

02. 01. 1999

Planungsausschuss Harburg  
Stadtwirtschaftsamt  
I Planungskammer ZWG R 0115  
Pollhornweg 4 - 21045 Harburg  
Tel. 04103 210100

# Begründung

## zum Bebauungsplan Wilhelmsburg 82

Eigentum der Plankammer

### 1. Grundlage und Verfahrensablauf

3. Sept. 1999

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch in der Fassung vom 27. August 1997 (Bundesgesetzblatt 1997 I Seite 2142, 1998 I Seite 137).

Das Bebauungsplanverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschuß H2/97 vom 7. August 1997 mit der Ergänzung vom 2. Juni 1998 (Amtlicher Anzeiger 1997 Seite 1897, 1998 Seite 1449) eingeleitet. Von der Bürgerbeteiligung nach § 3 Absatz 1 des Baugesetzbuchs wurde gemäß Beschluß des Stadtplanungsausschusses der Bezirksversammlung Harburg vom 27. November 1997 abgesehen, weil die Unterrichtung und Erörterung mit den Bürgern bereits auf anderer planerischer Grundlage erfolgte:

- im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Pollhorner Hauptdeich und
- im Rahmen des sog. Sammelverfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplans.

Die öffentliche Auslegung des Plans hat nach der Bekanntmachung vom 29. Mai 1998 (Amtlicher Anzeiger Seite 1452) stattgefunden.

### 2. Anlaß der Planung

Die durch Wohnbebauung geprägten Quartiere Wilhelmsburgs, insbesondere die Wohnbebauung an der Georg-Wilhelm-Straße, sollen langfristig vom hafен- und gewerbebezogenem Durchgangsverkehr (vorwiegend Lkw-Verkehr) entlastet werden. Diese Verkehre sollen nach Möglichkeit in Gebiete mit unempfindlicheren Nutzungen verlagert werden. Hierzu ist in der Vergangenheit die sog. Hafenrandstraße als westliche Umfahrung des Reiherstiegviertels gebaut worden. Sie soll zukünftig nach Süden bis zum Pollhornweg verlängert werden. Die prognostizierte verkehrliche Entlastung der Georg-Wilhelm-Straße wird, unter Einbeziehung der allgemeinen Verkehrszunahme, je nach Abschnitt zwischen 2000 bis max. 3000 Fahrzeuge/24 Stunden betragen (Prognosehorizont 1995 bis 2010). Gemäß der Zielsetzung des Bebauungsplans wird der Lkw-Verkehr deutlich verringert. Im nördlichen Abschnitt (südlich Mengestraße) wird er um rund 400 Lkw (entspricht ca. 28 %), im südlichen Abschnitt um rund 700 Lkw (entspricht ca. 50 %) verringert.

Der Bebauungsplan Wilhelmsburg 82 (Schmidts Breite) schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Teil dieser Straßenbaumaßnahme. Es handelt sich dabei um den ca. 250 m langen, von der Trettaustraße aus südwärts gerichteten Straßenbauabschnitt. Das Planungsrecht für den südlich angrenzenden, ca. 1000 m langen Abschnitt bis zum Pollhornweg, ist bereits durch den Planfeststellungsbeschuß „Pollhorner Hauptdeich“ vom 30. Oktober 1997 (Amtlicher Anzeiger Seite 2649) geschaffen worden. Hier soll eine Deichverteidigungsstraße hergestellt werden, die gleichzeitig als Hauptverkehrsstraße genutzt werden kann.

Die ursprünglich beabsichtigte Regelung nach § 125 Absatz 2 des Baugesetzbuchs scheiterte am notwendigen Grunderwerb. Ein freihändiger Ankauf der betreffenden Flächen war nicht möglich.

### **3. Planerische Rahmenbedingungen**

#### **3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände**

##### **3.1.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 485) stellt die Verlängerung der bestehenden Hafenrandstraße, innerhalb der die Straße Schmidts Breite nach Süden bis zum Pollhornweg ergänzt wird, als Hauptverkehrsstraße dar. Außerdem verläuft in Nord-Süd-Richtung eine Schnellbahntrasse.

##### **3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm**

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 363) stellt

- im Landschaftsprogramm die Milieus „sonstige Hauptverkehrsstraße“ und „Gewerbe/ Industrie und Hafen“ sowie die milieuübergreifende Funktion „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“,
- im Artenschutzprogramm die Biotopentwicklungsräume „Industrie-, Gewerbe- und Hafentflächen“ (14a) und „Hauptverkehrsstraße“ (14e)

dar.

##### **3.1.3 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände**

###### **Bestehender Bebauungsplan:**

Das Plangebiet liegt vollständig im Geltungsbereich des Baustufenplans Wilhelmsburg vom 6. Januar 1956, der für das Plangebiet Industriegebiet ausweist.

###### **Planfeststellungen:**

Der Straßenausbau des südlich an das Plangebiet anschließenden ca. 1,1 km langen Anschlußstücks der geplanten Hafenrandstraßenverlängerung bis zum Pollhornweg (außerhalb des Plangebiets), steht im Zusammenhang mit der Herstellung einer Deichverteidigungsstraße, die im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens Pollhormer Hauptdeich durchgeführt werden soll. Der zugehörige Planfeststellungsbeschuß erfolgte am 30. Oktober 1997 (Amtlicher Anzeiger Seite 2649). Eine gleichzeitige Nutzung als Hauptverkehrsstraße ist geplant.

###### **Altlastenverdachtsfläche**

Im Plangebiet sind auf Flurstück 10585 der Gemarkung Wilhelmsburg Altlastenverdachtsflächen vorhanden.

### **3.2 Planerisch beachtliche Tatbestände**

#### **Stadtteilentwicklungsplanung:**

Die im Bebauungsplan festgesetzte Straßenverkehrsfläche ist Teil der im Programmplan Wilhelmsburg (westlicher Teil) vom Juni 1983 ausgewiesene Hauptverkehrsstraße parallel zur Georg-Wilhelm-Straße zwischen den Straßen „Bei der Wollkämmerei“ (Norden) und dem „Pollhornweg“ (Süden). Ferner ist Gewerbegebiet mit einer Geschosßflächenzahl von 1,6 ausgewiesen.

#### **Landschaftsrahmenplan:**

Der Landschaftsrahmenplan Wilhelmsburg (Westseite) vom Juni 1983 enthält die gleichen Aussagen wie der o.g. Programmplan. Zusätzlich ist Industriegebiet mit Immissionsschutzgrün ausgewiesen.

### **3.3 Angaben zum Bestand**

Das Plangebiet liegt im Deichbereich des Pollhorer Hauptdeichs sowie im direkten Deichhinterverband des Haulander Hauptdeichs. Die östlich und westlich an den geplanten Straßenverlauf angrenzende Bebauung besteht aus gewerblichen Hallen mit Verwaltungsräumen und einem Wohnhaus. Die Trettaustraße wird im Einmündungsbereich höhengleich von einer Hafenbahngleisanlage der Wirtschaftsbehörde - Strom- und Hafenbau gekreuzt. Der unbeschränkte Bahnübergang ist mit einer provisorischen Lichtzeichenanlage gesichert. Eine öffentliche Straßenverbindung zwischen der Straße Schmidts Breite und der Straße Pollhorer Hauptdeich besteht nicht. Östlich des vorhandenen Hafenbahngleises, zwischen der Trettaustraße und dem Haulander Weg, verläuft eine 6 m-breite, auf einem Firmengelände liegende Privatstraße.

Im Plangebiet befinden sich Mittel- und Niederspannungskabel der Hamburgischen Electricitätswerke AG, Rohrleitungen der Hamburger Wasserwerke GmbH sowie Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG. Die Besielung des Plangebiets erfolgt nach dem Trennsystem.

## **4. Planinhalt und Abwägung**

### **4.1 Straßenverkehrsfläche**

Die Verlängerung der Straße Schmidts Breite soll am nördlichen Plangebietsrand an der Einmündung zur Trettaustraße in südlicher Richtung erfolgen. Gegenstand des Bebauungsplans ist eine 250 m lange Verlängerung der Schmidts Breite nach Süden. Dementsprechend wird eine öffentliche Straßenverkehrsfläche mit Breiten von 12,6 m bis 16,6 m festgesetzt, welche auf der vorliegenden, detaillierten Verkehrsplanung basiert. Die festgesetzte Straßenverkehrsfläche beinhaltet neben der reinen Fahrbahnfläche, auch die Flächen für die zugehörigen Randstreifen sowie für die Böschungen und für die Gräben. Im Einmündungsbereich der Trettaustraße sind Ausrundungen bzw. Eckabschrägungen vorgesehen. Das Planungsrecht für den südlich angrenzenden, ca. 1,1 km langen Abschnitt bis zum Pollhornweg, ist bereits geschaffen. Hier soll eine ca. 7 m breite Deichverteidigungsstraße hergestellt werden, die gleichzeitig als Hauptverkehrsstraße genutzt werden kann.

Die vorhandene Einmündung der Straße Schmidts Breite in die Trettaustraße wird in einen Knoten umgewandelt, der von dem in Nord-Südrichtung verlaufenden Hauptgleis der Hafenbahn der Wirtschaftsbehörde - Strom- und Hafenbau gekreuzt wird. Die beiden Flächen der Bahnübergänge sind als höhengleiche Kreuzung Straße - Bahnanlagen festgesetzt. Die Sicherung des bislang nur provisorisch gesicherten Bahnübergangs wird künftig per Lichtsignalanlage erfolgen.

Die Straße Schmidts Breite wird von Norden her zunächst in 7 m Fahrbahnbreite und 2,5 m westlichem Gehweg gerade über den Knoten hinweg verlängert. Südlich der Kreuzung verringert sich die Gehwegbreite auf 2 m (entspricht der Breite des neuen Gehwegs/ Lagerstreifen am Pollhornér Hauptdeich). Die geplante Trasse im Einmündungsbereich Trettaustraße verläuft westlich der Hafenbahn. Nach ca. 40 m verschwenkt sie nach Osten, um auf den Pollhorner Hauptdeich zuzulaufen. Die Kreuzung ist so gelegt, daß zum östlich des Plangebiets vorhandenem Verwaltungsgebäude des Kühlhauszentrums (Flurstück 7797) ein ausreichender Abstand gehalten wird. Die Verschwenkung der Trettaustraße im Knotenbereich hat ihre Ursache in einer vorhandenen Weichenanlage auf der Nord-Ostseite, die weiterhin erhalten bleiben muß.

Südlich des o.g. Verwaltungsgebäudes verläuft die neue Straße auf der Trasse der vorhandenen 6 m breiten Privatstraße (Flurstück 7800) östlich des Hafengebäudegleises. Die Fahrbahn wird auf 7 m verbreitert. Der zukünftig auf der Westseite der Straße verlaufende 2 m breite Gehweg, der weiter südlich in den Lagerstreifen des Hochwasserschutzes übergeht, wird in die vorhandene flache Böschung der Gleisanlage eingefügt, wobei ein lichter Abstand von 3 m zwischen Gleisachse und Zaun am Gehweg nicht unterschritten wird.

Auf die Herstellung eines Radweges soll verzichtet werden, da zum einen in der parallel verlaufenden Georg-Wilhelm-Straße (Ostseite) ein Radweg im Zweirichtungsverkehr vorhanden ist. Zum anderen kann aufgrund der Verkehrsbelastung (Durchschnittlicher Täglicher Werktagsverkehr sowie Schwerlastverkehr) der verbleibende Radverkehr im Mischverkehr mit den Fahrzeugen geführt werden.

Die Straßenentwässerung der verlängerten Schmidts Breite erfolgt soweit möglich über Mulden. Weitere Straßenentwässerungsmaßnahmen können im Zuge der Ausführungsplanung erforderlich werden.

## **4.2 Altlasten**

Das Flurstück 10585 ist gemäß § 9 Absatz 5 Nummer 3 des Baugesetzbuchs als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind im Bebauungsplan gekennzeichnet. Aufgabe der Kennzeichnung ist es, für die zeitlich nach dem Bebauungsplan folgenden Verfahren (z.B. Baugenehmigungsverfahren) auf mögliche Gefährdungen hinzuweisen.

Im Plangebiet befindet sich ein Altstandort. Unter der Adresse Trettaustraße 34 (Flurstück 10585) waren seit dem letzten Jahrhundert die unterschiedlichsten Nutzungen wie Maschinen- und Metallbau, Kornmühle, Kfz-Handel und Baufirmen ansässig. Die alten Gebäude wurden 1993 abgerissen. Im Rahmen von Baugrunduntersuchungen für einen geplanten Gewerbehof ist der Untergrund auf Schadstoffe untersucht worden. Es wurden erhöhte Gehalte für einige Schwermetalle bis 1,3 m unterhalb der Geländeoberkante festgestellt.

An das Plangebiet grenzt im Osten eine Fläche an, auf der 1983 ein Kühlhaus gebrannt hat (Trettaustraße 22, Flurstück 7797). Die dort gelagerten Fette sind geschmolzen und haben das Umfeld mit Fettschlamm verunreinigt. Bislang liegen zu dieser Fläche keine konkreten Kenntnisse über Verunreinigungen vor. Sollten im Rahmen von Baumaßnahmen Auffälligkeiten auftreten, die den Verdacht einer Bodenverunreinigung nahelegen, ist das zuständige Umwelt- und Gesundheitsdezernat des Bezirks zu beteiligen.

Das Gefahrenpotential der Altlastenverdachtsfläche steht der beabsichtigten Straßenbaumaßnahme nicht entgegen. Es muß damit gerechnet werden, daß im Rahmen der Straßenbaumaßnahmen belastetes Bodenmaterial anfällt. Erhöhte Entsorgungskosten könnten die Folge sein. Belastetes Bodenmaterial ist nach den abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen.

## **5. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft**

Bei dem Bebauungsplan handelt es sich um einen reinen Straßenbepbauungsplan. Er basiert auf einer abgestimmten Verkehrsplanung und setzt ausschließlich Straßenverkehrsfläche (für Fahrstreifen, Randbereiche, Böschungen und Gräben) fest.

Nach § 1a Absatz 3 Baugesetzbuch ist kein Ausgleich erforderlich, da der Eingriff bereits auf der Grundlage des bestehenden Planrechts möglich war. Der Baustufenplans Wilhelmsburg setzte Industriegebiet fest.

Für den erforderlichen Straßenausbau sind mindestens 15 Bäume zu fällen. Als Ersatzbegrünung ist laut abgestimmter Verkehrsplanung (Schlußverschickung vom 24. März 1998) eine ausreichende Begrünung des Straßenraums mit Bäumen vorgesehen.

## **6. Maßnahmen zur Verwirklichung**

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

## **7. Aufhebung bestehender Bebauungspläne**

Für das Plangebiet wird insbesondere der Baustufenplan Wilhelmsburg vom 6. Januar 1956 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 7) aufgehoben.

## **8. Flächen - und Kostenangaben**

### **8.1 Flächenangaben**

Das Plangebiet umfaßt eine Fläche von ca. 4000 m<sup>2</sup>, die für Straßenverkehrsflächen ( davon neu etwa 2300 m<sup>2</sup>) benötigt werden.

### **8.2 Kostenangaben**

Grunderwerb ist auf der gesamten Trassenlänge und -breite erforderlich. Weitere Kosten entstehen durch den Straßenbau einschließlich der Straßenentwässerungsmaßnahmen und durch die Signalanlagen der Bahnübergänge (siehe Ziffer 4.1). Die Finanzierung der Straßenbaumaßnahmen ist in den Haushaltsjahren 1998 bis 2001 vorgesehen.