



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Bebauungsplan Stellungen 62 (Sportplatzring) – Ergänzendes Verfahren

hier: Erneute öffentliche Auslegung gemäß § 4a (3) i.v.m. § 4 (2) des Baugesetzbuchs vom 07.12. bis 21.12.2020
Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen gemäß § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs

Im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung sind 2 Stellungnahmen der Öffentlichkeit eingegangen.

Im Rahmen der Benachrichtigung der Behörden über die erneute öffentliche Auslegung ist 1 Stellungnahme von Behörden eingegangen.

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan-Entwurf Stellingen 62				
1. Bürgerin, außerhalb des Plangebiets, vom 16.12.2020				
1.1	<p><u>Planstraße 2</u></p> <p>Zur Planstraße 2 im Bebauungsplan-Entwurf Stellingen 62 (7,3 ha alter Sportplatz) hat die Bürgerin folgende Einwände:</p> <p>Im Jahr 1968 musste der TSV Stellingen von 1888 e.V. einen Teil seines Grundstücks für die Erweiterung der Ost-West-Verbindung abgeben und bekam dafür 4 kleine Stücke eingetauscht. Unter anderem die ehemalige Straße. Der Anschluss zur Straße (West-)Sportplatzring wurde daraufhin geschlossen. Jetzt hatte der Verein ein Sack-Grundstück. Damit der Verein sein Grundstück weiterhin erreichen kann, wurde ein Vertrag erstellt, der ihm die Überfahrt über das städtische Grundstück 2194 erlaubt.</p> <p>Jetzt zum Grundstück des TSV Stellingen von 1888 e.V. erworben 1950. Auf diesem Grundstück steht seit 1902 eine Turnhalle. Grundstücksfläche 1.300 qm, davon 370 qm die alte Straße (Planstraße 2). Diese wurde durch die FHH entwidmet.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Grundstück des TSV Stellingen von 1888 e.V. ist heute über die Flurstücke 1137 - Sportplatzring - und das städtische Grundstück 2194 mittels einer Gehwegüberfahrt an den Dörpkamp angebunden. Stellplätze befinden sich auf dem Grundstück 1130 selbst und auf dem nördlich angrenzenden städtischen Grundstück 2194.</p> <p>Der westliche Sportplatzring zwischen Dörpkamp und südlichem Sportplatzring wird zu Lasten der Flurstücke 2194 und 1130 um ca. 10 m (gemäß ALKIS) erweitert und als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt (Planstraße 2), um an dieser Stelle perspektivisch die Anlage einer neuen Straße mit anforderungsgerechten Gehwegen sowie seitlichen Besucherparkständen umsetzen zu können.</p> <p>Der auf dem Flurstück des TSV Stellingen (Flurstück 1130) gelegene Teil der Straßenerweiterungsfläche, d.h. der Teil des Grundstücks, auf dem derzeit private oberirdische Stellplätze angeordnet sind, ist für die Erschließung der Baugebiete MI2 und MI4 nicht erforderlich, sondern wird erst erforderlich, wenn eine Neubebauung auf dem Flurstück 1130 gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans umgesetzt wird. Stellplätze müssten bei</p>		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>Jetzt sind im neuen Entwurf Seite 42 = 5.1. folgende Sätze zu finden:</p> <p>1. „In den Teilgebieten MI1 bis MI3 wird im Vergleich zum Bestand...“</p> <p>2. „Die heutige Stellplatzfläche im Teilgebiet MI 2“ (FHH) „kann erstmalig einer Bebauung zugeführt werden...“</p> <p>MI3 ist das Grundstück des TSV Stellingen.</p> <p>Der Verein würde gern bauen, evtl. auch eine Tiefgarage, aber dem Verein fehlt bisher das Geld. Die Verlagerung des Sportplatzes vor der "Haustür" war für den Verein auch schon ein Verlust.</p> <p>Seite 65 = in der Zeile über dem letzten Absatz steht: „...dass über die Planstraße 2 erschlossen werden soll.“</p> <p>(Die Planstraße 2 ist das Grundstück des TSV Stellingen.)</p> <p>Der Stellungnahme werden folgende Unterlagen angehängt:</p> <p>1, Lageplan 1968 Grundstückstausch 2. Belastungsunterlage von 1972 3. E-Mail von Bezirksamt Eimsbüttel 2012 4. Bescheinigung Baulastenverzeichnis TSV von 2020 0. kein Anhang - Im Grundbuch des TSV sind die Einträge 1972 gelöscht.</p>	<p>einem Neubau in einer Tiefgarage hergestellt werden. Nach Umsetzung der Planung wäre das Grundstück des TSV Stellingen von 1888 e.V. über die öffentliche Planstraße 2 direkt angebunden und erschlossen. Parkstände für Besucher würden in der Planstraße 2 hergerichtet werden.</p>		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>Zur Person:</p> <p><i>Die Bürgerin beschreibt im Weiteren ihren besonderen Bezug zum Stadtteil und zum TSV Stellingen.</i></p> <p>Sollten Sie noch weitere Unterlagen benötigen steht die Einwenderin gern zur Verfügung.</p> <p>Schade wäre es, wenn der TSV Stellingen von 1888 durch die ganzen Planungen (nicht nur durch Corona) immer mehr an Zuspruch verliert. Das ganze Unternehmen könnte doch für beide Seiten ein Gewinn sein.</p>			
<p>2. Bürger, außerhalb des Plangebiets vom 21.12.2020</p>				

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
2.1	<p><u>Lärm – schallabsorbierende Fassaden</u></p> <p>§ 2 Abs. 14 der Verordnung Bebauungsplan Stellingen 62 ist anzupassen, da zur Sicherstellung der Belange der außerhalb des Plangebietes wohnenden Menschen im Basselweg auch ein Abschnitt der Borchertstraße mit folgender Formulierung zu versehen ist:</p> <p><i>„In den Mischgebieten und in den allgemeinen Wohngebieten der Borchertstraße ist bei den zum südlichen Sportplatzring orientierten Gebäudeseiten die Fassadengestaltung mit hochschallabsorbierenden Materialien vorzunehmen.“</i></p> <p>Das Lärmtechnische Stellungnahme zu den Auswirkungen der Neubebauung südlich des Sportplatzrings / zur absorbierenden Fassadengestaltung im Bereich Borchertstraße trifft folgende Feststellung: <i>„Die Festsetzung einer Fassadengestaltung mit hochabsorbierenden Materialien wurde in den Bereichen getroffen, in denen infolge von Mehrfachreflexionen gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel (oberhalb von 70/60 dB(A) tags/nachts) erreicht werden. Dies betrifft die Fassaden der neu geplanten Gebäude zum (südlichen) Sportplatzring und zum Basselweg.“</i></p> <p>Entgegen der Aussage des Gutachtens betrifft dies auch die Fassaden der Bestandsgebäude Basselweg 77 und 79. Hierzu wurde von Seiten des Gutachters keine Aussage getroffen, es liegt seitens des Gutachters keine</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Beim Einsatz von hochschallabsorbierenden Materialien geht es grundsätzlich um die Reduzierung des Schalls für die der Neubebauung am südlichen Sportplatzring (Südseite) und am Basselweg (Ostseite) gegenüberliegende Bestandswohnbebauung. Im Oktober 2020 wurde die schalltechnische Untersuchung ergänzt, indem in einer gutachterlichen Stellungnahme die Sinnhaftigkeit des Einsatzes hochschallabsorbierender Materialien auch in der Borchertstraße eingeschätzt wurde. Der Gutachter kommt in der fachlichen Herleitung zu dem Ergebnis, dass an den Südfassaden der Neubebauung entlang der Borchertstraße eine derartige Festsetzung aufgrund der im Vergleich zum (südlichen) Sportplatzring und zum Basselweg erheblich geringeren Verkehrsbelastung nicht erforderlich ist. Reflexionen des von den Straßen Sportplatzring/Basselweg auftreffenden Schalls an der Südfassade der Neubebauung an der Borchertstraße sind aufgrund der räumlichen Situation (großer Abstand zum Sportplatzring, Orientierung senkrecht zur Bebauung am Basselweg) ohne Bedeutung für die Lärmsituation am Basselweg, und zwar unabhängig von der zwischenzeitlichen Neubebauung Sportplatzring 5-21.</p> <p>Eine Minimierung zusätzlicher Schallimmissionen aus Verkehrslärm für die Bestandswohnbebauung am Basselweg ist bereits durch die Festsetzung gegeben, dass die dieser Bebauung gegenüberliegenden, nach Osten ausgerichteten Fassaden von Neubauten der Baugebiete MI5 und WA4 mit hochschallabsorbierenden Materialien hergestellt werden müssen.</p>		X

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt																																																																																																																																																								
			Ja	Nein																																																																																																																																																							
	<p>Berechnung vor um diese Aussage der Öffentlichkeit fundiert begründen zu können. Die Feststellung des Gutachters es ist daher nicht nachvollziehbar.</p> <p>Ob die Fassadengestaltung ohne Bedeutung für die Lärmsituation am Basselweg sei, ist zweifelhaft, da einerseits der rechnerische Nachweis der Behauptungen fehlt, es andererseits bereits durch die Realisierung des Bebauungsplans Stellingen 62 zu einer Erhöhung des Schallpegels und zur Überschreitung des Grenzwertes am Basselweg 77 und 79 kommt. Bei untenstehender Schallberechnung ist die Neubebauung Sportplatzring 5-21 nicht berücksichtigt worden. Ein rechnerischer Nachweis liegt der Öffentlichkeit nicht vor. Der Einwander fordert diesbezüglich eine Neuberechnung.</p> <p>Auszug Schallberechnung:</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">LTU B-Plan Stellingen 62 Prüfung der Pegeldifferenzen Prognose-Planfall/Prognose-Nullfall Gebäude südlich Sportplatzring und östlich Basselweg</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Immissionsort</th> <th rowspan="2">Geb. seite</th> <th rowspan="2">Stockwerk</th> <th colspan="4">Beurteilungspegel</th> <th colspan="2">IGW-Überschr.</th> <th colspan="2">Differenz</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Nullfall</th> <th colspan="2">Planfall</th> <th colspan="2">16. BimSchV</th> <th colspan="2">Planfall/Nullfall</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>t/n in dB(A)</th> <th>t/n in dB(A)</th> <th>t/n in dB(A)</th> <th>t/n in dB(A)</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> <th>11</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="11">Basselweg 77</td> </tr> <tr> <td colspan="11">Gebietsnutzung: WA IGW: 59 / 49 dB(A) Tag/Nacht</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>S</td> <td>EG</td> <td>68</td> <td>61</td> <td>69</td> <td>61</td> <td>9,1</td> <td>11,8</td> <td>0,6</td> <td>0,7</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1.OG</td> <td>69</td> <td>62</td> <td>70</td> <td>62</td> <td>10,1</td> <td>12,8</td> <td>0,5</td> <td>0,6</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>W</td> <td>EG</td> <td>70</td> <td>62</td> <td>71</td> <td>64</td> <td>11,5</td> <td>14,1</td> <td>1,2</td> <td>1,2</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1.OG</td> <td>70</td> <td>63</td> <td>71</td> <td>64</td> <td>11,7</td> <td>14,4</td> <td>1,0</td> <td>1,1</td> </tr> <tr> <td colspan="11">Basselweg 79</td> </tr> <tr> <td colspan="11">Gebietsnutzung: WA IGW: 59 / 49 dB(A) Tag/Nacht</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>W</td> <td>EG</td> <td>68</td> <td>61</td> <td>69</td> <td>62</td> <td>9,9</td> <td>12,6</td> <td>1,1</td> <td>1,1</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1.OG</td> <td>68</td> <td>61</td> <td>70</td> <td>62</td> <td>10,1</td> <td>12,7</td> <td>1,1</td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>2.OG</td> <td>68</td> <td>61</td> <td>69</td> <td>62</td> <td>10,0</td> <td>12,6</td> <td>1,0</td> <td>1,0</td> </tr> </tbody> </table> </div>	Immissionsort	Geb. seite	Stockwerk	Beurteilungspegel				IGW-Überschr.		Differenz		Nullfall		Planfall		16. BimSchV		Planfall/Nullfall		1	2	3	t/n in dB(A)	t/n in dB(A)	t/n in dB(A)	t/n in dB(A)	8	9	10	11	Basselweg 77											Gebietsnutzung: WA IGW: 59 / 49 dB(A) Tag/Nacht											1	S	EG	68	61	69	61	9,1	11,8	0,6	0,7			1.OG	69	62	70	62	10,1	12,8	0,5	0,6	2	W	EG	70	62	71	64	11,5	14,1	1,2	1,2			1.OG	70	63	71	64	11,7	14,4	1,0	1,1	Basselweg 79											Gebietsnutzung: WA IGW: 59 / 49 dB(A) Tag/Nacht											1	W	EG	68	61	69	62	9,9	12,6	1,1	1,1			1.OG	68	61	70	62	10,1	12,7	1,1	1,0			2.OG	68	61	69	62	10,0	12,6	1,0	1,0	<p>Durch den Einsatz hochschallabsorbierender Materialien an den Gebäuden Basselweg im Teilgebiet WA4 werden zusätzliche Lärmimmissionen, die an den gegenüberliegenden Fassaden durch Schallreflexionen entstehen könnten, vermieden.</p> <p>Anlässlich einer nach der erneuten öffentlichen Auslegung erfolgten alternativen Berechnung der Verteilung der Zielverkehre (siehe 2.6) wurde auch eine erneute Berechnung der Schallimmissionen vorgenommen, da sich bei der betrachteten alternativen Verkehrsverteilung im Straßenzug Borchertstraße / südlicher Basselweg bis zu 500 zusätzliche Fahrten je 24 h ergeben könnten.</p> <p>Bei der Berechnung wurden, abweichend von der schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2015, die festgesetzten schallabsorbierenden Fassadenmaterialien an den Neubauten im Basselweg und am südlichen Sportplatzring im Rechenmodell mit berücksichtigt. Zudem wurde die Neubebauung auf der Südseite des südlichen Sportplatzrings im Modell berücksichtigt.</p> <p>Im Vergleich zu den Berechnungen aus 2015 bleiben die Lärmimmissionen an den untersuchten Fassaden im Basselweg trotz der geringfügigen Verkehrszunahme gleich oder fallen geringfügig geringer aus, da die auf der gegenüberliegenden Straßenseite festgesetzten hochschallabsorbierenden Fassaden schallmindernd wirken. Die Beurteilungspegel an einigen straßenseitigen Fassaden liegen jedoch auch bei Berücksichtigung</p>		
Immissionsort	Geb. seite				Stockwerk	Beurteilungspegel				IGW-Überschr.		Differenz																																																																																																																																															
		Nullfall		Planfall		16. BimSchV		Planfall/Nullfall																																																																																																																																																			
1	2	3	t/n in dB(A)	t/n in dB(A)	t/n in dB(A)	t/n in dB(A)	8	9	10	11																																																																																																																																																	
Basselweg 77																																																																																																																																																											
Gebietsnutzung: WA IGW: 59 / 49 dB(A) Tag/Nacht																																																																																																																																																											
1	S	EG	68	61	69	61	9,1	11,8	0,6	0,7																																																																																																																																																	
		1.OG	69	62	70	62	10,1	12,8	0,5	0,6																																																																																																																																																	
2	W	EG	70	62	71	64	11,5	14,1	1,2	1,2																																																																																																																																																	
		1.OG	70	63	71	64	11,7	14,4	1,0	1,1																																																																																																																																																	
Basselweg 79																																																																																																																																																											
Gebietsnutzung: WA IGW: 59 / 49 dB(A) Tag/Nacht																																																																																																																																																											
1	W	EG	68	61	69	62	9,9	12,6	1,1	1,1																																																																																																																																																	
		1.OG	68	61	70	62	10,1	12,7	1,1	1,0																																																																																																																																																	
		2.OG	68	61	69	62	10,0	12,6	1,0	1,0																																																																																																																																																	

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
		<p>dieser Maßnahmen weiterhin teilweise im gesundheitsgefährdeten Bereich.</p> <p>Ausweislich des Schallgutachtens ergeben sich bereits im Prognose-Nullfall, also ohne Bebauung des Plangebiets, am Gebäude Basselweg Nr. 77 Beurteilungspegel von bis zu 70 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts und am Gebäude Basselweg Nr. 79 Beurteilungspegel von bis zu 68 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts.</p> <p>Für den Prognose-Planfall wurden Beurteilungspegel am Gebäude Basselweg Nr. 77 von bis zu 71 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts und am Gebäude Basselweg Nr. 79 Beurteilungspegel von bis zu 69 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts berechnet.</p> <p>An den seitlichen und straßenabgewandten Fassaden ergeben sich geringere Pegel zwischen 60 dB(A) bis 65 dB(A) tags und 52 bis 58 dB(A) in der Nacht (Basselweg Nr. 77) bzw. zwischen 64 dB(A) bis 68 dB(A) tags und 57 bis 60 dB(A) in der Nacht (Basselweg Nr. 79).</p> <p>Unabhängig vom Bebauungsplanverfahren wird im Rahmen der Erschließungsplanung durch den Straßenbaulastträger geprüft, ob durch den geplanten Ausbau der Straßen südlicher Sportplatzring und Basselweg sowie den Neubau der Borchertstraße Ansprüche auf Lärminderungsmaßnahmen für Bestandsgebäude gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) entstehen. Nach derzeitigem Stand der Planung wird im Bereich Sportplatzring und Basselweg der Straßenbelag erneuert und ein im Vergleich zum Bestand lärmärmerer Splittmastixasphalt aufgetragen. Dies würde</p>		

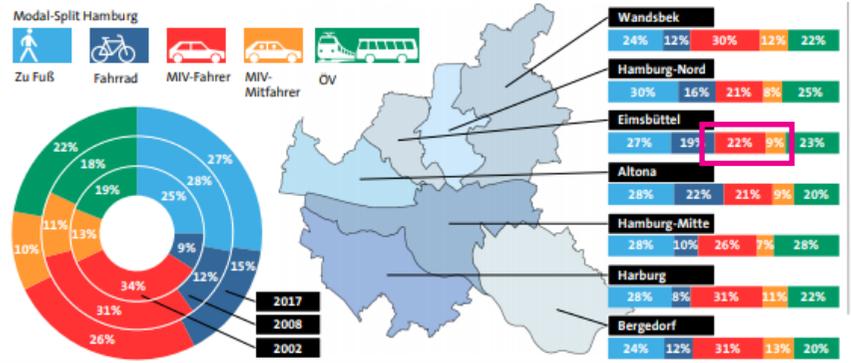
Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
		emissionsseitig zusätzlich eine Reduzierung der Schalls von 1dB bis 3 dB bewirken.		
2.2	<p><u>Lärm – Gewerbelärm</u></p> <p>In diesem Bereich der Borchertstraße kommt es zudem zu einer Schallemission durch Gewerbe (Zufahrt Tiefgarage / Gastronomie Stegemannplatz). Eine den derzeitigen Planungsstand aktualisierte Berechnung des Lärms aus Gewerbe liegt der Öffentlichkeit nicht vor. Der Einwander fordert die Aktualisierung der Lärmberechnung, die Implementierung festzulegender Festsetzungen in die Begründung und Verordnung des Bebauungsplanentwurfes Stellingen 62 und erneute Auslegung zur Stellungnahme durch die Öffentlichkeit.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine Untersuchung von möglichen schalltechnischen Auswirkungen, die sich durch den Betrieb eines größeren Verbrauchermarktes im Teilgebiet MI5 ergeben könnten, ist in der lärmtechnischen Untersuchung vom 02.10.2015 erfolgt. Da es sich bei dem Bebauungsplan um eine Angebotsplanung handelt, steht die Lage des Anlieferungsbereichs nicht fest. Bereits aus der exemplarischen Betrachtung des Gutachtens vom 02.10.2015 geht hervor, dass die schalltechnischen Auswirkungen kleinräumig begrenzt sind. An den untersuchten Immissionsorten Basselweg Nr. 77 und 79 sind Pegel von bis zu 42 dB(A) am Tage und 24 dB(A) in der Nacht ermittelt worden. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungspegel an den in der Nähe der Anlieferung und der Tiefgaragen-Zufahrt des Verbrauchermarktes gelegenen Immissionsorten maximal 55 dB(A) tags erreichen. Der Immissionsrichtwert gemäß TA Lärm von 55 dB(A) wird somit eingehalten. Selbst unter der Annahme, dass sich die Einfahrt zur Anlieferung im Vergleich zur exemplarischen Prüfung im Jahr 2015 etwas weiter nach Osten verschieben könnte, kann daher von einer sicheren Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (für ein allgemeines Wohngebiet 55 dB(A) tags / 40 dB(A) nachts) ausgegangen werden.</p> <p>Nach der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung wurde im weiteren Verlauf der Planung die Lage des Anlieferungsbereichs</p>		X

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
		definiert. Sie entspricht der exemplarischen Annahme in der Untersuchung. Aus verkehrsplanerischen Gründen wurde die Zufahrt zur Anlieferung des großen Vollsortimenters über den Sportplatzring und die Abfahrt über die Borchertstraße und den Basselweg festgelegt. Im Gegensatz dazu wurde in der Untersuchung davon ausgegangen, dass Zu- <u>und</u> Abfahrt des Lieferverkehrs für den größeren Verbrauchermarkt über Basselweg und Borchertstraße erfolgen. Insofern ist davon auszugehen, dass sich die Zahl der Anlieferfahrten des Vollsortimenters am Basselweg halbiert und sich damit auch die Schallemissionen reduzieren.		
2.3	<p><u>Lärm – Verkehrslärm</u></p> <p>Folgender Abschnitt der Lärmtechnischen Stellungnahme zu den Auswirkungen des aktualisierten Verkehrsgutachtens und des neuen Berechnungsverfahrens RLS-19 vom 04.08.2020 ist zu überprüfen und zu ergänzen, da sich bei der Berechnung der Verkehrszahlen von Argus falsche Annahmen sowie falsche Berechnungsparameter verwendet worden sind (Siehe Abschnitt Verkehr).</p> <p><i>„Im Rahmen der verkehrlichen Kurzstellungnahme von ARGUS vom 31.07.2020 wurde festgestellt, dass an den Prognosedaten der Verkehrsuntersuchung von 2015 weiterhin festgehalten werden kann, da die angenommenen Verkehrsmengen im Bestand geringfügig höher liegen als aktuelle Messwerte (und damit</i></p>	<p>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</p> <p>Der Bebauungsplan verursacht nicht gesundheitsgefährdende Verkehrslärmpegel, diese sind bereits im Prognose-Nullfall, d.h. ohne Realisierung der Planung, gegeben.</p> <p>Die Behauptung, dass die Verkehrssituation am Kreuzungspunkt Basselweg / Borchertstraße lärmtechnisch noch nicht untersucht worden sei, ist falsch. In den Lärmkarten der schalltechnischen Untersuchung 02.10.2015 ist die lärmtechnische Situation für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall auch für die Borchertstraße und den Basselweg berechnet und dargestellt worden. Im Ergebnis empfiehlt das Gutachten zur Minderung der Pegel eine Festsetzung zur Gestaltung der gegenüberliegenden Fassaden mit reflexionsabsorbierenden Materialien vorzunehmen. Dem ist der Plangeber durch Aufnahme der Festsetzung § 2 Nummer 14 („In den Mischgebieten und in den allgemeinen</p>	(X)	

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>tendenziell auf der sicheren Seite) und sich die prognostizierten Neuverkehre nur geringfügig ändern. Daraus folgt unmittelbar, dass sich auch für die berechneten Beurteilungspegel keine relevanten Änderungen ergeben.“</p> <p>Die Verkehrssituation am Kreuzungspunkt Basselweg / Borchertstraße ist lärmtechnisch noch nicht untersucht worden. Eine die tatsächlichen Verkehrszahlen aufgreifende Lärmpegelberechnung ist nicht erfolgt.</p> <p>Der Einwender fordert, dass das Lärmgutachten entsprechend um die Verkehrszahlen und die geplante neue Spurverteilung am Basselweg anzupassen ist. Der Einwender fordert dies als Grundlage für die Neuberechnung der Schallpegel an der Bestandbebauung Basselweg 77 und 79 zu verwenden.</p> <p>Der Einwender fordert, dass Maßnahmen im Rahmen des Bebauungsplanes ergriffen werden, die eine Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegel an den Bestandsgebäuden Basselweg 77 und 79 unterbinden, die durch die Umsetzung des Bebauungsplanes Stellingen 62 verursacht werden.</p>	<p>Wohngebieten ist bei den mit „(D)“ bezeichneten, zum südlichen Sportplatzring und zum Basselweg orientierten Gebäudeseiten die Fassadengestaltung mit hoch-schallabsorbierenden Materialien vorzunehmen.“) nachgekommen.</p> <p>Anlässlich einer nach der erneuten öffentlichen Auslegung erfolgten alternativen Berechnung der Verteilung der Zielverkehre (siehe 2.6) wurde auch eine erneute Berechnung der Schallimmissionen vorgenommen, da sich bei der betrachteten alternativen Verkehrsverteilung im Straßenzug Borchertstraße / südlicher Basselweg bis zu 500 zusätzliche Fahrten je 24 h ergeben könnten.</p> <p>Bei der Berechnung wurden, abweichend von der schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2015, die festgesetzten schallabsorbierenden Fassadenmaterialien an den Neubauten im Basselweg und am südlichen Sportplatzring im Rechenmodell mit berücksichtigt. Zudem wurde die Neubebauung auf der Südseite des südlichen Sportplatzrings im Modell berücksichtigt.</p> <p>Im Vergleich zu den Berechnungen aus 2015 bleiben die Lärmimmissionen an den untersuchten Fassaden im Basselweg trotz der geringfügigen Verkehrszunahme gleich oder fallen geringfügig geringer aus, da die auf der gegenüberliegenden Straßenseite festgesetzten hochschallabsorbierenden Fassaden schallmindernd wirken. Die Beurteilungspegel an einigen straßenseitigen Fassaden liegen jedoch auch bei Berücksichtigung</p>		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
		<p>dieser Maßnahmen weiterhin teilweise im gesundheitsgefährdeten Bereich.</p> <p>Ausweislich des Schallgutachtens ergeben sich bereits im Prognose-Nullfall, also ohne Bebauung des Plangebiets, am Gebäude Basselweg Nr. 77 Beurteilungspegel von bis zu 70 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts und am Gebäude Basselweg Nr. 79 Beurteilungspegel von bis zu 68 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts.</p> <p>Für den Prognose-Planfall wurden Beurteilungspegel am Gebäude Basselweg Nr. 77 von bis zu 71 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts und am Gebäude Basselweg Nr. 79 Beurteilungspegel von bis zu 69 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts berechnet.</p> <p>An den seitlichen und straßenabgewandten Fassaden ergeben sich geringere Pegel zwischen 60 dB(A) bis 65 dB(A) tags und 52 bis 58 dB(A) in der Nacht (Basselweg Nr. 77) bzw. zwischen 64 dB(A) bis 68 dB(A) tags und 57 bis 60 dB(A) in der Nacht (Basselweg Nr. 79).</p> <p>Unabhängig vom Bebauungsplanverfahren wird im Rahmen der Erschließungsplanung durch den Straßenbaulastträger geprüft, ob durch den geplanten Ausbau der Straßen südlicher Sportplatzring und Basselweg sowie den Neubau der Borchertstraße Ansprüche auf Lärminderungsmaßnahmen für Bestandsgebäude gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) entstehen. Nach derzeitigem Stand der Planung wird im Bereich Sportplatzring und Basselweg der Straßenbelag erneuert und ein im Vergleich zum Bestand lärmärmerer Splittmastixasphalt aufgetragen. Dies würde</p>		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
		emissionsseitig zusätzlich eine Reduzierung der Schalls von 1dB bis 3 dB bewirken.		
2.4	<p><u>Verkehrsgutachten</u></p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, wie die Annahmen und Ergebnisse in Bezug auf die zukünftige Verkehrssituation zustande kommen. Als Anwohner ist der Einwander durch die zusätzlichen Emissionen, die der zusätzliche Verkehr der durch die Umsetzung des Bebauungsplans Stellingen 62 erzeugt, wird unmittelbar betroffen. Er fordert daher eine ergebnisoffene Untersuchung der zukünftigen Verkehrssituation und die Umsetzung in eine in sich funktionierende und abgestimmte Planung. Es ist nicht nachvollziehbar, wie durch die der Öffentlichkeit vorgelegten Planungen und Verkehrsuntersuchungen eine mit den Regeln der Technik übereinstimmende Verkehrssituation und für alle tragbare Verkehrsplanung umgesetzt werden kann, durch die die Erschließung des Bebauungsplangebietes 62 gesichert ist.</p> <p>Vielmehr kann anhand der vorliegenden Ergänzungen zum Bebauungsplanverfahren festgestellt werden, dass erst im Nachgang zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans im September 2020 nun öffentlich ausgelegten rechnerischen Nachweis des Kreuzungspunktes Basselweg / Borchertstraße zu problematischen Ergebnissen kommt, sodass zur Berechnung des Kreuzungspunktes fragwürdige</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Verkehrsgutachten entspricht den Regeln der Technik und wurde im Rahmen der Beteiligung den Fachbehörden (u.a. Bezirksamt Eimsbüttel, Management des öffentlichen Raumes, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Behörde für Inneres /Polizei) vorgelegt und abgestimmt.</p> <p>Zu den einzelnen Kritikpunkten zu den Annahmen des Gutachtens vgl. nachfolgende Ziffern 2.5 bis 2.16</p>		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt																																																	
			Ja	Nein																																																
	Veränderungen der Berechnungsgrundlagen notwendig geworden sind. Erst dadurch kann der Gutachter zu einer unproblematischen Schlussfolgerung gelangen.																																																			
2.5	<p><u>Verkehrsgutachten – Annahme MIV Anteil</u></p> <p>Im Dokument „<i>Stellungen 62 Verkehrliche Kurzstellungnahme zur Verkehrserzeugung Stand: 29.10.2020</i>“ wird im Anhang II der Berechnung auf neue Erkenntnisse des MID 2017 verwiesen, weshalb eine Senkung des MIV Anteils von 0,4 auf 0,3 gegeben sei. Es wird ein entsprechend <u>niedriger Ansatz zur Berechnung des MIV-Anteils am Modal Split</u> genutzt.</p> <p>„<i>Entsprechend aktueller Erkenntnisse zur Verkehrsmittelwahl im Bezirk Eimsbüttel (z.B. „Mobilität in Deutschland“ 2017) kann mittelweile von einem MIV-Anteil von 30% ausgegangen werden.</i>“ Die zitierte Quelle enthält entgegen der Aussage in der Kurzstellungnahme keine konkreten Aussagen über die spezifische Verkehrsmittelwahl im Bezirk Eimsbüttel. Die Aussage ist somit nicht nachvollziehbar. Vielmehr enthält die zitierte Quelle auf Seite 47 folgende Aussage. „<i>Der Modal Split variiert deutlich in Abhängigkeit vom Raumtyp (Abbildung 18). In Summe kommt der MIV in Metropolen auf einen Anteil von 38 Prozent.</i>“ http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf</p> <p>Entgegen der Annahme im Anhang ist im MID2017 dargestellt, dass sich in den letzten Jahren der Anteil des</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Modal-Split variiert in Abhängigkeit vom Raumtyp. Im Bezirk Eimsbüttel beträgt der MIV-Anteil 31% (22% MIV-Fahrer plus 9% MIV-Mitfahrer).</p> <p>Quelle: MID2017, Seite 9 (siehe Abbildung) https://www.hamburg.de/contentblob/11914984/66802cb6f20f2b2e9d84c3da37054f5f/data/mid2017-hamburg-kurzreport.pdf</p>  <p>The chart displays the Modal-Split for Hamburg, broken down by district and year (2002, 2008, 2017). The transport modes are: Zu Fuß (Walking), Fahrrad (Bicycle), MIV-Fahrer (MIV Driver), MIV-Mitfahrer (MIV Passenger), and OV (Public Transport). The Eimsbüttel district is highlighted with a pink box, showing 27% for Zu Fuß, 19% for Fahrrad, 22% for MIV-Fahrer, 9% for MIV-Mitfahrer, and 23% for OV in 2017.</p> <table border="1"> <caption>Modal-Split Hamburg (2017)</caption> <thead> <tr> <th>District</th> <th>Zu Fuß</th> <th>Fahrrad</th> <th>MIV-Fahrer</th> <th>MIV-Mitfahrer</th> <th>OV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wandsbek</td> <td>24%</td> <td>12%</td> <td>30%</td> <td>12%</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>Hamburg-Nord</td> <td>30%</td> <td>16%</td> <td>21%</td> <td>8%</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>Eimsbüttel</td> <td>27%</td> <td>19%</td> <td>22%</td> <td>9%</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>Altona</td> <td>28%</td> <td>22%</td> <td>21%</td> <td>9%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>Hamburg-Mitte</td> <td>28%</td> <td>10%</td> <td>26%</td> <td>7%</td> <td>28%</td> </tr> <tr> <td>Harburg</td> <td>28%</td> <td>8%</td> <td>31%</td> <td>11%</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>Bergedorf</td> <td>24%</td> <td>12%</td> <td>31%</td> <td>13%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>	District	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	OV	Wandsbek	24%	12%	30%	12%	22%	Hamburg-Nord	30%	16%	21%	8%	25%	Eimsbüttel	27%	19%	22%	9%	23%	Altona	28%	22%	21%	9%	20%	Hamburg-Mitte	28%	10%	26%	7%	28%	Harburg	28%	8%	31%	11%	22%	Bergedorf	24%	12%	31%	13%	20%		X
District	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	OV																																															
Wandsbek	24%	12%	30%	12%	22%																																															
Hamburg-Nord	30%	16%	21%	8%	25%																																															
Eimsbüttel	27%	19%	22%	9%	23%																																															
Altona	28%	22%	21%	9%	20%																																															
Hamburg-Mitte	28%	10%	26%	7%	28%																																															
Harburg	28%	8%	31%	11%	22%																																															
Bergedorf	24%	12%	31%	13%	20%																																															

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt																																																
			Ja	Nein																																															
	<p>MIV im Anteil der Wege nicht reduziert hat. Es ist nicht nachvollziehbar, worauf die Annahme des Gutachters beruht. Es sind daher die anzusetzenden Fahrten nicht zu reduzieren. Der Einwander fordert diesbezüglich eine Neuberechnung.</p> <p>http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf Seite 13</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">Modal Split und Aufteilung der Verkehrsmittel 13</p> <table border="1" style="display: none;"> <caption>Anteile Wege (Modal Split)</caption> <thead> <tr> <th>Modus</th> <th>2017</th> <th>2008</th> <th>2002</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zu Fuß</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Fahrrad</td> <td>9%</td> <td>9%</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>MIV-Fahrer</td> <td>14%</td> <td>15%</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>MIV-Mitfahrer</td> <td>17%</td> <td>17%</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>ÖV</td> <td>43%</td> <td>40%</td> <td>43%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="display: none;"> <caption>Anteile Personenkilometer</caption> <thead> <tr> <th>Modus</th> <th>2017</th> <th>2008</th> <th>2002</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zu Fuß</td> <td>3%</td> <td>3%</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Fahrrad</td> <td>3%</td> <td>3%</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>MIV-Fahrer</td> <td>19%</td> <td>18%</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>MIV-Mitfahrer</td> <td>14%</td> <td>14%</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>ÖV</td> <td>55%</td> <td>52%</td> <td>55%</td> </tr> </tbody> </table>	Modus	2017	2008	2002	Zu Fuß	10%	10%	10%	Fahrrad	9%	9%	9%	MIV-Fahrer	14%	15%	17%	MIV-Mitfahrer	17%	17%	17%	ÖV	43%	40%	43%	Modus	2017	2008	2002	Zu Fuß	3%	3%	3%	Fahrrad	3%	3%	3%	MIV-Fahrer	19%	18%	14%	MIV-Mitfahrer	14%	14%	14%	ÖV	55%	52%	55%		
Modus	2017	2008	2002																																																
Zu Fuß	10%	10%	10%																																																
Fahrrad	9%	9%	9%																																																
MIV-Fahrer	14%	15%	17%																																																
MIV-Mitfahrer	17%	17%	17%																																																
ÖV	43%	40%	43%																																																
Modus	2017	2008	2002																																																
Zu Fuß	3%	3%	3%																																																
Fahrrad	3%	3%	3%																																																
MIV-Fahrer	19%	18%	14%																																																
MIV-Mitfahrer	14%	14%	14%																																																
ÖV	55%	52%	55%																																																
2.6	<p><u>Verkehrsgutachten – Aufteilung Zielverkehre</u></p> <p>Es wird nicht näher erläutert und argumentiert, wie die Annahme der Zielverkehre erfolgt ist. Es ist daher für</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass sich die Zielverkehre auch an der Lage der geplanten Tiefgaragenzufahrten orientieren.</p>																																																	

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>einen Rechnerisch plausiblen Nachweis der zukünftigen Verkehrsaufkommen am Kreuzungspunkt Basselweg / Sportplatzring darzulegen und zu begründen wie diese Annahmen getroffen worden sind. Der Einwender fordert diesbezüglich eine Neuberechnung.</p> <p>Im weiteren Überlegungen und Argumente, das die angenommen Werte nicht zutreffend sein können:</p> <p><u>Annahme 50% des Zielverkehrs über Einfahrt Stelling Steindamm / Dörpkamp</u> ist Wunschdenken und hat nichts mit den derzeitigen Verkehrsströmen zu tun.</p> <p>Eine Analyse:</p> <p><i>Luftbild Kreuzungsbereich Sportplatzring / Kieler Straße</i></p> <p>1. Die Anfahrt aus Richtung Volksparkstraße in den Stelling Steindamm bzw. Dörpkamp ist nur mit waghalsigen und grobfahrlässigen Fahrmanövern, also eigentlich nicht möglich, da beim linkseinbiegen auf die Kieler Straße nur die linke Fahrspur in Richtung Eidelstedt genutzt werden kann. Für das Abbiegen in den Stelling Steindamm zum wechseln von drei Fahrspuren sind nur 15m vorhanden. Der Rechtsabbieger vom Sportplatzring in die Kieler Straße hat gleichzeitig grün sodass auf 15m ein zweispuriger Autoverkehr der auch noch um die Kurve fährt gequert werden muss. Der Linksabbieger von der Volksparkstraße ist die meiste Zeit des Tages überstaut und man benötigt mehrere Signalumgänge zum Abbiegen zudem muss man dem Verkehr aus dem Sportplatzring auf</p>	<p>Insbesondere die Zielfahrten zu den im Planungsgebiet westlich gelegenen Zufahrten werden voraussichtlich über die Straße Dörpkamp erfolgen.</p> <p>Es ist jedoch nachvollziehbar, dass der Wert von 50 % des Zielverkehrs vom Dörpkamp in Anbetracht der möglichen Fahrbeziehungen (wie vom Einwender erläutert) möglicherweise zu hoch gewählt ist. Es wurde dementsprechend zur Überprüfung als Variante eine vergleichende zusätzliche Berechnung mit einem Verteilungswert von 20% vom Dörpkamp vorgenommen.</p> <p>In Summe wäre in dieser Variante dann von 50% des Zielverkehrs aus dem südlichen Basselweg in die Borchertstraße auszugehen.</p> <p>Die Neuberechnung sorgt in der Nachmittagsspitze für eine Qualitätsstufe B (statt A in der ursprünglichen Berechnung) gemäß HBS bei der Ausfahrt aus der Borchertstraße, da der erhöhte Linksabbiegestrom im Basselweg gegenüber den Linksabbiegern aus der Borchertstraße vorfahrtsberechtigt ist; die Schlussforderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bzw. der Wartezeiten und Rückstauereignisse werden dadurch jedoch nicht maßgeblich beeinflusst, sodass an den bisherigen Planungen und Festsetzungen festgehalten werden kann.</p>		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>zwei Fahrspuren Vorfahrtgewähren. In der Zeit hat man die Kreuzung schon lange durch gerade ausfahren passiert und daher erfolgt die Anfahrt über die Kreuzung Sportplatzring Basselweg.</p> <p>2. Anfahrt von Kieler Straße aus Richtung Norden nicht möglich, da wenden durch VZ272 untersagt ist. Daher erfolgt die Anfahrt über Kreuzung Sportplatzring Basselweg.</p> <p>3. Anfahrt aus Richtung Kieler Straße von Richtung Süden. Der Basselweg beginnt vor einer Lichtsignalanlage an der Kieler Straße als freier und nicht signalgebundener Rechtsabbieger. Es befindet auf der Kieler Straße eine weitere Lichtsignalanlage auf Höhe der Jugendstraße zwischen Basselweg und Sportplatzring die der Basselweg nicht aufweist. Die Kieler Straße in Richtung Norden ist auch durch den hohen Schwerlast und Busverkehr besonders auf den rechten Fahrstreifen oftmals überstaut. Es befindet sich ein weiterer freier Rechtsabbieger an der Kreuzung Kieler Straße Sportplatzring in den Sportplatzring, sodass diese Kreuzung umfahren werden kann, wenn die meisten anderen Verkehrsteilnehmer in Richtung Autobahn unterwegs sind und keine alternativen nehmen können zur Anschlussstelle Stellingen. Die Mehrbelastung der Kieler Straße zwischen Basselweg 44.000 KFZ werktags und AS Stellingen mit 63.000 KFZ werktags beträgt mehr circa 19.000 KFZ. Es wird mindestens das queren von zwei LSA-Anlagen beim Fahren über den Basselweg</p>			

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>vermieden. Alternativ kann auch die Jugendstraße genutzt werden.</p> <p>Es ist daher äußerst fraglich, ob nicht ein überwiegender Teil der Verkehrsteilnehmer über die Kreuzung Sportplatzring Basselweg die neue Mitte Stellingen anfährt.</p> <p>4. Anfahrt aus Richtung Koppelstraße. Das Gebiet kann durch nutzen der Rechtsabiegespur auf der Koppelstraße durch einbiegen in den Basselweg erreicht werden. Die LSA Kieler Straße Sportplatzring muss nicht gequert werden.</p> <p>Es ist logisch nicht nachvollziehbar, wie angenommen werden kann das 50% des Zielverkehrs über den Dörpkamp erfolgen wird. Die Annahme sollte daher wesentlich reduziert und sachlich begründet werden.</p>			
2.7	<p><u>Verkehrsgutachten – Aufteilung Quell- und Zielverkehre</u></p> <p>Es besteht ein Fehler in der Aufteilung der Zielverkehre in die Borchertstraße vom Basselweg aus im Dokument Stellingen 62 Verkehrliche Kurzstellungnahme zur Verkehrserzeugung Stand: 29.10.2020.</p> <p>Anhang 7 geht von 30% Zielverkehr aus, der vom Basselweg in die Borchertstraße fährt.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>s. Punkt 2.6</p> <p>In der verkehrlichen Kurzstellungnahme vom 12.01.2021 wurde der Anhang 7 „<i>Annahmen zur Verteilung des Neuverkehrs in der Einmündung Borchertstraße/ Basselweg</i>“ der alternativen Berechnung angepasst. Im Anhang 8 wurden die Werte angeglichen. Das Ergebnis (Qualitätsstufe B gemäß HBS) wurde bereits in der Stellungnahme zu 2.6 beschrieben.</p>	X	

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>Im Anhang 8 sind nur 20% dargestellt, 10% aus Richtung Norden und 10 % aus Richtung Süden.</p> <p>Es findet keine Aufteilung aller Neuverkehre von allen Zuwegungen in das Bebauungsplangebiet statt. Die nur singuläre Darstellung der Neuverkehre für die Borchertstraße ist daher nicht nachvollziehbar. Der Einwender fordert diesbezüglich eine Neuberechnung.</p> <p>Es ist zudem nicht nachvollziehbar warum zwischen Quell- und Zielverkehr im Anhang 7 und Neuverkehr im Anhang 8 unterschieden wird. Es gibt nur Neuverkehr in der Borchertstraße, da diese Straße erst durch die Umsetzung des Bebauungsplanes für den Verkehr freigegeben wird. Der Einwender fordert diesbezüglich eine Neuberechnung.</p> <p>Die Berechnung des Zielverkehrs ist fehlerhaft, da sich die angenommen Werte in der Berechnung im Anhang 8 identisch sind für die Einfahrt von Süden als auch vom Norden in die Borchertstraße. 10% des Zielverkehrs sind rechnerisch also nicht nachgewiesen. Die Berechnung weicht diesbezüglich um bis zu 200% von den anzusetzenden Werten ab. Der Einwender fordert diesbezüglich eine Neuberechnung.</p>	<p>Zudem ist darauf hinzuweisen, dass alle Neuverkehre und alle Zuwegungen berücksichtigt worden sind. In der verkehrlichen Kurzstellungnahme von 2020 (bzw. in der alternativen Berechnung von 2021) steht die Einmündung der Borchertstraße jedoch im Fokus.</p>		
2.8	<p><u>Verkehrsgutachten – Annahme Quell- und Zielverkehre</u> <u>Baufeld A</u></p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Für das Baufeld A wird von 310 Fahrten/24 bzw. ca. 60 Fahrten/h in der Spitzenstunde ausgegangen. Geht man von einem 10%-igen</p>		X

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum kein Quell- und Zielverkehr für das Baufeld A aus dem Bereich der Baufelder B bis F generiert werden sollte. Beim Sportplatzring handelt es sich um einen Straßenraum mit öffentlichen Parkständen. Diese sind fußnah vom Baufeld A erreichbar. Es gibt keine Pflicht für die Bewohner des Baufeldes A in der Tiefgarage zu parken, die in den Stellingener Steindamm einmündet. Bei den Bewohnern der SAGA-Bebauung und Angestellten der Kindertagesstätte handelt es sich um eher einkommensschwächere MIV-Nutzer, die nicht unbedingt das Geld für einen kostenpflichtigen Tiefgaragenstellplatz haben. Der Einwender fordert diesbezüglich eine Neuberechnung.</p>	<p>Anteil aus, der über den Sportplatzring fährt, wäre von etwa 6 Fahrten in der Spitzenstunde auszugehen. Dies ist aus verkehrstechnischer Sicht vernachlässigbar.</p>		
2.9	<p><u>Verkehrsgutachten – Annahmen Verkehrserzeugung</u></p> <p>Die Verkehrliche Kurzstellungnahme zur Verkehrserzeugung Stand: 29.10.2020 führt aus, dass hinsichtlich der prognostizierten Neuverkehre zwar der Teilbereich MI 1-3 gemäß B-Plan in der Verkehrsuntersuchung von 2015 unberücksichtigt blieb (voraussichtlich rd. 360 Kfz-Fahrten/24h mehr), demgegenüber würden die Ansätze in der Verkehrsprognose (MIV-Anteil) für den gesamten Geltungsbereich nach heutigem Kenntnisstand jedoch etwas anders gewählt (rechnerisch rd. 330 Kfz-Fahrten/24h weniger). In Summe rechtfertigen diese geringfügigen Veränderungen aus</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Siehe Punkt 2.5</p>		X

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>verkehrsgutachterlicher Sicht keine Neuberechnung der Verkehrsmengen.</p> <p>Der Einwender fordert eine rechnerische Berücksichtigung der prognostizierten Neuverkehre des Teilbereichs MI 1-3. Die Anpassung des MIV-Anteil von 40% auf 30% des Modal-Split erfolgt unter anderem um keinen Rechnerischen Nachweis führen zu müssen. Der Einwender fordert diesbezüglich eine Neuberechnung.</p>			
2.10	<p><u>Verkehrsgutachten – Annahmen Verkehrserzeugung</u></p> <p>Der Gutachter geht davon aus, dass in der Morgenspitzenstunde zwischen 07:15 Uhr und 08:15 Uhr lediglich 8 Fahrzeuge aus Richtung Süden und 8 Fahrzeuge aus Richtung Norden vom Basselweg in die Borchertstraße einbiegt. Zu diesem Zeitpunkt wird der Einzelhandel öffnen, Beschäftigte fahren zur Arbeit oder es wird bereits eingekauft.</p> <p>Die Berechnung des Einwenders kommt diesbezüglich zu folgendem Ergebnis:</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf die Überprüfung der Annahmen zum Zielverkehr wurde bereits unter 2.6 eingegangen. Gemäß dieser Berechnung werden in der Morgenspitzenstunde 40 Fahrzeuge aus Richtung Süden und 8 Fahrzeuge aus Richtung Norden vom Basselweg in die Borchertstraße erwartet. Diese Prognose enthält alle Nutzungen des Baugebiets. Die zu Grunde liegenden Annahmen, insbesondere zur tageszeitlichen Verteilung der Verkehre, entsprechen gängigen Standards bzw. Empfehlungen der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen).</p>		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt																																																												
			Ja	Nein																																																											
	<p>Meine Berechnung kommt diesbezüglich zu folgendem Ergebnis:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nutzung</th> <th>Verkehrsfäche</th> <th>Regalfäche</th> <th>Summe</th> <th>Stellplätze</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kiosk</td> <td>85</td> <td>21</td> <td>106</td> <td>2,1</td> </tr> <tr> <td>Verkehrsmittel</td> <td>190</td> <td>94</td> <td>284</td> <td>6,7</td> </tr> <tr> <td>Einzelhandel</td> <td>588</td> <td>192</td> <td>780</td> <td>19,5</td> </tr> <tr> <td>Einzelhandel</td> <td>785</td> <td>111</td> <td>896</td> <td>22,4</td> </tr> <tr> <td>Kiosk</td> <td>85</td> <td>21</td> <td>106</td> <td>2,1</td> </tr> <tr> <td>Rockersplatz</td> <td>933</td> <td>54</td> <td>987</td> <td>24,7</td> </tr> <tr> <td>Haus der Jugend</td> <td>106</td> <td>Bestuhlung mit 13x10 Sitzplätzen</td> <td>176</td> <td>3,5</td> </tr> <tr> <td>Bürgerhaus</td> <td>372</td> <td>13x10 Sitzplätzen</td> <td>372</td> <td>8,7</td> </tr> <tr> <td>AWO</td> <td>180</td> <td></td> <td>180</td> <td>4,5</td> </tr> <tr> <td>Summe weitere öffentliche Nutzungen</td> <td></td> <td></td> <td>1105</td> <td>27,9</td> </tr> <tr> <td>Summe Total Stellplätze</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>141</td> </tr> </tbody> </table>  <p>Skizze des geplanten EG Aufteilung mit m² Angaben gemäß Architektorentwurf</p> <p>Das heißt das der Gutachter davon ausgeht, das bei Umsetzung des in Hamburg gültigen Bemessungswertes von 141 Stellplätzen (siehe https://www.hamburg.de/contentblob/85610/2c5faed12f1a9f09134252e7d1f00132/data/bemessungswerte.pdf) für die vorgesehene öffentlichen Erdgeschossnutzung des Baufeldes MI4 und MI5 nur zu wenig mehr als 10% während einer ganzen Stunde angefahren wird. Der Einwender kann sich nicht vorstellen, dass auch kein weiterer Zielverkehr zu den circa 600 Wohneinheiten oder zu den anderen öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss der übrigen Baufelder erfolgen wird. Diese Berechnung</p>	Nutzung	Verkehrsfäche	Regalfäche	Summe	Stellplätze	Kiosk	85	21	106	2,1	Verkehrsmittel	190	94	284	6,7	Einzelhandel	588	192	780	19,5	Einzelhandel	785	111	896	22,4	Kiosk	85	21	106	2,1	Rockersplatz	933	54	987	24,7	Haus der Jugend	106	Bestuhlung mit 13x10 Sitzplätzen	176	3,5	Bürgerhaus	372	13x10 Sitzplätzen	372	8,7	AWO	180		180	4,5	Summe weitere öffentliche Nutzungen			1105	27,9	Summe Total Stellplätze				141		
Nutzung	Verkehrsfäche	Regalfäche	Summe	Stellplätze																																																											
Kiosk	85	21	106	2,1																																																											
Verkehrsmittel	190	94	284	6,7																																																											
Einzelhandel	588	192	780	19,5																																																											
Einzelhandel	785	111	896	22,4																																																											
Kiosk	85	21	106	2,1																																																											
Rockersplatz	933	54	987	24,7																																																											
Haus der Jugend	106	Bestuhlung mit 13x10 Sitzplätzen	176	3,5																																																											
Bürgerhaus	372	13x10 Sitzplätzen	372	8,7																																																											
AWO	180		180	4,5																																																											
Summe weitere öffentliche Nutzungen			1105	27,9																																																											
Summe Total Stellplätze				141																																																											

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	kann nicht stimmen. Ich fordere diesbezüglich eine Neuberechnung.			
2.11	<p><u>Verkehrsgutachten – Annahme Verkehrserzeugung</u></p> <p>Der Gutachter erläutert zudem: „Grundsätzlich können die Prognosewerte aus der Verkehrsuntersuchung von 2015 also weiterhin angenommen werden, da die oben beschriebene Differenz von rd. 30 Kfz-Fahrten/24h aus verkehrsplanerischer Sicht als vernachlässigbar bewertet werden kann. Auf eine Detailberechnung der Verteilung oder der Spitzenstunden wird dementsprechend verzichtet.“ Der Einwender fordert diesbezüglich eine Neuberechnung.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine Übertragung auf die Spitzenstunden führt zu Differenzen, die aus verkehrstechnischer Sicht vernachlässigbar sind.</p>		X
2.12	<p><u>Verkehrsgutachten – Annahme Zielverkehre</u></p> <p>Es ist offensichtlich, dass die vielen Fehler im Gutachten und unsinnigen Annahmen der Berechnung deshalb erfolgen, da sonst ein nicht erwünschtes Ergebnis produziert würde, dass nämlich die Verkehrssituation am Kreuzungspunkt Basselweg / Borchertstraße als kritisch zu bewerten ist. Folgt man dem Argumentationsstrang des Gutachters werden zunächst alle anzusetzenden Rechenansätze bis ins unlogische minimiert (Verkehrsaufkommen und Verkehrsrichtungen, Fehler bei der Zuordnung der prozentualen Angaben), um ein Ergebnis präsentieren zu können, das bei einem Gefälligkeitsgutachten vermutlich vorher schon</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf die Überprüfung der Annahmen zum Zielverkehr wurde bereits unter 2.6 eingegangen. Ein alternatives Szenario wurde erstellt. Im Ergebnis ergeben sich keine wesentlichen Änderungen in der Verkehrsqualität oder sonstige Auswirkungen.</p>		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>gewünscht war oder um die Defizite des bisherigen und vom Steuerzahler bezahlten Gutachtens zu kaschieren zu können, der Gutachter somit seine bisher getätigten Aussagen nicht revidieren muss, ggf. seine Versicherung nicht informieren muss, da Ihm ein Planungsfehler unterlaufen ist.</p> <p>Der Einwender fordert daher die Erstellung eines Verkehrsgutachtens durch einen unabhängigen und bisher nicht im Planungsablauf involvierten Verkehrsgutachter als Zweitgutachten, da das vorgelegte Gutachten und die Ergänzungen fehlerhaft und mit falschen Annahmen berechnet worden sind und somit das Ergebnis des Gutachtens als Planungsgrundlage nicht zu verwerten ist.</p>			
2.13	<p><u>Verkehrsgutachten – Knoten Basselweg / Borchertstraße</u></p> <p>Ähnliches gilt für die Bewertung der potenzieller Rückstauereignisse aus dem Knotenpunkt Basselweg/ Sportplatzring/ Koppelstraße in der Nachmittagsspitze. Zwar ist eine zeitweise Überstauung der Einmündung Borchertstraße/ Basselweg nicht auszuschließen, doch wird sich diese im Regelfall jeweils innerhalb eines Umlaufes der LSA auflösen.</p> <p>Rückstauereignisse in den Kreuzungsbereich Sportplatzring Koppelstraße, die sich innerhalb eines Umlaufes der LSA sind nicht tolerierbar, da es sich bei der Kreuzung Basselweg Sportplatzring Koppelstraße um</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Aussage einer zeitweisen Überstauung bezieht sich auf die Einmündung der Borchertstraße. Da sich diese Überstauung voraussichtlich innerhalb einer Grünphase auflöst, können die Verkehre aus dem Basselweg in die Borchertstraße regelmäßig einfließen. Zudem ist davon auszugehen, dass die Einmündung unter Einhaltung der StVO von den meisten Verkehrsteilnehmern auch bei größeren Rückstaulängen freigehalten wird. Von einer Überstauung bzw. einem Rückstau in den Knotenpunkt am Sportplatzring ist nicht auszugehen.</p>		X

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	eine „systemrelevante“ Kreuzung handelt, da sich die Rettungswache sowie Polizeiwache in unmittelbarer Nähe befindet und dadurch im regelhaften Notfall bei Blaulichtfahrten die Dauer bis zum Einsatzort verzögert.			
2.14	<p><u>Verkehrsgutachten – Annahme Zielverkehre</u></p> <p>Im Rahmen der zugrundegelegten Verkehrsströme zur Erschließung des Bebauungsplangebietes Stellingen 62 möchte der Einwender an den von den Anwohnern in der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gewünschten Ausschluss von MIV-Verkehr über die Borchertstraße zum Kreuzungspunkt Sportplatzring Dörpkamp erinnern. Es wurde damals von der Politik suggeriert, dass auf diesen Wunsch in der weiteren Planung eingegangen wird und im westlichen Platzbereich des Stellingener Markts eine Sperre für den MIV vorhanden sein wird, um verständlicherweise den vom Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr befreiten ruhigen Dorfplatz im Herzen der neuen Mitte Stellingen zu ermöglichen. Von diesen Aussagen und Wünschen ist zwischenzeitlich von Seiten der Verantwortlichen offensichtlich Abstand genommen worden. Weshalb der Einwender an dieser Stelle erneut die Forderung stellt, westlich des Stellingener Markts die Borchertstraße für den MIV zu sperren. Die Erschließung würde über den Dörpkamp und den nördlichen und westlichen Sportplatzring erfolgen, der gemäß vorliegender Planung sowieso für den Zweirichtungsverkehr geöffnet werden soll. Diese</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Im Hinblick auf die Berechnungsergebnisse zur Leistungsfähigkeit erscheint eine derartige Sperrung nicht erforderlich.</p>		X

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	verkehrliche Situation hätte zudem einen verringerte problematische Anzahl von Abbiegern in die Borchertstraße aus Richtung Süden kommend am Basselweg zur Folge.			
2.15	<p><u>Beteiligung Feuer- und Rettungswache Stellingen im Verfahren</u></p> <p>Zudem stelle ich die hiermit Forderung auf, die Polizei-Feuer- und Rettungswache Stellingen als Träger öffentlicher Belange an der Planung des Bebauungsplanen und der verkehrlichen Erschließung zu beteiligen. Eine Stellungnahme oder Beteiligung ist mir im bisherigen Bebauungsplanverfahren nicht bekannt. Wie schätzen die Polizei- Feuer- und Rettungswache Stellingen die Auswirkungen einer nicht funktionierenden Abwicklungen der Verkehrsströme am Kreuzungspunkt Basselweg Borchertstraße und die Auswirkungen dieser auf den Kreuzungspunkt Basselweg / südlicher Sportplatzring / Koppelstraße auf ihre Rettungsfahrten ein? Der Hauptsächliche Anfahrtsweg von Rettungsfahrten der Feuer- und Rettungswache Stellingen erfolgt über vorgenannten Kreuzungspunkt, an dem es bereits heute tagtäglich zu Verkehrsstaus kommt, der bisher nur selten (z.B. Sperrungen der A7 Auffahrt Stellingen) auf die Verkehrsflüsse die von diesem Kreuzungspunkt über den Basselweg abfließen übergreift. Die Verkehrstechnische Untersuchung beschreibt für die vorgelegte Planung „Für die Bewertung</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Feuerwehr ist im Rahmen der Beteiligung der Behörden beteiligt worden. Bedenken in Hinblick auf die Verkehrsabwicklung wurden nicht geäußert.</p> <p>Zudem ist erneut darauf hinzuweisen, dass sich die Aussage einer zeitweisen Überstauung nicht auf Knotenpunkt Basselweg/ Sportplatzring/ Koppelstraße bezieht (siehe 2.13).</p>		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p><i>der potenzieller Rückstauereignisse aus dem Knotenpunkt Basselweg/ Sportplatzring/ Koppelstraße gilt in der Nachmittagsspitze. Zwar ist eine zeitweise Überstauung der Einmündung Borchertstraße/ Basselweg nicht auszuschließen, doch wird sich diese im Regelfall jeweils innerhalb eines Umlaufes der LSA auflösen.“</i> Wie lange dauert ein Umlauf der LSA und welche Auswirkungen hat das auflösen der Überstauung erst nach eines Umlaufes auf die Fahrtzeit? Die aktuellen Planungsgröße beträgt drei Minuten Dispositions- und Ausrückzeit sowie fünf Minuten Fahrtzeit. Die Erfüllungsquote „Eintreffzeit im öffentlichen Rettungsdienst an der Einsatzstelle innerhalb von <= 8 Minuten“ betrug nur circa 65% im vergangenen Jahr. Siehe auch Drucksache 21/16376 und Drucksache 21/18000.</p>			
2.16	<p><u>Verkehrsgutachten – gesicherte Erschließung</u></p> <p>Für die Erschließung des Gebietes des Bebauungsplanes Stellungen 62 ist die Ausgestaltung des Kreuzungspunktes Basselweg / Borchertstraße essentiell. Der rechnerische Nachweis des MIV-Verkehrs ist nicht gelungen. Ohne diesen ist die Erschließung nicht gesichert und der Einwender fordert daher die Planung zu überarbeiten und so anzupassen, dass die Erschließung gesichert ist.</p> <p>Der Einwender fordert die Aktualisierung der Verkehrsberechnung, die Implementierung festzulegender Festsetzungen in die Begründung und</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Eine Überarbeitung der Gutachten ist erfolgt (siehe Punkt 2.6); eine Anpassung der Planung oder der Festsetzungen des Bebauungsplans jedoch nicht erforderlich, vgl. vorstehende Abwägungen.</p>		X

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	Verordnung des Bebauungsplanentwurfes Stellingen 62 und erneute Auslegung zur Stellungnahme durch die Öffentlichkeit.			
2.17	<p><u>Auslegung von ergänzenden Planunterlagen</u></p> <p>Im November 2020 sind mit einem Bodensauger im Bereich zwischen nördlichem Sportplatzring und Borchertstraße am Basselweg Suchgräben ausgeschachtet worden um die bestehenden Baumwurzeln zu kartieren und somit einen Fahrradweg planen zu können im Zuge des Ausbaus der Veloroute 2 die durch den Basselweg verläuft. Dieser Bereich ist eine Verkehrsfläche innerhalb der Bebauungsplangrenzen. Zu diesen Planungen enthalten die Dokumente die der Öffentlichkeit zur Stellungnahme im Dezember 2020 vorgelegt werden keinen Hinweis. Durch den von der Fahrbahn getrennt verlaufenden Fahrradweg würde das Querparken von Kraftfahrzeugen in diesem Abschnitt entfallen.</p> <p>Der Einwender fordert die Berechnung der zur Verfügung stehenden Parkstände entsprechend den aktuellen Stand der Planung anzupassen und den Ausgleich an öffentlichen Parkständen innerhalb des Vorhabengebietes vorzunehmen. Der Einwender fordert die Gutachten, Planungen sowie die Begründung des Bebauungsplanes Stellingen 62 entsprechend dem derzeitigen Stand der Planungen anzupassen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Bauleitplanung hat lediglich die Aufgabe, die aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen erforderlichen Verkehrsflächen zu sichern. Es bestehen keine begründeten Zweifel, dass die festzusetzenden Verkehrsflächen ausreichend dimensioniert sind, um die Erschließung der Baugebiete zu sichern.</p> <p>Es handelt sich vorliegend um eine Angebotsplanung. Die konkrete Ausgestaltung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen obliegt nachfolgenden Fachplanungsverfahren.</p> <p>Die mit ausgelegten Unterlagen zur Erschließungsplanung sollen lediglich einen Eindruck vermitteln, wie sich eine solche spätere Ausgestaltung darstellen könnte. Zudem sollen die Unterlagen exemplarisch belegen, dass im Rahmen der festzusetzenden Verkehrsflächen die notwendigen Erschließungsanlagen flächenmäßig untergebracht werden können.</p>		X

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>Der Einwender fordert das Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2016 fortzuschreiben um die Veloroutenplanungen, und die Planungen der LSBG Stand zweite Verschickung bzw. weitere Fortschreibungsstand der LSBG-Planungen. Warum wird der Öffentlichkeit ein offensichtlich veralteter Planungsstand 4.9_Verkehrsplanung - Pläne Stand 06.04.2016 im Jahre 2020 gezeigt?</p> <p>Die Verwaltung ist verpflichtet der Öffentlichkeit im Rahmen der Möglichkeit der Stellungnahme aktuelle Pläne vorzulegen. Der Einwender fordert dies hiermit ein, da er sich in seiner Stellungnahmen nur auf der Öffentlichkeit vorgelegte Planungen beziehen kann.</p> <p>Der Einwender fordert die Aktualisierung der Verkehrsplanung, die Implementierung festzulegender Festsetzungen in die Begründung und Verordnung des Bebauungsplanentwurfes Stellingen 62 und erneute Auslegung zur Stellungnahme durch die Öffentlichkeit.</p>			
2.18	<p><u>Wildbienen</u></p> <p>Die Ergänzung des Landschaftsplanerischen Fachbeitrages argumentiert, dass der dort vorhandene Trockenrasen und damit der potenzielle Lebensraum der Bienen bereits im Zuge einer Ausgleichsmaßnahme im Rahmen der Eingriffsregelung umgesiedelt wurde. Der Trockenrasen wurde aufgrund des Vorkommens der Rentierflechte umgesiedelt und nicht aufgrund des Vorkommens an Wildbienen. Das Vorhalten einer</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Selbst wenn die Plangeberin bereits im ursprünglichen Planaufstellungsverfahren im Jahr 2017 Kenntnis eines Vorkommens von Wildbienen gehabt hätte, wären die Festsetzungen des Bebauungsplans bzw. die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht anders ausgefallen.</p> <p>Im Bereich des ehemaligen Trockenrasenstandorts kann das Vorkommen von Wildbienen nicht ausgeschlossen werden. Bei</p>		X

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	<p>Ausgleichsmaßnahme trifft somit nicht auf die Wildbienenpopulation zu. Die Population wurde erst nach Umsiedlung des Trockenrasens an diesem Standort erstmalig beobachtet. Der Lebensraum der Wildbienen ist zudem größer als der Bereich des umgesiedelten Trockenrasens. In der Anlage 1 der Bundesartenschutzverordnung sind alle heimischen Arten der Bienen und Hummeln als besonders geschützt aufgeführt.</p> <p>Das Bundesnaturschutzgesetz §44 sieht in den Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten ein Verbot vor wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Es ist nicht dargelegt, wie die Einhaltung des §44 Bundesnaturschutzgesetz den Vorhabenträger sichergestellt werden soll. Welche Maßnahmen er zum Schutz und Erhalt der dort bestehenden Wildbienenpopulation vorsieht. Der Einwender fordert, dass die Gutachten entsprechend angepasst werden und Maßnahmen zum Schutz der Wildbienenpopulation durch den Vorhabenträger in das Bebauungsplanverfahren inkludiert werden.</p> <p>Der Einwender fordert die Aktualisierung des Landschaftsplanerischen Fachbeitrages, die Implementierung festzulegender Festsetzungen in die</p>	<p>einer Ortsbegehung im Oktober 2020 wurden jedoch keine Wildbienen vorgefunden. Alle Wildbienen sind nach Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt, jedoch nicht europäisch geschützt. Sie sind nicht im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet. Dies bedeutet, dass die Verbote des § 44 BNatSchG nicht direkt greifen.</p> <p>Der besondere Artenschutz ist in §§ 44 und 45 BNatSchG geregelt. Die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten für jede in Hamburg auftretende, wild lebende europäische Vogelart, unabhängig vom Status des besonderen oder strengen Schutzes sowie für jede auftretende, wild lebende Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (FFH-RL), diese Arten sind sämtlich streng geschützt.</p> <p>Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl an weiteren gesetzlich geschützten Arten, für die durch das BNatSchG in Verbindung mit der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) ein besonderer oder strenger Schutz vermittelt wird, der teils auf europarechtliche Vorgaben und teils auf nationale Überlegungen zurückgeht. Diese weiteren Arten, etwa sonstige geschützte Tagfalter, Wildbienen Heuschrecken oder Amphibien, sind in der Bauleitplanung aber nur im Rahmen der Eingriffsregelung angemessen zu berücksichtigen. Für diese Arten gelten die Verbotstatbestände aufgrund der oben genannten Privilegierung von Vorhaben in Gebieten mit Bebauungsplänen nicht. Die artenschutzrechtliche Privilegierung findet dort ihre Grenzen, wo Beeinträchtigungen von Arten z.B. im Rahmen von Baggerarbeiten ohne weiteres vermieden werden können, ohne das Vorhaben als solches zu behindern. Hintergrund für die Privilegierung von Vorhaben in Gebieten mit Bebauungsplänen ist, dass in diesen</p>		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
	Begründung und Verordnung des Bebauungsplanentwurfes Stellungen 62 und erneute Auslegung zur Stellungnahme durch die Öffentlichkeit.	Fällen die Eingriffsregelung auf der Ebene der Bebauungspläne anzuwenden ist und die artenschutzrechtlichen Belange im Rahmen der Bearbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung als Funktion des Naturhaushalts zu berücksichtigen sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 14.7.2011 (Freibergurteil) klargestellt, dass eine Freistellung von den Verboten des § 44 Abs. 1 nur vor dem Hintergrund einer fachlich überzeugenden Eingriffsprüfung greift. Das bedeutet, „nur“ national geschützte Arten sind im Rahmen der Bearbeitung der Eingriffsregelung insbesondere bei der Ausgestaltung des Ausgleichskonzeptes zu berücksichtigen, das auf die Lebensraumsansprüche der durch den Eingriff betroffenen Arten auszurichten ist. Das ist mit der Ausgleichsmaßnahme „Trockenrasen am Sachsenstieg“ bereits geschehen. Damit ist bereits dafür Sorge getragen, dass Lebensräume für diese Arten in Hamburg bzw. im gleichen Naturraum erhalten bleiben. Im Rahmen des Bebauungsplans werden aufgrund der neuen Erkenntnisse weiterhin keine Festsetzungen zum Artenschutz erforderlich. Im Übrigen ist anzumerken, dass der Bereich des ehemaligen Trockenrasenstandorts im Bereich einer neuen anzulegenden öffentlichen Parkanlage befindlich ist. Insofern gibt es hier keinen privaten „Vorhabenträger“, Baumaßnahmen erfolgen durch die öffentliche Hand.		

Lfd Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Stellungnahme Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	wird gefolgt	
			Ja	Nein
Stellungnahmen der Behörden zum Bebauungsplan-Entwurf Stellungen 62				
3. BVM-Amt für Verkehr und Straßenwesen vom 27.11.2020				
3.1	<p><u>Kennzeichnung U-Bahn</u></p> <p>Die in der Begründung zur U5 ergänzten Textpassagen entsprechen dem aktuellen Kenntnisstand der BVM zu den Planungen der Hochbahn. Insofern wird den Einträgen dem Grunde nach zugestimmt.</p> <p>Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass eine enge Abstimmung mit der Hamburger Hochbahn AG bei Umsetzung des Planrechts im Bereich des südlichen Sportplatzrings zu führen ist. Dies vor dem Hintergrund, dass die Baugrube der U5 partiell voraussichtlich bis an die künftige Bebauung heranreichen wird. Zur Erläuterung ist dieser Stellungnahme die Vorplanung aus September 2019 beigelegt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>		