

Stadt Wedel

**Begründung zum
Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 30 A
„Ehemaliger Güterbahnhof Wedel“**

Stand: 04.05.2004, Satzungsbeschluss

Verfasser:

Planungsgruppe Elbberg
Kruse • Schnetter & Rathje
Architekten & Stadtplaner
Falkenried 74 a, 20251 Hamburg
Tel. 040 / 46 09 55-60
Fax 040 / 46 09 55-70
E-Mail mail@elbberg.de
Internet www.elbberg.de

INHALT:

1	Allgemeines	3
1.1	Planungsanlass	3
1.2	Lage des Plangebietes / Bestand.....	3
1.3	Archäologie.....	5
2	Planungsvorgaben	5
2.1	Regionalplan.....	5
2.2	Wirksamer Flächennutzungsplan	6
3	Städtebauliches Konzept	7
3.1	Art der baulichen Nutzung.....	7
3.2	Maß der baulichen Nutzung, Bauweise.....	7
3.3	Bepflanzungen.....	8
3.4	Einfriedungen	8
4	Erschließung	8
5	Ver- und Entsorgung	10
6	Immissionsschutz	11
7	Altlasten	13
8	Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	14
9	FFH-Verträglichkeitsprüfung	14
10	Belange von Natur und Landschaft	14
10.1	Bestehende Planungen.....	14
10.2	Schutzgebiete und -objekte	15
10.3	Erfassung von Natur und Landschaft.....	15
10.4	Eingriffsbewertung und –minderung sowie Ausgleichsbedarf	16
10.5	Ausgleichsmaßnahmen	19
11	Flächen und Kosten	20
	Anlage	21

1 Allgemeines

1.1 Planungsanlass

Die Stadt Wedel bereitet mit dem Grundeigentümer des ehemaligen Güterbahnhofs Wedel eine Umnutzung des aufgelassenen Bahngeländes und Bebauung durch hochwertigen Wohnungsbau vor. In der zentralen Lage zwischen den beiden Ortszentren Alt-Wedel und Bahnhofstraße, auf obsolet gewordenen Bahnflächen, kann damit die Innenentwicklung der Stadt Wedel befördert und ein attraktives Wohnquartier geschaffen werden.

Nach Durchführung eines Architekten- und Investorenwettbewerbs „Neues Leben am Landschaftsschutzgebiet Wedeler Aue“ im Frühjahr 2003, sollen durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 30 A „Ehemaliger Güterbahnhof Wedel“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des Vorhabens geschaffen werden.

Parallel wird die Änderung des Flächennutzungsplans sowie die Fortschreibung des Landschaftsplans betrieben und ebenfalls die Entbehrlichkeitsprüfung durch die Bahn AG und das Entwidmungsverfahren durchgeführt.

Diesem Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB wird ein Vorhaben- und Erschließungsplan beigefügt, der die gestalterische und erschließungstechnische Konkretisierung des Planinhalts leistet. Die Darstellungen und der Regelungsgehalt des Bebauungsplans können deshalb stark reduziert werden.

1.2 Lage des Plangebietes / Bestand

Das Plangebiet liegt im Zentrum der Stadt Wedel unmittelbar am S-Bahnhof Wedel. Begrenzt wird das Plangebiet im Nordwesten durch die Niederung der „Wedeler Au“ und den „Auweidenweg“, im Nord- und Südosten durch Bahnanlagen und im Südwesten durch die Flächen des zentralen Busbahnhofs (ZOB) und die Park & Ride- Anlage. Das Stellwerk der DB Netz im nördlichen Anschluss bleibt in seiner heutigen Nutzung bestehen.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 0,7 ha und liegt innerhalb des Geltungsbereichs des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 30 „Rosengarten“. Die süd-westlich anschließenden Flächen des ZOB, der P+R-Anlage und des S-Bahnhofs sind durch den Bebauungsplan Nr. 4 „Stadtzentrum“ planungsrechtlich gesichert.

Das Plangebiet ist stark versiegelt und wird derzeit als Zufahrt zum Stellwerk und als PKW-Stellplatz genutzt. Eine Bebauung ist nicht vorhanden. Einen Eindruck vom Plangebiet und der Umgebung ermöglichen die nachfolgenden Fotos.



Foto 1: Ausbau des Gleisschotterbettes, rechts Gehölzbestand



Foto 2: Ladestraße, links Zwischennutzung Parkplatz



Foto 3: Blick vom Stellwerk auf die Laderampe



Foto 4: Blick von der Laderampe, links Gleisanlagen der S-Bahn

1.3 Archäologie

Im Plangebiet sind zur Zeit keine archäologischen Denkmale bekannt. Auswirkungen auf Kulturgüter sind nicht gegeben. Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist die Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen und die Fundstelle bis zum Eintreffen der Fachbehörde zu sichern. Verantwortlich hierfür sind gem. § 15 Denkmalschutzgesetz der Grundstückseigentümer und der Leiter der Arbeiten.

2 Planungsvorgaben

2.1 Regionalplan

Nach § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

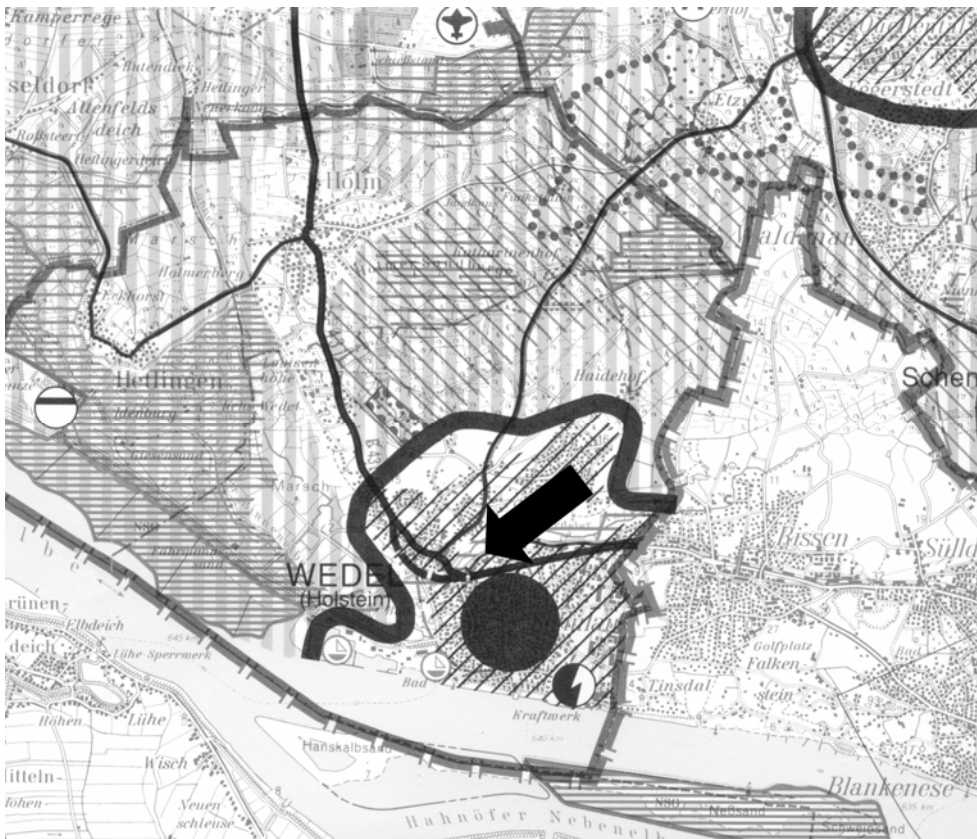


Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Regionalplan für den Planungsraum I (Fortschreibung 1998), M. 1:100.000, mit Kennzeichnung des Plangebietes (Pfeil)

Im Regionalplan für den Planungsraum I (Fortschreibung 1998) ist der Änderungsbereich als Teil des Verdichtungsraums Wedel, der Siedlungsachse sowie als Teil des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiets des Mittelzentrums Wedel dargestellt. Der Änderungsbereich ist ebenfalls Teil eines Gebiets mit besonderer Bedeutung für den Grundwasserschutz und befindet sich in unmittelbarer Grenzlage zu einem Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft (Gebiet mit besonderer Bedeutung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems). Die Bahnstrecke ist als Bahnstrecke mit Güterverkehr dargestellt (siehe Abbildung 1).

Die Güterverkehrsnutzung wurde aufgegeben. Die Umnutzung des ehemaligen Güterbahnhofs zu einem Wohngebiet stellt aber keine relevante Abweichung von der festgesetzten raumordnerischen Gliederung des Planungsraums sowie den Zielen der Raumordnung dar.

2.2 Wirksamer Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Gemeinde Wedel stellt den Planbereich bisher als Bahnanlage dar (siehe Abbildung 2). Im parallel laufenden Verfahren zur 29. Änderung des Flächennutzungsplans (Ehemaliger Güterbahnhof Wedel) wird das Plangebiet zukünftig als allgemeines Wohngebiet (WA) mit einer Dichte von 1,0 (GFZ) dargestellt. Der Bebauungsplan ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

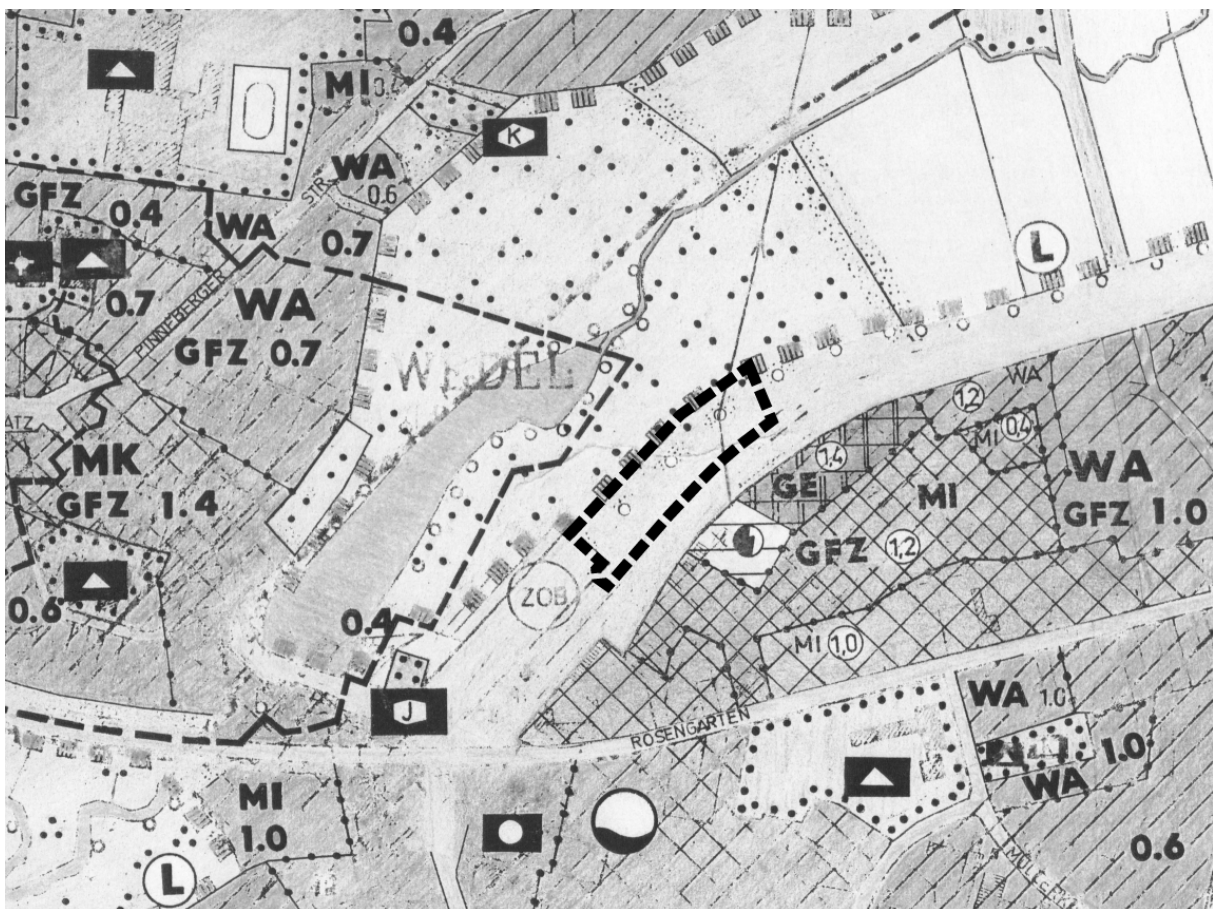


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan, M. 1:5.000, mit Geltungsbereich des Plangebietes

3 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbsverfahrens, das im Frühjahr 2003 durchgeführt wurde. Dieses Ergebnis soll planungsrechtlich umgesetzt werden.

Das Konzept positioniert drei Hauptbaukörper in zwei und dreigeschossiger Bauweise auf der Fläche. Mit den Gebäuden sollen Eigentumswohnungen geschaffen werden, als Erdgeschosswohnungen mit Garten, Geschosswohnungen sowie Maisonettewohnungen in den Obergeschossen, die über vorgelagerte Außenterrassen zugänglich sind.

Die Krümmung des Areals wird durch eine Verschiebung der Achsen nachvollzogen, der die Bebauung wie auch die privaten Vorgärten und Zugänge zu den Wohnungen folgen. In die „Bruchzonen“ dieser Achsverschiebungen werden kleine Platzanlagen mit Baumpflanzungen und die Durchgänge in den Landschaftsraum angeordnet. Ein Niveauversprung von ca. 0,40 m in Form eines gebauten Sockels trennt den Gartenbereich der drei Baufelder von dem übrigen Niveau der Erschließungsflächen.

Die Erschließungszone mit den zur Bahnfläche orientierten Stellplatzanlagen (Carports) und Kellerersatzräumen wird in ihrem Verlauf durch Baumpflanzungen betont und sichert gleichzeitig die Zufahrt zum Stellwerk im nördlichen Anschluss der Fläche.

Der Gehölzbestand entlang der nord-westlichen Grundstücksgrenze wird durch das Vorhaben tangiert und kann deshalb nicht erhalten werden. Als Ersatz werden Laubbäume entlang der neuen Erschließungsanlage angepflanzt.

3.1 Art der baulichen Nutzung

Allgemeines Wohngebiet

Die Ausweisung als allgemeines Wohngebiet (WA) nach § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) wird der angestrebten Nutzung für Wohnen gerecht. Eine weitere Konkretisierung der Nutzung bzw. Beschränkung der Zulässigkeit von Nutzungen wird nicht vorgenommen, da das Vorhaben konkret benannt ist (s. Vorhaben- und Erschließungsplan).

3.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise

Die Grundflächenzahl wird mit 0,4 festgesetzt. Die Baugrenzen wurden so festgesetzt, dass kleinere Erweiterungen möglich sind bzw. eine gewisse Flexibilität in der hochbaulichen Durcharbeitung des Vorhabens (bis max. 1 m je Hauptfassade) erhalten bleibt.

Da die Erschließung des Areals als private Erschließung hergestellt wird, wird eine Überschreitung der GRZ 0,4 durch Grundflächen von Garagen, Stellplätzen mit ihren Zufahrten usw. bis zu 0,8 zugelassen, da insbesondere die Erschließungsanlage in der Flächenberechnung von Bedeutung ist und die GRZ maßgeblich beeinflusst.

Die festgesetzte Geschossigkeit orientiert sich in den einzelnen Teilflächen am Bauvorhaben, die Bauweise wird als abweichende Bauweise festgesetzt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen (Umgrenzung der Hauptbaukörper) unterschreiten teilweise den notwendigen bauordnungsrechtlichen Mindestabstand (1/2 H und mind. 3 m)

untereinander. Die sich hieraus ergebende Dichte und lineare Struktur der Bebauung ist aber städtebaulich gewünscht und wird daher durch die Festsetzung einer abweichenden Bauweise gemäß § 22 BauNVO in Verbindung mit § 6 (13) Landesbauordnung (LBO) ermöglicht, wenn Brandschutz, Beleuchtung mit Tageslicht sowie die Belüftung in ausreichendem Maß gewährleistet bleiben.

3.3 Bepflanzungen

Die vorgesehene Bepflanzung der Erschließungsanlage, der Platzflächen sowie die Bepflanzung im südlichen Zufahrtbereich am Regenrückhaltebecken erfolgt über die Festsetzung von Einzelbäumen (standortgerechte Laubbäume).

Neben der gestalterischen Gliederung des Areals, wird hierdurch auch der Ersatz der vorhandenen Gehölze im westlichen Grundstücksteil gesichert. Bei den vorgeschlagenen Ersatzbäumen sollte darauf geachtet werden, dass sie keine Schäden an den Straßen und Leitungen produzieren. Insbesondere ist darauf zu achten, dass im Bereich der Leitung für die Gleisentwässerung die Art der Bepflanzung entsprechend der Anlage 5.1 zur Präsidialverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom September 2003 mit dem Anlagenverantwortlichen des EBA abzustimmen ist.

Für Neupflanzungen sind die Richtlinien „Landschaftspflege (Grün an der Bahn)" Nr.: 882 ff zu berücksichtigen. Es sind besonders die Abstände zu den Gleisanlagen zu beachten.

3.4 Einfriedungen

Zur Umzäunung der Wohngrundstücke gegen den Auweidenweg sind nur lebende heimische Hecken bis zu einer Höhe von 1,50 m zulässig. Ein unmittelbar dahinter gesetzter niedrigerer, grüner Maschendrahtzaun ist zulässig. Hecken als Grundstücksbegrenzung beleben und begrünen das Ortsbild und sind zugleich Lebensraum für viele Kleintiere. Die Hecken tragen zudem zu einer Harmonisierung des Landschaftsbildes im Übergangsbereich zum Landschaftsraum der Wedeler Au bei.

Flecht- oder Lamellenzäune sind unzulässig, da diese nicht zur gewünschten grünordnerischen Einbindung des Quartiers in den Landschaftsraum beitragen. Im Bereich der Grundstücksgrenzen ist das Gelände als begrünte Böschung auszubilden. Stützmauern sind unzulässig, da diese das derzeitige Landschaftsbild des natürlich verlaufenden Geländegefälles nachhaltig verändern würden.

4 Erschließung

Motorisierter Verkehr (MV) – Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Die Anbindung der neuen Wohnbaufläche erfolgt - wie die Erschließung des ehemaligen Güterbahnhofs - über die südwestlich angrenzende Wendeanlage des ZOB bzw. die P+R-Anlage. Die Zufahrt zur Privatstraße sollte über eine Gehwegüberfahrt erfolgen. Der ZOB ist durch eine Lichtzeichensignalanlage an den Kreuzungspunkt Mühlenstraße/Rosengarten und Bahnhofsstraße angeschlossen.

Die innere Erschließung wird als private Erschließungsstraße festgesetzt, die auch die Anlage der Stellplatzanlagen (Carports), der Kellerersatzbauten und einer Aufstellfläche für Müllbehälter entlang der östlichen Geltungsbereichsgrenze umfasst. Die Erschließung wird als Mischverkehrsfläche ausgestaltet

Zur Sicherung der Erschließung der Fahrradstation wird ein entsprechendes Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit (GFL 1) bis zum Ende der Fahrradstation festgesetzt. Die Zufahrt und Ver- und Entsorgung des Stellwerks der DB AG wird durch ein entsprechendes Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL 2) zugunsten der Deutschen Bahn AG und der Ver- und Entsorgungsbetriebe im weiteren Verlauf der privaten Erschließungsfläche gesichert.

Die Flächen des GFL 1+2 sind bahnbetrieblich notwendige Erschließungsflächen, da sie die einzige Zuwegung zu der Fläche des Stellwerks der DB AG darstellen. Gemäß der Präsidialverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zu entwidmungsrechtlichen Fragestellungen vom September 2003, bleiben diese Flächen gewidmete Bahnanlage und werden als nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan aufgenommen.

Der Stellplatznachweis erfolgt durch die Anlage von Carports mit 1 Stellplatz je Wohneinheit. Für 36 Wohneinheiten werden also 36 Carports mit Kellerersatzräumen errichtet. Darüber hinaus werden 8- Parkplätze für Besucher hergestellt.

Aus verkehrsrechtlicher Sicht wird das Parken auf der Fahrbahn nicht möglich sein, weil ansonsten der einzige Rettungsweg nicht zugänglich ist. Die Straße ist als **Feuerwehruzufahrt** zu beschildern. Zwischen dem 2. und 3. Haus muss ein Hydrant als Löschwasserentnahmestelle Minimum DN 80 aufgestellt werden.

Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Im Südwesten des Plangebietes wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Hier ist die Einrichtung einer Fahrradstation mit 276 Stellplätzen in Verbindung mit dem S-Bahnhof vorgesehen. Von dieser Fläche soll ebenfalls eine Fußgängerbrücke auf den S-Bahnsteig realisiert werden. Die Detailplanung zu der Ausgestaltung der Brücke sowie der Fahrradstation erfolgt im Rahmen der konkreten Ausführungsplanung. Die Erstellungs- und Übergabemodalitäten für die angesprochene Brücke und Fahrradstation werden im Durchführungsvertrag mit der Stadt Wedel vor dem Satzungsbeschluss geregelt.

Die öffentliche Erschließung der Fahrradabstellanlage wird durch ein entsprechendes Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL) zugunsten der Allgemeinheit gewährleistet.

Nord-westlich des Regenrückhaltebeckens wird ein weiterer Bereich als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung dargestellt. An dieser Stelle mündet der Auweidenweg in einem Abzweig in die Flächen des ZOB. Diese Teilfläche wird mit der Zweckbestimmung Fuß- und Radweg festgesetzt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet liegt am nördlichen Rand des ZOB und in unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhof Wedel. Damit ist es durch die S-Bahnlinie S1 nach Poppenbüttel im 10-20 Minuten-Takt über die Elbvororte im Westen Hamburgs, Altona, Reeperbahn, Hamburg-

Hauptbahnhof und durch die Buslinien 601, 189, 289, 389, 489, 589 und 594 an das ÖPNV-Netz der Metropolregion Hamburg und die Hamburger City angebunden.

5 Ver- und Entsorgung

Die **Ver- und Entsorgung** ist durch Anschluss an die bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen sicherzustellen. Bestehende Leitungen zur Versorgung der nord-östlichen Bahnfläche werden in den Bereich der neuen Erschließungsfläche verlegt und mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des nördlich angrenzenden Anliegers (Deutsche Bahn AG) und der Ver- und Entsorgungsbetriebe gesichert.

Zur Sicherung der **Entwässerung der Gleisanlagen** bleiben die bahnbetrieblich notwendigen Leitungen der Deutschen Bahn AG als Bahnanlagen gewidmet und werden überwiegend überlagernd zu den durch ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht gesicherten Flächen, als nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan aufgenommen. Außerhalb der dargestellten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte werden die Leitungskorridore der Gleisentswässerung (Anschluss an die Bahnanlage im Nord-Osten, Gleisentswässerung unter der Fahrradstation) nachrichtlich übernommen. Grundlage hierfür ist die Präsidialverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom September 2003 (vgl. Kap. 4).

Das Plangebiet wird auf der Höhe des mittleren Baufeldes in nord-südlicher Richtung von unterirdischen **Starkstromleitungen** der Wedeler Stadtwerke und E.On Hanse (ehemals SCHLESWAG) mit einer Einbautiefe von ca. 3,50 m durchkreuzt. Es handelt sich um zwei 30 KV- Kabel mit einem Steuerkabel der E.ON Hanse AG und zwei Mittelspannungskabel und ein Fernmeldekabel der Stadtwerke Wedel. Vor Aufnahme der Bauarbeiten sollte zur Abstimmung der Einzelheiten der Überbauung der Leitungen sowie zur Einweisung der ausführenden Baufirma ein Ortstermin erfolgen. Nach Aussage der zuständigen Versorgungsträger können diese Leitungen unter Einhaltung der geltenden Vorschriften überbaut werden. Ein beidseitiger Abstand ist nicht einzuhalten. Für diese Starkstromleitungen wird ein Leitungsrecht festgesetzt.

In der gekennzeichneten Fläche des Bebauungsplans befindet sich eine Gas-Niederdruckleitung 50 St der Stadtwerke Wedel. Im Zuge der Neubebauung muss der Gas-Hausanschluss des Stellwerkes getrennt werden. Es ist eine Umverlegung in den vorgesehenen Korridor für das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht vorgesehen.

Die **Müllbeseitigung** erfolgt zentral gemäß der gültigen Kreisverordnung. Es wird die Herstellung einer Wendeanlage auf dem nord-östlich anschließenden Gelände der DB Netz verfolgt, so dass neben den Rettungsfahrzeugen auch Müllfahrzeuge in das Baugebiet einfahren werden. Damit ist eine Aufstellfläche für Müllbehälter sowie –fahrzeuge nicht im Wendebereich des ZOB notwendig. Die Wendeanlage im nord-östlichen Anschluss an das Plangebiet wird durch entsprechende Grunddienstbarkeiten gesichert.

Es werden Stellplätze für Papiercontainer, Restmüll- und Wertstoffcontainer im süd-östlichen Bereich sowie für Restmüll- und Wertstoffcontainer jeweils gegenüber der Durchgänge zum Landschaftsraum im Bereich der festgesetzten „Fläche für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen, Kellerersatzräume und Abfallbehälter“ vorgesehen und durch den Vorhaben- und Erschließungsplan konkret lokalisiert und gesichert.

Für die Ableitung des anfallenden **Oberflächenwassers** ist die Anlage von Versickerungsflächen sowie eines Regenrückhaltebeckens zum gedrosselten Abfluss des Niederschlagswassers in das vorhandene Regenwasserentwässerungsnetz geplant. Die technische Ausgestaltung des Entwässerungssystems und Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens wird derzeit durch ein Ingenieurbüro geprüft. Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Versiegelungsgrad des Areals von ca. 6.690 m² auf ca. 5.233 m² voll- und teilversiegelte Flächen abnehmen wird und damit eine Reduzierung des abzuführenden Niederschlagswassers zu erwarten ist. Das Oberflächenwasser darf nicht zur Bahn abgeleitet werden.

Die zulässige Übergabemenge des Niederschlagswassers aus dem B-Plangebiet in die öffentliche Kanalisation wird von der Stadtentwässerung Wedel vorgegeben. Zur Behandlung des Oberflächenwassers liegen derzeit nur konzeptionelle Ansätze vor. Konkrete Angaben zur Sickerfähigkeit des Untergrundes und zu den Grundwasserständen können erst im Rahmen der Erschließungsplanung formuliert werden. Für die Versickerung des Niederschlagswassers ist eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung ins Grundwasser zu beantragen.

6 Immissionsschutz

Der Änderungsbereich grenzt an die Bahnanlagen des S-Bahnhofs Wedel an. Immissionsschutzkonflikte sind durch geeignete Maßnahmen des aktiven bzw. passiven Lärmschutzes an der geplanten Wohnnutzung zu unterbinden.

Aus den im Flächennutzungsplan als Flächen für Gewerbe bzw. Flächen für Versorgungsanlagen (Umspannwerk) dargestellten Bereichen sind auf Grund der Entfernung und Lage jenseits der Bahnanlagen keine Konflikte zu erwarten. Das im B-Plan Nr. 30 „Rosengarten“ der Stadt Wedel enthaltene Gewerbegebiet südlich der S-Bahntrasse wurde mit dem maximal zulässigen flächenbezogenen Schalleistungspegel von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts belegt (siehe textliche Festsetzung 1.5 des o.g. B-Planes Nr. 30 der Stadt Wedel). Gemäß der Schalltechnischen Untersuchung (Lärmkontor, Hamburg 14.10.2003) verursacht das angrenzende Gewerbegebiet am Tage und in der Nacht keine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete.

Die in der Anlage beigefügte Schalltechnische Untersuchung (Lärmkontor, Hamburg 14.10.2003) zum ehemaligen Güterbahnhof in Wedel kommt zu dem Ergebnis, dass auf Grund des **Schienenverkehrslärms keine Überschreitungen** der Grenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) zu erwarten sind.

Durch den **Busbahnhof** sowie die angrenzenden Parkplätze südlich des S-Bahnhofes ergeben sich für die Südwestfassade des nahe des Busbahnhofs gelegenen geplanten Gebäudes (Baufeld 1) für den **Nachtzeitraum geringfügige Überschreitungen der Grenzwerte** der 16. BImSchV in einer Größenordnung von **ca. 1 dB(A)**. Da aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände aus städtebaulichen Gründen nicht realisiert werden können, sind passive Schutzmaßnahmen an den Gebäuden selbst zu ergreifen.

Für eine möglichst konfliktfreie Planung sind hier die Grundrisse der Wohnungen in einer Weise zu gestalten, dass Fenster von Schlafräumen möglichst an den ruhigen Gebäudeseiten vorgesehen werden. Ist dies aus räumlichen oder städtebaulichen Gründen nicht möglich, so sind im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens für die konkret geplanten Gebäude die Außenfassaden der betroffenen Schlafräume entsprechend der DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, gemäß des **Lärmpegelbereiches II** zu schützen. Für betroffene Schlafräume

sind zudem schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen (siehe textliche Festsetzung Nr. 1.3).

7 Altlasten

Da für den Geltungsbereich (auf Grund der vorherigen Nutzung) ein genereller Altlastenverdacht besteht, wurden notwendige Untersuchungen durchgeführt (Historische Erkundung, Orientierende Untersuchung, Flächenrisiko- Detailuntersuchung).

Diese Untersuchungen ergaben, dass sich auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Wedel **keine Altlastenverdachtsflächen** befinden. Im Plangebiet wird entsprechend der zukünftigen Nutzung Auffüllungsmaterial als Bodenaushub anfallen, welches möglicherweise in abfallrechtlicher Hinsicht als gering belastet eingestuft werden muss.

Im Rahmen der Flächenrisiko-Detailuntersuchung wurden im Modul III (Abfall/Boden) 39 Kernrammbohrungen entsprechend i.d.R. bis zu 2 m u. GOK auf der Fläche niedergebracht. Die vorgefundenen Belastungen des Bodens liegen überwiegend im Bereich der LAGA- Einbauklassen Z1.1 bzw. Z1.2. Lediglich die Flächen der bestehenden Fahrbahn und Parkplätze weisen Belastungen durch Benzo(a)pyren-Gehalt im Probenhorizont von 0,0 bis 0,5 m u. GOK im Bereich der Einbauklasse Z2 auf.

Das anfallende Aushubmaterial ist gemäß der geltenden abfallrechtlichen Anforderungen zu behandeln.

Der Vorhabenträger wird die Erarbeitung eines Bodenmanagementkonzeptes beauftragen, in dem die notwendigen boden- und wasserschutzrechtlichen Maßnahmen und Regelungen zum Umgang mit belastetem Bodenmaterial festgelegt werden. In diesem Verfahren wird der Fachdienst Umwelt des Kreises Pinneberg beteiligt. Die Abarbeitung dieses Managementkonzeptes kann im Verlauf des Baufortschritts erfolgen.

Der Vorhabenträger schließt mit der Stadt Wedel einen Durchführungsvertrag, in dem verbindliche Regelungen zum Bodenmanagement sowie zur Kosten- und Lastenverteilung getroffen werden.

Der Fachdienst Umwelt – Untere Bodenschutzbehörde – ist gemäß § 2 Landesbodenschutzgesetz unverzüglich zu benachrichtigen, falls bei den Erschließungsarbeiten bzw. beim Aushub von Baugruben Auffälligkeiten im Untergrund angetroffen werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder auf eine Altablagerung deuten. Die Erdarbeiten sind dann in diesem Bereich zu unterbrechen.

Falls während der Erdarbeiten bislang nicht bekannter auffälliger/ verunreinigter Bodenaushub anfällt, ist dieser bis zur Entscheidung über die fachgerechte Entsorgung oder die Möglichkeit zur Verwendung auf dem Grundstück gesondert zu lagern. Dieser Bodenaushub ist vor Einträgen durch Niederschlag und gegen Austräge in den Untergrund, z. B. durch Folien oder Container, zu schützen. Die Entsorgung ist mit der zuständigen Abfallbehörde abzustimmen.

Kampfmittel sind nicht auszuschließen. Vor Beginn von Bauarbeiten ist die Fläche auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Der Vorhabenträger sollte sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in das Bauvorhaben einbezogen werden können.

8 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Durch die Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist als Anlage 1 eine Liste UVP-pflichtiger Vorhaben mit Größen- oder Leistungswerten und Prüfwerten eingefügt. Der Prüfwert der Ziffer 18.7.2 der Anlage 1 des UVPG wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 30 A nicht überschritten. Erst bei einer zulässigen Grundfläche von mehr als 20.000 m² bis weniger als 100.000 m² ist gemäß § 3c Abs. 1 UVPG anhand einer „allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls“ die Notwendigkeit zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu prüfen.

Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG)

Durch die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 30 A „Ehemaliger Güterbahnhof Wedel“ werden keine nach Landesrecht UVP - pflichtigen bzw. vorprüfungspflichtigen bauplanungsrechtlichen Vorhaben festgesetzt.

9 FFH-Verträglichkeitsprüfung

In unmittelbarer räumlicher Nähe zum Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 30 A befinden sich die vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft (MUNL) zur abschließenden Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) vorgeschlagenen Erweiterungsflächen P 2323-304 (3. Meldetranche) des bereits gemeldeten Gebiets DE 2323-302 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“. Da die notwendigen Baumaßnahmen im Nahbereich der vorgeschlagenen Erweiterungsflächen stattfinden werden, ist die theoretische Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung des potenziellen Natura 2000-Gebiets nicht auszuschließen.

Die nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz und § 20 e Landesnaturschutzgesetz erforderliche FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ergibt unter Berücksichtigung der durchgeführten Auswirkungsprognose, dass die gebietspezifischen potenziell betroffenen Erhaltungsziele des potenziellen Natura 2000-Gebiets P 2323-304 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ durch die im vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 30 A vorgesehenen Maßnahmen nicht erheblich beeinträchtigt werden. Insgesamt bleibt der Erhaltungszustand der potenziell betroffenen Lebensräume und Arten weiterhin günstig und die Funktion des potenziellen Gebiets innerhalb des Netzes Natura 2000 in ausreichendem Umfang gewährleistet.

10 Belange von Natur und Landschaft

10.1 Bestehende Planungen

Landschaftsrahmenplan

Das Plangebiet liegt gemäß dem Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum I am Rande des vorgesehenen Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems des Landes Schleswig-Holstein. Der Talraum der Wedeler Au fungiert innerhalb des Systems aufgrund seiner besonderen ökologischen Funktionen als Hauptverbundachse.

Landschaftsplan

Im gültigen Landschaftsplan der Stadt Wedel aus dem Jahre 2001 ist das Plangebiet als Bahnanlage dargestellt. Im Parallelverfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 30 A „Ehemaliger Güterbahnhof Wedel“ wird der Flächennutzungsplan der Stadt Wedel geändert und der Landschaftsplan der Stadt Wedel für den Geltungsbereich fortgeschrieben. Der Geltungsbereich wird entsprechend der angestrebten Nutzung in der Fortschreibung des Entwicklungsplanes des Landschaftsplanes als Wohngebiet dargestellt.

10.2 Schutzgebiete und -objekte

Schutzkategorien nach dem LNatSchG liegen im Plangebiet nicht vor.

Die Flächen westlich des „Auweidenweges“ liegen im Landschaftsschutzgebiet „Holmer Sandberge und Moorbereiche“ (LSG 05). Das Fließgewässer Wedeler Au liegt innerhalb der Randzone des LSG 05. Durch die Struktur- und Artenvielfalt in den Niederungsgebieten der Fließgewässer soll ein Verbund der umgebenden Naturschutzgebiete, Kernzonen und der schützenswerten Biotope innerhalb des Landschaftsschutzgebietes erreicht werden. Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 4 der Kreisverordnung über das LSG 05 ist die Verlegung von unterirdischen Entsorgungsleitungen im Landschaftsschutzgebiet verboten.

Teilbereiche des Fließgewässers Wedeler Au sind als naturnahe und unverbaute Bach- und Flussabschnitte durch das Landesamt für Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein als geschützte Biotope nach § 15 a LNatSchG erfasst worden. In dem dazugehörigen Erfassungsbogen wird darauf hingewiesen, dass die Wasserqualität im gesamten Einzugsbereich gesteigert werden sollte und das Einflüsse auf das Grundwasser im Gebiet vermieden werden sollten (Kellerbauten, Drainwirkungen von Kanalisation etc.)

Gemäß § 11 Abs. 1 LNatSchG ist entlang des Fließgewässers Wedeler Au ein Gewässer- und Erholungsschutzstreifen festgesetzt. In einem Abstand von 50 m von der Uferlinie ist die Errichtung oder wesentliche Änderung von baulichen Anlagen verboten. Aufgrund des mäandrierenden Verlaufs der Wedeler Au reduziert sich an einigen Stellen der Abstand der äußeren Grenze des Gewässer- und Erholungsschutzstreifen zum Plangebiet auf 10 m (der Abstand zur Uferlinie der Wedeler Au beträgt hier 60 m).

10.3 Erfassung von Natur und Landschaft

Relief, Geologie und Boden

Das Plangebiet liegt im Naturraum Schleswig-Holsteinische Geest und zwar innerhalb des Hamburger Ringes (Hohe Geest). Innerhalb des Hamburger Ringes wurden die naturräumlichen Bedingungen durch die Bebauung umgestaltet und zurückgedrängt.

Der geologische Aufbau des Plangebietes wurde durch die Eiszeit (Pleistozän) bestimmt. Gemäß der Geologischen Übersichtskarte (Blatt CC 3118 Hamburg-West im Maßstab 1:200.000) hat sich im Plangebiet Flugsand der Weichsel-Kaltzeit flächenhaft abgelagert.

Natürlicherweise finden sich nach der Bodenkarte von Schleswig-Holstein (Blatt 2424 Wedel im Maßstab 1:25.000) unter der künstlich veränderten Fläche des Plangebietes Böden aus schluffigen Sand, die podsoliert sind. Der Bodentyp ist als Podsol-Braunerde zu bezeichnen. Die Podsol-Braunerde weist ein geringes bis mittleres Bindungsvermögen für Nähr- und Schadstoffe auf, die Wasserdurchlässigkeit ist hoch. Natürlich gewachsene Böden sind im

Plangebiet nicht mehr vorhanden. So sind weite Teile des Grundstücks aufgrund der bisherigen Nutzung als Bahnanlage bereits stark versiegelt.

Wasserhaushalt

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Bei den vorliegenden Podsol-Braunerden kann das Grundwasser nach Angaben der o. g. Bodenkarte tiefer als 2,00 m unter Flur anstehen.

Lokalklima

Die umfangreich versiegelten Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs können durch Erwärmung vertikale Luftaustauschprozesse in Gang setzen. Über versiegelte Flächen herrschen erhöhte Temperaturen, was zu einer rascheren Verdunstung des verfügbaren Wassers und somit zu einer Reduzierung der mittleren relativen Luftfeuchte führt. Ein Nachschub ist nur sehr begrenzt möglich, da das Oberflächenwasser der versiegelten Flächen abgeführt wird.

Biotop- und Nutzungstypen

Für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 30 A wurde im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung eine Bestandskartierung durchgeführt.

Dominiert wird das Plangebiet durch die aufgelassenen Gleisanlagen sowie versiegelte Umschlags- und Verkehrsflächen des stillgelegten Güterbahnhofes Wedel. Die Schienen sind bereits entfernt worden. Die asphaltierte Ladestraße wird als Parkplatz zwischengenutzt. Im Nordwesten zwischen den stillgelegten Gleisanlagen und dem „Auweidenweg“ befindet sich außerhalb des Plangebiets eine dicht geschlossene, ca. 8 bis 10 m hohe landschaftsbestimmende Feldhecke.

Die größtenteils versiegelten und befestigten Flächen des Plangebiets weisen aus naturschutzfachlicher Sicht einen geringen Wert auf und sind als Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturhaushalt einzustufen. Die im Nordwesten an das Plangebiet angrenzende dichte Feldhecke weist einen hohen Anteil an landschaftsgerechten Gehölzen auf. Feldhecken sind für die Vogelwelt, insbesondere aber für die Insektenwelt ein wichtiger Nahrungs- und Lebensraum und stellen auch aufgrund der Biotopverbundfunktion Landschaftselemente mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt dar.

Orts- und Landschaftsbild

Das Erscheinungsbild des Plangebiets wird durch die ehemalige Nutzung des Grundstückes als Bahnanlage bestimmt. Das Plangebiet befindet sich im Übergang zur freien Landschaft nach Nordwesten. Die landschaftsbildprägende Feldhecke an der nordwestlichen Grenze des Plangebiets schafft einen harmonischen und natürlichen Übergang vom Siedlungsraum der Stadt Wedel in den Niederungsbereich der Wedeler Au. Durch diese gliedernde und belebende lineare Gehölzstruktur wird der ungestörte Landschaftscharakter der Talau in diesem Abschnitt bewahrt.

10.4 Eingriffsbewertung und –minderung sowie Ausgleichsbedarf

Gemäß § 7 Abs. 1 LNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, als Eingriffe in Natur und Landschaft zu werten. Sind aufgrund der Aufstellung eines Bauleitplanes Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, so ist gemäß § 8 a LNatSchG in Verbindung mit § 21 Abs. 1 BNatSchG über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden.

Im folgenden werden die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen auf die unbelebten und belebten Schutzgüter sowie die Veränderungen des Landschaftsbildes beschrieben. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Eingriffe aufgezeigt: Die anschließende Ermittlung des Ausgleichsbedarfs erfolgt auf der Grundlage des Gemeinsamen Runderlasses zum „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ vom 03.07.1998 (INNENMINISTERIUM, MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATUR UND FORSTEN).

Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften

Für das geplante Wohngebiet werden Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz in Anspruch genommen. Im Bereich von Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz führen gemäß o.g. Runderlass Eingriffe in der Regel nicht zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Arten und Lebensgemeinschaften, so dass hierfür auch keine Ersatzlebensräume geschaffen werden müssen. Um eine sachgerechte Anwendung der Eingriffsregelung zu gewährleisten und auch eine Verdrängung von Tierarten, die relativ ungestörte Brachflächen benötigen, ausreichend zu berücksichtigen, ist jedoch darauf zu achten, dass sich alle anderen schutzgutbezogenen Ausgleichsmaßnahmen auch möglichst positiv auf das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften auswirken.

Im Plangebiet kommt es zum baubedingten Verlust von bis zu 22 Laubbäumen (überwiegend Sand-Birken (*Betula pendula*)), die Stammdurchmesser von 20 bis 50 cm aufweisen. Gemäß der Baumschutzsatzung der Stadt Wedel sind Bäume mit einem Stammumfang von 70 cm (entspricht ca. 22 cm Stammdurchmesser) und mehr, gemessen in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden, geschützt. Durch den Verlust der Bäume entsteht ein Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften. Für die Entfernung der Laubbäume wird die Ersatzpflanzungen von bis zu 22 standortgerechten Laubbäumen notwendig.

Schutzgut Boden

Die für die geplante Bebauung überplante Fläche ist gegenwärtig schon weitestgehend verdichtet und befestigt. Die Bodenfunktion ist dadurch bereits erheblich vorbelastet. Generell gelten für das Schutzgut Boden Eingriffe als ausgeglichen, wenn bei einer Bodenversiegelung die Bodenfunktionen durch eine entsprechende Entsiegelung wiederhergestellt sind. Ist dies nicht möglich, so müssen Gebäudeflächen und versiegelte Oberflächenbeläge mindestens im Verhältnis von 1:0,5 und wasserdurchlässige Oberflächenbeläge mindestens im Verhältnis 1:0,3 ausgeglichen werden. Hierzu sind Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung zu nehmen und zu einem naturbetonten Biototyp zu entwickeln oder als offene Gewässer mit Uferandstreifen wiederherzustellen.

Die aktuelle Versiegelung des Plangebietes stellt sich wie folgt dar:

Gleisanlagen (Schotterbett mit einer Mächtigkeit von 1,2 m), faktisch vollversiegelt	3.565 m ²
Verkehrsanlagen (Asphaltdecke), vollversiegelt	2.390 m ²
Gleisanlagen (Böschung zum Auweidenweg), teilversiegelt	685 m ²
„Auweidenweg“ (Wassergebundene Wegedecke), teilversiegelt	50 m ²
Versiegelung, gesamt	6.690 m²

Die nachfolgende Aufstellung stellt die geplante Neuversiegelung des Plangebietes dar:

Baufelder I, II und III (Baukörper), vollversiegelt	2.436 m ²
Bereich der Fahrradstation, vollversiegelt	372 m ²
Stellplätze und Fahrwege, vollversiegelt	1.891 m ²
Gehwege und Terrassen, geschätzt, teilversiegelt	ca. 450 m ²
„Auweidenweg“ (Wassergebundene Wegedecke), teilversiegelt	84 m ²
Versiegelung, gesamt	ca. 5.233 m²

Aus der Aufstellung ergibt sich, dass die Versiegelung im Plangebiet abnehmen wird. Es entsteht somit kein Ausgleichsbedarf für das Schutzgut Boden.

Zur Minderung der Bodenversiegelung sind im Plangebiet nach Möglichkeit Fahr- und Gehwege sowie ebenerdige Stellplätze in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Betonierung und Asphaltierung sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Erhöhung des Anteils potentiell vegetationsfähiger Fläche und bewachsener Fugen leistet einen Beitrag zum mikrobiellen Abbau möglicher Tropfölverunreinigungen und hält anfallendes Niederschlagswasser länger im Raum.

Schutzgut Wasser

Für das Schutzgut Wasser gelten Eingriffe als ausgeglichen, wenn Schmutzwasser in Anlagen nach § 7 Wasserhaushaltsgesetz behandelt und in Schönungsteichen nachbehandelt wird und gering verschmutztes Niederschlagswasser im Untergrund versickert wird. Als gering verschmutzt wird das von reinen und allgemeinen Wohngebietes abgeleitete Niederschlagswasser eingestuft. Das gilt auch für Wohnstraßen, Radwege, Gehwege, wassergebundene Wege und Grünflächen. Eine Versickerung von gering verschmutzten Niederschlagswasser beeinträchtigt in der Regel das Wohl der Allgemeinheit nicht.

Die Dachabflüsse sollen nach Möglichkeit dem Grundwasser zugeführt werden. Dies kann über versickerungsfähige Flächen, wie versickerungsfähige Mulden, Rigolen oder Versickerungsschächte erfolgen. Die individuelle Möglichkeit, anstelle der vollständigen Versickerung Teile des Regenwassers zu sammeln und z. B. zur Gartenbewässerung zu nutzen, wird nicht ausgeschlossen, da auch mit dieser Maßnahme durch Verringerung des Trinkwasserverbrauchs ein wichtiger Beitrag zur Schonung der Grundwasserreserven geleistet wird.

Die oberflächennahe Versickerung besitzt Vorrang. Die weiteren Versickerungsarten sind während der Planungsphase mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Das anfallende gering verschmutzte gesammelte Niederschlagswasser von Fahr- und Gehwegen sowie von den Stellplätzen soll in das vorhandene Regenwasserentwässerungsnetz der Stadtentwässerung Wedel eingeleitet werden. Zur Drosselung des Abflusses wird eine Rückhaltung im Plangebiet erforderlich. Eingebettet in die Freiflächengestaltung und somit für die Bewohner erlebbar, trägt eine naturnahe Behandlung des Niederschlagswassers zu einer Erhöhung der Wohnqualität bei.

Der Abfluss von anderen befestigten Flächen (z. B. Terrassen) ist durch eine geeignete Gefälleausbildung weitmöglich angrenzenden Vegetationsflächen zur Versickerung zuzuführen, um auch hierdurch zur dezentralen Versickerung und Verbesserung der Standortbedingungen der Vegetation beizutragen.

Da zum jetzigen Zeitpunkt der Ausführungsplanung Tiefgründungsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden können, kann ggf. im Bereich der Baufelder eine geringfügige Behinderung des Grundwasserstromes durch die Anlage von Tiefgeschossen (Keller) ausgelöst wer-

den. Eine ggf. dauerhafte Unterbrechung der oberflächennahen Grundwasserschichten ist zu vermeiden.

Schutzgut Landschaftsbild

Das bisherige Landschaftsbild des Plangebietes erfährt durch die geplante Errichtung von Baukörpern auf einer derzeit brachliegenden Fläche eine nachhaltige Veränderung. Nach der Realisierung der Planung werden bauliche Strukturen vorherrschen. Die geplanten Durchgrünungsmaßnahmen im Plangebiet führen hinsichtlich des Schutzgutes Landschaftsbild zur Gestaltung eines typischen Landschaftsbildes. Es entsteht somit kein Ausgleichsbedarf gemäß o.g. Runderlass für das Schutzgut Landschaftsbild.

Die Feldhecke östlich des „Auweidenweges“ (außerhalb des Plangebietes) sollte auch vor dem Hintergrund der angestrebten Auslichtungsmaßnahmen weiterhin eine Funktion als grüne Kulisse im Übergangsbereich zwischen dem innerstädtischen Siedlungsraum der Stadt Wedel und dem Landschaftsraum der Wedeler Au erfüllen. Im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen sind die Schutzvorschriften der DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu beachten. Sollten umfangreichere Eingriffe in die Feldhecke östlich des „Auweidenweges“ (außerhalb des Plangebietes) erfolgen, so wäre im Rahmen der konkreten Ausführungsplanung als Ausgleichsmaßnahme für diesen Eingriff die Pflanzung von Laub- oder Obstbäumen auf dem westlich angrenzenden Flurstück 42/64 der Flur 11 der Gemarkung Wedel denkbar, um eine landschaftsgerechte Abschirmung und visuelle Eingliederung der geplanten Baukörper in den Landschaftsraum zu gewährleisten.

10.5 Ausgleichsmaßnahmen

Im Plangebiet werden standortgerechte Laubbäume festgesetzt, um die durch den Verlust von Laubbäumen hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Arten und Lebensgemeinschaften auszugleichen. Es sind standortgerechte Laubgehölzarten zu pflanzen, um heimischen, wildlebenden Tieren artgerechte Lebensmöglichkeiten zu bieten. Laubgehölze stellen eine wichtige Nahrungsquelle und einen bedeutenden Lebensraum für Insekten, Vögel und Kleinsäuger dar. Um die angestrebte Wirkung der gepflanzten Bäume als Lebensraum und für die Grün- und Freiraumstruktur des Plangebietes ohne lange Entwicklungszeiten zu erreichen, ist ein erforderlicher Mindest-Stammdurchmesser festgesetzt. Die Baumscheibe sollte nicht versiegelt werden, dadurch bleibt der Boden offenporig und leicht durchwurzelbar, wodurch die Standortbedingungen für den Baum verbessert werden. Des Weiteren nimmt der Boden das Niederschlagswasser zur Versorgung des Baumes auf.

Auf den festgesetzten Standorten zum Anpflanzen von Bäumen sind standortgerechte Laubbäume (z. B. Silber-Weiden (*Salix alba* „Liempde“)) in der Qualität Hochstamm, 3 x verpflanzt, 16-18 cm Stammumfang zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Die Bäume sind in der Anwachsphase durch einen Pfahldreibock zu sichern und dauerhaft gegen Beschädigungen zu sichern. Die Standorte können geringfügig örtlich variiert werden.

Mit der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme werden die durch den Eingriff zerstörten Werte und Funktionen des Naturhaushaltes (Verlust von Bäumen) in dem von dem Eingriff betroffenen Raum (Neupflanzung von Bäumen) kompensiert. Bei der Realisierung der vorgesehenen Maßnahme ist von einem Ausgleich der unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes im Sinne des § 8 LNatSchG und des o.g. Runderlasses auszugehen.

11 Flächen und Kosten

Flächen

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt ca. 0,67 ha. Davon entfallen auf:

Allgemeines Wohngebiet (WA)		ca. 6.303 m ²
Baugrenzen, Hauptnutzung	ca. 2.436 m ²	
Stellplätze, Fahrwege, etc.	ca. 1.891 m ²	
Gehwege, geschätzt	ca. 200 m ²	
Terrassen, geschätzt	ca. 250 m ²	
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung		ca. 456 m ²
Gesamt		ca. 6.759m²

Kosten

Die Stadt Wedel schließt mit dem Vorhabenträger einen städtebaulichen Vertrag sowie einen Durchführungsvertrag. Hierin werden alle Regelungen zur Kostenübernahme getroffen. Der Stadt Wedel entstehen damit durch die Verwirklichung dieses Bebauungsplanes voraussichtlich keine Kosten.

Wedel, den

.....

Anlage

Schalltechnische Untersuchung zum ehemaligen Güterbahnhof in Wedel (Lärmkontor, Hamburg 14.10.2003)

FFH-Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz und § 20 e Landesnaturschutzgesetz für die vorgeschlagene Erweiterungsfläche P 2323-304 (3. Meldetranche) des bereits gemeldeten Gebiets DE 2323-302 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“