

B e g r ü n d u n g

Freie und Hansestadt Hamburg
Bauhörde
Landesplanungsausschuss
Hamburg, den 20. Juni 1983

zum Bebauungsplan Heimfeld 27/Moorburg 3

Archiv

1. Verfahrensablauf

29. Juni 1983

Grundlage des Bebauungsplans ist das Bundesbaugesetz in der Fassung vom 18. August 1976 mit den Änderungen vom 3. Dezember 1976 und 6. Juli 1979 (Bundesgesetzblatt I 1976 Seiten 2257, 3281 und 3617, 1979 Seite 949). Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluß H 3/80 vom 25. Mai 1980 (Amtlicher Anzeiger Seite 921) eingeleitet. Zwei Bürgerbeteiligungen mit öffentlicher Darlegung und Anhörung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 23. April 1980, 30. März 1981 und 19. Juli 1982 (Amtlicher Anzeiger 1980 Seite 826, 1981 Seite 722, 1982 Seite 1335) stattgefunden.

2. Inhalt des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 542) mit seiner zweiundvierzigsten Änderung stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans gewerbliche Bauflächen und Flächen für Bahnanlagen dar. Die Zubringerstraße zur Bundesautobahn A 7 mit ihrer Anschlußstelle ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben.

3. Anlaß der Planung

Durch diesen Bebauungsplan sollen unter besonderer Beachtung der Belange des Umweltschutzes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau einer Verbindungsstraße zwischen dem Hafen- und Industriegebiet Harburgs und der Bundesautobahn Westliche Umgehung Hamburg geschaffen werden, damit der

...

Schwerlastverkehr aus dem Hafen- und Industriegebiet nicht mehr die bestehenden Kreuzungen mit der Bundesbahnstrecke Hamburg - Cuxhaven (insbesondere den Bahnübergang Moorburger Straße und die neue Straßenüberführung Moorburger Bogen) und die Bundesstraße B 73 belasten wird. Darüber hinaus sollen Flächen für gewerbliche Nutzungen gesichert werden. Hier sollen sowohl kleinere Betriebe angesiedelt werden als auch einem vorhandenen Kraftfahrzeugwerk die Möglichkeit einer notwendigen Betriebserweiterung gegeben werden.

4. Angaben zum Bestand

Das Plangebiet liegt nördlich des Ellernwegs und reicht im Norden bis an die vorhandene Hochspannungsleitung, die im östlichen Bereich dieses Gebiet kreuzt. Es endet im Osten mit der Hochwasserschutzanlage im Zuge des Moorburger und Bostelbeker Hauptdeichs und erstreckt sich im Westen bis an die Bundesautobahn A 7. Die Flächen werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Am Ellernweg 24 befindet sich ein eingeschossiges Wohnhaus mit Lebensmittelladen und Nebengebäuden. Im Eckbereich Moorburger Kirchdeich/Ellernweg ist ein Schmutzwasserpumpwerk vorhanden. Zu erwähnen sind außerdem zwei Öldruckleitungen der Preussag und der Deutschen Shell AG an der Nordseite des Ellernwegs. Im mittleren Planbereich kreuzt die Hafenbahn den geplanten Autobahnzubringer.

5. Planinhalt

Der Bebauungsplan weist neben Gewerbegebieten hauptsächlich eine auf einem Damm geführte Verbindungsstraße zwischen dem Moorburger Hauptdeich und der Bundesautobahn A 7 aus. Sie ist ein Teilstück einer durchgehenden Straßenverbindung von der Bundesautobahn A 1 durch das Harburger Hafen- und Indu-

striegebiet, mit Anschluß an die Bundesautobahn A 7 und Weiterführung bis zur Waltershofer Straße. Die neue Trasse dient als Erschließungsstraße für gewerbliche Bauflächen sowie als Autobahnzubringer für den Schwerlastverkehr aus dem Hafengebiet, der von den Kreuzungen mit der Bundesbahnstrecke Hamburg - Cuxhaven abgezogen wird und diese entlastet. Zwischen der Hochwasserschutzanlage im Bereich Moorburger Bogen/Bostelbeker Hauptdeich/Moorburger Hauptdeich und der Brücke über die Hafenbahn (Blatt zwei des Bebauungsplans) wird die Straßentrasse auf ca. einen Meter über Geländehöhe herangeführt.

Westlich der Überbrückung der Hafenbahn wird die Straße abgesenkt, um die auf einem Damm verlaufende Bundesautobahn A 7 zu unterqueren (Blatt eins des Bebauungsplans). Von der Anschlußstelle ist nur der östliche Teil mit der Auffahrt zu der nach Norden führenden Richtungsfahrbahn im Plan enthalten. Der westliche Teil liegt im Bereich des Bebauungsplan-Entwurfs Hausbruch 32.

Der Querschnitt der Straßentrasse beinhaltet zwei Fahrspuren von insgesamt 7,0 m, an der Südseite streckenweise einen 2,5 m breiten Parkstreifen und auf beiden Seiten kombinierte Rad- und Gehwege, die von den Fahrbahnen durch Pflanzstreifen abgesetzt sind. Die 0,5 m breiten Bankettstreifen gehen in eine zu begründende 1 : 3 geneigte Böschung über, deren Breite sich zwangsläufig aus der jeweiligen Höhenlage ergibt. Am Böschungsfuß verläuft - sofern nicht ein Vorflutgraben vorgesehen ist - jeweils eine Mulde zum Ableiten des Oberflächenwassers; der entsprechende Flächenbedarf ist im Bebauungsplan als unverbindliche Vormerkung gekennzeichnet. Im Bereich der Gewerbegebiete ist der Flächenbedarf für die Oberflächenentwässerung ebenfalls unverbindlich vorgemerkt. Die Flächenbedarfe werden verbindlich festgesetzt in einem wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren (vgl. Ziffer 6 der Begründung).

Für den Autobahnzubringer sind verschiedene Trassenführungen untersucht worden; die gewählte "mittlere Trasse" hat folgende Vorteile:

- Sie liegt hinsichtlich des Lärmschutzes in einem vertretbaren Abstand zum bestehenden Wohngebiet südlich des Ellernwegs und berücksichtigt sowohl die vorhandene Hochspannungsleitung als auch die Grenze des Hafenentwicklungsgebiets.

- Die Trasse weist eine gerade für den Schwerlastverkehr zügige Linienführung auf, wodurch unnötige Abgasbelastungen vermieden werden können.

Festpunkte für die Höhenführung der Trasse sind

- im Osten die Hochwasserschutzanlage im Zuge des Bostelbeker Hauptdeichs; die Straße muß hier über die Deichkrone hinweggeführt werden
- im mittleren Bereich die Hafenbahn, die mit einem Brückenbauwerk überquert wird. Wegen der Elektrifizierung der Hafenbahnstrecke muß die lichte Höhe zwischen Schienenerkante und Brückenunterkante mindestens 6,0 m betragen. Die sich hieraus ergebende Höhenlage der Straße im Brückenbereich wird auf einer Länge von etwa 50 m in

westlicher Richtung beibehalten, um den Bau von Anschlußgleisen im Rahmen vorgesehener Industrie- und Gewerbeerschließungen bzw. -erweiterungen zu ermöglichen

- im Westen die Bundesautobahn A 7, unter der die Straße in Richtung Waltershofer Straße hindurchgeführt werden soll.

Da der Autobahnzubringer etwa ab Moorbürger Straße bis zum Anschluß an die Bundesautobahn A 7 über grabendurchzogenes, vegetationsträchtiges Freiland führt und somit einen Eingriff in die Natur und Landschaft (vgl. § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes und § 9 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes) darstellt, wurde von einem Landschaftsarchitekten ein landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet. Aufgrund der darin aufgestellten Forderungen sind im Bereich des vorliegenden Bebauungsplans die Straßenverkehrsflächen entsprechend breiter ausgewiesen worden, damit im Zuge des Straßenausbaus eine landschaftsgerechte Ausgestaltung vorgenommen werden kann. Dies soll dadurch erreicht werden, daß die Böschungsneigungen zur Anlage von Bepflanzung im Verhältnis 1 : 3 abgeflacht und an beiden Seiten der Fahrbahn ein in der Regel 3,0 m breiter Pflanzstreifen für durchgehende Baumreihen angelegt werden soll. Durch ergänzende vornehmlich wasserwirtschaftliche Maßnahmen sollen die Eingriffe in Natur und Landschaft gering gehalten und auch weitgehend ausgeglichen werden. Ein voller äquivalenter Ausgleich für die befestigten Verkehrsflächen durch Herrichtung ökologischer Ausgleichsflächen auch außerhalb des Bebauungsplangebiets - wie nach den landschaftspflegerischen Untersuchungsergebnissen gefordert wird - kann allerdings nicht im Rahmen des Straßenbauvorhabens erreicht werden; insoweit sind noch **Prüfungen** über den Umfang der auf angrenzenden Flächen vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich.

Etwa im Zuge des Moorbürger Kirchdeichs ist vom geplanten Autobahnzubringer eine Straßenverbindung zum Ellernweg ausgewiesen, um eine direkte Verbindung mit dem überörtlichen

Straßennetz herzustellen. Hierdurch soll eine Verkehrs-entlastung des Ellernwegs erreicht und eine zusätzliche Belastung aufgrund neuer Betriebsansiedlungen vermieden werden. Die Straßenverkehrsfläche beinhaltet beidseitig einen 1,0 m breiten Schutzstreifen, eine 2,0 m breite Entwässerungsmulde (am Böschungsfuß), eine Böschung, die aufgrund der unterschiedlichen Höhenlage der Straße eine Breite von 1,50 m im Süden bis zu 8,0 m im Norden aufweist sowie einen 3,0 m breiten kombinierten Geh- und Radweg. Die Fahrbahnbreite beträgt 7,0 m.

Der Ellernweg wird in seinem vorhandenen Ausbau übernommen. Die Straßenverkehrsfläche beinhaltet von Norden nach Süden einen 1,50 m breiten Gehweg, eine 6,50 m breite Fahrbahn, einen 2,0 m breiten Parkstreifen, einen 1,0 m breiten Gehweg sowie einen 3,0 m breiten Graben. Bei allen Erschließungsstraßen werden Gehwegüberfahrten überall dort ausgeschlossen, wo zu hohe Böschungen ein Anfahren der Grundstücke nicht zulassen. Der gleiche Ausschluß gilt für die Nordseite des Ellernwegs im Bereich des Schutzwalls. Das im östlichen Plangebiet enthaltene Teilstück der Straße Moorburger Bogen stellt die Verbindung über die Bundesbahnstrecke zur Bundesstraße B 73 her.

Das dreigeschossige Gewerbegebiet dient der Erweiterung eines vorhandenen Kraftfahrzeugwerks, dessen Schwerpunkt auf Flächen südlich des Ellernwegs liegt, die dort als Industriegebiet ausgewiesen sind. In dem nördlich des Ellernwegs geplanten neuen Gewerbegebiet sollen insbesondere ein Ausbildungszentrum des Werks, eine Ladezone und Stellplätze geschaffen werden. Auch dieses Erweiterungsvorhaben ist im Hinblick auf die im gesamthamburgischen Interesse liegenden Maßnahmen zur langfristigen Erhaltung von Arbeitsplätzen und Schaffung zusätzlicher Arbeitsmöglichkeiten zu sehen und steht mit den städtebaulichen Grundsätzen in Einklang. Im zweigeschossigen Gebiet sollen kleinere Gewerbebetriebe untergebracht werden. Gegenüber

der Wohnsiedlung am Ellernweg ist in einem Teilbereich des dreigeschossigen Gewerbegebiets die zulässige Traufhöhe auf 10,0 m über Gelände beschränkt worden. Dies entspricht etwa der im zweigeschossigen Gebiet erreichbaren Gebäudehöhe und stellt ein vertretbares Maß zu den benachbarten eingeschossigen Siedlungshäusern dar.

Um den Betrieben einen möglichst großen Spielraum für eine individuelle Ausnutzung ihrer Grundstücke zu geben, ist auf die Festsetzung einer bestimmten Bauweise - offen oder geschlossen - und auf eine zwingend vorgeschriebene Anzahl von Vollgeschossen verzichtet worden. Auch die gewählte Flächenausweisung unterstützt den Gestaltungsfreiraum. Die festgesetzte Dichte entspricht den Höchstwerten des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 15. September 1977 (Bundesgesetzblatt I Seite 1764).

In Teilbereichen muß das Gewerbegebiet auf das Niveau des Ellernwegs aufgehört werden. Die betroffenen Flächen sind weitgehend ohne Baumbestand. Der Umfang der Aufhöhungen wird detailliert jeweils im Baugenehmigungsverfahren festgelegt.

Am Ellernweg wird eine Fläche für ein Pumpwerk festgesetzt, um das ~~hier~~ vorhandene Schmutzwasserpumpwerk planerisch zu sichern.

Das gesamte Gebiet ist durch die Bundesautobahn A 7, die Bundesbahnstrecke Hamburg - Cuxhaven, die Hafenbahn und den gewerblichen Fahrverkehr stark vorbelastet. Zusätzliche verkehrliche Belastungen werden sich aus dem Bau der neuen Straßen für das angrenzende Gewerbegebiet nicht ergeben, so daß keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Straßenraum erforderlich sind. Auch für das südlich vom Ellernweg liegende Wohngebiet sind nach den bisherigen Untersuchungen (lärmetechnische Untersuchung für den Autobahnzubringer Moorborg vom Juni 1980,

ergänzende Untersuchung vom Mai 1981) von der neuen Straßenverbindung keine Lärmeinwirkungen zu erwarten, die besondere Schutzmaßnahmen erforderlich machen. Für diese Wohnnutzung ist es aber wegen der in diesem Raum ohnehin vorhandenen Umweltbelastungen (die weniger durch die der Siedlung benachbarten Betriebe, als vielmehr in größerem Umfang von Verkehrsanlagen und Industriebetrieben außerhalb des Plangebiets erzeugt werden) anzustreben, zusätzliche Belastungen zu vermeiden. Etwaige Möglichkeiten, darüber hinaus die Belastungssituation in diesem Raum zu verbessern, müssen noch untersucht werden. Dazu bedarf es zunächst einer großräumigen Feststellung der Ursachen. Die Arbeiten an einer Konzeption, die Voraussetzung für künftige Planungen im Raum Heimfeld/Hausbruch/Moorburg (nördlich der Bundesstraße B 73) sein wird, sind in Vorbereitung.

Belange des Landschaftsschutzes im Hinblick auf das auch weiterhin außerhalb dieses Bebauungsplans bestehende Landschaftsschutzgebiet sollen gesondert in einem Verfahren nach dem Hamburgischen Naturschutzgesetz geregelt werden.

Um schon jetzt für die bestehende Wohnsiedlung keine umweltrelevante Verschlechterung aus der herangerückten gewerblichen Nutzung entstehen zu lassen, ist in § 2 Nummer 1 der Ausschluß von umweltbelastenden Gewerbebetrieben vorgeschrieben worden. Außerdem sind im Gewerbegebiet wegen der Nähe zum nördlich vom Planbereich liegenden Brunnenschutzgebiet Betriebe ausgeschlossen worden, von denen wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser gelangen können.

Mit der Ausweisung eines entlang des Ellernwegs im Gewerbegebiet liegenden 13,0 m breiten und 2,5 m hohen Schutzwalls - Neigung der Böschungen 1 : 3 zur Straße und 1 : 1,5 zum Gewerbegebiet - soll eine optische Trennung und ein Lärmschutz zwischen dem neu ausgewiesenen Gewerbegebiet

und der vorhandenen Wohnsiedlung erreicht werden. Eine Bepflanzung des Walls ist vorgeschrieben; ebenso ist für die 7,0 m breite Fläche zwischen dem Ellernweg und dem Schutzwall eine Bepflanzung mit dichtwachsenden Sträuchern vorgeschrieben (vgl. § 2 Nummer 3); im Bereich der hier vorhandenen zwei Ölleitungen können nur flachwurzelnde Gehölze Verwendung finden.

Weiterhin ist in § 2 Nummer 2 bestimmt, daß von den im Gewerbegebiet anzulegenden notwendigen ebenerdigen Stellplätzen 10 % der Fläche mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen sind. Durch die planerischen Festsetzungen in Verbindung mit der nach § 9 der Hamburgischen Bauordnung zu fordernden Bepflanzung von Vorgartenflächen soll eine gute Gestaltung und Durchgrünung der gewerblichen Flächen erreicht werden; alle Maßnahmen führen insgesamt zu einer 20 %igen Begrünung des Gewerbegebiets und unterstützen damit nachhaltig die Bemühungen zum Abbau von Schadstoffen, insbesondere von Staubimmissionen.

Die zum Hafenentwicklungsgebiet gehörende Fläche nördlich des Ellernwegs zwischen der aufzuhebenden Straße Zum Fürstenmoor und der Plangebietsgrenze soll im Zusammenhang mit den anstehenden Straßenbauarbeiten gestaltet und intensiv begrünt werden.

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gelten Beschränkungen nach der Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-1), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167).

6. Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen

Für das Plangebiet werden die bestehenden Bebauungspläne aufgehoben. Es handelt sich insbesondere um den

- Baustufenplan Heimfeld vom 25. Februar 1958
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 59)
- Bebauungsplan Heimfeld 2 vom 23. Juni 1969
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 126)
- Bebauungsplan Heimfeld 13 vom 25. Mai 1976
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 141)
- Bebauungsplan Heimfeld 33 vom 20. Juni 1978
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 206).

Der für die Oberflächenentwässerung erforderliche Flächenbedarf ist im Bebauungsplan unverbindlich vorgemerkt. Für den Gewässerbau ist die verbindliche Festsetzung in einem wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren nach § 31 des Wasserhaushaltsgesetzes in der Fassung vom 16. Oktober 1976 (Bundesgesetzblatt I Seite 3018) in Verbindung mit §§ 47 und 48 des Hamburgischen Wassergesetzes vom 20. Juni 1960 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 335) erforderlich. Wenn mit Einwendungen Dritter nicht zu rechnen ist, kann der Gewässerausbau auch ohne vorherige Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens genehmigt werden (§ 31 Absatz 1 Satz 3 des Wasserhaushaltsgesetzes i.V.m. § 49 des Hamburgischen Wassergesetzes).

Die Hochwasserschutzanlage ist nach § 55 in Verbindung mit §§ 48 und 49 des Hamburgischen Wassergesetzes vom 20. Juni 1960 mit der Änderung vom 29. April 1964 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1960 Seite 335, 1964 Seite 79) festgestellt worden. Die Benutzung der öffentlichen Wege auf den Deichen unterliegt Beschränkungen für den Hochwasserschutz.

Teilflächen des Plangebiets stehen unter Landschaftsschutz. Hier gelten die Beschränkungen nach der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in den Gemarkungen Eißendorf, Vahren-dorf Forst (Haake), Marmstorf und Sinstorf vom 6. September 1955 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 790-o), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167). Diese Verordnung wird für den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgehoben (vgl. § 2 Nummer 4).

7. Flächen- und Kostenangaben

Das Plangebiet ist etwa 189 000 m² groß. Hiervon werden für Straßen etwa 139 700 m² (davon neu etwa 109 500 m²), für die Hafenbahn 1 600 m² und für ein Pumpwerk 800 m² benötigt. Bei der Verwirklichung des Plans müssen von den für öffentliche Zwecke ausgewiesenen Flächen noch etwa 8 800 m² durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden.

Weitere Kosten werden durch den Straßen-, den Siel- und Gewässerausbau sowie durch die Aufhöhung der Gewerbeflächen entstehen.

8. Maßnahmen zur Verwirklichung

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

