieger viel zu klein, da für mindestens 1/3 der Fläche andere Nutzungen (Schule, Kitas mit 360 Kindern, Außenbereiche Kleiderkasse etc.) vorgesehen sind.</p> <p>Soziale und kulturelle Bedürfnisse können durch den kleinen „Park“ nicht ausreichend befriedigt werden.</p> <p>Anregung Nr. 7</p> <p>Ich fordere den versprochenen öffentlichen Grünflächenanteil von 30 % der Gesamtfläche der Teilfläche I</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.11)</p> <p>Der Schulhof befindet sich auf dem Schulgelände. Es werden lediglich Spiel- und Sportmöglichkeiten des Parks von der Schule und Kitas mitgenutzt.</p> <p>Die private Grünfläche der Kleiderkasse, soll sich durch eine gemeinsame Gestaltung in die Parkanlage integrieren.</p>
23.9		Nr. 23.9 identisch mit Nr. 8.9	
23.10		Nr. 23.10 identisch mit Nr. 8.10	
23.11		Nr. 23.11 identisch mit Nr. 8.11	
23.12		Nr. 23.12 identisch mit Nr. 8.12	
23.13		Nr. 23.13 identisch mit Nr. 8.13	
23.14		Nr. 23.14 identisch mit Nr. 8.14	
23.15		Nr. 23.15 identisch mit Nr. 8.15	
23.16		Nr. 23.16 identisch mit Nr. 8.16	
23.17		Nr. 23.17 identisch mit Nr. 8.17	
23.18		Nr. 23.18 identisch mit Nr. 8.18	
23.19		Nr. 23.19 identisch mit Nr. 8.19	
23.20		Nr. 23.20 identisch mit Nr. 8.20	
23.21		Nr. 23.21 identisch mit Nr. 8.21	
23.22		Nr. 23.22 identisch mit Nr. 8.22	
23.23		Nr. 23.23 identisch mit Nr. 8.23	
23.24		Nr. 23.24 identisch mit Nr. 8.24	
23.25		Nr. 23.25 identisch mit Nr. 8.25	
23.26		Nr. 23.26 identisch mit Nr. 8.26	
23.27		Nr. 23.27 identisch mit Nr. 8.27	
23.28	aktiver Lärmschutz gefordert	<p>Nr. 23.28 inhaltsgleich mit Nr. 8.28 (abweichend enthält Nr. 23.28 zusätzlich die folgenden Textbausteine: <i>„Der bestehende und prognostizierte Lärm verursacht höhere Baukosten</i></p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.28)</p>

	<p>durch passiven Lärmschutz. Der erhöhte Aufwand macht kein kostensparendes Bauen möglich. Die Verordnung von Wohnen Leben und Arbeiten direkt neben einer bestehenden Emissionsquelle ist gesundheitsgefährdend und damit fahrlässig (Schutzgut, Mensch).</p> <p>Das Argument, aktiver Lärmschutz sei gesetzlich nicht vorgeschrieben, bedeutet, bewusst Menschen einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung auszusetzen.</p> <p>Aussetzen der Realisierung der Bebauung des 1. Bauabschnittes/ Teilfläche 1 direkt an der Schiene bis zur Klärung der Realisierbarkeit des 2. Bauabschnittes/ Teilfläche. Kennzeichnung und Festsetzung dieses Vorbehaltes im B-Plan.)</p>	
23.29	Nr. 23.29 identisch mit 8.29	
23.30	Nr. 23.30 identisch mit 8.30	
23.31	Nr. 23.31 identisch mit 8.31	
23.33	Nr. 23.33 identisch mit 8.33	
23.34	Nr. 23.34 identisch mit 8.34	
23.35	Nr. 23.35 identisch mit 8.35	
23.36	Nr. 23.36 identisch mit 8.36	
23.38	<p>(Hinweis: grau = identisch mit Nr. 29.1) Bedenken Nr. 38</p> <p>Fehlender Funktionsplan mit entsprechenden Auswirkungen</p> <p>In der Logik des Verfahrens war stets davon auszugehen, dass direkt nach dem Masterplan ein Funktionsplan erarbeitet würde, als eine Art Zwischenschritt vor dem B-Plan, spätestens jedoch parallel zu diesem. Dieses Vorgehen würde auch Sinn machen, denn was passierte, wenn – nach dem Zusammenführen der verschiedenen Fachpläne/Gutachten der Funktionsplan zu dem Ergebnis käme, dass der B-Plan verändert werden müsste? Dann hätten die Privat-Investoren aber bereits ihr Planungsrecht und bei nachträglicher Änderung möglicherweise Anspruch auf Schadensersatz.</p> <p>Auch fehlt ein dem B-Plan vorausgehender Funktionsplan, aus dem heraus die innere und äußere Erschließung konkretisiert werden kann. Es fehlen konkrete Querschnittsangaben zu Straßen-, Park-, Gehweg-, Radverkehrs-, Platzflächen. Wie soll das vorgesehene Mobilitätskonzept greifen, der Stellplatzschlüssel von 0,4 realisiert, autoarmes Wohnen mit einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität erreicht werden, wenn dies nicht vorgedacht und entsprechend festgelegt wird.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.1)</p>

	<p>Anregungen Nr. 38</p> <ul style="list-style-type: none"> erst den Funktionsplan erstellen gegebenenfalls den B-Plan ändern/ anpassen Straßenquerschnitte festlegen im B-Plan; um Ziele des autoarmen Wohnens mit verbesserter Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erreichen. 		
23.39	<p>keine gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten</p> <p>Bedenken Nr. 39 Schutzgut Gesundheit</p> <p>Verschattungen, Erschütterungen, Verflämung</p> <p>Die Planungen werden den Anforderungen an gesundes Wohnen in keiner Weise gerecht. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach §1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sind nicht eingehalten. Vorgegebene Grenzwerte werden überschritten und damit ignoriert.</p> <p>Die Anwohner der Bestandsgebäude sind einer noch größeren Gesundheitsgefährdung durch Lärmemissionen und Verschattungen durch eine Neubebauung nach dem Bebauungsplan Altona-Nord 26 ausgesetzt.</p>	<p>Anregungen Nr. 39</p> <ul style="list-style-type: none"> Festsetzung einer niedrigeren Bebauung mit maximal 5 Geschossen plus zusätzlichem eingeschossigen Dachgeschoss 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Verschattung (siehe Punkt 20.13) Erschütterungen (siehe Punkt 20.16) Lärm (siehe Punkt 20.17)</p>
23.40	<p>maximal 5 Geschosse</p>	<p>Anregungen Nr. 39</p> <ul style="list-style-type: none"> Festsetzung einer niedrigeren Bebauung mit maximal 5 Geschossen plus zusätzlichem eingeschossigen Dachgeschoss 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.12)</p>
23.41	<p>größere Innenhöfe</p>	<p>Anregungen Nr. 39</p> <ul style="list-style-type: none"> Größere Innenabstände der Wohnblöcke bei gleichbleibenden Wohnblockabständen 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Bebauungsplan wird durch die baukörperbezogene Festsetzung der überbaubaren Fläche die geplante städtebauliche Grundkonzeption des Masterplans gesichert. Die gewünschte Vergrößerung der Innenhöfe der Baublöcke würde zwangsläufig zu einem anderen städtebaulichen Konzept führen, das durch größere Baublöcke geprägt wäre. Dies ist städtebaulich nicht gewollt. Dem Bebauungsplan liegt eine kleinteilige Einteilung der Baublöcke zu Grunde, die auch im städtebaulichen Umfeld (Ottensen, Altona-Altstadt) ortstypisch ist. Die damit zwangsläufig einhergehende städtebauliche Dichte ist der hochzentralen Lage des Plangebiets angemessen.</p>
23.42	<p>Höhenstaffelung der Gebäude um Belichtungssituation zu verbessern</p>	<p>Anregungen Nr. 39</p> <ul style="list-style-type: none"> Höhenstaffelung der Gebäude um Belichtungssituation zu verbessern 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.27)</p>
23.43	<p>aktiver Lärmschutz</p>	<p>Anregungen Nr. 39</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

	<p>gefordert</p>	<p>Aktiver Lärmschutz, auch durch Lärmreduzierung an der Quelle, oder durch aktive Schallschutzmaßnahmen möglichst nah an der Quelle</p> <p>Anregungen Nr. 39</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine Festsetzung von Wohnbebauung für die 2 nördlichen Blöcke, Lärm und Erschütterungen bleiben auch nach Umsetzung/Realisierung des 2. Bauabschnittes / 2. Teilfläche 	<p>(siehe Punkt 8.28)</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Umweltbericht und in den Fachgutachten sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch umfangreich und detailliert dargestellt und bewertet worden. Durch verschiedene Festsetzungen des Bebauungsplans werden die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut hinreichend gemindert, um eine Wohnnutzung zu ermöglichen.</p>
23.44	<p>keine Wohnnutzung in den zwei nördlichen Baublocks</p>	<p>(Hinweis: grau = identisch mit Nr. 8.7)</p> <p>Bedenken Nr. 40</p> <p>Maßnahmen zur Ausweisung eines autofreien, nachhaltigen Quartiers sind nicht ausreichend in der Planung berücksichtigt.</p> <p>vgl. BauGB §1 (6) Nr. 9 " ... unter besonderer Berücksichtigung einer Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichtetes städtebauliches Entwicklung,"</p> <p>Bekanntermaßen ist die effektivste Maßnahme zur Lärmreduktion die Reduktion an der Quelle. Also Förderung von Fußgänger- und Radverkehr und eine Verringerung der Geschwindigkeit auf Tempo 30. Selbst Elektrofahrzeuge verursachen oberhalb Tempo 30 durch die Laufgeräusche der Räder fast gleiche Lärmemission wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Sie tragen also ausschließlich im Bereich bis Tempo 30 zur Lärmreduktion bei.</p> <p>Ein großer Teil der Bürgerforderungen aus dem Koordinierungsgremium, des Netzwerkes Autofreie Mitte Altona und des Mobilitätskonzeptes Mitte Altona für ein autofreies nachhaltiges Quartier wurden im B-Plan nicht aufgegriffen.</p> <p>Anregungen Nr.40</p> <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 für die Harkortstraße und Shared Space zumindest im Bereich der Schulen Maximal Tempo 30, besser Tempo 20 für die Quartiersstraßen der inneren Erschließung Autofreies, zusammenhängendes Quartier mit deutlichem Schwerpunkt auf Fuß- und Radverkehr und damit einer qualitativen Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichem Raum statt Stellplätze Gute Anbindung an den ÖPNV mit einer guten Taktung durch Busse 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Tempo 30 in der Harkortstraße (siehe Punkt 8.17)</p> <p>Tempo 30 im Quartier (siehe Punkt 5.4)</p> <p>Shared-Space (siehe Punkt 8.31)</p> <p>Förderung Umweltverbund (siehe Punkt 5.6)</p> <p>Bustaktung (siehe Punkt 20.24)</p> <p>Vermeidung von Durchgangsverkehr (siehe Punkt 5.3)</p>
23.45	<p>Maßnahmen zur Minderung des Verkehrs nicht ausreichend</p>	<p>(Hinweis: grau = identisch mit Nr. 8.7)</p> <p>Bedenken Nr. 40</p> <p>Maßnahmen zur Ausweisung eines autofreien, nachhaltigen Quartiers sind nicht ausreichend in der Planung berücksichtigt.</p> <p>vgl. BauGB §1 (6) Nr. 9 " ... unter besonderer Berücksichtigung einer Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichtetes städtebauliches Entwicklung,"</p> <p>Bekanntermaßen ist die effektivste Maßnahme zur Lärmreduktion die Reduktion an der Quelle. Also Förderung von Fußgänger- und Radverkehr und eine Verringerung der Geschwindigkeit auf Tempo 30. Selbst Elektrofahrzeuge verursachen oberhalb Tempo 30 durch die Laufgeräusche der Räder fast gleiche Lärmemission wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Sie tragen also ausschließlich im Bereich bis Tempo 30 zur Lärmreduktion bei.</p> <p>Ein großer Teil der Bürgerforderungen aus dem Koordinierungsgremium, des Netzwerkes Autofreie Mitte Altona und des Mobilitätskonzeptes Mitte Altona für ein autofreies nachhaltiges Quartier wurden im B-Plan nicht aufgegriffen.</p> <p>Anregungen Nr.40</p> <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 für die Harkortstraße und Shared Space zumindest im Bereich der Schulen Maximal Tempo 30, besser Tempo 20 für die Quartiersstraßen der inneren Erschließung Autofreies, zusammenhängendes Quartier mit deutlichem Schwerpunkt auf Fuß- und Radverkehr und damit einer qualitativen Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichem Raum statt Stellplätze Gute Anbindung an den ÖPNV mit einer guten Taktung durch Busse 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Tempo 30 in der Harkortstraße (siehe Punkt 8.17)</p> <p>Tempo 30 im Quartier (siehe Punkt 5.4)</p> <p>Shared-Space (siehe Punkt 8.31)</p> <p>Förderung Umweltverbund (siehe Punkt 5.6)</p> <p>Bustaktung (siehe Punkt 20.24)</p> <p>Vermeidung von Durchgangsverkehr (siehe Punkt 5.3)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung der Buslinie nach Einzug der ersten Bewohner und nicht nach Bedarf, da erst das vorhandene Angebot auch den Bedarf schafft • Kein Durchgangsverkehr in den inneren Erschließungen • Schaffung von mehr verkehrsreduzierten Bereichen und geförderte Anreize für die Benutzung von Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn 		
23.46	Tempo 30 auf der Harkortstraße gefordert	<ul style="list-style-type: none"> • Anregungen Nr.40 • <u>Tempo 30 für die Harkortstraße und Shared Space</u> zumindest im Bereich der Schulen 	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.17)
23.47	Shared-Space für die Quartiersstraßen gefordert	<ul style="list-style-type: none"> • Anregungen Nr.40 • <u>Tempo 30 für die Harkortstraße und Shared Space</u> zumindest im Bereich der Schulen 	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.31)
23.48	Tempo-30-Zonen im Quartier gewünscht	<ul style="list-style-type: none"> • Anregungen Nr.40 • <u>Maximal Tempo 30, besser Tempo 20</u> für die Quartiersstraßen der inneren Erschließung 	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.4)
23.50	gute Busverbindung gewünscht	<ul style="list-style-type: none"> • Anregungen Nr.40 • <u>Gute Anbindung an den ÖPNV mit einer guten Taktung durch Busse</u> • <u>Einführung der Buslinie nach Einzug der ersten Bewohner und nicht nach Bedarf, da erst das vorhandene Angebot auch den Bedarf schafft</u> 	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 20.26)
23.51	Vermeidung von Durchgangsverkehr im Quartier	<ul style="list-style-type: none"> • Anregungen Nr.40 • <u>Kein Durchgangsverkehr in den inneren Erschließungen</u> 	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.3)
25.)		<p>(Schreiben vom 15.02.2014)</p> <p>vollständig identisch mit Nr. 23 mit Ausnahme der nachfolgenden, zusätzlich aufgeführten Punkte:</p> <p>Bei den vorliegenden Planungen wurde das „Schutzgut Mensch“ stark vernachlässigt.</p> <p>Ungesundes Wohnen mit Lärmbelastung (direkt an den Schienen), hoher Dichte, großer Verschattung, kleinem Park, ungünstigen Grundrissmöglichkeiten sind das Ergebnis.</p> <p>Wir möchten zwar gerne bauen – auch in der Mitte Altona – und unser Konzept leben, aber nicht um jeden Preis. Das wird sich auch kein älterer Mensch antun. Gerade weil er/sie im Alter mehr Zeit in den eigenen und gemeinsamen Wänden verbringt und nicht im Schatten, bei Lärm und eingeschränkt</p>	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 23.44)
25.53	keine gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten		

	leben will. Das fördert sicher nicht die Gesundheit und das allgemeine Wohlbefinden.	
25.54	kleine förderfähige Wohnungen nicht realisierbar	<p>Barrierearmes bzw. barrierefreies Bauen wird z Zt. wie folgt gefördert: 55 qm für Einpersonenhaushalt, 65 qm für 2-Personenhaushalt. Wie sollen bei einer Gebäudetiefe von 13,5 m funktionierende Grundrisse zur lärmabgewandten Seite möglich sein?</p>
26.)		(Schreiben vom 17.02.2014)
26.1	<p>Lärmschutzmaßnahmen für Bestandsgebäude an Harkortstraße gefordert</p> <p>Bebauungsplan: In der Begründung zum Bebauungsplan Altona-Nord 26 werden im Umweltbericht bei der Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung im Punkt 4.2.1.2 zum Verkehrslärm folgende Aussagen getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> 59/49 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete nach Verkehrslärmschutzverordnung, 70/60dB(A) tags/nachts als Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ein Pegel ab 65 dB(A) tagsüber als maximal tolerable Obergrenze für den Außenbereich. <p>Im Punkt 5.7.1 der Begründung des Bebauungsplanes zum Thema Immissionsschutz – Lärm und Erschütterungen werden planerische und konstruktive Schutzmaßnahmen für die Baumaßnahmen unter Bezug auf die Verordnung zum Bebauungsplan aufgeführt.</p> <p>Für den Bereich der Harkortstraße sind §2.23, §2.27 und §2.28 der Verordnung wichtig; sie behandeln die im Bebauungsplan gekennzeichneten Nebenflächen (F), (G) und (H).</p> <p>Grundlage für diese Festsetzungen ist das schalltechnische Gutachten zum Bebauungsplan vom September 2013.</p> <p>Stellungnahme:</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Reflexionen durch bestehende bzw. geplante Baukörper wurden in der Lärmprognose berücksichtigt.</p> <p>Verkehrslärm Bestandsgebäude Harkortstraße (siehe Punkt 20.17) Aktiver Lärmschutz (siehe Punkt 8.28) Lärmmessungen Verkehr (siehe Punkt 29.11) Tempo 30 (siehe Punkt 8.17)</p>

In dem schalltechnischen Gutachten werden die Eingangsdaten und der Emissionspegel im „Bestand Straße“ auf der Grundlage der Bundeslärmschutzverordnung, nicht auf der Grundlage von aktuellen Schallmessungen ermittelt; die Werte „Planfall Straße“ werden prognostiziert.

Im Fall der südlichen Harkortstraße sind ausweislich der Anlagen 2a und b der schalltechnischen Untersuchung die Schallbelastungen im Vergleich zum Tag nachts gleich stark und ausgedehnter. Unabhängig davon, dass hier die Fahrzeugfrequenzierung tagsüber sehr hoch angesetzt wird, ist diese in der Nacht nachweisbar überaus gering, was den Schluss nahelegt, dass die in der Anlage dokumentierte Lärmbelastung nicht den Fahrzeugverkehr als Ursache hat.

Da im Falle der neuen Blockbebauung Umgebungslärm wegen der abschot- tenden Wirkung der Blöcke als Ursache entfällt, bleibt allein der zusätzliche Fahrzeugverkehr als Verursacher.

Sollte die erhöhte Lärmbelastung in der Zunahme des Straßenverkehrs wegen der neuen Blockrandbebauung an der Harkortstraße begründet sein, ist diese auch der Grund für die im Bebauungsplan geforderten Schutzmaßnahmen.

Bei Neubauten ist es möglich, auf diese Probleme mit Grundrissorientierungen und baulichen Maßnahmen wie Doppelfassaden und Schallschutzfenstern zu reagieren.

Bestandsbauten in der Harkortstraße können nicht umorganisiert werden, ihre Aufenthaltsräume wurden bewusst zur Straßenseite gelegt.

Einwendung und Anregungen:

Das für den Bebauungsplan erstellte schalltechnische Gutachten ist in seinen Annahmen und Aussagen bezüglich der Lärmverursacher und in Bestand und Planung ungenau, sodass nicht beurteilt werden kann, ob allein die passiven Lärmschutzmaßnahmen, wie im Bebauungsplan gefordert, die angemessene Lösung darstellen.

Die Festlegungen des B-Plans sind ohne ergänzende Aussagen zum aktiven Lärmschutz abzulehnen.

	<p>Auf der Grundlage von Schallmessungen soll in einem Schallgutachten festgestellt werden, wie die Schallbelastung im Bestand ist und wie sie sich durch die neue Blockrandbebauung ändert.</p> <p>Fahrzeugzählungen sollen Anschluss über das reale Verkehrsaufkommen bei Tag und bei Nacht geben.</p> <p>Wenn die Bewertung der Lärmpegel bauliche Reaktionen erfordert, die im Bestand nicht realisierbar sind, muss der Lärm durch geeignete Tempoeinschränkungen reduziert werden.</p> <p>Ist dies nicht möglich, sollte der Einbau von Schallschutzfenstern im Bestand finanziell gefördert werden.</p> <p>Mit diesem Schreiben sende ich Ihnen eine Sammelanwendung zum Bebauungsplan Altona-Nord 26 bezüglich des Lärmschutzes.</p> <p>Die schalltechnischen Untersuchungen zum Bebauungsplan dokumentieren eine Erhöhung der Schallbelastung auch des Bestandes in der Harkortstraße in einem Maß, welches nach Norm als gesundheitsgefährdend bewertet wird.</p> <p>Während für die Bebauung der Neuplanung umfangreiche Schutzmaßnahmen schon im Bebauungsplan festgelegt werden, fehlen Aussagen zum Schutz der Bewohner des Wohnbestandes.</p> <p>Die Unterzeichner fordern eine Stellungnahme in der Begründung zum Bebauungsplan und geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Schallbelastung wie zum Beispiel die Geschwindigkeitsverringerung in der Harkortstraße auf Tempo 30 oder weniger, falls erforderlich.</p> <p>Wir senden Ihnen mit diesem Schreiben unsere Einwendungen und Anregungen zum oben genannten Bebauungsplan, da die vorgesehenen Wohn- und Gewerbenutzungen innerhalb des Planungsgebietes ruhenden Verkehr mit sich bringen, für dessen Unterbringung im Planungsgebiet selbst keine ausreichenden Maßnahmen erkennbar sind.</p> <p>Es ist zu erwarten, dass sich hieraus erhebliche negative Auswirkungen auf die Stellplatzsituation der benachbarten Straßen ergeben.</p> <p>Bebauungsplan:</p>	
26.2	<p>Sorge vor steigendem Parkdruck in Bestandsgebieten</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Öffentliche Besucherparkstände werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt, dies ist Aufgabe der nachfolgenden Verkehrsplanung. Der Bebauungsplan trifft auch keine verbindlichen Festlegungen zur Anzahl der privaten Stellplätze auf den Grundstücken.</p> <p>(siehe ergänzend Punkt 3.8 und Punkt 4.1)</p>

	<p>In der Begründung zum Bebauungsplan Altona-Nord 26 in den Punkt 3.3.5 Mobilitätskonzept und dem Punkt 5.3.7 Unterbringung des ruhenden Verkehrs wird ein reduzierter Stellplatzschlüssel von 0,4 zuzüglich 0,15 je Wohneinheit und mit Besucheranteil festgeschrieben.</p> <p>Hieraus ergeben sich für 1600 Wohnungen 640 Stellplätze, die zwingend in Tiefgaragen untergebracht werden sollen und weitere 240 Besucherstellplätze, deren teilweise Unterbringung in Tiefgaragen gewünscht wird.</p> <p>Zusätzlich zur Wohnnutzung weist der Bebauungsplan eine Schulnutzung, drei Kindertagesstättennutzungen und Gewerbenutzung in den an der Har- kortstraße gelegenen Erdgeschossbereichen der Baublöcke aus.</p> <p>Straßenverkehrsflächen sind bei der inneren Erschließung undifferenziert, bei der äußeren Erschließung ohne Flächen für ruhenden Verkehr ausgewiesen.</p> <p>Stellungnahme Sollte die Wohnnutzung in der Praxis ein Aufkommen des ruhenden Verkehrs mit sich bringen, welches nicht durch Schaffung der geforderten Tiefgaragenplätze abgedeckt ist, ergibt sich zusätzlich zu den geforderten Besucherstellplätzen, die nicht in Garagen untergebracht sind, ein Bedarf, dessen Unterbringung im Plangebiet die Autoarmut gefährdet.</p> <p>Werden hier keine Maßnahmen ergriffen, werden Parkmöglichkeiten in der Umgebung gesucht.</p> <p>Gleiches gilt für den Parkbedarf resultierend aus Schul-, Kindertagesstätten- und Gewerbenutzung. Diese Nutzungen sind mit ihrer Erschließung direkt zur Harkortstraße orientiert. Je nach Nutzungsart gibt es Parkbedarf für Eltern, Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten.</p> <p>In den angrenzenden Bestandsbaugebieten erweist sich zur Zeit das Angebot an Stellplätzen für den ruhenden Verkehr als auskömmlich, bedingt durch einen nicht zu hohen Autoanteil. Diese auch im neuen Stadtteil angestrebte Situation wird ohne Schutzmaßnahmen gegen Überschüssigen Parkbedarf aus dem Neubaugebiet gefährdet.</p> <p>Einwendung und Anregungen:</p>	
--	---	--

	<p>Der Bebauungsplan soll in dieser die Bestandsgebiete nicht berücksichtigenden Form nicht beschlossen werden.</p> <p>Im Bebauungsplan und/oder in der Begründung zum Bebauungsplan sollen Aussagen getroffen werden, in welcher Weise dem Stellplatzbedarf der oben genannten Nutzungen begegnet werden soll. Es sollte überprüft werden, in wie weit im Bestandsgebiet durch Einbahnstraßenregelungen und Ausbildung von Sackgassen die Zugänglichkeit der Nebenstraßen von der Harkortstraße aus erschwert werden kann. Eine Ausbildung von Anwohnerparkplätzen in den Bestandsgebieten wird gewünscht.</p> <p>Mit diesem Schreiben sende ich Ihnen eine Sammelanwendung zum Bebauungsplan Altona-Nord 26 bezüglich der Situation des ruhenden Verkehrs. Die Unterzeichner befürchten wegen der fehlenden Ausweisung von Stellplätzen für Gewerbe-, Kindertagesstätten-, Schul- und Wohnnutzung im Bebauungsplan eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Bestandswohngebiete. Sie wünschen eine verbindliche Aussage und Lösung dieser Problematik, dokumentiert in der Begründung oder/und dem Bebauungsplan und Festlegung konkreter Maßnahmen wie zum Beispiel Anwohnerparkplätze zur Verhinderung von Verschlechterungen der Parksituation im Bestand.</p>	
26.3	<p>geringere Gebäudehöhe für Panta-Block an Harkortstraße</p> <p>Wir senden Ihnen mit diesem Schreiben unsere Einwendungen und Anregungen zum oben genannten Bebauungsplan wegen der weitestgehend undifferenzierten Ausweisung von Gebäudehöhen und Geschosshöhen in den die Harkortstraße begleitenden Teilen der Baublöcke der 112. PANTA.</p> <p>Bebauungsplan: Der Bebauungsplan sieht an dieser Stelle folgendes vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine 5- bis 7-geschossige Bebauung • Erdgeschosshöhen von maximal 5,5 m • maximale Gebäudehöhen von 45 m über NN, was einer Höhe von 23,5 m über Gelände entspricht • flachgeneigte Dächer. • Möglichkeit zusätzlicher technischer Aufbauten wie Aufzugüberfahrten und Technikzentralen in Abstand von 2,5 m zur Gebäudekante ohne Flächenbegrenzung- Festsetzung der maximalen Geschossfläche auf 17.300 qm bzw. 20.500 qm 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das neue Quartier soll sich insgesamt hinsichtlich der Höhenentwicklung in die Umgebung einfügen, sich dabei jedoch eher am oberen Rand des Spektrums vorhandener Gebäudehöhen orientieren. Die geplante Neubebauung orientiert sich hinsichtlich ihrer Höhenentwicklung nicht ausschließlich an der Bestandsbebauung entlang des zwischen Harkortstieg und Gerichtstraße liegenden Abschnitts der Harkortstraße. Außerhalb des genannten Straßenabschnitts sind durchaus auch höhere Gebäude vorhanden. Zum Beispiel weist die Bebauung südlich des Harkortstiegs sechs Geschosse auf. Zudem rechtfertigt die zentrale Lage des Quartiers eine höhere bauliche Dichte. Es ist eine übergeordnete Zielsetzung des Bebauungsplans, einen möglichst großen Beitrag zur Verringerung der in Hamburg bestehenden Wohnraumknappheit zu leisten. Die hohe Dichte ist zudem städtebaulich gerechtfertigt, um die bauliche Nutzung in einem bereits gut erschlossenen und mit Infrastruktur versorgten Bereich zu konzentrieren. Die Konzentration der Baukörper soll eine möglichst flächensparsame Entwicklung des neuen Stadtreils bewirken, die auch aus gesamtstädtischer Sicht erstrebenswert ist, um die bauliche Nutzung von Freiflächen möglichst zu ver-</p>

	<p>meiden und einen schonenden Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Absatz 2 BauGB sicherzustellen.</p> <p>In den beiden Baublöcken ist die zulässige Geschossfläche gedeckelt. In den Baufeldern, wo eine fünf- bis siebengeschossige Bebauung realisiert werden darf, wird aufgrund dieser Deckelung nicht durchgehend siebengeschossig gebaut werden können. Die unter Berücksichtigung der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen bestehenden Spielräume bei der Ausgestaltung der Höhenentwicklung sollten gewährleistet werden.</p> <p>Das vom Einwander vorgestellte Konzept zur Höhenentwicklung der beiden südlich der Parkanlagen entlang der Harkortstraße angeordneten Baublöcke sieht für beide Baublöcke eine kontinuierliche, relativ gleichmäßig verlaufende Abstufung hin zur mittig gelegenen Planstraße von sieben auf fünf Geschosse vor. Eine derart terminbauartige Höhenentwicklung wäre ortsuntypisch, würde das Stadtbild stören</p> <p>Bereits im Zuge der Masterplanerstellung ist eine Fassadenabwicklung der Bebauung östlich der Harkortstraße angefertigt worden. Darauf bauen die im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens getroffenen Annahmen auf.</p> <p>Besonnungssituation der benachbarten Bestandsbebauung (siehe Punkt 20.13)</p>
<p>Stellungnahme:</p> <p>Anders als es die Planung des Wettbewerbes vorsah, zahlreiche Bürger für den Masterplan forderten, der Masterplan straßenbegleitend auswies, ein Höhenbezug zur vorhandenen Bebauung in Aussicht gestellt wurde, ist nunmehr eine durchgehende Gebäudehöhe von 23,5 m, welche bei den geforderten Flachdächern einer gleichgroßen Wandhöhe entspricht, überhöht durch ein 2,5 m zurückspringendes Technikgeschoss denkbar, wenn nicht sogar aus Sicht der Neubauten wünschenswert und wahrscheinlich.</p> <p>Die vorhandene Bebauung zwischen der Einmündung der Gerichtstraße und dem Harkortstiege ist laut Baustufenplan festgesetzt als 4-geschossige Bauweise.</p> <p>Allein das Eckgebäude Gerichtstraße 49- nicht aber das Gebäude Harkortstraße 52 (zur Zeit eine eingeschossige Baulücke) - ist 5-geschossig ausgewiesen.</p> <p>Dies ergibt nachweisbar Traufhöhen von 14,5 m für die 4-geschossige und 18,0 m für das 5-geschossige Eckgebäude.</p> <p>Die Gebäudehöhen sind mit den zurückspringenden Mansarddächern jeweils ca. 3m höher.</p> <p>Dies bedeutet zum einen, dass die Annahmen bezüglich der Gebäudehöhen des Bestandes nicht richtig sind und daraus resultierenden Rückschlüsse für Gutachten, städtebauliche Höhenbezüge in Frage zu stellen sind und zum anderen, dass sich Wandhöhen von 14,5 m im Bestand und durchgehende Wandhöhen von 23,5 m im Abstand von 21 m gegenüberliegen können.</p> <p>Bereits das Verschattungsgutachten auf Grundlage des Masterplans mit der Vorgabe von 6 Vollgeschossen ergab besonders ungünstige Besonnungsverhältnisse für die unteren Geschosse des Bestands der Harkortstraße.</p> <p>Eine weitere Erhöhung der Neubauten würde zu einer weiteren Verschlechterung auch der oberen Geschosse auch in den Sommermonaten führen, zumal die Bestandsbauten niedriger sind, als in die Berechnung eingeflossen.</p> <p>Einwendungen und Anregungen: Unter Berücksichtigung vorhandener Bebauung sollte mit Ausnahme des</p>	

parkorientierten nördlichen Querriegels und des südlichen Abschlussriegels die straßenbegleitende Bebauung auf 17,5 m für eine 5-geschossige und 20,5 m für eine 6-geschossige Bebauung begrenzt werden.

Dies ermöglicht Obergeschosse mit einer Geschosshöhe von 2,9 m und überhöhte Erdgeschosse mit einer Geschosshöhe von 5,5 m.

Auch eine Ausbildung von 7 Geschossen bei einer Geschosshöhe von 2,90 m ist realisierbar, wenn auch das Erdgeschoss Normalhöhe hat.

Die Bestandsbauten entlang der Harkortstraße werden in den Herbst und Wintermonaten von September bis März durch die Ausrichtung Süd/Süd/West zu Nord/Nord/Ost bezüglich der Besonnung sehr benachteiligt, wie auch im Verschattungsgutachten festgestellt wurde.

Umso wichtiger ist für ein gesundes Wohnen der Erhalt der Südwest- und Westbesonnung, welche bisher gegeben war und durch die Neubaublöcke verhindert wird.

Eine Berücksichtigung dieser Situation bei der Höhenstaffelung der Neubauten kann diese Verschlechterung mindern.

Wir schlagen vor, die Wirkung des Straßenraums zwischen den Baublöcken zu unterstützen, indem hier die niedrigste Bebauung bis an die Harkortstraße durchläuft und in dieser Höhe jeweils um die Ecke geht und die Straße begleitet. Anschließend wird gestaffelt der Anschluss an die maximalen Bauhöhen gesucht. Dies wird in der Anlage zu dieser Einwendung dargestellt.


	<div data-bbox="295 1344 542 1680" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="630 1030 726 1803">Eine straßenbegleitende Bebauung mit willkürlich abwechselnden Höhenversprüngen, die eine städtebauliche Lebhaftigkeit vermitteln sollen, zeigen keine Verbesserung der Verschattung.</p> <p data-bbox="758 1030 1276 1803">Mit diesem Schreiben sende ich Ihnen eine Sammelanwendung zum Bebauungsplan Altona-Nord 26 bezüglich des Baublocks 112.PANTA. Die Gebäudehöhenausweisung dieses Baublocks begleitend zur Harkortstraße erlaubt Höhen bis maximal 23,5 m über Gelände ohne zwingende Geschosstaffelung von 5 bis 7 Geschossen. Da die Bestandsbebauung entlang der Harkortstraße in diesem Bereich bei 4-Geschossigkeit Wandhöhen von ca. 14,5 m und Gebäudehöhen einschließlich Mansarddach von ca. 17,5 m aufweist, fordern die Unterzeichner eine Festlegung der geplanten Wandhöhe gegenüber der 4-geschossigen Bestandsbebauung auf maximal 20 m ohne zusätzliche Aufbauten, sowie eine Höhenverringerung im Bereich der Straßeneinmündung zwischen den Blöcken. Das Verschattungsgutachten zeigt, dass wegen der Neubebauung und der Ausrichtung der Bestandsbebauung allein eine Südwest- bzw. eine Westbesonnung und nur in der Zeit von April bis September für die Bedingungen für gesundes Wohnen sorgen kann. Diese Möglichkeit wird durch eine hohe Bebauung verhindert. Die Reduzierung der Höhe zur Bildung einer Besonnungsschneise ist im Interesse der Wohnqualität im Bestand notwendig.</p>	<p data-bbox="1268 2083 1300 2128">27.)</p> <p data-bbox="1268 1579 1300 1881">(Schreiben vom 13.02.2014)</p> <p data-bbox="1300 1825 1396 2049">städtebauliches Konzept unausgewogen, wenn der 2.</p> <p data-bbox="1308 1030 1404 1803">Der B-Plan gilt nur für einen Teilbereich (etwa 40%), da die Verlagerung des Altonaer Bahnhofs noch ungelöst ist. Es gibt keine zusammenhängende Planung, das Ziel, die Stadtteile miteinander zu vernetzen, wird verfehlt.</p> <p data-bbox="1308 616 1404 1019">Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.2)</p>
--	---	--

	Bauabschnitt nicht kommt	Zunächst muss entschieden werden, ob der Altonaer Bahnhof bleibt oder nicht. Das Gesamtkonzept muss im Auge behalten werden.	
27.2	keine Ausgewogene Planung beim Bau-block der 112. Par-ta	Außerdem ist der B-Plan nicht vollständig, weil Gebiete, wie 112 Par-ta, nicht ausgeplant sind.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.13)
27.3	Alllasten in Grünflä- che	Viele Alllasten Die Alllasten auf dem Gelände sind erheblich, eine 1 Meter tiefe Boden- und Kampfmitteluntersuchung der öffentlichen Parkfläche ist zu gering. (...)	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.6)
27.4	Kampfmittelsondie- rung unzureichend	Die Alllasten auf dem Gelände sind erheblich, eine 1 Meter tiefe Boden- und Kampfmitteluntersuchung der öffentlichen Parkfläche ist zu gering. Erst am 3. Januar 2014 ist ein Baggerfahrer in Enskirchen bei einer Detonation eines Blindgängers tödlich verunglückt, viele Häuser wurden durch die Detonation beschädigt. Das Bahnhofs-gelände stand im 2. Weltkrieg besonders im Visier. Es müssen genauere Kampfmitteluntersuchungen erfolgen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Umgang mit Kampfmitteln wird nicht im Bebauungsplan geregelt, sondern erfolgt gemäß Kampfmittelverordnung (siehe Kap. 3.2.9 der Begründung).
27.5	Lärmkonflikt bleibt unbewältigt	Kein aktiver Lärmschutz Es gibt kein vernünftiges Konzept für den Lärmschutz der am Bahngelände naheliegenden Bebauung und öffentlichen Fläche. Der Lärmschutz ist tech- nisch nicht nachgewiesen. Außerdem machen Lärmschutzmaßnahmen kei- nen Sinn, solange nicht klar ist, ob der Bahnhof bleibt oder nicht. Wer möchte denn in einem Park auf einer Bank mit so einer Lärmbelästigung sitzen? Diese Lautstärke ist nicht Menschenwürdig und bietet keine Erholung nach §1 Abs. 3 des BauGB.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Lärmschutz allgemein (siehe Punkt 23.44) Lärmschutz Park (siehe Punkt 29.5)
27.6	Schienenverkehrs- lärm, Lärmmessun- gen gefordert	Die Lautstärke ist nicht menschenwürdig nach §1 BauGB. Der Lärmschutz ist technisch nicht nachgewiesen. Solange die Bahnhofsverlegung ungelöst ist, wird ein Lärmgutachten mit realen Messwerten gefordert. Im Lärmgutachten wird nicht auf die DB einge- gangen. Anwohner haben 115 Dezibel in der so genannten „Quietschkurve“ der Fernbahn gemessen. Kein Verkehrskonzept.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Der Schienenverkehrslärm ist Bestandteil des Lärmgutachtens. Lärmmessungen Verkehr (siehe Punkt 29.11)
27.7	Harkortstraße droht Überlastung	Der Zugang zum Wohngebiet ist ausschließlich über die Harkortstraße ge- plant. Diese kleine Straße kann unmöglich den Verkehr des geplanten Ge- werbes und der Gastronomie, den Industrieverkehr der Brauerei, den öffentli-	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 3.2)

27.8	Lärmreflexion für Bestandsgebäude	chen Busverkehr sowie den Verkehr der Anwohner aufnehmen. Außerdem ist mit weiterem Verkehr durch KEA in der Großen Bergstraße zu rechnen. Der Bestand wird zusätzlich belastet – auch durch Reflexion.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Reflektionen durch bestehende bzw. geplante Baukörper wurden in der Lärmprognose berücksichtigt. Verkehrslärm Bestandsgebäude Harkortstraße (siehe Punkt 20.17) Verkehrslärm Bestandsgebäude Haubachstraße (siehe Punkt 59.4) Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 23.44)
27.9	Lärmkonflikt bleibt unbewältigt	Die Lautstärke ist nicht menschenwürdig nach § 1 BauGB.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 6.1)
27.10	Kritik an Ostanbindung	Eine geplante Straße über den Schulhof der Haubachschule zu führen, verschärft dort die Verkehrssituation. Lange wurde dort um eine Verkehrsberuhigung gekämpft, diese darf nicht wieder aufgegeben werden.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 6.1)
27.11	2. Anbindung an Stresemannstraße gefordert	Der B-Plan schafft in verkehrlicher Sicht keine gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach § 1 BauGB, Absatz 6, Nr. 9. Gefordert wird ein weiterer geeigneter Zugang zum neuen Quartier z.B. über die Stresemannstraße.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die geforderte Maßnahme zu einer zusätzlichen Anbindung des Plangebiets an das umgebende Straßennetz, z.B. über die Stresemannstraße, ist zu seiner Erschließung nicht erforderlich. Im Übrigen könnte diese Erschließungsvariante, insbesondere mit einem zweiten direkten Anschluss an die Stresemannstraße aus übergeordneter verkehrstechnischer Sicht unerwünschte Verkehre von der BAB-Anschlussstelle Hamburg-Volkspark in das Zentrum von Altona ziehen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 3.7)
27.12	unzureichende Ausstattung mit privaten Fahrradstellflächen	Für Fahrräder sind im B-Plan nicht genügend Stellplätze ausgewiesen. Bei 1.600 Wohnungen wird es mit Sicherheit 3.000 Fahrräder und mehr geben. Wo sollen die abgestellt werden?	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 3.1)
27.13	unzureichende Anbindung an den SÖPNV	Keine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr Die Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz ist ungelöst. Die nächsten S-Bahn-Stationen „Holstenstraße“ und „Altona“ liegen mehr als 600 Meter entfernt. Das ist nicht attraktiv. Es muss eine weitere S-Bahn-Station geben, am besten in der Stresemannstraße. Eine Buslinie durch die Harkortstraße ist keine Lösung für 1.600 Wohneinheiten, sondern eine Zumutung für die Anwohner der Harkortstraße. Die Geschosshöhen bis zu 8 Stockwerken zerstören die Sichtverhältnisse	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 3.1)
27.14	Geschosshöhen bis zu 8 Stockwerken zerstören die Sichtverhältnisse	Die Harkortstraße ist grundsätzlich 4-geschossig ausgelegt. Altbauten aus der Gründerzeit mit den klassischen hohen Räumen, wie in Eimsbüttel oder	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Im Plangebiet sind an nur wenigen Stellen achtgeschossige Gebäude zulässig. So dürfen die sog. Kranbauten im Mischgebiet partiell achtgeschossig ausgebil-

	<p>Eppendorf, gibt es in der Harkortstraße gar nicht. Die angegebenen Geschosshöhen in der Harkortstraße wurden falsch bemessen. Der höchste Altbau (Blaue Blume) hat eine Geschosshöhe von 3.30 m statt der angegebenen 3.70 m.</p> <p>Das neue Quartier droht mit den geplanten Geschosshöhen zu einem Ghetto zu werden und schmiegt sich nicht in das besondere Wohngebiet ein. Das zeigt bereits das Holzmodell im Infozentrum.</p> <p>Im Gutachten "Verschattung B-Plangebiet" Altona-Nord 26 heißt es dazu, „die neue Bebauung überragt mit bis zu acht Geschossen die östlich angrenzende Bestandsbebauung. Sie wird überdies gebietsweise bis auf eine Entfernung von weniger als 30m an bestehende Wohnbebauung heranrücken, die bisher gegenüber freiem Bahngelände lag. Zwischen den neuen Wohnblöcken werden mit etwa 20 m noch einmal geringere Abstände eingehalten werden.“ (siehe Seite 3). Die geringeren Abstände haben die Problematik verschlimmert. Sie führen sowohl im neuen Quartier als auch im angrenzenden Bestand zur Zerstörung der Sichtverhältnisse.</p>	<p>det werden. Ebenso ist im Norden des Plangebiets an der Nordseite des dort vorgesehenen Quartiersplatzes eine achtgeschossige Bebauung zulässig.</p> <p>Die übrige Bebauung darf – abgesehen von den denkmalgeschützten Bestandsgebäuden – fünf- bis siebengeschossig ausgebildet werden.</p> <p>Eine solche Höhenentwicklung fügt sich insgesamt in die Bebauungsstruktur von Altona-Nord und Altona-Altstadt ein. Sie orientiert sich dabei jedoch eher am oberen Rand des Spektrums vorhandener Gebäudehöhen.</p> <p>Eine Veränderung der Stadtsilhouette westlich der Harkortstraße wird sich durch das neue Quartier naturgemäß einstellen. Übergeordnete Sichtachsen werden durch das geplante Quartier nicht zerstört, da die geplante Neubebauung die angrenzende Bestandsbebauung kaum überragt. Nach Norden und Nordwesten sind die Sichtbeziehungen durch die höher liegende Bahntrasse ohnehin eingeschränkt.</p> <p>Das neue Quartier lehnt sich in seiner städtebaulichen Struktur, der Art und dem Maß der baulichen Nutzung an die umgebenden Stadtteile an. Insofern ist mit der im Bebauungsplan dargestellten Gebietsentwicklung nicht mit der Entstehung eines Ghettos zu rechnen.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Bestandswohnbebauung Harkortstraße ■■■ wird aufgrund ihrer Ausrichtung nach Nordwesten in den Wintermonaten unabhängig von der Planung nicht direkt besonnt.</p> <p>(siehe auch Punkt 20.13)</p>
<p>27.15</p> <p>unzumutbare Verschattung der Bestandshäuser in Harkortstraße</p>	<p>Die Geschosshöhen bis zu 8 Stockwerken verschatten Teile des neuen Quartiers und den angrenzenden Bestand</p> <p>Die Wohnzimmer in den Bestandshäusern in der Harkortstraße (besonders Hausnummer ■■■) sind nach Westen ausgerichtet. Die Sonne ist erst am späten Nachmittag da – im Winter gar nicht. Die dichte Kranbebauung über den Hallen sorgt für eine Verschattung dieser gegenüberliegenden Bestandshäuser – und zwar in den Monate März bis Oktober.</p> <p>Im Verschattungsgutachten wird sogar explizit darauf hingewiesen, „dass eine Reduzierung der Bebauungshöhe, insbesondere an den Südflanken, die Situation der Besonnung verbessern könnte. „Das gilt auch für die Neubebauung“...es kann bis zur vollkommenen Abschattung führen, wenn nach Nordwesten oder Nordosten ausgerichtete Fassaden nach Süden hin von höheren Seitenflügeln flankiert werden, wie es für die nördlich an den Park angrenzenden Wohnquartiere der Fall ist“.</p> <p>Das Verschattungsgutachten empfiehlt letztlich „Hinsichtlich einer längeren</p>	

		<p>Besonnungsdauer möglichst vieler Wohnungen wäre eine Süd nach Nord ansteigende Staffelung der Geschosshöhen günstiger.“ (siehe Seite 34).</p> <p>Warum werden solche Gutachten angefertigt, wenn kein Nutzen daraus gezogen wird – der Bebauungsplan muss entsprechend angepasst werden, er entspricht nicht dem §1 des Baugesetzbuches und schafft keine gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse.</p>	
27.16	Kranbauten beeinträchtigen das Ortsbild	Die 8-stöckige Überbauung als „Kranbauten“ zu bezeichnen, ist auch das falsche Wort – es handelt sich um simple Plattenbauten. Diese Art der Bebauung entspricht nicht dem Baugesetzbuch § 1 – die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild wird baukulturell nicht erhalten und nicht entwickelt – jedenfalls nicht zum Positiven.	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.15)</p>
27.17	erst Architektenwettbewerb, dann Fortsetzung B-Planverfahren	Um § 1 des Baugesetzbuches zu berücksichtigen, sollte zuerst ein städtebaulicher Wettbewerb stattfinden, um die exakten Geschosshöhen festzulegen, bevor der Bebauungsplan verabschiedet wird.	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.14)</p>
27.18	Gesamtgeschossfläche im B-Plan weicht vom Masterplan ab	Abweichung vom Masterplan	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die im Bebauungsplan festgesetzte Geschossfläche entspricht der Geschossfläche aus dem Masterplan. Im Rahmen der Masterplanerstellung wurde aus der zugrunde gelegten Blockstruktur und der schematischen Höhenentwicklung eine mögliche Geschossfläche pro Baublock ermittelt. Diese wurde (gerundet) im Bebauungsplan übernommen und pro Baublock als Höchstmaß festgesetzt.</p>
27.19	Bebauung zu dicht	Die Bebauung ist zu dicht	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Stellungnahme der Bezirksversammlung (siehe Punkt 11.21)</p> <p>Stellungnahme der Gesundheitsbehörde (siehe Punkt 33.17)</p>
27.20	Abstand zur Bestandsbebauung zu Harkortstraße gering	Der Abstand zum Bestand ist eng in der Harkortstraße – der Abstand der Altbebauung bei den Hausnummern [redacted] zu der neuen Bebauung ist ausgesprochen eng. Schauen sie mal auf das Holzmodell, das im Infozentrum	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Abstand der Bestandsbebauung Harkortstraße [redacted] zur geplanten Neubebauung beträgt durchgehend 21 m. Zwischen Neu- und Bestandsbebauung wird es nicht zu einer Überlappung der Abstandsflächen kommen. Der Abstand zwi-</p>

		steht, das verdeutlicht diese Befürchtung.	schen den Blockkanten weist damit ein Maß auf, das der Landesgesetzgeber für ausreichend erachtet hat.
27.21	Gemeinbedarfsfläche für Stadteilschule zu klein	Ungünstiger Standort für Schule Geplant ist eine Schule - die Fläche ist erheblich kleiner als die Fläche am bisherigen Schulstandort der Kurt-Tucholsky-Studie.	Der in Folge des Bebauungsplans auf Höhe der Grundstücke Harkortstraße  bestehende, zukünftig beidseitig baulich gefasste Straßenraum unterscheidet sich nicht von dem Raumgefüge, dass in den Stadtteilen Altona-Nord und Altona-Altstadt üblich ist. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.13)
27.23	Alternativen für Schulstandort wurden nicht geprüft	Wenn die Schule an einen anderen Standort verlegt werden würde, würde der Schulhof zur Schule gehören und nicht zur öffentlichen Fläche. Gefordert sind eine Machbarkeitsstudie und eine Planalternative.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.15)
27.24	Machbarkeitsstudie für Stadteilschule gefordert	Gefordert sind eine Machbarkeitsstudie und eine Planalternative.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.13)
27.25	öffentliche Grünfläche zu klein	Der Anteil an Grünflächen ist zu gering Die Grünfläche ist reduziert worden auf ca. 1,7 Hektar. Viele Bäume wurden gefällt. Der Feinstaubanteil durch die Nähe der viel befahrenen Stresemannstraße und Max-Brauer-Allee ist sehr hoch. Es gibt bereits jetzt zu wenig grüne Flächen. Außerdem präsentiert sich Hamburg weltweit mit dem Prädikat, eine grüne Stadt zu sein. Das sollte auch so bleiben, schließlich wohnen Touristen nicht nur an der Außenalster.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.11 und 29.4 Flächenangaben und 8.6)
27.26	artenschutzfachliche Aspekte unzureichend erfasst; Aktualisierung erforderlich	Natur- und Artenschutz Es wird in Kauf genommen, dass Vogelschutzgebiete zerstört werden. Es gibt keinen Nachweis, dass die Arten Fitis und Rohrammer in Hamburg nicht gefährdet sind.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.7) Es gibt im B-Plan kein Vogelschutzgebiet. Fitis und Rohrammer sind nicht auf der Roten Liste bedrohter Vogelarten Hamburgs.
27.27	Fernbahnhof Altona muss bleiben	Der Fernbahnhof Altona muss bleiben Ein Stadtteil, wie Altona braucht einen eigenen Bahnhof. Die S-Bahn kann unmöglich alle Pendler und Touristen, die täglich mit dem Zug kommen, aufnehmen. Der Standort Diebsteich ist für eine Bahnstation völlig unattraktiv und entlastet den Hauptbahnhof in keiner Weise. Es muss einen B-Plan	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Überlegungen der Deutschen Bahn zur Verlagerung des Fernbahnhofs sind unter anderem ein Anlass dafür, dass die Stadt das Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 26 betreibt, sie sind aber nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Die Entscheidung über Verbleib oder Verlagerung des Bahnhofs trifft die Deut-

	geben, der den Fernbahnhof Altona mit einbezieht und nicht ignoriert.	sche Bahn autonom und sie kann nicht durch Planungen der Gemeinde daran gehindert oder dazu gezwungen werden. Der Bahnhof Altona kann nicht in den Geltungsbereich dieses oder eines anderen Bebauungsplans einbezogen werden, da er dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahnrechts unterliegt und der kommunalen Planungshoheit entzogen ist. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
27.28	<p>Nachhaltig soll es sein.</p> <p>Es geht nicht nur um die Balance zwischen Wirtschaftlichkeit und Funktionalität, sondern auch um Nachhaltigkeit. Die Argumentation für den jetzigen B-Plan wird hauptsächlich mit dem Hinweis auf die Wirtschaftlichkeit, Funktion und Kosten geführt. (Bei der Elbphilharmonie spielen die Kosten auch keine Rolle).</p> <p>Natürlich will der Senat sein Wohnungsbauversprechen einlösen. Nur, was bedeutet das für die Anwohner? Hier wird eine einmalige historische Chance vertan, einen Stadtteil mit Nachhaltigkeit zu planen. Es gibt in Hamburg guten Beispiele für eine unattraktive Bebauung. Ein Konzept, möglichst viele Wohnungen auf möglichst viel Raum zu bauen, schafft Ghettos und soziale Brennpunkte. Manchmal ist weniger einfach mehr. Hamburg soll schließlich eine schöne Stadt bleiben und nicht ihre Bürger vertreiben.</p> <p>Hier könnte ein Bebauungsbeispiel gegeben werden, dass für andere Städte nachahmenswert ist.</p> <p>Der B-Plan darf in seiner jetzigen Form nicht verabschiedet werden. Die zukünftigen Bewohner des neuen Quartiers investieren in eine Zukunft ohne Licht – mit viel Lärm – das kann und darf nicht gewollt sein und widerspricht §1 des BauGB.</p> <p>Entgegen BauGB §1 Absatz 7 sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange zu Gunsten der neuen Hauseigentümer und zu Ungunsten der Öffentlichkeit abgewogen worden.</p> <p>Ich hoffe, dass die Widerspruchsgründe einer direkt betroffenen Anwohnerin im B-Plan Berücksichtigung finden.</p>	<p>Anlass der Planung ist es, im Zuge der Umsetzung des Senatsziels, den Wohnungsbau im Hamburger Stadtgebiet zu forcieren und dementsprechend auf der innerstädtischen Bahnkonversionsfläche ein Wohnquartier mit ergänzenden sozialen und gewerblichen Nutzungen zu entwickeln. Das Plangebiet stellt eines der größten Potenziale für eine nachhaltige, innerstädtische Entwicklung von Wohnraum dar und kann einen erheblichen Beitrag für das vorrangige Ziel des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, jährlich 6.000 neue Wohnungen in der Stadt herzustellen, leisten. Die Planung soll insbesondere zur Befriedigung der innerstädtischen Wohnraumnachfrage beitragen. Somit ist die zügige Entwicklung des Plangebiets für Hamburg von großer Bedeutung.</p> <p>Aus den oben genannten Gründen besteht an der Umsetzung einer Bebauung des Plangebiets in einer städtebaulich verdichteten Struktur ein öffentliches Interesse. (siehe auch Punkt 30.11)</p>
28.1	<p>28.) (Schreiben vom 14.02.2014)</p> <p>Vorlage der Stellungnahme der Bezirksversammlung</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Stellungnahme der Bezirksversammlung (siehe Punkt 11.21)</p>

	<p>Stellungnahme der Gesundheitsbehörde (siehe Punkt 33.17)</p>	
<p>28.2</p>	<p>zirkversammlung Alfona – Drucksache XIX-2839 und die Stellungnahme der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz. Die in beiden Dokumenten geäußerten Bedenken wurden in den B-Plan nicht eingearbeitet und nicht entkräftet.</p>	<p>Stellungnahme der Gesundheitsbehörde (siehe Punkt 33.17)</p>
<p>28.3</p>	<p>Einwendung – Abweichung vom Masterplan Die Gesamtgeschossfläche im B-Plan weicht von der angegebenen Gesamtgeschossfläche im Masterplan ab.</p> <p>Anregung: Könnte man nicht statt 6 Kranbauten nur 5 Kranbauten errichten? Die geringe Dichte würde sich positiv auf die Besonnungssituation des neuen Quartiers und den Bestand auswirken.</p> <p>Ich hoffe, dass Sie die Einwendungen eines betroffenen Bürgers berücksichtigen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 27.18)</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Durch Verzicht auf einen der sechs Kranbauten könnte die bauliche Dichte verringert und die Besonnungssituation verbessert werden. Diesen Vorteilen stünde jedoch ein Verlust von etwa 3.500 qm Gesamtgeschossfläche für den Wohnungsbau gegenüber. Zudem würde die städtebauliche Figur, die sich aus der baulichen Verwebung der denkmalgeschützten Halle und der sechs Kranbauten ergibt, verwässert. Gerade die dichte Taktfolge der Kranbauten im Kontrast zur hallenartigen Struktur des ehemaligen Verladebahnhofs und der sonst im Quartier dominierenden Blockstruktur verleiht dem städtebaulichen Konzept seine identitätsstiftende Spannung.</p> <p>Angesichts des oben aufgezeigten Zielkonflikts ist im Rahmen der Abwägung der Schaffung von möglichst viel Wohnraum und der Qualität des städtebaulichen Konzepts der Vorrang gegenüber einer geringeren baulichen Dichte gegeben worden.</p>
<p>32.)</p>	<p>(E-Mail vom 16.02.2014)</p> <p>Grundsätzliche Einwendung zum Verfahren:</p> <p>Die enge Verzahnung und gleichzeitige Auslegung des B-Planentwurfes und des Städtebaulichen Vertrages ist m.E. unzulässig. Eigentlich müsste erst der Städtebauliche Vertrag (Abwendungsvereinbarungen) mit allen erforderlichen, innerbehördlich abgestimmten Anlagen den Bürgern und politischen Gremien vorgelegt werden. Erst nach Berücksichtigung und Abwägung der dann fristgerecht eingereichten Einwendungen und Bedenken und ggf. Neuverhandlung und Neuformulierung des Städtebaulichen Vertrages müsste der B-Plan ggf. entsprechend bearbeitet werden und könnte dann ausgelegt werden.</p> <p>Meine Anregung:</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.2)</p>
<p>32.1</p>	<p>erst Abschluss städtebaulicher Vertrag, dann Fortsetzung Bebauungsplanverfahren</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.2)</p>

	<p>erst die Abwendungsvereinbarungen/ den Städtebaulichen Vertrag mit allen relevanten Anlagen der Öffentlichkeit zugänglich machen, Bedenken und Anregungen ggf. nachverhandeln bzw. neu formulieren</p> <p>dann erst nach tatsächlicher Unterzeichnung des Städtebaulichen Vertrages den B-Plan - ggf. dem Vertrag entsprechend angepasst öffentlich auslegen.</p>	
<p>32.10</p>	<p>kleinteilige Verteilung der Sozialwohnungen</p> <p>Außerdem sollten die Sozialwohnungen eingestreut angeordnet werden, um von vornherein eine Mischung von Weniger- und Besserverdienenden und damit auch in diesem Bereich Inklusion zu erzielen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bei der Festlegung der Bereiche, in denen nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten, wurde u.a. die Zielsetzungen verfolgt, einen entsprechenden Anteil bei jedem Grundeigentümer abzubilden. Darüber hinaus wurde in begrenztem Umfang eine Mischung innerhalb der Baublöcke vorgesehen. Die Ausweisung im Bebauungsplan wurde ergänzend zu den Regelungen im Städtebaulichen Vertrag vorgenommen. Im Bebauungsplan kann ausschließlich die Förderfähigkeit der Wohnungen festgesetzt werden, eine tatsächliche Förderung kann nicht vorgeschrieben werden. Um auch die Umsetzung sicherzustellen sollen, mit Abschluss des städtebaulichen Vertrags auch Kaufverträge mit SAGA/GWG, Altonaer Spar- und Bauverein und dem Bauverein der Elbgemeinden vorliegen. Die jeweiligen Grundstücksverhandlungen wurden über größere zusammenhängende Flächen geführt. Die Baugemeinschaften wollten ebenfalls eher konzentriert und nicht über das Gebiet verstreut Flächen erhalten, so dass die Freie und Hansestadt Hamburg zwei vollständige Baublöcke angekauft hat.</p>
<p>33.) [REDACTED] (E-Mail vom 17.02.2014)</p> <p>33.1</p>	<p>Planung orientiert sich nicht an der umgebenden Bestandsbebauung</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkte 27.14)</p> <p>Verschattung (siehe Punkt 29.27)</p> <p>Hintergrund: Erklärtes Ziel der BSU für die Bebauung der Mitte Altona war und ist es, dass das neue Plangebiet sich an den umliegenden Gebieten orientiert. Im Bebauungsplan ist aber eine dichtere und höhere Bebauung vorgesehen, die zu Verschattungsproblemen im Bestand und im neuen Baugebiet führt.</p> <p>Bedenken: Für den 1. Bauabschnitt bedeutet eine Orientierung am Bestand, die Strukturen der im Osten angrenzenden Bauten aufzunehmen. Die Bebauung im Plangebiet ist aber höher, die Innenhöfe sind enger. Damit erreicht die Mitte Altona nicht die Qualität der angrenzenden Viertel. Die Geschosshöhen der neuen Bebauung überragen die Bestandsbebauung bei weitem. Die Harkortstraße ist 4-geschossig, Altbauten mit den klassischen hohen Räumen der Gründerzeit gibt es in der Harkortstraße nicht. Hier werden Geschosshöhen von 3,70 m nicht erreicht. Der höchste Altbau der Harkortstraße hat eine</p>

	<p>Geschosshöhe von 3,30 m. Auch das Verschattungsgutachten stellt fest, dass die neue Bebauung die östlich angrenzende Bestandsbebauung überragt. Insofern bleibt die Orientierung am Bestand ein Lippenbekenntnis, das wirtschaftlichen Interessen Platz macht. Dabei wägt die BSU nicht nur die selbst gesetzten Ziele gegen die Planung ab, sondern missachtet auch die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger, die auf den verschiedenen Informationsveranstaltungen immer wieder eine Orientierung an der Bestandsbebauung gefordert haben. Teilweise gibt es sogar Bürgerforderungen, die eine niedrigere und durchbrochene Bebauung der Harkortstraße fordern (s. Anlage B zum Masterplan Mitte Altona, Teil 1: Bürgerforderungen).</p>		
<p>33.2</p>	<p>Verschattungsstudie muss aktualisiert werden</p>	<p>Das bereits erwähnte Verschattungsgutachten (Berechnung der Verschattung durch die geplante Bebauung im Bereich des Bebauungsplangebietes „Altona-Nord 26“ (Mitte Altona 1. Bauabschnitt) basiert auf den Annahmen des Masterplans. Dieser geht aber von niedrigeren Geschosshöhen als der Bebauungsplanentwurf aus. Damit geht das Gutachten von falschen Voraussetzungen aus und muss mit den Gebäudehöhen und Abstandsflächen des Bebauungsplanentwurfs neu erstellt werden, um zuverlässige Aussagen und Grundlagen für die Beurteilung des Bebauungsplanentwurfes und die Planung der zulässigen Gebäudehöhen zu bekommen. Die BSU hat auf die Erstellung eines neuen Gutachtens bzw. die Anpassung des vorliegenden Gutachtens auf die tatsächlichen Gegebenheiten verzichtet. Es ist nicht gewährleistet, dass die Werte der DIN Norm eingehalten werden. Die Abwägung ist mangelhaft.</p> <p>Anregung: Erstellung eines neuen Verschattungsgutachtens auf Grundlage der aktuellen und genauen Geschossflächenzahl.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.27)</p>
<p>33.3</p>	<p>unzumutbare Verschattung der Bestandshäuser in Harkortstraße</p>	<p>Sowohl das Bezirksamt Altona in seiner Stellungnahme zum Bebauungsplan (Bezirksamt Altona, Drucksache XIX-2839, S. 2), als auch die BSU in der Stellungnahme der Abteilung V5 zum Bebauungsplanentwurf stellen fest, dass die Besonnungs- und Belichtungssituation in großen Teilen des Plangebietes und der Bestandsbebauung nicht der DIN 5034 entspricht und sich die Besonnungssituation durch die Planung noch verschlechtert.</p> <p>Eine erhebliche Verschattungsproblematik ergibt sich für die Wohnzimmer der bestehenden Häuser in der Harkortstraße 38 - 44. Sie sind nach Westen ausgerichtet, d.h. bekommen erst am späten Nachmittag, bzw. im Winter gar keine Sonne. Die geplanten gegenüberliegenden Kranbauten sorgen für eine erhebliche Verschattung dieser Häuser auch im Sommer, wenn dann auch</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkte 20.13 und 27.15)</p>

	<p>nachmittags keine Sonne mehr in die Räume gelangen kann. Das Verschattungsgutachten gibt eine Empfehlung für die Bebauung der Mitte Altona, indem es eine von Süd nach Nord ansteigende Staffelung der Geschosshöhen als günstiger für die Belichtung der Bestandshäuser in der Harkortstraße erachtet (Berechnung der Verschattung durch die geplante Bebauung im Bereich des Bebauungsplangebietes „Altona-Nord 26“ (Mitte Altona 1. Bauabschnitt), S. 34). Aufgrund der hohen Verschattung können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, wie in § 1, Abs. 6, 1 Baugesetzbuch gefordert nicht gesichert und umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit (§ 1, Abs. 7, c Baugesetzbuch) nicht ausgeschlossen werden. Alternative Bebauungshöhen wurden nicht in Betracht gezogen, die Abwägung ist damit mangelhaft.</p>	
<p>33.4</p>	<p>Der Stellungsnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 11.21)</p>	<p>Bebauung zu dicht</p> <p>Das Bezirksamt Altona formuliert erhebliche Bedenken bzgl. der vorgesehenen baulichen Dichte, die verstärkt durch die Unterschreitung der Abstandsflächen zu ungenügenden Besonnungs- und Belichtungssituationen führt.</p> <p>Im Planungsgebiet werden die Obergrenzen der baulichen Nutzung überschritten. In § 17 BauNVO ist eine Grundflächenzahl von 0,4 und eine Geschosflächenzahl von 1,2 für allgemeine Wohngebiete, sowie 0,6 GRZ und 1,2 GFZ in Mischgebieten festgelegt. Alle Werte werden in der vorgesehenen Bebauung erheblich überschritten. Das Bezirksamt Altona verdeutlicht, dass für eine Überschreitung der GFZ von über 3,5 besondere städtebauliche Gründe angeführt werden müssen. Allerdings sind die angeführten "Erläuterungen hinsichtlich der baulichen Dichte" ... "aus bezirklicher Sicht nicht überzeugend und werden daher in Frage gestellt." (Bezirksamt Altona, Drucksache XIX-2839, S. 2) Das Bezirksamt Altona weist außerdem darauf hin, dass hier ein Abwägungsfehler der BSU vorliegt. Es fordert eine Reduzierung der Geschossigkeit in den Wohngebieten, so dass eine GFZ von 2,0 nicht überschritten wird. Außerdem muss die tatsächliche GFZ als Höchstwert dargestellt werden.</p> <p>Anregung: Keine Verabschiedung des Bebauungsplans.</p> <p>Anpassung des Bebauungsplanes mit einer Reduzierung der Gebäudehöhen, Geschosflächenzahl und Grundflächenzahl auf eine Größe, die keine gesundheitlich schädlichen Auswirkungen hat und mind. die DIN Norm 5034-1 einhält. Dabei Berücksichtigung einer erheblich niedrigeren Bebauung im Süden des Plangebietes im Bereich der Kranbauten.</p>

33.5	Verschattung im Plangebiet	<p>Das Bezirksamt Altona formuliert erhebliche Bedenken bzgl. der vorgesehenen baulichen Dichte, die verstärkt durch die Überschreitung der Abstandsflächen zu ungenügenden Besonnungs- und Belichtungssituationen führt. Bezirk und BSU, Abteilung V5, fordern in ihren Stellungnahmen eine Verbesserung der Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse, so dass Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehalten werden. Ebenso fordert das Bezirksamt Altona, auf die Überschreitung der Baugrenzen durch Erker, Balkone und Sichtschutzwände zu verzichten, da sie zu zusätzlichen Verschattungen führen und die schon jetzt nach DIN 5034 nicht eingehaltenen gesunden Wohnverhältnisse weiter beeinträchtigt. (Bezirksamt Altona, Drucksache XIX-2839, S. 3)</p> <p>Der Bebauungsplanentwurf geht darauf nicht ein, damit ist nicht gewährleistet, dass er § 1, Abs. 3 (menschenwürdige Umwelt), sowie Abs. 6, Satz 1 (gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse) und 7c (Auswirkungen auf die Gesundheit) Baugesetzbuch erfüllt.</p> <p>Für das gesamte Plangebiet stellt das Verschattungsgutachten Auswirkungen auf die Bestandsbebauung - insbesondere der Harkortstraße - und die Bauung im Plangebiet fest. Selbst ausgehend von der niedrigeren Bauung des Masterplans wird die DIN 5034-1 nicht eingehalten. Für die Bauung im Plangebiet wird sogar eine im Vergleich zur Bestandsbebauung kritischere Besonnungssituation auch in den oberen Geschossen der Innenhöfe festgestellt. Ursache ist "das gegenüber der umgebenden Bestandsbebauung ungünstigere Verhältnis von Breite und Tiefe der Innenhöfe zur Bauungshöhe." (Verschattungsgutachten S. 33) Dies legt die Vermutung nahe, dass ein Verschattungsgutachten aufgrund der höheren Gebäudehöhen und der dichteren Bauung eine noch schlechtere Situation für die Bewohner feststellen würde.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.27)</p>
33.6	Alternativenprüfung fehlt	<p>Die Abwägung von Alternativen hat nicht stattgefunden und ist mangelhaft.</p> <p>Es gibt keine alternative Planung für den 1. BA und keine Abwägung, ob der 1. BA für sich überhaupt als gesundes Wohngebiet funktioniert. Die Abwägung ist mangelhaft.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>zur Alternativenprüfung (siehe Punkt 8.1) zum gesunden Wohngebiet (siehe Punkt 23.44)</p>
33.7	Zahl der Vollgeschosse nicht genau festgesetzt	<p>Im Plangebiet Mitte Altona wird auch von unterschiedlichen und ungenauen Geschossflächenzahlen ausgegangen. In den Bebauungsplan sind den verschiedenen Gebäudekomplexe zwar Geschosszahlen zugeordnet, allerdings treffen diese lediglich Aussagen, wie V - VII oder VI bis VIII. Es wird also nicht deutlich, wie viele Stockwerke die Gebäude genau haben. Dies wird offen-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Bebauungsplan Altona-Nord 26 erfolgt keine exakt festgelegte Festsetzung der Geschossigkeit.</p>

		<p>sichtlich abhängig gemacht von der Planung der einzelnen Komplexe. Da aber nicht gleichzeitig alle Bauanträge vorliegen, ist zum Einen nicht beurteilbar, welche Gebäudehöhe das Nachbarhaus erreichen wird, zum Anderen wie hoch die Verschattung der benachbarten Gebäude tatsächlich sein wird. Ein Bebauungsplan muss die genauen Geschosshöhen anzeigen, um genau berechnen zu können, welche Verschattungsproblematik vorliegt. Im vorliegenden Bebauungsplan wird darauf verzichtet, damit ist die Abwägung mangelhaft.</p>	<p>Vielmehr werden Spannen von fünf- bis sieben oder – wie bei den sog. Kranbauten - sechs- bis achtgeschossiger Bebauung vorgesehen. Damit belässt der Plangeber dem späteren Bauherrn folglich Spielräume bei der konkreten Gebäudeausgestaltung. Die als Höchstmaß pro Baublock festgesetzte Geschossfläche bewirkt jedoch, dass die als Höchstmaß zulässige Gebäudehöhe nicht durchgehend ausgenutzt werden kann.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der Höhenentwicklung der Baublöcke soll in noch erfolgenden hochbaulichen Wettbewerben durchgeführt werden. Die Durchführung der hochbaulichen Wettbewerbe ist im städtebaulichen Vertrag geregelt.</p> <p>Bei der weiteren Konkretisierung der Planung in Hochbauwettbewerben ist im Einzelfall zu prüfen, wie günstigere Belichtungsverhältnisse erzielt werden können, etwa durch eine Optimierung der Höhenmodellierung oder die Ausbildung von Staffelgeschossen. Daneben sind beispielsweise Maisonnetten, hellere Außenfassaden und die Optimierung der Fensterflächenanteile als ergänzende Maßnahmen denkbar.</p> <p>Darüber hinaus kann im Einzelfall das Baugenehmigungsverfahren hinreichende Gewähr dafür bieten, solche Bauformen auszuschließen, die die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht erfüllen und deswegen in Widerspruch zu § 3 HBauO stehen.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.27)</p>
33.8	Empfehlungen aus Verschattungsstudien nicht berücksichtigt	<p>Das Verschattungsgutachten empfiehlt, die Situation durch eine Reduzierung der Bebauungshöhe, insbesondere an den Südfanken, oder die Vergrößerung der Innenabstände der Wohnblöcke (jedoch nicht auf Kosten der Abstände zwischen den Wohnblöcken) zu verbessern. (Verschattungsgutachten, S. 34). Die Einwände wurden nicht berücksichtigt, Alternativen nicht erstellt, die Abwägung ist mangelhaft.</p>	
33.9	Schienenbonus nicht berücksichtigen	<p>Hintergrund: Das Plangebiet Mitte Altona ist sehr stark von Lärm betroffen (Bahnverkehr, Holsten-Brauerei, etc.)</p> <p>Bedenken: Die aktuelle Lärm-Situation ist nicht ausreichend genau erfasst worden. Bei der Erfassung des Schienenlärms wird für das Planungsgebiet ein Schienenbonus angesetzt. Die BSU, Abteilung V5, stellt in ihrer Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf jedoch fest, "aus Sicht des Gesundheitsschutzes ist jedoch der Schienenlärm ohne Schienenbonus zu berücksichtigen." (S. 1) Zur genauen Begründung verweise ich auf die entsprechende Stellungnahme.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 9.2)</p>

		<p>Weiterhin stellt die BSU fest, dass für das Planungsgebiet nicht mehr von einer geringer belastenden oder weniger gesundheitsschädlichen Wirkung von Schienenlärm ausgegangen werden kann. Deshalb muss der Lärmschutz aus Sicht des Gesundheitsschutzes "an den tatsächlichen Lärmpegeln ohne Zu- oder Abschläge bemessen werden" (Stellungnahme S. 1) und eine schalltechnische Bewertung von Planungsalternativen nur mit Lärmpegeln ohne Bonus und Malus " (Stellungnahme S. 1) erfolgen.</p>	
33.10	<p>laut BSU Gesundheitsgefährdung im Gebiet zu erwarten</p>	<p>Die Stellungnahme der BSU bestätigt, dass eine Gesundheitsgefährdung zukünftiger Bewohner des Plangebietes zu befürchten ist.</p> <p>Mitten durch das Gebiet der drei Bauabschnitte führen die Gleise der Fernbahn. Die darauf fahrenden ICEs, ebenso wie die Güterzüge, führen zu einer erheblichen Lärmbelastung für den 1. BA, die erst weniger wird, wenn diese Züge dort nicht mehr vorbeifahren. Insbesondere die ICE-Trasse erzeugt erheblichen Lärm durch ein quietschendes Geräusch, das in der sog. Quietschkurve entsteht, die sich am 1. BA entlang zieht. Davon betroffen sind insbesondere sämtliche Gebäude, die an der Westgrenze des 1. BA gebaut werden, ebenso wie die öffentliche Grünanlage, für die keinerlei Lärmschutz eingeplant ist, weder passiv noch aktiv.</p> <p>Für den vorliegenden Bebauungsplanentwurf wurden keine alternativen Planungen bzgl. der Lärmbelastung durch die ICE Trasse und der Güterzüge vorgenommen. Der vorliegende Entwurf führt zu gesundheitlichen Belastungen der Anwohner. Es ist fraglich, ob der Bebauungsplan § 1, Abs. 6, Satz 7c Baugesetzbuch tatsächlich berücksichtigt.</p> <p>Die Realisierung des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs für den 1. BA kann also gesetzte Ziele für die Mitte Altona nicht erfüllen. Außerdem ist es fraglich, ob er die Ziele des § 1 Baugesetzbuch erfüllen kann. Er bedarf der Überarbeitung, um für die Bewohner und Anwohner gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen um so wichtige Aspekte wie weniger Lärmbelastung und notwendige Erholungsräume realisieren zu können.</p> <p>Um zu verhindern dass Wohnungsbau von einer Entscheidung der Deutschen Bahn abhängig ist, muss der 1. Bauabschnitt so geplant werden, dass ein eigenständiges Quartier entsteht, das gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse schafft und für sich funktionsfähig ist. Aber auch wenn der Fernbahnhof verlagert und der 2. BA gebaut wird, wird es noch viele Jahre dauern, bis die Wirkungen des Gesamtgebietes spürbar sind. Bis dahin müssen die Bewoh-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Es ist keine Stellungnahme der BSU bekannt, die eine Gesundheitsgefährdung zukünftiger Bewohner des Plangebietes feststellt.</p> <p>Das Lärmgutachten stellt die Lärmbelastung im Plangebiet im Bestand und im Planfall detailliert dar, z. T. in Varianten. Im Umweltbericht werden die Ist-Situation und die Planung hinsichtlich der Lärmbelastung beschrieben und bewertet. Eine Verlagerung des Fernbahnhofs Altona wird dabei nicht unterstellt. Durch verschiedene Festsetzungen des Bebauungsplans werden die Umweltauswirkungen durch Lärm hinreichend gemindert, um eine Wohnnutzung zu ermöglichen.</p>

		<p>ner des 1. BA - unabhängig davon, ob der 2. BA umgesetzt wird oder nicht - nach dem derzeitigen Bebauungsplanentwurf mit ungesunden Wohnverhältnissen leben, wenn nicht ein neuer Entwurf erstellt wird, der die Belastungen für die Bewohner und die Anwohner der Harkortstraße auf ein gesundes Maß reduziert.</p> <p>Nach Auskunft der BSU wurden keine Lärm-Messungen durchgeführt. Entsprechend wurden auch keinerlei Messwerte im Zusammenhang mit dem Planverfahren veröffentlicht. Im Lärmgutachten, auf das sich der Bebauungsplan bezieht, werden lediglich "Prognosewerte" dargestellt. Ein Abgleich der Prognosewerte mit der Ist-Situation ist nicht erfolgt. Weiterhin wurden keine Planungsalternativen mit Lärmpegeln ohne Bonus und Malus erstellt. Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie auf die Bevölkerung insgesamt sind nicht ausreichend ermittelt worden. Damit berücksichtigt die Planung §1, Abs. 6, 7c Baugesetzbuch nicht. Die Abwägung ist also aus den benannten Gründen mangelhaft.</p> <p>Anregung: Keine Verabschiedung des Bebauungsplans, sondern aktuelle Messung der Lärmwerte ohne Schienenbonus.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Messungen (siehe Punkt 29.11) Schienenbonus (siehe Punkt 9.2)</p>
33.11	<p>Lärmmessungen, Schienenbonus</p>	<p>Erstellen von Planungsalternativen (s. benannte Stellungnahme der BSU, Abteilung V5) mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere im Norden des Plangebietes und im Bereich der öffentlichen Grünfläche.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Aktiver Lärmschutz (siehe Punkt 8.28) Lärmschutz Park (siehe Punkt 29.5)</p>
33.12	<p>aktiver Lärmschutz gefordert</p>	<p>Hintergrund: Im Plangebiet Mitte Altona ist eine öffentliche Grünfläche ausgewiesen.</p> <p>Laut Aussagen des Oberbaudirektors Herr Jörn Walter an der Veranstaltung zur Vorstellung der Ergebnisse des Städtebaulichen Wettbewerbs (24.11.10) sei eine Vorgabe für das Plangebiet, dass die öffentliche Grünfläche in Mitte Altona eine Ausgleichsfunktion für fehlende Grünflächen in den angrenzenden Stadtteilen übernehme. Um dieses Kriterium erfüllen zu können, müsse die Grünfläche ca. 30% des Plangebietes betragen. Dies bestätigt die Präsentation der BSU, nach der das Gebiet des städtebaulichen Wettbewerbes 28 ha beträgt (Vorstellung der Ergebnisse des Wettbewerbs "Mitte Altona", 24.11.10, Folie 5), die Vorgabe für die einzuplanende öffentliche Grünfläche lautet "eine öffentliche Grünfläche mit einer Größe von 8 - 10 ha" (Vorstellung der Ergebnisse des Wettbewerbs "Mitte Altona", 24.11.10, Folie 15). Diese Größe entspricht 28,57% - 35,71% des Plangebietes. Auch im Masterplan Mitte Altona ist bzgl. der Grünfläche der Mitte Altona festgelegt: sie soll errei-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.6)</p>
33.13	<p>Grünfläche kann Defizite in anderen Stadtquartieren nicht ausgleichen</p>		

chen das "derzeit bestehende Grünflächendefizit in der Umgebung mit attraktiven Aufenthaltsbereichen ein Stück weit aufzufangen und damit die vorhandene Wohnnutzung zu stärken" (Masterplan Mitte Altona, S. 7). Außerdem soll der Park "die in der Nachbarschaft bestehenden Freiraumdefizite" reduzieren und weiter "neben den neuen Verknüpfungen Aufenthaltsqualitäten schaffen, "die im bisherigen Wohnumfeld fehlen" (Masterplan Mitte Altona, S. 18).

Bedenken:

Die öffentliche Grünfläche kann die Ausgleichsfunktion für die angrenzenden Stadtteile nicht übernehmen.
Die öffentliche Grünfläche ist dafür viel zu klein geplant. Sie ist lediglich geeignet Erholungsraum für die Bewohner der Mitte Altona zu bieten, nicht aber für die der angrenzenden Stadtteile. Der Bebauungsplanentwurf verstößt in diesem Punkt gegen die Vorgabe aus dem städtebaulichen Wettbewerb, des Masterplans und der den Bürgern gegenüber getätigten Aussage. Auf S. 85 des Bebauungsplanentwurfs heißt es: "Der Park dient in erster Linie der Versorgung der neuen Bebauung mit Freiraum.". Damit verabschiedet sich die Behörde von der Vorgabe, dass die öffentliche Grünfläche auch den Bewohnern der an die Mitte Altona angrenzenden Gebiete Grünfläche zur Erholung bieten soll. Wie dies im Masterplan Mitte Altona festgelegt ist (Masterplan Mitte Altona, S. 7, 18), der ja die Grundlage für den Bebauungsplan darstellt.

Weder gibt es eine Begründung für die reduzierte Größe der öffentlichen Grünfläche, noch für deren ausschließlichen Nutzen durch die Bewohner/innen der Mitte Altona. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Park zum einen der Ausgleichsfunktion nicht mehr gerecht werden soll und zum anderen kleiner als vorgesehen geplant wurde. Es hat diesbezüglich also keine Abwägung stattgefunden und der Bebauungsplan ist damit mangelhaft.

Anregung:

Keine Verabschiedung des Bebauungsplans.
Vergrößerung der öffentlichen Grünfläche auf eine ausreichend große Fläche, um den Bewohnern der angrenzenden Gebiete als Erholungsfläche dienen zu können, mind. jedoch auf 4,6 ha, dies entspricht ca. 30% des Plangebiets. Dazu übertragen die Eigentümer 2,77 ha ihrer Fläche auf die FHH. Wenn der 2. Bauabschnitt gebaut wird, findet eine Kompensation der Eigentümer mit Flächen im 2. BA statt. Bis dahin gilt, dass im 1. BA Ausgleichsflächen ge-

		<p>schaffen werden, die erst bebaut werden, wenn der 2. Bauabschnitt kommt. Bis dahin dienen sie als ausgleichende Grünflächen. Dies entspricht auch den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger, formuliert in den von der BSU dem Masterplanentwurf angelegten Bürgerforderungen Nr. 217, 219 und 221. Die BSU hat auch diese Vorschläge der BürgerInnen ignoriert, nun ist es an der Zeit den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger nachzukommen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.11)</p>
<p>33.14 öffentliche Grünfläche zu klein</p>	<p>Hintergrund: im Plangebiet Mitte Altona ist eine öffentliche Grünfläche ausgewiesen.</p> <p>Der städtebauliche Wettbewerb gab vor, dass im ca. 25 ha umfassenden Plangebiet "eine öffentliche Grünfläche mit einer Größe von 8 - 10 ha" eingeplant wird (Vorstellung der Ergebnisse des Wettbewerbs "Mitte Altona", 24.11.10, Powerpointpräsentation, Folie 15). Diese Größe entspricht 28,57% - 35,71% des Plangebietes.</p> <p>Bedenken: Die öffentliche Grünfläche im vorliegenden Bebauungsplanentwurf ist zu klein geplant.</p> <p>Laut Bebauungsplanentwurf vom 16.12.13 (Vorlage für die Kommission für Stadtentwicklung), S. 93, Punkt 8.1 beträgt die Größe der öffentlichen Grünfläche ca. 2,23 ha, die Größe des Plangebietes ca. 15,2 ha; das heißt die öffentliche Grünfläche entspricht 14,67% des Plangebietes.</p> <p>Rechnet man die Größenvorgaben für das Gebiet des städteplanerischen Wettbewerbs - der den jetzt zu bauenden 1. Bauabschnitt enthält - auf den Bebauungsplanentwurf um, so ergeben sich bei einer Fläche von 15,2 ha Gesamtgebiet für die öffentliche Grünfläche ein Anteil von ca. 4,6 ha (entspricht ca. 30% des Plangebietes).</p> <p>Zwar bezieht sich der Entwurf nur auf den 1. Bauabschnitt, allerdings müssen die Vorgaben, die für das gesamte Gebiet gelten, auch auf die einzelnen Bauabschnitte angewendet werden. Insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es noch keine Zusage der Dt. Bahn zur Verlegung des Fernbahnhofs Altona gibt. Diese Verlegung ist bekanntermaßen Voraussetzung für die Verwirklichung des 2. Bauabschnittes. Damit ist völlig unklar, ob bzw. wann der 2. Bauabschnitt verwirklicht wird und ob dann eine Ausgleichsfunktion der öffentlichen Grünfläche erreicht werden kann.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.11)</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.11)</p>

	<p>Insgesamt erscheint es fraglich, ob der Park in der geplanten Größe dem Bedürfnis der Bevölkerung (sowohl im Plangebiet, als auch den angrenzenden Gebieten) nach Freizeit und Erholung Rechnung tragen kann und den Zielen gemäß §1, Abs. 6, Satz 3 Baugesetzbuch genügen kann. Weder gibt es eine Begründung für die Größe der öffentlichen Grünfläche, noch wurden andere Varianten abgewogen. Die Abwägung ist mangelhaft.</p> <p>Anregung: Keine Verabschiedung des Bebauungsplanes in der vorliegenden Fassung.</p> <p>Vergrößerung der öffentlichen Grünfläche auf 30% der Gesamtfläche des Bebauungsplanentwurfs. Dies entspricht 4,6 ha. Die benötigte zusätzliche Fläche ist von den Eigentümern auf die FHH zu übertragen. Wenn der 2. Bauabschnitt gebaut wird, findet eine Kompensation der Eigentümer mit Flächen im 2. BA statt.</p> <p>Die Größe der öffentlichen Grünfläche über den 1. und 2. BA beträgt 8 - 10 ha (Vorstellung der Ergebnisse des Wettbewerbs "Mitte Altona", 24.11.10, Folie 15). Diese Größe entspricht 28,57% - 35,71% des Plangebietes (ca. 28 ha, Vorstellung der Ergebnisse des Wettbewerbs "Mitte Altona", 24.11.10, Folie 5). Laut Bebauungsplanentwurf vom 16.12.13 (Vorlage für die Kommission für Stadtentwicklung), S. 93, Punkt 8.1 beträgt die Größe der öffentlichen Grünfläche ca. 2,23 ha, die Größe des Plangebietes ca. 15,2 ha; das heißt die öffentliche Grünfläche entspricht 14,67% des Plangebietes. Die Grünfläche entspricht im 1. BA also bei weitem nicht den Vorgaben für das gesamte Bebauungsgebiet und kann ihre Funktion als Erholungsfläche für die Bewohner der Mitte Altona und der angrenzenden Bebauung erst mit Fertigstellung des 2. BA erfüllen, wenn der Park in die Fläche des 2. BA vergrößert wird. Auch hier ist es zweifelhaft, ob der vorliegende Bebauungsplanentwurf § 1, Abs. 6, Satz 7c Baugesetzbuch erfüllen kann.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.13)</p>
33.15	<p>Gemeinbedarfsfläche für Stadteilschule zu klein</p>	<p>Hintergrund: Im Plangebiet Mitte Altona ist eine neue Fläche für die Kurt-Tucholsky-Schule ausgewiesen.</p> <p>Bedenken: Die Fläche für die neue Schule ist kleiner als die Flächen am bisherigen Schulstandort der Kurt-Tucholsky-Schule. Für die neue Schule wurde nach Auskunft der BSU keine Machbarkeitsstudie erstellt. Es ist also nicht sicher gestellt, dass die Schule am geplanten Schulstandort mit der geplanten Fläche</p>

33.16	Standort für Stadtteilschule ungeeignet	<p>che funktioniert. Auch ist nicht überzeugend dargelegt worden, dass der Standort der Schule geeignet ist.</p> <p>Auch laut Mobilitätsgutachten (S. 72) ist die geplante Lage der Stadtteilschule problematisch, weil sie Kraftfahrzeugverkehre ins Quartier zieht.</p> <p>Die Schule ist bis zu 7 Geschosse hoch, hat einen Schulhof auf dem Dach und möglicherweise nur einen kleinen Lichtschacht als Innenhof. Auch hierzu gibt es keine alternativen Entwürfe oder veröffentlichte Planungsalternativen.</p> <p>Aus den genannten Gründen erscheint der geplante Schulstandort ungeeignet.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.14)</p>
33.17	Schule ist zu viel Lärm ausgesetzt	<p>Die Schule am dargestellten Standort ist dem Lärm der Bahn ausgesetzt. Die BSU hat durch ihre eigene Abteilung V5 Kenntnis darüber gewonnen, dass der Lärmpegel am geplanten Standort über dem von der WHO für Schulhöfe empfohlenen Grenzwert von 55 dB(A) liegt.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der geforderte Wert von 55 dB(A) erscheint angesichts der Anforderungen an den Außenpegel in Wohngebieten (59 dB(A) nach 16. BImSchV) als relativ niedrig, wenn man bedenkt, dass ein Schulhof i. d. R. durch die vielen Kinder und Jugendliche ohnehin eine Geräuschkulisse erzeugt, die wahrscheinlich deutlich höhere Pegel verursacht als 55 dB(A). Des Weiteren muss man in Bezug auf das Kommunikationsgeschehen auf dem Schulhof in Rechnung stellen, dass der Bahnlärm nicht ständig, sondern nur bei Zugvorbeifahrten erzeugt wird. In der Summe erscheint zur Qualitätssicherung ein Pegel von maximal 60 dB(A) als ausreichend.</p>
33.18	aktiver Schallschutz für Stadtteilschule	<p>Dennoch bleibt die planende Abteilung beim bestehenden Standort, verzichtet auf Prüfung alternativer Standorte und setzt auch keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die Schule bzw. den Schulhof fest.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.14)</p>
33.19	Alternativen für Schulstandort wurden nicht geprüft	<p>Geeignete andere Standorte für die Schule im Plangebiet wurden offenbar nicht untersucht und in Vergleich gezogen. Im Bebauungsplanverfahren wurden alternative Standorte von der BSU weder vorgeschlagen oder dokumentiert noch erörtert, obwohl Bürger im Planverfahren auch andere Standorte vorgeschlagen haben, z.B. einen Standort an der Harkortstraße mit nur 4 Geschossen, einem ausreichend großen, ebenerdigen Schulhof und einem Lärmschutz durch einen Gewerberiegel. Dieser Standort wurde bislang nicht untersucht und in Vergleich zum bisherigen Standort gesetzt.</p> <p>Die Untersuchung von möglichen Varianten innerhalb des B-Plan Verfahrens ist also nicht ausreichend und die Abwägung von Planungsalternativen mangelhaft.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.15)</p>

	<p>Anregung: Keine Verabschiedung des Bebauungsplans. Für die Schule ist eine Machbarkeitsstudie und ein Raumprogramm zu erstellen und zu veröffentlichen. Dem folgen die Planung einer 4-geschossigen Schule an einem Standort, der weniger Verkehr ins Quartier zieht und den von der WHO geforderten Lärmpegel nicht überschreitet. So dann kann ein Vergleich der verschiedenen Konzepte erfolgen und der Standort für die Schule festgelegt werden.</p>		
33.20	<p>Machbarkeitsstudie für Stadteilschule gefordert</p>	<p>(...) Für die Schule ist eine Machbarkeitsstudie und ein Raumprogramm zu erstellen und zu veröffentlichen. (...)</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.4)</p>
33.21	<p>städtebauliches Konzept unausgewogen, wenn der 2. Bauabschnitt nicht kommt</p>	<p>Hintergrund: Die Mitte Altona soll in drei Bauabschnitten bebaut werden. Der jetzt vorliegende Bebauungsplanentwurf bezieht sich auf einen 1. Bauabschnitt, dem nach der Verlagerung des Fernbahnhofes Altona ein 2. und 3. Bauabschnitt folgen sollen.</p> <p>Bedenken: Der vorliegende Bebauungsplanentwurf wurde für den 1. Bauabschnitt (1. BA) erstellt und hat den Masterplan Mitte Altona zur Grundlage. Dieser Masterplan wurde für die gesamte Bebauung der Mitte Altona erstellt und umfasst alle drei Bauabschnitte. Für die Planung des 1. BA wurde nun aus dem Masterplan ein Bebauungsplanentwurf entwickelt und die anderen beiden Abschnitte einfach weggelassen. Die Realisierung des 2. und 3. BA ist abhängig davon, dass der Fernbahnhof Altona verlegt wird. Erst dann können diese beiden Bauabschnitte bebaut werden. Da die Verlagerung des Fernbahnhofes noch nicht geklärt ist (oder vielleicht gar nicht kommen wird?), wurden sie eben nicht mitgeplant.</p> <p>Dennoch wurde der 1. BA wurde nicht als eigenständiges Baugebiet geplant, sondern während der Planung wurde und wird immer davon ausgegangen, dass es einen Beschluss der Deutschen Bahn zur Verlegung des Fernbahnhofes Altona geben wird. Es wurde und wird nicht in Betracht gezogen, dass dieser Beschluss so vielleicht gar nicht fällt. Der 1. BA ist jedoch nicht alleine funktionsfähig. Dies lässt sich an verschiedenen Punkten verdeutlichen:</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.2)</p>
	<p>Anregung: Keine Verabschiedung des Bebauungsplans.</p>		

	Erstellen eines Alternativentwurfes für den 1. Bauabschnitt der Mitte Altona, der ein funktionierendes Quartier entstehen lässt, in dem u.a. die Lärmbelastung auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß reduziert und Erholungsfunktion für alle Bewohner, auch die der angrenzenden Gebiete durch Vergrößerung der öffentlichen Grünfläche geschaffen wird. Ich bitte um Berücksichtigung der angeführten Einwendungen / Bedenken zum Bebauungsplan Altona Nord.		
33.22	Grünfläche wirkt teilend, nicht verbindend	Mit der Bebauung der Mitte Altona sollen Ost-West-Verbindungen zwischen den angrenzenden Quartieren geschaffen werden. Außerdem soll der Grünzug Altona von Süden vom Rathaus Altona kommend durch das Gebiet der Mitte Altona in Richtung Norden fortgesetzt werden. Beide Funktionen können erst erfüllt werden, wenn der 1. und der 2. BA gebaut werden. Die Realisierung des 1. BA allein führt eher zu weiteren Brüchen, als dass er Verbindungen schafft.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.7)
34.)	[REDACTED]	(E-Mail vom 16.02.2014)	
34.1	Lärmbelastung nicht ausreichend bzw. fehlerhaft erfasst und berücksichtigt	Meine Einwendung betrifft den unzureichenden Schutz vor der großen Lärmbelastung durch Bahn, Verkehr und Gewerbe. 1. sind keine aktuellen Lärmwerte erhoben worden. Mit einer Schätzung ziehen Sie sich auf juristische Spitzfindigkeiten zurück. Ich fordere aktuelle Lärmmessungen. Wir haben im Baugebiet Messungen vorgenommen, die Werte bis zu 112 Dezibel ergaben. 2. Die gemessenen und die geschätzten Lärmwerte überschreiten die WHO-Vorgaben, nach deren Überschreitung eine Gesundheitsgefährdung der zukünftigen Bewohner zu befürchten ist.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.11)
34.2	keine gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten	3. Sie sind als Verwaltung der Stadt Hamburg der Daseinsvorsorge für ihre Bürger verpflichtet. Diesem Auftrag werden Sie ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen durch einen Gebäuderegel entlang der Bahntrasse nicht gerecht. Deshalb darf der B-Plan aus meiner Sicht so nicht verabschiedet werden.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Bauleitplanung in Hamburg orientiert sich nicht an den Bewertungsmaßstäben der WHO, sondern an den Grenzwerten der betreffenden Verordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz. (siehe auch Punkt 23.44)
34.3	Gebäuderegel als Lärmschutz gefordert	Meine Einwendung betrifft die undurchsichtige Ausweisung des südlichen Gebäudekomplexes an der Harkortstraße (Panta 112): 1. Es ist für die Öffentlichkeit nicht einsehbar wie die Aufteilung innerhalb dieses Blocks geregelt ist. 2. Dadurch nähren Sie die Befürchtung dass sich die Verwaltung von den	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.12)
34.4	keine Ausgewogene Planung beim Bau-block der 112. Panta		Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.13)

		<p>Eigentümern und Investoren hat über den Tisch ziehen lassen.</p> <p>3. Sie sind jedoch nicht den Eigentümern sondern den zukünftigen Bewohnern gegenüber zur Daseinsvorsorge verpflichtet. Dem werden Sie damit nicht gerecht.</p> <p>Deshalb darf der B-Plan aus meiner Sicht so nicht verabschiedet werden.</p>	
34.5	<p>fehlende Offenlegung der Messungen zu den Kontaminationen im Plangebiet</p>	<p>Meine Einwendung betrifft die fehlende Offenlegung der Messungen zu den Kontaminationen durch gesundheitsgefährdende Stoffe im Baugebiet.</p> <p>1. Die Gutachten und Messungen der Kontamination durch gesundheitsgefährdende Stoffe im Baugebiet sind nicht veröffentlicht worden.</p> <p>2. Es ist somit für die Öffentlichkeit nicht nachvollziehbar, was wann und ob überhaupt ausreichend gemessen wurde.</p> <p>3. Sie schieben juristische Spitzfindigkeiten vor um diese Messungen zu verhindern und nähren damit den Verdacht von den Eigentümern über den Tisch gezogen worden zu sein.</p> <p>4. Das öffentliche Interesse an einer Vermeidung einer möglichen Gesundheitsvorsorge der künftigen Bewohner ist höher einzuschätzen als die vorgeschützten Rechtstitel der Eigentümer und Investoren oder anderweitig Beteiligter.</p> <p>5. Sie sind jedoch nicht den Eigentümern sondern den zukünftigen Bewohnern gegenüber zur Daseinsvorsorge verpflichtet. Dem werden Sie mit diesem Verhalten nicht gerecht.</p> <p>Deshalb darf der B-Plan aus meiner Sicht so nicht verabschiedet werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.6)</p>
34.6	<p>Kritik an Ostanbindung</p>	<p>Meine Einwendung betrifft die Planung einer Straße über das Schulgelände der Haubachschule:</p> <p>1. Die Planung einer Straße über das Schulgelände der Haubachschule lehne ich ab, weil das Gut der gesundheitlichen Unversehrtheit unserer Kinder höher eingeschätzt werden muss, als das öffentliche Interesse einer Zuwegung, durch die nachweislich gesundheitsgefährdenden Belastungen durch Lärm, Abgase und Feinstaub für unsere Kinder wesentlich in Kauf genommen werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkte 6.1, 57.9 und 57.12)</p>

34.7	Quartier soll im stärkeren Maße autofrei sein	<p>Deshalb darf der B-Plan aus meiner Sicht so nicht verabschiedet werden</p> <p>Meine Einwendung betrifft die Trennung der autofreien Baugemeinschaften und deren Mischung mit nicht autofreien im gleichen Block:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die vom Netzwerk autofreie Mitte vorgeschlagene Lösung würde Synergien ermöglichen, die nun nicht mehr möglich sind. 2. Sie verhindern damit eine intelligente und neue Potentialentfaltung in einer großen Gruppe von zukünftigen Bewohnern (ca. 500), die durch umweltbewusstes Verhalten dem Leben in der Stadt neue und wichtige Anregungen geben will. 3. Sie verhindern damit die Entwicklung von Gemeinsinn, die Basis für menschliches Zusammenleben. 4. Dass sie sich Bürgerbeteiligung groß auf ihre Fahnen geschrieben haben, ist in den Ergebnissen nicht wiederzufinden. 5. Die vorgestellten Lösungen im Bebauungsplan nähren den Verdacht, dass Sie den Eigentümern und Investoren Zugeständnisse gemacht haben, die eigentlich den künftigen Bewohnern, zu deren Daseinsvorsorge Sie gesetzlich verpflichtet sind, zustehen. <p>Deshalb darf der B-Plan aus meiner Sicht so nicht verabschiedet werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 4.5)</p>
35.)	<p>██████████ (E-Mail vom 16.02.2014)</p> <p>Verknüpfung zu anderen Stadtteilen fehlt</p>	<p>Hiermit melde ich folgende Einwendungen zum Bebauungsplanentwurf Altona-Nord 26 (Mitte Altona) inklusive den gleichzeitig vorgesehenen Änderungen des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms an:</p> <p>Die Anbindung des neuen Wohngebietes in den umliegenden Stadtteil ist unzureichend</p> <p>Damit das neue Wohngebiet verkehrsmäßig nicht ein vom bestehenden Umfeld abgetrenntes Ghetto wird, sind unbedingt weitere Maßnahmen und Verbesserungen am Bebauungsplanentwurf erforderlich und umzusetzen.</p> <p>4.) Fußgänger- und Radfahreranbindung nach Ottensen zur Barnerstraße und Kohlenwiete: Im ersten Bauabschnitt sollten unbedingt bereits Fußgänger- und Radfahrerverbindungen nach Westen geschaffen werden. Ein Abwarten auf die für den</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 3.5)</p>

		zweiten Bauabschnitt geplanten Verbindungen ist ein erheblicher Nachteil in der Anbindung und Durchquerung des ersten Wohngebietes. Aufgrund der sich hinziehenden Entscheidung um die Verlagerung des Fernbahnhofes muss dies im aktuellen Bebauungsplanentwurf unbedingt bereits berücksichtigt werden.	
35.2	Förderung Umweltverbund.	Gerade für das angestrebte autoarme Wohnen sollten von Anfang an erhebliche Verbesserungen im ganzen Stadtteil für Fußgänger und Radfahrer eingebracht werden.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.5)
35.3	zu optimistischer Stell-/Parkplatzschlüssel	Dies insbesondere, da die Anzahl vorhandener und neuer Parkplätze an der Harkortstraße und im neuen Viertel eher reduziert und nicht ausreichend sein wird.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 3.8)
35.4	Harkortstraße droht Überlastung	1.) Verkehrsberuhigung in der Harkortstraße: Den erheblich zunehmenden Verkehr im ganzen Viertel ausschließlich über die Harkortstraße zu führen ist für alle direkten Anwohner, neue und alteingesessene, nicht zumutbar. Die geplante Anbindung an die Haubachstraße über eine neue Verbindungsstraße darf nicht zu einer Öffnung für den Verkehr von der Holstenstraße/vom Holstenplatz führen. Eine zusätzliche ‚Umgehungsstraße‘ für starken Durchgangsverkehr ist unbedingt zu vermeiden.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 3.2)
35.5	Kritik an Ostanbindung	2.) Tempo 30 statt Hauptverkehrsstraße	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 6.1)
35.6	Tempo 30 auf der Harkortstraße gefordert		Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.17)
35.7	Harkortstraße sollte keine trennende Wirkung haben	Der geplante Ausbau der Harkortstraße trennt das neue Wohngebiet von dem bestehenden. Bei Beibehaltung als Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50 und ohne entsprechend gesicherte Übergänge für Schulkinder, Fußgänger und Radfahrer kann man kaum das neue Areal zugänglich machen. 3.) Gute, sichere und ausreichend Querungsmöglichkeiten, insbesondere für (Schul-)Kinder sowie ältere und behinderte Anwohner und Besucher in die und aus der Mitte Altona in den Stadtteil auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Dies insbesondere unter dem hervorgehobenen Aspekt der Inklusion, der sicherlich nicht nur für das Gebiet einer Straßenseite gelten soll, sondern gerade eine vorbildliche Anbindung in den und aus dem bestehenden Stadtteil bieten sollte.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die vorgesehene Verbreiterung der Harkortstraße führt nicht zwangsläufig zu einer trennenderen Wirkung der Straße. Maßgeblich dafür, ob eine Straße als Barriere empfunden wird, ist der auf ihr stattfindende Verkehr und die Anzahl, Anordnung und Ausgestaltung ggf. erforderlicher Querungsmöglichkeiten. Diese sind jedoch kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Der Bebauungsplan setzt lediglich die öffentlichen Verkehrsflächen fest, ohne Festsetzungen zu den Querungsmöglichkeiten treffen zu können. Da Kinder aus dem neuen Quartier auf dem Weg zur Grundschule die Harkortstraße werden queren müssen, ist davon auszugehen, dass im Zuge der noch zu erstellenden Ausbauplanung an geeigneten Stellen sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.

35.9	Rückverlegung der Bushaltestelle Gerichtsstraße vom Allee zum Gericht vorzunehmen, um damit auch fußläufig für das neue Viertel gut erreichbar zu sein.	<p>Auch ist die Rückverlegung der Bushaltestelle Gerichtsstraße vom Allee zum Gericht vorzunehmen, um damit auch fußläufig für das neue Viertel gut erreichbar zu sein.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Lage einer Bushaltestelle ist nicht Regelgegenstand eines Bebauungsplans. Die Verlegung der Bushaltestelle Gerichtsstraße vom Allee zum Gericht stand nicht im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren Altona-Nord 26. Sie befindet sich zudem außerhalb dessen Geltungsbereichs.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Führung des Schwerlastverkehrs kann im Bebauungsplan nicht geregelt werden. Die bestehende Zufahrt zum Brauereigelände wird durch den Bebauungsplan nicht verändert. In Folge der Planung könnten die LKW zukünftig jedoch nicht mehr wie bislang Wartezeiten im öffentlichen Straßenraum verbringen. Der Betrieb hat daher in einem Logistikkonzept den Nachweis erbracht, wie die An-/Ablieferung zukünftig unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen erfolgen kann.</p>
35.10	Führung des Schwerlastverkehrs zur Holstenbrauerei offen	<p>6.) Nicht ersichtlich ist die zukünftige Zufahrt des Schwerlastverkehrs zur Holstenbrauerei</p> <p>Bisher ist aus dem Bebauungsplanentwurf weder ersichtlich wie der Schwerlastverkehr zur Holstenbrauerei geführt werden soll, noch wo dieser die häufigen Wartezeiten verbringen kann.</p> <p>Dies sollte im Interesse der Holstenbrauerei, der neuen und alten Anwohner sowie der neuen und alten Schule (sicherer Schulweg für die Kinder) unbedingt vor Verabschiedung des Bebauungsplanes geregelt werden.</p> <p>7.) Keine Überschreitung der vorhandenen Gebäudehöhen:</p> <p>In Altona-Nord zwischen Holstenstraße, Max-Brauer-Allee, Julius-Leber Straße und Harkortstraße ist die bestehende Wohnbebauung ziemlich einheitlich in der Gebäudehöhe. Ebenso auf der westlichen Seite der Bahn in Otten- sen. Die vorgesehene Bebauung in der Neuen Mitte Altonas mit 1600 Wohnungen bereits im ersten Bauabschnitt ist demgegenüber nicht nur sehr massiv in der Gebäudedichte zueinander, sondern weicht in den geplanten Gebäudehöhen von bis zu 8 Stockwerken auch erheblich von denen im Umfeld ab.</p> <p>8.) Da sonst in Hamburg doch sehr auf eine zumindest in der Höhe einheitliche Bebauung geachtet wird, sollte dies hier für das neue Quartier ebenso gelten:</p> <p>Eine Gebäudehöhe höher als 5-6 Geschosse darf daher nicht genehmigt werden.</p> <p>Es kann nicht hingenommen werden, dass in der Innenstadt und einigen Vorzeigestädteilen auf ein einheitliches Stadtbild mit sich nicht überragenden Gebäuden gedrungen wird, dies jedoch nicht für andere Stadtteile am Rande gelten soll.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.12)</p>
35.11	maximal 5 Geschosse	<p>Insbesondere, da das entsprechende Gutachten zur Verschattung hierzu doch sehr kritisch Stellung nimmt, und gerade weil darin nur einige wenige Sonnenstände und Himmelsrichtungen und auch nur bezüglich geringerer</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.27)</p>
35.12	Empfehlungen aus Verschattungsstudien nicht berücksichtigt	<p>Insbesondere, da das entsprechende Gutachten zur Verschattung hierzu doch sehr kritisch Stellung nimmt, und gerade weil darin nur einige wenige Sonnenstände und Himmelsrichtungen und auch nur bezüglich geringerer</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.27)</p>

	<p>Stockwerkshöhe untersucht worden sind. An sich positiver Wohnungsneubau darf daher nicht auf Kosten der Wohnqualität gehen, die sich ganz wesentlich auch aus zu massiver Verdichtung in Höhe und Umfang gegenüber dem bestehenden Bestand ergibt. Entsprechend sollte bereits jetzt auch für den geplanten zweiten Bauabschnitt die sich aus dem Umfeld ergebende einheitliche Bauhöhe festgelegt und keinesfalls überschritten werden.</p>	
<p>39.) [REDACTED] (E-Mail vom 15.02.2014)</p>	<p>Mobilitätskonzept unzureichend</p>	<p>Ich möchte Ihr "Mobilitätskonzept" des Bebauungsplans für die Neue Mitte Altona im Folgenden kommentieren und in Frage stellen:</p> <p>Es heißt hier, dass die sich aus der Lage des Plangebiets - angeblich - ergebende "günstige Ausgangslage für die Entwicklung eines Quartiers mit unterdurchschnittlicher Verkehrserzeugung aufgegriffen werden soll. Mit diesem Ziel wurde für den neuen Stadtteil ein Mobilitätskonzept entwickelt, das einen entscheidenden Beitrag zur bewussten Vermeidung von Kfz-Besitz und -Nutzung leisten kann, indem der Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr) gestärkt wird. Ergänzend sollen weitere Maßnahmen wie der komfortable Zugriff auf Leihautosysteme dazu beitragen, Kfz-Besitz und -Nutzung im Plangebiet zu verringern. Haushalte, die bewusst auf ein Auto verzichten wollen und die deshalb keinen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück benötigen, sollen im Plangebiet ihren Wunsch nach autoarmem Wohnen realisieren können."</p> <p>In dem von Ihnen angeblich "entwickelten" Mobilitätskonzept - es fragt sich, was hier die "Entwicklung" ist - wird davon ausgegangen, dass die Etablierung verschiedener privater/teilprivater Leihauto- und Leihfahrrad-Institutionen, sowie die bestehenden öffentlichen Nahverkehrseinrichtungen den zusätzlichen Mobilitäts-Bedarf durch die neuen Bewohner des Plangebiets decken werden.</p> <p>Insgesamt halte ich Ihre Arbeit für völlig ungenügend im Hinblick auf die ursprünglich öffentlich ausgegebenen Ziele für die Neue Mitte Altona - es scheint hier vielmehr der wesentliche Arbeitsanteil darin zu bestehen, dass die behördlich für ein Stadtentwicklungsprojekt dieser Dimension notwendigen Schritte zur sozialverträglichen Gestaltung an die Investoren weitergegeben wurden mit der vagen Hoffnung, dass diese sich darum kümmern, die Sache zu einem Erfolg werden zu lassen - allerdings sollte es klar sein, dass die Investoren dabei in erster Linie den Erfolg ihres eigenen Unternehmens im Auge haben werden, was einer Sozialverträglichkeit in weiten Teilen ent-</p>
		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 3.4)</p>

39.2	zu optimistischer Stell-/Parkplatzschlüssel	<p>gehen stehen muss.</p> <p>Der angebliche "Wunsch nach autoarmem Wohnen" ist letztlich vor allem Vorwand für die billige Variante für die Investoren, normalerweise vorgegebene Stellplätze bei Neubau zu umgehen.</p> <p>Ich fasse noch einmal die aufgeführten Probleme (die nur am offensichtlichsten sind) zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> keine PKW-Stellplätze <p>Diese Fragen haben allem Anschein nach keinen Eingang in Ihre Planung gefunden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 3.8)</p>
39.3	Querung Lessingtunnel für Fahrräder	<p>Da es aber andererseits bis heute eine prekäre Fahrradführung zwischen Ottensen und den nördlichen Teilen der Stadt durch den Lessingtunnel gibt (sind Sie jemals mit dem Fahrrad, am besten noch mit einem Kind, durch den Lessingtunnel gefahren?)</p> <p>Ich fasse noch einmal die aufgeführten Probleme (die nur am offensichtlichsten sind) zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> keine wirklich funktionsfähigen Fahrradwege, der Verkehrs-Brennpunkt Lessingtunnel <p>Diese Fragen haben allem Anschein nach keinen Eingang in Ihre Planung gefunden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 5.10)</p>
39.5	Verknüpfung zu anderen Stadtteilen fehlt	<p>Und zu der Anbindung des neuen Quartiers steht im Begründungstext unter 3.4.7:</p> <p><i>"im westlichen und nördlichen Umfeld des Plangebiets liegen Bahnhöfe mit umfangreichen Gleisanlagen, auf denen Fern-, Regional- und Güterzüge in Richtung Norden bzw. nach Osten zum Hauptbahnhof sowie S-Bahnen verkehren. Die Bahntrassen wirken als deutliche Zäsuren zum umgebenden Stadtgebiet, die nach Norden durch die Stresemannstraße verstärkt werden."</i></p> <p>Dieser Zustand wird zwar festgestellt, aber in Ihrem weiteren Konzept wird in keiner Weise versucht, dem "erklärten" Ziel zur Überwindung der genannten Zäsuren mit einer konkreten Maßnahme entgegenzutreten. Vielmehr findet diese Problematik in dem Bebauungsplan an keiner Stelle mehr eine Erwähnung, als gäbe es sie nicht und als hätte sie nie als Agenda für die bauliche Umsetzung angestanden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 3.5)</p>
41.)	[REDACTED]	(E-Mail vom 17.02.2014)	
41.2	aktiver Schallschutz für Theodor-Haubach-Schule	<p>Hier ist eine weitere Annäherung nicht zu rechtfertigen. Die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzregelungen greifen nur bei Neubau. Die heranrückende Straße würde aber aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich machen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 57.9)</p>

41.3	<p>gefordert</p> <p>Holstengelände rückt an Theodor-Haubachschule heran</p>	<p>chen.</p> <p>Unter ähnlichen Vorverhalten sollte man die Annäherung des Brauereigeländes an die THS betrachten; bereits heute sind die Lärm- und Geruchsbelastung, die von der Brauerei ausgehen, grenzwertig.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Durch die geplante Straße („Ostverbindung“) rückt die angrenzende gewerbliche Nutzung auf einer Länge von ca. 100 m um 8 – 9 m vom Schulgelände ab. Demgegenüber rückt die gewerbliche Nutzung auf einer Länge von ca. 40 m um ca. 3 m näher an die Schule heran. Es ist nicht erkennbar, dass die Belastung der Schule im Vergleich zur bestehenden Gemengelage durch die Planung insgesamt verschlechtert. Im Übrigen ist zukünftige GE-Fläche derzeit als Verkehrsfläche gewidmet.</p>
41.4	<p>Schulhof der THS wird durch Ostanbindung deutlich verkleinert</p>	<p>Die neue Straße würde zu einer deutlichen Verkleinerung des Schulhofs führen. Gerade der kleine überplante Schulhofteil ist jedoch heute bei den Schülern sehr beliebt und bietet besondere Rückzugsmöglichkeiten. All dies würde den Baumaßnahmen zum Opfer fallen. Zudem steht eine Erweiterung der THS auf sechs Züge an, was mit der zu erwartenden erhöhten Nachfrage durch die Bewohner der Neuen Mitte Altona einhergeht. Eine Verkleinerung des Schulhofs ist in dieser Hinsicht kontraproduktiv.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.6)</p>
41.5	<p>Kritik an Ostanbindung</p>	<p>Für den Verkehrsfluss im Quartier ist die neue Verbindungsstraße zwischen Harkort- und Haubachstraße nicht erforderlich. Aus der Begründung zum Bebauungsplan geht eine verkehrstechnische Notwendigkeit nicht hervor. Allerdings ist zu erwarten, dass die Schulwege im Viertel durch das erhöhte Verkehrsaufkommen weniger sicher werden.</p> <p>Ich bitte darum, die Planungen mit Blick auf diese Einwände sorgfältig zu überdenken und eine Lösung zu erarbeiten, die sich nicht nachteilig auf die Schüler und Familien auswirkt.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.1)</p>
43.)	<p>(E-Mail vom 17.02.2014)</p>		
43.1	<p>Zunahme der Lärmbelastung für Theodor-Haubachschule zu erwarten</p>	<p>Als Vater zweier Mädchen, die wahrscheinlich demnächst die Theodor-Haubach-Schule besuchen werden, nehme ich mit der freundlichen Bitte um Beachtung Stellung zum Bebauungsplan-Entwurf Altona-Nord 26.</p> <p>Insgesamt befürchte ich, dass der Bebauungsplan zu einer Verschlechterung der Schulqualität sowie der Schulwegsicherheit führt und bitte Sie, von der Umsetzung abzusehen.</p> <p>1.) Die Schule wird bei Realisierung des B-Plans vollständig von Straßen umgeben sein. Das führt zu einer Erhöhung der Lärm- und Stressbelastung der Kinder.</p> <p>2.) Der zusätzliche Verkehr auf den umliegenden Straßen wirkt sich negativ</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 57.9)</p>
43.2	<p>Schulwegsicherheit</p>		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

43.3	für Grundschüler nimmt ab	auf die Schulwegsicherheit aus.	<p>In Folge der Entwicklung eines neuen Wohnquartiers westlich der Harkortstraße wird auch die Verkehrsbelastung im angrenzenden Straßennetz zunehmen. Dies geht jedoch nicht zwangsläufig mit einer Verringerung der Schulwegsicherheit einher. Diese hängt weniger von der Verkehrsbelastung, als von der konkreten Ausgestaltung des Straßenraums, insbesondere von Anzahl und Qualität der Querungsmöglichkeiten, der Dimensionierung der Nebenflächen sowie der Führung des Radverkehrs ab. In der Harkortstraße werden beispielsweise die Straßenverkehrsflächen auch deshalb verbreitert, um Nebenflächen für den Fußgängerverkehr in angemessener Breite und Radfahrbarkeit zu ermöglichen. Diese Maßnahmen kommen auch der Schulwegsicherheit zugute. Die konkrete Ausgestaltung sowohl der Harkortstraße als auch des Straßennetzes im Umfeld des Plangebiets sind jedoch kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Eine gute Schulwegsicherheit kann losgelöst von diesem Bebauungsplanverfahren durch konkrete Maßnahmen im Straßenraum sichergestellt werden.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.6)</p>
43.4	Schulhof der THS wird durch Ostanbindung deutlich verkleinert	<p>(Hinweis: grau = identisch mit Nr. 41.4)</p> <p>3.) Der Schulhof wird durch die neue Straße deutlich verkleinert und ein Umlauf um die Schule ist für die Kinder zukünftig nicht mehr möglich. Der kleine überplante Schulhofteil ist heute sehr beliebt und bietet besondere Rückzugsmöglichkeiten.</p> <p>4.) Die Verkleinerung des Schulhofes läuft dem geplanten 6-zügigen Ausbau und der Erhöhung der Nachfrage durch die neuen Bewohner in der Neuen Mitte Altona entgegen.</p> <p>5.) Die Gewerbeflächen der Holsten-Brauerei rücken näher an das Schulgelände heran. Die unmittelbare Nähe von Schule und Brauerei ist sowohl hinsichtlich der Lärm- als auch der Geruchsbelastung bereits heute grenzwertig. Eine weitere Annäherung des Brauereigeländes durch die Gewerbeausweisung, wenn auch nur für ein paar Meter, ist nicht gerechtfertigt.</p> <p>6.) Die neue Verbindungsstraße zwischen Harkortstraße und Haubachstraße ist für den Verkehrsfluss im Quartier nicht erforderlich. Die Begründung zum Bebauungsplan liefert keine Erläuterung zu einer verkehrstechnischen Notwendigkeit.</p> <p>Die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzregelungen greifen nur bei Neubau. Die heranrückende Straße ist Lärmverursacher. Es wären aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.</p> <p>7) Der Schulhof soll durch "geeignete Anordnung der Baukörper" geschützt werden. Da keine neuen Gebäude geplant sind, ist dies für die Haubachschule nicht möglich.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 41.3)</p>
43.5	Holstengelände rückt an Theodor-Haubach-Schule heran	Kritik an Ostanbindung	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.1)</p>
43.6	aktiver Schallschutz für Theodor-Haubach-Schule gefordert		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 57.9)</p>

47.) [REDACTED] (E-Mail vom 17.02.2014)	
47.1	<p>Bebauung zu dicht</p> <p>Wohngebiete: Die Wohnbebauung ist sehr dicht und schlecht belichtet. Wie hoch sind die Geschossflächenzahlen pro Wohnblock? Wodurch rechtfertigt sich die extreme Dichte?</p>
47.3	<p>Gemeinbedarfsfläche für Stadteilschule zu klein</p> <p>Fläche für Gemeinbedarf Stadteilschule Die geplante Stadteilschule wird für ca. 1.000 SchülerInnen errichtet. Gemäß dem Musterflächenprogramm für allgemeinbildende Schulen in Hamburg von 2011 sollen pro Schülerin bzw. Schüler 5 m² nutzbare Außenfläche zur Verfügung stehen: „Die Außenflächen sind insbesondere bei Ganztagssschulen integraler Bestandteil des Lebensraums Schule. Nicht nur für die Pausennutzung müssen sie sowohl Bewegungs- und Spielmöglichkeiten bieten als auch Rückzugs- und Ruheflächen. Die Freiflächen sind deshalb mit verschiedenen einsehbaren Bereichen für altersgemäße und gegebenenfalls behindertergerechte Spielgeräte, Rasenspiele, mindestens ein Kleinspielfeld, aber auch Sitz- und Klönecken und Ruhebereiche einzurichten. Zur Unterstützung des Sach- und Naturkundeunterrichts ist in die vorgesehenen Pflanzflächen eine Auswahl der wichtigsten heimischen Gehölze aufzunehmen. Daneben können für Unterrichtszwecke auch Wasserbecken, Terrarien und Ansaatflächen (Schulgarten) eingerichtet werden.....“</p> <p>Bei 1.000 SchülerInnen ergibt das einen Freiflächenbedarf von ca. 5.000m². Das gesamte Schulgrundstück hat jedoch eine Fläche von nur ca. 4.500m². Wie sollen da alle notwendigen Freiflächen auf dem Grundstück nachgewiesen werden? Laut Begründung sollen „die notwendigen Freiflächen auf dem Grundstück und auf den Dachflächen untergebracht werden, darüber hinaus sollen die angrenzenden Freiflächen der Parkanlage mitgenutzt werden“. Welche Flächen sollen in der Parkanlage genutzt werden, und von welchen Schülern? Die jüngeren Schüler dürfen das Schulgelände i.d.R. nicht verlassen.</p> <p>Hier wird eine neue, große Ganztagschule auf viel zu engem Raum untergebracht. Das Grundstück für die Stadteilschule muss vergrößert werden.</p> <p>Die geplante Stadteilschule und die Kindertagesstätten bieten auf Grund ihrer beengten Situation keine ausreichenden Freiflächen und entsprechen in keinster Weise den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen. Parkanlage.</p>
47.4	<p>unzureichendes Kindertagesstätten:</p>

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

(siehe Punkt 11.21).

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

(siehe Punkt 29.13)

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

	<p>Für die Kindertagesstätten sind keine ausreichenden Außenflächen vorgesehen, sodass die Elementarkinder zum Spielen im Freien auch die öffentliche Parkanlage nutzen müssen. Dies schränkt das freie Spielen ein. Die Freiräume für die Krippenkinder werden voraussichtlich in den schlecht belichteten Innenhöfen der Wohnbebauung untergebracht, sie schränken die zu geringen Freiflächen für die Wohnungen noch mehr ein.</p> <p>Die geplante Stadtteilschule und die Kindertagesstätten bieten auf Grund ihrer beengten Situation keine ausreichenden Freiflächen und entsprechen in keiner Weise den Bedürfnissen von Kindern und Jugendlichen.</p>	<p>Die Mitnutzung von öffentlichen Grünflächen durch Kindertagesstätten erfolgt schon heute in bestehenden verdichteten Stadtvierteln und muss bei einer guten Ausstattung der öffentlichen Parkanlagen kein Nachteil sein. Zudem werden die öffentlichen Spielplätze im Park zur Schul- und Kindergartenzeit kaum ausgelastet sein, da die „NutzerInnen“ sich noch in diesen Einrichtungen befinden. Nutzungskonflikte sind daher kaum zu erwarten.</p> <p>Die Lage der Freiräume für die Krippenkinder ist im Bebauungsplan nicht festgelegt.</p>
47.5	<p>Freiflächenangebot für die Kindertagesstätten</p> <p>öffentliche Grünfläche zu klein</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Schulhof befindet sich auf dem Schulgelände. Es werden lediglich Spiel- und Sportmöglichkeiten des Parks von der Schule und Kitas mitgenutzt. Alle Anlagen stehen der Allgemeinheit zur Verfügung.</p> <p>(siehe Punkt auch 5.11 + 8.6)</p>
48.1	<p>Verkehrsplanung hat nicht ausgelegten</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die angesprochenen Sachverhalte sind nicht Gegenstand der Regelungen des Bebauungsplans.</p> <p>(siehe auch Punkt 3.3)</p>
48.2	<p>weniger Dichte und Modifizierung des Bebauungskonzepts im MI gefordert</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Mischgebiet ist bereits im Bestand fast vollflächig versiegelt und durch den ehemaligen Güterbahnhof bebaut. Die GRZ beträgt im Bestand über 0,95, so dass gerundet eine GRZ von 1,0 ausgewiesen wird. Folgerichtig ist eine GRZ unter Denkmalschutz und muss erhalten werden. Folgerichtig ist eine GRZ auszuweisen, die einen Erhalt der Anlage ermöglicht. Die bauliche Ergänzung des Denkmalensembles führt gegenüber der Bestandssituation nur zu einer</p>

48.) (E-Mail vom 17.02.2014)

	<p>tuation zu erhalten. Diese Begründung halten wir für fraglich, da die GRZ von 1,0 nicht zwingend sondern nur als Mindestmaß festgesetzt wurde. Hinweise auf Umstände zur Sicherstellung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt fehlen. Wir glauben nicht, dass eine GRZ von 1,0 für das gesamte MI erforderlich ist, da im Osten und Norden des MI gemäß städtebaulichem Vertrag eine deutliche Überprägung der historischen Situation zulässig ist. Die städtebaulich schützenswerte Innenhofsituation wird durch den Bebauungsplan nicht einmal umfangreich gesichert, da nur Baugrenzen und keine Baulinien festgesetzt sind.</p> <p>Durch die Neubebauung innerhalb des östlichen Hallenteils (Kranbauten) wird aus unserer Sicht ein Abbruch des östlichen Hallenteils erforderlich. Bei einer späteren Neubebauung kann die komplett überbaute Hallenfläche zwischen den Kranbauten sogar noch größer anfallen wie die heutige historische Situation. Aus unserer Sicht gibt es daher aus Denkmalsicht keine Notwendigkeit für das große Baufeld zwischen Gewerbehof und Quartiersplatz.</p> <p>Wir schlagen für das MI eine Aufteilung in zwei Baugebiete vor: einmal die historische Innenhofsituation, dann der ergänzende Neubau im Osten mit Mi-typischer Dichte mit einer GRZ von 0,6. Eine Verkleinerung des Baugebietes sowie eine Reduktion der Kranhäuser auf 6 Geschosse wären möglich und angemessen aufgrund der dann besseren Nutzbarkeit der EG-Zonen.</p>	<p>unwesentlichen Zunahme der Bodenversiegelung.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan sind in Ziffer 5.3.6 die Umstände und Maßnahmen dargelegt, durch die die Überschreitung der in § 17 (1) BauNVO für Mischgebiete als Höchstmaß festgelegten GRZ ausgeglichen ist oder wird.</p> <p>Die städtebaulich schützenswerte Innenhofsituation wird primär durch den bestehenden Denkmalschutz des Gebäudeensembles gesichert. Ein zusätzlicher planungsrechtlicher Schutz erfolgt durch die Ausweisung von Baugrenzen. Aus den vorgenannten Gründen ist die Ausweisung des Baufeldes zwischen ehemaligen Verladehof und dem östlichen Quartiersplatz erforderlich und die vorgeschlagene Aufteilung des Mischgebiets in zwei Baugebiete sowie die Verkleinerung der überbaubaren Flächen nicht sinnvoll.</p> <p>(zur gewünschten Reduzierung der Geschossigkeit der Kranhäuser siehe Punkt 8.15)</p>
48.3	<p>Windgutachten im Hinblick auf Kranbauten gefordert.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Windgutachten, die für andere städtebauliche Vorhaben erstellt wurden (z.B. für die sog. Tanzenden Türme, einem Hochhaus am östlichen Ende der Reeperbahn), zeigen, dass nennenswerte durch Gebäude hervorgerufene Beeinträchtigungen des Windkomforts nur im unmittelbaren Nahbereich der Gebäude auftreten. Beeinträchtigungen des Windkomforts sind für die Bebauung östlich der Harkortstraße daher nicht zu erwarten.</p>
	<p>Meine Familie und ich wohnen in der [REDACTED] und sind unmittelbar durch den Bebauungsplan Altona Nord 26 betroffen:</p> <p>a) durch die Aussagen des Bebauungsplanes erwarten wir eine Verschlechterung unseres direkten Wohnumfeldes und unserer Lebensqualität</p> <p>Windbelastung: Anknüpfend an unsere vorherigen Ausführungen vermuten wir, dass es durch die dichte Anordnung der 6-8 geschossigen Gebäude im MI zu erheblichen Windeffekten kommen wird. Die Gebäudereihe ist westexponiert, es gibt auf sehr langer Strecke keine schützende Bebauung, gleichzeitig bläst in der Harkortstraße bereits heute häufig auffällig starker Wind. Die Aufenthaltsqualität in der Harkortstraße und vor allem auf dem geplanten Quartiersplatz würde hierdurch erheblich eingeschränkt. Wir fordern, die Strömungssituation in Abhängigkeit zu den 6-8-geschossigen Gebäuden und die Verträglichkeit für eine Quartiersplatzgestaltung muss durch ein Fachgutachten untersuchen</p>	

	<p>werden, dies möchten wir einfordern, da sich hieraus ggf. die Höhenfestsetzungen, die Bebauungsdichte oder die Fassadengestaltung anpassen müssen.</p>	
48.4	<p>Begrenzung der Zufahrten im MI gefordert</p>	<p>Zufahrten: Der Bebauungsplan lässt Stellplätze im MI zu, trifft aber keine Regelungen hinsichtlich der Zufahrten. Wir halten es für erforderlich, die Zufahrten in das Baugebiet von der Harkortstraße zu regeln und auf die Zufahrt zum Innenhof zu beschränken. Ein- und Ausfahrten von der Harkortstraße in das Baufeld zwischen Gewerbehof und Quartiersplatz sollten durch entsprechende Festsetzung ausgeschlossen werden, da sonst aufgrund des kurzen Abstandes zwischen den Einfahrten zum Gewerbehof und der neuen Erschließungsstraße in der Kurvensituation eine erhebliche Gefährdung besteht, schon heute ist gerade dieser Bereich verkehrlich sehr unsicher.</p>
48.5	<p>zu optimistischer Stell-/Parkplatzschlüssel</p>	<p>Ruhender Verkehr: Das Mobilitätskonzept ist sehr begrüßenswert, wird aber durch keinerlei Verbindlichkeiten abgesichert. Um Autoverzicht und reduzierten Stellplatzbedarf sicherzustellen, müsste dieser in den Grundbüchern eingetragen oder Mietverträgen geregelt werden. Dies ist nicht vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass reduzierte Stellplatzkapazitäten im Neubau auf Kosten der Bestandsquartiere erzielt werden. Es ist zu befürchten, dass sich der Parkdruck und damit auch der Parksuchverkehr in den Wohnstraßen östlich der Harkortstraße durch die geplante Bebauung noch deutlich verschärfen werden. Ein gegenüber dem Hamburger Standard angepasster Stellplatzschlüssel von durchschnittlich 0,4 notwendigen Stellplätzen je Wohneinheit sowie 15 Parkplätze je 100 Wohneinheiten für Besucher halten wir ohne Parkplatzkonzept und ohne verbindliche Regelungen zum Autoverzicht für unzulässig. Zudem kann die zukünftige Stellplatzsituation im Straßenraum der Harkortstraße kann nicht beurteilt werden, da dem Bebauungsplan keine Verkehrsplanung beiliegt wurde.</p>
	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Zuge der Behördenbeteiligung ist von den fachlich zuständigen behördlichen Dienststellen aus Gründen der Verkehrssicherheit kein Erfordernis gesehen worden, die Möglichkeit der Anordnung von Zufahrten im Mischgebiet weiter einzuschränken, als dies bislang erfolgt ist.</p> <p>Eine Einschränkung der Möglichkeiten der Anordnung von Zufahrten ist im Bebauungsplan aber auch nicht zwingend erforderlich. Gemäß § 18 Hamburgisches Wegegesetz ist für eine Grundstückszufahrt eine Erlaubnis der Wegeaufsichtsbehörde erforderlich. Die Erlaubnis kann versagt werden, wenn die Zufahrt den Gemeingebrauch der Straße erheblich beeinträchtigen würde. Eine einmal getroffene Erlaubnis darf auch widerrufen oder geändert werden, wenn die Verkehrsverhältnisse oder der Zustand der öffentlichen Wege dies erfordern.</p> <p>Es ist somit gerechtfertigt, wenn der Bebauungsplan in diesem Punkt dem Gebot der planerischen Zurückhaltung folgt, da mögliche Fehlentwicklungen noch im Rahmen nachfolgender Genehmigungsverfahren verhindert werden können.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 3.8)</p>	

48.6	<p>Dichte im WA zu hoch und nicht ausgeglichen</p>	<p>GRZ WA 0,8: Durch die erhebliche Überschreitung der BauNVO im Bereich der allgemeinen Wohngebiete sind wir nicht unmittelbar betroffen, diese halten wir jedoch nicht für erforderlich. Sie wirkt sich negativ auf das Stadtklima aus und erhöht den Nutzungsdruck auf die öffentlichen Grünflächen. Der alleinige Verweis auf den Wettbewerbsentwurf ist unserer Ansicht nach keine ausreichende städtebauliche Begründung. Zudem sind keine Umstände oder Maßnahmen benannt, die die Überschreitung ausgleichen. Es ist zu prüfen, ob der Nachweis der Spielflächen/Krippen-Aussenflächen (s. städtebaulicher Vertrag) bei Ausnutzung der GRZ überhaupt möglich ist.</p> <p>Auch umfangreiche Kompensationen vor dem Hintergrund des Mobilitätskonzeptes durch Angebote des ÖPNV oder auch der Car-Sharing-Modelle sind zu unverbindlich und damit unsicher und unzureichend.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die ausgewiesene Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 ist im Allgemeinen Wohngebiet (WA) in den Baublöcken erforderlich, um die Stellplätze unterirdisch in Tiefgaragen unterbringen zu können. Die Überbauung der Grundstücke durch die sichtbaren aufgehenden Gebäudeteile ist geringer. Bei deutlicher Reduzierung der GRZ, beispielsweise auf die im Regelfall gemäß § 17 (1) BauNVO im Allgemeinen Wohngebiet zulässige GRZ von 0,4 könnte das städtebauliche Konzept einer geschlossenen Blockrandbebauung mit vor Lärm geschützten Innenhöfen nicht realisiert werden. Zudem müsste, um die gleiche Anzahl an Wohnungen realisieren zu können, die Geschossigkeit deutlich erhöht werden. Dies ist jedoch städtebaulich ebenso wenig gewollt wie die Reduzierung der Baudichte.</p> <p>(siehe auch Punkt 11.21)</p> <p>Das Klimagutachten zeigt, dass die geplante Dichte im Quartier mit den entsprechenden flankierenden Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind, zu keinen erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima führt.</p> <p>Das Verhältnis zwischen Parkgröße und Größe und möglichen Baudichte der im Bebauungsplan ausgewiesenen Baugebetsflächen wird als städtebaulich ausgewogen betrachtet. (siehe ergänzend hierzu Punkt 5.11)</p> <p>Die Größe der erforderlichen Spielflächen bemisst sich nach der Anzahl der im Baublock realisierten Wohnungen. Gemäß § 10 HBauO sind 10 qm Spielfläche je Wohnung, mindestens aber 100 qm nachzuweisen. Die Spielplatzflächen können auch oberhalb der Tiefgarage oder auf den Dächern errichtet werden. Die festgesetzte GRZ steht folglich der Schaffung einer ausreichenden Kinderspielfläche nicht entgegen, zumal partiell auch Quantität durch Qualität ersetzt werden kann. Dadurch kann auf die notwendige Bereitstellung von Freiflächen für Kindertagesstätten reagiert werden.</p>
48.7	<p>schallsorbierende Materialien für Neubauten an Harkortstraße gefordert</p>	<p>Lärmentwicklung: Durch die Neubebauung entsteht in der Harkortstraße eine Verschlechterung der Lärmsituation. Die Lärmbelastungen durch Verkehr in der Nacht nehmen zu. Dies stellen auch die Lärmgutachten fest. Die Neubebauung kann sich</p>	<p>Die städtebauliche Dichte wird nicht durch das Mobilitätskonzept kompensiert. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Bestandsgebäude Harkortstraße (siehe Punkt 20.17)</p>

		<p>hier durch bautechnisch optimierte Fassaden schützen, die Bestandsgebäude nicht, da den vorhandenen Eigentümern keine Auflagen gemacht werden können. Auch hier geht die Entwicklung des Neubaus auf Kosten und zu Lasten der Bestandsquartiere (s. a. Pkt. GRZ WA 0,8). Wir fordern, dass die Fassaden der Neubauten mit schallschluckenden Materialien verkleidet werden um Schallreflexionen zu minimieren.</p> <p>Ebenso sollte über eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Harkortstraße nachgedacht werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.17)</p>
48.8	Tempo 30 auf der Harkortstraße gefordert		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 57.9)</p>
48.9	Zunahme der Lärmbelastung für Theodor-Haubach-Schule zu erwarten	<p>b) durch die Aussagen des Bebauungsplanes im Umfeld der Theodor-Haubach-Schule erwarten wir eine Verschlechterung der Schulqualität für unseren Sohn (bereits Schüler an der THS) und unsere Tochter (Schüler an der THS ab 2015).</p> <p>Daher möchten wir Sie bitten, die folgenden Hinweise bei der Abwägung zu berücksichtigen und den Bebauungsplan diesbezüglich anzupassen.</p> <p>Überplanung Theodor-Haubach-Schule: Die Theodor-Haubach-Schule ist durch den Bebauungsplan in mehrerer Hinsicht nachteilig betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Schule wird bei Realisierung des B-Plans vollständig von Straßen umgeben sein, dies führt zu einer Erhöhung der Lärm- und Stressbelastung der Kinder. Die zusätzlichen Verkehre auf den umliegenden Straßen wirken sich negativ auf die Schulwegsicherheit aus. <p>Die aktuelle Planung wirkt sich negativ auf die Schulwegsicherheit aus. Schon heute kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen beim Bringen und Abholen. Darüber hinaus wird die Turnhalle auf der anderen Straßenseite von der Schule mitgenutzt, so dass bereits heute die Haubachstraße durch Schüler gequert werden muss. Es lässt sich dem Bebauungsplan nicht entnehmen, wie sich die Änderung der Verkehrsführung auf dieses Situation auswirken wird.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 43.2)</p>
48.10	Schulwegsicherheit für Grundschilder nimmt ab	<p>Der Schulhof wird durch die neue Straße verkleinert und eine umlaufende Erholungsfläche um die Schule ist für die Kinder zukünftig nicht mehr möglich. Der kleine überplante Schulhofteil ist heute sehr beliebt und bietet besondere Rückzugsmöglichkeiten.</p> <p>Durch die Schulbedarfsplanung und dem geplanten 6-zügigen Ausbau muss</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.6)</p>
48.11	Schulhof der THS wird durch Ostanbindung deutlich verkleinert		

		<p>gegenüber dem heutigen Zustand eher von zusätzlichem Bedarf für Schulhof- flächen ausgegangen werden. Der vorliegende B-Plan reduziert die heutige Schulhoffläche und läuft damit den Schulplanungen entgegen und steht im Widerspruch zur Bildungspolitik des Senats, der eine hohe Qualität aller Hamburger Schulen erreichen möchte. Auch vor diesem Hintergrund ist die Begründung für die Notwendigkeit der Straßenneuplanung unzureichend.</p>	
48.12	<p>Holstengelände rückt an Theodor- Haubach-Schule heran</p>	<p>Die Gewerbeflächen der Holsten-Brauerei rücken näher an das Schulgelände heran.</p> <p>Die Gewerbeausweisung auf heutigem Schulhofgelände ist ebenfalls nicht ausreichend begründet. Durch die Planung rückt das Gelände der Holsten- brauerei, welches heutzutage in dieser Gemengelage nicht mehr zulässig wäre, näher an das Schulgelände heran. Darüber hinaus wird heutiges Schulhofgelände der Holstenbrauerei als Gewerbegebiet zugeschlagen. Der Hinweis, dass die Gewerbeausweisung von heutigem Schulhofgelände als Kompensation für den Straßenbau genutzt wird, ist hinsichtlich der zusätzli- chen Belastungen für Schule und Schüler nicht akzeptabel. Alternativ wäre ein größerer Abstand der Straße vom Schulgelände durch Verlagerung nach Osten möglich, welcher durch die Gewerbeausweisung verhindert wird. Dies ist umso weniger nachvollziehbar, als das die "konkrete Ausarbeitung der Straßenplanung" nicht Bestandteil des Bebauungsplanes (S. 49) ist. Die Einschätzung, dass die heranrückende Gewerbeausweisung nicht für den Lärmschutz relevant ist, wird ebenfalls nicht geteilt.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 41.4)</p>
48.13	<p>Kritik an Ostanbin- dung</p>	<p>Die neue Verbindungsstraße zwischen Harkortstraße und Haubachstraße ist für den Verkehrsfluss im Quartier nicht erforderlich. Die Begründung zum Bebauungsplan liefert keine Erläuterung zu einer verkehrstechnischen Not- wendigkeit (S. 74), es wird lediglich auf die Übernahme einer Festsetzung aus dem B-Plan 12 verwiesen. Dies ist aus unserer Sicht aus folgenden Gründen nicht ausreichend:</p> <p>Der B-Plan Altona-Nord 12 hat das Schulgelände über Haubachstrasse ge- legt und sieht damit eine andere Verkehrsführung vor, nämlich die Trennung der Verkehre beidseitig der Schule. Diese Planung wird durch den vorliegen- den Bebauungsplan nicht vollzogen, da der Geltungsbereich den Bereich der Haubachstraße nicht mit abdeckt.</p> <p>Die Straßenplanung des B-Plan Altona-Nord 12 von 1977 ist nie vollzogen worden, ebenso wenig wie die Trennung der Verkehre durch Umwidmung der Haubachstraße in Schulgelände. Der Verweis auf eine 37 Jahre alte, nie</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 6.1)</p>

	<p>vollzogene Planung kann nicht ausreichen.</p> <p>Der Auslegung wurde kein Verkehrsgutachten zum B-Plan angefügt, welches die Notwendigkeit der Verbindungsstraße nachweist und eine Ableitung der Verkehrszahlen zulässt. Eine abschließende Stellungnahme ist unter diesen Umständen nicht möglich.</p> <p>Auch die Verkehrsuntersuchung zum Masterplan kann nicht als Grundlage für die Beurteilung der Verbindungsstraße herangezogen werden. Wörtlich heißt es in dem Gutachten: "Für alle Betrachtungen wird zusätzlich zum vorhandenen Straßennetz gemäß dem "Bebauungsplan Altona Nord 12" die geplante Verbindungsstraße zwischen Harkortstraße und Haubachstraße als gegeben vorausgesetzt. Die verkehrliche Notwendigkeit dieser Planung wurde nicht untersucht.</p>		
48.14	<p>aktiver Schallschutz für Theodor-Haubach-Schule gefordert</p>	<p>Der aus unserer Sicht unzureichende Verweis auf den B-Plan 12 führt auch zu einer Neubewertung der Lärmsituation:</p> <p>Da es sich bei der Verbindungsstraße um eine 37 Jahre alte, nie umgesetzte Planung handelt, ist die Ausweisung als Verkehrsfläche wie eine Neuplanung zu behandeln. Es handelt sich also um eine an eine Bestandsnutzung heranrückende Straße, die Straße ist Lärmverursacher. Damit gilt der Grundsatz, dass aktiver vor passivem Lärmschutz anzuwenden ist. Das Schallschutzgutachten weist an der östlichen Fassade Tagbelastungen von (65-70dB(A)) aus. Die Lärmfestsetzungen des Bebauungsplans differenzieren nicht zwischen dem Schulneubau der Stadtteilschule und dem Bestandsbau der Haubachschule. Die Festsetzungen sind allerdings auf einen Neubau ausgerichtet und greifen nicht für die Bestandsgebäude der Haubachschule. Die Forderung der Innenpegel wäre nur bei Neubau der Fassade der Schule realisierbar.</p> <p>Der Schulhof kann nicht durch "geeignete Anordnung der Baukörper" geschützt werden, da keine weiteren Gebäude geplant sind. Auch hier muss der Bebauungsplan mit der heranrückenden Straße gesundheitsgefährdende Auswirkungen auf die Schulkinder vermeiden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 57.9)</p>
52.)	<p>(E-Mail vom 17.02.2014)</p>		
52.1	<p>Bebauung zu dicht</p>	<p>Mein Vertrauen, dass hier guter neuer Wohnraum, auch für Menschen "ohne" Eigentumswohnung, entsteht, ist mittlerweile (zum Teil jedenfalls) verlorengegangen. Ich wünsche mir, dass vor allem die Bebauungsdichte neu diskutiert wird!</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Größe der Innenhöfe (siehe Punkt 23.41) Städtebauliche Dichte (siehe Punkt 11.21)</p>

		<p>7) alte Arbeiterquartiere kehren zurück</p> <p>Auch die in der Begründung angesprochene schlechte Belichtungssituation der Wohnungen in den unteren Geschossen könnte durch größere Innenhöfe verbessert werden. Das Quartier soll "familienfreundlich" werden. Sie wissen doch, jeder träumt davon, was beim urbanen Wohnen gefällt: ein schöner, ab und zu auch sonniger Hof. Das ist Lebensqualität, auch, da unabhängig von der Höhe der Miete und des Einkommens.</p> <p>Stattdessen wird in der Begründung darauf hingewiesen, dass der (enge) Straßenraum für Kinderspiel und Aufenthalt zur Verfügung stehen soll! Das klingt zynisch, da das Gebiet höchstens autoarm aber nicht autofrei werden wird. Und es erinnert mich mit Schrecken an (bisher historische) Bilder spielender Kinder vor Häusermauern.</p> <p>Schauen Sie, was z.B. der Altonaer Spar- und Bauverein (gilt auch für andere Baugenossenschaften) für gute Lösungen für seine Häuser bereits um 1900 gefunden hat. Licht und Luft für einfache Arbeiterwohnungen, das war bahnbrechend. Wollen Sie dahinter zurück? Der Altonaer Spar- und Bauverein hat den ersten Spielplatz für Kinder auf einem seiner Höfe - und nicht auf einem Parkplatz (Pardon, das war doppelt unsachlich...) eingerichtet. Sie sind doch ausgebildete Stadtplaner, gewiss auch mit eigenen Idealen. Lassen Sie sich - und damit die zukünftigen Bewohner - nicht über den Tisch ziehen!</p> <p>8) Noch eine Frage zur Geschossfläche Es stellt sich die Frage warum die Geschossfläche so hoch bemessen wird. Eine Reduzierung der Geschossfläche im Plangebiet um 5-10% würde mit Sicherheit die Qualität vieler Wohnungen verbessern ohne das Ziel eines urbanen Quartiers infrage zu stellen.</p> <p>Stadtentwicklung im Jahre 2014 hat viele Möglichkeiten, fast alle Kenntnisse und viele Bürgermeinungen zur Verfügung. Machen Sie - für die Bewohner der Zukunft etwas daraus. Damit man trotz Bahnlärm gerne und gut dort schlafen kann...</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.13)</p>
52.2	Gemeinbedarfsfläche für Stadteilschule zu klein	<p>1) Kleine Schulfäche Zur Schulfäche am Park. Die Schulfäche für die Verlagerung der Kurt-Tucholsky-Schule scheint deutlich</p>	

	<p>lich zu klein. Das Grundstück soll praktisch ganz mit einem 5-7-geschossigen Gebäude bebaut werden?? (Ein Zitat dazu, S. 65: "Vorstellbar ist eine Geschossigkeit, die punktuell bis zu sieben Geschossen erreichen kann. Diese ist zum einen erforderlich, um auf dem relativ kleinen Grundstück alle erforderlichen Raumbedarfe unterzubringen.")</p> <p>4) Schule bzw. Grundstück zu klein</p> <p>Es stellen sich weitere Fragen: Warum ist das Grundstück überhaupt "relativ klein" bemessen? Warum weist die Stadt Hamburg in einem Neubaugebiet keine angemessene Grundstücksfläche für einen Schulneubau aus? Die Stadteilschule wird in einem Ganztagesbetrieb geführt werden, d.h. Generationen von Schülern und Lehrer werden sich mit einem Neubau arrangieren müssen, der unter suboptimalen Randbedingungen geplant wird. Sind die Festsetzungen einvernehmlich mit der Schulbehörde, der Schulleitung der Kurt-Tucholsky-Schule und den Bezirkspolitikern abgestimmt? Es gibt (bundesweit) für viele Schulen Aufgaben, die sie im Stadtteil übernehmen, z.B. Treffpunkt zu sein, Anlaufstelle für mehrere Generationen. Ein solches Konzept mit Bezug auf den demografischen Wandel wäre nicht möglich. Hier sollte auch deshalb nachgebessert werden....</p>	
<p>52.3</p> <p>Schulfreiflächen im Park problematisch</p>	<p>2) ist das ernst gemeint: Parkflächen werden zum Schulhof?</p> <p>Zusätzlich sollen die öffentlichen Parkflächen als Schulfreiflächen mitbenutzt werden. (vgl. Begründung S. 54) Warum das? Reicht das aus? Können die notwendigen Schulhofflächen (Nach Musterraumordnung) auf der Grundstücksfläche denn nachgewiesen werden?</p> <p>Das wirft für mich weitere Fragen auf, die bitte diskutiert werden sollten: Was bedeutet die Mitnutzung der öffentlichen Parkflächen für den Regelbetrieb der Schule? Wie soll das konkret aussehen: Dürfen die jüngeren Schüler, die das Schulgelände nicht verlassen dürfen, nicht in den Park sondern nur die älteren Schüler? Das ist doch nicht durchsetzbar bei Kindern! Was bedeutet das für die Aufsichtspflicht? Was passiert, wenn es zu Konflikten mit den anderen Parknutzern kommt? Wird die Nutzung der öffentlichen Parkfläche durch die Schule vertraglich geregelt? Wer regelt das später? Das muss vorher geklärt sein.</p> <p>Es ist mir neu, dass Flächen in öffentlichen Parkanlagen von Schulen mitgenutzt werden sollen. Und es wäre ein Rückschritt für die gute Arbeit, die diese</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der Mitnutzung der öffentlichen Grünfläche durch die Schule ist kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Wie die Mitnutzung der öffentlichen Grünfläche durch die Schule konkret erfolgen kann, wird im Schulalltag geregelt werden müssen. Das Konzept zur Mitnutzung des Parks ist in Abstimmung mit der Schulbehörde erfolgt.</p> <p>(zur Größe der Gemeinbedarfsfläche siehe Punkt 29.13)</p>

52.4	keine Vollflächige Versiegelung der Gemeinbedarfsfläche	<p>Schule im Stadtteil leistet. Wo sollen nun die Hühner hin, um nur ein Projekt zu nennen?</p> <p>3) Kinder ohne Grün?</p> <p>Die festgesetzte GRZ von 1,0 erlaubt eine vollflächige Versiegelung des Grundstücks, wie sie gemäß Begründung für Schulhöfe "typisch und erforderlich" ist (Begründung S. 59). Diese Feststellung ist zynisch. Warum soll auf Schulhöfen nicht eine Mindestbegrünung mit Büschen und Bäumen stattfinden können und müssen um ein angenehmes Umfeld zu erzeugen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 sichert der Behörde für Schule und Berufsbildung eine hohe Flexibilität bei der baulichen Ausgestaltung der Gemeinbedarfsfläche. Die festgesetzte GRZ ermöglicht ein Höchstmaß der Grundstücksausnutzung, sofern dies erforderlich ist. Durch die festgesetzte GRZ kann die Schule beispielsweise vollständig durch eine Tiefgarage unterbaut werden. Eine Mindestbegründung der Gemeinbedarfsfläche ist trotz der festgesetzten GRZ weiterhin möglich, da diese zum einen nur ein Höchstmaß darstellt und daher nicht ausgeschöpft werden braucht und zum anderen – selbst wenn sie ausgeschöpft wird – auf einer eventuellen Tiefgarage oder auf Dachflächen weiterhin eine Begrünung möglich sein wird.</p> <p>Da sich die Gemeinbedarfsfläche unmittelbar an eine öffentliche Parkanlage angrenzt, wird im Rahmen der Abwägung eine Teilbegrünung des Schulgrundstücks als nicht zwingend erforderlich eingestuft.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
52.5	öffentlich geförderte Wohnung nur in B-Lagen	<p>5) Dichte der Bebauung: Das Wichtigste - die Bebauung der geförderten Wohnungen</p> <p>Unter Punkt 5.3.6. wird auf drei langen Seiten erläutert, warum die festgesetzte städtebauliche Dichte unbedingt notwendig ist. Auch wenn man den Ausführungen hinsichtlich des allgemeinen Ziels der Schaffung eines urbanen Quartiers an diesem Standort folgt, bleibt auch für Laien eine Frage offen: Warum gibt es im Plangebiet qualitativ ganz unterschiedliche Ausweisungen? Weil die soziale Schere, die auch in Hamburg weiter klafft, auch baulich abgebildet werden muss?</p> <p>6) Lärm, dunkel und eng gehören zusammen?</p> <p>Gerade die nördlichsten Blöcke, die durch Bahnlärm beaufschlagt werden und an keiner schönen Freifläche liegen, werden am engsten geschnitten. Dies ist für mich nicht nachvollziehbar. War es in der Überarbeitung des Masterplans nicht möglich, die nördlichsten Blöcke anders zu schneiden und aus drei Blöcken zwei Blöcke mit großzügigeren Innenhöfen zu schaffen? Lag es etwa daran, dass der öffentliche geförderte Wohnungsbau dort vorgesehen ist? Die Schere klaffen soll, s.o.?</p>	<p>Größe der Innenhöfe (siehe Punkt 23.41) Verortung der mit öffentlichen Mitteln geförderten Wohnungen (siehe Punkt 29.24)</p>
54.)			

(E-Mail vom 17.02.2014)

54.1	Schulische Gremien nicht in Verfahren eingebunden	<p>Aus unserer Sicht ist das Beteiligungsverfahren deutlich zu kritisieren.</p> <p>Dass allein die Schulbehörde zum Planverfahren befragt wird, ist in keiner Weise ausreichend. Ohne Einbeziehung der Eltern, die in den schulischen Gremien, wie dem Kreiselterrat, der Schulkonferenz oder dem Elternrat der betroffenen Schule organisiert sind, fehlt ein wichtiger Bestandteil der schulischen Entscheidungsfindung.</p> <p>Diese Nichtberücksichtigung der Interessen der Schülerinnen, Schüler und Eltern der Schule ist ein gravierender Mangel im Verfahren.</p> <p>Wir bitten um besondere Beachtung der Stellungnahme des Elternrats der Theodor-Haubach-Schule.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Bebauungsplanverfahren ist hinsichtlich der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, fehlerfrei durchgeführt worden. Die Schulischen Gremien stellen jedoch keine Träger öffentlicher Belange im Sinne des § 4 BauGB dar und werden daher nicht unmittelbar beteiligt. Es bestünde jedoch die Möglichkeit, dass sie ihre Belange mittelbar über die Behörde für Schule und Berufsbildung einbringen, die im Planverfahren als von der Planung berührte Behörde beteiligt worden ist. Regelmäßig dient jedoch die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB dazu, die bei der Planung zu berücksichtigenden Belange zu ermitteln. Dementsprechend werden sowohl diese als auch die Stellungnahme des Elternrats der Theodor-Haubach-Schule in die Abwägung eingestellt.</p> <p>Darüber hinaus gab es zahlreiche öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltungen zur Bebauung des Plangebiets, in denen Interessenlagen kommuniziert werden konnten.</p>
55.)	(E-Mail vom 17.02.2014)		
55.1	Sorge vor steigendem Parkdruck in Bestandsgebieten	<p>1. Überplanung Bahnareal:</p> <p>Ruhender Verkehr: In den letzten Jahren hat sich die Parkplatzsituation in der Harkortstraße durch Ersatzneubauten innerhalb der Wohnblöcke und eine Veränderung der Bewohnerstruktur deutlich verschlechtert. Bereits heute ist es für die Bewohner kaum möglich, einen Parkplatz innerhalb der Umgebung zu finden, und es kommt zunehmend zum Parksuchverkehr in dem eigentlich verkehrsarmen Wohngebiet. Es ist zu befürchten, dass sich der Parkdruck und damit auch der Parksuchverkehr in den Wohnstraßen östlich der Harkortstraße durch die geplante Bebauung noch deutlich verschärfen werden. Laut Begründung soll ein Parkraumkonzept erst nach Beschlussfassung des Bebauungsplans erstellt werden. Dies ist aus unserer Sicht unzureichend, da der Bebauungsplan kein ausreichendes Stellplatzangebot einfordert und der Vermarktungsdruck innerhalb der Baugebiete die Wohnungszahl zu maximieren, enorm ist.</p> <p>Das Mobilitätskonzept ist grundsätzlich begrüßenswert, wird aber durch keinerlei Verbindlichkeiten abgesichert. Um den Autoverzicht und damit einen reduzierten Stellplatzbedarf sicherzustellen, müsste dieser in die Grundbücher eingetragen werden. Dies ist hier weder vorgesehen noch für alle Baugebiete durchsetzbar. Wir befürchten, dass die neuen Gestaltungsmaßnahmen im</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 26.2)</p>
55.2	zu optimistischer Stell-/Parkplatzschlüssel		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 3.8)</p>

	<p>Plangebiet für Fußgänger und Radfahrer auf Kosten der Bestandsquartiere erzielt werden. Im Gegensatz zu den Aussagen im Mobilitätskonzept ist bereits heute zu beobachten, dass insbesondere Familien mit kleinen Kindern das Auto zwar nur am Wochenende benutzen, dieses jedoch weiterhin besitzen und gerade vor dem Hintergrund der seltenen Benutzung nicht bereit sind, einen privaten Stellplatz zu finanzieren. Ein gegenüber dem Hamburger Standard angepasster Stellplatzschlüssel von durchschnittlich 0,4 notwendigen Stellplätzen je Wohneinheit sowie 15 Parkstände je 100 Wohneinheiten für Besucher halten wir ohne Parkplatzkonzept und ohne verbindliche Regelungen zum Autoverzicht für unzulässig. In der Bekanntmachung zur öffentlichen Auslegung des B-Planentwurfs finden sich keine Informationen zur Berücksichtigung der verkehrlichen Belange. Daher gehen wir davon aus, dass dem B-Planentwurf keine Untersuchung zugrunde liegt, wie sich die Stellplatzreduktion auf die umliegenden Wohnstraßen sowie auf die Harkortstraße auswirken wird. Wir halten dies für einen Abwägungsmangel.</p>	
55.3	<p>Windgutachten im Hinblick auf Kranbauten gefordert.</p>	<p>Windkomfort: Der Bebauungsplan sieht im Mischgebiet sechs Baufelder für 6-8-geschossige Gebäude vor. Es ist zu vermuten, dass es durch die dichte Anordnung der Gebäude zu einem erheblichen Turbineneffekt kommen wird. Die Gebäudereihe ist westexponiert, es gibt auf sehr langer Strecke keine schützende Bebauung, gleichzeitig lässt sich bereits heute häufig starker Wind auf dem Bahnareal feststellen. Die starken Winde und Verwirbelungen können die Aufenthaltsqualität auf der Harkortstraße und vor allem auf dem geplanten Quartiersplatz erheblich einschränken. Wir halten es für erforderlich, die Strömungssituation und die Verträglichkeit für eine Quartiersplatzgestaltung durch ein Fachgutachten untersuchen zu lassen und ggf. die Höhenfestsetzungen oder die Bebauungsdichte anzupassen bzw. Festsetzungen zur Fassadengestaltung zu treffen.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 48.3)</p>
55.4	<p>weniger Dichte und Modifizierung des Bebauungskonzepts im MI gefordert</p>	<p>MI-Gebiet: Für das Mischgebiet ist eine GRZ mit einem Höchstmaß von 1,0 festgesetzt. Gemäß § 17 BauNVO liegt die GRZ-Obergrenze für Mischgebiete bei 0,6 vor. Eine Überschreitung ist aus städtebaulichen Gründen möglich, "wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden". Die Begründung erfolgt ausschließlich über den städtebaulichen Denkmalschutz, um die Bestandssituation zu erhalten. Die städtebauliche Begründung ist allerdings fraglich, da die GRZ von 1,0 nicht zwingend ist. Hinweise auf Umstände zur Sicherstellung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 48.2)</p>

	<p>sowie zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt fehlen.</p> <p>Entscheidend ist aus unserer Sicht aber, dass eine GRZ von 1,0 nicht für das gesamte MI erforderlich ist, da im Osten und Norden des MI gemäß städtebaulichem Vertrag eine deutliche Überprägung der historischen Situation zulässig ist. Die Innenhofsituation wird nicht durch den Bebauungsplan gesichert, da nur Baugrenzen und keine Baulinien festgesetzt sind. Der östliche Hallenteil ist in seiner Gebäudedimension heute nicht erlebbar und damit ohne städtebauliche Relevanz. Es gibt daher aus Denkmalsicht keine Notwendigkeit für das große Baufeld zwischen Gewerbehof und Quartiersplatz. Der Abbruch des östl. Hallenteils ist sogar erforderlich für die Errichtung der neuen Kranbauten (sieht städtebaulicher Vertrag vor). Es erfolgt auch keine Festsetzung der Bauweise: theoretisch wären bei Auflösung des städtebaulichen Vertrages innerhalb des Baufeldes sogar Einfamilienhäuser zulässig.</p> <p>Unser Vorschlag wäre hier eine Aufteilung auf zwei Baugebiete: einmal die historische Innenhofsituation mit den laut städtebaulichem Vertrag zu erhaltenden Gebäuden, dann der ergänzende Neubau im Osten mit MI-typischer Dichte mit einer GRZ von 0,6. Eine Verkleinerung des Baugebietes sowie eine Reduktion der Kranhäuser auf 6 Geschosse wären möglich und angemessen aufgrund der besseren Nutzbarkeit der EG-Zonen.</p> <p>(Hinweis grau = identisch mit Nr. 48.4)</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 48.4)</p>
<p>55.5</p> <p>Begrenzung der Zufahrten im MI gefordert</p>	<p>Zufahrten: Der Bebauungsplan lässt Stellplätze in dem MI zu, trifft aber keine Regelungen hinsichtlich der Zufahrten. Wir halten es für erforderlich, die Zufahrten in das Baugebiet von der Harkortstraße zu regeln und auf die Zufahrt zum Innenhof zu beschränken. Ein- und Ausfahrten von der Harkortstraße in das Baufeld zwischen Gewerbehof und Quartiersplatz sollten durch entsprechende Festsetzung ausgeschlossen werden, da sonst aufgrund des kurzen Abstandes zwischen den Einfahrten zum Gewerbehof und der neuen Erschließungsstraße in der Kurvensituation eine erhebliche Gefährdung besteht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 48.6)</p>
<p>55.6</p> <p>Dichte im WA zu hoch und nicht ausgeglichen</p>	<p>GRZ WA 0,8: Durch die erhebliche Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO im Bereich der allgemeinen Wohngebiete sind wir nicht unmittelbar betroffen, diese halten wir jedoch nicht für erforderlich. Sie wirkt sich negativ auf das Stadtklima aus und erhöht den Nutzungsdruck auf die öffentlichen Grünflächen. Der alleinige Verweis auf den Wettbewerbsentwurf ist unserer Ansicht nach keine ausreichende städtebauliche Begründung. Zudem sind keine Umstände oder Maßnahmen benannt, die die Überschreitung ausgleichen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 48.6)</p>

55.7	Nachweis der Spielflächen/ Krippen-Aussenflächen angesichts Dichte im WA nicht möglich	Es ist zu prüfen, ob der Nachweis der Spielflächen/Krippen-Aussenflächen (s. städtebaul. Vertrag) bei Ausnutzung der GRZ überhaupt möglich ist.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 48.6, letzter Absatz)
55.8	Zunahme der Lärmbelastung für Theodor-Haubachschule zu erwarten	2. Überplanung Theodor Haubach Schule: Die Theodor-Haubach-Schule ist durch den Bebauungsplan in mehrerer Hinsicht nachteilig betroffen: Die Schule wird bei Realisierung des B-Plans vollständig von Straßen umgeben sein, dies führt zu einer Erhöhung der Lärm- und Stressbelastung der Kinder auf dem bereits durch den Gewerbelärm der Holsten-Brauerei erheblich vorbelasteten Standort.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 57.9)
55.9		Nr. 55.8 ist identisch mit Nr. 48.10	
55.10	Schulhof der THS wird durch Ostanbindung deutlich verkleinert	Der Schulhof wird durch die neue Straße deutlich verkleinert und ein Umlauf um die Schule ist für die Kinder zukünftig nicht mehr möglich. Der kleine überplante Schulhofteil ist heute sehr beliebt und bietet besondere Rückzugsmöglichkeiten. Durch die Schulbedarfsplanung und dem geplanten 6-zügigen Ausbau muss gegenüber dem heutigen Zustand eher von zusätzlichem Bedarf für Schulhofflächen ausgegangen werden. Der vorliegende B-Plan reduziert die heutige Schulhoffläche und läuft damit den Schulplanungen entgegen und steht im Widerspruch zur Bildungspolitik des Senats, der eine hohe Qualität aller Hamburger Schulen erreichen möchte. Auch vor diesem Hintergrund ist die Begründung für die Notwendigkeit der Straßenneuplanung unzureichend.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 6.6)
55.11		Nr. 55.11 ist identisch mit Nr. 48.12	
55.12		Nr. 55.12 ist identisch mit Nr. 48.13	
55.13		Nr. 55.13 ist identisch mit Nr. 48.14	
55.15	Verkehrsplanung hat nicht ausgelegen	Grundsätzlich ist nicht nachvollziehbar, warum Verkehrsgutachten und Straßenplanung nicht Teil der Anlagen sind. Eine qualifizierte Bewertung der Auswirkungen auf Einmündungen, ruhenden Verkehr, Gestaltungsanforderungen im Zusammenhang mit der neuen Buslinie, Straßenbäume, Verkehrsabwicklung kann nicht erfolgen. Die Spielräume für die nachgeordneten Planverfahren werden hinsichtlich des enormen Nutzungsdrucks in den Bestandsquartieren und der Neubebauung als nicht ausreichend angesehen. Über eine Berücksichtigung unserer Anregungen würden wir uns freuen.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 48.1)

55.16	<p>Nr. 55.16 ist weitgehend identisch mit Nr. 48.10. Es fehlt lediglich die Überschrift.</p>	
57.)	<p>(E-Mail vom 17.02.2014)</p>	
57.1	<p>Kritik an Ostanbindung</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 6.1)</p>
	<p>Die Theodor-Haubach-Schule ist in mehrfacher Hinsicht durch den Bebauungsplanentwurf nachteilig betroffen: Der Bebauungsplan Altona-Nord 26 sieht eine Querstraße zwischen der Haubachstraße und der Harkortstraße vor (die so genannte Ostquerung). Diese Straße führt zunächst auf voller Breite über den nordöstlichen Teil des Schulgeländes (Flurstück 40). Im nördlichen Bereich des Schulgeländes verläuft die Straße teilweise auf dem Flurstück 40, teilweise auf dem Flurstück 1406 und dem Flurstück 39. Die Schule würde bei einer Realisierung des Bebauungsplans vollständig von Straßen umgeben sein. Neben der erwähnten neuen Quer Verbindung sind dieses die Haubachstraße, der Vereinsweg und die Gerichtsstraße.</p> <p>Fehlendes Verkehrsgutachten</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat es versäumt, ein Verkehrsgutachten einzuholen. Aufgabe eines Verkehrsgutachtens wäre es gewesen, aktuelle Verkehrszahlen zu ermitteln. Es wären die Verkehrsströme zu prognostizieren gewesen, welche mit der im Plangebiet entstehenden Wohnbebauung verbunden sind. Es wäre zu ermitteln gewesen, ob der im Plangebiet anfallende Straßenverkehr möglicher Weise über die Harkortstraße im Norden und im Süden in ausreichender Weise zu- und abfließen kann. Immerhin soll der Querschnitt der Harkortstraße deutlich erweitert werden. Es ist davon auszugehen, dass die Harkortstraße für die Erschließung des Plangebiets ausreichend ist. Denn in den vergangenen 40 Jahren war eine zusätzliche Ostquerung zwischen Harkortstraße und Haubachstraße nicht erforderlich.</p> <p>Auf Seite 74 unter Nr. 5.5.1 der Begründung des Planentwurfs heißt es wie selbstverständlich: „Für die äußere Erschließung ist auf Grund der verkehrlichen Verhältnisse im Umfeld zudem eine Quer Verbindung zwischen Harkortstraße und der Haubachstraße erforderlich.“</p> <p>Warum dieses so sein soll lässt sich der Begründung nicht entnehmen. Die Erforderlichkeit einer Ostquerung ist weder durch Verkehrsdaten (sie fehlen) dargelegt noch begründet worden. Im Zuge der Planauslegung hat es Gespräche zwischen der Schule und Elternvertretern einerseits sowie mit Vertretern einzelner Behörden andererseits gegeben. Der Schule und den Eltern</p>	

	<p>wurde signalisiert, der zu erwartende Verkehr könne möglicher Weise nur den halben Umfang haben. Wenn dieses tatsächlich so sein sollte, dann wären als Konsequenz daraus auch die im Planentwurf ausgewiesenen Verkehrsflächen zu halbieren. Das ist nicht geschehen. Der Planentwurf trägt den geänderten (?) Verkehrszahlen keinerlei Rechnung. Es werden dem Anschein nach Verkehrsflächen auf Vorrat geplant, die bei Licht betrachtet nicht durch ein verlässliches Verkehrsgutachten untermauert sind.</p>	
	<p>Für den Fall, dass zukünftig der Straßenverkehr am Nord- und Südende der Harkortstraße nicht in einem ausreichenden Maße zu-/abfließen kann, hätte weiterhin untersucht werden müssen, ob im Osten des Plangebiets Möglichkeiten für eine alternative Straßenführung bestehen. Es hätte untersucht werden müssen, ob die vorhandene Haubachstraße wieder vollständig für den öffentlichen Verkehr geöffnet werden kann. In diesem Fall hätte das Plangebiet über den Vereinsweg oder die Gerichtsstraße oder den Harkortstieg verkehrlich erschlossen werden können, was möglicher Weise weniger belastend ist. Solche alternativen Verkehrsführungen wurden jedoch nicht untersucht. Es verbietet sich daher, die Ostquerung als „alternativlos“ darzustellen, wie dieses teilweise in der Presse geschehen ist.</p>	
	<p>Auch ist eine Untersuchung unterblieben, inwieweit eine Straßenverkehrsanbindung im Westen des Planungsgebiets durch Tunnel oder Brücken in Frage kommt.</p>	
<p>57.2</p>	<p>Ein Verkehrsgutachten hätte sich schließlich auch mit der Frage der Sicherheit von Schulwegen beschäftigen müssen. Dieser Punkt ist bei der Abwägung zum Planentwurf ohne Berücksichtigung geblieben.</p> <p>Auf dem nordöstlichen Teil des Schulgeländes (Flurstück 40) sind weiterhin zusätzliche Gewerbeflächen vorgesehen. Im Ergebnis führt der Planentwurf zu einer wesentlich erhöhten Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe. Hiervon sind die Schüler – und damit meine Kinder – sowie das Lehrpersonal gleichermaßen betroffen.</p> <p>Die Grundschüler der Theodor-Haubach-Schule halten sich heute deutlich länger als noch zu früheren Zeiten in der Schule auf. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat die Ganztagschule eingeführt. Meine Kinder nehmen an dem Ganztagsangebot der Schule teil. Die Schule ist dadurch für negative Umwelteinflüsse empfindlicher geworden. Die Belastungen durch Lärm und Feinstaub nehmen mit der Verweildauer zu.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 57.9 und 57.12)</p>

	<p>Der mit der Ostquerung verbundene Straßenverkehr wird zu einer deutlich erhöhten Belastung mit Feinstaub und sonstigen Luftschadstoffen führen.</p> <p>Der Schulhof wird durch die neue Straße deutlich verkleinert. Im Planentwurf sind keine Ausgleichsflächen ausgewiesen worden. Der Schule werden dadurch wichtige Entwicklungschancen genommen. Die Theodor-Haubach-Schule ist bereits heute eine vierzügige Grundschule. Die Schülerzahlen haben in den vergangenen Jahren einen deutlichen Zuwachs verzeichnet. Im Schulentwicklungsplan ist eine fünf bis sechszügige Schule vorgesehen. Angesichts der Tatsache, dass in dem Plangebiet keine weitere Grundschule vorgesehen ist, wird die Theodor-Haubach-Schule auch aus diesem Gebiet einen deutlichen Zuwachs an Schülerzahlen verzeichnen können. Es ist bereits heute absehbar, dass die vorhandenen Räumlichkeiten für die Unterbringung der Kinder nicht ausreichen werden. Es müssen Container mit Behelfsräumen aufgestellt werden. Die zusätzlichen Schüler werden zusätzlichen Freiraum im Außenbereich benötigen.</p> <p>Die Gewerbeflächen der Carlsberg-Brauerei rücken näher an das Schulgelände heran. Damit rücken auch die vom Gewerbe ausgehenden zusätzlichen Belastungen durch Lärm näher.</p>	<p>Der mit der Ostquerung verbundene Straßenverkehr wird zu einer deutlich erhöhten Belastung mit Feinstaub und sonstigen Luftschadstoffen führen.</p> <p>Der Schulhof wird durch die neue Straße deutlich verkleinert. Im Planentwurf sind keine Ausgleichsflächen ausgewiesen worden. Der Schule werden dadurch wichtige Entwicklungschancen genommen. Die Theodor-Haubach-Schule ist bereits heute eine vierzügige Grundschule. Die Schülerzahlen haben in den vergangenen Jahren einen deutlichen Zuwachs verzeichnet. Im Schulentwicklungsplan ist eine fünf bis sechszügige Schule vorgesehen. Angesichts der Tatsache, dass in dem Plangebiet keine weitere Grundschule vorgesehen ist, wird die Theodor-Haubach-Schule auch aus diesem Gebiet einen deutlichen Zuwachs an Schülerzahlen verzeichnen können. Es ist bereits heute absehbar, dass die vorhandenen Räumlichkeiten für die Unterbringung der Kinder nicht ausreichen werden. Es müssen Container mit Behelfsräumen aufgestellt werden. Die zusätzlichen Schüler werden zusätzlichen Freiraum im Außenbereich benötigen.</p> <p>Die Gewerbeflächen der Carlsberg-Brauerei rücken näher an das Schulgelände heran. Damit rücken auch die vom Gewerbe ausgehenden zusätzlichen Belastungen durch Lärm näher.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.6)</p>
57.3	<p>Schulhof der THS wird durch Ostanbindung deutlich verkleinert</p>		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.6)</p>
57.5	<p>Holstengelände rückt an Theodor-Haubach-Schule heran</p>		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 41.3)</p>
57.6	<p>Schulwegsicherheit für Grundschüler nimmt ab</p>		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 43.2)</p>
57.7	<p>Abwägungsgrundlage im Hinblick auf Folgen der Ostanbindung unvollständig</p> <p>Abwägungsfehler</p> <p>Gemäß §1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Das Gebot der gerechten Abwägung ist verletzt, wenn in die Abwägung an Belangen nicht eingestuft wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestuft werden muss. Es ist außerdem verletzt, wenn die Bedeutung der Belange verkannt wird. Schließlich ist das Abwägungsgebot verletzt, wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.</p> <p>Im vorliegenden Fall steht der Bebauungsplanentwurf, der eine Bebauung auf dem ehemaligen Bahngelände (Mitte Altona) zulassen soll, mit dem Abwägungsgebot des §1 Abs. 7 BauGB nicht in Einklang, weil abwägungserheblichen</p>	<p>Die Belange des Bildungswesens sind in die Abwägung eingestellt worden. Dies wird schon daran deutlich, dass im Plangebiet zwei Gemeinbedarfsflächen mit der Zweckbestimmung „Schule“ ausgewiesen wurden. Die Größe der ausgewiesenen Gemeinbedarfsflächen korrespondiert jeweils mit dem erwarteten Bedarf.</p> <p>Dem Plangeber ist bewusst, dass es in Folge der Planung zu einer Verkleinerung des Schulgeländes der Theodor-Haubach-Schule kommt. Es verkleinert sich jedoch insgesamt nur um etwa 7 %. Die Schulhoffläche wird in Folge der Planung um etwa 10 % verkleinert. Diese Veränderung ist nicht erheblich und kann durch Umgestaltung des Außenanlagen kompensiert werden. Zudem ist der Theodor-Haubach-Schule bereits das Flurstück 1527 (östlich an das Plangebiet angrenzend) als Kompensation für die Ausweisung einer Teilfläche des Schulgeländes durch den B-Plan Altona-Nord 12 zur Nutzung übertragen worden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 43.2)</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Belange des Bildungswesens sind in die Abwägung eingestellt worden. Dies wird schon daran deutlich, dass im Plangebiet zwei Gemeinbedarfsflächen mit der Zweckbestimmung „Schule“ ausgewiesen wurden. Die Größe der ausgewiesenen Gemeinbedarfsflächen korrespondiert jeweils mit dem erwarteten Bedarf.</p> <p>Dem Plangeber ist bewusst, dass es in Folge der Planung zu einer Verkleinerung des Schulgeländes der Theodor-Haubach-Schule kommt. Es verkleinert sich jedoch insgesamt nur um etwa 7 %. Die Schulhoffläche wird in Folge der Planung um etwa 10 % verkleinert. Diese Veränderung ist nicht erheblich und kann durch Umgestaltung des Außenanlagen kompensiert werden. Zudem ist der Theodor-Haubach-Schule bereits das Flurstück 1527 (östlich an das Plangebiet angrenzend) als Kompensation für die Ausweisung einer Teilfläche des Schulgeländes durch den B-Plan Altona-Nord 12 zur Nutzung übertragen worden.</p>

che Gesichtspunkte nicht in die Abwägung eingestellt wurden und weil die abwägungserheblichen Belange nicht gerecht abgewogen wurden.

Abwägungsbeachtliche Belange

Für die Abwägung hätte zunächst das Abwägungsmaterial vollständig ermitelt und zusammengestellt werden müssen. Die ist im Hinblick auf viele Belange nicht geschehen. Die folgenden abwägungsbeachtlichen Belange wurden nicht hinreichend beachtet.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat die betroffenen Wohn- und Arbeitsverhältnisse nur unzureichend ermittelt. Sie hat auch die Bedeutung der betroffenen Wohn- und Arbeitsverhältnisse verkannt. Diese Belange erhalten im vorliegenden Bebauungsplanentwurf nicht den Schutz, der ihnen als spezialgesetzliche Ausprägung der grundrechtlichen Garantie aus Art. 2 Abs. 2 GG zukommt.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB abwägungsbeachtliche Belange. Die Gemeinde muss bereits im Planverfahren ermitteln, ob die geplante Nutzung ohne Gefährdung der Menschen realisiert werden kann. Die Bauleitpläne müssen durch geeignete Festsetzungen dafür sorgen, dass Wohnungen und Arbeitsstätten nicht durch schädliche Umwelteinwirkungen beeinträchtigt werden. Schädliche Umwelteinwirkungen sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Immissionen in diesem Sinne sind Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen, die auf Menschen, Tiere oder Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre oder sonstige Schutzgüter einwirken. Mit dieser zentralen Planungsleitlinie soll erreicht werden, dass bei der Bauleitplanung keine städtebaulich bedenklichen Spannungen zwischen Wohnen und Gewerbe auftreten.

Belange des Bildungswesens

Die Belange des Bildungswesens sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB abwägungsbeachtliche Belange. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat die betroffenen Belange der Theodor-Haubach-Schule nicht ermittelt. Der Schulentwicklungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg enthält wichtige Vorgaben, die in den Abwägungsprozess einzustellen sind. Die Freie und Han-

Insgesamt wird im Rahmen der Abwägung der leistungsgerechten Erschließung des Plangebiets ein höheres Gewicht beigemessen, als die mit einem Verlust von etwa 10 % Schulhöffläche verbundenen Nachteile für den Schulbetrieb.

(im Hinblick auf Auswirkungen der Straße auf die Theodor-Haubach-Schule siehe die Punkte 6.3 – 6.5)

Unter „zentrale Versorgungsbereiche“ im Sinne des § 1 (6) Nr. 4 BauGB sind nicht Gemeinbedarfseinrichtungen sondern Einzelhandel und Dienstleistungen gemeint. Der Schutz zentraler Versorgungsbereiche im Sinne des § 1 (6) Nr. 4 BauGB ist bei der Konzeption des Bebauungsplans berücksichtigt worden. Dies spiegelt sich insbesondere an der Festsetzung § 2 Nr. 5 wider, durch die Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten ausgeschlossen wurden.

(siehe auch Punkt 23.44)

		<p>sestadt Hamburg hätte bereits im Planverfahren ermitteln müssen, ob die geplante „Zweckenfremdung“ des Schulgeländes für Straßen und Gewerbe überhaupt mit den Belangen der bereits vorhandenen schulischen Einrichtungen vereinbar ist.</p> <p>Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche</p> <p>Die Erhaltung, Erneuerung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche ist ein gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB abwägungsbeachtlicher Belang. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat nicht ermittelt, in welcher Weise zentrale Versorgungsbereiche weiter entwickelt werden können. Die Theodor-Haubach-Schule bildet bereits heute mit der in unmittelbarer Nähe gelegenen Kita Zeiseweg einen zentralen und zusammenhängenden Versorgungsbe- reich für die Bildung und Erziehung von Kindern und Jugendlichen jeden Alters. Die gegenüber der Theodor-Haubach-Schule gelegenen Sporthallen werden von den Kindern der Theodor-Haubach-Schule als auch von den Schülern des Gymnasiums Allee genutzt. Es steht zu erwarten, dass insbe- sondere die Theodor-Haubach-Schule als Folge der geplante Wohnbebauung 50% mehr Schüler haben wird. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat im Rahmen der Bauplanung zu prüfen, wie dieser Versorgungsbereich erhalten und zukünftig entwickelt werden kann.</p> <p>Mit den vorstehenden Belangen hat sich die Freie und Hansestadt Hamburg in der Begründung zum Planentwurf in weiten Bereichen nur unzureichend und teilweise auch gar nicht auseinandergesetzt.</p>	
57.8	<p>Lärmgutachten fehlerhaft</p>	<p>Lärmbeeinträchtigungen</p> <p>Insbesondere im Hinblick auf die mit der Ostquerung zu erwartenden Lärm- beeinträchtigungen hat die Freie und Hansestadt Hamburg Abwägungsfehler begangen. Indem die Hansestadt ein zum Teil fehlerhaftes schalltechnisches Gutachten zugrunde gelegt hat, ist sie zu einer unrichtigen Tatsachengrund- lage gelangt.</p> <p>Das Lärmgutachten arbeitet mit Eingangsdaten (Gutachten, Tabelle 3), die nicht die nicht nachvollziehbar begründet worden sind. So werden beispie- lweise im Lärmgutachten für die Ostquerung 4.000 Fahrzeuge pro Tag ange- nommen. Woher diese Zahlen kommen, wann sie ermittelt wurden und auf welcher Grundannahme sie basieren, ist nicht erkennbar.</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hätte die Wertungen der lärmtechnischen Untersuchung nicht einfach übernehmen dürfen. Sie hätte sich vielmehr mit den Verkehrszahlen und den Berechnungen der Untersuchung auseinander-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Lärmgutachten wurde durch ein fachkundiges Ingenieurbüro durchgeführt und weist keine für die Behörde erkennbaren Mängel auf. Die Eingangsdaten für die Fachgutachten, die sich aus dem Straßenverkehr ergeben, wurden von der zuständigen Fachdienststelle (Amt für Verkehr und Straßenwesen) auf der Grundlage eines Verkehrsgutachtens mitgeteilt.</p> <p>(siehe Punkt 57.9)</p>

	<p>setzen müssen, um dann eine eigene Bewertung vornehmen zu können. Das ist nicht geschehen. Ein verkehrstechnisches Gutachten fehlt und damit eine verlässliche Grundlage für darauf gestützte Lärmberechnungen (und Betrachtungen zu Luftschadstoffen).</p> <p>Unzureichende Ermittlung der Lärmquellen</p> <p>Die Aussagekraft der schalltechnischen Untersuchung wird zudem dadurch geschmälert, dass nicht alle Lärmquellen berücksichtigt wurden.</p> <p>So hätte bezüglich der Haubachstraße, Gerichtsstraße und Vereinsweg eine Ermittlung der Beiträge zur gesamten Lärmbelastung erfolgen müssen. Diesbezüglich enthält das schalltechnische Gutachten keine Aussagen. Wäre der Verkehrslärm dieser Straße in die Betrachtung einbezogen worden, wären noch größere Lärmbelastungen ermittelt worden.</p> <p>Auf Seite 16 unter Nr. 4.2.1.2 der Begründung des Planentwurfs formuliert die Freie und Hansestadt Hamburg Grenzwerte für Verkehrslärm. Es sind dieses unter anderem 57 dB(A) tagsüber (6-22 Uhr) für Schulen.</p> <p>Bereits das Lärmgutachten weist jedoch in seinen Anlagen 4b und 5 Lärmpegel aus, die tagsüber deutlich über dem genannten Grenzwert liegen. Das Gutachten geht tagsüber von Werten zwischen 65 und 70 dB(A) aus. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat in der Begründung zum Planentwurf bezüglich der mit dem Straßenbau zu erwartenden Lärmbelastung keine Abwägungen vorgenommen.</p> <p>Auf Seite 21 heißt es lediglich: „Der erforderliche Schallschutz für die bestehende Grundschule wird im Genehmigungsverfahren für die geplante, nördlich angrenzende Straße („Ostverbindung“) geregelt.“</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hätte sich bereits im Rahmen der Abwägung zum Planentwurf mit der Zunahme des Verkehrslärms beschäftigen müssen. Dass sie dies nicht getan hat, ist mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht vereinbar. Es liegt insofern ein Abwägungsausfall vor.</p> <p>Im Verordnungstext des Planentwurfs heißt es in § 2 Nr. 26: „Auf den Flächen für den <i>Gemeinbedarf sind lärmempfindliche Räume</i> (z.B. Unterrichtsräume, Arbeitsräume, Pausenräume, Bibliotheksräume) durch geeignete Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestaltung den vom Verkehrs-</p>	
<p>57.9</p>	<p>Lärmkonflikt für Theodor-Haubach-Schule bleibt ungeklärt</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Grundschule ist nicht durch Verkehrslärm vorbelastet, das Lärmgutachten zeigt, dass dort zurzeit keine Überschreitung des Grenzwerts der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Schulen von 57 dB(A) auftritt. Für den Planfall werden maximal 64 dB(A) tagsüber prognostiziert. Diese Überschreitung des Lärmgrenzwerts, die durch die geplante Straße („Ostverbindung“) verursacht wird, muss durch geeignete Maßnahmen (z. B. aktiver Schallschutz mittels einer Lärmschutzwand) gemindert werden. Für die Theodor-Haubach-Schule kann die Konfliktbewältigung dabei in das nachfolgende Genehmigungsverfahren für die geplante Straße nach HWG verschoben werden. Beim Bau der Ostanbindung sind die Bestimmungen des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV einzuhalten. Die Verlagerung der Konfliktlösung in das Genehmigungsverfahren für die geplante Straße ist zulässig und sinnvoll, da dies eine Überprüfung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen anhand der konkreten Straßenplanung zum tatsächlichen Realisierungszeitpunkt ermöglicht (inkl. der Eingangsdaten der Verkehrsprognose). Die Regelungen des Bebauungsplans zum passiven Schallschutz vor Verkehrslärm in § 2 Nr. 26 sind nur dann relevant, wenn die Grundschule zukünftig neue Gebäude errichtet.</p>

lärm abgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung der in Satz 1 genannten Räume ausnahmsweise nicht an den lärmabgewandten Seiten erfolgen kann, ist in diesen Räumen ein Innenraumpegel von kleiner als 35 dB(A) am Tag (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) durch baulichen Schallschutz sicherzustellen. Für den Schulhof ist zu gewährleisten, dass durch geeignete Anordnung der Baukörper, Schallschutzwände oder vergleichbare Maßnahmen ein Pegel von 60 dB(A) am Tag nicht überschritten wird.“

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat demnach erkannt, das „die Schulen“ – was auch die Theodor-Haubach-Schule meint – besonders lärmempfindlich sind. Sie hat erkannt, dass lärmempfindliche Räume durch eine geeignete Anordnung der Baukörper und durch geeignete Grundrissgestaltung den vom Verkehrslärm abgewandten Seiten zuzuordnen sind.“

Die im Planentwurf festgelegte Ostquerung steht jedoch zu diesem Ordnungsprinzip in einem diametralen Widerspruch. Die Ostquerung nimmt auf die vorhandenen Baulichkeiten keinerlei Rücksicht. Im Gegenteil: Mit der Ostquerung werden große Verkehrsströme dorthin geleitet, wo die Theodor-Haubach-Schule am lärmempfindlichsten ist. Heute ist die verkehrliche Situation rund um die Theodor-Haubach-Schule noch dadurch gekennzeichnet, dass die Schulgebäude das rückwärtige Schulgelände zur Haubachstraße hin vom Lärm abschirmen. Dem entgegen führt die Ostquerung den Straßenverkehr in einem Abstand von nur ein bis zwei Metern an der Fassade des Neubaus vorbei und verläuft so dann auf gesamter Länge entlang des Pausenhofs / des Außengeländes der Schule. Die Unterrichtsräume werden dadurch erheblich entwertet. Das gilt auch für das Außengelände.

Mit dem Planentwurf hat die Freie und Hansestadt Hamburg das Gebot, Lärmbeeinträchtigungen nach Möglichkeit bereits durch die Anordnung von Baukörpern und die Vorgabe von Raumnutzungen zu vermeiden, ins Gegenteil verkehrt. Bei den Gebäuden der Theodor-Haubach-Schule handelt es sich um Bestandsgebäude. Sie wurden bei ihrer Errichtung so angeordnet, dass die Gebäude den Schulhof zur Straße hin abschirmen. Das gilt für den Altbau genauso wie für den im Jahr 2000 angesetzten Neubau. Der Altbau und der Neubau bilden einen hufeisenförmigen Baukörper, der den rückwärtigen Schulhof weitestgehend von der bisher maßgeblichen Straße, der Haubachstraße, abschirmt. Wenn nun die Straße zur nordöstlichen Seite hin gedreht werden soll, müsste demnach auch der gesamte Baukörper gedreht werden. Das ist allerdings nach dem Planentwurf nicht vorgesehen.

57.10	<p>Öffnung der Haubachstraße als Alternative zur Ostanbindung</p>	<p>Als Konsequenz daraus ergibt sich ein effektiver Lärmschutz eine Verkehrs-führung, die der ursprünglichen Verkehrsführung der Haubachstraße ent-spricht und die damit auf den Baukörper gebotene Rücksicht nimmt. Das wird auf Seite 81 in der Begründung des Planentwurfs völlig übersehen. Der Plan-entwurf sieht zudem im Bereich der Gerichtsstraße weitere Verkehrsflächen vor. Auch hier öffnet sich der Schulhof zur Straße hin.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine alternative Verkehrsführung an der Ostseite der Schule über die Haubach-straße würde den dort gelegenen Schulhof verkleinern, diesen erheblich mit Verkehrslärm belasten und die Wegebeziehung zu den östlich der Haubach-schule gelegenen Nutzungen (Sportplatz, Park) deutlich beeinträchtigen. Außer-dem würden die im südlichen Teil der Haubachstraße gelegenen Bestands-wohnutzungen durch zusätzlichen Verkehrslärm beeinträchtigt und die Funktion der geplanten Straße („Ostverbindung“) zur Erschließung des Neubaugebiets ginge verloren. Aufgrund solcher Nachteile scheidet dieser Ansatz aus.</p>
57.11	<p>Bezugnahme auf B-Plan AN 12 ist falsch</p>	<p>Die Abwägungen der Freien und Hansestadt Hamburg haben sich offenbar davon leiten lassen, dass im Bebauungsplan Altona Nord 12 vom 26.01.1984 (zuletzt geändert am 04.11.1997) eine Querverbindung festgesetzt ist. Es wird auch Seite 6 der Begründung zum Planentwurf Bezug genommen.</p> <p>Die Straßenplanung des Bebauungsplans Altona Nord 12 von 1984 ist nie vollzogen worden. Der Verweis auf eine 30 Jahre alte und nie vollzogene Planung reicht heute für eine ordnungsgemäße-Abwägung der Belange nicht aus. Vielmehr ist die neuerliche Ausweisung von Verkehrsflächen für die Ostquerung wie eine Neuplanung zu behandeln. Die Straße ist Lärmverursa-cher.</p> <p>Weiterhin berücksichtigen die Abwägungen zum Planentwurf nicht die Tatsa-che, dass die Freie und Hansestadt Hamburg nicht nur mit dem unterbliebe-nen Vollzug des Bebauungsplans Altona Nord 12 von ihrer ursprünglichen Planung Abstand genommen hat, sondern auch mit der Errichtung des Neu-baus im Jahre 2000. Der Neubau der Schule ist im Nordosten unmittelbar an die vermeintlichen Verkehrsflächen des Bebauungsplan Altona Nord 12 her-angerückt und es sind im Jahr 2000 die Unterrichtsräume direkt zur vermeint-lichen Verkehrsfläche hin ausgerichtet. Tatsächlich ist diese Seite des Schul-gebäudes baumbestanden und relativ ruhig. Zur verkehrsführenden Hau-bachstraße hin wurden Treppenhaus, Flure und Toilettenräume angeordnet. Deutlicher konnte die Abkehr von dem Straßenprojekt des Bebauungsplans Altona Nord 12 nicht dokumentiert werden. Der Altbau beherbergt zur Hau-bachstraße hin vorwiegend Verwaltungs- und Büroräume der Schule.</p>	<p>Der Bebauungsplan stellt in der Gerichtsstraße die bestehende Straßenver-kehrsfäche dar. Dies ist nicht mit der Absicht eines Straßenausbaus verbunden.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.2)</p>

	<p>Auf diese seit 1984 maßgeblich veränderten Gegebenheiten nimmt der aktuelle Planentwurf keine Rücksicht, indem er stumpf auf überholte Planungen verweisen will.</p> <p>Der aktuelle Planentwurf kann zu seiner Begründung auch deshalb nicht auf den überkommenen Bebauungsplan Altona Nord 12 Bezug nehmen, weil der alte Bebauungsplan Altona Nord an der Ostseite des Flurstücks 40 keine Gewerbeflächen ausgewiesen hat. Die Ausweisung von Gewerbeflächen auf dem derzeitigen Schulgelände ist neu. Sie kann daher in dem alten Abwägungsvorgang aus dem Jahr 1984 noch keinen Eingang gefunden haben. Der aktuelle Planentwurf sieht östlich des Schulneubaus nunmehr Gewerbeflächen vor. Es wird daher der Gewerbelärm näher an das Schulgebäude heran rücken, was die Hansestadt bei den Abwägungen der Belange gänzlich übersehen hat. Die Umwandlung des Schulhofs in Gewerbeflächen hätte einer näheren und eingehenden Begründung bedurft.</p> <p>Luftverunreinigungen</p> <p>Auch im Hinblick auf die zusätzlichen Luftverunreinigungen, die das Planvorhaben verursachen würde, hat die Freie und Hansestadt Hamburg keine eigene Abwägung vorgenommen. Insofern begnügt sie sich damit, die Berechnungen und die Bewertungen eines Auftragsgutachtens, der Luftschadstoffuntersuchung der Lairm Consult GmbH, im Raum stehen zu lassen. Schon darin liegt ein Abwägungsfehler. Darüber hinaus leidet auch die Luftschadstoffuntersuchung selbst an zahlreichen Mängeln.</p> <p>Unzutreffende Verkehrsprognose</p> <p>In der Luftschadstoffuntersuchung wird eine Emissionsberechnung auf ungewisser Datenbasis vorgenommen. Wie bereits bei den Untersuchungen zum Verkehrslärm ist nicht nachvollziehbar, mit welchen Eingangsdaten das Gutachten erstellt worden ist bzw. welche Entsprechung die Eingangsdaten in der Realität haben.</p> <p>Fehlen einer Abwägung zu den Luftschadstoffen</p> <p>Auch in Bezug auf die Beeinträchtigungen durch Luftverunreinigungen hat die Gemeinde keine eigene Abwägung vorgenommen. Weder überprüft sie die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung noch setzt sie sich mit den Bewertungen dieses Auftragsgutachtens auseinander. Darin liegt ein Abwägungsausfall.</p> <p>Mängel der Luftschadstoffuntersuchung machen eine Neuberechnung der Belastung erforderlich.</p>	<p>Luftschadstoffbelastung nicht ausreichend bzw. fehlerhaft erfasst und berücksichtigt</p>	57.12
<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Luftschadstoffgutachten zeigt, dass die Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) im Plangebiet nicht überschritten werden. Eine erhebliche Belastung der Grundschule ist nicht erkennbar. Insofern bedarf es keiner gesonderten Abwägung hierzu im Bebauungsplan. Das Luftschadstoffgutachten wurde durch ein fachkundiges Ingenieurbüro durchgeführt und weist keine für die Behörde erkennbaren Mängel auf. Die im Gutachten ausgewiesenen Luftschadstoffkonzentrationen entsprechen den Größenordnungen in vergleichbaren Fällen.</p>			

57.13	Konflikt durch Luftschadstoffe bleibt ungelöst	<p>Außerdem ist eine Abwägung dieser Ergebnisse mit allen anderen abwägungsbeachtlichen Belangen erforderlich. Die Hansestadt muss sich auch mit der Möglichkeit von Festsetzungen über technische Maßnahmen zur Luftreinhaltung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB und der von § 50 BImSchG vorgeschriebenen Zuordnung der für bestimmte Nutzungen vorgesehenen Flächen auseinandersetzen, damit schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich dem Gemeingebrauch dienenden Gebiete (das Schulgelände) soweit wie möglich vermieden werden.</p> <p>Das Gutachten sagt zudem schon heute ganz erhebliche Belastungen durch Luftschadstoffe voraus, welche maßgeblich mit dem Straßenverkehr in der Querverbindung im Zusammenhang stehen. Die Belastung mit Luftschadstoffen übersteigt das für ein Schulgelände hinzunehmende Maß erheblich.</p> <p>Der Planentwurf hat eine alternative Straßenführung und verbunden damit eine Vermeidung von Luftschadstoffen auf dem Schulgelände nicht untersucht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 57.12)</p>
57.14	keine Alternativenprüfung für Ostanbindung	<p>Sonstige umweltrechtliche Belange</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat verschiedene Gutachten zu umweltrechtlichen Belangen eingeholt. So eine avifaunistische Untersuchung, eine Untersuchung zu Tagfaltern und Heuschrecken und ein Gutachten zum Vorkommen von Fledermäusen. Den Untersuchungen und Gutachten ist gemeinsam, dass sie nur das ehemalige Bahngelände westlich der Hartortstraße untersucht haben. Betrachtungen zum Schulgelände sind unterblieben.</p> <p>Der Planentwurf weist an solchen Flächen des Flurstücks 40 Verkehrsflächen aus, auf denen heute wertvolle alte Bäume und Buschgruppen stehen. Die umweltrechtlichen Folgen sind diesbezüglich nicht untersucht worden. Die Bäume haben eine wichtige Funktion für das Kleinklima auf dem Schulgelände. Sie wirken sich positiv auf die Belastung von Luftschadstoffen aus und begrünte Baumkronen reduzieren spürbar die Lärmbelastung.</p> <p>Auf dem Dach des Neubaus sind die Bienenstöcke der Schule untergebracht. Die Bienenstöcke sind Teil des Lernkonzepts der Schule. Den Kindern soll die überragende Bedeutung der Bienen für Menschen und Natur nahegebracht werden. Die Bienen finden auch in den Baumkronen Nahrung, die dem Straßenbau unweigerlich zum Opfer fallen werden.</p> <p>Des Weiteren handelt es sich bei dem Altbau um ein gut hundert Jahre altes</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 57.12)</p>
57.15	zahlreiche Gutachten mit umweltrechtlichen Belangen nur für Neubaugebiet, nicht für Theodor-Haubach-Schule	<p>Sonstige umweltrechtliche Belange</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hat verschiedene Gutachten zu umweltrechtlichen Belangen eingeholt. So eine avifaunistische Untersuchung, eine Untersuchung zu Tagfaltern und Heuschrecken und ein Gutachten zum Vorkommen von Fledermäusen. Den Untersuchungen und Gutachten ist gemeinsam, dass sie nur das ehemalige Bahngelände westlich der Hartortstraße untersucht haben. Betrachtungen zum Schulgelände sind unterblieben.</p> <p>Der Planentwurf weist an solchen Flächen des Flurstücks 40 Verkehrsflächen aus, auf denen heute wertvolle alte Bäume und Buschgruppen stehen. Die umweltrechtlichen Folgen sind diesbezüglich nicht untersucht worden. Die Bäume haben eine wichtige Funktion für das Kleinklima auf dem Schulgelände. Sie wirken sich positiv auf die Belastung von Luftschadstoffen aus und begrünte Baumkronen reduzieren spürbar die Lärmbelastung.</p> <p>Auf dem Dach des Neubaus sind die Bienenstöcke der Schule untergebracht. Die Bienenstöcke sind Teil des Lernkonzepts der Schule. Den Kindern soll die überragende Bedeutung der Bienen für Menschen und Natur nahegebracht werden. Die Bienen finden auch in den Baumkronen Nahrung, die dem Straßenbau unweigerlich zum Opfer fallen werden.</p> <p>Des Weiteren handelt es sich bei dem Altbau um ein gut hundert Jahre altes</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 57.4)</p>

		Gebäude. Die Dachgeschosse des Altbaus werden derzeit nicht genutzt. Es ist nicht untersucht worden, inwieweit der Dachboden dem zu beobachtenden Fledermäusen als Lebensraum dient.	
37.)	<p>(E-Mail vom 16.02.2014)</p> <p>Lärmbelastung nicht ausreichend bzw. fehlerhaft erfasst und berücksichtigt</p>	<p>(Hinweis: grau = identisch mit Nr. 29.11) Hier meine Bedenken und Anregungen:</p> <p>1.) Zum Thema Lärm:</p> <p>Hintergrund: Das Plangebiet ist sehr stark vom Lärm betroffen (DB, S-Bahn, Holsten-Brauerei, Verkehrsverdichtung durch die IKEA-Planung.</p> <p>Bedenken: Die aktuelle Lärmsituation ist nicht ausreichend erfasst worden. Es ist eine mögliche Gesundheitsgefährdung zukünftiger Bewohner des Plangebiets zu befürchten. Die umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie auf die Bevölkerung insgesamt sind nicht genügend ermittelt und berücksichtigt worden. Die Abwägung ist entsprechend mangelhaft!</p> <p>Weitere Ausführungen: Nach Auskunft der BSU wurden überhaupt keine Lärm-Messungen durchgeführt. Insofern auch keinerlei Messwerte im Zusammenhang mit dem Planverfahren veröffentlicht. Im Lärmgutachten, auf das sich der Bebauungsplan bezieht, werden lediglich 'Prognosewerte' dargestellt. Was fehlt, ist ein Abgleich dieser Werte mit der Ist-Situation!</p> <p>Ich finde dies nicht ausreichend, zumal hinzukommt, dass der Bahnlärm im Lärmgutachten anhand einer geraden Simulationsstrecke berechnet wird. Wie jeder weiß, ist das Bahn-Viadukt jedoch gekrümmt ist, restaurierungsbedürftig ist, da es erzeugt bei Belastung ein quietschendes Geräusch erzeugt!</p> <p>Ihnen, der BSU, ist dieser Sachverhalt bekannt, denn Bürger haben im Rahmen der vorgezogenen Beteiligung mehrfach auf dieses Problem hingewiesen. Umso erstaunlicher, dass die Problematik im Planverfahren ignoriert wurde. Umfangreiche Forschungen der letzten Jahre haben die Gesundheits-schädigung für Menschen durch Lärmmissionen belegt.</p> <p>Meine Anregungen:</p> <p>a) keine Verabschiedung des B-Plans b) präzise Messung der Lärmwerte und Vergleichen mit dem Prognose-Werten des Lärmgutachtens</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.11)</p>
37.2	(gewerblich genutzt-	Meine Anregungen:	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

	<p>ter) Gebäuderregel oder aktiver Lärmschutz vorgeschlagen</p>	<p>c) Vergleichende Berechnung der Lärmbelastungen im Plangebiet mit und ohne Gebäuderregel als aktive Lärmschutz-Maßnahme d) Veränderung des städtebaulichen Konzepts und Errichtung eines gewerblich genutzten Gebäuderiegels entlang der Bahntrasse als Lärmschutzzelement.</p>	<p>Gebäuderregel (siehe Punkt 29.12) Gewerberregel (siehe Punkt 7.2)</p>
50.)	<p>(E-Mail vom 17.02.2014)</p>		
50.1	<p>Schule ist zu viel Lärm ausgesetzt</p>	<p>Den im o.g. Bebauungsplan vorgesehenen Schulstandort halte ich aus folgenden Gründen für ungeeignet: Ohne angemessene Lärmschutzmaßnahmen im ersten Bauabschnitt ist meines Erachtens am vorgesehenen Standort keine lernfördernde Gestaltung der Außen- und Innenbereiche der künftigen Schule zu gewährleisten. Die Nutzung des Schulhofs wäre nur unter erheblicher und möglicherweise gesundheitsgefährdender Lärmbeeinträchtigung möglich.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.14)</p>
50.2	<p>Kritik an Schulbau als ÖPP-Projekt</p>	<p>Am derzeit vorgesehenen Standort besteht die Gefahr, dass die Freie und Hansestadt sich auf ein bekanntermaßen intransparentes, weil geheim gehaltenes Public Private Partnership-Projekt einlässt, dass die Stadt für langen Zeitraum an Konditionen bindet, die künftige Schulentwicklungsmöglichkeiten und -bedarfe nicht berücksichtigt. Hieraus können wie andere Beispiele zeigen unwägbare und sehr teure Folge- und Zusatzkosten für die Stadt entstehen (siehe Landkreis Offenbach).</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.16)</p>
50.3	<p>Schule sollte an Harkortstraße liegen</p>	<p>Daher empfehle ich den Schulstandort stattdessen auf das an die Harkortstraße und den künftigen Park angrenzende Grundstück zu verlagern. Die Vorteile einer solchen Verlagerung wären</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Lärmbelastung für die Kinder durch die Bahntrasse wäre deutlich geringer • der Schulstandort läge nahe am Standort der Theodor-Haubachschule, so dass die Ressourcen beider Schulen gegenseitig fußläufig genutzt werden können • die künftige Schule läge auch nahe an den im künftigen Park vorgesehenen sozialen/kulturellen Einrichtungen und böte die wechselseitige Ressourcennutzung • für die BewohnerInnen des neuen Stadtteils und die der bereits vorhandenen Quartiere wäre dieser Standort besser geeignet für ein inklusives Bildungszentrum als der im Bebauungsplanentwurf vorgesehene Standort an der Bahntrasse, weil er mehr Raumkapazitäten für die Anstiedlung von unterschiedlichen Bildungseinrichtungen bietet. 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.14)</p>
50.4	<p>Konflikte mit Stadtteilschule und be-</p>	<p>Konflikte mit den künftigen Nutzern der Nachbargrundstücke sind vorpro-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

	nachbarter Wohnnutzung befürchtet	Am vorgesehenen Standort ist ein zukunftsweisendes "Bildungszentrum für Alle" aus Platzgründen nicht unterzubringen.	(siehe Punkt 5.14)
50.5	Gemeinbedarfsfläche für Stadteilschule zu klein		Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.13)
30.)	Marktstraße 145 (Schreiben vom 15.02.2014)		
30.2	Kritik an Reihenfolge der Planungsschritte und Größe des Betrachtungsraum	<p>Bedenken Nr. 1: Plansystematik und Vorgaben des BauGB nicht eingehalten</p> <p>Die Plansystematik und die Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) wurden innerhalb des o.g. Verfahrens nicht eingehalten.</p> <p>Das BauGB sieht in § 1 (5) vor: <i>"Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten."</i></p> <p>BauGB § 8 (2) ergänzt: <i>"Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Ein Flächennutzungsplan ist nicht erforderlich, wenn der Bebauungsplan ausreicht, um die städtebauliche Entwicklung zu ordnen."</i></p> <p>Die langfristigen Planungsziele der Stadt Hamburg, die innerhalb der Vorbereitungen zur Änderung des F-Plans, zur möglichen Einrichtung eines Entwicklungsgebietes sowie innerhalb des B-Plan-Verfahrens Altona-Nord 26 sichtbar wurden, sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung des traditionsreichen Bahnhofes Altona an einen neuen Standort (Diebsteich) • Neu-Errichtung eines Fernbahnhofes am S-Bahn-Punkt "Diebsteich" • Umstrukturierung des Bahnhofsumfeldes "Diebsteich" inkl. umfassende Neuordnung des Verkehrs zum Anschluss des neuen Bahnhofes • Neubebauung der durch die Verlagerung freierwerdenden Gleisanlagen (2. Bauabschnitt) • Neu-Entwicklung der Flächen nördlich der Stresemannstr. (Postflächen) • Verlagerung der Kurt-Tucholsky-Schule • Neu-Bebauung des Tucholskyquartiers 	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
		<p>Die Kritik an der Reihenfolge der genannten Planungsschritte ist für den Bebauungsplan-Altona Nord 26 insofern unerheblich, als dass bei der Ausarbeitung des Bebauungsplans die vorliegenden formellen und informellen Planungen, wie insbesondere die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen und die Ergebnisse des Wettbewerbsverfahrens bzw. des Masterplans Mitte Altona gem. §1 (6) Nr. 11 BauGB berücksichtigt wurden. Vorgaben des Baugesetzbuchs zur Reihenfolge der Planungsschritte wurden nicht verletzt.</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplans erfolgt im Parallelverfahren zur Neuaufstellung des Bebauungsplans Altona-Nord 26. Ein solches Parallelverfahren ist vom Bundesgesetzgeber in § 8 (3) BauGB ausdrücklich als Option vorgesehen. Der laufende Planungsprozess steht somit nicht im Widerspruch zu den Regelungen des Baugesetzbuchs. Darüber hinaus entspricht die Änderung eines Flächennutzungsplans im Parallelverfahren bundesweit der üblichen Planungspraxis.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der anderen vom Einwander genannten Planungsverfahren bzw. -schritte (Architekturolympiade, Räumliches Leitbild, ASTOC-Vorstudie, Vorbereitende Untersuchungen, städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerb, Masterplan, Eckpunktepapier) in Hinblick auf deren Zeitpunkt und Dauer, Kommunikation und Beteiligung der Öffentlichkeit und/oder Jurybesetzungen und Kostenträgerschaft sind nicht relevant für den Regelungsgegenstand des Bebauungsplans Altona-Nord 26.</p> <p>Die vom Einwander vorgeschlagene Ausarbeitung eines Gesamtkonzepts für einen Planungsraum, der weit über das Plangebiet hinausgeht und u.a. auch Flächen um den möglichen zukünftigen Fernbahnhof am Diebsteich und das Areal der Kurt-Tucholsky-Schule umfasst, ist für die Aufstellung bzw. den Regelungszweck des Bebauungsplans Altona-Nord 26 grundsätzlich nicht zwingend erforderlich.</p>	

- Errichtung von Wohnraum von erheblichem Umfang in verkehrstechnisch reduzierter Siedlungsstruktur
- Zusätzliche Freiflächen und Gemeinbedarfseinrichtungen für die angrenzenden Stadtteile

Die hier dargestellten, langfristigen Planungsziele, welche die zukünftige Bau- und Verkehrsinfrastruktur von Altona und von Hamburg wesentlich beeinflussen, sind der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt spätestens seit 2010 bekannt. Der Umfang der Planungen und Ihre Auswirkungen auf die Gesamtstadt erfordern eine abgestimmte, übergeordnete Planung, die weit über den Horizont eines B-Plans hinaus reicht. Entsprechend hätte die Stadt Hamburg bereits 2010 eine übergreifende Planung, in der sämtliche o.g. Teilziele zusammengeführt und miteinander verknüpft werden, entwickeln und ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans (F-Plans) - als vorbereitenden Bauleitplan - in die Wege leiten müssen.

Siehe hierzu BauGB § 1(1):

"Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde nach Maßgabe dieses Gesetzbooks vorzubereiten und zu leiten."

Anstelle der traditionellen Vorgehensweise, bei der zunächst die langfristigen Ziele definiert und untereinander und gegeneinander abgewogen werden, bevor auf Ebene des B-Plans neues Baurecht geschaffen und hohe öffentliche wie private Investitionen getätigt werden, hat die Stadt Hamburg bislang ein Verfahren gewählt, dass der Planungssystematik des BauGB entgegen steht.

Bedenken Nr. 19: F-Plan

B-Plan-Verordnung § 3 Nr. 3.1.1.:

- 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 (HmbGVBl. S. 485) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit seiner ...ten Änderung für das Plangebiet „Wohnauffläche“ und „Grünfläche“ dar. Entlang der nordwestlichen Grenze verläuft eine Schnellbahntrasse."

In Hinblick auf ein großräumige konzeptionelle Betrachtung des weiteren Umfeldes kann vielmehr auf die vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165 (4) BauGB verwiesen werden, bei denen der geforderte Planungsprozess, wenn auch nicht in der vorgeschlagenen flächenmäßigen Ausdehnung, vollzogen wurde. In den vorbereitenden Untersuchungen sind für den dabei betrachteten Planungsraum u.a. Leitbilder und eine Rahmenplanung erstellt und öffentlich diskutiert worden, die wie oben bereits angeführt ohnehin im Rahmen des Bauungsplanverfahrens Altona-Nord 26 berücksichtigt wurden.

(siehe ergänzend Punkte 8.1. und 29.1)

	<p>Diese Erläuterung ist nicht ausreichend. Der F-Plan als "vorbereitender Bauleitplan" wird hier in seiner Funktion und Bedeutung nicht ausreichend gewürdigt. Eine Ableitung der Planungsziele aus dem F-Plan erfolgt nicht.</p> <p>Auf Seite 4: Anlass der Planung wird deutlich beschrieben: <i>"...In Folge einer möglichen Verlegung des Fernbahnhofs Altona an den Standort des S-Bahnhofs Diebsteich können westlich angrenzend an das Plangebiet weitere, große, zusammenhängende Flächen für eine städtebauliche Entwicklung gewonnen werden. Bereits das Plangebiet für sich genommen stellt jedoch eines der größten Potenziale für eine nachhaltige, innerstädtische Entwicklung von Wohnraum dar und kann einen erheblichen Beitrag für das vorrangige Ziel des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, jährlich 6.000 neue Wohnungen in der Stadt herzustellen, leisten. Die Planung soll insbesondere zur Befriedigung der innerstädtischen Wohnraumnachfrage beitragen. Somit ist die zügige Entwicklung des Plangebiets für Hamburg von großer Bedeutung.</i></p> <p>Das Plangebiet soll durch die Umwandlung eine neue, öffentliche Identität im Stadtraum erhalten. Seine historische Ausgangslage und der Charakter einer Bahnfläche sollen dabei wo möglich erkennbar bleiben. Ziel ist es zudem, durch die Entwicklung des Plangebiets – ggf. im Zusammenhang mit den weiteren freizuwendenden Bahnflächen – die umliegenden Stadtteile zu verbinden und auch für das Umfeld attraktive Angebote zu schaffen, etwa durch die Realisierung einer Parkanlage und die Bereitstellung von Gemeinbedarfs- oder kleinen Versorgungseinrichtungen."</p> <p>Die übergeordnete, langfristige Zielrichtung der Stadt Hamburg wird hier eindeutig dargelegt. Eine Umsetzung in die vorbereitende Bauleitplanung - und sodann auf die Ebene des B-Plans - ist bislang nicht erfolgt.</p> <p>Anregung Nr. 19:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan nicht verabschieden • langfristige Zielrichtung klären, mit Träger öffentlicher Belange abstimmen und planerisch vorbereiten, • F-Plan-Änderung vorbereiten, • danach B-Plan erstellen.

Nach einer "Architekturolympiade" im Jahre 2006, die nicht "unabhängig" von der Stadt Hamburg - sondern unter deutlicher Einbeziehung von Sponsoren, Beratern und Jury-Mitgliedern aus der Finanz-, Bau- und Immobilienwirtschaft durchgeführt wurde (Hauptsponsoren: HSH Nordbank... / Sponsoren: HOCHTIEF HTP Projektentwicklung, / Förderer: Aug. Prien, Behrendt Wohnungsbau, Strabag), - wurde von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) das Ziel einer Bahnverlagerung des Bahnhofes Altona - ohne eine vorherige Analyse der gesamtstädtischen Auswirkungen und Zusammenhänge - in Angriff genommen.

Die Jury der Architektur-Olympiade (besetzt u.a. auch mit Vertretern der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) schlägt im Ergebnis eine massive Bebauung der Bahnanlagen sowie des weiteren Umfeldes in Altona Nord vor - ohne dass die strukturellen und verkehrlichen Konsequenzen, die sich beispielsweise aus einer Bahnverlagerung ergeben - zuvor analysiert, bedacht und abgewogen wurden. (siehe Anlage 1)

Das Ziel des BauGB, eine langfristige, ausgewogene und geordnete städtebauliche Entwicklung über die Instrumente der Bauleitplanung zu erreichen (vgl. BauGB § 1 (5)), tritt im Rahmen der Architekturolympiade in den Hintergrund. Anstelle dessen wird eine "verallgemeinerungsfähige" Strategie für die Konversion von Bahnanlagen vorgeschlagen, bei der die kurzfristigen, immobilienwertorientierten Verwertungsstrategien aus Sicht und im Interesse der Sponsoren der Architekturolympiade offenbar die Triebfeder und der wesentliche Grund für eine massive und weitreichende Veränderung des Stadtgefüges darstellen.

Im Sommer 2010 (7.7.2010) wurde ein Eckpunktepapier (siehe Anlage 2) zwischen der Stadt Hamburg, Aurelis Asset GmbH, DB Netz AG und Holsten Brauerei AG unterzeichnet, in dem - ohne vorherige substantielle Analyse des Plangebietes, ohne Abschluss der Vorbereitenden Untersuchungen des städtebaulichen Entwicklungsbereiches, in den das Plangebiet eingebettet ist, sowie ohne Beteiligung der Öffentlichkeit - folgende Annahmen für das Plangebiet zu Grunde gelegt wurden:

- Seite 2 " ...dass auf dem Projektareal insgesamt eine BGF von mindestens 350.000 m² bis ca. 380.000 m² baurechtlich für die Gesamtbauung des Projektareals bzw. je Eigentümer die in Ziffer 3 tabellarisch aufgeführten Zielwerte ausgewiesen werde."

	<ul style="list-style-type: none"> - Seite 4: " dass etwaige Kostenbeteiligungen der Grundstückseigentümer für die das Projektareal betreffenden inneren und äußeren Erschließungsmaßnahmen, sowie die Herstellung öffentlicher Parkanlagen auf 30 Mio. Euro insgesamt begrenzt wird." - Seite 4: "...Kosten für eine ggf. erforderliche zusätzliche Anbindung des Projektareals an die Stresemannstraße oder z.B. den Bereich Kohlenwiete/Kühnhöfe werden nicht Gegenstand einer Kostenbeteiligung durch die Eigentümer." - Seite 4 "Die Kosten dieser inneren Erschließungsmaßnahmen werden von den Parteien nach derzeitigem Planungsstand mit 16 Mio. Euro angenommen." - Seite 5: "Die Herstellung der inneren Erschließung, mit Ausnahme des Sielbaus, soll vorbehaltlich eines entsprechenden Erschließungsvertrages durch die Eigentümer in enger Abstimmung mit Hamburg erfolgen" - Seite 5: "Die äußere Erschließung umfasst alle außerhalb des Projektareals für dessen Erschließung notwendigen Bau- und Anpassungsmaßnahmen (z.B. Straßennetz, Entwässerung, Siel), sowie die Herstellung öffentlicher Parkanlagen auf dem Projektareal. Der von den Grundstückseigentümern zu tragende Anteil beträgt nach derzeitigem Planungsstand 14 Mio. Euro." - Seite 6: "Die Parteien gehen davon aus, dass durch die Entwicklung des Projektareals im Bereich der sozialen Infrastruktur ausschließlich ein Bedarf an Kindertagesstätten entsteht..... Ein weitergehender Bedarf an sozialer Infrastruktur im Projektareal ist nicht erkennbar bzw. kann ggf. außerhalb des Projektareals gedeckt werden. " - Seite 6: "Mit den in Ziffern 2.1-2.3 angesprochenen Kostenbeteiligungen sind auch etwaige Ansprüche Hamburgs auf Zahlungen von Erschließungsbeiträgen nach § 127 BauGB abgegolten." - Seite 8: "Hamburg wird unverzüglich nach Unterzeichnung der vorgenannten Verträge dem Senat, der Freien und Hansestadt Hamburg für die von ihnen erfassten Bereiche eine Beschlussvorla-
--	--

ge zur Einstellung der vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 BauGB zur Zustimmung zuleiten."

- Seite 9: "Zwischen den Parteien besteht Einigkeit, dass die erforderlichen Schritte für die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für die Grundstücke von aurelis und Holsten umgehend eingeleitet werden. Hamburg wird im Rahmen seiner Möglichkeiten alle Voraussetzungen schaffen, die für die zeitnahe Durchführung der erforderlichen Bebauungsverfahren notwendig sind (siehe hierzu Ziffer 1.2)."

- Seite 9: "Für die Fläche der DB Netz AG (Fläche II) soll ebenfalls zeitnah eine Verständigung über die Schaffung von Planungsrecht erfolgen....."

- Seite 10: "Die Parteien werden die Kommunikation nach außen, insbesondere gegenüber Vertretern der Medien, untereinander abstimmen. Dabei achten sie darauf, dass alle Parteien als gemeinsame Partner und Treiber des Projektes wahrgenommen werden."

- Anlage 2, Seite 2: "Die Grundstückseigentümer (DB Netz AG, Holsten und aurelis) werden im Preisgericht vertreten sein. Sie haben ein Mitspracherecht bei der Besetzung des Preisgerichtes."

- Anlage 2, Seite 2: "Der Auslobungstext wird über ein externes Büro erstellt. Das externe Büro wird im Einvernehmen mit den Eigentümern ausgewählt. Die Eigentümer werden in die Erstellung des Auslobungstextes einbezogen.....Als Grundlage für den Wettbewerb werden die ASTOC-Vorstudien (Stand November 2009) sowie weitere Festlegungen, die in der Eckpunktevereinbarung getroffen werden (insbesondere in Bezug auf Verteilung und Umfang der BGF), herangezogen."

- Anlage 2, Seite 2: "Das Wettbewerbsergebnis bildet die Grundlage für die Bauleitplanung. Hamburg und der jeweilige Grundstückseigentümer werden unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichtes einen der Preisträger - in der Regel den ersten Preisträger - mit der weiteren Qualifizierung der Wettbewerbsergebnisse beauftragen, soweit kein wichtiger Grund der Beauftragung entgegen-

steht. Die Qualifizierung der Wettbewerbsergebnisse umfasst die Erstellung des Funktionsplans und wird Gegenstand der Beauftragung."

Weitere Monate später - erst im April 2012 - wurden die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen vorgestellt. Diese Ergebnisse hätten eine erneute Diskussion über die langfristigen Ziele der Stadt Hamburg, über die Inhalte der Planung und über unterschiedliche städtebaulichen Varianten zur Folge haben müssen.

In einer Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (Drucksache 20/4193 / 15.5.2012 / Anlage 2c / S.3) wird der Inhalt und Bedeutung der Vorbereitenden Untersuchungen wie folgt beschrieben:

"Der Bericht des Entwicklungsträgers über die vorbereitenden Untersuchungen wird als Grundlage für einen langfristigen Konversionsprozess dienen und soll eine abgestimmte Nachnutzung ermöglichen. Er soll das maßgebliche Orientierungsinstrument für die spätere Konkretisierung sein. Er enthält Aussagen, ob und wie die Flächen aus städtebaulicher, verkehrlicher, wasserwirtschaftlicher, freiraumplanerischer und er-schließungstechnischer Sicht entwickelt werden können."

Deutlich erkennbar ist, dass die Erkenntnisse aus diesem Planungsschritt VOR der Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes (2010) und insbesondere VOR der Unterzeichnung eines Eckpunktepapieres (2010) hätte erfolgen müssen.

Kritisiert wird, dass die Stadt Hamburg wesentliche Inhalte der Planung über das Eckpunktepapier festgelegt hat und als Vorgabe in den nachfolgenden Wettbewerb im Herbst 2010 eingebaut hat

- bevor die Öffentlichkeit sich über die Hintergründe der Planung informieren konnte,
- bevor die Analyse des Plangebietes abgeschlossen und die Inhalte bekannt gemacht wurden (insbesondere die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen),
- bevor eine Abwägung und Bestimmung der langfristigen Auswirkungen einer Bahnhofsverlagerung untersucht wurden (die Ergebnisse liegen bis heute nicht vor)
- bevor eine inhaltliche und mengenmäßige Ermittlung der angestreb-

ten sozialen Infrastruktur stattgefunden hat

siehe Eckpunktepapier Seite 6: "Die Parteien gehen davon aus, dass durch die Entwicklung des Projektareals im Bereich der sozialen Infrastruktur aus-schließlich ein Bedarf an Kindertagesstätten entsteht.....Ein weitergehender Bedarf an sozialer Infrastruktur im Projektareal ist nicht erkennbar"

- ohne dass vorab eine öffentliche Diskussion über die Höhe der zu erwartenden Bodenwertgewinne geführt wurde,
- ohne dass die Maßnahmen und Kosten für angestrebte soziale und technische Infrastruktur ermittelt und öffentlich diskutiert wurden.

Im Verfahren Altona-Nord 26 wurden, wie oben dargelegt, wesentliche Grundsätze des BauGB verletzt:

- keine Ableitung der B-Planung aus einer übergeordneten langfristigen Planung,
- Beginn der Entwurfs-Planung bzw. des städtebaulichen Wettbewerbes (2010) VOR Abschluss der Plangebiets-Analyse (April 2012),
- inhaltliche Festlegung der Stadt Hamburg über das Eckpunktepa-pier (2010) VOR den Ergebnissen der vorbereitenden Untersu-chungen (April 2012) und VOR Abschluss der vorgezogenen Bür-gerbeteiligung (Ende 2013),
- unterbliebene Variantendiskussion ("sich wesentlich unterscheiden-de Lösungen") NACH abgeschlossener Plangebiets-Analyse (ab April 2012),
- keine "gerechte Abwägung" öffentlicher und privater Belange.

Der durchgeführte Wettbewerb hat kein Gesamtkonzept zum Ziel gehabt, nur 40% des Entwicklungsbereiches wurden städtebaulich überplant.

Die langfristigen Auswirkungen einer Bahnhofs-Verlagerung wurden nicht abgewogen.

Die Bebauung der Fläche 2 kann erst NACH einer Verlagerung des Bahnho-fes erfolgen. Eine Bahnhofs-Planung für den Standort Diebsteich fehlt. Zuerst müsste ein langfristiges Konzept für das Gesamtgebiet erstellt werden, da-nach sollte erst die konkrete Bebauungsplanung folgen.

Es wird kritisiert:

- ein langfristiges Gesamtkonzept für Altona-Nord fehlt

	<p>Anregung Nr. 1 / Plansystematik und Vorgaben des BauGB</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Verabschiedung des derzeitigen B-Plan-Entwurfes, • Durchführung eines ergebnisoffenen Beteiligungsverfahrens zur Änderung des F-Plans. Erst danach - und in Abhängigkeit von sich daraus ergebenden möglichen Änderungen - Überarbeitung des aktuellen B-Plan-Entwurfes • Erstellung von unterschiedlichen langfristigen Planungs-Varianten für das Gesamtareal Altona-Nord mit bzw. ohne Bahnhaltsverlagerung zum S-Bahn-Haltepunkt Diebsteich, unter Einbeziehung der Postflächen, des Tuchofsky-Quartiers, des Areals Stresemannstrasse, eine möglichen Überbauung der S-Bahn Flächen im westlichen Teil des 2. Bauabschnittes, eines neuen S-Bahn-Haltepunktes an der Stresemannstr., eines Schulstandortes an der Harkortstraße. • Erstellung der angekündigten Funktionsplänen VOR B-Plan-Verabschiedung 	<p>Bedenken Nr. 21 / Räumliches Leitbild und Bahnhaltsverlagerung</p> <p>"3.3 <i>Andere planerisch beachtliche Tatbestände</i></p> <p>3.3.1 <i>Entwurf Räumliches Leitbild</i></p> <p>"...Die Funktionsveränderungen im Zuge der geplanten Bahnhaltsverlagerung sollen genutzt und gesteuert werden, um Wohn- und Arbeitsstandorte in der Nähe zu beliebigen umgebenden Quartieren zu entwickeln und deren Defizite, z.B. bei der Freiraumversorgung auszugleichen....."</p> <p>Vergleiche hierzu S. 42 des Räumlichen Leitbildes: <i>"...Die mit der Bahnhaltsverlagerung verbundenen Funktionsveränderungen müssen für diesen Teil des Zentrums besonders sorgsam begleitet werden. Um einen neuen ICE-Bahnhof ist ein Umfeld zu entwickeln, das sich stabilisierend auf den gesamten Raum auswirkt....."</i></p> <p>Eine besonders sorgsame Begleitung der ICE-Bahnhofs-Verlagerung ist bislang im Planverfahren nicht erkennbar.</p> <p>Anregung Nr. 21</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan nicht verabschieden • ICE-Bahnplanungsplan klären • Gutachten zur Bahnhaltsverlagerung öffentlich diskutieren
--	---	---

30.3	erst Funktionsplan, dann Fortsetzung Bebauungsplanverfahren	<p>In der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft Drucksache 20/4193 / 15.5.2012 / Anlage 2c / S.4 werden nach der Erstellung des Masterplans weitere Planungsschritte zur Konkretisierung der Planung angekündigt:</p> <p>"Für den nördlichen Bereich zwischen Harkortstraße und Bahnfläche (1. Entwicklungsabschnitt) werden aufbauend auf den Strukturen des Masterplans und unter Einbeziehung aller rechtlichen und fachplanerischen Anforderungen die für die nächste Maßstabebene (Funktionsplanung) notwendigen Konkretisierungen vorgenommen. Unmittelbar nach der Entscheidung über die Zuständigkeit für das Verfahren zur Aufstellung der Bebauungspläne (vgl. Kapitel 1.4) soll mit der Bauleitplanung begonnen werden. Parallel werden die Vorbereitenden Untersuchungen nach §165 BauGB abgeschlossen."</p> <p>Drucksache 20/4193 / 15.5.2012 / Anlage 2c / S.7 gibt dem Funktionsplans zudem eine politische Bedeutung innerhalb des öffentlichen Abstimmungsprozesses:</p> <p>"Etlliche Fragen der Umsetzung können und sollen im Hinblick auf den konzeptionellen Charakter des Masterplans hier noch nicht abschließend dargestellt werden. In den folgenden Planungsschritten (u.a. Funktionsplan, Bebauungsplan) werden die allgemeinen Vorgaben konkretisiert, aber auch vor dem Hintergrund genauerer technisch-infrastruktureller Kenntnisse noch einmal überprüft (vgl. Kap. 1.5). Im Rahmen der Behördenabstimmung haben die Bezirksversammlung und das Bezirksamt Altona etliche Anregungen und Hinweise für diese anstehenden Verfahrensschritte und den Umsetzungsprozess gegeben, die im weiteren Planungsprozess aufgegriffen werden sollen."</p> <p>Auch im Masterplan wird auf die Bedeutung des Funktionsplans hingewiesen (S. 29):</p> <p>"Der Masterplan ist auf Basis des städtebaulichen Wettbewerbs entstanden. In dem hierauf aufbauenden Funktionsplan werden die allgemeinen Vorgaben konkretisiert, aber auch vor dem Hintergrund genauerer technisch-infrastruktureller Kenntnisse noch einmal überprüft. Auf diesen Ergebnissen aufbauend werden die städtebaulichen Konzepte festgeschrieben und die verbindlichen Bebauungsplanverfahren eingeleitet."</p> <p>Auch gegenüber den Bürgern wird ein "Funktionsplan" angekündigt. Siehe BSU PR Broschüre Neue Mitte aktuell 02 / April 2012:</p> <p>"Zunächst wird ein sogenannter Funktionsplan erstellt. Er soll zeigen, wie das neue Quartier „funktioniert“, das heißt, er verteilt die einzelnen Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe oder öffentliche Einrichtungen und löst Fragen der Ver-</p>
------	---	---

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

(siehe Punkt 29.1)

	<p>kehrerschließung."</p> <p>Der angekündigte Funktionsplan, der u.a. zeigen sollte, "wie das neue Quartier "funktioniert", ist bis heute von der BSU nicht vorgelegt worden. Dennoch wurde - ohne den Funktionsplan abzuwarten - ein B-Plan-Entwurf erstellt und zur öffentlichen Auslegung gebracht. Auch wenn der Funktionsplan ein "informeller" Plan ist, auf den kein Rechtsanspruch besteht, so wird durch die o.g. Formulierungen deutlich, dass der Funktionsplan "wesentliche, für den B-Plan bedeutsame" Planinhalte und Informationen beinhaltet.</p> <p>Kritik: Der Funktionsplan muss - entsprechend seiner bedeutsamen Planinhalte - in die Abwägung des B-Plans einbezogen werden und darf - ähnlich wie andere Gutachten und Studien - der Öffentlichkeit nicht vorenthalten werden.</p>	
<p>30.4</p> <p>Ableitung der Planungsziele aus dem Landschaftsprogramm ist nicht erfolgt</p>	<p>Bedenken Nr. 20 / Landschaftsprogramm</p> <p>"3.1.2 Landschaftsprogramm</p> <p><i>Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit seiner ..ten Änderung für das Plangebiet die Milieus, Verdichteter Stadtraum" und „Parkanlage" sowie eine „Grüne Wegeverbindung" dar. In der Karte Arten- und Biotopschutz werden entsprechend die Biotopentwicklungsräume „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil" (13a) und „Parkanlage" (10a) dargestellt."</i></p> <p>Diese Erläuterung ist nicht ausreichend.</p> <p>Das Landschaftsprogramm wird hier inhaltlich dem B-Plan nachgeordnet und in seiner Funktion und Bedeutung nicht ausreichend gewürdigt.</p> <p>Eine Ableitung der Planungsziele aus dem Landschaftsprogramm ist nicht erfolgt. Es besteht die Gefahr, dass übergeordnete, langfristige landschaftsplanerische Planungsziele nicht in ausreichendem Maße in die Planung geflossen sind.</p> <p>Anregung Nr. 20</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan nicht verabschieden • langfristige Zielrichtung des Landschaftsprogramms klären, mit Träger öffentlicher Belange abstimmen und planerisch vorbereiten, • LaPro-Änderung vorbereiten, • danach B-Plan erstellen. 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Aufgrund der Aufgabe der Bahnnutzung war auch für das Landschaftsprogramm eine neue Nutzungsvorstellung zu entwickeln. Im Laufe der Entwicklung der Planungsziele via Wettbewerb und Masterplan wurden die landschaftsplanerischen Fragestellungen immer mitbehandelt. Mit der geplanten öffentlichen Grünfläche wird ein zusätzliches Grün- und Freiraumangebot in dem heute von Gleisanlagen und Gewerbeflächen sowie von verdichtetem Wohnungsbau geprägten Stadtraum geschaffen. Derzeit besteht in der Umgebung ein Grünflächendefizit, das im Landschaftsprogramm zur Ausweisung eines Gebietes mit der milieuübergreifenden Darstellung „Verbesserung der Freiraumversorgung vordringlich" geführt hat, dem mit der Ausweisung der Parkanlage begegnet wird. Die FHH hat das Änderungsverfahren eingeleitet sobald und soweit dies erforderlich war und ändert den Flächennutzungsplan sowie das Landschaftsprogramm im Parallelverfahren nach § 8 Absatz 3 Satz 1 Baugesetzbuch.</p>

30.5	Wettbewerb kann nicht ersetzen	<p>Das wirtschaftliche Interesse privater Akteure innerhalb der Stadtentwicklung wird hier nicht kritisiert. Kritisiert wird die Rolle der Stadt Hamburg:</p> <p>Nach BauGB § 1 (7) wird gefordert:</p> <p><i>"Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen."</i></p> <p>Eine "gerechte" Abwägung privater und öffentlicher Belange wurde</p> <p>a) durch die Durchführung eines Wettbewerbes mit privaten Sponsoren und Jury-Mitgliedern</p> <p>b) durch den Verzicht der Durchführung einer "vorbereiteten" Bauleitplanung mit langfristiger Analyse der Auswirkungen einer Bahnstreckenverlagerung in nicht ausreichendem Maße erreicht.</p> <p>Ein ordentlicher Abwägungsprozess nach BauGB kann durch das Planungsinstrument "Wettbewerb" nicht ersetzt werden. Die Grundsätze und die Verfahrensvorgaben des BauGB wurden durch die Vorgehensweise der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Areals Altona-Nord nicht eingehalten.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Es ist nicht zutreffend, dass der städtebaulich-landschaftsplanerische Wettbewerb im vorliegenden Fall die Abwägung ersetzt hat. Die Ergebnisse des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs sind eine Grundlage des Masterplans, der von Senat und Bürgerschaft beschlossen wurde. Der Masterplan ist ein beschlossenes städtebauliches Entwicklungskonzept, das nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen ist. Die Abwägung erfolgt bei der Aufstellung des Bebauungsplans.</p> <p>(zu den in a) und b) genannten Aspekten der Einwendung siehe ergänzend Punkt 30.2)</p>
30.6	Abwägungsgrundlage unvollständig	<ul style="list-style-type: none"> langfristige Fragestellungen, wie die Auswirkungen einer Bahnstreckenverlagerung, sind seitens der BSU <u>nicht unabhängig untersucht</u> oder öffentlich diskutiert worden, <p>Die Unterlagen und Gutachten zur F-Plan-Änderung und zum B-Plan, die bislang vorgelegt wurden, sind unvollständig. Eine fachgerechte Abwägung nach BauGB § 1 (6) kann auf dieser Basis nicht stattfinden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die in der Abwägung zu berücksichtigenden Belange sind nach Auffassung der Behörde vollständig ermittelt worden. Aus der Stellungnahme geht nicht hervor, in welchen Punkten konkret die Abwägungsgrundlage unvollständig sein soll.</p> <p>(zur Untersuchung der langfristigen Auswirkungen siehe ergänzend Punkt 30.2)</p>
30.7	mangelnde öffentliche Diskussion	<ul style="list-style-type: none"> langfristige Fragestellungen, wie die Auswirkungen einer Bahnstreckenverlagerung, sind seitens der BSU nicht unabhängig untersucht oder öffentlich diskutiert worden, 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Thema Bahnstreckenverlagerung und dessen öffentliche Diskussion ist für das Aufstellungsverfahren bzw. den Regelungszweck des Bebauungsplans Altona-Nord 26 nicht relevant. Das Thema wurde im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen nach §165 BauGB betrachtet und öffentlich erörtert.</p> <p>(siehe ergänzend Punkte 20.31, 30.2 und 30.8)</p>
30.8	mangelnde Transparenz des Planungsprozesses durch Rückhaltung von Informationen	<p>Das Eckpunktepapier von Anfang Juli 2010 wurde - trotz seit Mai 2010 beginnender Bürgerbeteiligung über mehr als 15 Monate der Öffentlichkeit vorenthalten, sodann nur in geschwätzter Version vorgelegt und erst im Dezember 2012 der Öffentlichkeit vollständig zugänglich gemacht.</p> <p>Zum Zeitlichen Ablauf des Vorgangs:</p> <p>9.9.2011 Anfrage zu "Eckpunktepapier" nach dem Informationsfreiheitsgesetz</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Eckpunktepapier ist für das Aufstellungsverfahren bzw. den Regelungszweck des Bebauungsplans Altona-Nord 26 nicht relevant.</p> <p>Alle für den Bebauungsplan wesentlichen Planungen (Bericht der vorbereitenden Untersuchungen, Ergebnis des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbe-</p>

	<p>(nach Gesetz 1 Monat Zeit für Antwort)</p> <p>7.10.2011 BSU=> Mitteilung über Verlängerung der Frist</p> <p>10.11.2011 BSU => Eckpunktepapier (geschwärzt) / Zeitraum von 2 Monaten ausgenutzt</p> <p>21.11.2011 Anfrage an den Datenschutzbeauftragten</p> <p>23.11.2011 Stellungnahme des Datenschutzbeauftragten</p> <p>1.12.2011 Bürgerforum Mitte Altona (ohne vollständiges Datenmaterial)</p> <p>22.12.2011 Eckpunktepapier (ungeschwärzt / kurz vor Weihnachten)</p> <p>====> Das Eckpunktepapier wird der Öffentlichkeit bewusst vorenthalten und erst über 3 1/2 Monate nach der Anfrage freigegeben</p> <ul style="list-style-type: none"> wesentliche Plangrundlagen sind den Bürgern im Rahmen des B-Plan-Verfahrens bislang nicht vorgelegt worden 	<p>werbs, Masterplan Mitte Altona u. a.) und alle im Rahmen des Bebauungsplans angefertigten oder für seine Erstellung wesentlichen Gutachten waren für die Bürgerinnen und Bürger auf unterschiedliche Art und Weise zugänglich. Sie standen sowohl während der öffentlichen Auslegung als auch im Internet zur Einsicht und zum Download zur Verfügung.</p>
30.9	<p>Vorlage und Diskussion des Bahn-Gutachtens gefordert</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Planungsüberlegungen zur Verlagerung der Fernbahn vom heutigen Bahnhof Altona zum Standort Diebsteich sind ein Vorhaben der Deutschen Bahn AG im Rahmen der Optimierung ihrer Betriebsabläufe. Bisher stehen ein verbindlicher Konzernbeschluss zur Verlagerung sowie deren fachplanungsrechtliche Umsetzung durch ein Planfeststellungsverfahren aus. Ein entsprechendes Gutachten der Bahn zur Verlagerung liegt der BSU dementsprechend nicht vor. Die DB Netze AG hat 2013 Scoping-Unterlagen nach § 5 UVPG mit Planungs- und Alternativvarianten vorgelegt, die dem Einwender zur Verfügung gestellt wurden. Für das Bebauungsplanverfahren war diese Variantenbetrachtung nicht relevant, da für die Erarbeitung des Bebauungsplans der Bestand ausschlaggebend ist.</p>
30.10	<p>übergreifendes Verkehrskonzept gefordert</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 3.3)</p>
30.12	<p>keine Einbindung</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

	<p>Interessensvertretern bei stadtplanerischen Wettbewerben</p>	<p>Die Einbindung privater Akteure in Wettbewerbsverfahren ist für das Aufstellungsverfahren bzw. den Regelungszweck des Bebauungsplans Altona-Nord 26 nicht relevant.</p> <p>Der städtebaulich-landschaftsplanerische Realisierungswettbewerb wurde im Jahr 2010 gemeinschaftlich von der Freien und Hansestadt Hamburg und den damaligen Grundeigentümern aurelis Asset GmbH, DB Netz AG und Holsten Brauerei AG ausgeschrieben. Auf das Wettbewerbsergebnis hatte dies keinen Einfluss, da im Preisgericht unabhängige Fachpreisrichter die Stimmenmehrheit hatten.</p>
<p>30.13</p>	<p>Einbeziehung der eingebrachten Planungsvarianten in die Abwägung gefordert</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.1)</p>
	<p>Die Ergebnisse des Wettbewerbes wurden von der BSU ab Ende 2010 in einen Masterplan eingearbeitet. Die Darstellung und Bewertung grundsätzlich unterschiedlicher Lösungen, wie es das BauGB in § 3 (1) vorsieht</p> <p><i>"Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben."</i></p> <p>wurde in der Folgezeit von der BSU - trotz weitergeführter Bürgerbeteiligung - mit der Begründung abgelehnt, dass die Varianten-Diskussion bereits im Wettbewerb stattgefunden hätte und nunmehr abgeschlossen sei.</p> <p>Vorschläge von Bürgern zur Planung, d.h. "sich wesentlich unterscheidende Lösungen" nach BauGB § 3(1), wurden von der BSU während des Verfahrens der öffentlichen Bürgerbeteiligung zwischen Dezember 2010 und Dezember 2013 nicht mehr untersucht; hierzu zählen u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Verlegung des Fernbahnhofes - Kosten-Nutzen-Analyse: Bahnhof am derzeitigen Standort belassen / Bahnhof in Diebsteich - weitgehend autofreies Quartier (80-100% autofrei, Stellplatzschlüssel 0,1) - S-Bahn Station direkt angrenzend an das Gebiet - aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand, Lärmschutzriegel) entlang der Bahntrasse - Vergrößerung des Parks (33% der Gesamtfläche des Plangebietes, wie ursprünglich politisch gewünscht) - höherer Anteil an Baugemeinschaften (über 50%) - höherer Anteil geförderter Wohnungsbau (über 50%), 	

	<ul style="list-style-type: none"> - längere Bindungsfristen im geförderten Wohnungsbau (30 Jahre) - Inklusion als Querschnittsthema in allen weiteren Planungsschritten, proaktive Bürgerbeteiligung mit eigenem Finanzbudget, Räume und Flächen für Künstler, - keine Tiefgaragen, dafür Quartiersgaragen am Rand, - niedrigere Bebauung (max. 5,5 Geschosse), - soziale Treffpunkte im Gebiet, - langfristig günstige Gewerbeflächen, - besondere Fahrradfreundlichkeit, - kleinteilige Baustruktur, viele unterschiedliche Architekten und Baugruppen, keine einheitliche Blockbebauung in Form von "langweiliger" Investorenarchitektur, - Überdeckung S-Bahn Gleise im Westen (2. Bauabschnitt) zur besseren Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtteilen und zur Gewinnung von zusätzlichem Wohn-, Arbeits- und Erholungsflächen - Querungsmöglichkeiten nach Norden zur Stresemannstr. - keine Kranbauten, Erhalt der Güterbahnhofsgebäude in jetziger Form, - Schule an anderem Standort, direkt an der Harkortstrasse, mit nur 4 Geschossen, - keine neue Straße nördlich der Haubachschule <ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung der Planungsvarianten, die von d-plan zwischen 2011 und 2014 in das Verfahren eingebracht wurden, in die kurz- und langfristige Varianten-Abwägung. 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Umweltauswirkungen (siehe Punkt 23.43) Messungen (siehe Punkt 29.11) Berechnung Kurve (siehe Punkt 29.11) Die unterstellte Geschwindigkeitsreduzierung in der Kurve ist sachgerecht.</p> <p>Der Gewerbelärm Postflächen betrifft einen Teil des Plangebiets, in dem die Verkehrs lärmbelastung bereits zu weitgehenden Lärmschutzmaßnahmen führt. Demgegenüber ist die Bedeutung des Gewerbelärms an dieser Stelle nachrangig, so dass der gewählte Berechnungsansatz gerechtfertigt ist (vgl. Lärmgutachten Ergänzung).</p> <p>Tempo 30 (siehe Punkt 8.17)</p>
30.14.	<p>Lärmbelastung nicht ausreichend bzw. fehlerhaft erfasst und berücksichtigt.</p>	<p>Bedenken Nr. 2: kein ausreichender Lärmschutz</p> <p>Hintergrund: Das Plangebiet ist sehr stark von Lärm betroffen (Bahn, Holsten-Brauerei, etc.)</p> <p>Bedenken: Die aktuelle Lärm-Situation ist nicht ausreichend genau erfasst worden. Eine mögliche Gesundheitsgefährdung zukünftiger Bewohner des Plangebietes ist zu befürchten.</p> <p>Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie auf die Bevölkerung insgesamt sind nicht ausreichend ermittelt worden. Die Abwägung ist entsprechend mangelhaft.</p>

	<p>Im Lärmgutachten wird auf S. 4 erklärt: "Zur planungsrechtlichen Absicherung des B-Planes ist eine schalltechnische Untersuchung erforderlich, mit die Geräuschauswirkungen durch den Straßen- und Schienenverkehr im Bestand und Planfall auf den Geltungsbereich des B-Planes und das nähere Umfeld ermittelt und beurteilt werden. Im Gutachten sind keine Messwerte, welche die Bestands-Situation erfassen und beurteilen, angegeben. Auf Nachfrage der Bürger gab die BSU an, dass bislang keine Lärm-Messungen durchgeführt wurden. Die eigene Vorgabe (siehe oben), dass der Lärm im Bestand ermittelt und beurteilt werden muss, wurde offenbar nicht erfüllt.</p> <p>Diese Unterlassung wird innerhalb des B-Plan-Verfahrens als unzulässig und als erheblicher Fehler innerhalb der Abwägung angesehen, zumal hier das Schutzgut menschliche Gesundheit betroffen ist.</p> <p>Im Lärmgutachten, auf das sich der Bebauungsplan bezieht, werden lediglich "Prognosewerte" dargestellt. Ein Abgleich der "Prognosewerte" mit der "Ist-Situation" ist nicht erfolgt. Dies wird als nicht ausreichend angesehen.</p> <p>Auch wird der Bahnlärm im Lärmgutachten anhand einer "geraden" Simulation-Strecke berechnet.</p> <p>Vgl. Lärmgutachten S. 10 "In Anlage 1b sind neben den Schienenverkehrsmengen auch die Entwurfsgeschwindigkeiten der jeweiligen Strecken angegeben (Spalte v_max). Diese beziehen sich auf eine freie gerade Strecke."</p> <p>Das Bahn-Viadukt ist jedoch gekrümmt. Gerade durch die Krümmung der Bahnanlage entsteht ein quietschendes Geräusch. Die Bahnanlage wurde entsprechend in der Vergangenheit bereits als "Quietschkurve" bezeichnet. Den Gutachtern ist die Krümmung bekannt. Dennoch hat diese Kenntnis zu keiner Änderung der Berechnungsmethode geführt, im Gegenteil, die Gutachter reduzieren sogar im o.g. Fall die Entwurfsgeschwindigkeit von 60 km/h auf 40 km/h (vgl. S. 10 des Gutachtens). Dies führt "rechnerisch" zu einer noch geringeren Lärmemission, als der derzeitige Ist-Zustand vermuten lässt. Die Gutachter haben somit die bestehende Situation "schöngerechnet", anstelle die wahre Lärmbelastung "messtechnisch" zu ermitteln.</p>	
<p>Lärmgutachten (siehe Punkt 29.11) Aussagen Wettbewerbs (siehe Punkt 29.11) Gebäuderregel (siehe Punkt 29.12) Schutzgut Mensch (siehe Punkt 23.43) Aktiver Lärmschutz (siehe Punkt 8.28) Gewerbertegel (siehe Punkt 7.2)</p>		

		<p>Der BSU ist dieser Sachverhalt bekannt. Bürger haben in Rahmen der vorgezogenen Beteiligung mehrfach auf dieses Problem hingewiesen. Dennoch wurde die Problematik im Planverfahren bislang "ignoriert".</p> <p>Nachträglich, d.h. nachdem der B-Plan-Entwurf bereits vollständig erstellt worden war, wurde mit Datum vom 30.12.2013 vom Gutachter "Lärmkontor" eine "ergänzende" Untersuchung vorgelegt. In dieser Untersuchung wurden die Lärmwerte nachträglich und überraschend reduziert. Der Gutachter erläutert seine reduzierten Werte: es werden "lärmoptimierte" Asphaltdecken verwendet, so dass die prognostizierten Lärmwerte um -2 dB(A) geringer ausfallen.</p> <p>„Die Post- und Metroflächen nördlich der Stresemannstraße wurden bislang als Flächenschallquelle mit einer Schallemissionsleistung 60 dB(A)/m^2 für den Tag- (6-22 Uhr) und den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) angesetzt. Dieser Ansatz wurde auf Grund der schon heute erforderlichen Rücksichtnahme besonders in den Nachtstunden auf die bereits bestehenden, südlich und östlich der Post- und Metroflächen angrenzenden Wohnnutzungen nach Möglichkeit verringert.“</p> <p>Dass eine "heute schon erforderliche Rücksichtnahme" tatsächlich geringere Lärmwerte zur Folge hat, wird vom Gutachter prognostiziert ("angesetzt"), aber nicht belegt. Auch findet keine Abwägung statt, z.B. ob zum Beispiele andere, leichter umsetzbare Maßnahmen zur Lärmreduzierung wie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Harkortstraße auf 30 km/h möglich wären, welche die Wirkungen der vorgeschlagenen Asphaltdecke noch über-treffen.</p> <p>Die vorliegenden Gutachten im Bereich Lärm sind unzureichend. Die Lärmgutachten und speziell die verspätet nachgereichte Lärmprognose werden angezweifelt. Es entsteht der Eindruck, hier wurden die "Annahmewerte" so bemessen, dass sich die gewünschten Ergebnisse ergeben. Es wird deshalb vorgeschlagen, vor Verabschiedung des B-Plans, ein zweites, unabhängiges Lärmgutachten einzuholen.</p> <p>Besonders auffällig ist, dass Warn-Hinweise zur Lärmproblematik, die z.B. in der Auslobung zum Wettbewerb und im Masterplan noch sehr deutlich formuliert sind, im aktuellen B-Plan-Entwurf und in den Lärmgutachten nachträglich</p>	
--	--	---	--

ausgeblendet wurden:

Ausübung Wettbewerb Neue Mitte Altona, S. 33:

"Entlang der hoch belasteten Straßen- und Schienenwege sollten keine Wohnnutzungen vorgesehen werden. Dies betrifft insbesondere den nördlichen Teil der Fläche Ia sowie den nördlichen Teil der Fläche II."

Der B-Plan-Entwurf setzt sich über die o.g. vorgorgliche Schutzregelung hinweg.

In den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchungen (April 2012) wird das Lärmproblem im Plangebiet sehr deutlich angesprochen (siehe Seite 77:

"Schlussfolgerungen für die Planung / Verkehrslärm:

Das Untersuchungsgebiet weist großflächig eine Lärmbelastung auf, bei der im Rahmen der Lärmaktionsplanung Handlungsbedarf besteht. Die Auslösschwelle für die erste Phase der Lärmaktionsplanung liegt in Hamburg bei einem Lden von 70 dB(A), in der zweiten Phase soll die Schwelle auf 65 dB(A) abgesenkt werden. Die Verkehrslärmbelastung ist im Untersuchungsgebiet daher als hoch einzustufen. Durch Straßen- und Schienenverkehrslärm sind weite Teile des Untersuchungsgebietes in einem Maße mit Lärmimmissionen belastet, dass eine Gesundheitsgefährdung zumindest nicht ausgeschlossen werden kann.

Auf die Verkehrslärmbelastung muss planerisch reagiert werden. Generell sollte hier eine geschlossene Bauweise als Gebäuderiegel entwickelt werden, um den von den Verkehrsstrassen ausgehenden Emissionen eine Barriere entgegenzustellen, welche die dahinter liegende Wohnnutzung vor Lärm abschirmen kann."

Der hier vorgeschlagene Gebäuderiegel wurde im B-Plan Verfahren nicht näher untersucht. Lärmberechnungen wurden für diese Variante nicht durchgeführt.

Eine Abwägung des Schutzgutes "menschliche Gesundheit" (siehe BauGB § 1(6) Nr. 7c: "umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt") ist im Bereich "Lärm" auf Basis der oben dargestellten Datengrundlage nicht ausreichend ermittelt worden.

Eine Untersuchung von Varianten und anderen lärmindernden Massnah-

	<p>men (aktiver Lärmschutz, Lärmschutzriegel durch Gewerbebauten an den lärmbelasteten Seiten des Baugebietes, Geschwindigkeitsreduzierung auf der Harkortstr. etc.) ist nicht in ausreichendem Umfang erfolgt.</p> <p>Anregung Nr. 2: Lärmschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Verabschiedung des B-Plans • aktuelle Messung der Lärmwerte und Vergleich mit den Prognosewerten des Lärmgutachtens 	
30.15	<p>Messungen</p> <p>Bedenken Nr. 23: keine Kenntnislücken?</p> <p><i>"Die für die Umweltprüfung auf der Ebene des Bebauungsplans erforderlichen Erkenntnisse liegen vor. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben sind nicht aufgetreten, insbesondere liegen keine Kenntnislücken vor....."</i></p> <p>Eine Messung der aktuellen Lärmbelastung durch den Schienenverkehr und durch den Industrielärm ist nicht erfolgt. Hier liegt eine wesentliche Kenntnislücke vor.</p> <p>Anregung Nr. 23</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan nicht verabschiedet • aktuelle Lärmbelastung messen 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.11)</p>
30.16	<p>Lärmschutz Schulen</p> <p><i>"4.2.1.2.....Die beiden Gemeinbedarfsflächen weisen jeweils an einer Seite Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für die Schulschutz auf. Am geplanten Standort treten an der westlichen Seite zur Bahn nur geringfügige Überschreitungen um ca. 2 dB(A) auf. An der bestehenden Grundschule sind es im Norden zur geplanten Straße deutlich höhere Überschreitungen....."</i></p> <p>Kritisiert wird, dass die "deutlich höheren" Überschreitungen nicht beziffert werden. Unklar ist bei der o.g. Argumentation, ob die deutlich höheren Überschreitungen als Begründung dafür dienen sollen, dass die Grenzüberschreitungen bei der neuen Stadteilschule von ca. 2 dB(A) akzeptabler erscheinen. Die "Überschreitung" von Lärmgrenzwerten, gerade beim besonders schützenswerten Gut "Kindergesundheit", ist hier nicht ausreichend berücksichtigt.</p> <p>Anregung Nr. 26:</p> <p>Lärmmessungen durchführen, insbesondere im Bereich des geplanten Parks</p> <p><i>"4.2.1.3.:In den ebenfalls von gewerblichem Tagelärm betroffenen Bau- blöcken können die tagsüber genutzten Aufenthaltsräume (Wohnzimmer,</i></p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Lärmschutz Stadteilschule (siehe Punkt 5.14) Lärmschutz Grundschule (siehe Punkt 57.9)</p> <p>Die prognostizierten Fassadenpegel an den Schulstandorten können dem Lärmgutachten entnommen werden.</p>
30.19	<p>keine "nicht zu öffnenden Fenster"</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

	<p>als Lösung für Lärmprobleme</p>	<p><i>Wohnküchen) durch verschiedene bauliche Maßnahmen an der nach Osten zur Harkortstraße weisenden Gebäudeseite geschützt werden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - durch Doppelfassaden, verglaste Vorbauten oder besondere Fensterkonstruktionen, die sicherstellen, dass in Aufenthaltsräumen ein Innenraumpegel von 40 dB(A) bei teilgeöffneten Fenstern während der Tagzeit nicht überschritten wird - durch nicht zu öffnende Fenster. " <p>Der o.g. Lösungsvorschlag "nicht zu öffnende Fenster" wird als sehr bedenklich eingestuft. Er entspricht nicht den generellen Vorstellungen von "gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen".</p> <p>Anregung Nr. 26:</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine "nicht zu öffnenden Fenster" als Lösung für Lärmprobleme. 	<p>Das nicht zu öffnende Fenster bezieht sich nur auf die lärmzugewandte Gebäudeseite. Diese Art der Konfliktlösung kann nur angewendet werden, wenn derselbe Raum an einer anderen, nicht lärmbelasteten Seite ein zu öffnendes Fenster aufweist.</p>
30.20	<p>Gebäuderiegel, Lärmschutzwand</p>	<p>Eine Vorbeugung und Schutz gegen den erkennbaren Lärm durch die Bahnanlagen wäre eine städtebauliche Planung gewesen, welche einen Gebäuderiegel oder eine Lärmschutzwand als aktiven Lärmschutz in der Nähe der Schallquelle errichtet hätte. Von Seiten der Bürger wurden entsprechende Vorschläge gemacht (siehe Vorschlag d-plan in Anlage).</p> <p>Diese Vorschläge wurden bislang von der BSU weder aufgegriffen noch in die Abwägung einbezogen. Die o.g. Anforderung an B-Pläne (siehe Krautberger) "Konflikte vorzubeugen" wird innerhalb des bisherigen Verfahrens beim Thema Lärmschutz nicht ausreichend berücksichtigt.</p> <p>Sowohl die Ermittlung als auch die Abwägung unterschiedlicher Alternativen zur Begrenzung der Lärmbelastung zukünftiger Wohnungen im Plangebiet hat nicht im ausreichenden Maße stattgefunden. Die Planung und die Abwägung sind insofern mangelhaft und muss erneut durchgeführt werden.</p> <p>Eine Vorbeugung und Schutz gegen den erkennbaren Lärm durch die Bahnanlagen wäre eine städtebauliche Planung gewesen, welche einen Gebäuderiegel oder <u>eine Lärmschutzwand als aktiven Lärmschutz</u> in der Nähe der Schallquelle errichtet hätte. Von Seiten der Bürger wurden entsprechende Vorschläge gemacht (siehe Vorschlag d-plan in Anlage).</p> <p>" 4.2.1.3.: Dabei sind Gebäudeteilungen zu bevorzugen, die eine lärmabschirmende Wirkung erzielen, um so auch die Außenwohnbereiche mit zu schützen."</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Gebäuderiegel (siehe Punkt 29.12) Lärmschutzwand und aktiver Lärmschutz (siehe Punkt 8.28) Lärmschutz Park (siehe Punkt 29.5) Lärmschutz Stadtteilschule (siehe Punkt 5.14)</p>

	<p>Der mehrfach vorgeschlagene "Lärmschutzriegel" wird hier explizit angesprochen. Ein lärmtechnischer Vergleich unterschiedlicher Varianten (z.B. Poitiers vs. d-plan) wurde bisher rechnerisch nicht durchgeführt.</p> <p>" 4.2.1.3.:Hierbei war zu berücksichtigen, dass nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1275), geändert am 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943), bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete soweit wie möglich vermieden werden müssen...."</p> <p>Aus diesem Grunde dürfen "aktive" Lärmschutzmaßnahmen ohne genauere Analyse bei der Abwägung nicht ausgeblendet werden.</p> <p>" 4.2.1.3.: ... Um die herausragenden Lagevorteile für die Standortentwicklung zu nutzen, ist es gerechtfertigt, das Schutzziel der ungestörten Nachtruhe – neben anderen Maßnahmen des Bebauungsplans – auch mittels der Festlegung eines Innenraumpegels für Schlafräume, durch bauliche Schallschutzmaßnahmen zu erreichen...."</p> <p>Es fehlt in diesem Zusammenhang die Abwägung "aktiver" Lärmschutzmaßnahmen. Diese dürfen auf Grund "herausragender Lagevorteile" nicht einfach ausgeblendet werden.</p> <p>Anregung Nr. 26:</p> <ul style="list-style-type: none"> • das gesamte Spektrum "aktiver" und "passiver" Lärmschutzmassnahmen ermitteln, durchprüfen und öffentlich diskutieren, • besonders empfindliche Nutzungen, wie z.B. "Schulnutzung" und "Park/Erholung", besonders vor Lärm abschirmen und an einen lärmgeschützteren Standort im Plangebiet verlagern bzw. durch <u>aktive Lärmschutzmaßnahmen</u> schützen, • "lärmresistente Nutzungen" wie z.B. Quartiersgaragen an den Rändern des Baugebietes in die Abwägung einbeziehen. 	<p>Lärmschutz, diverses, Teil 1</p>
30.21	<p>Im Verordnungstext des B-Plans sowie in der Begründung des B-Plans sind eine Vielzahl von Regelungen enthalten, die den Lärm betreffen. Diese Regelungen versuchen zwar die Lärmeinwirkungen zu begrenzen, sie sind jedoch nicht "vorsorgend", sondern bestenfalls "reaktiv". Dies erscheint nicht ausreichend. Beispielfhaft sind hier einige erwähnt:</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Stadtteilschule (siehe Punkt 5.14) nicht zu öffnende Fenster (siehe Punkt 30.19) aktiver Lärmschutz (siehe Punkt 8.28) Gebäuderiegel (siehe Punkt 29.12)</p>

<p>Gewerberiegel (siehe Punkt 7.2)</p> <p>Gegen eine großflächige Büronutzung an diesem Standort spricht die mangelnde Nachfrage: mehr als 1 Mio. m² Bürofläche stehen in Hamburg leer, das ist ein Anteil von über 8 %. Da Büromieten z. T. deutlich über Wohnmieten liegen, würde kein Grundeigentümer auf dieses Potenzial verzichten, wenn es tatsächlich umfangreich zu realisieren wäre. Weitere gewerbliche (oder kulturelle) Nutzungen, die in mehrgeschossigen Gebäuden untergebracht werden können, und die das benachbarte Wohnen nicht wesentlich stören, sind bei Bedarf ggf. auch im geplanten Allgemeinen Wohngebiet zulässig. Eine direkte Nachbarschaft von WA und GE würde zu Gewerbelärmkonflikten führen und ist daher kein sinnvoller Beitrag zur Lösung von Verkehrslärmkonflikten. Gewerbliche Nutzungen, die mehrgeschossig nicht umsetzbar sind bzw. die einen höheren Störgrad aufweisen, sollen in den denkmalgeschützten Güterhallen, d. h. im Mischgebiet untergebracht werden.</p> <p>Lärmschutz Park (siehe Punkt 29.5)</p>	<p>B-Plan Verordnung § 2 Nr. 28: "Für den Schulhof ist zu gewährleisten, dass durch geeignete Anordnung der Baukörper, Schallschutzwände oder vergleichbare Maßnahmen ein Pegel von 60 dB(A) am Tag nicht überschritten wird."</p> <p>Kritik/Vorschlag: Vorgeschlagen wird, dass der Standort der Schule grundsätzlich erneut auf seine Eignung hin überprüft wird und weiter entfernt von der Bahntrasse angesiedelt wird.</p> <p>B-Plan Verordnung § 2 Nr. 28: "In den mit „(H)“ bezeichneten Flächen des Allgemeinen Wohngebiets sind einseitig zum Park oder zur Harkortstraße ausgerichtete Wohnungen unzulässig. An dieser Gebäudeseite sind entweder vor den Aufenthaltsräumen verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten, verglaste Laubengänge) oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen vorzusehen oder Fenster von Aufenthaltsräumen als nicht zu öffnende Fenster auszuführen."</p> <p>Kritik/Vorschlag: "...oder Fenster von Aufenthaltsräumen als nicht zu öffnende Fenster auszuführen..". Die o.g. Regelung macht deutlich, dass das Bebauungskonzept problembehaftet ist und ein vorsorgender, "städttebaulicher" Lärmschutz erneut in die Abwägung aufgenommen werden muss.</p> <p>B-Plan Begründung S. 15: "Das Plangebiet ist durch verschiedene Lärmarten zum Teil erheblich vorbelastet. Von Norden und Westen wirkt der Schienenverkehrsärm der Bahnanlagen auf das Plangebiet ein, von Osten der Straßenverkehrsärm der Harkortstraße. Hierbei ist insbesondere der nördliche Bereich betroffen, in dem die prognostizierten Lärmpegel die Grenze der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts überschreiten. Dies ergibt sich insbesondere durch den Schienenverkehrsärm aus Richtung Norden, wo neben dem Regional- und Fernverkehr aufgrund des Güterverkehrs auch in der Nacht eine hohe Lärmbelastung auftritt."</p> <p>Kritik/Vorschlag: "Aktive" Lärmschutzmassnahmen müssen in die Abwägung aufgenommen</p>
---	--

werden.

B-Plan

S.22: "Hinsichtlich der Überschreitung der Richtwerte der TA Lärm in der Nacht, wurde im Rahmen der Abwägung geprüft, in welcher Weise Lärm-schutzmaßnahmen getroffen werden müssen, um Belastungen für die künftigen Bewohner auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Hierbei war zu berücksichtigen, dass nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1275), geändert am 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943), bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete soweit wie möglich vermieden werden müssen. Zu diesem Zweck ist eine Festsetzung getroffen worden, die den Schutz von Schlafräumen durch bauliche Schallschutzmaßnahmen zur Erreichung eines Innenraumpegels von kleiner 30 dB(A) bei teilgeöffnetem Fenster gewährleistet (vgl. § 2 Nummer 27)."

Kritik/Vorschlag:

"Soweit wie möglich" bedeutet, dass sämtliche, d.h. auch städtebauliche Mittel (Lärmschutzregel) genutzt werden müssen, um vermeidbare Gesundheitsbeeinträchtigungen zu reduzieren.

B-Plan

S.22: "Hinsichtlich der Überschreitung der Richtwerte der TA Lärm in der Nacht, wurde im Rahmen der Abwägung geprüft, in welcher Weise Lärm-schutzmaßnahmen getroffen werden müssen, um Belastungen für die künftigen Bewohner auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Hierbei war zu berücksichtigen, dass nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1275), geändert am 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943), bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete soweit wie möglich vermieden werden müssen. Zu diesem Zweck ist eine Festsetzung getroffen worden, die den Schutz von Schlafräumen durch bauliche Schallschutzmaßnahmen zur Erreichung eines Innenraumpegels von kleiner 30 dB(A) bei teilgeöffnetem Fenster gewährleistet (vgl. § 2 Nummer 27)."

Kritik/Vorschlag:

"Soweit wie möglich" bedeutet, dass sämtliche, d.h. auch städtebauliche Mittel (Lärmschutzregel) genutzt werden müssen, um vermeidbare Gesundheitsbeeinträchtigungen zu reduzieren.

		<p>B-Plan S. 22: "Hintergrund dieser Festsetzung sind folgende Überlegungen: In Metropolen (insbesondere in Stadtstaaten) mit begrenzten Flächenpotenzialen sind Abstandsregelungen bzw. Abstufungen nicht – oder nur sehr eingeschränkt – zu erreichen. Hier stößt diese Forderung an objektive Grenzen der notwendigen planerischen Gestaltungsfreiheit der Gemeinde. Um hier ein Mindestmaß an planerischem Gestaltungsspielraum zu eröffnen, muss die Möglichkeit geschaffen werden, dem Ziel des Gesundheitsschutzes – wie es im BauGB und im BImSchG verankert ist – auf andere Art und Weise, als über die vorgegebene Fixierung auf die Außenpegelbetrachtung, Rechnung zu tragen. Voraussetzung hierfür ist, dass kein ausschließlicher Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen mit ausschließlicher Zwangsbelüftung erfolgt, da das lärmbedingte Fensterschließen vom überwiegenden Teil der Bevölkerung aufgrund der zusätzlichen Belästigungswirkung abgelehnt wird."</p> <p>Kritik/Vorschlag: Die Notwendigkeit, auch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu nutzen, wird auch hier sichtbar.</p> <p>B-Plan S. 22: "Um die herausragenden Lagevorteile für die Standortentwicklung zu nutzen, ist es gerechtfertigt, das Schutzziel der ungestörten Nachtruhe – neben anderen Maßnahmen des Bebauungsplans – auch mittels der Festlegung eines Innenraumpegels für Schlafräume, durch bauliche Schallschutzmaßnahmen zu erreichen."</p> <p>Kritik/Vorschlag: Diese Begründung ist nur akzeptabel, wenn keine anderen "aktiven" Schutzmaßnahmen möglich wären.</p> <p>B-Plan "Im Zusammenhang mit dem Masterplan wurden Überlegungen für eine gewerbliche bzw. Kerngebiets- oder Mischnutzung an den Rändern zur Bahn und zur Brauerei angestellt. Diese Ansätze wurden als problematisch verworfen. Eine gewerbliche Nutzung stünde ihrerseits im Konflikt mit einer angrenzenden Wohnnutzung. Für kerngebietstypische Nutzungen besteht in dem erforderlichen Umfang auf absehbare Zeit keine ausreichende Nachfrage. Erfahrungen mit der Angebotsplanung für Kerngebiete zur Ansiedlung von</p>	
--	--	--	--

Büroregeln an durch Verkehrslärm belasteten Standorten zeigen, dass diese an sich sinnvolle Lösung dazu führt, dass dort eine Bebauung mangels Nachfrage teilweise unterbleibt. Im konkreten Fall würde sich auch die Wohnbauung nicht umsetzen lassen, da zunächst die Gebäude direkt an der Lärmquelle errichtet werden müssen, um den erforderlichen Lärmschutz für die dahinter liegende Wohnnutzung sicherzustellen."

Kritik/Vorschlag:

Es wird keinerlei Nachweis geführt, in welchen Fällen es "keine ausreichende Nachfrage" gegeben hat. Die Aussage im B-Plan ist ohne jeden Beleg. Im Gegenteil, innerhalb des B-Planverfahrens haben sich eine Vielzahl von Gewerbetreibenden für einen Verbleib auf dem Gelände eingesetzt (Lux und Consorten, etc.). Auch in der Presse wird immer wieder davon berichtet, dass wohnungsnaher Handwerksbetriebe und Kultureinrichtungen in zentralen Lagen Räume dringend benötigen vgl. Kolbenschmidt Gelände. Im B-Plan wird nur eine pauschale, nicht nachprüfbar Aussage gemacht. Eine quantitative Analyse, z.B. zu welchem Preis eine Nachfrage zu erwarten wäre, erfolgte nicht. Analyse, Bewertung und Abwägung dieses Aspektes ist mangelhaft.

B-Plan

Städtebaulicher Vertrag S. 33:

"Aktiver Lärmschutz ist nach heutigem Kenntnisstand technisch nicht sinnvoll umsetzbar und gesetzlich nicht gefordert."

Kritik/Vorschlag:

Die Aussage "technisch nicht sinnvoll" ist ohne Beleg. Auch die Aussage "gesetzlich nicht gefordert" ist nicht richtig: Das BauGB fordert einen "vorsorgenden" Schutz der Gesundheit vor schädlichen Umwelteinwirkungen. vgl. BauGB § 1 (6) Nr. 7 c).

In besonderer Weise ist der öffentliche Park innerhalb des B-Plan Gebietes von Lärm betroffen.

Hier sind bislang keinerlei direkte Schutzvorrichtungen gegen den Bahnlärm vorgesehen.

Der B-Plan weist insofern ein deutliches Defizit auf, da in BauGB § 1(6) gefordert wird:

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:

30.22	Öffentliche Grünfläche verfährt	<p>Nr. 3 ...die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sowie die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung."</p> <p>Die Erholungsfunktion der Parkfläche ist durch den Bahnlärm sehr stark eingeschränkt.</p> <p>Der Verzicht innerhalb des B-Planverfahrens, eine Bewertung einer aktiven Lärmschutzmassnahme durchzuführen, ist ein deutlicher Abwägungsmangel.</p> <p>Gefordert wird, eine Abwägung der Erholungsfunktion des Parks mit und ohne aktiven Lärmschutz.</p> <p>Anregung Nr. 2: Lärmschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> • vergleichende Berechnung der Lärmbelastungen im Plangebiet "mit" und "ohne" Gebäude-Riegel als aktive Lärmschutzmaßnahme • Kosten-Vergleich: "passiver Lärmschutz" vs. "aktiver Lärmschutz" • Veränderung des städtebaulichen Konzeptes und Errichtung eines Gebäude-Riegels entlang der Bahntrasse als Lärmschutz-Element • Analyse der Nachfrage-Situation für Handwerksbetriebe und Freizeit-Einrichtungen (z.B. Elektriker, Maler, Sanitär, Reparaturbetriebe, Sport, etc.) in einem möglichen Gewerberiegel als Lärmschutz-Puffer zur Bahnanlage. • Analyse der Erholungsfunktion des Parks mit und ohne aktiven Lärmschutz 	
		<p>Bedenken Nr. 5 / Thema öffentliche Grünfläche</p> <p>Es wird im B-Plan eine zentrale öffentliche Grünfläche ohne Lärmschutz vorgeschlagen. Die Grünfläche ist nach Westen erheblichem Bahnlärm ausgesetzt. Sie ist dadurch nur eingeschränkt für Erholungszwecke nutzbar.</p> <p>Untersuchungen zu Schutzmaßnahmen wie eine Lärmschutzbebauung oder eine Lärmschutzwand zur Verbesserung der Lärm-Situation innerhalb der Grünfläche wurden innerhalb des Bebauungsplanverfahrens nicht vorgenommen. Schall-Messungen im Bereich der Grünfläche wurden unterlassen. Schall-Berechnungen mit aktivem Lärmschutz wurden nicht vorgenommen.</p> <p>Die Untersuchung und Bewertung von Alternativen ist nicht ausreichend. Die Abwägung ist mangelhaft.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.5)</p>

	<p>Anregungen Nr. 5: Grünfläche mit Lärmschutzriegel</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Verabschiedung des B-Plans • Planung eines Gewerberiegel mit Nutzungsmöglichkeiten für Kultur und Handwerk 		
30.23	<p>Außenwohnbereich, aktiver Lärmschutz</p> <p>Bedenken Nr. 17: Lärmproblem <i>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 21:</i> <i>"mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird."</i></p> <p>Diese Regelung macht deutlich, dass das Lärmproblem im B-Plan nur durch passive Lärmschutzmassnahmen angegangen wird. Dies erscheint nicht ausreichend.</p> <p>Anregung Nr. 17:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan nicht verabschieden • aktive Lärmschutzmassnahmen evaluieren 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Außenwohnbereich (siehe Punkt 14.2) aktiver Lärmschutz (siehe Punkt 8.28)</p>	
30.24	<p>aktiver Lärmschutz gefordert</p> <p>Bedenken Nr. 18: Lärmproblem <i>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 21:</i> <i>"mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird."</i></p> <p><i>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 22:</i> <i>"Schlafräume sind zur lärmabgewandten Gebäudeseite (Innenhof) zu orientieren. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen."</i></p> <p><i>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 23:</i> <i>"Sofern eine Anordnung aller Wohn- und Schlafräume einer Wohnung an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, sind vorrangig die Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen...."</i></p> <p><i>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 24:</i> <i>"Davon kann abgewichen werden, wenn der jeweilige Baublock durch Lärmschutzwände in der Höhe der jeweils festgesetzten Mindestgeschossig-</i></p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.28)</p>	

keit geschlossen wird."

B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 25:

"Gewerbliche Aufenthaltsräume – hier insbesondere die Pausen- und Ruheräume – sind durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen."

B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 26:

"Auf den Flächen für den Gemeinbedarf sind lärmempfindliche Räume (z.B. Unterrichtsräume, Arbeitsräume, Pausenräume, Bibliotheksräume) durch geeignete Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestaltung den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen.....ein Innenraumpegel von kleiner 35 dB(A) am Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) durch baulichen Schallschutz sicherzustellen...."

B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 27:

"...Flächen des Allgemeinen Wohngebiets ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten, verglaste Laubengänge), besondere Fensterkonstruktionen oder vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in den Schlaf-räumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffnetem Fenster von 30 dB(A) während der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) nicht überschritten wird....."

B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 28:

"...sind einseitig zum Park oder zur Harkortstraße ausgerichtete Wohnungen unzulässig.....An diesen Gebäudeseite sind entweder vor den Aufenthaltsräumen verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten, verglaste Laubengänge) oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen vorzusehen oder Fenster von Aufenthaltsräumen als nicht zu öffnende Fenster auszuführen....."

Sämtliche o.g. Regelungen machen deutlich, dass das Lärmproblem im B-Plan Gebiet "immens" ist und nicht nur durch passive Lärmschutzmassnahmen angegangen werden sollte.

Eine Vermeidung von gesundheitlich bedenklichen Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird durch die o.g. Regelungen nur eingeschränkt und erkennbar nur

<p>über kostspielige "Notlösungen" erreicht.</p> <p>Aktive Lärmschutzmassnahmen müssen in die Abwägung eingestellt werden.</p> <p>Anregung Nr. 17:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan nicht verabschieden • aktive Lärmschutzmaßnahmen evaluieren • Kosten des aktiven Lärmschutzes mit den Kosten der passiven Lärmschutzmaßnahmen vergleichen 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Gebäuderiegel (siehe Punkt 29.12)</p> <p>Gewerberiegel (siehe Punkt 7.2)</p> <p>Alternative Nutzungen (siehe Punkt 30.21)</p> <p>Beispiele dafür, dass eine gewerbliche Bebauung unterbleibt, sind die Baugebiete an der Saarlandstraße und am Barmbeker Güterbahnhof. Dort wurden MK-Riegel als Lärmschutz ausgewiesen. Dieser Teil der geplanten Bebauung wurde nicht errichtet, realisiert wurde nur die Wohnbebauung.</p> <p>Die Frage der Finanzierung einer (gewerblichen) Bebauung ist nicht Gegenstand der Regelungen eines Bebauungsplans.</p> <p>Die genannten Vorteile einer MI-Ausweisung werden zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan sieht u. a. deswegen einen Bereich mit dieser Nutzungsart vor.</p>
<p>Lärmschutz divers, Teil 2</p>	<p>Bedenken Nr. 23: Standort- und Planungsalternativen</p> <p>"4.1.4.Dem jetzigen Bebauungsplan ist der Wettbewerb Mitte Altona (2010) vorangegangen. Es wurden insgesamt zehn Entwürfe vorgelegt, die auch unter Umweltgesichtspunkten geprüft und bewertet wurden. Im Gegensatz zu den vorherigen Planungen wurden auch Lösungen für eine getrennt vortaufende erste Entwicklungsstufe ohne Verlagerung der Fern- und Regionalbahn erarbeitet. Aus Umweltsicht haben diejenigen Varianten Vorteile, die eine möglichst geschlossene, lärmabweisende Bebauung in Richtung der Bahngleise und der Brauerei aufweisen und die innerhalb des Plangebiets einen nennenswerten, zusammenhängenden Parkanteil berücksichtigen, der die Durchlüftung und Begrünung des Plangebiets sicherstellt. Diese Voraussetzungen erfüllt u. a. der Siegerentwurf, dessen städtebauliches Konzept dem Masterplan Mitte Altona (2012) bzw. dem Bebauungsplankonzept zugrunde liegt."</p> <p>Die positiven Wirkungen einer geschlossenen, lärmabweisenden Bebauung werden hier sichtbar erwähnt. Eine Abwägung der Vor- und Nachteile einer durchgängigen Lärmschutzbebauung gegenüber einer segmentierten Lärmschutzbebauung ist bislang nicht erfolgt.</p> <p>Anstelle eines objektiven Varianten-Vergleichs wurde innerhalb des Masterplanverfahrens das Lärmschutz-Konzept von d-plan/Bloem durch die BSU (20.3.2013 /Anlage5b-ÖPD-AltonaNord26) verändert (Baublöcke von der BSU entworfen / rote Kreise danach aufgelegt) und in veränderter Darstellung - ohne Rücksprache mit dem Verfasser - der Politik präsentiert.</p> <p>Von d-plan / Bloem wird hiermit ein weiterer Entwurf für eine Lärmschutzbebauung in das B-Plan-Verfahren eingebracht.</p> <p>"4.1.4. Im Zusammenhang mit dem Masterplan wurden Überlegungen für</p>

eine gewerbliche bzw. Kerngebiets- oder Mischnutzung an den Rändern zur Bahn und zur Brauerei angestellt. Diese Ansätze wurden als problematisch verworfen. Eine gewerbliche Nutzung stünde ihrerseits im Konflikt mit einer angrenzenden Wohnnutzung."

Die Schlussfolgerung ist nicht ausreichend begründet.

Es könnten im B-Plan und über den städtebaulichen Vertrag diejenigen gewerblichen Nutzungen zugelassen werden, welche keine Konflikte mit den angrenzenden Wohnungen begründen.

Auch wird hier nicht ausreichend darauf eingegangen, dass diese Nutzungen sogar den Wohnwert erhöhen könnten (z.B. Freizeitangebote, Handwerksbetriebe, Kultureinrichtungen).

"4.1.4.Erfahrungen mit der Angebotsplanung für Kerngebiete zur Ansiedlung von Büroregeln an durch Verkehrslärm belasteten Standorten zeigen, dass diese an sich sinnvolle Lösung dazu führt, dass dort eine Bebauung mangels Nachfrage teilweise unterbleibt"

Kein Beleg für diese Aussage. Keine ausreichende Erläuterung, zu welchen Preisen die Flächen angeboten wurden. Keine klare Aussage, was "teilweise unterbleibt" bedeutet.

"4.1.4. ...Im konkreten Fall würde sich auch die Wohnbebauung nicht umsetzen lassen, da zunächst die Gebäude direkt an der Lärmquelle errichtet werden müssen, um den erforderlichen Lärmschutz für die dahinter liegende Wohnnutzung sicherzustellen...."

Es spricht nichts dagegen, dass zuerst die Lärmschutzbebauung z.B. aus Mitten der Abschöpfung der Bodenwertsteigerung errichtet wird, bevor die Wohnbebauung fertig gestellt wird. Das o.g. Argument spricht nicht gegen eine Lärmschutzbebauung.

" 4.1.4.Bei einer gemischten Nutzung müssten in den fraglichen Lagen für den Wohnnutzungsanteil vergleichbare Schutzmaßnahmen getroffen werden, wie im Allgemeinen Wohngebiet, so dass für diese Nutzungskategorie keine Vorteile erkennbar sind...."

	<p>Die Vorteile könnten z.B. sein: Nähe zu den Kunden, kurze innerstädtische Wege, geringe Mietkosten, Synergieeffekte mit anderen Nutzern, langfristige Perspektive durch genossenschaftliche Eigentumsformen, mögliche spätere Umnutzung, wenn der Lärm nicht mehr auf das Gebiet einwirkt.</p> <p>Oben genannte Textstellen aus der B-Plan-Begründung machen deutlich, dass nach Abschluss des Wettbewerbes im Jahre 2010 KEINE Varianten-Diskussion gewünscht und mit objektiv nachvollziehbaren Parametern durchgeführt wurde.</p> <p>Anregung Nr. 23:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan nicht verabschieden, • keine unabgestimmte Abänderung der Planungsentwürfe von d-plan ohne Rücksprache mit dem Verfasser, • objektive Analyse und quantitative Bewertung der unterschiedlichen Vor- und Nachteile der in das Verfahren eingebrachten Bebauungs-Varianten im direkten Vergleich, • gewerbliche, wohnungsverträgliche Nutzungen in die Abwägung einbeziehen. • prognostizierte Nachfrage in Bezug zur geforderten Miete setzen, • "teilweise unterbleibt" spezifizieren 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Lärmmessungen (siehe Punkt 29.11) Aktiver Lärmschutz (siehe Punkt 8.28) Alternative Nutzungen (siehe Punkt 30.21)</p> <p>Es ist nicht Ziel der Planung durch kommerzielle Großgaragen zusätzlichen Kfz-Verkehr in das Plangebiet zu leiten. Es soll im Gegenteil die Nutzung umweltverträglicherer Verkehrsarten begünstigt werden.</p> <p>Die bestehende Gemengelage führt dazu, dass die Emissionen der angrenzenden Brauerei bereits in der Ist-Situation eingeschränkt sind. Die dennoch verbleibenden Gewerbelärmkonflikte, die an der geplanten Wohnbebauung auftreten, werden im Rahmen des Bebauungsplans gelöst, ohne dass dabei der Schutzanspruch (WA-Grenzwerte) verringert wird.</p>
30.26	<p>Messungen, aktiver Lärmschutz</p>	<p>Bedenken Nr. 24: Lärm</p> <p><i>"4.2.1.: Das Plangebiet ist durch verschiedene Lärmarten zum Teil erheblich vorbelastet. Von Norden und Westen wirkt der Schienenverkehrslärm der Bahnanlagen auf das Plangebiet ein, von Osten der Straßenverkehrslärm der Harkortstraße. Hierbei ist insbesondere der nördliche Bereich betroffen, in dem die prognostizierten Lärmpegel die Grenze der Gesundheitsföhrung von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts überschreiten. Dies ergibt sich insbesondere durch den Schienenverkehrslärm aus Richtung Norden, wo neben dem Regional- und Fernverkehr aufgrund des Güterverkehrs auch in der Nacht eine hohe Lärmbelastung auftritt....."</i></p> <p>Wenn bereits die prognostizierten Lärmpegel die Grenze der Gesundheitsföhrung überschreiten, ist eine genauere Analyse (Lärmmessung) notwendig. Gleichzeitig müsste das volle Spektrum von möglichen "aktiven" und "passiven" Lärmschutzmaßnahmen ermittelt und durchgeprüft werden. Dies ist offenbar im B-Plan-Verfahren und auch innerhalb der Vorbereitenden Untersuchungen nicht erfolgt. Die Ermittlung der Planungs-Grundlagen ist</p>

		<p>entsprechend unvollständig. Als letzte Konsequenz einer zu hohen Lärmbelastung für Wohnen (gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse) müssten "lärmresistentere Nutzungen" in die Abwägung einbezogen werden. Dies könnten z.B. Quartiersgaragen an den Rändern des Baugebietes sein.</p> <p>"4.2.1.Gegenüber der bestehenden Wohnbebauung südlich und westlich der Brauerei besteht eine Gemengelage, die bereits in der Ist- Situation zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwingt....."</p> <p>Der gegenwärtige Zwang zur Rücksichtnahme reicht als Begründung für eine weitere Fortführung ungesunder Wohn- und Arbeitsbedingungen nicht aus. Die B-Planung sollte darauf ausgelegt sein, durch planerische Maßnahmen die aktuelle Situation so zu ordnen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entstehen.</p> <p>Vergleiche hierzu BauGB § 1(6): "Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen: 1. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,...."</p> <p>Anregung Nr. 24:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan nicht verabschieden, • das gesamte Spektrum "aktiver" und "passiver" Lärmschutzmassnahmen ermitteln, durchprüfen und öffentlich diskutieren, • "lärmresistente Nutzungen" wie z.B. Quartiersgaragen an den Rändern des Baugebietes in die Abwägung einbeziehen. 	
30.28	Gemeinbedarfsfläche für Stadteilschule zu klein	<p>Bedenken Nr. 3: Der neue Schulstandort ist lärmbelastet und auf seine Funktionsfähigkeit hin nicht ausreichend untersucht</p> <p>Es sind Flächen für eine neue Schule im Plangebiet ausgewiesen. Die Fläche für die neue Schule ist erheblich kleiner (Grundstücksfläche ca. 4.200 qm) als die Flächen am bisherigen Schul-Standort der Kurt-Tucholsky-Schule (Grundstücksfläche ca. 34.000 qm). Dies bedeutet, dass der derzeitige Schulstandort auf ca. 12,5 % der bisherigen Fläche reduziert wird.</p> <p>Eine Machbarkeits-Studie, aus der hervorgeht, dass diese enorme Flächenreduzierung möglich ist und die neue Schule gleichzeitig alle aktuellen Anforderungen an ein innerstädtisches Bildungszentrum erfüllt, ist - laut Aussage der BSU - nicht erstellt worden.</p> <p>Es ist demnach nicht sichergestellt, dass die Schule am geplanten Schul-</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.13)</p>

30.29	Alternativen für Schulstandort wurden nicht geprüft	<p>standort funktioniert. Geeignete andere Standorte für die Schule im Plangebiet wurden offenbar von der BSU nicht untersucht und in Vergleich gezogen. Im Bebauungsplanverfahren sind alternative Standorte von der BSU weder vorgeschlagen noch dokumentiert oder erörtert worden.</p> <p><u>B-Plan:</u> B-Plan Begründung S. 52: "Die Kurt-Tucholsky-Schule (Stadtteilschule) ist an ihrem derzeitigen Standort nicht in der Lage, die notwendigen attraktiven Angebote zu entwickeln, um bedarfsentsprechend von Schülerinnen und Schülern angewählt zu werden."</p> <p><u>Kritik/Vorschläge:</u> Behauptung ohne Beleg. Das bisherige Grundstück mit 34.000 qm weist ausreichend Flächen aus, um eine neue Schule dort zu errichten.</p> <p><u>B-Plan:</u> B-Plan Begründung S. 52: "Der Standort weist im Hinblick auf das Einzugsgebiet der Schule, das sich vornehmlich nach Süden über die Stresemannstraße in die Stadtteile Altona-Alstadt und Altona-Nord erstreckt, eine ungünstige Lage auf."</p> <p><u>Kritik/Vorschläge:</u> Behauptung ohne Beleg. Es wurde nicht nachgewiesen, woher die derzeitigen Schüler der Kurt-Tucholsky-Schule kommen</p> <p><u>B-Plan:</u> B-Plan Begründung S. 52: "Zudem besteht ein baulicher Erneuerungsbedarf. Daher soll die Kurt-Tucholsky-Schule an einen anderen Standort verlagert werden."</p> <p><u>Kritik/Vorschläge:</u> Ein Neubau könnte auch auf dem derzeitigen Grundstück erfolgen.</p> <p><u>B-Plan:</u> B-Plan Begründung S. 52: "Eine intensive Standortsondierung südlich der Stresemannstraße hat ergeben, dass ein Standort innerhalb des Plangebiets die beste Lösung darstellt."</p>	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.15)
-------	---	---	--

	<p><u>Kritik/Vorschläge:</u> Behauptung ohne Beleg. Die "intensive" Standortsondierung wurde als Gutachten bzw. als Abwägungs-Material zum B-Plan bislang nicht öffentlich gemacht.</p> <p>Bürger haben im Planverfahren günstigere Standorte zur Ansiedlung der Stadteilschule vorgeschlagen, z.B. einen Standort an der Harkort-Str.</p> <ul style="list-style-type: none"> • mit nur 4 Geschossen, • mit einem ausreichend großen, ebenerdigen Schulhof im Innenbereich, • mit einem Lärmschutz zur Bahn durch einen Gewerberiegel, • mit einem ausreichend großen Grundstück (7.500 qm), • in direkter Nachbarschaft zur Haubach-Schule, d.h. mit möglichen Kooperationen und Synergieeffekten der beiden Schulen, • mit Einbindung des Fachwerkhauses an der Harkortstr. (Hausmeisterhaus), • in direkter Nachbarschaft zu der Kindertageseinrichtung und zu den parkbezogenen Nutzungen der Kleiderkasse, • mit der Möglichkeit, einen quartiersbezogenen Stadteiltreffpunkt und in der Kombination Kleiderkasse & Schule zu errichten, • mit der Möglichkeit ein Konzept "Bildungszentrum", vergleichbar mit dem Projekt "Tor-zur-Welt" in Wilhelmsburg, umzusetzen, • mit guter verkehrlicher Anbindung an die Harkortstr.. <p>Der hier vorgeschlagene Standort wurde bislang von der BSU nicht untersucht und in Vergleich zum bisherigen Standort gesetzt.</p> <p>Die Untersuchung von möglichen Varianten bei der Standortwahl der Schule und die Dokumentation in Form von Abwägungsmaterial innerhalb des B-Plan Verfahrens wird als nicht ausreichend angesehen.</p> <p>Die bisherige Abwägung von Planungsalternativen ist mangelhaft</p> <p>Anregungen Nr. 3: Schulstandort</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Verabschiedung des B-Plans • Offenlegung aller abwägungsrelevanter Materialien zur Standortwahl und zur Nutzungsuntersuchung der Schule im B-Plan Verfahren • Nutzungsanalyse und Vergleich einer 4-geschossigen gegenüber einer 7-geschossigen Schule
--	--

	<p>• Entwurf d-plan / Schulstandort "Kurt-Tucholsky-Schule" / Oben dargestellter Schulstandort wird hiermit in die Abwägung zum B-Plan Altona 26 eingebracht.</p> <p>Bedenken Nr. 4: ÖPNV (Busse und Bahnen)</p> <p>Es wird eine Buslinie mit 2 Haltestellen vorgeschlagen, obwohl eine S-Bahn direkt am Plangebiet entlang führt. Eine nachvollziehbare Abwägung zwischen S-Bahn-Haltestelle und einer neuen Buslinie hat nicht stattgefunden.</p> <p>Anregungen Nr. 4 ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Verabschiedung des B-Plans • Erstellung und Veröffentlichung eines Kosten-Nutzen-Vergleichs S-Bahn-Haltestelle vs. Buslinie • Veröffentlichung der Kostenkalkulation und der Planungsgrundlagen für die Bus-Linie (7 Mio. €) • Nutzung und Veröffentlichung der Planungs- und Kostenkalkulationen für die S-Bahn Haltestelle "Ortsen" (15 Mio. €) als Vergleichsprojekt • Planerische Vorbereitung einer zukünftigen S-Bahnhaltestelle "Stresemannstr" wie im Plan dargestellt / gleichzeitig nutzbar als Nord-Süd-Stadtteilverbindung. 	<p>unzureichende Anbindung an den ÖPNV</p>
<p>30.30</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 3.1)</p>	<p>Vielfältigkeit und Kleinteiligkeit gewünscht</p>
<p>30.35</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die im Bebauungsplan Altona-Nord 26 getroffenen Regelungen stehen weder einer vielfältigen noch einer kleinteiligen Entwicklung entgegen.</p> <p>Der Bebauungsplan enthält keine Regelungen, die einer baulichen Vielfalt entgegenstehen. So sind im Bebauungsplan nur wenige gestalterischen Festsetzungen enthalten, die weiterhin ein breites Spektrum an Architektur ermöglichen. Die in der Stellungnahme geforderte Gestaltungssatzung für das Plangebiet stünde einer gestalterischen Vielfalt eher entgegen. Eine bauliche Vielfalt soll zudem dadurch erreicht werden, dass im städtebaulichen Vertrag geregelt wird, dass für die einzelnen Baublöcke noch hochbauliche Wettbewerbe durchzuführen sind.</p> <p>Die funktionale Vielfalt wird durch die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten und Mischgebieten ermöglicht. Selbst im allgemeinen Wohngebiet ist ein breites Spektrum an wohngebietsverträglichen gewerblichen, sozio-kulturellen,</p>	<p>Bedenken Nr. 8: Vielfalt schaffen & kleinteilige Entwicklung - diese Ziele werden bislang nicht erreicht</p> <p>In den Vorbereitenden Untersuchung zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird als eines von fünf Leitbildern das Ziel formuliert: "Vielfalt schaffen"</p> <p>vgl. Leitbild 4 - Vorbereitende Untersuchungen S. "....Die angestrebte Vielfalt erfordert zwingend auch eine Kleinteiligkeit in der baulichen Entwicklung. Die vielfältigen Nutzungs-mischungen sollen mit einem Schwerpunkt auf Wohnen für Familien, alternative Wohnformen, Generations- und Integrationsprojekte sowie einem Mix aus Bildung und Kultur (Stadtteilkultur), Gastronomie, Dienstleistung und Gewerbe fortgeschrieben werden."</p> <p>Auch der Masterplan Mitte Altona formuliert auf S. 7: "Die Mitte Altona soll, unter Wahrung der typischen Struktur der angrenzenden Stadtteile, ein Gebiet mit innerstädtischem Charakter werden, das die</p>

städtetypischen Voraussetzungen für urbane alltagstaugliche Quartiere durch innerstädtische Dichte, eine Bebauung im städtischen Zusammenhang und abwechslungsreiche öffentliche Räume bietet. Für die angestrebte Vielfaltigkeit spielt neben Faktoren wie Kleinteiligkeit in der baulichen Entwicklung, Aufenthaltsqualität und sozialer Durchmischung auch die Berücksichtigung denkmal- geschützter Bausubstanz als Identifikationspunkte eine wichtige Rolle. Spezielle Qualitätsansprüche sind hinsichtlich der Gestaltung der Architektur an die besonders exponierten Standorte nördlich des Lessingtunnels und die Überbauung der bestehenden Güterhallen zu stellen. Die öffentlichen Räume erfordern besondere Qualitäten im Übergang zum Park und an den Quartiersplätzen."

Der Masterplan Mitte Altona ergänzt auf S. 10:

"Zielsetzung für die Entwicklung der Mitte Altona ist es, im Sinne eines flächensparenden und nachhaltigen Städtebaus dichte urbane Strukturen mit einer hohen Alltagsqualität in zentraler Lage zu entwickeln. Der vorliegende Masterplanentwurf knüpft damit an das Leitbild der "europäischen Stadt" an. Gestalt und Bild der "europäischen Stadt" werden im Alt- gemeinen mit einer mehr-dimensionalen Kombination aus ästhetischen, funktionalen, ökonomischen, sozialen und ökologischen Werten in Verbindung gebracht. Orte, die diese Definition repräsentieren, sind u. a. die bis ins 19. Jahrhundert gebauten Stadtquartiere, so zum Beispiel auch Ottensen. Mit dem städtebaulichen Ansatz, das neue Stadtviertel aus den umgebenden Strukturen heraus zu entwickeln, indem die vorhandene Körnigkeit aufgenommen und die gegenwärtigen Bezüge weiterentwickelt werden, sollen die oben genannten Werte der "europäischen Stadt" aufgegriffen werden. Es ist ausdrückliches Ziel aller Planungsbeteiligten, dass die Mitte Altona ein lebendiges Stadtviertel wird. Dazu sollen u.a. ein ausgewogener Wohnungsmix und soziale Vielfalt, Nutzungsmischung z. B. durch Läden in den Erdgeschosszonen sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beitragen. Es entsteht eine Typologie, die dem Wunsch nach einem differenzierten und individuellen Wohnungsangebot – durchmischt mit kleineren Gewerbebereichen, Einzelhandel und Gastronomie – sehr entgegenkommt."

Die Darstellungen im Masterplan Mitte Altona S. 128 entsprechen nicht den Vorgaben für das Quartier. Sie täuschen nur eine Ähnlichkeit vor. Bei genauerer Analyse wird deutlich, wie weit entfernt diese neuen Strukturen sich von dem als erstrebenswertes Ziel definierte Orte, wie "Ottensen", unterscheiden.

gastronomischen Betrieben und zulässig. In den mit „(B)“ bezeichneten Bereichen an der Harkortstraße und am nördlichen Quartiersplatz des allgemeinen Wohngebiets ist zudem in den Erdgeschoss Wohn nur als Ausnahme zulässig, so dass gezielt andere, ergänzende Nutzungen und damit ein Mindestmaß an funktionaler Vielfalt sichergestellt ist. Durch die Festsetzung überhöhter Erdgeschosse (vgl. § 2 Nummer 15) wird zudem ein weiterer Anreiz zur Unterbringung anderer Nutzungen im Erdgeschoss begünstigt. Im Mischgebiet ist ein breiteres Nutzungsspektrum gegeben, das zur funktionalen Vielfaltigkeit beiträgt. Flankierend enthält der städtebauliche Vertrag die Regelung, das 1.800 qm gewerbliche nutzbare Fläche in den westlichen Güterhallen Kleingewerbetreibenden zu einem vergünstigten Mietzins überlassen wird.

Soziale Vielfaltigkeit kann durch Regelungen des Bebauungsplans nur begünstigt, jedoch nicht sichergestellt werden. Sie wird insbesondere dadurch begünstigt, dass gem. § 2 Nummer 2 in den mit „(A)“ bezeichneten Bereichen des Allgemeinen Wohngebiete nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderungen gefördert werden könnten. Im städtebaulichen Vertrag wird diese Festsetzung flankiert durch Regelungen zur Umsetzung des Drittelmix durch die Grundeigentümer (je ein Drittel Wohneigentum, freifinanzierter sowie geförderter Mietwohnungsbau bezogen auf die Wohnfläche). Außerdem verpflichtet der Vertrag die Eigentümer, 20% der Wohnfläche für Baugemeinschaften bereit zu stellen. Zusätzlich wird angestrebt, auf 5 – 10% der behördlich für Wohnnutzung genehmigten Geschossfläche Integrationsprojekte, zu ermöglichen.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen weder einer baulichen Vielfalt und noch einer kleinteiligen Parzellierung entgegen. Die Bildung von Grundstücken erfolgt allerdings nicht durch den Bebauungsplan Altona-Nord 26, sondern im Rahmen des Umlegungsverfahrens. Ergänzend ist im städtebaulichen Vertrag geregelt, dass für die Baublöcke noch hochbauliche Wettbewerbe durchzuführen sind, in deren Rahmen auch Aspekte wie Parzellierung und Kleinteiligkeit behandelt werden.

	<p>Das Wort "Mischung" ist im Städtebaulichen Vertrag nicht zu finden.</p> <p>Ebenfalls nicht zu finden sind Regelungen zur "Kleinteiligkeit" im Städtebaulichen Vertrag oder im Bebauungsplan, z.B. in Form einer Gestaltungssatzung.</p> <p>Befürchtet werden in Mitte Altona großflächige Blockstrukturen, ohne Kleinteiligkeit, wie im "Hofquartier Ottensen" exemplarisch dargestellt.</p> <p>Anregung Nr. 8 / Kleinteiligkeit & Vielfalt</p> <p>keine Verabschiedung des B-Plan ohne Vorgaben zur Kleinteiligkeit, z.B. durch eine Gestaltungssatzung oder eindeutige Regelungen im städtebaulichen Vertrag</p>	
30.37	<p>GF für nördlichsten Kranbau sollte auf 3.500 qm reduziert werden</p> <p>Bedenken Nr. 10: zulässige Geschossfläche des Gebäudes erscheint zu hoch</p> <p>Für ein Gebäude (nördlichstes Krangebäude) wird eine Geschossfläche von 4100 qm ausgewiesen. Für alle anderen Kranbauten wird, bei gleicher Geschosshöhe und gleicher Gebäudehöhe, eine Geschossfläche von 3.500 qm ausgewiesen.</p> <p>Anregung Nr. 10: Geschossfläche reduzieren</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Geschossfläche sollte auf höchstens 3.500 qm reduziert werden. <p>Bedenken Nr. 11: Wohnraumförderung</p> <p>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 2:</p> <p>"In den mit „(A)“ bezeichneten Bereichen der Allgemeinen Wohngebiete dürfen nur Wohngebäude errichtet werden, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten."</p> <p>Ein Ziel für das Quartier war, mindestens ein Drittel geförderter Wohnraum zu erreichen. Die Ausweisung "können", relativiert das Ziel.</p> <p>Anregung Nr. 11</p> <ul style="list-style-type: none"> "können" streichen <p>Bedenken Nr. 12: Ausnahme streichen</p> <p>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 11:</p> <p>"In den fünfgeschossigen und den fünf- bis sechsgeschossigen Teilen der Allgemeinen Wohngebiete können eine Überschreitung um ein weiteres</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der nördlichste „Kranbau“ überträgt die östlichen Güterhallen nicht, sondern bildet den baulichen Abschluss des Ensembles. Dementsprechend sind bei diesem Baukörper auch die ersten vier Geschosse in der vollständigen Gebäudedekubatur vorhanden. Dies entspricht der Idee aus dem städtebaulichen landschaftsplanerischen Wettbewerb, in dem der nördliche und der südliche Baukörper bereits als Rahmen und bauliche Abschlüsse bis ins EG heruntergezogen waren.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.19)</p>
30.38	<p>sozialer Wohnungsbau nicht eindeutig genug sicher gestellt</p>	
30.39	<p>keine zusätzlichen Geschosse als Ausnahme</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 8.21)</p>

	<p>Vollgeschoss sowie eine Überschreitung der Gebäudehöhe um bis zu 3 m ausnahmsweise zugelassen werden, wenn dies unter Berücksichtigung nachbarlicher Belange mit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vereinbar ist."</p> <p>Die Abwägung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sollte bereits im Rahmen des B-Plans abschließend erfolgen. Eine nachträgliche Öffnung der Festlegungen des B-Plans erscheint weder sinnvoll noch notwendig.</p> <p>Anregung Nr. 12</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 11 streichen 	
<p>30.40</p>	<p>Kritik am Garagengeschoss im nördlichen Baublock</p> <p>Bedenken Nr. 13: Garagengeschoss nicht erlauben</p> <p>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 13: <i>"In den Allgemeinen Wohngebieten sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. In dem mit „(C)“ bezeichneten Bereich der Allgemeinen Wohngebiete sind abgesehen von dem zur Harkortstraße ausgerichteten Gebäudeteil Stellplätze ausnahmsweise auch in einem Garagengeschoss im Erdgeschoss zulässig."</i></p> <p>Die Ausnahme ist nicht nachvollziehbar und erscheint willkürlich. Sie beeinträchtigt das Ortsbild negativ.</p> <p>Anregung Nr. 13</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 13, letzter Satz streichen <p>Bedenken Nr. 14: Garagengeschoss nicht erlauben, Anzahl der Geschosse voll anrechnen</p> <p>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 14: <i>"...Das Garagengeschoss wird auf die festgesetzte Geschossfläche und auf die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse nicht angerechnet....."</i></p> <p>Diese Regelung ist nicht nachvollziehbar und erscheint nicht gerechtfertigt. Sie beeinträchtigt das Ortsbild negativ. Sie beeinträchtigt die Belichtungsverhältnisse im Innenhof. Die Wohnsituation wird verschlechtert.</p> <p>Anregung Nr. 14:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 14 streichen 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.25)</p>

30.41	<p>Kritik an Gestaltungsfestsetzung § 2 Nr. 26</p>	<p>Anregung Nr. 31 (...)</p> <p><i>"5.3.7... Für den nördlichsten Baublock wird aufgrund erster Überlegungen für ein architektonisches Konzept eine Ausnahme formuliert, die Stellplätze auch in einem ebenerdigen Garagengeschoss zulässt, durch das der Blockinnenbereich vollflächig überbaut würde. Diese Ausnahme ist aufgrund der besonderen Lage und des Zuschnitts des Baublocks städtebaulich verträglich...."</i></p> <p>Die o.g. Ausnahme wird nicht als sinnvoll angesehen. Sie beeinträchtigt das Stadtbild massiv.</p> <p>Anregung Nr. 31 keine "ausnahmsweise" Genehmigung eines Garagengeschosses im nördlichsten Baublock</p> <p>Anregung Nr. 31 keine "Nicht-Anrechnung" bei der Gebäudehöhe bzw. bei der Geschossfläche</p> <p>Bedenken Nr. 15: Ziegelfassaden... rot bis rotbunt oder helle Materialien</p> <p>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 16: "....zu den Straßenverkehrsflächen gerichtete Fassaden von Gebäuden als Ziegelfassaden in den Farben rot bis rotbunt oder in hellen Materialien auszuführen. Für Teile der Fassaden können auch dunklere Farben zugelassen werden, wenn der Gesamteindruck einer rot bis rotbunten Ziegelfassade oder einer hellen Fassade erhalten bleibt....."</p> <p>Diese Regelung reduziert die mögliche Vielfalt der architektonischen Gestaltung. Der Eingriff in die Baufreiheit wird nicht ausreichend begründet.</p> <p>Wichtiger als die Ziegelfarbe wäre eine Vorgabe für die Kleinteiligkeit der Fassade. Siehe Masterplan S.7 und S. 10.</p> <p>Anregung Nr. 15: • B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 15 streichen • Kleinteiligkeit in die Gestaltungsvorgaben einbringen</p> <p>Bedenken Nr. 16: Flachdächer - oh Schreck !</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Mit dem festgesetzten Spektrum von roten Ziegelfassaden und Materialien in hellen Farbönen sind ausreichende Möglichkeiten für die Entstehung eines differenzierten Stadtbildes vorhanden. Die Festsetzung wurde aus den traditionell in der Umgebung vorhandenen Materialien abgeleitet, um der übergeordneten Zielsetzung, den Bezug des neuen Quartiers zur Umgebung herzustellen, Rechnung zu tragen.</p>
30.42	<p>statt nur Flachdächer</p>	<p>Anregung Nr. 31 (...)</p> <p><i>"5.3.7... Für den nördlichsten Baublock wird aufgrund erster Überlegungen für ein architektonisches Konzept eine Ausnahme formuliert, die Stellplätze auch in einem ebenerdigen Garagengeschoss zulässt, durch das der Blockinnenbereich vollflächig überbaut würde. Diese Ausnahme ist aufgrund der besonderen Lage und des Zuschnitts des Baublocks städtebaulich verträglich...."</i></p> <p>Die o.g. Ausnahme wird nicht als sinnvoll angesehen. Sie beeinträchtigt das Stadtbild massiv.</p> <p>Anregung Nr. 31 keine "ausnahmsweise" Genehmigung eines Garagengeschosses im nördlichsten Baublock</p> <p>Anregung Nr. 31 keine "Nicht-Anrechnung" bei der Gebäudehöhe bzw. bei der Geschossfläche</p> <p>Bedenken Nr. 15: Ziegelfassaden... rot bis rotbunt oder helle Materialien</p> <p>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 16: "....zu den Straßenverkehrsflächen gerichtete Fassaden von Gebäuden als Ziegelfassaden in den Farben rot bis rotbunt oder in hellen Materialien auszuführen. Für Teile der Fassaden können auch dunklere Farben zugelassen werden, wenn der Gesamteindruck einer rot bis rotbunten Ziegelfassade oder einer hellen Fassade erhalten bleibt....."</p> <p>Diese Regelung reduziert die mögliche Vielfalt der architektonischen Gestaltung. Der Eingriff in die Baufreiheit wird nicht ausreichend begründet.</p> <p>Wichtiger als die Ziegelfarbe wäre eine Vorgabe für die Kleinteiligkeit der Fassade. Siehe Masterplan S.7 und S. 10.</p> <p>Anregung Nr. 15: • B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 15 streichen • Kleinteiligkeit in die Gestaltungsvorgaben einbringen</p> <p>Bedenken Nr. 16: Flachdächer - oh Schreck !</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

<p>cher mindestens 50% Schrägdächer</p>	<p>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 17: "In den Allgemeinen Wohngebieten und den mit „(D)“ bezeichneten Bereichen des Mischgebiets sind Dächer als Flachdächer oder flachgeneigte Dächer mit einer Neigung bis zu 10 Grad auszuführen."</p> <p>Diese Regelung reduziert die mögliche Vielfalt der architektonischen Gestaltung. Der Eingriff in die Baufreiheit wird nicht ausreichend begründet. Analog zur Vielfalt in der Nachbarschaft könnte es dem neuen Quartier gut tun, auch Schräg-Dächer zuzulassen. Siehe Masterplan S.7 und S. 10.</p> <p>Anregung Nr. 16:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 16 streichen • mindestens 50% Schräg-Dächer als Vorgabe einbringen <p>Bedenken Nr. 29 / Oberkante Attika "5.3....<i>Maßgeblich für die Gebäudehöhe ist die Oberkante Attika.....</i>"</p> <p>Die Begrenzung der Bauhöhe über die Oberkante Attika benachteiligt Gebäude mit anderen Dachformen, wie z.B. Walmdach, Mansarddach etc.</p> <p>Die gewünschte Vielfalt in der Architektur und die bauphysikalische Anpassung an die umliegenden Gebiete werden durch diese Regelung behindert.</p> <p>Anregung Nr. 29</p> <ul style="list-style-type: none"> • Änderung des Bezugspunktes der Gebäudehöhe auf "Traufhöhe". <p>Bedenken Nr. 18: Beheizung und Bereitstellung von Warmwasser</p> <p>B-Plan-Verordnung § 2 Nr. 30: "....Neu zu errichtende Gebäude sind an ein Wärmenetz anzuschließen, das überwiegend mit erneuerbaren Energien versorgt wird....."</p> <p>"Vom Anschluss- und Benutzungsgebot nach Nummer 30.1 kann auf Antrag befreit werden, soweit die Erfüllung der Anforderungen im Einzelfall wegen besonderer Umstände zu einer unbilligen Härte führen würde. Die Befreiung soll zeitlich befristet werden."</p> <p>Für diese Regelung gibt es keine Notwendigkeit und keine energetische Begründung. Im Energiegutachten (vgl. S. 39) werden 2 Lösungen favorisiert.</p>	<p>Die flächendeckende Festsetzung von Flachdächern oder flachgeneigten Dächern in den allgemeinen Wohngebieten und den Neubauteilen des Mischgebietes ist erforderlich, da für das Plangebiet im Rahmen der Eingriffs- / Ausschaffsbetrachtung Dachbegrünung festgesetzt wird (Handbuch der Landschaftsplanung). Ab ca. 10° Neigung sind Maßnahmen erforderlich um den Schubkräften der Substratschicht entgegen zu wirken. Dies ist umso mehr der Fall, je höher die Substratschicht festgelegt wird. Im Bebauungsplan wird mit 15 cm eine erhöhte Substratschicht festgesetzt. Um eine wirtschaftliche Umsetzung der Festsetzung zu ermöglichen und den erhöhten Substrataufbau wirksam abzusichern, wurde eine Neigung bis zu 10 Grad festgesetzt. Flachdächer bieten zudem zusätzlich die Möglichkeit, als Freiflächen von den Bewohnern genutzt zu werden.</p> <p>Durch die Festsetzung von Flachdächern bzw. flachgeneigten Dächern wird zudem ein zeitgemäßes, ruhiges und harmonisches Stadtbild erzeugt.</p> <p>Die Zielseizung eines gegliederten Baublocks wird durch die Differenzierung der Geschossigkeit innerhalb der einzelnen Baublöcke erreicht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.34)</p>
<p>30.43</p>	<p>Streichung des Anschlusszwangs an Wärmenetz</p>		

		<p>Technische Varianten: Als Vorzugsvarianten entsprechend dieser energetischen und energiewirtschaftlichen Untersuchung stellen sich dar:</p> <p>Variante 1 Zentrale Wärmeversorgung über einen Energieverbund überwiegend mit erneuerbaren Energien (Biomethan-BHKW) in Kombination mit Erdgas-Spitzenkesseln und Solarthermie unter Berücksichtigung einer Wärmebereitstellung durch die Holsten Brauerei</p> <p>Variante 4 Dezentrale Wärmeversorgung mittels Klein-BHKW je Gebäude und zusätzlicher solarthermischer Nutzung</p> <p>Die Vorzüge dieser Varianten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ geringe Kosten für Heizung und Trinkwarmwasserbereitung ▶ CO₂-neutrale Wärmezeugung (durch Gutschrift der Stromerzeugung und Biomethan-Einsatz bei Variante 1) bzw. geringe CO₂-Emissionen (Variante 4) ▶ sehr niedriger Primärenergiefaktor durch Kraft-Wärme-Kopplung und Biomethan-Einsatz (Variante 1) ▶ Vergleichsweise geringe Investitionskosten für die Bauherren <p>Variante 4 beinhaltet 267 Klein-Blockheizkraftwerke (vgl. S. 54), d.h. jedes Haus kann seine eigene Energie umweltschonend selbst erzeugen. Ein Anschlusszwang ist demnach unbegründet.</p> <p>Anregung Nr. 18:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschluss-Zwang streichen 	
30.44	Geruchsgutachten gefordert	<p>Bedenken Nr. 25: Gerüche <i>"4.2.1.: ...Durch die östlich angrenzende Brauerei kann es neben der Belastung durch Luftschadstoffe auch zu einer Geruchsbelästigung des Plangebiets kommen. Aus den angrenzenden, bestehenden Wohngebieten sind allerdings keine Beschwerden bekannt. Ein besonderes Gefährdungspotenzial der Industrienutzung der Brauerei gegenüber den bestehenden, südlich und östlich angrenzenden Wohnbauflächen ist ebenso nicht erkennbar...."</i></p> <p>Aus der o.g. Formulierung wird abgeleitet, dass keine Messung oder Analyse der Geruchsbelastung stattgefunden hat. Diese fehlende Analyse wird als Abwägungsmangel bzw. Abwägungsausfall gewertet.</p>	<p>- Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Ein <u>Geruchsgutachten</u> zum <u>Bebauungsplan</u> wurde erstellt und öffentlich ausgelegt. Die Geruchsbelastung wird im Umweltbericht dargestellt und bewertet. Der Sachverhalt wurde im Rahmen der Gesamtabwägung berücksichtigt.</p> <p>Bodenverunreinigungen (siehe Punkt 29.6)</p>

30.45	Öffentliche Grünfläche verlärt	<p>Auch das Nicht-Bekanntsein von Bodenverunreinigungen reicht nicht aus, um eine Analyse zu unterlassen, sobald eine Verschmutzung als möglich erscheint. Gleiches gilt für die o.g. Geruchsbelästigungen. Sie müssen ermittelt und in die Abwägung einbezogen werden.</p> <p>Anregung Nr. 25:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B-Plan nicht verabschieden • mögliche Geruchsbelästigungen durch die Brauerei analysieren und in die Abwägung einbeziehen <p>"4.2.1.2.:.....An den beiden Rändern des zukünftigen Parks werden bis zu einem Abstand von ca. 40 m von der Bahn bzw. der Straße jeweils Lärmpegel im Bereich zwischen 59 – 64 dB(A) prognostiziert. Für die geplante Nutzung ergeben sich daraus keine Einschränkungen...."</p> <p>Die o.g. Aussage ist unrichtig. Der Stadteipark dient der "Erholung". Die Erholungsfunktion wird durch Lärm sehr stark beeinträchtigt. BauGB § 1 (6) Nr. 3 und Nr. 7 c sind nicht ausreichend bei der Abwägung berücksichtigt. Die Aussage, die Schlussfolgerungen aus dieser Aussage und die Abwägung muss erneut durchgeführt und korrigiert werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Lärmschutz Park (siehe Punkt 29.5)</p> <p>Lärmschutz Stadteilschule (siehe Punkt 5.14)</p>
30.46	Schienenbonus nicht berücksichtigen	<p>Anregung Nr. 26:</p> <ul style="list-style-type: none"> • besonders empfindliche Nutzungen, wie z.B. "Schulnutzung" und "Park/Erholung", besonders vor Lärm abschirmen und an einen lärmschützteren Standort im Plangebiet verlagern bzw. durch aktive Lärmschutzmaßnahmen schützen <p>"4.2.1.2.:Die lärmtechnischen Berechnungen wurden unter Berücksichtigung des sog. „Schienenbonus“ im Sinne der Anlage 2 zur Verkehrsärmeschutzverordnung vorgenommen. Nach § 43 BImSchG darf der Schienenbonus in Planfeststellungsverfahren für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen nur noch berücksichtigt werden, wenn die öffentliche Auslegung des Plans vor 2015 (bei Eisenbahnen) oder 2019 (bei Straßenbahnen bzw. U- Bahnen) bekannt gemacht ist. Diese Stichtagsregelung erfolgte, um für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen Planungssicherheit zu erreichen...."</p> <p>Im Rahmen des B-Planverfahrens Altona-Nord 26 findet weder der Bau noch eine wesentliche Änderung von Schienenwegen statt. Der Grund für einen "Schienenbonus" entfällt somit. Entsprechend darf der "Schienenbonus" nicht</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Übertragung der Stichtagsregelung auf die Bauleitplanung erfolgt vorrangig aus Gründen der Planungssicherheit. Dies ist angesichts der Gesamtdauer der Planungen, die mit den Voruntersuchungen zur Wettbewerbsauslobung im Jahr 2010 begonnen wurden, gerechtfertigt. Darüber hinaus sind seitdem Kosten durch die erbrachten Planungsleistungen entstanden.</p> <p>(siehe auch Punkt 9.2)</p>

	<p>in die Berechnung der Lärmsituation im B-Plan-Gebiet angewandt werden.</p> <p>" 4.2.1.2.: .. § 43 BImSchG gilt nicht für die Bebauungsplanung und auch nicht für die Geräuschbeurteilung bestehender Schienenwege. Gleichwohl erscheint eine analoge Anwendung vertretbar, da es bei laufenden bzw. weit fortgeschrittenen Planungsvorhaben ebenso darum geht, bereits getroffene Investitionsentscheidungen vor dem Hintergrund einer notwendigen Planungssicherheit nicht zu konterkarieren und wirtschaftliche Schäden zu vermeiden."</p> <p>Die o.g. Begründung ist nicht akzeptabel. es handelt sich bei der o.g. Investitionssicherheit nur um Schienenprojekte, die in der Planung weit fortgeschritten sind und nicht um ein B-Plan-Gebiet für Wohnungsbau, die "bereits getroffenen Investitionsentscheidungen" werden weder benannt noch beziffert.</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, welche Investitionsentscheidungen hier gemeint sind. Sollte es der Erwerb der Holstenfläche durch ECE sein, so ist dieser Aspekt keine öffentliche Aufgabe.</p> <p>... und wirtschaftliche Schäden zu vermeiden" wird nicht erläutert. Auch hier ist das Argument nicht deutlich dargelegt.</p> <p>" 4.2.1.2.: Da auch bisher in Bauleitplanverfahren von den Maßgaben der 16. BImSchV zur Geräuschbeurteilung abgewichen werden durfte, begegnet es keinen Bedenken, wenn die Bauleitplanung die Wertung des Gesetzgebers im Interesse der Planungssicherheit und der Wirtschaftlichkeit nachvollzieht und bis zu den Stichtagen den Schienenbonus noch berücksichtigt."</p> <p>Die o.g. Begründung ist im Rahmen der Abwägung eines B-Plans nicht nachvollziehbar. Hier wird offenbar einseitig zu Gunsten der "Wirtschaftlichkeit" argumentiert, ohne die Kosten für Gesundheitsbeeinträchtigungen und "passiven" Lärmschutz gleichzeitig ebenfalls in Ansatz zu bringen.</p> <p>Anregung Nr. 26: keine Anwendung des "Schienenbonus", da keine Änderung der Schienenwege vorgenommen wird</p>	
30.47	keine Wohnnutzung gegenüber Braue-	<p>"4.2.1.2.: ... Im Ergebnis zeigt sich, dass an einigen Baublöcken an den Parkrändern und an der Harkortstraße Lärmpegel auftreten, die die Immissi-</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

<p>relaufahrt</p>	<p>onsichtswerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete tagsüber und nachts überschreiten. Dabei treten die höchsten Werte an den Fassaden der geplanten Wohnbebauung entlang der Harkortstraße, gegenüber der Einfahrt in das Brauereigelände auf.....</p> <p>Eine Wohnnutzung sollte vor diesem Hintergrund hier nicht geplant werden bzw. es sollte überprüft werden, welche Auswirkungen eine Verlagerung der Einfahrt der Brauerei in die Haubachstr. bewirken würden, ob eine gewerbliche, lärmresistentere Nutzung der Gebäude an der Harkortstr. vorzuziehen ist, wie sie übrigens auch in der Auslobung zum Wettbewerb formuliert ist.</p> <p>vgl. Auslobung Wettbewerb Mitte Altona S. 27 "Die Platzierung von gewerblichen/Dienstleistungsnutzungen soll insbesondere in den Lagen entlang der Bahn-/Straßenverkehrsstrassen erfolgen, die aufgrund ihrer Immissions-situation für eine Wohnnutzung weniger prädestiniert sind..... "</p> <p>vgl. Auslobung Wettbewerb Mitte Altona S. 33 "... Entlang der hoch belasteten Straßen- und Schienenwege sollten keine Wohnnutzungen vorgesehen werden..... "</p> <p>Es bestehen Bedenken, dass die Abwägung der Belange gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse (BauGB § 1(6)) sowie der Belang "umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt" in nicht ausreichendem Maße erfolgt ist und "wirtschaftliche" Interessen das "öffentliche" Wohl einseitig überlagert haben. Die Abwägung ist erneut durchzuführen.</p>	<p>Grundsätzlich hat sich die geplante, heranrückende Wohnnutzung gegenüber der bestehenden gewerblichen Nutzung zu schützen. Die Auswirkungen des Gewerbelärms der Brauerei werden durch verschiedene Lärmschutzfestsetzungen hinreichend gemindert, so dass eine Wohnnutzung an diesem Standort möglich ist. Ein Eingriff in die Betriebsabläufe der Brauerei wäre demgegenüber rücksichtslos und würde zu einem Abwägungsfehler führen.</p> <p>Gewerberiegel (siehe Punkt 7.2)</p>
<p>30.48</p> <p>keine Versiegelung der Innenhöfe durch Tiefgaragen</p>	<p>Bedenken Nr. 27 / Versiegelung der Innenhöfe durch Tiefgaragen</p> <p>"4.2.4.3.....Die Verkehrs- und Bauflächen werden nahezu vollständig versiegelt sein. Unter den Baublocken werden Tiefgaragen angeordnet, die jeweils die gesamte Hoffläche unterbauen. Die zukünftigen, begrünten Innenhöfe werden auf dem Dach der Tiefgaragen neu angelegt. Damit wird der Wirkungspfad Boden – Mensch (Wohngelände, Hausgarten, Kinderspielplatz) wirksam unterbrochen."</p> <p>Die vollständige Untertkellerung der Baublocke und Innenhöfe durch Tiefgaragen wird als negativ eingestuft. Hier ist nicht nur der Wirkungspfad Boden-Mensch unterbrochen. Es ist auch ungeklärt, wie einer "Nachnutzung" dieser Flächen möglich ist, wenn keine Nachfrage nach Tiefgaragenplätzen mehr besteht.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Sollte es eines Tages keine Nachfrage nach Tiefgaragenstellplätzen mehr geben, können sie Stellplatzflächen auch als wohnungsnaher Abstellflächen oder für andere Fahrzeuge, wie z.B. Fahrräder, Handkarren etc. genutzt werden. Das Problem einer sinnvollen Folgenutzung für den Fall, dass Kfz-Stellplätze nicht mehr benötigt werden, dürfte sich eher für die vorgeschlagenen Quartiersgaragen stellen. Bei Quartiersgaragen handelt es sich um Sonderimmobilien, die in der Regel für gewerbliche und kulturelle Folgenutzungen nicht zur Verfügung stehen.</p> <p>(siehe auch Punkt 30.52)</p>

30.49	keine Fällung von Bäumen im nördlichen Teil der Harkortstraße	<p>Anregung Nr. 27:</p> <ul style="list-style-type: none"> keine Errichtung von Tiefgaragen im B-Plan-Gebiet Errichtung von Quartiersgaragen an den Rändern des Gebietes mit der Möglichkeit, diese Flächen bei nachlassender Nachfrage nach PKW-Stellplätzen für gewerbliche und kulturelle Zwecke umzunutzen. <p>Bedenken Nr. 28 / Fällen von Bäumen im nördlichen Teil der Harkortstraße</p> <p>"4.2.6.2..... Erhebliche negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild hat die Planung im nördlichen Teil der Harkortstraße. Aufgrund der Straßenverbreiterung geht ein Teil der landschaftsbildprägenden Straßenbäume und damit der alleenartige Charakter der Straße verloren....."</p> <p>"4.2.6.3.....Zur Minderung des Eingriffs in den Straßenraum der Harkortstraße werden Ersatzpflanzungen für die verloren gegangenen Straßenbäume vorgenommen. Weitere Maßnahmen sind für dieses Schutzgut nicht erforderlich..."</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum die wertvollen Bäume in diesem Bereich nicht stehen bleiben können.</p> <p>Eine schlüssige Straßenplanung wurde bislang nicht vorgelegt.</p> <p>Es wird bestritten, dass die Bäume aus verkehrlichen Gründen gefällt werden müssen. Als Straßenbreite (Fahrbahn für PKW) sind zwischen den vorhandenen Bäumen zur Zeit 10 m möglich. Dies wird als mehr als ausreichend angesehen.</p> <p>Wege für Fußgänger oder Radfahrer und - eventuell auch Stellflächen für PKW - können, falls erforderlich, auch jenseits der Bäume angelegt werden. Die Straßenplanung sollte vorgelegt und öffentlich diskutiert werden, bevor der B-Plan verabschiedet wird.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Umgestaltung der Harkortstraße ist notwendiger Bestandteil der äußeren Erschließung des Plangebietes. Das Straßenprofil kann in seinem heutigen Zustand die Abwicklung der zukünftigen Verkehre mit den Abbiegebeziehungen, Fahrrad- und Fußwegen nicht leisten. Die Baumfällungen im nördlichen Abschnitt der Harkortstraße sind notwendig, um die Erschließung des Plangebietes sicherzustellen.</p>
30.50	öffentliche Diskussion der Straßenplanung Harkort-	<p>Anregung Nr. 28</p> <ul style="list-style-type: none"> kein Fällen der vorhandenen Bäume die Straßenplanung für die Harkortstraße sollte vorgelegt und öffentlich diskutiert werden, bevor Bäume gefällt und bevor der B-Plan verabschiedet wird. <p>Anregung Nr. 28</p> <ul style="list-style-type: none"> die Straßenplanung für die Harkortstraße sollte vorgelegt und öffentlich 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die öffentliche Diskussion der Straßenplanung Harkortstraße ist für das Aufstel-</p>

	<p>straße</p>	<p>diskutiert werden, bevor Bäume gefällt und bevor der B-Plan verabschiedet wird.</p>	<p>lungsverfahren bzw. den Regelungszweck des Bebauungsplans Altona-Nord 26 nicht relevant.</p> <p>Eine Erschließungsplanung in dieser Größenordnung wird üblicherweise mit den politischen Gremien des Bezirks sowie mit den Behindertenverbänden abgestimmt. In welcher Form eine darüber hinaus gehende Diskussion mit den BürgerInnen stattfinden kann, ist noch nicht abschließend geklärt.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
<p>30.51</p>	<p>Festsetzung von TH statt GH für ehem. Güterbahnhof</p>	<p>Bedenken Nr. 30: Gebäudehöhe Güterbahnhof</p> <p>"5.3.....Maßgeblich für die Gebäudehöhe ist die Oberkante Attika....."</p> <p>Die Planzeichnung weist GH 40 aus. Das Gebäude ist 2-geschossig und hat ein Schräg-Dach.</p> <p>Die derzeitige Ausweisung von ca. 18m Gebäudehöhe (Attika) ist nicht sinnvoll.</p> <p>Sinnvoller zur Begrenzung der Bauhöhe erscheint die Festlegung der maximalen Traufhöhe (TH). Im dargestellten Fall TH ca. 9 m sowie 2 Geschosse.</p> <p>Anregung Nr. 30</p> <ul style="list-style-type: none"> • Änderung des Bezugspunktes für die Gebäudehöhe innerhalb des B-Plan-Gebietes von "Attika" auf "Traufhöhe" 	<p>Die Festsetzung einer Traufhöhe ist nicht erforderlich, da die Hallenanlage des Güterbahnhofs unter Denkmalschutz steht und daher ohnehin in ihrer derzeitigen baulichen Gestalt zu erhalten ist. Sollte der Hallenanlage des Güterbahnhofs durch unglückliche Umstände, z.B. durch Brand, verlorengehen, ist die Festsetzung einer Gebäudehöhe eher geeignet, eine sich städtebaulich harmonisch einfügende Neubebauung des Areals zu gewährleisten. Bei Festsetzung nur einer Traufhöhe unter Verzicht auf Festsetzung der Gebäudehöhe könnten Gebäude mit steil geneigten Satteldächern nicht verhindert werden. Die Festsetzung nur einer Gebäudehöhe begünstigt hingegen eine Neubebauung nur mit Flachdächern, die sich harmonisch in das neu entstandene Quartier einfügen würde.</p>
<p>30.52</p>	<p>Quartiersgarage statt Tiefgaragen</p>	<p>Bedenken Nr. 31: Tiefgaragen... ein Muss?</p> <p>"5.3.7...In den Allgemeinen Wohngebieten sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. In dem mit „(C)“ bezeichneten Bereich der Allgemeinen Wohngebiete sind Stellplätze abgesehen von dem zur Harkortstraße ausgerichteten Gebäudeteil ausnahmsweise auch in einem Garagengeschoss im Erdgeschoss zulässig (vgl. § 2 Nummer 13)."</p> <p>Mit der Festsetzung soll verhindert werden, dass in einem dichten innerstädtischen Quartier die vorhandenen Freiräume ihrer Erholungs- und Freizeitfunktionen durch Stellplatznutzung entzogen werden. Zudem soll verhindert werden, dass in den Erdgeschosszonen Stellplätze untergebracht werden, die das Stadtbild beeinträchtigen würden und außerdem nicht zur gewünschten Belebung der Erdgeschosszonen beitragen könnten. Da diese Zielsetzung insbesondere in den Allgemeinen Wohngebieten von Bedeutung ist, wird die Festsetzung auf diese Bereiche des Plangebiets beschränkt....."</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Das Konzept der Quartiersgaragen wird grundsätzlich für geeignet gehalten, um das Innere eines Quartiers autoarm oder gar autofrei zu halten, es gibt jedoch auch städtebauliche Gründe, die gegen entsprechende Großgaragen sprechen: Großgaragen bringen einen hohen Anteil Ziel- und Quellverkehr mit den entsprechenden Emissionen mit sich und sie sind aufgrund ihrer Nutzung und ihres Erscheinungsbildes schwierig in ein Wohnquartier zu integrieren. Für das Plangebiet Mitte Altona wurde zugunsten sowohl der Freiflächen als auch des Wohnraums auf eine Quartiersgarage verzichtet. Die Möglichkeit eine Quartiersgarage in Form von einer bis zwei mehrgeschossigen Tiefgaragen zu errichten setzt voraus, dass es einen Grundstückseigentümer gibt, der zur Errichtung bzw. Bereitstellung einer entsprechenden Garage bereit ist und dass sich ein Betreiber findet, der dauerhaft einen wirtschaftlichen Betrieb garantieren kann. Da nicht in Aussicht stand, diese Frage im Rahmen der Abwendungsverhandlungen lösen zu können, wurde das Konzept nicht weiter verfolgt. Es soll stattdessen nach Möglichkeit eine zusammenfassende Tiefgarage pro Baublock mit mög-</p>

<p>lichtst wenigen Ein- und Ausfahrten geben.</p>	<p>Die zwangsweise verordneten Tiefgaragen lassen kaum eine sinnvolle Zweit- oder Folgenutzung zu, falls der PKW-Besitz in Zukunft abnimmt.</p> <p>Tiefgaragen sind zudem äußerst teuer zu errichten und behindern das Wachstum vom Bäumen im Blockinnenbereich. Gerade dieser Bereich ist jedoch für die Erholung von besonderer Bedeutung, da in den Außenbereichen des Quartiers sehr hohe Lärmbelastungen befürchtet werden.</p> <p>Vorgeschlagen wird eine Abwägung von Tiefgaragen vs. Quartiersgaragen z.B. in einem Gebäudeniegel zur Abschirmung des Bahnlärms. Diese Quartiersgaragen könnten später - wenn der PKW-Besitz abgenommen hat - für andere Zwecke leicht umgenutzt werden.</p> <p>Anregung Nr. 31</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Verordnung von Tiefgaragen im B-Plan • Abwägung Tiefgarage vs. Quartiersgarage vor Beschluss des B-Plans <p>Bedenken Nr. 32: Neue Strasse nördlich Haubachschule</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.1 und 30.47)</p>
<p>30.53</p>	<p>Kritik an Ostanbindung</p>	<p>"5.5.1Für die äußere Erschließung ist aufgrund der verkehrlichen Verhältnisse im Umfeld zudem eine Querverbindung zwischen der Harkortstraße und der Haubachstraße erforderlich....."</p> <p>Die Erforderlichkeit ist nicht nachgewiesen worden. Auch fehlt eine Abwägung anderer Alternativen (siehe nachfolgende Anregung).</p> <p>Anregung Nr. 32:</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine zusätzliche Strasse nördlich der Haubachschule • Untersuchung und Abwägung einer Anbindung des Brauerei-Geländes über die Haubachstraße, dadurch Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Lärmmissionen in der Harkortstraße und Erhalt der Bäume im Schulhof der Haubachschule.

30.54	kein öffentlich-rechtlicher Vertrag mit Firmen, die Sitz in Steuerparadies haben	<p>Bedenken Nr. 34: Abschluss städtebaulicher Vertrag mit "aurelis" möglich ?</p> <p>Es stellt sich beim B-Plan-Verfahren und beim Abschluss eines Städtebaulichen Vertrages die grundsätzliche Frage, ob das Ziel nach BauGB § 1 (7): "Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen."</p> <p>eingehalten werden kann, wenn einer der Vertragspartner mit einer Muttergesellschaft verbunden ist, die im Steuerparadies Cayman Islands residiert, und sich auf diese Weise der allgemeinen Finanzierung öffentlicher Einrichtungen sowie der sozialen und technischen Infrastruktur in Europa entzieht.</p> <p>vgl. OECD press release 13/02/2014 - "Offshore tax evasion remains a serious problem for countries and jurisdictions worldwide, with vast amounts of funds deposited abroad and sheltered from taxation when taxpayers fail to comply with obligations in their home countries."</p> <p>Anregung Nr. 34:</p> <ul style="list-style-type: none"> kein Abschluss öffentlich-rechtlicher Verträge mit Firmen oder Firmengruppen, die ihren Firmensitz in Steuerparadiesen haben, Aussetzung der Verhandlungen mit aurelis bis der Mutterkonzern seinen Sitz in ein Land der OECD verlegt hat. <p>Anregung Nr. 57:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ein ÖPP mit einer Firma, deren Muttergesellschaft auf den Cayman Island residiert, sollte grundsätzlich ausgeschlossen werden. 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Firmensitz der Muttergesellschaft eines Unternehmens, das im Plangebiet über Grundbesitz verfügt und mit dem ein städtebaulicher Vertrag geschlossen wird, ist ohne jeglichen städtebaulichen Belang und daher bei der Abwägung nicht zu berücksichtigen.</p>
30.68	ÖPP-Modell erst abschließend verhandeln, dann B-Plan beschließen	<p>Bedenken Nr. 57:</p> <p>Städtebaulicher Vertrag / IX. b): "... Die zwischen aurelis und der FHH über den vorgenannten Grundstücksteil geführten Ankaufverhandlungen konnten aufgrund unterschiedlicher Preisvorstellungen nicht erfolgreich abgeschlossen werden. Vor diesem Hintergrund verpflichten sich aurelis und die FHH ernsthaft Verhandlungen über eine gemeinsame ÖPP-Realisierung der Stadteilschule zu führen. Im Falle einer hinreichenden wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit wird das ÖPP-Modell vorrangig mit aurelis realisiert werden. Für den Fall, dass nach Wirksamkeit des städtebaulichen Vertrages und Vorliegen des verbindlichen Raumprogramms für den Schulneubau nach einem Jahr zwischen aurelis und der FHH kein Vertrag zur Realisierung des ÖPP-Modells zustande gekommen ist, verpflichten sich aurelis und die FHH einen</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die zeitlichen Zusammenhänge zwischen Verhandlung eines ÖPP-Modells zur Realisierung der Schule einerseits und der Planrechtsschaffung andererseits sind für das Aufstellungsverfahren bzw. den Regelungszweck des Bebauungsplans Altona-Nord 26 nicht relevant.</p> <p>Im Bebauungsplan wird entsprechend den planerischen Vorgaben für Schulstandorte eine Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung "Schule" ausgewiesen. Damit sichert der Bebauungsplan die Art der baulichen Nutzung auf dieser Fläche. Eine vorab getroffene Festlegung durch wen und in welchem Finanzierungsmodell die Schule errichtet werden soll, ist für die mit dem Bebau-</p>

	<p>unabhängigen, öffentlich bestellten Gutachter mit der Ermittlung des Verkehrswerts des Grundstücks zu beauftragen. Das Ergebnis ist für beide Parteien bindend. Beide Parteien stellen klar, dass hiermit keine Verfügungsbeschränkung für das Grundstück verbunden ist. Externe Vorlaufkosten (z.B. die Kosten eines abgestimmten Wettbewerbs) werden der Ermittlung des Verkehrswerts zugeschlagen. Alles Weitere wird zwischen dem LIG und aurelis in noch zu schließenden Verträgen geregelt....."</p> <p>Anregung Nr. 57:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Verhandlungen mit aurelis sollten zu Ende geführt werden, bevor Baurecht geschaffen wird. 	<p>ungsplan verfolgte Zielsetzung nicht erforderlich.</p>
30.69	<p>im städtebaulichen Vertrag auch die Stellplätze für gewerbliche Nutzungen regeln</p> <p>Bedenken Nr. 58 / Stellplatzschlüssel</p> <p>Städtebaulicher Vertrag / XII. 5): "... Es ist beabsichtigt, im gesamten Projektareal im Durchschnitt nicht mehr als 0,4 Stellplätze je Wohnung herzustellen. In Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzung der einzelnen Baublöcke kann es dabei zu unterschiedlichen Stellplatzschlüsseln kommen. Für die von Baugemeinschaften zu nutzenden Baublöcke ist ein Stellplatzschlüssel von 0,2 vorgesehen. Die vereinbarten Bandbreiten ergeben sich aus Anlage 17. Verschiebungen zwischen einzelnen Baublöcken gleicher Eigentümer sind zulässig, soweit die sich aus Anlage 17 ergebende Maximalzahl nicht überschritten wird....."</p> <p>In Anlage 17 werden nur Stellplätze für die Wohnnutzungen dargestellt. Die Anlage ist unvollständig.</p> <p>Anregung Nr. 58</p> <ul style="list-style-type: none"> Vervollständigung der Anlage 17 durch gewerbliche Stellplätze <p>Anregung Nr. 58</p> <ul style="list-style-type: none"> für ein "Modellprojekt" sollte ein Stellplatzschlüssel von max. 0,1 vereinbart werden, 0,4 haben bereits die Nachbarquartiere erreicht. <p>Bedenken Nr. 59: Radverkehr</p> <p>Städtebaulicher Vertrag / XII. 7): "...Die Eigentümer verpflichten ...Gespräche...zur Einrichtung und Betrieb zweier StadtRAD-Stationen mit mindestens jeweils 16 Stellplätzen innerhalb des Projektareals zu führen und dafür entsprechende Flächen vorzusehen....."</p> <p>Diese Regelung zur Förderung des Radverkehrs ist für ein Wohngebiet mit 1.600 Wohnungen zu wenig ambitioniert.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Für gewerbliche Nutzungen besteht die Verpflichtung gemäß § 48 Absatz 1 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in ausreichender Zahl herzustellen. Es gibt somit eine bauordnungsrechtliche Stellplatzverpflichtung. Sie wird durch die Globalrichtlinie „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ konkretisiert. Somit besteht in diesem Punkt kein Regelungsanfordernis.</p>
30.70	<p>weniger Stellplätze gewünscht</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 4.1)</p>
30.71	<p>unzureichende Ausstattung mit privaten Fahrradstellflächen</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 3.7)</p>

		Anregung Nr. 59 <ul style="list-style-type: none"> Schaffung von wohnungsnahen, ebenerdigen Stellplatzanlagen für Fahrräder im Quartier in vorbildlicher Zahl, d.h. je 30 qm Wohnfläche - 1 Fahrradstellplatz 	
30.72	unzureichende Ausstattung mit öffentlichen Fahrradstellflächen	Anregung Nr. 59 <ul style="list-style-type: none"> Schaffung von Stellplatzanlagen für Fahrräder im öffentlichen Straßenraum in unmittelbarer Nähe zu Einzelhandel- und Gewerbenutzungen: 1 Stellplatz je 50 qm Nutzfläche 	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 3.6)
15.)	■ (Schreiben vom 12.01.2014)		
15.1	Öffentliche Grünfläche verlärm	Thema öffentliche Grünflächen Hintergrund: Es wird eine zentrale öffentliche Grünfläche ohne Lärmschutz vorgeschlagen. Bedenken: Die Grünfläche ist nach Westen erheblichem Bahnlärm ausgesetzt. Sie ist dadurch nur eingeschränkt für Erholungszwecke nutzbar. Nr. 15.6 ist inhaltgleich mit Nr. 29.11 (Es fehlt der 2. Absatz in Nr. 29.11. Hingegen ist die Stellungnahme Nr. 15.6 um die beiden nachfolgenden Absätze ergänzt worden: <i>„Untersuchungen zu Schutz-Maßnahmen wie eine Lärmschutzbebauung oder eine Lärmschutzwand zur Verbesserung der Lärm-Situation innerhalb der Grünfläche wurden innerhalb des Bebauungsplanverfahrens nicht vorgenommen. Schall-Messungen im Bereich der Grünfläche wurden unterlassen. Schall-Berechnungen mit aktivem Lärmschutz wurden nicht vorgenommen.</i> Die Untersuchung und Bewertung von Alternativen ist nicht ausreichend. Die Abwägung ist mangelhaft. Anregungen: <ul style="list-style-type: none"> keine Verabschiedung des B-Plans Berechnung der Lärmbelastung „mit“ und „ohne“ aktiven Lärmschutz entlang der Bahntrasse“) 	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.5)
15.6			
17.)	■ (Schreiben vom 14.02.2014)		
17.1	aktiver Lärmschutz vorgeschlagen, Grundrisse unzumutbar	Insgesamt lehne ich den Bebauungsplan Altona-Nord 26 in seiner jetzigen Fassung ausdrücklich ab, denn: 1. Der Bebauungsplan Altona-Nord 26 muss Beschreibungen von Maßnahmen zum aktiven Schutz gegen den Schienenlärm enthalten. Der Bebauungsplan Altona-Nord 26 enthält aber nur Beschreibungen von	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.28)

	<p>passivem Lärmschutz für Gebäude. Zu Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes u. a. gegen den Schienenlärm wird sich in dem Bebauungsplan nicht geäußert...</p> <p>Dies ist inakzeptabel. Auch in einem B-Plan muss von außen verursachter Lärm berücksichtigt werden. Es muss dargestellt werden, wie weit der Lärm abgestellt werden kann. Dafür kommen dann gegebenenfalls gesetzliche Bestimmungen zur Anwendung.</p> <p>2. Lärmschutzmaßnahmen sind ungenügend</p> <p>Sie schreiben in ihrem Bebauungsplan wo und wie die darin wohnenden Menschen zu leben haben. Bei vollständiger Bezahlung der Wohnung sowohl Eigentum oder Mietzahlung steht dem Wohnungsinhaber eine freie Nutzungs- bzw. Wohnart zu – bedeutet: Er hat die freie Wahl über Wohn- Schlaf- Arbeits- oder Kinderzimmer usw.</p> <p>Sie schreiben jedoch durch ihre Vorgaben vor: a) Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite (Innenhof) zu orientieren. Wohn- /Schlafräume in Einzimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.</p> <p>Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass nach Nordosten demnach Küchen, Bäder und Wohnzimmer liegen.</p> <p>Statt aktiven Lärmschutz zu betreiben, wird den Menschen vorgeschrieben, wo sie in ihrer Wohnung zu leben haben.</p> <p>Dies widerspricht den Anforderungen nach - §1 BauGB – an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.</p>	<p>18.) (Schreiben vom 16.02.2014)</p> <p>18.1 Lärmbelastung nicht ausreichend bzw. fehlerhaft erfasst und berücksichtigt</p> <p>Thema Lärm</p> <p>Das Plangebiet ist sichtlich stark von Lärm betroffen (Bahn, Holsten-Brauerei, etc.) welches aus dem Gutachten hervorgeht. Hier sollen Menschen leben und wohnen? Ich und meine Familie sind sehr betrubt über die Aussichten in so ein lautes Wohngebiet zu ziehen. Die über den Grenzwerten liegenden Lärmemissionen sind eine Gefahr für Mensch und Gesundheit. Wir verfolgen jetzt über zwei Jahre die Aktivitäten in der Mitte Altona. Wir haben an unzähligen Workshops und Veranstaltungen teilgenommen. Wir sind entsetzt, dass</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.11)</p>
--	--	---

	<p>wir vor solche unvollendeten Tatsachen gestellt werden, die den Lärm betreffen. Wie ich den Vorträgen entnehmen kann, ist die Lärm-Situation nicht ausreichend genau erfasst worden. Die errechneten Gutachten entsprechen nicht den realen Gegebenheiten, wie eigene Messungen ergeben haben. Ich bitte um eine Lärmmessung die die tatsächlichen Werte aufzeigt. Auf die viel zu hohen Lärmwerte wurde nicht konkret eingegangen, auch das die späteren Eigentümer für den Lärmschutz aufkommen müssen und dieses nicht durch die Behörden oder die Bahn geregelt wird, ist im höchsten Maße unverantwortlich. Wie soll jemand aufgrund dieser Tatsachen Eigentum erwerben, dessen Folgen noch nicht absehbar sind. Hier wird mit den umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit leichtfertig gespielt. Das haben wir so nicht erwartet und sind sehr unzufrieden und enttäuscht, in Anbetracht so vieler Workshops und Beteiligungsverfahren, an denen wir teilgenommen haben.</p> <p>Anregungen: Ich bitte sie hiermit, ein reales vollständiges Lärmgutachten zu erstellen, das den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht, damit wir und andere ermesen können welche Gefahren wir tatsächlich vorfinden.</p>	
18.2	<p>Gebäuderiegel als Lärmschutz vorgeschlagen</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.12)</p>
18.3	<p>Quartier soll im stärkeren Maße autofrei sein</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 4.5)</p>

	ist der Mehrwert für Familien mit Kindern? <u>Anregungen:</u> Die autofreien Wohngebiete müssen zusammengeführt werden, um deren Synergien besser und effektiver zu nutzen. Straßenzüge können dadurch Auto-Parkplatzfrei gestaltet werden. Hamburg hätte ein mutiges zukunftsweisendes großräumiges autofreies Modellquartier, das auch für andere innerstädtische Quartiere vorzeigende Charakter hätte. Ich könnte hier noch etliche andere Punkte anführen, jedoch ist mein Zeitfenster als Familienvater von zwei Kindern hiermit gänzlich erschöpft.	
22.)	(Schreiben vom 13.02.2014)	
22.1	Gemeinbedarfsfläche für Stadteilschule zu klein	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.13)
22.2	Standort für Stadteilschule ungeeignet	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.14)
22.3	Alternativen für Schulstandort wurden nicht geprüft	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 5.14)
36.)	(E-Mail vom 16.02.2014)	
36.1	Lärmbelastung nicht ausreichend bzw. fehlerhaft erfasst und berücksichtigt	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Messungen und gerade Strecke (siehe Punkt 29.11) Gebäuderiegel (siehe Punkt 29.12)

		<p>nicht ausreichend erfasst worden. Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie auf die zukünftigen Bewohner des Plangebiets sind nicht ermittelt worden.</p> <p>Entsprechend ist die Abwägung mangelhaft.</p> <p>Nach Auskunft des BSU sind keine Lärmmessungen vor Ort durchgeführt worden; das Lärmgutachten bezieht sich auf errechnete Prognosewerte ohne Abgleich mit der Ist-Situation.</p> <p>Dieses Vorgehen sehe ich als nicht ausreichend an, zumal sich die im Lärmgutachten geschätzten Werte für die Bahnstrecke, eine langgezogene, als Quietschkurve bekannte Viaduktstrecke, auf eine gerade Simulations-Strecke beziehen.</p> <p>Um verlässliche Werte zu ermitteln, muss es eine aktuelle Messung der Lärmwerte vor Ort geben und anschließend einen Vergleich mit den Prognosewerten des Lärmgutachtens. Außerdem halte ich eine vergleichende Berechnung der Lärmbelastungen im Plangebiet mit und ohne Gebäuderegul als aktive Lärmschutzmaßnahme für unerlässlich.</p> <p>Der B-Plan darf aus meiner Sicht so nicht verabschiedet werden.</p>	
36.2	Gebäuderegul als Lärmschutz vorgeschlagen	<p>Eine Veränderung des städtebaulichen Konzepts und die Errichtung eines Gebäuderegels entlang der Bahntrasse als Lärmschutzelement sind dringend erforderlich.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.12)</p>
45.)	(E-Mail vom 17.02.2014)		
45.1	Lärmbelastung nicht ausreichend bzw. fehlerhaft erfasst und berücksichtigt	<p>Da ich mich seit 2 Jahren als Bürger für dieses Gebiet engagiere und beachtliche, in der neuen Mitte Altona zu wohnen, mache ich mir große Sorgen um den Lärmpegel in diesem Gebiet!</p> <p>Ich befürchte ein starke gesundheitliche Belastung für die zukünftigen Bewohner, da bisher nur passiver Lärmschutz geplant ist zur Maßnahme gegen den großen Lärmpegel, verursacht durch Verkehr in der Harkortstraße, der Holstenbrauerei - aber in großem Maße durch den nächtlichen Güterzugverkehr auf der angrenzenden Gleistrasse und in besonderem Maße durch die sog. "Quietschkurve", die gekrümmte marode Gleisbrücke der Strecke Bahnhof Holstenstraße in Richtung Altonaer Bahnhof, auf der die ICE-Züge abgebremst den Bahnhof Altona antahren.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Messungen (siehe Punkt 29.11) Gerade Strecke (siehe Punkt 29.11) Lärmschutzwand (siehe Punkt 8.28) Gewerberiegel (siehe Punkt 7.2) Lärmschutz Park (siehe Punkt 29.5)</p>

45.2	(gewerblich genutzter) Gebäuderiegel oder aktiver Lärmschutz vorgeschlagen	<p>Nach Auskunft der BSU wurden keine gesonderten Lärm-Messungen in Hinsicht auf diese Belastungen durchgeführt (Tag und Nacht) und also keine konkreten Messwerte mit dem Planverfahren veröffentlicht. Das Lärmgutachten für den Bebauungsplan bezieht sich lediglich auf "Prognose-Werte", die für einen geraden Sireckenverlauf berechnet sind, nicht aber für diese gekrümmte Brückenkurve in Altona, auf der die ICEs mit großem Quietschen abbremsen.</p> <p>Die Bürger haben die BSU mehrfach auf diese Situation hingewiesen, doch das Thema wurde im Planverfahren nicht berücksichtigt.</p> <p>Ich bitte Sie daher meine Sorge, über den zu erwartenden Lärmpegel, den ich mit zahlreichen Bürgern teile, sehr ernst zu nehmen und den B-Plan so nicht zu verabschieden. Bitte veranlassen Sie eine angemessene Lärmbelastungsmessung und entwickeln Sie eine alternative Planung, mit aktivem Lärmschutz wie Wand oder Gewerberiegel an der Bahntrasse auch entlang des Parks.</p> <p>Bitte veranlassen Sie eine angemessene Lärmbelastungsmessung und entwickeln Sie eine alternative Planung, mit aktivem Lärmschutz wie Wand oder Gewerberiegel an der Bahntrasse auch entlang des Parks.</p>	
51.)	[REDACTED] (E-Mail vom 17.02.2014)		Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 45.1)
51.1	städtebauliches Konzept unausgewogen, wenn der 2. Bauabschnitt nicht kommt	<p>Meine Bedenken:</p> <p>Grundsätzliche Bedenken besteht meinerseits bezüglich des Wettbewerbsverfahrens. Hier wurde ein Wettbewerb im Juli 2010 für alle WettbewerbsteilnehmerInnen unter einer unmissverständlichen Voraussetzung ausgeschrieben. Ich zitiere aus dem Auslobungstext S. 7 "Durch den bereits vollzogenen Wegfall der Güterverladung am Standort Bahnhof Altona und die geplante Verlegung des Fernbahnhofs Altona an den Standort S-Bahnhof Diebsteich werden in Hamburg Altona große zusammenhängende Flächen, im Zentrum des Stadtteils für die städtebauliche Entwicklung frei." Weiter ist auf S. 36 zur Aufgabe zu lesen "Durch den bereits vollzogenen Wegfall der Güterverladung am Standort Bahnhof Altona und die geplante Verlegung des Fernbahnhofs Altona an den Standort S-Bahnhof Diebsteich werden in Hamburg Altona große zusammenhängende Flächen, im Zentrum des Stadtteils für die städtebauliche Entwicklung frei." Und weiter auf S. 25 zur Aufgabenstellung "Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenteil. Für die Flächen II und III,</p>	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.2)

51.2	<p>öffentliche Grünfläche zu klein</p>	<p>die erst deutlich später in die Realisierung gehen werden und mit hohen Unwägbarkeiten belastet sind, ist sowohl für den Städtebau wie auch den Park eine Masterplanung zu erarbeiten, die kompatibel zum Realisierungsteil für Ia, Ib und Ic ist und ein robustes, flexibles Gerüst für eine spätere Konkretisierung bietet." Diese Zitatensammlung dokumentiert die inhaltliche Wettbewerbsgrundlage zur Verlegung des Bahnhofs Altona. Auch wenn S. 25 darauf hingewiesen wird, dass die Realisierung der Flächen II und III mit hohen Unwägbarkeiten belastet ist, wird jedoch in dem gesamten Auslobungstext, den Bearbeitenden suggeriert, dass eine Verlegung geplant ist. Aus dem Sprachverständnis heraus, ist etwas geplant, wenn Rahmenbedingungen für die Realisierung hergestellt sind. Grundvoraussetzung für eine Planung ist die Zustimmung des Grundstückbesizers. In der Auslobung werden die Planer der Bahnhofsverlegung nicht benannt. Es bleibt zu spekulieren, ob hier ehrgeizige Beamte im Alleingang "geplant" haben. Wir wissen, dass die DB bis heute eine Entscheidung zur Bahnhofsverlegung nicht getroffen hat.</p> <p>Diese grundsätzlichen Bedenken zur Richtigkeit der Auslobung wurden sowohl von BürgerInnen als auch vom Koordinierungsgremium Mitte Altona mehrfach vorgetragen. Im weiteren Verfahren werden diese Fehler nicht korrigiert, sondern weiter fortgeführt. Auch im Masterplan wird stets von einem ersten, zweiten und dritten Bauabschnitt ausgegangen. Da der Realisierungszeitraum derzeit nicht absehbar ist, ist ein erneuter, offener Wettbewerb, unter realen Voraussetzungen mit dem DB Gutachten als Grundlage auszuloben.</p> <p>In der "Begründung zum Bebauungsplan Altona Nord 26" wird im Folgenden von der Verlegung nur im Konjunktiv gesprochen, wie auf S. 4 "In Folge einer möglichen Verlegung des Fernbahnhofs Altona an den Standort des S-Bahnhofs Diebsteich können westlich angrenzend an das Plangebiet weitere, große, zusammenhängende Flächen für eine städtebauliche Entwicklung gewonnen werden."</p> <p>Anregung:</p> <ul style="list-style-type: none"> · keine Verabschiedung des Plans · Auslobung eines erneuten, offenen, städtebaulichen Wettbewerbs mit der Grundlage des DB Gutachtens zur Verlegung des Fernbahnhofs Altona <p>(Hinweis: grau = identisch mit Nr. 29.4) Thema öffentliche Grünfläche:</p>	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
------	--	--	---------------------------------------

(siehe Punkt 5.11 und Flächenangaben aus Punkt 29.4)

	<p>Hintergrund: Im Masterplan wurde ein Freiraum von 1/3 der Gesamtfläche versprochen, um u.a. die Freiraumdefizite in der Nachbarschaft auszugleichen - eine Grünfläche von 3 bzw. 2,7 ha wurde für den ersten Bauabschnitt vorgesehen. Im Städtebauliche Vertrag/B-Plan ist nur von 2,4 ha die Rede. Wenn man von dieser Fläche ca. 0,7 ha für Kinderspielflächen, die auf jeden Fall errichtet werden müssen (auch ohne Park) und das erweiterte Gelände der Kleiderkasse (0,14 ha) abzieht, bleiben genau 1,56 ha öffentliche Grünfläche übrig, was etwa 12,5 % der Fläche im ersten Bauabschnitt entspricht.</p> <p>Im Atlas Altona wird die Freiraumsituation wie folgt auf S. 192 beschrieben: "Die Versorgungssituation mit wohnungsnahen öffentlichen Grünflächen ist im Planungsraum unterschiedlich. In den Bereichen in Elbnähe, am Grünzug Neu-Altona und am Sternschanzenpark ist die Versorgung mit wohnungsnahen Grünflächen ausreichend. Die restlichen Bereiche sind als stark unterversorgt zu betrachten. Zu der quantitativen Unterversorgung kommt hinzu, dass die vorhandenen Grünflächen zum Teil wenig Nutzungsqualität aufweisen.</p> <p>In Bezug auf Spielplätze zeigt das Plangebiet innerhalb sowie außerhalb der öffentlichen Grünflächen in weiten Teilen ein ausreichend dichtes Netz. Besonders in Gebieten mit Grünflächendefiziten sind Spiel- und Bolzplätze als wohnungsnaher Erholungsflächen vor allem für Familien besonders wichtig. Insgesamt fällt auf, dass in Altona-Nord die Anzahl an Spielplätzen vergleichsweise gering ist."</p> <p>Bedenken: Die Reduzierung der Freiraumfläche entspricht nicht den Bürgerforderungen. Diverse der 569 Bürgerforderungen beinhalteten die Freilassung von Flächen im ersten Bauabschnitt, bis der zweite Bauabschnitt mit größeren Freiflächen realisiert worden ist oder alternativ dazu, mehr Freiflächen für den ersten Bauabschnitt.</p> <p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkfläche auf mindestens 30 % der Fläche des 1. Bauabschnitts ausweiten • keine Verabschiedung der B-Plans
51.3	<p>Öffentliche Grünfläche verlärmert</p> <p>(Hinweis: grau = identisch mit Nr. 29.5) Weitere Bürgerforderungen bezogen sich auf Lärmschutz für den Park. Nun</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

		<p>wird eine zentrale öffentliche Grünfläche ohne Lärmschutz vorgeschlagen.</p> <p>Die Grünfläche ist nach Westen erheblichem Bahnlärm ausgesetzt. Sie ist dadurch nur eingeschränkt für Erholungszwecke nutzbar.</p> <p>Diese Lärmbelastung wurde bereits in der Wettbewerbsauslobung erwähnt und dadurch abgemildert, dass diese durch die Verlegung verringert wird. Siehe dazu Beschreibung der Immissionsbelastung aus dem Auslobungstext S. 33 " ... Da der Fernbahnhof an den Standort Diebsteich verlagert werden soll, wird die Lärmbelastung im Wettbewerbsgebiet sinken. Lediglich die S-Bahntrasse zum derzeitigen Fernbahnhof Altona bleibt erhalten. Nur der nördliche Bereich des Wettbewerbsgebiets wird weiterhin durch den Fernverkehr der Bahn beeinträchtigt." Hier wird von der Bahnhofsverlegung nicht im Konjunktiv gesprochen, sondern es wird gesagt, dass die Verlegung die Lärmbelastung senken wird. Nun bleibt die Frage, wodurch wird die Lärmbelastung ohne Bahnverlegung verringert?</p>	(siehe Punkt 29.5)
51.6	keine gesunden Wohnverhältnisse zu erwarten	<p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · kurzfristige und langfristige Lärmreduzierung für den 1. Bauabschnitt · keine Verabschiedung der B-Plans <p>Bedenken:</p> <p>Ich habe große Bedenken, dass die Wohnungen im Nordteil des Plangebietes bezüglich der Lärmbelastung und der Belichtung der einzelnen Wohnungen dem heutigen Wohnungsstand entsprechen. Ich gebe zu bedenken, dass in der Wettbewerbsauslobung S. 33 steht "Entlang der hoch belasteten Straßen- und Schienenwege sollte keine Wohnnutzung vorgesehen werden. Dies betrifft insbesondere den nördlichen Teil der Fläche Ia sowie den nördlichen Teil der Fläche II. Welche schalltechnischen Spielräume für die Wohnnutzung in der Fläche II nach der Verlagerung des Fernbahnhofs entlang der S-Bahn-Gleise bestehen, wird den Teilnehmern im Rückfragenkolloquium erläutert. Auf der gesamten Fläche Ib ist der Wohnungsbau aus schalltechnischer Sicherheit bis auf kleine Bereiche im nordöstlichen Teil unproblematisch."</p> <p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · keine Verabschiedung des B-Plans · aktuelle Messung der Lärmwerte und Vergleich mit den Prognosewerten des Lärmgutachtens 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 23.44)</p>
51.7	Lärmmessungen gefordert		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 29.11)</p>
51.8	Anrechnung des Garageschosses	<p>Bedenken:</p> <p>Desweiteren ist zu fragen, warum das Garageschoss im nördlichsten</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>

	im nördlichsten Bau-block	Block bei der Gebäudehöhe nicht angerechnet wird?	(siehe Punkt 29.26)
51.9	keine Überschreitungen der Gebäudehöhe für Dachaufbauten und Technikgeschosse	Zu den Gebäudehöhen ist außerdem zu fragen, warum im B-Plan Überschreitungen von vornehmlich als Ausnahme ermöglicht werden, die in der Verschattungsstudie vom August 2013 nicht berücksichtigt werden konnten?	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.22)
51.10	Empfehlungen aus Verschattungsstudien nicht berücksichtigt	Die Dichte der Bebauung und die Abstandsflächen wurden in der Verschattungsstudie kritisiert und sind meinem Ermessen nach insbesondere im nördlichsten Block, indem sozialer Wohnungsbau vorgesehen ist, unzumutbar. Anregung: <ul style="list-style-type: none"> Ergebnisse der Verschattungsstudie berücksichtigen keine Verabschiedung des B-Plans 	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.27)
51.11	öffentlich geförderte Wohnung nur in B-Lagen	Anregung: <ul style="list-style-type: none"> gefordertes Wohnungsbau in attraktiven Lagen 	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.24)
56.)		(E-Mail vom 17.02.2014)	
56.1	Schulwegsicherheit für Grundschüler nimmt ab	Mein Sohn wird ab Sommer dieses Jahres die Theodor-Haubach-Schule in Altona besuchen. Neben vielen pädagogischen Gründen, diese Schule für ihn zu wählen, waren für uns auch die ruhige Lage und der kurze und sichere Schulweg von unserer Wohnung aus ausschlaggebend. Wenn der Bebauungsplan in der jetzigen Form Realität wird und eine Zugangstraße zum neuen Stadtteil direkt neben dem Schulgebäude und auf dem jetzigen Schulhof verlaufen soll, sehe ich folgende Probleme auf uns und die Schule zukommen: Der Schulweg wird an einer vielbefahrenen Straße entlangführen und damit deutlich unsicherer werden. Die Schule wäre komplett von Straßen umgeben -- das ist nicht nur laut (und Lärm verursacht Stress, seit Jahren gehen die Bestrebungen in Schulen dahin, eine möglichst ruhige Lernatmosphäre zu schaffen), sondern durch die Abgasbelastung im Sommer bei geöffneten Fenstern und beim Spielen auf dem Schulhof auch ungesund.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 43.2)
56.2	Zunahme der Lärmbelastung für Theodor-Haubachschule zu erwarten	Die Theodor-Haubach-Schule ist eine Ganztagschule, in der unsere Kinder sich von 8-16 Uhr, manche auch länger, aufhalten. Möchten Sie fünf Tage in	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 57.9)

		<p>der Woche acht Stunden am Tag zu allen Seiten von Straßen umgeben sein?</p> <p>Die im Bebauungsplan genannten Maßnahmen zum Lärmschutz in der Schule und auf dem Schulhof erscheinen mir unrealistisch. Erstens steht dort, die Schule sei nur an einer Seite von Verkehrslärm betroffen, zweitens soll der Grundriss so gestaltet werden, dass keine Pausenräume an der Straße liegen. Gleichzeitig ist vorgesehen, die Straße direkt neben das Gebäude zu bauen, in dem die Kinder zu Mittag essen und somit ihre Hauptpause des Tages verbringen. Dieses Gebäude steht bereits und wird entsprechend genutzt – soll die Schule nun komplett umgebaut werden?</p> <p>Und wenn für den Schulhof Schallschutzmaßnahmen geplant werden sollen, heißt das dann, der wird demnächst von einer Mauer umgeben sein? Denn eine "geeignete Anordnung der Baukörper" wie gefordert ist bei einer bereits bestehenden Schule wohl nicht möglich.</p> <p>(...), sondern durch die Abgasbelastung im Sommer bei geöffneten Fenstern und beim Spielen auf dem Schulhof auch ungesund.</p>	
56.3	Zunahme der Luftschadstoffbelastung für Theodor-Haubachschule zu erwarten		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 57.12)</p>
56.4	Schulhof der THS wird durch Ostanbindung deutlich verkleinert	<p>Teil der Ganztagsbetreuung beinhaltet bei Grundschulkindern glücklicherweise auch das Toben und Spielen auf dem Schulhof. Dieser aber soll deutlich verkleinert werden, vor allem die bisherigen Rückzugsmöglichkeiten sollen stark eingeschränkt werden. Damit wird die Möglichkeit für Kinder, sich im Laufe eines solchen ganzen Tages auch einmal von Lehrern und anderen Schülern zurückziehen, beschnitten. Wie alle pädagogischen Forschungen zeigen, sollte das Bestreben stattdessen aber sein, den Kindern möglichst viele Freiräume zu verschaffen.</p> <p>Parallel zur Verkleinerung der Schulhoffläche ist eine deutliche Erhöhung der Schülerzahlen geplant, um ausreichend Plätze für den neuen Stadtteil zu schaffen – wie passt das zusammen?</p> <p>Mit der Gerichtstraße und der Harkortstraße bestehen bereits jetzt zwei Zufahrtsstraßen zu dem neu geplanten Gebiet. Die verkehrstechnische Notwendigkeit einer weiteren, deutlich kleineren Straße leuchtet mir nicht ein. Ich finde dazu auch keine Belege in den ausgelegten Unterlagen. Im Gegenteil steht dort, die Harkortstraße sei ausreichend, man benötige nur eine Quer Verbindung zwischen Haubach- und Harkortstraße. Die gibt es aber bereits mit der Gerichtstraße.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.6)</p>
56.5	Kritik an Ostanbindung		<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>(siehe Punkt 6.1)</p>

		Ich hoffe aus den oben genannten Gründen sehr, dass Sie von der Errichtung einer Straße auf dem Schulhof der Theodor-Haubach-Schule Abstand nehmen werden!	
58.)		[E-Mail vom 17.02.2014]	
58.1		Nr. 58.1 identisch mit Nr. 57.1	
58.2		Nr. 58.2 identisch mit Nr. 57.2	
58.3		Nr. 58.3 identisch mit Nr. 57.3	
58.5		Nr. 58.5 identisch mit Nr. 57.5	
58.6		Nr. 58.6 identisch mit Nr. 57.6	
58.7		Nr. 58.7 identisch mit Nr. 57.7	
58.8		Nr. 58.8 identisch mit Nr. 57.8	
58.9	Lärmkonflikt für Theodor-Haubach-Schule bleibt ungeklärt	<p>Auf Seite 16 unter Nr. 4.2.1.2 der Begründung des Planentwurfs formuliert die Freie und Hansestadt Hamburg Grenzwerte für Verkehrslärm. Es sind dieses unter anderem 57 dB(A) tagsüber (6-22 Uhr) für Schulen.</p> <p>Bereits das Lärmgutachten weist jedoch in seinen Anlagen 4b und 5 Lärmpegel aus, die tagsüber deutlich über dem genannten Grenzwert liegen. Das Gutachten geht tagsüber von Werten zwischen 65 und 70dB(A) aus. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat in der Begründung zum Planentwurf bezüglich der mit dem Straßenbau zu erwartenden Lärmbeimäßigung keine Abwägungen vorgenommen.</p> <p>Auf Seite 21 heißt es lediglich: „Der erforderliche Schallschutz für die bestehende Grundschule wird im Genehmigungsverfahren für die geplante, nördlich angrenzende Straße („Ostverbindung“) geregelt.“</p> <p>Die Freie und Hansestadt Hamburg hätte sich bereits im Rahmen der Abwägung zum Planentwurf mit der Zunahme des Verkehrslärms beschäftigen müssen. Dass sie dies nicht getan hat, ist mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht vereinbar. Es liegt insofern ein Abwägungsausfall vor.</p> <p>Im Verordnungstext des Planentwurfs heißt es in § 2 Nr. 26: <i>„Auf den Flächen für den Gemeinbedarf sind lärmempfindliche Räume (z.B. Unterrichtsräume, Arbeitsräume, Pausenräume, Bibliotheksräume) durch geeignete Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestal-</i></p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 57.9)</p>

zung den vom Verkehrslärm abgewendeten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung der in Satz 1 genannten Räume ausnahmsweise nicht an den lärmabgewandten Seiten erfolgen kann, ist in diesen Räumen ein Innenraumpegel von kleiner als 35 dB(A) am Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) durch baulichen Schallschutz sicherzustellen. Für den Schulhof ist zu gewährleisten, dass durch geeignete Anordnung der Baukörper, Schallschutzwände oder vergleichbare Maßnahmen ein Pegel von 60dB(A) am Tag nicht überschritten wird.²

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat demnach erkannt, das „die Schulen“ – was auch die Theodor-Haubach-Schule meint – besonders lärmempfindlich sind. Sie hat erkannt, dass lärmempfindliche Räume durch eine geeignete Anordnung der Baukörper und durch geeignete Grundrissgestaltung den vom Verkehrslärm abgewandten Seiten zuzuordnen sind.

Die geplante Ostquerung steht jedoch zu diesem Gestaltungsprinzip in einem diametralen Widerspruch. Die Ostquerung nimmt auf die vorhandenen Baulichkeiten keinerlei Rücksicht. Im Gegenteil: Mit der Ostquerung werden große Verkehrsströme dorthin geleitet, wo die Theodor-Haubach-Schule am lärmempfindlichsten ist. Heute ist die verkehrliche Situation rund um die Theodor-Haubach-Schule noch dadurch gekennzeichnet, dass nahezu alle Unterrichtsräume nach Nordosten ausgerichtet sind. Der denkmalgeschützte Altbau schirmt das Schulgelände zur Haubachstraße und zum Vereinsweg hin ab. Der Neubau schirmt das Schulgelände ebenfalls zur Haubachstraße ab.

Dem entgegen führt die Ostquerung den Straßenverkehr in einem Abstand von nur ein bis zwei Metern an der Fassade des Neubaus vorbei und verläuft so dann auf gesamter Länge entlang des Pausenhofs / des Außengeländes der Schule.

Mit dem Planetentwurf hat die Freie und Hansestadt Hamburg das Gebot, Lärmbeeinträchtigungen nach Möglichkeit bereits durch die Anordnung von Baukörpern und die Vorgabe von Raumnutzungen zu vermeiden, ins Gegenteil verkehrt. Bei den Gebäuden der Theodor-Haubach-Schule handelt es sich um Bestandsgebäude. Sie wurden bei ihrer Errichtung so angeordnet, dass die Gebäude den Schulhof zur Straße hin abschirmen. Das gilt für den Altbau genauso wie für den im Jahr 2000 angesetzten Neubau. Der Altbau und der Neubau bilden einen huftisförmigen Baukörper, der den rückwärtigen Schulhof weitestgehend von der bisher maßgeblichen Straße, der Haubach-

		straße, abschirmt. Wenn nun die Straße zur nordöstlichen Seite hin gedreht werden soll, müsste demnach auch der gesamte Baukörper gedreht werden. Das ist allerdings nach dem Planentwurf nicht vorgesehen.	
58.10		Nr. 58.10 ist identisch mit Nr. 57.10	
58.11		Nr. 58.11 ist identisch mit Nr. 57.11	
58.12		Nr. 58.12 ist identisch mit Nr. 57.12	
58.13		Nr. 58.13 ist identisch mit Nr. 57.13	
58.14		Nr. 58.14 ist identisch mit Nr. 57.14	
58.15		Nr. 58.15 ist identisch mit Nr. 57.15	
10.)		(Schreiben vom 05.02.2014)	
10.1		Nr. 10.1 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.11 (der zweite Absatz in Nr. 29.11 fehlt)	
10.2		Nr. 10.2 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.12	
12.)		(E-Mail vom 14.02.2014)	
12.2		Nr. 12.2 ist identisch mit Nr. 29.2	
12.4		Nr. 12.4 ist identisch mit Nr. 29.4 Ergänzung gemäß 29.4	
12.5		Nr. 12.5 ist identisch mit Nr. 29.5	
12.6		Nr. 12.6 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.6 (es fehlt der vorletzte Absatz)	
12.7		Nr. 12.7 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.11 (es fehlt die Nennung der Rechtsgrundlagen)	
12.8		Nr. 12.8 ist identisch mit Nr. 29.12	
12.9		Nr. 12.9 ist identisch mit Nr. 29.13	
12.10		Nr. 12.10 ist identisch mit Nr. 29.14	
12.11		Nr. 12.11 ist identisch mit Nr. 29.15	
12.14		Nr. 12.14 ist identisch mit Nr. 29.18	
12.20		Nr. 12.20 ist identisch mit Nr. 29.24	
12.21		Nr. 12.21 ist identisch mit Nr. 29.25	
12.24		Nr. 12.24 ist identisch mit Nr. 29.26	
12.25		Nr. 12.25 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.27 (es fehlt der letzte Satz im zweiten Absatz)	
19.)		(Schreiben vom 17.02.2014)	
19.1	städtebauliches Konzept unausgewogen, wenn der 2. Bauabschnitt nicht kommt	Meine Bedenken sind: Als ersten Punkt muss ich ein grundsätzliches Bedenken äußern, welches sich auf das Verfahren insgesamt bezieht. Eines dieser grundsätzlichen Bedenken, das sowohl von BürgerInnen als auch vom Koordinierungsgremium Mitte Altona mehrfach vorgetragen wurde, bezog sich auf den Masterplan und den Städtebaulichen Wettbewerb, in welchen stets von erstem, zweitem	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 8.2)

		und drittem Bauabschnitt ausgegangen wurde. Wenn es jedoch nur einen einzigen Bauabschnitt geben sollte, müsste ein erneuter, offener Wettbewerb ausgetobt werden, da die Voraussetzungen gänzlich andere sind.	
		Anregung:	
		keine Verabschiedung des Plans	
		abwarten, bis die DB im zweiten Quartal 2014 bekannt gibt, dass sie den Fernbahnhof Altona nicht verlegen wird	
		erneuter offener städtebaulicher Wettbewerb	
19.3		Nr. 19.3 ist identisch mit Nr. 29.2	
19.5		Nr. 19.5 ist identisch mit Nr. 29.4 Ergänzung gemäß 29.4	
19.6		Nr. 19.5 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.5 (es fehlen jedoch die letzten drei Absätze)	
19.7		Nr. 19.7 ist identisch mit Nr. 29.6	
19.8		Nr. 19.8 ist identisch mit Nr. 29.7	
19.9		Nr. 19.9 ist identisch mit Nr. 29.8	
19.10		Nr. 19.10 ist identisch mit Nr. 29.9	
19.11		Nr. 19.11 ist identisch mit Nr. 29.10	
19.12		Nr. 19.12 ist identisch mit Nr. 29.11	
19.13		Nr. 19.13 ist identisch mit Nr. 29.12	
19.14		Nr. 19.14 ist identisch mit Nr. 29.13	
19.15		Nr. 19.15 ist identisch mit Nr. 29.14	
19.16		Nr. 19.16 ist identisch mit Nr. 29.15	
19.19		Nr. 19.19 ist identisch mit Nr. 29.18	
19.25		Nr. 19.25 ist identisch mit Nr. 29.24	
19.26		Nr. 19.26 ist identisch mit Nr. 29.25	
19.29		Nr. 19.29 ist identisch mit Nr. 29.26	
19.30		Nr. 19.30 ist identisch mit Nr. 29.27	
21.)		(Ohne Eingangsdatum)	
21.2		Nr. 21.2 ist identisch mit Nr. 29.2	
21.4		Nr. 21.4 ist identisch mit Nr. 29.4	
21.5		Nr. 21.5 ist identisch mit Nr. 29.5	
21.6		Nr. 21.6 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.6 (abweichen fehlt in Nr. 21.6 der letzte Satz im ersten Absatz)	
21.7		Nr. 21.7 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.11 (es fehlt die Nennung der Rechtsgrundlagen)	
21.8		Nr. 21.8 ist identisch mit Nr. 29.12	
21.9		Nr. 21.9 ist identisch mit Nr. 29.13	

21.10			Nr. 21.10 ist identisch mit Nr. 29.14
21.11			Nr. 21.11 ist identisch mit Nr. 29.15
21.14			Nr. 21.14 ist identisch mit Nr. 29.18
21.20			Nr. 21.20 ist identisch mit Nr. 29.24
21.21			Nr. 21.21 ist identisch mit Nr. 29.25
21.24			Nr. 21.24 ist identisch mit Nr. 29.26
21.25			Nr. 21.25 ist inhaltsgleich mit Nr. 29.27 (es fehlt abweichend in Nr. 21.25 der letzte Satz im ersten Absatz)
21.26			Nr. 21.26 ist identisch mit Nr. 8.1
21.27			Nr. 21.27 ist identisch mit Nr. 8.2
21.28			Nr. 21.28 ist identisch mit Nr. 8.3
21.29			Nr. 21.29 ist identisch mit Nr. 8.4
21.31			Nr. 21.31 ist identisch mit Nr. 8.6
21.32			Nr. 21.32 ist identisch mit Nr. 8.7
21.33			Nr. 21.33 ist identisch mit Nr. 8.8
21.34			Nr. 21.34 ist identisch mit Nr. 8.9
21.35			Nr. 21.35 ist identisch mit Nr. 8.10
21.36			Nr. 21.36 ist identisch mit Nr. 8.11
21.37			Nr. 21.37 ist inhaltsgleich mit Nr. 8.22 (es fehlen in Nr. 21.37 jedoch die letzten drei Absätze)
21.38			Nr. 21.38 ist identisch mit Nr. 8.24
21.39			Nr. 21.39 ist identisch mit Nr. 8.25
21.40			Nr. 21.40 ist identisch mit Nr. 8.26
21.41			Nr. 21.41 ist identisch mit Nr. 8.27
21.42			Nr. 21.42 ist identisch mit Nr. 8.28
21.43			Nr. 21.43 ist identisch mit Nr. 8.29
21.44			Nr. 21.44 ist identisch mit Nr. 8.30
21.45			Nr. 21.45 ist identisch mit Nr. 8.31
21.47			Nr. 21.47 ist identisch mit Nr. 8.33
21.48			Nr. 21.48 ist identisch mit Nr. 8.34
21.49			Nr. 21.49 ist identisch mit Nr. 8.35
21.50			Nr. 21.50 ist identisch mit Nr. 8.36
21.51			Nr. 21.51 ist identisch mit Nr. 8.12
21.52			Nr. 21.52 ist identisch mit Nr. 8.13
21.53			Nr. 21.53 ist identisch mit Nr. 8.14
21.54			Nr. 21.54 ist identisch mit Nr. 8.15
21.55			Nr. 21.55 ist identisch mit Nr. 8.16

21.56		Nr. 21.56 ist identisch mit Nr. 8.17	
21.57		Nr. 21.57 ist identisch mit Nr. 8.18	
21.58		Nr. 21.58 ist identisch mit Nr. 8.19	
21.59		Nr. 21.59 ist identisch mit Nr. 8.20	
24.)		(Schreiben vom 15.02.2014.)	
		vollständig identisch mit Nr. 23	
31.)		(E-Mail vom 13.02.2014)	
31.2		31.2 ist identisch mit 29.2	
31.4		31.4 ist identisch mit 29.4 Ergänzung gemäß 29.4	
31.5		31.5 ist identisch mit 29.5	
31.6	Alllasten in Grünfläche	In Bezug auf den Park stellt sich auch die Frage nach den Alllasten. Genügt es, den Boden nur 1 Meter abzutragen und durch eine neue unbelastete Bodenschicht zu ersetzen, wie im Städtebaulichen Vertrag vorgesehen? Im B-Plan wird in Abhängigkeit von der Nutzung der Einbau einer Grabesperre o. ä. empfohlen. Zur Begrünung der nicht überbauten Fläche des Sondergebiets (Kleiderkasse) sollen laut B-Plan vier großkronige Laubbäume gepflanzt werden – die jedoch einen sehr viel tieferen Wurzelbereich im belasteten Boden ausbilden werden.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.6)
		Anregungen:	
		· detaillierte Auskunft über die Lage und das genaue Ausmaß der Alllasten	
		· keine Verabschiedung des B-Plans	
31.7		31.7 ist identisch mit 29.11	
31.8		31.8 ist identisch mit 29.12	
31.9		31.9 ist identisch mit 29.13	
31.10		31.10 ist identisch mit 29.14	
31.11		31.11 ist identisch mit 29.15	
31.14		31.14 ist identisch mit 29.18	
31.20		31.20 ist identisch mit 29.24	
31.21		31.21 ist identisch mit 29.25	
31.22		31.22 ist identisch mit 29.26	
31.23		31.23 ist identisch mit 29.27	
38.)		(E-Mail vom 16.02.2014)	
		identisch mit Nr. 29	

40.)		28 (E-Mail vom 14.02.2014)		
		identisch mit Nr. 37		
42.)		(E-Mail vom 17.02.2014)		
		Vollständig identisch mit Nr. 8;		
44.)		(E-Mail vom 17.02.2014)		
		identisch mit Nr. 43		
46.)		(E-Mail vom 17.02.2014)		
46.1		Nr. 46.1 ist identisch mit Nr. 29.5		
46.3		Nr. 46.3 ist inhaltgleich mit Nr. 29.11 (jedoch fehlt in Nr. 46.3 der erste Satz des zweiten Absatzes)		
46.4		Nr. 46.4 ist identisch mit Nr. 29.12		
46.5		Nr. 46.5 ist inhaltgleich mit Nr. 29.7 (jedoch sind folgende zusätzliche Stichpunkte im letzten Absatz enthalten:		Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.7)
		• „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen mit Kontrolle		
		• keine Verabschiedung des B-Plans		
		• Ruderalflächen als Lebensraum stärker zu schützen • keine Verabschiedung des B-Plans“		
46.6		Nr. 46.6 ist identisch mit Nr. 29.8		
46.9		Nr. 46.9 ist inhaltgleich mit Nr. 29.13 (jedoch fehlt in Nr. 46.8 der zweite Halbsatz im zweiten Absatz)		
46.10		Nr. 46.10 ist identisch mit Nr. 29.14		
46.11		Nr. 46.11 ist identisch mit Nr. 29.15		
49.)		(E-Mail vom 17.02.2014)		
		identisch mit Nr. 42		
53.)		(E-Mail vom 17.02.2014)		
53.1	Lärmbelastung nicht ausreichend bzw. fehlerhaft erfasst und berücksichtigt	(Hinweis: grau = identisch mit Nr. 29.11) Thema Lärmbelastung Hintergrund: Das Plangebiet ist sehr stark von Lärm betroffen (Bahnverkehr, Brauerei u.s.w.) Meine Bedenken: Die bestehende Lärmbelastung wurde bisher nicht hinreichend erfasst. Eine mögliche Gesundheitsgefährdung der zukünftigen Bewohnerinnen des Plangebiets ist zu befürchten. Umweltbezogene Auswirkungen auf die zukünftigen Bewohnerinnen des Plangebiets und ihre Gesundheit sind nicht ausreichend ermittelt worden. Die Abwägung ist entsprechend mangelhaft. Es wurden nach Auskunft der BSU keine Lärm-Messungen durchgeführt. Entsprechend wurden auch keinerlei Mess-Werte im Zusammenhang mit dem Planverfahren veröffentlicht.		Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. (siehe Punkt 29.11)

	<p>Im Lärmgutachten, auf das sich der Bebauungsplan bezieht, werden lediglich "Prognosewerte" dargestellt. Ein Abgleich der "Prognosewerte" mit der "Ist-Situation" erfolgte bisher nicht.</p> <p>Zudem wird der Bahnlärm im Lärmgutachten anhand einer "geraden" Simulation-Strecke berechnet. Das Bahn-Viadukt ist jedoch gekrümmt. Insbesondere durch die Krümmung der Bahnanlage entsteht ein quietschendes Geräusch. Die Bahnanlage wurde entsprechend in der Vergangenheit bereits als "Quietschkurve" bezeichnet.</p> <p>Der BSU ist dieser Sachverhalt bekannt; Bürgerinnen haben in Rahmen der Beteiligungsverfahren mehrfach auf dieses Problem hingewiesen. Dennoch wurde die Problematik im Planverfahren nicht hinreichend berücksichtigt.</p> <p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> keine Verabschiedung des aktuellen Bebauungs-Plans, aktuelle Messung der Lärmwerte und Vergleich mit den Prognose-Werten des Lärmgutachtens, vergleichende Berechnung der Lärmbelastungen im Plangebiet "mit" und "ohne" Gebäude-Riegel als aktive Lärmschutz-Maßnahme 	
53.2	Nr. 53.2 ist identisch mit Nr. 29.12	
63.)	[REDACTED] (Schreiben vom 17.02.2014, Eingang 18.02.2014)	
63.1	63.1 ist inhaltsgleich mit 29.2	
63.2	63.2 ist inhaltsgleich mit 29.4	
63.3	63.3 ist inhaltsgleich mit 29.5	
63.4	63.4 ist inhaltsgleich mit 29.6	
63.5	63.5 ist inhaltsgleich mit 29.11	
63.6	63.6 ist inhaltsgleich mit 29.12	
63.7	63.7 ist inhaltsgleich mit 29.13	
63.8	63.8 ist inhaltsgleich mit 29.14	
63.9	63.9 ist inhaltsgleich mit 29.15	
63.10	63.10 ist inhaltsgleich mit 29.18	
63.11	63.11 ist inhaltsgleich mit 29.24	
63.12	63.12 ist inhaltsgleich mit 29.25	
63.13	63.13 ist inhaltsgleich mit 29.26	
63.14	63.14 ist inhaltsgleich mit 29.27	

Stellungnahmen aus der eingeschränkten Beteiligung vom 15. Juli bis 25. Juli 2014

Reg. Nr.	Verfasser der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme der Planverfasser
----------	-----------------------------	--------------------------	---------------------------------

B.01)		<p>(Schreiben vom 22.07.2014)</p> <p>Die GFZ-Festsetzungen, welche unsere konkreten Grundstücksteile in den Blöcken Ia.02 und Ia.04 betreffen, haben wir geprüft und mussten dabei aber feststellen, dass die GFZ-Werte zu unseren Ungunsten abgerundet wurden. Wir möchten Sie freundlich bitten dies zu korrigieren.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die GFZ wurde auf zwei Nachkommastellen genau ermittelt und festgesetzt. Es wurde mathematisch korrekt gerundet. Dies führte in diesem Fall zu einer geringfügigen Abrundung, sie sich auf die realisierbare Geschossfläche aber nur marginal auswirkt.</p>
B.01.1			
B.01.2		<p>Es ergibt sich mit der GFZ-Festsetzung zukünftig eine direkte Abhängigkeit der zulässigen Baumasse von der Grundstücksgröße. Jedoch ist derzeit die endgültige Vermessung unserer Grundstücke noch nicht erfolgt und auch die öffentliche Straßenplanung ist noch nicht final abgeschlossen. Somit ist nicht auszuschließen, dass im Zuge der späteren Grundstücksvermessung Grundstücksgröße und folglich zulässige Geschossfläche verloren gehen könnte. Hier möchten wir daher die Berücksichtigung einer Toleranz vorschlagen, damit wir nicht Gefahr laufen hinter den in unserem Grundstückskaufvertrag vereinbarten Grundstücksausnutzungen zurückbleiben. Wir schlagen vor, dass ein Toleranzzuschlag von 3% berücksichtigt werden sollte.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein Toleranzzuschlag von 3% kann nicht berücksichtigt werden, da sich hierdurch die zulässige Geschossfläche in allen Baublöcken erhöhen würde. Die festgesetzten Geschossflächen bzw. die daraus resultierenden rechnerisch ermittelten Geschossflächenzahlen wurden auf ihre städtebauliche Verträglichkeit hin überprüft, eine weitere Erhöhung ist nicht vertretbar.</p>
B.02)		<p>(Schreiben vom 24.07.2014)</p>	
B.02.1		<p>Identisch mit B.01.2</p>	
B.03)		<p>(Schreiben vom 23.07.2014)</p>	
B.02.1		<p>Gemäß Ihrem Schreiben sollen nach der öffentlichen Auslegung und dem Arbeitskreis II die maximal zulässigen Geschossflächen (GF) nunmehr als Höchstmaß der Geschossflächenzahl (GFZ) festgesetzt werden. Die ursprünglichen Festsetzungen der maximal zulässigen Geschossflächen definiert unseres Erachtens jedoch klare und eindeutige Kennzahlen (Block Ia.01: 12.800 qm GF inkl. Garagengeschoss, Teilblock Ia.07: 7.860 qm GF). Dagegen ergeben sich infolge der Umrechnung der maximalen Geschossflächen in ein Höchstmaß der GFZ mitunter Rundungsdifferenzen, aus welchen wiederum Flächenverluste resultieren könnten. Grund hierfür wären die Grundstücksgrößen, welche unsererseits für sämtliche Berechnungen und Kalkulationen bislang mit 2.670 qm (Ia.01) und 1.773 qm (Teilblock Ia.07) zugrunde gelegt wurde. Die vorgenannten Grundstücksgrößen entsprechen dabei den bisherigen Baukörperausweisungen sowie Festsetzungen des Bebauungsplan-Entwurfs. Sofern nunmehr aus späteren Grundstücksver- und -einmessungen kleinere Baugrundstücke resultieren, würde sich diese Reduzierung infolge der Festsetzung der max. zulässigen GFZ zugleich auch auf die maximal herstellbaren Geschossflächen auswirken. Demgegenüber erlaubt die Festsetzung der maximal zulässigen Geschossflächen in Höhe von 12.800 qm (Ia.01) und 7.860 qm (Teilblock Ia.07) die Herstellung der</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Mit der Festsetzung einer GFZ anstelle einer maximal zulässigen GF soll der Gefahr eines sog. Windhünnrenns begegnet werden, das eintreten kann, wenn ein Baublock in mehrere Grundstücke unterteilt wird. Die Festsetzung ist daher aus Gründen der Rechtssicherheit und Vollziehbarkeit des Bebauungsplans erforderlich. Bei der Umrechnung des absoluten Maßes in ein grundstücksbezogenen Maßes wurden die aus der Planzeichnung ermittelten Grundstücksgrößen zugrunde gelegt und die GFZ mathematisch korrekt gerundet. Um die Rundungsfehler so gering wie möglich zu halten, wurde die GFZ auf zwei Nachkommastellen genau festgesetzt. Verbleibende etwaige Rundungsfehler sind so geringfügig, dass sie nicht ins Gewicht fallen. Das gleiche gilt für etwaige Abweichungen der aus der Planzeichnung ermittelten Grundstücksgrößen von den aus der Grundstücks-einmessung resultierenden Grundstücksgrößen.</p>

		<p>bislang kalkulierten und zwingend erforderlichen Geschossflächen auch unabhängig von geringfügig abweichenden Grundstücksgrößen. Der vorstehenden Argumentation folgend sprechen wir uns weiterhin für die Ausweisung und Festsetzung der max. zulässigen Geschossflächen (GF) aus.</p>	
		<p>Sollte jedoch trotz unserer begründeten Stellungnahme auch weiterhin an der Ausweisung und Festsetzung der max. zulässigen Geschossflächenzahl (GFZ) festgehalten werden, müssten auch die Grundstücksgrößen des Blocks la.01 sowie des Teilblocks la.07 zwingend benannt und verbindlich festgesetzt werden (la.01: 2.670 qm, Teilblock la.07: 1.773 qm). Erst durch die Festlegung dieser Grundstücksgrößen können durch die dann festgesetzten Geschossflächenzahlen von 4,79 bzw. 4,43 auch die kalkulierten und zwingend erforderlichen Geschossflächen annähernd erreicht werden. Da jedoch auch bereits aus diesen Geschossflächenzahlen minimale Flächenverluste resultieren, würden wir uns zugleich auch für die Aufrundung der zweiten Nachkommastelle von 4,79 auf 4,80 sowie 4,43 auf 4,44 aussprechen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Nach §9 Absatz 1 Nr. 3 BauGB können aus städtebaulichen Gründen Mindest- und Höchstmaße für Grundstücksgrößen festgesetzt werden, nicht aber genaue Grundstücksgrößen. Städtebauliche Gründe für die Festsetzung einer Mindestgrundstücksgröße liegen nicht vor. Etwaige Flächenverluste, die aus Abweichungen der eingemessenen Grundstücke oder aus mathematischem Abrunden resultieren, sind sehr geringfügig und hinnehmbar. Die festgesetzte GFZ für den Baublock la.01 wird im Bereich der zweiten Nachkommastelle korrigiert und mathematisch korrekt aufgerundet. Die festgesetzte GFZ für den Baublock la.07 ist bereits mathematisch korrekt gerundet und wird daher nicht geändert. Eine pauschale Aufrundung kann nicht vorgenommen werden, da sich hierdurch die zulässige Geschossfläche in allen Baublöcken erhöhen würde. Die festgesetzten Geschossflächen bzw. die daraus resultierenden rechnerisch ermittelten Geschossflächenzahlen wurden auf ihre städtebauliche Verträglichkeit hin überprüft, eine weitere Erhöhung ist nicht vertretbar.</p>