

**BEGRÜNDUNG
ZUM
BEBAUUNGSPLAN
SCHNELSEN 87**

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

INHALTSVERZEICHNIS

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

5.6. Versorgungsflächen.....	11
5.7. Abwägungsergebnis	11
5.8. Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen	12
5.8.1. Festgestellte Bundesfernstraße.....	12
5.8.2. Bauschutzbereich	12
5.8.3. Landschaftsschutzgebiet	12
5.8.4. Vorgesehene unterirdische Wasser-, Gas-, Elektrizitäts- und Fernmeldeleitungen	12
6. Maßnahmen zur Verwirklichung	12
7. Aufhebung bestehender Pläne	12
8. Flächen- und Kostenangaben.....	13
8.1. Flächenangaben.....	13
8.2. Kostenangaben	13

1. Anlass und Ziele der Planung

Die Bundesrepublik Deutschland plant den sechs- bzw. acht-spurigen Ausbau der Bundesautobahn A7 zwischen dem Elbtunnel und dem Bordesholmer 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 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 Schnelsen bietet sich 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 Schnelsen beginnt an der Heidlohstraße und endet nördlich der Frohmestraße.

Im Planfeststellungsbeschluss „Ausbau der A7 und Lärmschutztunnel Schnelsen“ vom 17. Dezember 2012 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 Schnelsen behandelt; sie sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans.

Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung neuer Grünflächen, die Platz für Freizeit-, Erholungs- und Spielmöglichkeiten bieten. Neben der Festsetzung öffentlicher Parkanlagen 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 2/11 vom 5. April 2011 (Amtl. Anz. S.1105) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 6. Januar 2011 und 19. Februar 2015 (Amtl. Anz. 2011, S. 97 2015 S. 338) stattgefunden.

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“ und „Grünflächen“ dar.

3.1.2. Landschaftsprogramm

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

Die Karte für den Arten- und Biotopschutz stellt die Biotopentwicklungsräume 14b „Autobahnen u. ä.“, 10a „Parkanlage“ und 10b „Kleingarten“ sowie das Verbindungsbiotop „Verbindung von Biotopen der mageren Böschungen und Säume entlang von Verkehrswegen und Trassen“ dar.

3.2. Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen

3.2.1. Bestehende Bebauungspläne

Der Bebauungsplan Schnelsen 2 vom 26. Februar 1963 (HmbGVBl. S. 14) setzt die Straßenverkehrsflächen für den Trassenverlauf der heutigen BAB A 7 (nördlich Frohmestraße) fest.

Der Bebauungsplan Schnelsen 34 vom 5. April 1971 (HmbGVBl. S. 65), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 502) setzt die Straßenverkehrsflächen des Vogt-Kock-Wegs, der Heidlohstraße, des Jungborn, der Frohmestraße und die Straßenverkehrsflächen für den Trassenverlauf der heutigen BAB A7 zwischen Frohmestraße und Heidlohstraße fest. Das Flurstück 2265 (heute Teilflächen des Flurstücks 6243) wird als reines Wohngebiet festgesetzt.

3.2.2. Planfeststellungsbeschluss

Der Plan für die Errichtung des Deckelbauwerks Schnelsen wurde am 17. Dezember 2012 festgestellt. Gemäß § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 103), zuletzt geändert am 20. November 2015 (BGBl. I S. 2010) 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.

3.2.3. Nutzungsvertrag mit dem Bund

Es ist beabsichtigt einen Nutzungsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung vertreten durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation – Amt für Verkehr und Straßenwesen, Straßenbauverwaltung und der Freien und Hansestadt Hamburg vertreten durch den Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen und des Bezirksamtes Eimsbüttel als Berechtigte über die Nutzung des Tunnelbauwerks Schnelsen 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 Satz 1 Nr. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (Bundesfernstraßengesetz (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 40m zu Bundesautobahnen einzuhalten. Die Errichtung von Hochbauten in einem Abstand von 40m bis 100m zu Bundesautobahnen bedarf gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 FStrG der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde.

Für die zukünftig überdeckelten Bereiche der Bundesautobahn A7 wurde mit der obersten Landesstraßenbaubehörde abgestimmt, dass für die Tunnelabschnitte eine 10m-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 Satz 1 Nr. 1 bzw. § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 FStrG ohne Einschränkung.

Für das Vereinsheim hat die oberste Landesstraßenbaubehörde gemäß § 9 Abs. 7 FStrG 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 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe b des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 699), zuletzt geändert am 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474, 1556).

3.2.6. 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).

3.2.7. Landschaftsschutzgebiet

Das Plangebiet liegt nördlich der Frohmestraße im Geltungsbereich der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in den Gemarkungen Schnelsen, Niendorf, Lokstedt, Eidelstedt und Stellingen vom 26. November 1957 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-r), zuletzt geändert am 22. Dezember 2015 (HmbGVBl. 2016 S.13).

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

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

3.4. Angaben zum Bestand

3.4.1. Lage und Erschließung

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Schnelsen nahe der nördlichen Stadtgrenze. Es umfasst mit einer Länge von etwa 540 m im Wesentlichen die gemäß Planfeststellungsbeschluss verbreiterte Trasse der Bundesautobahn A7 zwischen der Heidlohstraße im Süden und dem Ende des Deckelbauwerks ca. 120 m nördlich der Frohmestraße. In das Plangebiet einbezogen sind an das Tunnelbauwerk angrenzende Flächen, die bis zu den Straßen Jungborn im Westen und Vogt-Kock-Weg im Osten reichen, im Plangebiet liegt zudem ein Teilabschnitt der Frohmestraße.

Der öffentliche Personennahverkehr erschließt das Plangebiet über verschiedene Buslinien.

3.4.2. Bestandsnutzungen

Das Plangebiet wird im Wesentlichen von der Trasse der A7 und den dazugehörigen Nebenanlagen und -flächen eingenommen.

Durch die Planfeststellung ist in planungsrechtlicher Hinsicht das Deckelbauwerk als Bestand zugrunde zu legen (mit Dachbegrünung auf dem Deckel bzw. Gras- und Krautfluren in den Randbereichen).

Die Brücke der Frohmestraße wird zukünftig über das Deckelbauwerk in Ost-Westrichtung geführt.

3.4.3. Hochspannungsleitung

Östlich des Plangebiets verläuft eine Hochspannungsfreileitung (110 kV) 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

In der Umgebung des Plangebiets befinden sich überwiegend Wohnnutzungen. Während westlich der Autobahn viergeschossige Mehrfamilienhäuser vorzufinden sind (südlicher Teil der Straße Jungborn, Heidlohstraße westlich des Plangebiets), überwiegen östlich der Autobahn und ebenso am nördlichen Ende der Straße Jungborn Einfamilien- und Reihenhäuser. Entlang der Frohmestraße westlich des Plangebiets liegt das Ortszentrum Schnelsen mit verschiedenen Einzelhandelsnutzungen.

Die Flächen nordöstlich des Plangebiets bzw. nordöstlich der Autobahn-Anschlussstelle Schnelsen sind landwirtschaftlich genutzt. Sie gehören zum Naherholungsgebiet Schnelsen-Niendorf-Eidelstedter Feldmark und sind Bestandteil der „Eimsbüttler Landschaftsachse“, die vom Umland bis in das Hamburger Stadtzentrum reicht.

4. Umweltbericht

4.1. Vorbemerkungen

4.1.1. Anlass und Ziel der Planung

Das Plangebiet des B-Plans umfasst eine Fläche von ca. 3,4 ha zwischen Heidlohstraße und Frohmestraße in Schnelsen. Ziel der Planung ist im Wesentlichen die Ausweisung öffentlicher und privater Grünflächen auf dem sog. Deckel 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 erweitert.

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 Schnelsen) 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 der damaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vorhandenen Umweltinformationen herangezogen, die routinemäßig erfasst und aktualisiert werden. Spezielle Gutachten im Rahmen des B-Planverfahrens wurden nicht erarbeitet.

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 Schnelsen. Die Nullvariante im Sinne des Bebauungsplans ist daher die voraussichtliche Entwicklung dieses Planungszustands. Konkret bedeutet dies, dass auf dem Autobahndeckel inkl. der unmittelbar angrenzenden Randbereiche Ausgleichsmaßnahmen gemäß landschaftspflegerischen Begleitplan 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) widerspricht sowohl dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der BAB A 7 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 Ausgleichsflächen 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). Demnach 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 lediglich durch die im Süden angrenzende Heidlohstraße (ca. 12.000 Kfz/24h im Jahr 2025) bzw. die im Norden querende Frohmestraße (ca. 8.000 Kfz/24h im Jahr 2025) nennenswerte Belastungen durch Verkehrslärm auf. Dies führt zu keinen Auswirkungen, da die im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Nutzungen (Ausgleichsflächen) keine Empfindlichkeit gegenüber Lärm aufweisen. Nennenswerte Belastungen des Plangebiets durch andere Lärmarten oder durch Luftschadstoffe treten nicht auf.

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 geplanten Abstände der Kleingartenparzellen von den das Plangebiet querenden Stadtstraßen sind ausreichend bemessen (ca. 20 m von der Straßenmitte), um diesen Grenzwert einzuhalten.

Im Abstand von ca. 30 m östlich des Vogt-Kock-Wegs (außerhalb des Plangebiets) verläuft eine 110 KV-Hochspannungsfreileitung. Grenzwertüberschreitungen der 26. BImSchV (Verordnung über elektromagnetische Felder) in der Fassung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3267, 3942) sind in der Regel nur im unmittelbaren Nahbereich der Leitungen zu erwarten. Im Interesse der Gesundheitsvorsorge sollte die Ausweisung von Nutzungen, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nur in einem bestimmten Mindestabstand zugelassen werden. Aufgrund der Empfehlung der Gesundheitsbehörde Hamburg und des Immissionsschutzes sollten in Bebauungsplänen im Nahbereich von Hochspannungsleitungen Grünflächen mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten erst ab einem Abstand von 30 m von der Mittelachse ausgewiesen werden. Somit treten keine Nutzungskonflikte auf.

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 Ausgleichsflächen festgesetzt. Die Begrünung des Deckels und der seitlich angrenzenden Flächen führen 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.

4.2.2.2 Umweltauswirkungen der Planung, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Durch die Planung treten keine nennenswerten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut im Plangebiet und in dessen unmittelbaren Umfeld auf. Die o. g. positiven Wirkungen auf das Lokalklima treten auch bei Festsetzung öffentlicher und privater Grünflächen auf. 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 Ausgleichsflächen 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 Schnelsen, Fachplanung Bodenabdeckung, Qualitätsmanagementplan QMP Oberboden und Deckelschichten Wegebau“ vom 24.10.2014) 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.

Im Plangebiet treten keine offenen Gewässer auf. 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 das große Grünvolumen günstige Voraussetzungen zur Herausbildung natürlicher Bodenfunktionen und zur Nutzung des Niederschlagswassers innerhalb des natürlichen Wasserkreislaufs.

4.2.3.2 Umweltauswirkungen der Planung, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Im Plangebiet wird gegenüber der Planfeststellung 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 aufgebrauchte oder überformte Böden handelt. Beim Schutzgut Wasser können die von den versiegelten Flächen ablaufenden Niederschläge in die weiterhin unversiegelten Bereiche versickern. Das auf dem Deckel oberflächlich anfallende bzw. abfließende Niederschlagswasser sowie ggf. das zur künstlichen Bewässerung der Grünflächen verwendete Beregnungswasser wird wie im planfestgestellten Bestand an die Ränder des Bauwerks geführt. Hier besteht die Möglichkeit zur Versickerung in tiefere Bodenschichten. Punktuell kann eine Ableitung in Regenwassersiele erforderlich werden. 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 Ausgleichsflächen festgesetzt. Auf dem Deckelbauwerk ist eine Dachbegrünung vorgesehen, in den Randbereichen die Entwicklung von Gras- und Krautfluren. Hierzu werden im 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 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. 120 cm auf dem Deckel ist dafür geeignet, neben Rasen- und Krautfluren auch Gebüsche und kleinere Bäume anzupflanzen (z.B. Obstbäume). 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 Ausgleichsflächen festgesetzt (Dachbegrünung, Gras- und Krautfluren). Demnach bestünde das Plangebiet 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-, Bundes-Immissionsschutz- (Luftqualität, Lärm), Bundes-Bodenschutz- (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. Vorgesehen sind die Herstellung öffentlicher Parkanlagen und die Ansiedlung von Kleingärten. Diese Nutzungen entsprechen hinsichtlich ihrer Wertigkeit für den Naturhaushalt der Dachbegrünung, die in der Ausgleichsbilanz des Planfeststellungsbeschlusses vorgesehen ist. Zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen sind daher 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 11,50 m neben der Tunnelaußenkante beträgt 10,0 kN/m².

5.1. Öffentliche Grünflächen

Zur Gestaltung der öffentlichen Parkanlage und zur räumlichen Aufteilung der einzelnen Benutzerzonen des Parks trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen. Die vorliegende Gestaltungsplanung sieht eine klare Gliederung der Flächen in öffentliche Grünflächen, Kleingärten sowie eine verbindende Esplanade vor, die eine Durchgängigkeit der Parkanlage von der Frohmestraße im Norden bis zur Heidlohstraße im Süden herstellt. Die Esplanade ist Teil der öffentlichen Grünfläche. Sie soll Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen dienen. Südlich der Frohmestraße ist ein Quartiersplatz vorgesehen, der ebenfalls Be-

standteil der öffentlichen Grünfläche ist. Die öffentlichen Grünflächen sollen ansonsten im Wesentlichen als Rasenvegetation (Parkwiesen) 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 12,50 m und die Kronentraufe von 8,0 m nicht überschreiten. Bäume müssen in einem Abstand von mindestens 4,0 x 4,0 m zueinander stehen. Die Topographie der Wiesenlandschaft wird wesentlich durch die Wölbungen des Schallschutzdeckels geprägt, die aus technischen Gründen (u.a. Anbringen von Autobahnwegweisern) erforderlich sind. Es ergeben sich dadurch Höhendifferenzen in der Größenordnung von 0,5 bis 1,4 m.

Parkzugänge sind an folgenden Stellen vorgesehen:

- an der Heidlohstraße, hier ist auch der Anfangspunkt der „Esplanade“,
- entlang der Straße Jungborn, die „Esplanade“ verläuft hier straßenbegleitend,
- drei Zugänge entlang des Vogt-Kock-Wegs, die gleichzeitig die dort gelegenen Kleingartenparzellen erschließen,
- an der Frohmestraße in südliche Richtung (Quartiersplatz), zudem werden von dort die nördlich der Frohmestraße gelegenen Kleingärten erschlossen.

5.2. Private Grünflächen

Kleingartenparzellen werden zum einen auf dem nördlichen Teil des Deckelbauwerks nördlich der Frohmestraße angeordnet. Die gesamte Fläche nördlich der Frohmestraße wird als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Dauerkleingärten“ festgesetzt. Südlich der Frohmestraße erstrecken sich die Kleingartenparzellen entlang des Vogt-Kock-Wegs, zudem befinden sich im Südwesten der Parkanlage an der Straße Jungborn etwa sieben weitere Kleingartenparzellen. Vorgesehen sind insgesamt 42 Parzellen. Die Parzellen nördlich der Frohmestraße werden über einen Weg erschlossen, der an der Westseite dieses Bereichs verläuft. Die südlichen Kleingartenparzellen werden über den Vogt-Kock-Weg bzw. über die Straße Jungborn erschlossen. Die Kleingartenparzellen südlich der Frohmestraße sollen durch Hecken von der öffentlichen Parkanlage 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 eine überbaubare Fläche an der Ecke Frohmestraße und Vogt-Kock-Weg. Dort ist ein Vereinsheim zulässig. Das Gebäude darf maximal ein Vollgeschoss haben, die zulässige Grundfläche beträgt 140 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. Für die Errichtung eines Vereinshauses mit weniger als 9,50 m Abstand zur Tunnelkannte ist eine besondere Prüfung der Bauweise und der Gründung erforderlich. Diese dürfen keine Auswirkungen auf die Statik des Tunnelbauwerkes haben.

Die innere Aufteilung und Erschließung 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 in den Geltungsbereich einbezogenen Flächen der Straßen Jungborn, Vogt-Kock-Weg, Heidlohstraße und Frohmestraße festgesetzt.

Die Festsetzung der Heidlohstraße erfolgt bestandsgemäß. Für die Straßenbegrenzungslinie der Straßen Jungborn und Vogt-Kock-Weg ergeben sich kleinere Anpassungen. Im nördlichen Bereich des Vogt-Kock-Wegs entstehen ca. 5 neue öffentliche Parkplätze. Am Südende des Jungborn werden einige Parkplätze entfallen.

Die Frohmestraße, die derzeit die Autobahn überbrückt, wird zukünftig das Deckelbauwerk niveaugleich überqueren. Die Straßenbegrenzungslinie ist entsprechend der vorliegenden Planung festgesetzt. 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 Vogt-Kock-Weg 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. Immissionen gehen nach der Überdeckung der BAB A7 durch die im Süden angrenzende Heidlohstraße bzw. die im Norden querende Frohmestraße aus.

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 geplanten Abstände der Kleingartenparzellen zu den Straßen sind ausreichend bemessen, um diesen Grenzwert einzuhalten (siehe auch Ziffer 4.2.1).

5.6. Versorgungsflächen

An der Ecke Heidlohstraße/Vogt-Kock-Weg wird eine Versorgungsfläche für eine Netzstation für Vattenfall / Stromnetz Hamburg GmbH festgesetzt.

5.7. Abwägungsergebnis

Durch die Festsetzungen private Grünfläche (Dauerkleingärten) und öffentliche Parkanlage ergeben sich gegenüber der planfestgestellten Dachbegrünung neue Qualitäten im Stadtteil Schnelsen. Es entstehen neue Wegeverbindungen, insbesondere verbesserte Anbindung der Wohngebiete an das Ortszentrum, eine neue wohnungsnaher Parkanlage mit einer hochwertigen Aufenthaltsqualität sowie attraktive Rad- und Fußwegeverbindungen die das Grüne Netz Hamburg ergänzen. Zudem werden attraktive Freizeitangebote durch neue Kleingartenparzellen geschaffen. Die Grünfläche hat darüber hinaus positive mikroklimati-

sche Effekte für die benachbarten Wohngebiete und bietet neu Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten.

5.8. Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen

5.8.1. Festgestellte Bundesfernstraße

Die Bundesautobahn A7 wird als unterirdisch verlaufende planfestgestellte Bundesfernstraße nachrichtlich übernommen. Unterirdische Verkehrsfläche sind die Außenkanten der Autobahn unterhalb des Tunnelbauwerks. Im nördlichen Bereich auf beiden Seiten der privaten Grünfläche - Dauerkleingärten - sind die bestehenden Böschungsbereiche als planfestgestellte Bundesfernstraße nachrichtlich übernommen.

5.8.2. Bauschutzbereich

Danach ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörden zu Bauvorhaben erforderlich, wenn eine Höhe von 50 m bei einer Geländehöhe von max. ca. 13 m über NHN überschritten wird. Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan ergeben sich daraus keine Konflikte.

5.8.3. Landschaftsschutzgebiet

Das bestehende Landschaftsschutzgebiet in den Gemarkungen Schnelsen, Niendorf, Lokstedt, Eidelstedt und Stellingen wird im Plangebiet nördlich der Frohmestraße nachrichtlich übernommen.

5.8.4. Vorgesehene unterirdische Wasser-, Gas-, Elektrizitäts- und Fernmeldeleitungen

Im Zuge der Herstellung des Schnelsener Tunnels können im Bereich der Heidlohstraße nicht alle Versorgungsleitungen innerhalb der Straßenverkehrsfläche über den Tunnel geführt werden.

Die Wasserversorgungsleitung der Hamburger Wasserwerke, Gasleitungen der Hamburg Netz GmbH, Stromleitungen von Vattenfall Europe Hamburg AG und die Telekommunikationskabel von Dataport und der Deutschen Telekom werden parallel zur Heidlohstraße im Bereich der Parkanlage und der Kleingartenanlage über den Deckel geführt. Der Verlauf der Leitungen ist als „vorgesehene unterirdische Wasser-, Gas-, Elektrizitäts- und Fernmeldeleitungen“ 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 den Bereich des Plangebiets werden die Bebauungspläne Schnelsen 2 vom 26. Februar 1963 (HmbGVBl. S. 14) und Schnelsen 34 vom 5. April 1971 (HmbGVBl. S. 65), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 502) aufgehoben.

8. Flächen- und Kostenangaben

8.1. Flächenangaben

Das Plangebiet umfasst etwa 3,4 ha. Hiervon entfallen neu etwa 1,53 ha auf öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung Parkanlage und neu etwa 1,44 ha auf private Grünflächen mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten. Etwa 0,45 ha entfallen auf öffentliche Straßenverkehrsflächen, (davon neu ca. 140 m²).

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.