

**BEGRÜNDUNG
ZUM
BEBAUUNGSPLAN
STELLINGEN 65**

INHALTSVERZEICHNIS

1. Anlass und Ziele der Planung	4
2. Grundlagen und Verfahrensablauf	4
3. Planerische Rahmenbedingungen	5
3.1 Raumordnung und Landesplanung	5
3.1.1. Flächennutzungsplan	5
3.1.2. Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz	5
3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen	5
3.2.1 Bestehende Bebauungspläne	5
3.2.2 Planfeststellungsbeschluss	6
3.2.3 Nutzungsvertrag mit dem Bund	6
3.2.4 Anbauverbotszone	6
3.2.5 Bauschutzbereich Flughafen	6
3.2.6 Lärmschutz- und Siedlungsbeschränkungsbereich des Flughafens	6
3.2.7 Baumschutzverordnung	7
3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen	7
3.3.1 Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb	7
3.3.2 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten	7
3.3.3 Geplantes Wasserschutzgebiet	7
3.4 Angaben zum Bestand	7
3.4.1 Lage und Erschließung	7
3.4.2 Bestandsnutzungen	7
3.4.3 Hochspannungsfreileitung	8
3.4.4 Grünbestand	8
3.4.5 Nutzungen in der Umgebung	8
4 Umweltbericht	9
4.1 Vorbemerkungen	9
4.1.1 Anlass und Ziel der Planung	9
4.1.2 Untersuchungsraum und Gutachten	9
4.1.3 Standort- und Planungsalternativen	9
4.2 Bearbeitung der Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen	10
4.2.1 Schutzgut Mensch	10
4.2.2 Schutzgüter Klima und Luft	11
4.2.3 Schutzgüter Wasser und Boden	11
4.2.4 Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt	12
4.2.5 Schutzgüter Landschaft sowie Kultur und sonstige Sachgüter	13
4.3 Überwachung (Monitoring)	13
4.4 Zusammenfassung des Umweltberichtes	13
5 Planinhalt und Abwägung	14
5.1 Öffentliche Grünflächen	14
5.2 Private Grünflächen	15
5.3 Öffentliche Straßenverkehrsflächen	16
5.4 Stellplätze	16

5.5	Immissionsschutz	16
5.6	Abwägungsergebnis	16
5.7	Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen	17
5.7.1	Festgestellte Bundesfernstraße	17
5.7.2	Bahnanlagen	17
5.7.3	Hochspannungsleitung	17
5.7.4	Lärmschutzbereich des Flughafens	17
5.7.5.	Vorgesehene unterirdische Wasser- und Gasleitung	17
6	Maßnahmen zur Verwirklichung	17
7	Aufhebung bestehender Pläne	17
8	Flächen- und Kostenangaben	18
8.1	Flächenangaben	18
8.2	Kostenangaben	18

1. Anlass und Ziele der Planung

Die Bundesrepublik Deutschland plant den 6- bzw. 8-spurigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A7 zwischen dem Elbtunnel und dem Bordesolmer Dreieck. Der in diesem Zusammenhang gesetzlich vorgeschriebene und vom Bund finanzierte Lärmschutz soll auf Hamburger Gebiet in Stellingen und zum Teil in Altona in Form einer Überdeckelung der BAB A7 erfüllt werden. Ergänzend beabsichtigt die Stadt Hamburg, den Lärmschutz in Schnelsen und Altona über das gesetzlich vorgesehene Maß hinaus aus eigenen Mitteln zu erweitern. Anstelle von Lärmschutzwänden bekommt die Autobahn in diesen Bereichen ebenfalls einen Lärmschutztunnel.

Mit einem Lärmschutztunnel in Stellingen bietet sich über den Lärmschutz hinaus die Chance, die durch die Autobahn verursachte Schneise durch den Stadtteil zu schließen und ehemals gewachsene Verbindungen im Stadtgefüge wieder herzustellen und neue zu schaffen. Die Überdeckelung der A7 in Stellingen beginnt an der Kieler Straße und endet an der Güterumgehungsbahn.

Im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau der A7 und Lärmschutztunnel Stellingen“ vom 23. August 2013 ist eine Begrünung der Tunneloberfläche als Ausgleichsmaßnahme für den Eingriff der Autobahnerweiterung vorgesehen. Die Ausgestaltung der Nutzung dieser Begrünung sowie angrenzender Randflächen ist Gegenstand dieses Bebauungsplans.

Alle mit der Errichtung des Tunnelbauwerks zusammenhängenden Fragestellungen inklusive einer einfachen Dachbegrünung, wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Erweiterung der Autobahn in Stellingen behandelt; sie sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans.

Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung neuer Grünflächen, die Platz für Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten bieten. Neben der Festsetzung öffentlicher Parkanlage werden Flächen für Dauerkleingärten gesichert.

2. Grundlagen und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722, 1731).

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss E 6/10 vom 11. April 2011 (Amtl. Anz. S. 1121) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 27. Oktober 2010 und 12. Oktober 2015 (Amtl. Anz. 2010 S. 2137, 2015 S. 1754) stattgefunden.

Das Plangebiet wurde vor der öffentlichen Auslegung gegenüber der Fassung des Aufstellungsbeschlusses verkleinert.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Raumordnung und Landesplanung

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 „Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen mit Anschlussstellen im Tunnel“, „Grünflächen“ und „sonstige Hauptverkehrsstraßen“ dar.

3.1.2. Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) mit seiner 137. Änderung stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans im Landschaftsprogramm die Milieus „Überdachte Straße / Straße im Tunnel“, „Parkanlage“ und „Kleingärten“ sowie die Milieuübergreifenden Funktionen „Grüne Wegeverbindung“ und „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ dar.

Die Karte für den Arten- und Biotopschutz stellt die Biotopentwicklungsräume 14b „Autobahn u. ä.“, 10a „Parkanlage“ und 10b „Kleingarten“ dar.

3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen

3.2.1 Bestehende Bebauungspläne

Der Baustufenplan Stellingen - Langenfelde in der Fassung der erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) hielt den Trassenverlauf der heutigen BAB A7 für eine geplante Ortsumgehung Eidelstedt frei. Randbereiche der Trasse sind als „Außengebiet Grünfläche“ festgesetzt. Diese Festsetzung wurde nicht in neues Planrecht überführt und ist obsolet.

Der Teilbebauungsplan TB 812 vom 13. Oktober 1959 (HmbGVBl. S. 142) weist für die östlichen Flächen der BAB „Neue Straßenflächen“ aus. Im Randbereich dieser Straßenflächen wird auf allen angrenzenden Flurstücken ein bis zu 20 m breiter Streifen ausgewiesen, der „von jeglicher Bebauung freizuhalten“ ist.

Der Teilbebauungsplan TB 813 vom 13. Oktober 1959 (HmbGVBl. S. 142) weist für die Flächen südlich der Güterumgehungsbahn „Neue Straßenflächen“ aus. Im Randbereich dieser Straßenflächen wird auf allen angrenzenden Flurstücken ein bis zu 20 m breiter Streifen ausgewiesen, der von jeglicher Bebauung freizuhalten ist.

Der Bebauungsplan Stellingen 12 vom 23. Juni 1965 (HmbGVBl. S. 114), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 497) weist für die BAB im südlichen Abschnitt sowie die Kieler Straße „öffentliche Straßen“ und angrenzend „private Grünflächen“ aus.

Der Bebauungsplan Stellingen 16 vom 1. Juni 1970 (HmbGVBl. S. 175) zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 502) weist für die westlichen Flächen BAB eine „festgestellte Bundesfernstraße“ aus.

Der Bebauungsplan Stellingen 49 vom 3. September 1998 (HmbGVBl. S. 199), weist für die BAB im südöstlichen Abschnitt „festgestellte Bundesfernstraße“ sowie für die angrenzenden Straßen „Straßenverkehrsfläche“ aus.

3.2.2 Planfeststellungsbeschluss

Der Plan für die Errichtung des Deckelbauwerks Stellingen wurde am 23.08.2013 planfestgestellt. Gemäß § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert am 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749) wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss schafft unmittelbar Baurecht und ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens entsprechend zu berücksichtigen.

3.2.3 Nutzungsvertrag mit dem Bund

Es ist beabsichtigt, einen Nutzungsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien und Hansestadt Hamburg zu schließen

Mit diesem Vertrag gestattet die Straßenbauverwaltung der Stadt Hamburg, das bundeseigene Straßengrundstück zur Errichtung von Dauerkleingärten im Sinne des Bundeskleingartengesetzes, einer öffentlichen Grün- und Erholungsanlage mit Rasenflächen, Baum-, Gehölz- und Staudenpflanzungen, Platzflächen sowie von Fuß- und Radwegen zu nutzen. Die genaue Festsetzung der Nutzungsarten erfolgt über diesen Bebauungsplan.

3.2.4 Anbauverbotszone

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1207), zuletzt geändert am 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474, 1542) haben Hochbauten jeder Art einen Abstand von mindestens 40 m zu Bundesautobahnen einzuhalten. Die Errichtung von Hochbauten in einem Abstand von 40 m bis 100 m zu Bundesautobahnen bedarf gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 FStrG der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde.

Für die fertig gestellten überdeckelten Bereiche der Bundesautobahn A7 wurde mit der obersten Landesstraßenbaubehörde abgestimmt, dass für die Tunnelabschnitte eine 10 m Anbauverbotszone gilt gemessen vom äußersten Rand des fertig gestellten Bauwerks. Für alle anderen Abschnitte der A7 sowie für noch nicht fertiggestellte Tunnelabschnitte gelten die Regelungen des § 9 Abs. 1 Nr. 1 bzw. § 9 Abs. 2 Nr. 1 FStG ohne Einschränkung.

Für das Vereinsheim hat die oberste Landesstraßenbaubehörde gemäß § 9 Abs. 7 im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans einer Reduzierung des Mindestabstands auf 3m zugestimmt.

3.2.5 Bauschutzbereich Flughafen

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafen Hamburg (Fuhlsbüttel) gem. § 12 Absatz 1 Nr. 1a des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert am 28. Juni 2016 (BGBl. I S. 1548). Danach ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörden zu Bauvorhaben erforderlich, wenn eine Höhe von 112 m über Normalhöhennull (NHN) überschritten wird. Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan ergeben sich daraus keine Konflikte.

3.2.6 Lärmschutz- und Siedlungsbeschränkungsbereich des Flughafens

Das Plangebiet befindet sich bis auf den nördlichen Bereich innerhalb der Tag-Schutzzone 2 sowie in der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereichs des Flughafen Hamburg (Fuhlsbüttel).

tel), der auf Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2551) festgesetzt worden ist. Das Plangebiet liegt außerdem vollständig innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereichs (Bereich 2), gemäß Senatsbeschluss (Senatsdrucksache Nr. 96/1261) vom 23. September 1996.

3.2.7 Baumschutzverordnung

Es gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten Hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl S. 350, 359, 369).

3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen

3.3.1 Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb

Zur Gestaltung der Oberfläche des Deckels wurde 2010 ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt. Die fortgeführte Entwurfsplanung bildet die Grundlage für die Inhalte und den Geltungsbereich des Bebauungsplans.

3.3.2 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten

Gutachtentitel: Lärmschutztunnel Stellingen: Überprüfung der Freiraumplanung, Vorgaben für die Durchführung der Landschaftsbauarbeiten und Vorgaben für die Nutzungen auf dem Tunnel – GRASSL BERATENDE INGENIEURE BAUWESEN MAI 2015

3.3.3 Geplantes Wasserschutzgebiet

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt in der Schutzzone III des geplanten Wasserschutzgebiets Stellingen Süd.

3.4 Angaben zum Bestand

3.4.1 Lage und Erschließung

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Stellingen nordwestlich des Hamburger Stadtkerns. Es umfasst mit einer Länge von 940 m im Wesentlichen das Tunnelbauwerk der gemäß Planfeststellungsbeschluss verbreiterten Trasse der Autobahn A7 zwischen der Güterumgebungsbahn im Norden und der Kieler Straße bzw. der Autobahn-Anschlussstelle Stellingen im Süden. Auf Grund der Geländetopografie ragt das Tunnelbauwerk in einigen Bereichen zwischen 0,50 m und 4,50 m aus dem Boden. In das Plangebiet einbezogen sind in Teilen der bisherige Lärmschutzwall östlich der Autobahn bzw. südlich der Güterumgebungsbahn, Teile der Straßenverkehrsfläche des Wördemanns Wegs und des Theodor-Schäfer-Damms sowie der Kieler Straße.

Das Plangebiet ist durch verschiedene Buslinien in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden.

Die Veloroute 2 verläuft über den Wördemanns Weg.

3.4.2 Bestandsnutzungen

Das Plangebiet wird im Wesentlichen von der Trasse der BAB A7 und den dazugehörigen Nebenanlagen und -flächen (Lärmschutzwänden und -wällen, Böschungen) eingenommen.

Eine Brücke über die Autobahn verlief im Zuge des Wördemanns Wegs. Diese ist abgebrochen; der Wördemanns Weg wird zukünftig über das Deckelbauwerk geführt. Durch die Planfeststellung ist in planungsrechtlicher Hinsicht das Deckelbauwerk als Bestand zugrunde zu legen (mit Dachbegrünung auf dem Deckelbauwerk bzw. Gras- und Krautfluren in den Randbereichen).

3.4.3 Hochspannungsfreileitung

Im Norden des Plangebiets verläuft eine 110-kV-Hochspannungsfreileitung der Vattenfall Europe Distribution Hamburg GmbH.

3.4.4 Grünbestand

Eingriffe in die Gehölzbestände entlang der Autobahn sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens behandelt worden. Gemäß Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der BAB A7 werden im Plangebiet Ausgleichsflächen festgesetzt. Auf dem Deckelbauwerk ist eine Dachbegrünung vorgesehen, in den Randbereichen die Entwicklung von Gras- und Krautfluren. Hierzu werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) nur für die Randbereiche Maßnahmen beschrieben (Ansaat von Landschaftsrasen, Mahd einmal jährlich). Demnach ist für das Plangebiet im Wesentlichen von einer durchgehenden Rasenfläche auszugehen. Im Plangebiet sind keine geschützten Biotopie vorhanden.

3.4.5 Nutzungen in der Umgebung

Die südlich bzw. südwestlich des Plangebiets (Bereich südlich der Kieler Straße) gelegenen Flächen sind gewerblich geprägt. An der Kieler Straße unmittelbar neben der Autobahn-Anschlussstelle Stellingen befindet sich ein großer Baumarkt.

Westlich des Plangebiets überwiegen Wohnnutzungen und Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Die dort vorhandene Wohnbebauung setzt sich im Wesentlichen aus drei Siedlungen zusammen: Westlich der Autobahn die Kock-Siedlung am Nienredder (ca. 220 WE in Geschosswohnungsbauten) und die Siedlung Schopbachweg (100 WE, überwiegend Reihenhäuser). Östlich der Autobahn verlaufen der Imbekstieg und der Theodor-Schäfer-Damm. Der Imbekstieg verläuft östlich parallel der Autobahn, die dort vorhandene Reihenhausbauung ist Straßen begleitend angeordnet. Die privaten Grundstücke der Häuser, die unmittelbar an die Autobahn grenzen, werden in einer Tiefe von etwa 5 m durch die Autobahn-Überdeckung in Anspruch genommen. Alle damit zusammenhängenden Fragen sind Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Östlich und nördlich der Reihenhaussiedlung am Imbekstieg befinden sich zwei Schulstandorte (Albrecht-Thaer-Gymnasium und Grundschule Wegenkamp). Weiter nördlich, auf den Flächen an der Güterumgehungsbahn, ist der Abenteuerspielplatz Wegenkamp angesiedelt, eine Einrichtung der offenen Kinder- und Jugendarbeit in freier Trägerschaft.

Der Theodor-Schäfer-Damm verläuft südlich des Imbekstiegs unmittelbar östlich der Autobahn, an seiner Ostseite befinden sich gewerbliche Nutzungen.

Die nördliche Grenze des Plangebiets bildet die elektrifizierte Trasse der Güterumgehungsbahn. Sie wird ausschließlich von Güterzügen befahren und ist vorwiegend eingleisig. Entlang der Güterumgehungsbahn verläuft der Kollauwanderweg. Nördlich der Güterumgehungsbahn erstrecken sich landwirtschaftlich geprägte Freiräume. Diese Flächen sind Bestandteil der „Eimsbüttler Landschaftsachse“, die sich vom Umland bis in den Hamburger Stadtkern erstreckt. Sie gehören zum Naherholungsgebiet Schnelsen-Niendorf-Eidelstedter Feldmark.

4 Umweltbericht

4.1 Vorbemerkungen

4.1.1 Anlass und Ziel der Planung

Das Plangebiet des Bebauungsplans umfasst eine Fläche von ca. 6,1 ha zwischen Kieler Straße und Güterumgehungsbahn in Stellingen. Ziel der Planung ist im Wesentlichen die Ausweisung öffentlicher und privater Grünflächen auf dem sog. Autobahndeckel der Bundesautobahn A7 (BAB A7). Zur Gebietsabgrenzung und den Planausweisungen im Einzelnen siehe Ziffer 5.

4.1.2 Untersuchungsraum und Gutachten

Der Untersuchungsraum der Umweltprüfung beschränkt sich im Wesentlichen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans und sein unmittelbares Umfeld. Er wird bei Betroffenheit des jeweiligen Schutzgutes schutzgutbezogen vergrößert.

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.

Zur Bestandserfassung und -bewertung wird auf die Planunterlagen und den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der BAB A7 (Abschnitt Stellingen) zurückgegriffen. Diese beinhalten insbesondere die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) sowie weitere Fachgutachten wie z. B. das Lärm- und Luftschadstoffgutachten.

Zur Beurteilung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen der Planung wurden die bei den zuständigen Behörden vorhandenen Umweltinformationen herangezogen, die routinemäßig erfasst und aktualisiert werden. Spezielle Gutachten im Rahmen des Planverfahrens wurden nicht angefertigt.

4.1.3 Standort- und Planungsalternativen

Der Bebauungsplan berücksichtigt den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der BAB A7 als plangegebene Entwicklung. Ausgangspunkt für die Bewertung der Umweltsituation ist somit nicht die Ist-Situation, sondern die Situation nach Fertigstellung der Baumaßnahme des Autobahndeckels im Bereich Stellingen. Die Nullvariante im Sinne des Bebauungsplans ist daher die voraussichtliche Entwicklung dieses Planungszustands. Konkret bedeutet dies, dass auf dem Autobahndeckel inklusive der unmittelbar angrenzenden Randbereiche Ausgleichsmaßnahmen gemäß LBP zum A7-Ausbau umgesetzt werden.

Standortalternativen sind aufgrund des Planungsziels (Gestaltung der Deckelfläche und angrenzender Bereiche für Freizeit- und Erholungszwecke) nicht vorhanden. Sinnvolle Nutzungsalternativen innerhalb des Plangebiets unter Berücksichtigung der Planungsziele bestehen in der Differenzierung der öffentlichen und privaten Grünflächen. Im Rahmen eines freiraumplanerischen Wettbewerbs wurden verschiedene Nutzungskonzepte erarbeitet, die aber unter Umweltgesichtspunkten keine erheblichen Unterschiede aufweisen. Eine bauliche Nutzung des Plangebiets (z. B. für Wohnen oder Gewerbe) widerspräche sowohl dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der BAB A7 als auch dem Planungsziel des Bebauungsplans.

4.2 Bearbeitung der Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen

4.2.1 Schutzgut Mensch

4.2.1.1 Bestandsbeschreibung und -bewertung

Gemäß Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der BAB A7 werden im Plangebiet Ausgleichflächen festgesetzt (Dachbegrünung auf dem Deckel bzw. Gras- und Krautfluren in den Randbereichen). Hierbei werden nur für die Randbereiche Maßnahmen beschrieben (Ansaat von Landschaftsrasen, Mahd einmal jährlich). Somit weist das Plangebiet keine große Bedeutung für das Schutzgut Mensch auf. Die Fläche ist nur eingeschränkt nutzbar und erlebbar.

Nach Überdeckung der BAB A7 treten im Plangebiet durch die im Süden angrenzende Kieler Straße (ca. 30.000 Kfz/24h im Jahr 2025), den im zentralen Bereich querenden Wördemanns Weg (ca. 18.000 Kfz/24h im Jahr 2025) sowie die im Norden angrenzende Güterumgehungsbahn (ca. 50 Zugfahrten/24h im Jahr 2025) weiterhin z. T. erhebliche Belastungen durch Verkehrslärm auf. Das Plangebiet liegt (bis auf den Bereich nördlich des Imbekstiegs) im Bereich des Lärmschutzbereichs des Flughafens (Tag-Schutzzone 2 und Nacht-Schutzzone). Östlich des Theodor-Schäfer-Damms befindet sich ein Gewerbegebiet (Bebauungsplan Stellingen 49).

4.2.1.2 Umweltauswirkungen der Planung, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Durch die Planung werden Flächen für Freizeit- und Erholungsnutzungen festgesetzt. Dies ist gegenüber der zurzeit festgesetzten Nutzung eine deutliche Verbesserung für das Schutzgut Mensch und somit positiv zu bewerten. Die geplanten öffentlichen und privaten Grünflächen weisen jedoch eine höhere Empfindlichkeit gegenüber Umwelteinwirkungen auf, als die bislang festgesetzten Ausgleichsflächen.

Für öffentliche und private Grünflächen bestehen keine gesetzlichen Vorgaben zum Schutz vor Lärm. Für besonders empfindliche Erholungsnutzungen sollte aber ein Schutz durch deren verträgliche räumliche Anordnung innerhalb des Plangebiets erfolgen. Für Kleingärten hat sich in der Rechtsprechung gegenüber Verkehrslärm derselbe Schutzanspruch wie für Mischgebiete herausgebildet. Gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) soll hierfür tagsüber (06 – 22 Uhr) ein Grenzwert von 64 dB(A) eingehalten werden. Für Kleingärten besteht der Schutzanspruch nur tagsüber, da diese nur zur Erholung und nicht zum Wohnen dienen. Die privaten Grünflächen sollten demnach folgende Abstände zu den Straßen einhalten (jeweils von der Straßenmitte), um diesen Grenzwert einzuhalten: Kieler Straße ca. 40 m, Wördemanns Weg ca. 30 m. Bei einer Beurteilung der Kleingärten gemäß dem Schutzanspruch eines Mischgebiets bestehen durch Fluglärm und Gewerbelärm keine Konflikte.

Im Norden des Plangebiets verläuft südlich der Güterumgehungsbahn eine 110 KV-Hochspannungsfreileitung. Grenzwertüberschreitungen der 26. BImSchV (Verordnung über elektromagnetische Felder) in der Fassung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3267) sind in der Regel nur im unmittelbaren Nahbereich der Leitungen zu erwarten. Im Interesse der gesundheitlichen Vorsorge sollte die Neuerrichtung von baulichen Anlagen, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen (insbesondere von Kindern) bestimmt sind, nur in einem bestimmten Mindestabstand zu Hochspannungsfreileitungen zugelassen werden. Aufgrund der Empfehlung der Gesundheitsbehörde Hamburg und des Immissionsschutzes sollten in Bebauungsplänen im Nahbereich von Hochspannungsleitungen Grünflächen mit der Zweckbestimmung

„Dauerkleingärten“ und ähnliche Nutzungen erst ab einem Abstand von 30 m von der Mittelachse ausgewiesen werden.

Im Bereich des Theodor-Schäfer-Damms befinden sich einige Kleingärten im östlichen Randstreifen neben dem Autobahndeckel. Aufgrund der Deckelkonstruktion ergeben sich Höhenunterschiede zwischen der Deckeloberfläche und den angrenzenden Flächen von im Mittel ca. 3,3 m (vereinzelt bis zu ca. 4,5 m). Die Freizeit- und Erholungsnutzung auf den Kleingartenparzellen wird hierdurch nicht beeinträchtigt.

4.2.2 Schutzgüter Klima und Luft

4.2.2.1 Bestandsbeschreibung und -bewertung

Gemäß Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der BAB A7 werden im Plangebiet Ausgleichflächen festgesetzt. Die Begrünung des Deckels und der seitlich angrenzenden Flächen führt dazu, dass im Plangebiet günstige mikroklimatische Bedingungen herrschen. Zum einen trägt das Grünvolumen im Plangebiet zur Frischluftentstehung bei. Zum anderen stellt das Plangebiet aufgrund der fehlenden Bebauung eine Frischluftleitbahn dar. Dies hat günstige Effekte für die angrenzenden Wohngebiete in Bezug auf z. B. Luftfeuchte und Temperatur. Nennenswerte Belastungen des Plangebiets durch Luftschadstoffe sind nicht zu erwarten.

4.2.2.2 Umweltauswirkungen der Planung, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Durch die Planung treten keine nennenswerten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter im Plangebiet und in dessen unmittelbarem Umfeld auf. Die o. g. positiven Wirkungen auf das Lokalklima bleiben bei Festsetzung öffentlicher und privater Grünflächen erhalten, emittierende Nutzungen werden nicht festgesetzt. Minderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

4.2.3 Schutzgüter Wasser und Boden

4.2.3.1 Bestandsbeschreibung und -bewertung

Gemäß Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der BAB A 7 werden im Plangebiet Ausgleichflächen festgesetzt. Auf dem Deckel ist eine Dachbegrünung vorgesehen. Hierfür wird in der Regel eine Bodenschicht von 90 cm durchwurzelbarem Boden und 30 cm Mutterboden aufgebracht. Dabei sind die in der Fachplanung speziell für das Deckelbauwerk erarbeiteten Qualitätsanforderungen aus dem Qualitätsmanagementplan („Deckel BAB 7, Abschnitt Stellingen, Fachplanung Bodenabdeckung, Qualitätsmanagementplan QMP vom 16.07.2015) an die herzustellenden Bodenschichten sowie Anforderungen gemäß § 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert am 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474, 1491) einzuhalten. Außerhalb des Deckels auf den angrenzenden, nicht von der Deckelfachplanung umfassten Bereichen werden die bisherigen Böschungen und Lärmschutzwälle eingeebnet. Für die Böden in den Randbereichen des Deckels ist flächenhaft sicherzustellen, dass die oberen 30 cm aus unbelastetem Boden bestehen. Falls das Material der Lärmschutzwälle gem. Teil II der LAGA schlechter als die Zuordnungsklasse 1 ist, ist in Spielbereichen eine Mächtigkeit des sauberen Bodens von 1 Meter sicherzustellen. Auf den angrenzenden Bereichen werden die bisherigen Böschungen und Lärmschutzwälle eingeebnet und mit Mutterboden überdeckt. Beim Wiedereinbau von Bodenmaterial aus dem Wällen sind die Anforderungen gemäß Teil II der LAGA bzw. § 12 BBodSchV einzuhalten. In den Randbereichen besteht unterhalb der anthropogenen beeinflussten Bodenschichten eine Verbindung zu natürlich gewachsenen Bodenschichten. Die neu

aufgebrachten Bodenschichten sind schadstofffrei herzustellen, um die Nutzbarkeit für Kleingärten bzw. Parkanlagen zu gewährleisten.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Schutzzone III des geplanten Wasserschutzgebietes Stellingen Süd. Westlich des Theodor-Schäfer-Damms befindet sich ein offener Graben zur Straßenentwässerung, der in ein Straßensiel mündet. Das auf dem Deckel teils unmittelbar oberflächlich anfallende/abfließende, teils versickerte Niederschlagswasser wird an die Ränder des Bauwerks durch geeignete (z. B. bauliche) Maßnahmen geführt. Hier besteht die Möglichkeit zur Versickerung in tiefere Bodenschichten. Insgesamt bestehen im Plangebiet aufgrund der Mächtigkeit der Bodenüberdeckung auf dem Deckel und die weitgehend unversiegelten Grünflächen günstige Voraussetzung zur Herausbildung natürlicher Bodenfunktionen sowie zur Nutzung des Niederschlagswassers innerhalb des natürlichen Wasserkreislaufs.

4.2.3.2 Umweltauswirkungen der Planung, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Im Plangebiet wird gegenüber der Planfeststellung für den Ausbau der BAB A7 zwar ein geringfügig höherer Versiegelungsgrad entstehen (z. B. durch Kleingartenlauben oder Wege). Dies hat aber keine erheblichen Umweltauswirkungen zur Folge, da es sich beim Schutzgut Boden um geringwertige, anthropogen aufgebrachte oder überformte Böden handelt. Beim Schutzgut Wasser können die von den versiegelten Flächen ablaufenden Niederschläge in die weiterhin unversiegelten Bereiche versickern. Auf der Tunneldecke anfallendes Sickerwasser wird mittels Drainage abgeleitet. Das anfallende Niederschlagswasser wird durch die bis zu 1,20 m starke Aufschüttung der Tunneldecke aufgenommen werden. Aufgrund der Neigung der Tunneldecke wird bei einer Sättigung des Bodens das Wasser auf der Tunneldecke (nicht auf der Aufschüttung) in Richtung Westen (Olloweg) fließen. Zur sicheren Ableitung ist hier eine Drainageleitung vorgesehen. Durch die Deckennischen kann das dort gesammelte Wasser nicht komplett in Richtung Norden abgeleitet werden. Deshalb ist vorgesehen, an den sich ergebenden Tiefpunkten Ableitungen herzustellen, die entlang der Tunnelwand hinter den Rankgittern (und damit nicht sichtbar) geführt werden. Die Einbindung erfolgt bis zur Sohle des Tunnels als Versickerschacht, so dass das überschüssige Wasser in die bestehende Grundwasserschicht abgeleitet wird. Hier ist eine weitere Tiefendrainage zum Schutz der Fahrbahn eingebaut. Der Wassergraben entlang des Theodor-Schäfer-Damms wird durch die Stellplätze der Kleingärtner überbaut und verrohrt. Insgesamt treten durch die Planung keine erheblichen Umweltauswirkungen auf die beiden Schutzgüter im Plangebiet und in dessen unmittelbarem Umfeld auf. Minderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

4.2.4 Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt

4.2.4.1 Bestandsbeschreibung und -bewertung

Gemäß Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der BAB A7 werden im Plangebiet Ausgleichflächen festgesetzt. Zum einen ist auf dem Deckelbauwerk eine Dachbegrünung vorgesehen, in Randbereichen die Entwicklung von Gras- und Krautfluren. Der LBP beschreibt nur Maßnahmen für die Randbereiche (Ansaat von Landschaftsrasen, Mahd einmal jährlich). Demnach ist für das Plangebiet im Wesentlichen von einer durchgehenden Rasenfläche auszugehen. Im Plangebiet sind keine geschützten Biotope vorhanden.

4.2.4.2 Umweltauswirkungen der Planung, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Im Bebauungsplan wird die Ausgestaltung der Deckelfläche konkretisiert und gegenüber dem planfestgestellten LBP im Detail verändert, jedoch nicht im Grundsatz. Im Ergebnis wird im Bereich der öffentlichen Grünfläche ein Park mit Rasenflächen geschaffen, der durch Baum- und Strauchanpflanzungen zusätzliche Lebensraumpotenziale schafft. Im Bereich der privaten Grünflächen werden in den Kleingärten ebenfalls Rasenflächen zu finden sein, ergänzt durch zusätzliche, kleinräumige Anpflanzungen von Nutz- und Zierpflanzen. Der Bodenaufbau mit einer Mächtigkeit von maximal ca. 1,20 m auf dem Deckel ist dafür geeignet, neben Rasen- und Krautfluren auch Gebüsche und kleinere Bäume anzupflanzen (z. B. Obstbäume). Allerdings sind Großbäume aufgrund der geringeren Standfestigkeit (da sich die Tiefenwurzeln nicht entwickeln können) nicht auf dem Deckel, sondern nur auf den tiefergründigen Randstreifen möglich.

Zu einem geringen Anteil gehen Grünflächen durch die Anlage von Wegen, Kleingartenlauben und Parkplätzen verloren. Dies ist ein geringfügiger Eingriff, der durch die Anpflanzung von Einzelbäumen, Baumgruppen, Hecken und Gebüschen – damit der Schaffung zusätzlicher Pflanzen- und Tierlebensräumen – innerhalb des Plangebiets ausgeglichen wird. Insgesamt treten durch die Planung keine erheblichen negativen Auswirkungen für Tiere und Pflanzen auf. Minderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

4.2.5 Schutzgüter Landschaft sowie Kultur und sonstige Sachgüter

4.2.5.1 Bestandsbeschreibung und -bewertung

Gemäß Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der BAB A7 werden im Plangebiet Ausgleichflächen festgesetzt. Demnach besteht das Plangebiet im Wesentlichen aus einer durchgehenden Rasenfläche. Im Plangebiet und in den angrenzenden Bereichen sind keine Kultur- und sonstigen Sachgüter vorhanden.

4.2.5.2 Umweltauswirkungen der Planung, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Das Landschaftsbild verändert sich gegenüber der planfestgestellten Situation. Durch den Wechsel von Kleingärten und Parkflächen entsteht ein differenzierteres, vielfältigeres Landschaftsbild. Seine Eignung als Erholungsraum für den Menschen wird verbessert. Durch die Planung treten keine Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter im Plangebiet und in dessen Umfeld auf. Minderungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

4.3 Überwachung (Monitoring)

Die Überwachung erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung nach Wasserhaushalts-, Bundesimmissionsschutz- (Luftqualität, Lärm), Bundesbodenschutz- (Altlasten), Bundesnaturschutzgesetz (Umweltbeobachtung) sowie ggf. weiterer Regelungen. Damit sollen unvorhergesehene erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die infolge der Planrealisierung auftreten, erkannt werden. Besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

4.4 Zusammenfassung des Umweltberichtes

Gegenüber der Planung zum Ausbau der BAB A7 werden im Bebauungsplan Konkretisierungen zur Ausgestaltung der planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel vorgenommen. Durch die Festsetzung öffentlicher und privater Grünflächen werden Freizeit- und

Erholungsnutzungen geschaffen. Dies ist das wesentliche Planungsziel und führt für das Schutzgut Mensch zu einer deutlichen Verbesserung gegenüber dem eigentlichen Autobahnausbau. Für die übrigen Schutzgüter entstehen durch den Bebauungsplan keine erheblichen Umweltauswirkungen. Überwachungsmaßnahmen aufgrund der Bebauungsplanung sind nicht vorgesehen.

5 Planinhalt und Abwägung

Die Oberfläche des Deckelbauwerks wird als Grünfläche (öffentliche Parkanlage und Dauerkleingärten) festgesetzt. Diese Grünfläche soll insbesondere der Öffentlichkeit für die Erholungsnutzung zur Verfügung stehen. Die beabsichtigte Herstellung einer öffentlichen Parkanlage und die Ansiedlung von Kleingärten entsprechen hinsichtlich ihrer Wertigkeit für den Naturhaushalt der Dachbegrünung, die in der Ausgleichsbilanz des Planfeststellungsbeschlusses vorgesehen ist. Zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Aus der Lastenuntersuchung haben sich für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Vorgaben in Bezug auf die Ausgestaltung der öffentlichen und privaten Grünflächen ergeben. Die zulässige Nutzlast auf dem Tunnelbauwerk mit einem Lasteneinfluss bis zu 12 m neben der Tunnelaußenkante beträgt 10,0 kN/m².

5.1 Öffentliche Grünflächen

Zu der Gestaltung der öffentlichen Parkanlage (FHH) und zur räumlichen Aufteilung der einzelnen Benutzerzonen des Parks trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen. Die Gestaltungsplanung sieht als Grundgerüst der Parkanlage eine Promenade vor. Diese Promenade soll eine wechselnde Breite erhalten und den Park durchgängig von der Kieler Straße im Süden bis zur nördlichen Grenze an der Güterumgehungsbahn durchqueren. Dort wird eine Verbindung zum Kollauwanderweg hergestellt. Die Promenade soll Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen dienen. Entlang der Parkpromenade sind Aufweitungen (Plätze) mit unterschiedlichem Erscheinungsbild und Funktionen vorgesehen. Die öffentlichen Grünflächen sollen im Wesentlichen als Rasenvegetation mit Bäumen gestaltet werden, wobei aufgrund der Lastenlimitierung der Tunnelkonstruktion sowie der möglichen Durchwurzelungstiefe nur klein- bis mittelwüchsige Bäume gepflanzt werden können. Baumpflanzungen im Einflussbereich der Tunnelstatik dürfen dabei eine Maximalhöhe von 13,0 m und eine Kronentraufe von 8,5 m nicht überschreiten. Bäume müssen in einem Abstand von mindestens 4,5 x 4,5 m zueinander stehen.

Ergänzend sollen Wildhecken angelegt werden, die einen Sichtschutz zu der angrenzenden Wohnbebauung bieten. Der Park erhält eine Möblierung mit Sitzgelegenheiten, an verschiedenen Stellen im Park werden punktuell Spielmöglichkeiten angeboten.

Parkzugänge sind an folgenden Stellen vorgesehen:

- An der Kieler Straße zum einen unmittelbar östlich der Zufahrtsrampe zur Autobahn und zum anderen an der Westseite des Deckelbauwerks. Der hier gegebene Höhenunterschied wird barrierefrei ausgebildet, es entsteht damit gleichzeitig für Fußgänger und Radfahrer entlang der Kieler Straße eine Alternative zu dem Unterführungstunnel der Autobahn.
- Am Wördemanns Weg, hier sind jeweils Platzsituationen nördlich und südlich der Straße vorgesehen. Auch diese Zugänge werden vollständig barrierefrei hergestellt.
- Im Norden wird es eine unmittelbare Anbindung an den Kollauwanderweg geben, der in diesem Abschnitt zukünftig südlich der Güterumgehungsbahn verlaufen soll.

- Zwei Verbindungen (Treppe und Rampe), die Verbindungen sind vorgesehen zum östlich gelegenen Schulstandort Wegenkamp bzw. zu der zwischen Schulgrundstück und Güterumgehungsbahn gelegenen öffentlich genutzten Freifläche (u.a. Sportfläche und Abenteuerspielplatz).

Zusätzlich gibt es zwei Treppenaufgänge am Theodor-Schäfer-Damm, die insbesondere der Erschließung der Kleingartenfläche dienen, siehe Ziffer 5.2. Dort ist ein Höhenunterschied von etwa 3 m zu überwinden. Der nördliche Zugang gehört zu der Kleingartenfläche, während der südliche Zugang Bestandteil der Parkanlage ist; dieser wird mittels einer Rampe barrierefrei ausgebildet.

Die Topographie der Wiesenlandschaft wird wesentlich durch die Wölbungen des Schallschutzdeckels geprägt, die aus technischen Gründen (u.a. Anbringen von Autobahnwegweisern) erforderlich sind.

5.2 Private Grünflächen

Die Kleingartenparzellen werden als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten im südlichen Teil des Parks zwischen Wördemanns Weg und Kieler Straße festgesetzt. Vorgesehen sind 41 Parzellen. Die Hupterschließung erfolgt über den Theodor-Schäfer-Damm. Ein Teil der Kleingartenfläche liegt außerhalb des Deckelbauwerks, diese Flächen werden westlich durch das Deckelbauwerk, das an dieser Stelle zwischen 2 m und 4,80 m hoch ist, und östlich durch die Verkehrsfläche des Theodor-Schäfer-Damms begrenzt. Das gesamte Areal soll von einer Hecke eingefasst und dadurch von der öffentlichen Parkanlage bzw. der Verkehrsfläche des Theodor-Schäfer-Damms abgegrenzt werden. Jede Parzelle verfügt zur Bewirtschaftung über eine kontinuierliche Bodentiefe von 1,20 m, zudem erhält jede Parzelle einen eigenen Wasseranschluss.

Bei der Anlage und Nutzung der Kleingärten sind die Vorgaben aus der Lastenprüfung zu berücksichtigen.

Bestandteil der Kleingartenfläche ist auch der Standort des festgesetzten Vereinsheims. Das Gebäude darf maximal ein Vollgeschoss haben, die zulässige Grundfläche beträgt 150 m², als Höchstmaß.

„Auf der privaten Grünfläche (Dauerkleingärten) ist innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche ein Vereinsheim zulässig“ (vgl. §2).

Das Vereinsheim soll den Nutzern der Kleingartenanlage als gesellschaftlicher Treffpunkt dienen.

Bei der Planung eines Vereinshauses ist der Lasteneinfluss auf den Tunnel zu berücksichtigen. Durch den geringen Abstand zur Tunnelaußenwand überschreitet die Sohlpressung aus dem Vereinshaus die Nutzlast von 10 kN/m² um ein Mehrfaches. Um keine zusätzliche Belastung auf die Tunnelwand durch das Vereinshaus zu bekommen, ist das Streifenfundament am Tunnel etwas tiefer herzustellen, so dass die Auswirkungen der Last des Vereinsheims unterhalb des Tunnelbauwerkes entstehen. Die innere Aufteilung und Erschließung sowie die der Kleingartenfläche ist ansonsten nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans, maßgeblich sind hier u.a. die Vorgaben des Bundeskleingartengesetzes (BkleingG) vom 28. Februar 1983 (BGBl. I S. 210), zuletzt geändert am 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146, 2147).

5.3 Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Als Straßenverkehrsflächen werden die Kieler Straße, der Wördemanns Weg und der Theodor-Schäfer-Damm festgesetzt.

Die Festsetzung der Kieler Straße erfolgt bestandsgemäß. Der Wördemanns Weg, der derzeit die Autobahn überbrückt, wird zukünftig das Deckelbauwerk niveaugleich überqueren. Die Verkehrsfläche wird im Vergleich zur bisher vorhandenen Brücke über die Autobahn geringfügig auf eine Breite von 13,50 m verbreitert. Die Straßenbegrenzungslinie wird entsprechend der vorgesehenen Abgrenzung festgesetzt.

Als Straßenverkehrsfläche festgesetzt wird der Bereich um den Tunnelausgang (Treppenhäus) an der Einmündung des Ollowegs in den Wördemanns Weg. Die betreffende Fläche ist Teil des Straßenflurstücks Olloweg.

Die Promenade und andere Wegeverbindungen innerhalb des Parks sind Teil der öffentlichen Grünfläche bzw. der privaten Grünfläche mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten.

5.4 Stellplätze

Entlang der Straße Theodor-Schäfer-Damm sollen Stellplätze angelegt werden, die der unmittelbar angrenzenden Kleingartenfläche zugeordnet sind. Die zur Verfügung stehende Fläche ist ausreichend, um den Bedarf der dort entstehenden Parzellen zu decken. Die Stellplätze werden längsseitig zur Straße angeordnet und innerhalb der privaten Grünfläche - Zweckbestimmung Dauerkleingärten - als Flächen für Stellplätze festgesetzt.

Um diese Stellplätze für die Kleingärtner freizuhalten, werden entsprechende Kennzeichnungen und ggf. ergänzende Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

5.5 Immissionsschutz

Gegenstand der Planung sind im Wesentlichen Grünflächen (Parkanlage und Dauerkleingärten). Von diesen Nutzungen gehen keine relevanten Emissionen aus, allerdings sind sie ihrerseits Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt. Immissionsquellen sind die Kieler Straße, der im zentralen Bereich querende Wördemanns Weg sowie die im Norden angrenzende Güterumgehungsbahn.

Für öffentliche und private Grünflächen bestehen keine gesetzlichen Vorgaben zum Schutz vor Lärm. Für Kleingärten soll der Tagesgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Mischgebiete von 64 dB(A) eingehalten werden. Die Parzellen sollten folgende Abstände zu den Straßen aufweisen (jeweils von der Straßenmitte), um diesen Grenzwert einzuhalten: Kieler Straße ca. 40 m, Wördemanns Weg ca. 30 m.

5.6 Abwägungsergebnis

Durch die Festsetzungen private Grünfläche (Dauerkleingärten) und öffentliche Parkanlage ergeben sich gegenüber der planfestgestellten Dachbegrünung neue Qualitäten im Stadtteil Stellingen. Es entstehen eine neue, wohnungsnaher Parkanlage mit einer hochwertigen Aufenthaltsqualität sowie neue attraktive Rad- und Fußwegeverbindungen, die das Grüne Netz Hamburg ergänzen. Zudem werden attraktive Freizeitangebote durch neue Kleingartenparzellen geschaffen. Eine deutliche Qualitätsverbesserung erfahren die Schulen am Wegenkamp: ergänzende Flächen für Schul- und Spielangebote können entwickelt werden und es entsteht eine kurze, attraktive Wegebeziehung zum Eidelstedter Zentrum und zu dem dortigen

Schwimmbad. Die Grünfläche hat darüber hinaus positive mikroklimatische Effekte für die benachbarten Wohngebiete und bietet neue Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten.

5.7 Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen

5.7.1 Festgestellte Bundesfernstraße

Die Bundesautobahn A7 wird als unterirdisch bzw. oberirdisch verlaufende Verkehrsfläche nachrichtlich übernommen. Oberirdische Teile der Verkehrsflächen sind die Zufahrtsrampe der BAB-Abfahrt Stellingen von der Kieler Straße Richtung Norden (Portalbauwerk), das Betriebsgebäude an der Einmündung des Theodor-Schäfer-Damms in den Wördemanns Weg sowie das Treppenbauwerk an der Einmündung des Ollowegs in den Wördemanns Weg. Unterirdische Verkehrsfläche sind die Außenkanten der Autobahn unterhalb des Tunnelbauwerks.

5.7.2 Bahnanlagen

Nachrichtlich übernommen als oberirdische Bahnflächen wird die in das Plangebiet einbezogene Fläche der Güterumgehungsbahn. Es handelt sich um planfestgestellte Bahnflächen.

5.7.3 Hochspannungsleitung

Die im Norden des Plangebiets vorhandene Hochspannungsleitung (110 kV) der Vattenfall Europe Distribution Hamburg GmbH wird als vorhandene oberirdische Elektrizitätsleitung gekennzeichnet.

5.7.4 Lärmschutzbereich des Flughafens

Der Lärmschutzbereich des Flughafens Hamburg (Fuhlsbüttel) mit der Tag-Schutzzone 2 sowie der Nacht-Schutzzone wird in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

5.7.5. Vorgesehene unterirdische Wasser- und Gasleitung

Im Zuge der Herstellung des Tunnels im Abschnitt A7, Stellingen können im Bereich des Wördemanns Weg nicht alle Versorgungsleitungen innerhalb der Straßenverkehrsfläche über den Tunnel geführt werden.

Die Wasserversorgungsleitung der Hamburger Wasserwerke sowie die Gasleitung von E.ON Hanse werden südlich des Wördemanns Weg im Bereich der Kleingartenanlage überführt und östlich und westlich des Tunnels wieder in die Bestandstrassen im Wördemanns Weg angebunden. Der Verlauf der Leitungen ist als „vorgesehene unterirdische Wasser- bzw. Gasleitung“ gekennzeichnet.

6 Maßnahmen zur Verwirklichung

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

7 Aufhebung bestehender Pläne

Für das Plangebiet werden insbesondere die Bebauungspläne Stellingen 12 vom 23. Juni 1965 (HmbGVBl. S. 114), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 497), Stellingen 16 vom 1. Juni 1970 (HmbGVBl. S. 175), zuletzt geändert am 4. November

1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 502) und Stellingen 49 vom 3. September 1998 (HmbGVBl. S. 199) sowie Teilbebauungspläne TB 812 vom 13. Oktober 1959 (HmbGVBl. S. 142) und TB 813 vom 13. Oktober 1959 (HmbGVBl. S. 142) und der Baustufenplan Stellingen Langenfelde in der Fassung der erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) aufgehoben.

8 Flächen- und Kostenangaben

8.1 Flächenangaben

Das Plangebiet umfasst etwa 6,1 ha. Hiervon entfallen neu etwa 3,8 ha auf öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung Parkanlage und neu etwa 1,5 ha auf private Grünflächen mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten. Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen umfassen etwa 0,5 ha (davon neu etwa 400 m²). Nachrichtlich übernommen werden Flächen im Umfang von rund 0,3 ha (planfestgestellte Bundesfernstraße, oberirdische Bahnanlagen).

8.2 Kostenangaben

Die im Zuge des Bauleitplanverfahrens entstehenden Kosten für die Herrichtung der Parkanlage, der Kleingärten und den Abriss und Neubau von Straßen werden von der Freien und Hansestadt Hamburg getragen.