

**Begründung zur Änderung  
des Bebauungsplans  
Wilstorf 35 / Langenbek 7**

Stand: 23.10.2023

## Inhaltsverzeichnis

1. Anlass der Planung.....	3
2. Grundlage und Verfahrensablauf .....	4
3. Planerische Rahmenbedingungen .....	4
3.1 Raumordnung und Landesplanung.....	4
3.1.1 Flächennutzungsplan .....	4
3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz.....	4
3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen .....	5
3.2.1 Bestehender Bebauungsplan .....	5
3.2.2 Altlastenverdächtige Flächen .....	5
3.2.3 Kampfmittelverdacht .....	5
3.2.4 Natur-, Landschafts- und Bodenschutz .....	5
3.2.5 Baumschutz .....	6
3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen .....	6
3.3.1 Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne .....	6
3.3.2 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten.....	6
3.4 Angaben zum Bestand .....	6
4. Umweltbericht.....	8
5. Planinhalt und Abwägung .....	8
5.1 Verkehr, Verkehrsfläche .....	8
5.2 Technischer Umweltschutz (Lärm) .....	11
5.3 Wasser (Oberflächenentwässerung).....	12
5.4 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege .....	12
5.4.1 Baumschutz, Landschaftsschutz.....	12
5.4.2 Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen .....	13
5.5 Abwägungsergebnis .....	13
6. Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung / Bodenordnung .....	14
7. Aufhebung / Änderung bestehender Bebauungspläne.....	14
8. Flächen- und Kostenangaben.....	14
6.1 Flächenangaben.....	14
6.2 Kostenangaben .....	14

## 1. Anlass der Planung

Mit dem Bebauungsplan Wilstorf 35 / Langenbek 7 (WT35 / LB7) wurden im Jahr 2004 für den Straßenabschnitt zwischen Radicke- und Gordonstraße die notwendigen Anpassungen an das damalige Verkehrskonzept planungsrechtlich gesichert. Die ursprünglich für den Ausbau des mittleren Harburger Rings vorgesehene Fläche wurde, nachdem die Planung für die übergeordnete Verkehrsstraße eingestellt wurde, nicht mehr benötigt. Mit dem Bebauungsplan WT35 / LB7 konnte die Verkleinerung der Straßenverkehrsfläche und die Anpassung an die tatsächlichen Gegebenheiten planungsrechtlich umgesetzt werden. So sieht der WT35 / LB7 auf der mit „A“ bezeichneten Fläche Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Geh- und Radweg“ und auf der mit „B“ bezeichneten Fläche reines Wohngebiet vor.

Die Hamburger Hochbahn AG (HHA) ist zu 100% im Besitz der FHH und hat den öffentlichen Auftrag, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Hansestadt sicherzustellen. Die HHA befindet sich in einem fortwährenden Prozess der Optimierung der Linienführung. Bei den Einzugsbereichen von Haltestellen orientiert sich die Hochbahn an den Empfehlungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen von 2019, der eine Luftlinienentfernung von Bushaltestellen von 300- 400 m für angemessen hält. Damit soll dem Hamburg Takt entsprechend eine fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen innerhalb von 5 min gewährleistet werden. In diesem Zusammenhang wurde auch die Linienführung der Buslinie 143 über die Gordonstraße, Radickestraße und Rönneburger Straße aufgegriffen und die Nutzung der Wegeverbindung zwischen Gordon- und Radickestraße geprüft. Das Wohngebiet im zentralen Bereich des Langenbeker Feldes liegt teilweise außerhalb des im städtischen Raum üblichen Haltestelleneinzugsbereichs von 400 Metern. Im Hinblick auf eine verbesserte Versorgung der Wohnbevölkerung mit wohnortnahen Angeboten des ÖPNV und der Optimierung der Betriebsabläufe fiel das Prüfergebnis der HHA positiv aus, so dass eine neue Buslinienführung vorstellbar ist.

Im Jahr 2004 wurde von der HHA im Sommer 2018 eine Anwohnerbefragung durchgeführt. Mit etwa einem Viertel der Bevölkerung des Einzugsbereiches potentiell neuer Haltestellen wurden Interviews geführt. Dabei stimmten 55 Prozent der befragten Personen für den veränderten Verlauf der Buslinie. Der Stadtplanungsausschuss hat dies in seiner Sitzung am 7. Januar 2019 zum Anlass genommen, dem Beschluss zur Einleitung einer Änderung des Bebauungsplans Wilstorf 35 / Langenbek 7 mehrheitlich zuzustimmen.

Da nach aktuellem Planrecht lediglich die Festsetzung Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Geh- und Radweg“ besteht, muss das Planrecht im Rahmen eines Planverfahrens geändert werden, so dass die Befahrung der Straßenverkehrsfläche auch mit Bussen planungsrechtlich gesichert ist.

## 2. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage der Bebauungsplanänderung ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 20. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 394, S. 1, 28). Da die Veröffentlichung im Internet (Öffentliche Auslegung) der Bebauungsplanänderung nach § 3 Absatz 2 BauGB nach dem 3. Juli 2023 erfolgt ist, ist auf ihn nach § 25g Baunutzungsverordnung diese Verordnung in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176 S. 6) mit den bis dahin geltenden Vorschriften anzuwenden.

Der derzeit geltende Bebauungsplan Wilstorf 35 / Langenbek 7 wurde am 29. Januar 2004 (HmbGVBl. S. 44) festgestellt.

Der Bebauungsplan wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB geändert, da durch die vorgesehenen Änderungen die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Ein Umweltbericht ist nicht erforderlich (siehe Kapitel 4). Die Änderung erfolgt in Form einer Textplanänderung. Die Anwendungsvoraussetzungen liegen vor.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss vom XX (Amtl. Anz. S. XXX) eingeleitet. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung hat nach Bekanntmachung vom 15.10.2019 (Amtl. Anz. S. 1399) am 04. November 2019 stattgefunden. Die öffentliche Auslegung des Plans hat nach der Bekanntmachung vom XX (Amtl. Anz. S. XX) in der Zeit vom XX bis einschließlich XX 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 „Wohnbauflächen“ dar.

#### 3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt im Bereich des Bebauungsplans die Milieus „Gartenbezogenes Wohnen“, „Etagenwohnen“, „Parkanlage“ sowie als milieuübergreifende Funktion „Grüne Wegeverbindung“ als Querung in Ost-West-Richtung dar.

Die Karte Arten- und Biotopschutz stellt die Biotopentwicklungsräume „Städtisch geprägte Bereiche“, „Parkanlage“, und „Offene Wohnbebauung“ dar.

Die geplante Planänderung leitet sich aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsprogramms ab. Es sind keine Änderungen des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms erforderlich.

## 3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen

### 3.2.1 Bestehender Bebauungsplan

Für das Plangebiet gilt der Bebauungsplan Wilstorf 35 / Langenbek 7 vom 29.01.2004 (HmbGVBl. S. 44).

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans wird auf der mit „A“ bezeichneten Fläche Straßenverkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Geh- und Radweg“ festgesetzt. Auf der mit „B“ bezeichneten Fläche wird reines Wohngebiet nach § 3 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S.466,479) ausgewiesen.

### 3.2.2 Altlastenverdächtige Flächen

Für das Plangebiet sind keine altlastverdächtigen Flächen oder Altlasten im Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragen.

### 3.2.3 Kampfmittelverdacht

Zum jetzigen Zeitpunkt kann auf der Fläche des Bebauungsplans das Vorhandensein von Bombenblindgängern oder vergrabenen Kampfmitteln aus dem II. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden. Bei Bauvorhaben oder Eingriffen in den Baugrund muss der Grundeigentümer oder eine von ihm bevollmächtigte Person vor Baubeginn die Kampfmittelfrage klären. Für eine Einstufung der Fläche bzgl. ihres Gefährdungspotentials auf Kampfmittel muss nach § 6 der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (KampfmittelVO) vom 13. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 557), geändert am 8. Juli 2014 (HmbGVBl. S. 289) ein Antrag bei der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) gestellt werden.

### 3.2.4 Natur-, Landschafts- und Bodenschutz

Bei der Umsetzung des Vorhabens sind die Vorschriften für besonders und streng geschützte Arten gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 08. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240), zu beachten. Dies betrifft die zeitlichen Regelungen für die Fällung von Bäumen und die Rodung von Strauch- und Heckenbestand. Zum jetzigen Kenntnisstand ist kein Artenschutzgutachten notwendig, da alter Baumbestand nicht gefährdet ist. Sofern der ältere Baumbestand wie der mehrstämmige Ahorn Höhe Hüllbeen oder die Kirschen in der Wendekehre der Gordonstraße gefällt werden müssen, muss die Notwendigkeit eines Artenschutzgutachtens erneut mit der BUKEA abgestimmt werden.

### 3.2.5 Baumschutz

Aufgrund § 5 freigestellte Maßnahmen Abs. 8 der Hamburgischen Baumschutzverordnung in der Fassung vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. Nr.10, S.81) sind die im Plangebiet vorhandenen Bäume und Hecken von der Baumschutzverordnung ausgenommen. Dafür gilt die fachliche Weisung G2/T2/96 für Planung, Bau, Unterhaltung und Sanierung von Straßenbegleitgrün (17.12.1996), in der jeder Planung zu Grunde gelegt wird, dass Grünflächen und Baumpflanzungen aus gestalterischen, funktionalen, ökologischen und wirtschaftlichen Anforderungen frühzeitig und vollständig zu ermitteln und im Konfliktfall untereinander abzuwägen sind.

### 3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen

#### 3.3.1 Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne

Der nördliche Bereich des Geltungsbereiches liegt seit 2019 im Fördergebiet Wilstorf-Reeseberg des Städtebauförderprogramms Sozialer Zusammenhalt der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE).

#### 3.3.2 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten

##### Verkehrstechnische Untersuchung

Für den geplanten geänderten Verlauf der Buslinie 143 wurde vom Büro SBI eine Verkehrsuntersuchung (August 2022) erstellt. Diese wurde im Oktober 2022 um eine Vorplanung als Plausibilitätsnachweis für die Straßenverkehrsfläche der Bebauungsplanänderung ergänzt.

##### Lärmtechnische Untersuchung

Für den Planänderungsbereich der Bebauungsplanänderung und die angrenzenden Wendekehren wurde vom Ingenieurbüro Bergann Anhaus eine lärmtechnische Untersuchung (Dezember 2022) durchgeführt.

### 3.4 Angaben zum Bestand

Der Planungsbereich befindet sich im Bezirk Harburg in den Stadtteilen Wilstorf und Langenbek.

Der Planänderungsbereich der Bebauungsplanänderung umfasst auf dem südwestlichsten Bereich des Flurstücks 3595 eine etwa 85 Meter lange Verbindungsfläche zwischen den Wendekehren Radicke- und Gordonstraße, die dem Fuß- und Radfahrerverkehr gewidmet ist. Diese Verkehrsfläche besteht aus einem gepflasterten 3,50 m breiten Geh- und Radweg, seitlich eingefasst durch Rasenflächen und Baumpflanzungen. Zur Vermeidung einer allgemeinen Durchfahrt für den PKW-Verkehr wurden auf Höhe der Querung der Hüllbeen (Flurstück 3229), die hier nur als

Fuß- und Radweg nutzbar ist, versetzte Metallbügel verankert. Daran schließt Heckenbewuchs an. Südlich davon im nordöstlichsten Bereich des Flurstücks 1284 liegt eine Regenwasserrückhaltemulde. Alle drei Flurstücke sind im städtischen Besitz. Die Gordon- wie auch die Radickestraße wurden als Sackgassen mit Kehren ausgebaut.

Nach § 6 des Hamburgischen Wegegesetzes in der Fassung vom 22. Januar 1974 (HmbGVBl. S. 41, 83), zuletzt geändert am 6. Dezember 2022 (HmbGVBl. S. 605) ist die auf dem Flurstück 3305 der Gemarkung Wilstorf belegene Wegefläche des Weges Radickestraße von Hilshöhe bis Hüllbeen dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Für den Abschnitt zwischen Kehre und Einmündung Hüllbeen beschränkt sich die Widmung auf den Fuß- und Radfahrerverkehr. Ebenso ist die auf dem Flurstück 1284 der Gemarkung Langenbek belegene Wegefläche des Weges Gordonstraße von Leiserweg bis Hüllbeen für den öffentlichen Verkehr gewidmet.

Entlang der Gordon- und Radickestraße führt die künftige Bezirksveloroute 11.02.

Das Gebiet südlich und südwestlich des Planbereiches ist geprägt durch eine reine Wohnnutzung in Form von Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern des Wohngebietes Langenbeker Feld. Dieser Bereich wird über die Buslinien 143 und 443 an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Zwei Haltestellen befinden sich in der Gordonstraße, Höhe Blättner- und Einhausring. An der Kehre Einhausring/Gutmannring wenden die Busse. Sie verbinden insbesondere den westlichen Bereich des Wohngebietes Langenbeker Feld über die Winsener Straße mit der Harburger Innenstadt. Entlang der Winsener Straße verkehren weitere Buslinien.

Das Gebiet nördlich der Verbindungsfläche entlang der Radickestraße ist ebenfalls durch eine reine Wohnnutzung in Form von Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern geprägt. Außerdem befindet sich direkt nördlich der Wendekehre Radickestraße die Zuwegung zu einer Kita.

In fußläufiger Entfernung befindet sich an der Gordonstraße vor der Einmündung in die Winsener Straße der Gewerbepark Langenbek mit einem Lebensmittelmarkt, einem Autohaus und einem Getränkemarkt.

Entlang der Rönneburger Straße befinden sich eine Kita, die Zuwegung zu einem Gymnasium, einige Bürogebäude und Einzelhandelsgeschäfte sowie ein Gewerbepark am Musilweg mit zwei Discountern, einem Drogeriemarkt, einem Sonderpostenmarkt und dem Sitz der Techniker Krankenkasse.

Die Buslinie 141 mit einer Haltestelle in der Radickestraße verläuft von Meckelfeld über die Jägerstraße in die Harburger Innenstadt und weiter bis Neugraben. Auch die Buslinie 241, die am Achterkamp/Vorderkamp wendet, hält in der Radickestraße, verläuft über die Jägerstraße und verbindet das Gebiet mit der Harburger Innenstadt.

#### **4. Umweltbericht**

Der Bebauungsplan wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB geändert. Durch die Änderung sind die Grundzüge der Planung nicht berührt. Die Voraussetzungen für die Anwendung des § 13 BauGB sind gegeben, weil

- die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, nicht vorbereitet oder begründet wird,
- keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b genannten Schutzgüter bestehen und
- keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.

Nutzungen, die mit der geplanten Festsetzung nicht vereinbar wären, sind nicht bekannt. Gemäß § 13 Absatz 3 BauGB wird von der Umweltprüfung und vom Umweltbericht abgesehen.

#### **5. Planinhalt und Abwägung**

##### 5.1 Verkehr, Verkehrsfläche

Im Rahmen der Mobilitätswende soll in der FHH der Anteil am motorisierten Individualverkehr gesenkt und zeitgleich die Voraussetzungen geschaffen werden, dass mehr Menschen Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erhalten. Die Hamburger Hochbahn hat den öffentlichen Auftrag, die Voraussetzungen für den ÖPNV zu schaffen und die Notwendigkeit zusätzlicher Buslinien zu prüfen. Die Absicht der Bebauungsplanänderung die bereits vorhandene Geh- und Radwegeverbindung zwischen Gordonstraße und Radickestraße auch für den Busverkehr zu öffnen, entspricht dem öffentlichen Interesse und dem planerischen Ziel, das ÖPNV-Angebot zu verbessern.

Daher wird gemäß § 1 der Verordnung § 2 Satz 1 des Bebauungsplans Wilstorf 35 / Langenbek 7 durch folgende Festsetzung ersetzt: „Für den in der Anlage dargestellten Geltungsbereich des Bebauungsplans wird auf der mit „C“ bezeichneten Fläche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.“

Mit der planungsrechtlichen Sicherung der Straßenfläche sollen die Voraussetzungen für eine Kommunaltrasse zwischen Radicke- und Gordonstraße ermöglicht werden, die über die bestehende Nutzung für Fuß- und Radverkehr hinaus auch Busverkehr zulässt.

##### Verkehrstechnische Untersuchung

Zum Nachweis der Realisierbarkeit einer Bustrasse, die die Radicke- und Gordonstraße verbindet und eine daraus folgende neue Buslinienführung wurde eine

verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet umfasste über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus den Bereich von der Gordonstraße / Ecke Einhausring über die Radickestraße bis zur Kreuzung Radickestraße / Rönneburger Straße und die Rönneburger Straße bis zur Einmündung in die Winsener Straße.

In einem ersten Schritt erfolgte über die von der Hamburger Hochbahn (HHA) vorgeschlagene Linienführung hinaus eine Untersuchung von vier alternativen Strecken für die Buslinienführung von und zur Winsener Straße. Geprüft wurde, ob eine der vier alternativen Streckenvarianten, die in der Frühzeitigen Öffentlichen Beteiligung von den Bewohnerinnen und Bewohnern genannt wurden, eine gleiche oder bessere ÖPNV-Versorgung der Bevölkerung der angrenzenden Quartiere ermöglicht. Die Prüfung beinhaltete eine Beurteilung der vorhandenen Straßenquerschnitte und eine Inventarisierung der notwendigen baulichen Maßnahmen, die eine Begegnung von Bussen ermöglichen würde. In der Variantenprüfung wurde ein gegebenenfalls erforderlicher Grunderwerb, sollte nicht ausreichend Fläche zwischen den vorhandenen Straßenbegrenzungslinien zur Verfügung stehen, mitbetrachtet. Weiterhin erfolgte eine Schätzung der Stellplätze und Bäume, die für die Umsetzung der Buslinienführungen entfallen müssten. Ebenso wurde betrachtet, inwieweit die Varianten aus der betrieblichen Perspektive der HHA wirtschaftlich umsetzbar sind. Die Prüfung ergab als Vorzugsvariante die von der Hochbahn vorgeschlagene Variante über die Verbindungsfläche zwischen Gordon- und Radickestraße. Entscheidend hierfür ist vor allem die verbesserte Erschließung für die Stadtteile Wilstorf und Langenbek. So ist die Anzahl der Bewohner:innen, für die sich der Abstand zur nächsten Bushaltestelle verbessern würde, bei dieser Variante am höchsten. Auch die relativ einfache Integration der Buslinie und notwendiger neuer Haltestellen in das vorhandene Liniennetz durch die Verlängerung der bestehenden Buslinie 143 sowie die Erschließung von größeren Gewerbebetrieben und sozialen Einrichtungen wie Supermärkte, Kitas, Schulen sprechen für diese Variante.

Diese Variante wurde anschließend detaillierter betrachtet. Die Auswirkungen einer potentiell neuen Buslinienführung auf den Rad- und Fußverkehr, notwendige bauliche Maßnahmen, Kostenschätzungen, die Verkehrssicherheit sowie Emission und Lärm wurden in die Betrachtung einbezogen.

#### Plausibilitätsprüfung der Realisierbarkeit

In einem weiteren Schritt erfolgte eine Plausibilitätsprüfung für die Umsetzung einer Kommunaltrasse im Planänderungsbereich anhand einer Vorplanung für die Straßenverkehrsfläche.

Für die Straßenverkehrsfläche wird insgesamt ein Querschnitt mit einer Breite von 7,75 m benötigt. Die 5,10 m breite Asphaltfahrbahn der etwa 85 m langen Kommunaltrasse ermöglicht den Begegnungsfall von Bus und Lastenrad. Die Breite setzt sich aus 3,05 m Busspur, 0,75 m Abstand für Begegnungsverkehr und 1,30 m Verkehrsraum für ein Lastenrad zusammen. Das Überholen des Radverkehrs wird entsprechend StVO (1,50

m Abstand) nicht möglich sein. Für den Fußgängerverkehr wird östlich an die Asphaltfahrbahn angrenzend ein direkt an der Fahrbahn verlaufender separater Gehweg mit einer Breite von 2,65 m vorgesehen. Hier ist zwingend darauf zu achten, dass bei der Herstellung des Gehweges die Borde auf das erforderliche Maß von 12 cm gebracht werden, um die erforderliche Separation von Fahrbahn und Gehweg zu gewährleisten.

Die Kommunaltrasse wird um etwa einen Meter nach Osten versetzt zur heutigen Verkehrsfläche verlaufen. Dadurch wird unter Berücksichtigung der notwendigen lichten Höhe der erforderliche Abstand zum Schutz der bestehenden westlichen Baumreihe gewährleistet. Die sechs Bäume, die sich östlich der Kommunaltrasse befinden, müssen entfernt und ersetzt werden (s. Kap 5.4.1). Über die Hüllbeen und südlich davon wird die Kommunaltrasse inkl. Gehweg leicht nach Osten verschwenkt, um den mehrstämmigen Ahorn südlich der Hüllbeen/östlich der Kommunaltrasse zu erhalten.

Die Einfahrt in die Kommunaltrasse wird für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) verboten sein. Für Busse des HVV, Radfahrer sowie Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge wird die Verbindung freigegeben. Um eine regelwidrige Nutzung der Verbindung durch den MIV zu verhindern, wird neben den entsprechenden Verkehrszeichen, die mit der zentralen Straßenverkehrsbehörde im Rahmen einer Detailplanung abzustimmen sind, ein Zufahrtskontrollsystem errichtet. Nach dem jetzigen Stand der Technik würden hier versenkbare Poller zum Einsatz kommen.

Um das Risiko zu reduzieren, dass die Kommunaltrasse bei einer defekten Polleranlage vom MIV befahren werden kann, werden Poller sowohl direkt an der Wendekehre Radickestraße wie auch an der Wendekehre Gordonstraße aufgestellt. Bei beiden Anlagen wird zwischen den einzelnen Pollern ein 1,50 m Abstand eingehalten, damit der Radverkehr die Polleranlage problemlos passieren kann. Zusätzlich zu den vorhandenen öffentlichen Beleuchtungsmasten verfügen auch die Poller über eine Beleuchtung, damit sie bei Dunkelheit von Radfahrenden gut gesehen werden.

Durch die Errichtung und die Standorte der Poller wird sichergestellt, dass Busse in angepasster Geschwindigkeit durch die Verbindung fahren müssen. Somit würde die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden an der Kreuzung der Kommunaltrasse und dem Geh- und Radweg Hüllbeen beidseitig Umlaufsperrn aufgestellt.

Eine Begegnung von zwei Bussen an der Kommunaltrasse ist aufgrund des vorgesehenen 20-Minuten-Takts durch einen entsprechenden Fahrplan weitestgehend zu vermeiden. Sollten trotzdem zwei Busse gleichzeitig die Verbindung nutzen wollen, ist mittels einer Voranmeldung der Busse nur eine Fahrtrichtung freizugeben. Die Aufstellfläche für den wartenden Bus ist in Abhängigkeit der Schleppkurve des ausfahrenden Busses zu positionieren.

Die im Bebauungsplan ausgewiesene Verkehrsfläche ist ausreichend dimensioniert und entspricht den geltenden Regelwerken und Richtwerten.

Die verbindliche Prüfung der Kommunaltrasse erfolgt im Rahmen der dem Bebauungsplanverfahren nachgelagerten verkehrstechnischen Planung. Etwaige Anpassungen sind in diesem Rahmen abzustimmen.

### Vorhandene Leitungen

Im Bereich der Verbindung zwischen den Wendekehren befindet sich eine Trinkwasserleitung, die parallel zur Verkehrsfläche verläuft. Vor Beginn von Erdarbeiten ist nach Maßgabe des Bedarfs die Lage und die Rohrdeckung der Leitung durch Aufgrabungen zu überprüfen bzw. festzustellen.

Entlang der Hüllbeen, von der Hüllbeen Richtung Südwesten über das Flurstück 1284 entlang der Wendekehre Gordonstraße sowie an der Wendekehre Radickestraße betreibt Gasnetz Hamburg Versorgungsanlagen, die der öffentlichen Gasversorgung dienen. Bauliche Einwirkungen sowie das Anpflanzen von Bäumen im Bereich der Gasversorgungsanlagen sind nicht gestattet. Annäherungen sowie die Lagerung von Material, der Auf- und Abtrag von Boden, oder geplante Baustraßen im Bereich der Gasversorgungsanlagen bedürfen einer vorherigen Absprache und Zustimmung der Gasnetz Hamburg GmbH.

Im Bereich der vorhandenen öffentlichen Wegeflächen und den an das Verteilungsnetz angeschlossenen Grundstücken befinden sich diverse Mittel- und Niederspannungsanlagen des Verteilungsnetzbetreibers, der Stromnetz Hamburg GmbH, zur örtlichen Versorgung.

### 5.2 Technischer Umweltschutz (Lärm)

Für den Planänderungsbereich wurde im Vorwege Januar 2023 eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt. Ziel der Untersuchung war die Ermittlung der Geräuschauswirkungen durch die Schallquelle Straßenverkehr auf die direkt an das Plangebiet angrenzende Wohnbebauung. Nach den Kriterien der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) wurde geprüft, ob durch den Neubau der Kommunaltrasse Ansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge ausgelöst werden.

Für die unmittelbar angrenzenden Abschnitte der Gordonstraße und der Radickestraße kann aufgrund des bisher nicht bestehenden motorisierten Durchgangsverkehrs von einer Funktionsänderung der Straße ausgegangen werden. Daher wurden die angrenzenden Straßenabschnitte in die Untersuchung einbezogen und ebenfalls wie der Neubau einer Straße berechnet und beurteilt.

Untersucht wurden zwei Szenarien:

Szenario 1: Befahrung mit drei Bussen je Stunde und Richtung am Tage (6-22 Uhr)

Szenario 2: Befahrung durch sechs Busse je Stunde und Richtung am Tage (6-22 Uhr) und einen Bus je Stunde und Richtung in der Nacht (22-6 Uhr)

Für Szenario 1 wurde der maßgebliche Immissionsgrenzwert tags von 59 dB(A) ausnahmslos eingehalten. Auch für das Szenario 2 werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Da der Nachtgrenzwert von 49 dB(A) an der Radickestraße vollständig ausgeschöpft wird, entspricht ein Bus je Stunde und Richtung in der Nacht ungefähr der Grenze, oberhalb derer mit einer Überschreitung des Grenzwertes zu rechnen ist.

### 5.3 Wasser (Oberflächenentwässerung)

Im Bestand ist in der Verbindung zwischen den Wendekehren Radicke- und Gordonstraße keine Oberflächenentwässerung vorhanden. Im Rahmen der Detailplanung der Straßenverkehrsfläche ist die Entwässerung der Verbindung sicherzustellen. Mit dieser muss geprüft werden, wie die Entwässerung der Verbindungsfläche erfolgen kann.

### 5.4 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Plangebiet liegt zwischen zwei Wohngebäuden, dessen Grundstücksgrenzen mit großen Buchenhecken eingesäumt sind. Dazwischen erstreckt sich ein kleiner Grünzug, durch den eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Radickestraße und Gordonstraße verläuft. Innerhalb dieses Grünzuges befindet sich gebietsprägender Baumbestand, der teilweise als erhaltenswert eingestuft und schützenswert ist. Ortsbildprägend ist vor allem die nord-westliche Eschenreihe, der mehrstämmige Ahorn an der Hüllbeeren und die alten Kirschen in der Wendekehre der Gordonstraße. Im Zuge der weiteren Planung muss der Baumerhalt weiter untersucht werden. Eine Plausibilitätsprüfung der Realisierbarkeit zeigt jedoch, dass eine Trassenführung mit dem erhaltenswerten Baumbestand mit kleineren Anpassungen möglich ist.

#### 5.4.1 Baumschutz, Landschaftsschutz

Die bestehenden Baum- und Gehölzstrukturen innerhalb und außerhalb des Plangebietes sind nicht nur hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange relevant, sondern prägen aufgrund ihrer Höhe und Ausformung den Siedlungs- und künftigen Straßenraum und können somit als ortsbildprägend angesehen werden.

In Abstimmung mit der Dienststelle Management öffentlicher Raum wurde die Umsetzung einer Kommunaltrasse im Planänderungsbereich auf Umsetzbarkeit im Zusammenhang mit dem Baumbestand überprüft. Dabei wurde der voraussichtliche Ersatzbedarf nach fachlicher Weisung G2/T2/96 für Planung, Bau, Unterhaltung und Sanierung von Straßenbegleitgrün (17.12.1996) für die wahrscheinlich zu fallenden Bäume im Geltungsbereich ermittelt:

- **Ausgleich im Verhältnis 1:1 für die Bäume:** Esche R016-7-1
- **Ausgleich im Verhältnis 1:2 für die Bäume:** Esche R016-26-1, Kastanie R016-48-1, Kastanie R016-73-1, Kastanie R016-94-1, Kastanie R016-95-1, Birnbaum G451-19-1, Birnbaum G451-65-1, Birnbaum G451-20-1

Ein Baum innerhalb des Geltungsbereichs der Bebauungsplanänderung wurde als unbedingt erhaltungswürdig eingestuft:

- Ahorn G451-129-1

Dieser Baum hat sich standortgerecht entwickelt und weist eine gute Vitalität auf.

Die sich im westlichen Plangebiet entlang der Grundstücksgrenze zum Wohngebäude Radickestraße 56 befindende Eschen-Reihe, bestehend aus sechs Bäumen (R016-29-1, R016-38-1, R016-42-1, R016-88-1, R016-101-1, R016-99-1), wurde der Kategorie „erhaltungswürdig“ zugeordnet. Diese Baumreihe stellt gleichzeitig für die nebenstehende Wohnbebauung eine Abschirmung zur Kommunaltrasse dar. Darüber hinaus erfüllt diese Baumreihe eine wichtige Funktion, indem sie die Verkehrslärmimmissionen entlang der Bustrasse als weniger störend erscheinen lässt sowie Lichtimmissionen der Straßenbeleuchtung und von Fahrzeugen mindert. Damit die lichte Höhe von 4,50 m für die Durchfahrt der Busse unter den Baumkronen erreicht werden kann, muss die Kommunaltrasse, im Verhältnis zur jetzigen Fuß- und Radwegeverbindung, um etwa einen Meter nach Osten verschoben werden.

#### 5.4.2 Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen

Der Bebauungsplan sieht keine naturschutzrelevanten Begrünungsmaßnahmen vor. Durch die Kommunaltrasse werden einige bestehende Bäume nicht zu erhalten sein, deren Ersatzbedarf innerhalb des Geltungsbereiches der Bebauungsplanänderung oder in der näheren Umgebung im Straßenraum ersetzt werden. Im Plangebiet wurden im Zuge einer Ortsbegehung 7-8 mögliche Ersatzstandorte für Bäume lokalisiert. Die tatsächliche Notwendigkeit für den Entfall und Ersatz von Bäumen wird in der dem Bebauungsplan nachgelagerten verkehrstechnischen Ausführungsplanung geprüft und bewertet.

#### 5.5 Abwägungsergebnis

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind die in § 1 Absatz 5 und 6 BauGB aufgeführten und für das Plangebiet zutreffenden Belange und Anforderungen berücksichtigt worden. Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung eines Bauleitplans die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sind als das Ergebnis der Abwägung der einzelnen Belange anzusehen. Die wesentlichen in die Abwägung einzustellenden Belange, wie sie sich aus den Merkmalen dieses Bebauungsplans ergeben, sind im Folgenden aufgeführt.

Im Rahmen einer Verkehrstechnischen Untersuchung erfolgte eine Alternativenprüfung für mögliche Bustrassenführungen in den Ortsteilen Wilstorf, Langenbek und Rönneburg. Aus der Prüfung von vier Varianten ([s.Kap.5.1](#)) und der Abstimmung zwischen Gutachterbüro, Hamburger Hochbahn und der für Straßenverkehr und öffentliche Mobilität zuständigen Dienststellen der FHH resultierte eine Vorzugsvariante,

für deren Umsetzung die Einrichtung einer Kommunaltrasse im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Wilstorf 35 / Langenbek 7 notwendig ist.

In der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und einer Öffentlichkeitsveranstaltung im Zusammenhang mit der Präsentation des Verkehrsgutachtens wurde von Bürgerinnen und Bürger aus dem Quartier die Zunahme der Verlärmung des Wohnumfeldes und die Einschränkung der Verkehrssicherheit durch den zusätzlichen Busverkehr befürchtet. Anhand der lärmtechnischen Untersuchung konnte der Nachweis geführt werden, dass es durch die Bustrasse zu keiner signifikanten Erhöhung der Lärmbelastung kommt. In Abstimmung mit den für Straßenverkehr und öffentliche Mobilität zuständigen Dienststellen der FHH wurde auf Grundlage des Verkehrsgutachtens eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit nicht bestätigt. So werden die entsprechenden Vorgaben der ReStra (Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) für die Fahrbahnbreite (Begegnung zwischen Bus und Fahrrad) und ausreichend breite Gehwege vorgesehen. Durch die geplanten Polleranlagen können Busse zudem nur mit geringer Geschwindigkeit die Verbindung zwischen den beiden Wendekehren durchfahren.

Aufgrund der Ergebnisse der Gutachten und der Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wurden die privaten Bedenken gegenüber der Planung zugunsten der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abgewogen.

## **6. Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung / Bodenordnung**

Es sind keine Maßnahmen zur Bodenordnung vorgesehen.

## **7. Aufhebung / Änderung bestehender Bebauungspläne**

Für das in der Anlage zur Verordnung hellrot gekennzeichnete Gebiet wird der Bebauungsplan Wilstorf 35 / Langenbek 7 vom 29. Januar 2004 (HmbGVBl. S 44) geändert.

## **8. Flächen- und Kostenangaben**

### **6.1 Flächenangaben**

Der Planänderungsbereich „C“ (Straßenverkehrsfläche) ist etwa 1.281 m<sup>2</sup> groß.

### **6.2 Kostenangaben**

Kosten werden der FHH durch die Planung und die Herstellung der Straßenverkehrsfläche, Errichtung von Umlaufsperrern, die Errichtung zweier

Zufahrtskontrollsysteme, die Oberflächenentwässerung sowie für die Ersatzmaßnahmen für die entfallenden Bäume entstehen.