

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

### 67. Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg (Umgehungsstraße Finkenwerder)

hier: ergänzendes Verfahren nach § 214 Absatz 4 Baugesetzbuch (BauGB)

#### 1. Grund für eine Befassung der Bürgerschaft

Nach § 2 Absatz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in der Fassung vom 30. November 1999 (HmbGVBl. S. 271), zuletzt geändert am 18. September 2007 (HmbGVBl. S. 298, 354), ist für Änderungen des Flächennutzungsplans ein Beschluss der Bürgerschaft erforderlich. Dieses gilt auch im Rahmen ergänzender Verfahren nach § 214 Absatz 4 BauGB.

Wesentlicher Inhalt der 67. Änderung des Flächennutzungsplans vom 21. März 2005 (von der Bürgerschaft beschlossen am 9. März 2005) ist die Aufnahme einer neuen Hauptverkehrsstraße zur Umgehung des Ortsteils Finkenwerder in den Flächennutzungsplan. Im Rahmen gerichtlicher Verfahren zur Gewährung von vorläufigem Rechtsschutz hat das Hamburgische Obergericht in seinem Beschluss vom 27. Februar 2006 u. a. ausgeführt, dass die im Flächennutzungsplan vorgenommene Wahl zu Gunsten der Südtrasse nach dem derzeitigen Erkenntnisstand auf erheblichen Mängeln im Abwägungsvorgang beruhe.

Mit einem ergänzenden Verfahren nach § 214 Absatz 4 BauGB werden die vom Gericht gerügten Fehler rückwirkend geheilt. Dazu erfolgte eine eingehende Untersuchung der Bezirkstrasse sowie anschließend eine differenzierte

Überarbeitung, Ergänzung und Vertiefung der Abwägung zwischen Süd- und Bezirkstrasse. Die erneute Überprüfung der Trassen hat ergeben, dass an der Wahl der Südtrasse festgehalten werden kann und somit ein ergänzendes Verfahren zur Heilung der Mängel möglich ist.

Zu den Einzelheiten wird auf die anliegende Begründung zur Änderung des Flächennutzungsplans verwiesen.

#### 2. Auslegung in den Räumen der Bürgerschaftskanzlei

Die maßgeblichen Stücke der 67. Änderung des Flächennutzungsplans sowie die im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingegangenen Schreiben mit Stellungnahmen sowie eine Zusammenfassung der nicht berücksichtigten Stellungnahmen mit Antwort der Behörden liegen in den Räumen der Bürgerschaftskanzlei aus.

#### Petition

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle ihren Beschluss vom 9. März 2005 zur 67. Änderung des Flächennutzungsplans, bekannt gemacht am 29. März 2005, bestätigen und den beiliegenden Beschluss nach § 214 Absatz 4 des Baugesetzbuchs zur 67. Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. März 2005 (Anlage) fassen.

## Beschluss nach § 214 Absatz 4 des Baugesetzbuches zur 67. Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg

vom 21. März 2005

(1) Die 67. Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485), beschlossen am 21. März 2005 (HmbGVBl. S. 87) für den Geltungsbereich zwischen den Straßen Neß-Hauptdeich, Neßdeich, Finkenwerder Norderdeich, Ostfrieslandstraße, Aue-Hauptdeich als nördlicher Grenze und einer Linie etwa 10 m südlich der Alten Süderelbe sowie dem südlichen Bereich der Schlickdeponie Francop und der Hohenwischer Straße als südlicher Grenze (Bezirk Hamburg-Mitte, Ortsteile 138, 139 und Bezirk Harburg, Ortsteile 715, 719 und 720) wird im ergänzenden Verfahren nach § 214 Absatz 4 des Baugesetzbuches in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316), rückwirkend in Kraft gesetzt.

(2) Das maßgebliche Stück der Änderung des Flächennutzungsplans und die ihm beigegebene Begründung sowie die zusammenfassende Erklärung gemäß § 6 Absatz 5 Satz 3 des Baugesetzbuches werden beim Staatsarchiv zu kostenfreier Einsicht für jedermann niedergelegt.

(3) Es wird auf Folgendes hingewiesen:

1. Ein Abdruck des Plans und der Begründung sowie die zusammenfassende Erklärung können bei den örtlich zu-

ständigen Bezirksamtern während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden. Soweit zusätzliche Abdrucke bei den Bezirksamtern vorhanden sind, werden sie kostenfrei zur Verfügung gestellt.

2. Unbeachtlich werden

a) eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 bis 3 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,

b) eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und

c) nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,

wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit Bekanntmachung der Änderung des Flächennutzungsplans schriftlich gegenüber der für die Erarbeitung des Flächennutzungsplans zuständigen Behörde unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

### Begründung

#### (Umgehungsstraße Finkenwerder)

##### Gliederung

- |   |   |
|---|---|
| <p>1. <b>Grundlagen und Verfahrensablauf</b></p> <p>1.1 Grundlagen</p> <p>1.2 Bisheriger Verfahrensablauf</p> <p>1.3 Rechtsstreit und OVG Beschluss</p> <p>1.4 Ergänzendes Verfahren</p> <p>1.5 Rahmenbedingungen/Ausgangslage</p> <p>2. <b>Inhalte der vorbereitenden Bauleitplanung</b></p> <p>2.1 Flächennutzungsplan vor der 67. Änderung</p> <p>2.2 Landschaftsprogramm vor der 51. Änderung</p> <p>3. <b>Planungsvorlauf</b></p> <p>3.1 Anlass und Ziel der Planung</p> <p>3.2 Planungsalternativen</p> | <p>3.3 Vorentscheidung zur Trassenwahl</p> <p>4. <b>Beschreibung der zur Wahl stehenden Trassen</b></p> <p>4.1 Südtrasse</p> <p>4.2 Bezirkstrasse</p> <p>5. <b>Trassenprüfung, Umweltbericht und Abwägung</b></p> <p>5.1 Trassenprüfung</p> <p>5.2 Umweltbericht</p> <p>5.2.1 Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen</p> <p>5.2.2 Zusammenfassung des Umweltberichts</p> <p>5.2.3 Monitoring</p> <p>5.3 Abwägungsergebnis</p> <p>6. <b>Weitere Maßnahmen und Planungen</b></p> |
|---|---|

## 1. Grundlagen und Verfahrensablauf

### 1.1 Grundlagen

Grundlage der 67. Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Dezember 2006 (BGBl. S. 3316).

### 1.2 Bisheriger Verfahrensablauf

Mit der 67. Änderung des Flächennutzungsplans wird die planungsrechtliche Grundlage für die Südtrasse der Umgehung Finkenwerder geschaffen. Das Planänderungsverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss F 5/01 vom 7. Juli 2001 (Amtl. Anz. S. 2489) mit den Ergänzungen vom 14. August 2002 und 26. September 2003 (Amtl. Anz. 2002 S. 3425, 2003 S. 4257) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung sowie zwei öffentliche Auslegungen haben nach den Bekanntmachungen vom 8. Juli 1996, 21. August 2002 und 2. Oktober 2003 (Amtl. Anz. 1996 S. 1738, 2002 S. 3426 und 2003 S. 4258) stattgefunden. Die Änderung des Flächennutzungsplans erfolgte mit Beschluss der Bürgerschaft vom 9. März 2005 (21. März 2005, HmbGVBl. S. 87).

Der Bebauungsplan Francop 7/Neuenfelde 12 (Gesetz vom 21. März 2005, HmbGVBl. S. 90) beruht auf dieser Änderung. Er schafft die Voraussetzungen für den Bau der Umgehung Finkenwerder auf der sogenannten Südtrasse. Voraussetzung für die Realisierung der Umgehung Finkenwerder ist die Verlegung des Hakengrabens. Diese wird rechtlich ermöglicht durch den Planfeststellungsbeschluss der Behörde für Wirtschaft und Arbeit vom 28. Oktober 2004 zur „Wasserwirtschaftlichen Neuordnung der alten Süderelbe“. Die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses wurde angeordnet.

### 1.3 Rechtsstreit und OVG-Beschluss vom 27. Februar 2006

Gegen den Bebauungsplan Francop 7/Neuenfelde 12 wurde von den betroffenen Landwirten sowie von zwei Wasserverbänden ein Normenkontrollantrag gestellt, gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden Klagen erhoben sowie Anträge auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gestellt (Eilverfahren).

In diesem Eilverfahren haben sowohl das Verwaltungsgericht Hamburg (Beschluss vom 26. August 2005) wie auch das hamburgische Oberverwaltungsgericht (Beschluss vom 27. Februar 2006) die aufschiebende Wirkung der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zur wasserwirtschaftlichen Neuordnung wiederhergestellt. Zur Begründung führte das hamburgische Oberverwaltungsgericht u. a. aus, dass die im Flächennutzungsplan vorgenommene Wahl zu Gunsten der Südtrasse nach dem derzeitigen Erkenntnisstand auf erheblichen Mängeln im Abwägungsvorgang beruhe; Vor- und Nachteile der Bezirkstrasse im Vergleich zu denen der Südtrasse seien nicht ausreichend ermittelt und gewichtet worden.

### 1.4 Ergänzendes Verfahren

Mit einem ergänzenden Verfahren nach § 214 Absatz 4 BauGB sollen die vom Gericht gerügten Fehler geheilt werden. Dazu erfolgte eine eingehende Untersuchung der Bezirkstrasse sowie anschließend eine differenzierte Überarbeitung, Ergänzung und Vertiefung der Abwägung zwischen Süd- und Bezirkstrasse, die in Teilen Bebauungs-

plantiefe erreicht. Die erneute Überprüfung der Trassen hat ergeben, dass an der Wahl der Südtrasse festgehalten werden kann und somit ein ergänzendes Verfahren zur Heilung der Mängel möglich ist. Auf der Grundlage der Abwägungsergebnisse wurde die Begründung neu gefasst und um den auf Grund geänderter Rechtsvorschriften nunmehr erforderlichen Umweltbericht sowie ein Monitoring ergänzt. Eine erneute öffentliche Auslegung der geänderten Begründung hat nach der Bekanntmachung vom 18. Juli 2007 (Amtlicher Anzeiger 2007 Seite 1738) mit Berichtigung vom 1. August 2007 (Amtlicher Anzeiger 2007 Seite 1813) stattgefunden.

Es besteht die Notwendigkeit, einen Ausgleich für die betroffenen Obstbauern wegen des Verlustes an privaten Obstbauflächen und Erschwernissen im Obstbau zu schaffen. Dieser Ausgleich soll vorzugsweise im Einvernehmen mit den betroffenen Landwirten erreicht werden. Hierfür wurden die seit September 2005 laufenden Verhandlungen mit den Obstbauern und ihren Rechtsanwälten intensiviert und die ReGe Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH (ReGe) als zusätzliche Verhandlungsführer miteinbezogen. Ziel der Verhandlungen – der sogenannten „Güteverhandlungen“ – waren im Wesentlichen folgende Punkte:

- Sicherung des Obstbaus
- Beschaffung der für die Umgehung Finkenwerder und für die – ebenfalls Obstbauflächen beanspruchende – Bundesautobahn (BAB) A26 erforderlichen Grundstücke.

Das ergänzende Verfahren wird mit der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der erneuten Auslegung der Planunterlagen begonnen und mit dem Beschluss der Bürgerschaft über die rückwirkende In-Kraft-Setzung der 67. Flächennutzungsplanänderung abgeschlossen werden.

Zielsetzung des Beschlusses ist die rückwirkende Heilung der 67. Änderung des Flächennutzungsplans – beschlossen von der Bürgerschaft am 9. März 2005 – in einem ergänzenden Verfahren. Der erneute Beschluss zur 67. Änderung wird daher nach erneuter Abwägung rückwirkend in Kraft gesetzt; dabei ist zwischen der formellen und der materiellen Wirksamkeit des Änderungsbeschlusses zu unterscheiden. Die Rückwirkung kann formell frühestens zu dem Zeitpunkt in Kraft gesetzt werden, an dem der (fehlerhafte) Plan bei Fehlerlosigkeit wirksam gewesen wäre; dies ist nach § 6 Absatz 5 Satz 2 BauGB der Tag der Bekanntmachung (29. März 2005). Dem gegenüber entfaltet die 67. Änderung des Flächennutzungsplans bereits vor ihrer Bekanntmachung Wirkung im Rahmen des Entwicklungsgebotes nach § 8 Absatz 2 BauGB.

Nach § 8 Absatz 2 BauGB ist der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln, wobei nach § 8 Absatz 3 BauGB auch beide Pläne zeitgleich (im Parallelverfahren) aufgestellt werden können. Dies ist hier geschehen: Die Bürgerschaft hat die Flächennutzungsplanänderung, die die Trasse für die Umgehung festgelegt hat, am 9. März 2005, den Bebauungsplan Francop 7/Neuenfelde 12 am 10. März 2005 beschlossen. Beide Pläne wurden am 29. März 2005 bekannt gemacht; das Entwicklungsgebot wurde damit eingehalten.

Um dieser Wirkung im Rahmen des Entwicklungsgebotes gerecht zu werden, erstreckt sich die Rückwirkung inhaltlich über das Datum der Bekanntmachung hinaus auf den zu heilenden Beschluss vom 9. März 2005. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird nicht das Datum der

Bekanntmachung (29. März 2005) als Zeitpunkt der Rückwirkung genannt.

Im Übrigen wäre die Nennung des 29. März 2005 unschädlich, da nach § 8 Absatz 3 BauGB das Entwicklungsgebot auch dann noch eingehalten wäre, wenn die Bekanntmachung des Flächennutzungsplans nach der Bekanntmachung des aus ihm zu entwickelnden Bebauungsplans erfolgt, sofern nach dem Stand der Planungsarbeiten eine inhaltliche Übereinstimmung angenommen werden kann.

### 1.5 Rahmenbedingungen/Ausgangslage

Das Flugzeugwerk in Finkenwerder realisiert zurzeit die Verlängerung seiner Start- und Landebahn nach Südwesten. Der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 8 und § 10 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I, S. 3093) liegt hierfür seit dem 29. April 2004 vor. Er beinhaltet neben der eigentlichen Start- und Landebahnverlängerung bzw. -verbreiterung u. a. die Umfahrung durch den Neuenfelder Hauptdeich sowie die Verlegung der Straße Neß-Hauptdeich, um einen bisher südöstlich dieser Straße gelegenen Betriebsteil des Flugzeugwerkes stärker an den Betriebsteil nordwestlich der Straße anzubinden. Diese Maßnahmen sind zwischenzeitlich fertig gestellt.

Außerdem wird durch die Verlängerung der Start- und Landebahn der überwiegende Teil des geplanten Zuflusses der Alten Süderelbe zum Mühlenberger Loch überdeckt. Die Bürgerschaft hat im Februar 2004 ihr Einvernehmen gem. § 7 Satz 3 BauGB erklärt, dass die Anbindung der alten Süderelbe zur Wiederherstellung des Tideeinflusses zu gegebener Zeit in einer Variante zur bisherigen Darstellung im Flächennutzungsplan durchgeführt wird. Die endgültig zu wählende Variante der Anbindung an das Mühlenberger Loch wird spätestens dann festgelegt, wenn die Öffnung der Alten Süderelbe tatsächlich vollzogen werden soll. Die mit der Öffnung verbundene Vergrößerung der Wasserfläche ist im Flächennutzungsplan dargestellt und nach wie vor planerisches Ziel, auch wenn eine Realisierung zurzeit nicht absehbar ist.

Der Flächennutzungsplan hat die genannten Inhalte bereits nachrichtlich übernommen.

Weiterhin wird von der Realisierung des künftigen „Südtors“ des Flugzeugwerkes – einer zusätzlichen Werkszufahrt im Bereich westlich der verlängerten Landebahn in Neuenfelde – ausgegangen. Die planungsrechtlichen Grundlagen werden zurzeit mit dem Bebauungsplan-Entwurf Neuenfelde 16 geschaffen.

Diese aktuellen Maßnahmen wurden sowohl bei der vertieften Durchplanung der Bezirkstrasse als auch bei der aktuellen Abwägung zu Grunde gelegt. Sie haben nicht zu grundsätzlich anderen Ergebnissen bei der Trassenauswahl geführt. Die maßgebenden Bewertungskriterien für die zu prüfenden Trassen haben sich nicht verschoben. Die Südtrasse bindet im Westen an die fertig gestellte Landebahn-umfahrung, die Bezirkstrasse bindet im Nordwesten an die ebenfalls in Betrieb befindliche Neß-Umfahrung an.

## 2. Inhalt der vorbereitenden Bauleitplanung

### 2.1. Inhalt des Flächennutzungsplans vor Beschlussfassung über die 67. Änderung

Der Flächennutzungsplan stellte in dem zu ändernden Bereich in den Stadtteilen Waltershof, Finkenwerder (Bezirk Hamburg-Mitte) sowie Altenwerder, Francop und

Neuenfelde (Bezirk Harburg) Hafen, Wasserflächen, Flächen für Aufschüttungen, Grünflächen und Flächen für die Landwirtschaft dar. Der Straßenzug Neß-Hauptdeich/Neßdeich/Finkenwerder Norderdeich/Ostfrieslandstraße/Aue-Hauptdeich war als sonstige Hauptverkehrsstraße hervorgehoben.

### 2.2 Inhalt des Landschaftsprogramms einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm vor Beschlussfassung über die 51. Änderung

Dieser 67. Änderung des Flächennutzungsplans lag das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) in der Fassung vom 50. Änderung vom 8. Februar 2005 (HmbGVBl. S. 34) zugrunde. Das Landschaftsprogramm stellte in dem zu ändernden Bereich die Milieus Sonstige Hauptverkehrsstraße für die Ortsdurchfahrt in Finkenwerder sowie im Uferbereich südlich der Alten Süderelbe und südlich der in Teilen bereits rekultivierten Schlickdeponie Francop die Milieus Tidegewässer, teilweise mit Vordeichflächen, Gewässerlandschaft, Landwirtschaftliche Kulturlandschaft, Naturnahe Landschaft, teilweise mit Altablagerung, Wald, Sonderstandort im Bereich der Schlickdeponie Francop, in einem kleinem Bereich Gewerbe, Industrie/Hafen dar. Ebenso sind die Milieuübergreifenden Funktionen Grüne Wegeverbindung, Landschaftsachse, Schutz des Landschaftsbildes und Entwicklungsbereich Naturhaushalt dargestellt.

Das Arten- und Biotopschutzprogramm stellte für diesen Bereich die Biotopentwicklungsräume Grünland (6), Acker-, Obstbau-, Gartenbau und Grünlandflächen (9a), Wetzern (3d), Tidebeeinflusste Gewässer (1a), Auenbereiche der tidebeeinflussten Gewässer (1b), Spülfelder und sonstige Ablagerungen (15b), Industrie-, Gewerbe- und Hafentflächen (14a), Dünen, Heiden und andere Trockenbiotopie (7) mit Altablagerungen sowie Naturnahe Laubwälder (8a) dar. Die Ortsdurchfahrt Finkenwerder war als Hauptverkehrsstraße (14e) dargestellt. Zusätzlich sind die Verbindungsbiotopie zwischen dem Mühlenberger Loch und der Alten Süderelbe und zwischen der Alten Süderelbe und dem Finkenwerder Vorhafen (Biotopverbindung der Elbenebenflüsse, Elbarne und ehemaligen Vordeichflächen mit der Tideelbe) sowie vom Viersielener Schleusenfleet zur Alten Süderelbe (Biotopverbindung der Bäche und Gräben) dargestellt.

Beide Pläne stellten im Westen des Änderungsgebietes, nördlich der geplanten Trasse, das Naturschutzgebiet Finkenwerder Süderelbe sowie direkt nördlich anschließend das Naturschutzgebiet Westerweiden dar. Der westliche Teil der Umgehungsstraße liegt im geplanten Landschaftsschutzgebiet, das südlich an das Naturschutzgebiet anschließt.

Die Schlickdeponie Francop ist Teil des 2. Grünen Rings des Freiraumverbundsystems.

Gemäß § 7 Absatz 2 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes in der Fassung vom 7. August 2001 (HmbGVBl. S. 281), vor der Anpassung zuletzt geändert am 6. September 2004 (HmbGVBl. S. 356) wurde das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm mit der 51. Änderung vom 21. März 2005 (HmbGVBl. S. 88) an den geänderten Flächennutzungsplan in diesem Bereich angepasst. Es wurde eine neue Hauptverkehrsstraße zur Umgehung Finkenwerders im Uferbereich der Alten Süderelbe und südlich der Schlickdeponie Francop

dargestellt. Die bisherige Darstellung der Ortsdurchfahrt Finkenwerder als Hauptverkehrsstraße entfällt. Die Darstellung der Milieus und der Biotopentwicklungsräume im Bereich der Ortsdurchfahrt und der südlichen Umgehungsstraße sowie der angrenzenden Flächen werden entsprechend geändert. Die neue Straßentrasse wird zukünftig zudem an insgesamt vier Stellen im östlichen Bereich durch die Milieuübergreifende Funktion Grüne Wegeverbindung gekreuzt. Der Sonderstandort Schlickdeponie Francop wird, entsprechend der Darstellung des geänderten Flächennutzungsplans, als Milieu Grünanlage eingeschränkt nutzbar mit Altablagerung dargestellt. Das geplante Landschaftsschutzgebiet wird dem zukünftigen Trassenverlauf angepasst. Die genaue Beschreibung der Inhalte der 51. Änderung des Landschaftsprogramms einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm sind dem dazugehörigen Erläuterungsbericht zu entnehmen.

### 3. Planungsvorlauf

#### 3.1 Anlass und Ziel der Planung

Mit der 67. Änderung des Flächennutzungsplans wird eine neue Hauptverkehrsstraße zur Umgehung des Ortsteils Finkenwerder in den Flächennutzungsplan aufgenommen und die bisherige Ortsdurchfahrt Finkenwerder nicht mehr als Hauptverkehrsstraße dargestellt. In diesem Zusammenhang werden in den Ortsteilen Finkenwerder und Francop Teilflächen, nachdem diese durch Gesetz vom 2. Juni 2004 (HmbGVBl S.247) aus dem Geltungsbereich des Hafenentwicklungsgesetzes vom 25. Januar 1982 (HmbGVBl. S. 19), zuletzt geändert am 22. Dezember 2006 (HmbGVBl. S. 638) entlassen wurden, im Flächennutzungsplan überwiegend als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt. Ferner wird die in Teilen bereits rekultivierte Schlickdeponie Francop entsprechend der geltenden Ausweisung im Grünordnungsplan Francop 5 als Grünfläche dargestellt.

Die Ortsdurchfahrt Finkenwerder nimmt neben den innerörtlichen Verkehren, zu denen auch die Verkehre des Flugzeugwerkes gehören, auch Teile der überregionalen Durchgangsverkehre aus dem benachbarten Raum bis Stade/Cuxhaven auf. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Ortsdurchfahrt und damit auch zur Entlastung der hier wohnenden Bevölkerung sind über einen längeren Zeitraum verschiedene Lösungen diskutiert sowie Alternativen entwickelt und geprüft worden. Angesichts der in der letzten Zeit getroffenen Entscheidungen für die weitere Entwicklung des Flugzeugwerkes in Finkenwerder und des bevorstehenden Ausbaus der Flugzeugproduktion mit weiter steigendem Verkehrsaufkommen erlangt die planerische Vorbereitung der Umgehungsstraße zusätzliche Dringlichkeit. Der Ortskern und die Wohngebiete Finkenwerders sollen möglichst zügig vom Durchgangsverkehr und den damit verbundenen Belastungen durch Lärm und Abgase entlastet sowie der Anschluss des Flugzeugwerkes in Finkenwerder durch eine leistungsfähige Verkehrsanbindung so schnell wie möglich realisiert werden. Ergänzend hierzu wurden Überlegungen zur Optimierung des werksbezogenen Verkehrs angestellt. So wird auch der Wasserweg zur Anlieferung genutzt. Weitere denkbare Maßnahmen – wie etwa ein zusätzlicher Parkplatz östlich der Finkenwerder Ortsdurchfahrt – sind geprüft aber wegen absehbarer Akzeptanzprobleme bzw. mangelnder Effizienz nicht weiter verfolgt worden. Der örtliche und der überregionale Wasser- und Straßen-gebundene ÖPNV sind sehr gut ausgebaut und werden von den Beschäftigten des Flugzeugwerkes ent-

sprechend angenommen. Zusammen werden damit dringend nötige infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen, um den Industrie- und Luftfahrtstandort Hamburg zu stärken und den Wohnstandort Finkenwerders zu entlasten.

Zu den verkehrlichen Auswirkungen der Umgehung Finkenwerder liegen Untersuchungen aus unterschiedlichen Anlässen, Verfahren und Zeitpunkten vor.

Die neue Umgehungsstraße für Finkenwerder wird den Durchgangsverkehr und weitgehend auch den von bzw. nach Osten orientierten werksbezogenen Verkehr aufnehmen. Sie liefert damit einen bedeutsamen Beitrag zum Abbau von Leistungsempässen, von verkehrsfunktionalen Nutzungskonflikten und von Beeinträchtigungen der Wohnumfeld- und Wohnqualität in Finkenwerder. Zusätzlicher Individualverkehr entsteht durch die Umgehungsstraße nicht, sie wird im Wesentlichen zu einer Verkehrsverlagerung zum Schutze von in Finkenwerder lebenden Menschen führen, ohne dass dem eine klimarelevante Auswirkung zu unterstellen ist. Die bestehende Ortsdurchfahrt Finkenwerder verliert damit im Flächennutzungsplan den Charakter einer Hauptverkehrsstraße. Sie muss für die Abwicklung des verbleibenden, nicht unerheblichen Ziel- und Quellverkehrs Finkenwerders jedoch durchgängig und leistungsgerecht erhalten bleiben.

Für den Straßenzug Nincoper Deich – Bahnhofstraße (Neu Wulmstorf) sind sowohl mit als auch ohne Umgehung Finkenwerder ähnliche Verkehrsbelastungen zu erwarten. Die Umgehung Finkenwerder soll auch dem aus Westen kommenden Schwerverkehr als kurze und attraktive Verbindung zu den östlich und nördlich der Elbe gelegenen Gebieten Hamburgs dienen. Dieser außerörtliche Schwerverkehr, der gegenwärtig mittels Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts in der Ortsdurchfahrt Finkenwerder nach Süden über den Straßenzug Nincoper Deich – Bahnhofstraße (Neu Wulmstorf) zur Bundesstraße B 73 abgeleitet wird, kann künftig die Umgehung Finkenwerder nutzen und damit zu einer Verringerung der Beeinträchtigungen am Straßenzug Nincoper Deich – Bahnhofstraße (Neu Wulmstorf) beitragen.

Der Obstmarschenweg wird spürbar entlastet werden. Auf die B 73 wird die Umgehung Finkenwerder keine Auswirkungen haben. Für die anderen Kommunen im westlichen Grenzbereich zu Hamburg werden ebenfalls keine Mehrbelastungen aus der Umgehung Finkenwerder erwartet.

#### 3.2 Planungsalternativen

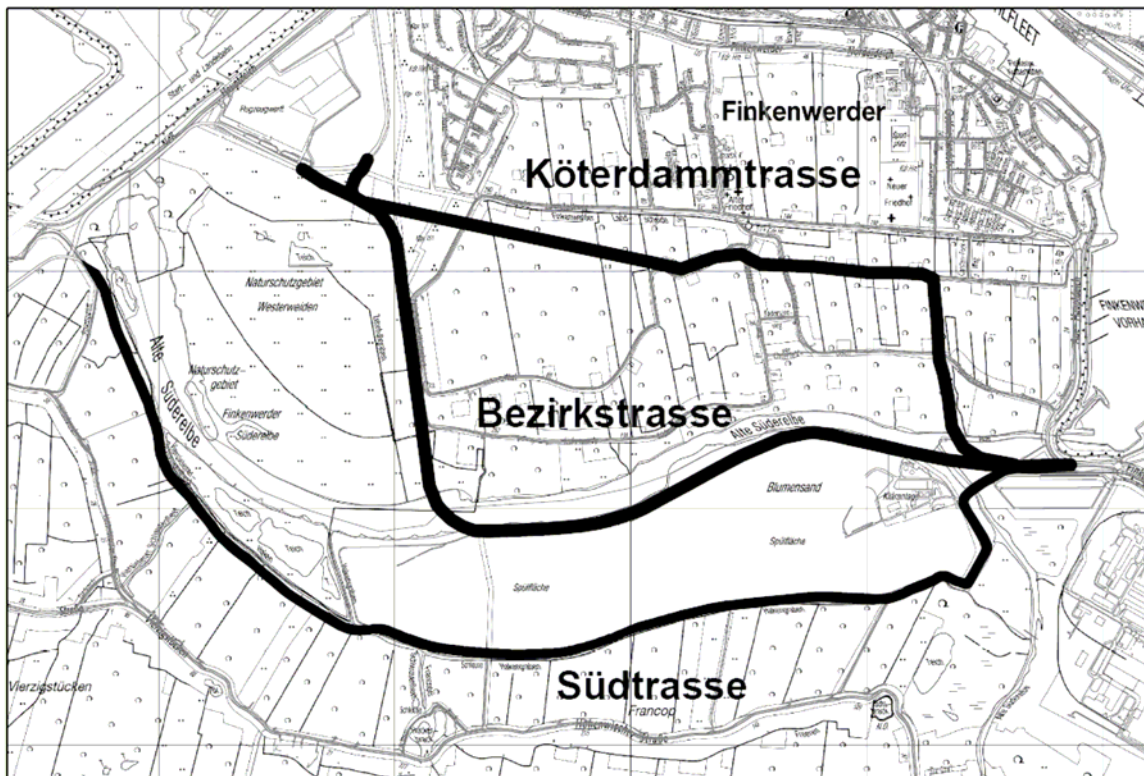
##### 3.2.1 Alleinige Realisierung der Autobahn A 26

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Finkenwerder wurde zunächst geprüft, die nötigen Verkehrsverbesserungen allein durch die geplante Bundesautobahn (BAB) A 26 herbeizuführen und daneben auf eine gesonderte Umgehungsstraße für Finkenwerder ganz zu verzichten, um Beeinträchtigungen durch die Umgehungsstraße zu vermeiden. Diese Lösung würde jedoch nur zu einer geringeren Entlastung in der Ortsdurchfahrt von Finkenwerder führen, da vor allem für den von und nach Osten orientierten Verkehr des Flugzeugwerkes erhebliche Umwegfahrten über die BAB A 26 und eine dann ggf. erforderliche neue Verbindungsstraße (sogenannte Westspanne) bis zum Neuenfelder Hauptdeich in Kauf zu nehmen wären. Damit würde gegenüber der heutigen Situation keine zur Umgehungsstraße vergleichbare Verbesserung für Finkenwerder entstehen. Die BAB A 26 wird insbesondere dem weiträumigen Verkehr dienen. Mit den künftigen Anschluss-

stellen (AS) in Niedersachsen zwischen Dollern und Mittelkirchen, zwischen Jork und Neukloster, zwischen Buxtehude und der AS Rübke am Nincofer Deich sowie einer mit der Option einer späteren Realisierung in Hamburg im Bereich der Francoper Straße vorgesehenen AS Hamburg-Neugraben werden für den Süderelberaum kurze Wege zur BAB A 26 angeboten. Die BAB A 26 wird Verkehr von der heute stark belasteten B 73 abziehen; auch der Obstmarschenweg wird durch die BAB A 26 stärker entlastet als durch eine Umgehung Finkenwerders. Aus Finkenwerder würde durch die Autobahn allein nur ein begrenzter Teil des Verkehrs verlagert. Für die Verkehrsanbindung des Flugzeugwerkes von und nach Osten würde die BAB A 26 allein nicht die mit der Umgehungsstraße erreichbaren Vorteile bringen. Es kommt hinzu, dass die Realisierung dieser Autobahn u.a. wegen Abhängigkeiten von niedersächsischen Verfahrensschritten nicht vergleichbar kurzfristig zu erwarten ist, so dass die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Finkenwerder erst später erfolgen würde. Außerdem wäre ggf. zusätzlich der Bau der o. g. Verbindungsstraße vom Flugzeugwerk über den Obstmarschenweg hinaus zur BAB A 26 erforderlich, für deren Bau ebenfalls Obstbauflächen in Anspruch genommen werden müssten. Da dem Schutz des Obstbaus im Kultur-

landschaftsraum des Alten Landes eine besonders hohe Gewichtung eingeräumt wird, soll diese Inanspruchnahme gering gehalten werden.

Die weitere Trassenentscheidung für die Umgehung Finkenwerder basiert auf seit längerer Zeit angestellten Überlegungen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Finkenwerder einschließlich einer verbesserten Anbindung des Flugzeugwerkes, in deren Verlauf alternative Trassen entwickelt worden sind. Die Einschätzung der unterschiedlichen Auswirkungen dieser Trassenalternativen ist gutachterlich u.a. zu den Kriterien Straßenplanung, Städtebau, Denkmalschutz, Schutz der Kulturlandschaft, Landschaftsplanung, Biotope, Landwirtschaft, Luftschadstoffe und Kosten untersucht und geprüft worden. Einige Trassenalternativen im Bereich des Stadtteils Finkenwerder konnten im Vorwege verworfen werden, da sie trotz eines großen Investitionsaufwandes keine durchschlagenden Vorzüge erzielen. Aus den verbleibenden Trassen wurden nach einvernehmlicher Auffassung der beteiligten Behörden und der seinerzeit beauftragten Fachgutachter drei Trassen als Präferenztrassen in die engere Wahl genommen. Dabei handelt es sich um die Köterdammtrasse, die Südtrasse mit Untervarianten und die Bezirks-



Trassenvarianten

### 3.2.2 Köterdammtrasse

Diese noch in die engere Wahl gezogene Trasse folgt ab der Finkenwerder Straße zunächst der Hafentrammlinie und verschwenkt dann links in den Köterdamm. Nachdem Kirchenaußendeichsweg und Süderkirchenweg gekreuzt werden, durchquert die Trasse ein Obstanbaugebiet und knüpft am Kleingartengelände an den Finkenwerder Landscheideweg an. Sie endet an der dem Verkehr im

Dezember 2006 übergebenen Neßumfahrung. Diese Trasse wurde in der Abwägung wie folgt bewertet:

Die Trasse würde den Siedlungsraum Finkenwerder unverhältnismäßig stark belasten. Sie würde zu nicht hinnehmbaren Beeinträchtigungen der Siedlungsnutzungen am südlichen Rand der Ortslage von Finkenwerder und ebenfalls zu erheblichen Nachteilen für den Kulturlandschaft prägenden Obstbau führen. Auf der Trasse der

Straße Kötterdamm fehlt der Platz für die Unterbringung von aktiven Lärmschutzeinrichtungen, sodass die angrenzenden traditionell verkehrsberuhigten Siedlungsbereiche erheblichen Lärmbeeinträchtigungen ausgesetzt wären. Außerdem würde der Übergang zwischen der im Zusammenhang besiedelten Ortslage von Finkenwerder und den südlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen, die sowohl Siedlungs- als auch Erholungsfunktionen erfüllen, unterbrochen, da die Trasse den Ortsteil Finkenwerder mittig durchtrennt. Der Siedlungsraum südlich der Finkenwerder Landscheide, in dem diese Trasse verläuft, ist zwar nur dünn besiedelt, insgesamt stellt sich jedoch der Raum zwischen der Alten Süderelbe im Süden und dem Finkenwerder Norderdeich im Norden als ein zusammenhängend genutzter Raum dar, in dem Wohnen und Arbeiten, insbesondere Obstbau, sowie Erholung eng miteinander verflochten sind. Darüber hinaus haben diese Freiflächen Finkenwerders – wie später noch darzustellen sein wird – eine erhebliche Bedeutung für den Wohnstandort Finkenwerder.

Im Abschnitt zwischen den Straßen Wiet und Finkenwerder Westerdeich würden hochwertige Obstbauflächen, insbesondere auch solche, die für die betroffenen Höfe von besonderer Bedeutung sind, vom Gehöft abgetrennt bzw. zerschnitten, so dass neben den Flächenverlusten auch erhebliche Erschwernisse für die Bewirtschaftung und Beeinträchtigungen der betrieblichen Organisationsabläufe eintreten würden. Existenzgefährdungen von Betrieben wären damit nicht auszuschließen.

Die Auswirkungen dieser Trasse auf Natur und Landschaft würden vergleichsweise geringer ausfallen, da der Talraum der Alten Süderelbe nicht zerschnitten wird. Die Schutzzwecke der Naturschutzgebiete werden nicht tangiert.

Insbesondere auf Grund der erheblichen Beeinträchtigungen des Siedlungsraumes Finkenwerder sowie der Zerschneidung des Siedlungs- und Erholungsraumes und der Obstbauflächen kommt die Kötterdammtrasse nicht weiter in Betracht.

### 3.2.3 Südtrasse

Für den Verlauf der Südtrasse wurde zunächst die Entscheidung zwischen der deichfernen und der deichnahen Variante zugunsten der deichfernen Trasse getroffen. Die deichnahe Führung hätte im Bereich Hasselwerder Straße/Vierzigstücken die hier gelegenen Siedlungsbereiche Neuenfeldes massiv beeinträchtigt und damit der Grundvorgabe – größtmöglicher Abstand von bewohnten Siedlungsflächen – widersprochen; auch sie wurde nicht weiter verfolgt. Der Senat hat sich daher mit Beschluss vom 24. April 2001 für die deichferne Variante entschieden. Eine weitere Entscheidung war zwischen zwei Untervarianten der deichfernen Südtrasse zu treffen: eine Führung in einem Abstand von etwa 10 m zur Grenze des Naturschutzgebietes Finkenwerder Süderelbe und alternativ ein Verlauf in etwa 40 m Abstand zur Grenze dieses Naturschutzgebietes. Für diese Entscheidung hat der Senat mit Beschluss vom 30. April 2002 der Schonung des Obstbaus eine klare Priorität eingeräumt.

### 3.2.4 Südtrasse in 40m Abstand

Die Südtrasse in 40 m Abstand zum Naturschutzgebiet Finkenwerder Süderelbe würde zwar zu einer geringeren Beeinträchtigung von Natur und Landschaft führen – insbesondere könnte der zwischen Trasse und Naturschutzgebietsgrenze bzw. Uferlinie liegende Streifen für Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden –, aber erheb-

lich in die Belange des Obstbaus eingreifen. Die im Deichvorland der Alten Süderelbe gelegenen bewirtschafteten Flächen würden durch die Trasse zerschnitten werden, der vor der Trasse liegende Bereich wäre nicht mehr erreichbar. Eine Bewirtschaftung wäre nicht mehr möglich, die betroffenen Betriebe müssten dementsprechend umfangreiche Flächeneinbußen hinnehmen. Der Vorteil für Natur und Landschaft durch die Schaffung einer breiten Pufferzone zum Naturschutzgebiet und von Ausgleichsflächen wird demgegenüber zurückgestellt. Da insbesondere durch die ebenfalls vorgesehene Trasse der BAB A 26 weitere erhebliche Beeinträchtigungen des Obstbaus im Alten Land zu erwarten sind – die Trasse muss nördlich des Naturschutzgebietes (NSG) Moorgürtel ebenfalls durch Obstbauflächen verlaufen – sind zusätzliche Beeinträchtigungen nicht vertretbar und daher soweit wie möglich zu vermeiden. Hinzu kommt, dass die durch den Obstbau geprägte Kulturlandschaft Altes Land durch diese Zerschneidung – auch in Bezug auf das Landschaftsbild – erheblich zusätzlich beeinträchtigt wäre. Durch das Heranrücken der Trasse an die Alte Süderelbe wird diese Zerschneidung des Obstanbaugebietes weitgehend minimiert.

Insbesondere auf Grund der genannten Beeinträchtigungen des Obstbaus kommt die Trasse im Abstand von 40 m zum Naturschutzgebiet Finkenwerder Süderelbe daher nicht weiter in Betracht.

## 3.3 Vorentscheidung zur Trassenwahl

Die Entscheidung für die Lage der Umgehung Finkenwerder war dem zufolge zwischen der „deichfernen Südtrasse in 10 m Abstand zum Naturschutzgebiet“ – im Folgenden als Südtrasse bezeichnet – und der vergleichbar durchgeplanten Bezirkstrasse zu treffen.

Für beide Trassen gilt, dass sie als anbaufreie Straßen vorgesehen werden, d.h. ohne direkte Grundstückszufahrten, lediglich bestehende Wege werden angebunden. Die Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz erfolgt über jeweils zwei neue höhengleiche Knotenpunkte. Beide Trassen wären in die Straßenkategorie B III – Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion und einer Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_e = 60$  km/h einzustufen. Für beide Trassen wird ein zweistreifiger Querschnitt mit einer Gesamtbreite von 9 bis 10 m gewählt; die befestigte Fahrbahnbreite beträgt 7,00 m (zwei Fahrstreifen je 3,25 m und 2 Randstreifen je 0,25 m), Sicherheitsstreifen jeweils 1 m, in Bereichen mit Leitplanken jeweils 1,50 m. Die Verriegelung wird für einen Querschnitt von 7,50 m angenommen. Beide Trassen werden im nachstehenden Abschnitt beschrieben.

## 4. Beschreibung der noch zur Wahl stehenden Trassen

### 4.1 Südtrasse

Diese Trasse wird im Osten an den Aue-Hauptdeich abgeschlossen. Die erforderliche niveaugleiche Querung der Hafentramm wird mit einem Bahnübergang gesichert. Zur Überquerung der „Alten Süderelbe“ im Osten ist ein ca. 100 m langes Brückenbauwerk erforderlich, das auch die Geh- und Radwegverbindung nach Finkenwerder aufnimmt. Die Südtrasse der Umgehung Finkenwerder kreuzt die heute bestehende Anbindung der Behandlungsanlage Francop-Hintzenort (BImSchG-Anlage METHA) und die Zufahrt zum Zwischenlager. Da die Verkehre auf Grund der Verschmutzung der LKW Reifen mit belastetem Material getrennt werden müssen, erfolgt die METHA

Anbindung kreuzungsfrei am östlichen Brückenlager. Die Zufahrt wird unter der neuen Brücke hindurchgeführt. Danach verläuft die Trasse am südlichen Rand der Schlickdeponie Feldhofe, einer bis zu 38 m hohen Deponie für Hafenschlick auf dem ehemaligen Blumensand. Die Straße wird in etwa auf der vorhandenen Lage der Spülfeldrandstraße südlich der Schlickdeponieböschung geführt. Da der Korridor zwischen der nördlich gelegenen Schlickdeponieböschung und dem südlich gelegenen Hakengraben zu schmal für die Trasse ist, muss der Hakengraben nach Süden verlegt werden.

Die Trasse selbst wird nicht mit einem Fuß- oder Radweg versehen. Wegebeziehungen im Berufs- und Schülerverkehr bestehen im Wesentlichen von Süden nach Norden zu den Betrieben und Schulen in Finkenwerder und würden sich durch Nutzung der Umgehungsstraße nicht verbessern. Die genannten Wegebeziehungen bleiben jedoch erhalten. In Teilabschnitten wird der Wirtschaftsweg für die Wasserwirtschaft so gestaltet, dass er für diese Wegebeziehung mit genutzt werden kann. Weiterhin wird eine Unterquerung der Straßentrasse vorgesehen. Außerdem ist zusätzlich eine Fußgängerbrücke über die Alte Süderelbe vorgesehen (siehe auch Kapitel 5.1.9), deren Realisierung jedoch noch nicht absehbar ist.

Nach Verlassen der Schlickdeponie überquert die Trasse mit einer Brücke den Hakengraben und verläuft dann im Francoper und Vierzigstückener Außendeichsbereich zur größtmöglichen Schonung der traditionell überwiegend obstbaulich genutzten Kulturlandschaft im Abstand von ca. 10 m zum Naturschutzgebiet Finkenwerder Süderelbe in Dammlage ca. 2 m über dem vorhandenen Gelände. Im Zusammenhang mit dem Brückenbauwerk über den Hakengraben wird eine kreuzungsfreie Querung der Umgehungsstraße für eine Wegebeziehung zur Erschließung des westlichen Randes der Schlickdeponie ermöglicht.

Im nordwestlichen Abschnitt verläuft die Trasse parallel zur Alten Süderelbe zwischen dem unter Denkmalschutz stehenden Deich und der Wasser-/Schilfgrenze des ökologisch sehr wertvollen Uferbereichs. Auf den nachfolgenden Planungsebenen ist zu berücksichtigen, dass zum Schutz des zum Naturschutzgebiet Finkenwerder Süderelbe gehörenden wertvollen Uferbereichs vor den Emissionen des Verkehrs auf der neuen Straße (Licht, Bewegung, Geräusche etc.) eine Abschirmung durch eine Schutzwand entlang der Nordostseite der Straße im Abschnitt nordwestlich der Schlickdeponie Francop vorgesehen wird. Die Schutzwand wird an einigen Stellen Tore erhalten, um die nördlich angrenzenden Flächen zur Alten Süderelbe weiterhin erreichen zu können. Die Schutzwand und der Straßendamm werden den für den Obstbau bedeutsamen Kaltluftabfluss in Richtung auf die Wasserfläche der Alten Süderelbe gegenüber dem Zustand vor dem Bau der Straße nicht wesentlich behindern, da bereits jetzt breite Gehölzstreifen entlang des Ufers der Alten Süderelbe eine Barriere Wirkung haben. Eine Erhöhung der Gefährdung der Obstbaumblüte durch Spätfrost kann zudem durch Frostschutzberegnungsanlagen im betroffenen Raum verhindert werden.

Die Trasse wird möglichst nahe der Geländeoberfläche geführt werden. Zugleich wird ihre Höhenlage jedoch dadurch bestimmt, dass die für den Faunenaustausch und für die Wasserwirtschaft wichtigen, dauerhaft Wasser führenden Gräben und das Viersielener Schleusenfleet mittels Bauwerken überführt werden und dafür eine ausreichende lichte Höhe sichergestellt werden muss. Die weitere Ausgestaltung der Trasse ist darüber hinaus mit Belangen und

Auswirkungen zur wasserwirtschaftlichen Neuordnung abzustimmen.

Die Trasse schließt im Westen an die im Dezember 2006 für den Verkehr frei gegebene Umfahrung der verlängerten Start- und Landebahn an. Die Westanbindung wird so ausgestaltet, dass die Umgehungsstraße die Hauptverbindung darstellt und die verlegte Straße Neß-Hauptdeich von Norden in die Trasse einmündet. Im Falle der Herstellung des Tideinflusses der Alten Süderelbe wird die hierfür in diesem Bereich erforderliche Anbindung spätestens dann festgelegt, wenn die Öffnung der Alten Süderelbe tatsächlich beschlossen wird (siehe auch Kapitel 1.5).

Eine Verbindung der neuen Straßentrasse mit der weiter südlich verlaufenden Hauptverkehrsstraße im Zuge des sog. Obstmarschenweges (Straßenzug Nincoper Straße, Vierzigstücken, Hohenwischer Straße, Moorburger Elbdeich) ist nicht vorgesehen. Durch eine solche Verbindung würde der Obstmarschenweg zwar im Verlauf östlich einer Verbindungsstelle deutlich entlastet, westlich davon würde die Verkehrsbelastung aber erheblich zunehmen. In der dortigen bandartigen Siedlungsstruktur, für die die Straße nicht nur die alleinige Erschließungsanlage, sondern zusätzlich auch wichtiger Kommunikationsraum ist, wäre dieser Verkehrszuwachs – von Lärm- und Gefährdungsfragen ganz abgesehen – nicht hinzunehmen. Auch ohne diese Verbindung kann eine spürbare Entlastung des Obstmarschenweges erwartet werden, da die neue Straße auch gegenüber dem Obstmarschenweg Zeitvorteile und geringere Gefahrenpotenziale bietet.

#### 4.2 Bezirkstrasse

Die Trasse verläuft vollständig außerhalb der Ortslage Finkenwerders im Talraum der Alten Süderelbe. Sie beginnt am bereits geplanten Knoten am Aue-Hauptdeich. Die erforderliche niveaugleiche Querung der Hafebahn wird mit einem Bahnübergang gesichert. Anschließend führt die Trasse mit einem ca. 190 m langen Brückenbauwerk über die „Alte Süderelbe“. Die Länge der Brücke ergibt sich aus der zu kreuzenden Topographie und den Betriebsbedingungen der BImSchG-Anlage METHA. Wollte man die Brücke nach Süden verschieben, um die Spannweite zu reduzieren, würde man direkt die Betriebsanlagen der METHA berühren. Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg wird aufgenommen und südlich der Fahrbahn über die Brücke geführt. Im Anschluss an das Brückenbauwerk wird er an das vorhandene Netz der Wartungswege im Bereich der Schlickdeponie Francop angeschlossen.

Im weiteren Verlauf orientiert sich die Trasse auf der bisherigen Randstraße etwa am nördlichen Rand der Schlickdeponie. Auf der gegenüberliegenden Seite der Alten Süderelbe befindet sich am Finkenwerder Wester- und Süderdeich, am Osterfelddeich und im Bereich an der Rudolf-Kinow-Allee Wohn- bzw. dörflicher Bebauung mit ca. 230 bewohnten Gebäuden.

Nach etwa 2/3 der Länge der Schlickdeponie verschwenkt die Trasse nach Norden und überquert mit einem ca. 400 m langen Brückenbauwerk die Alte Süderelbe. Zur Kreuzung der Wasserfläche der Alten Süderelbe werden ca. 280 m, für die Querung des nördlichen Vorlandes werden ca. 140 m benötigt. Die große Länge der Brücke ist erforderlich, damit die Überquerung der Alten Süderelbe auch dann möglich bleibt, wenn diese für einen geregelten Tideinfluss geöffnet wird (siehe auch Kapitel 1.5). Im Falle der Vergrößerung der Wasserfläche bei Herstellung des Tide-



einfluss wäre alternativ zu einer längeren Brücke auch der Bau eines auf Brückenhöhe ansteigenden Straßendamms im Bereich des Nordufers der Alten Süderelbe möglich. Um die ökologischen Auswirkungen der Bezirkstrasse zu mindern, ist jedoch aus naturschutzfachlicher Sicht statt eines Damms im Vordeichsbereich Finkenwerders eine Aufständerung der Straße erforderlich. Ohne Aufständerung im Vordeichsbereich Finkenwerders würde sich der Eingriff in Natur und Landschaft erheblich vergrößern.

Die Brücke soll aus Gründen des Tierschutzes eine teiltransparente Schutzwand mit einer Höhe von 2,50 m über der Fahrbahn erhalten. Die Geh- und Radwegverbindung wird auf der Westseite geführt und nördlich der Brücke mit einer Querung der Trasse an den Finkenwerder Westerdeich angeschlossen. Anschließend verläuft diese Trasse im ehemaligen Außendeichsbereich parallel zum Finkenwerder Westerdeich, an dem auch einzelne Wohngebäude liegen, und endet an der fertig gestellten Neßumfahrung. Die Westanbindung wird so ausgestaltet, dass die Umgehungsstraße die Hauptverbindung darstellt und der nördliche Teil der Neßumfahrung von Norden in die Trasse einmündet.

## 5. Trassenprüfung, Umweltbericht und Abwägung

Vorbemerkungen:

Güteverhandlungen: Trassenprüfungen und Abwägung erfolgte ausdrücklich ohne auf die Ergebnisse der o. a. Verhandlungen Bezug zu nehmen; es wird dem zufolge nicht von einem Einvernehmen mit den betroffenen Grundeigentümern und Landwirten ausgegangen. So soll für beide Trassen von vergleichbaren Grundlagen ausgegangen werden.

Abwägung und Umweltbericht : Die für die Erstellung des Abwägungsmaterials generell und für die Umwelt-relevanten Themen im besonderen erforderlichen Arbeiten wurden zeitgleich durchgeführt; sie überlagern sich zum Teil in ihren Inhalten. Die Ergebnisse der Umweltprüfungen sind in der Abwägung berücksichtigt worden. Die o. g. inhaltlichen Überlagerungen führen teilweise zu Wiederholungen in den Kapiteln 5.1 und 5.2.

Ausgangslage: In der vorliegenden Abwägung wird die heute aktuelle Situation im Jahr 2007 zu Grunde gelegt (siehe auch Kapitel 1.5). Es wird demzufolge von der sogenannten „Neßumfahrung“ und der „Landebahnumfahrung“ – beide wurden dem Verkehr im Dezember 2006 übergeben – ausgegangen. Weiterhin wird von der Realisierung des künftigen „Südtors“ des Flugzeugwerks – einer zusätzlichen Werkszufahrt im Bereich westlich der verlängerten Landebahn in Neuenfelde – ausgegangen. Die planungsrechtlichen Grundlagen werden zurzeit mit dem Bebauungsplan Neuenfelde 16 geschaffen. Schließlich ist die Öffnung der Alten Süderelbe (siehe auch Kapitel 1.5) für einen geregelten Tideeinfluss nach wie vor planerisches Ziel.

### 5.1 Trassenprüfung

Abwägungskriterien

Wie dargestellt sind die beiden in Rede stehenden Trassen in vergleichbarer Tiefe durchgeplant worden; ebenso wurden die jeweils erforderlichen Fachgutachten erstellt. Auf diesen Grundlagen wurden die relevanten Belange an Hand von Einzelkriterien überprüft und bewertet; die Kriterien waren: 1. Verkehr, 2. Planungs- und Bauzeiten,

3. Kosten, 4. Privatflächen, 5. Landwirtschaftliche Flächen (Obstbau bzw. Grünlandflächen), 6. landwirtschaftliche Betriebsabläufe, 7. Wohnnutzungen, 8. Stadtteilentwicklung, 9. Landschaftsbild und Naherholung, 10. Naturschutz. Es wird darauf hingewiesen, dass die unterschiedlichen Belange im Bezug auf die beiden Trassen gegensätzliche und nicht einfach zu „verrechnende“ Vor- bzw. Nachteile aufweisen. Eine „wissenschaftlich unanfechtbare“ Bewertung und Entscheidung dieser unterschiedlichen Belange ist nicht möglich, eine Alternative, die diesen Gegensatz auflöst, steht nicht zur Verfügung. Darüber hinaus erfolgte eine Gewichtung der unterschiedlichen Belange:

Eine sehr hohe Gewichtung ist dem Schutz der privaten Flächen (Verfassungsrang des Eigentums), dem Schutz vorhandener Wohnnutzungen (war einer der wesentlichen Anlässe für die Planung einer Umgehung), den Aspekten der Stadtteilentwicklung (ergeben sich im vorliegenden Fall aus der besonderen Situation Finkenwerders) sowie dem Thema Landschaftsbild, Naherholung und Naturschutz (Rang des Umweltschutzes in Verfassung und BauGB) zugeordnet worden.

Eine hohe Gewichtung ergibt sich für die nachstehenden Inhalte: Verkehr (Entlastungswirkung muss in sinnvollem Umfang gegeben sein), Kosten (Pflicht zum sparsamen Umgang mit öffentlichen Mitteln), Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen bei der Südtrasse – überwiegend Obstbauflächen (hohe Bedeutung als Existenzgrundlage für große Teile der Altländer Bevölkerung).

Dem nachgeordnet, aber dennoch von Bedeutung sind die Belange Planungs- und Bauzeit (heutige Situation Finkenwerders nicht hinnehmbar, Entlastung schnellstmöglich erforderlich), die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen bei der Bezirkstrasse – weitgehend Grünlandflächen – und die Vermeidung von Störungen bei den Betriebsabläufen landwirtschaftlicher Unternehmen (dauerhafte Erschwernisse müssen vermieden werden).

#### 5.1.1 Verkehr

Sowohl die Südtrasse als auch die Bezirkstrasse entlasten die Ortsdurchfahrt Finkenwerder zum Prognosehorizont 2015 auf bis zur Hälfte gegenüber der ohne eine Umgehungsstraße zu erwartenden Verkehrsbelastung (Nullprognose: Finkenwerder Norderdeich mit rd. 25.200 Kfz/24Std.). Beide Trassenvarianten bewirken gleichermaßen sowohl die Verlagerung des reinen Durchgangsverkehrs als auch in hohem Maße die Verlagerung von Betriebsverkehren des Flugzeugwerkes östlicher Ausrichtung aus der Ortsdurchfahrt. Auf dem Obstmarschenweg wird durch die Umgehung Finkenwerder eine vergleichsweise geringere Entlastung erzielt, die sich bei beiden Trassenvarianten in einer Größenordnung von rd. 10 Prozent bewegt, da nur weiträumige Verkehrsrelationen profitieren können. Nach einer späteren Inbetriebnahme der BAB A 26 auf Hamburger Gebiet werden sich bei beiden Trassenvarianten Verkehrsanteile, insbesondere des Durchgangsverkehrs, von der Umgehungsstraße auf die Autobahn umorientieren.

Die Südtrasse wäre werktäglich künftig mit ca. 11.100 Kfz/24Std. belastet, die Bezirkstrasse mit ca. 13.000 Kfz/24Std. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt von LKW, die für den Schutz der Wohnnutzung als besonders entscheidend angesehen wird, ist dabei (mit ca. 560 LKW/24Std. von ca. 1150 LKW/24Std. bei der Nullprognose) bei beiden Trassen gleich. Die um fast 2000 Kfz/24Std. (fast ausschließlich PKW) höhere Belastung der Bezirkstrasse resultiert aus

kürzeren Wegen für Teile des Verkehrs des Flugzeugwerkes: Es werden – auch längerfristig – Stellplatzflächen vor allem auf dem Neßgelände, aber auch auf dem alten Werks- gelände in räumlicher Nähe zum Osttor (Kreetslag) erhalten bleiben. Für die (von und nach Osten) hierhin orientierten Verkehre wird die Bezirkstrasse eine attraktivere und schnellere Verkehrsverbindung als die bestehende Ortsdurchfahrt und als die Südtrasse sein, die mit ihrem weiter westlich liegenden Anbindungspunkt für diese Verkehre einen Umweg bedeutet. Hieraus resultiert im Wesentlichen die o.g. etwas geringere Entlastungswirkung der Südtrasse. Allerdings ist die alleinige Betrachtung der trassenspezifischen Verkehrsmengendifferenzen hinsichtlich der Umweltauswirkungen auf die Anwohner der Ortsdurchfahrt als unmaßgeblich zu bewerten, da sie kaum spürbar sein werden.

Mit Realisierung des geplanten Südtors strebt das Flugzeugwerk neben einer Entlastung des Osttores (Kreetslag) und damit der Ortsdurchfahrt Finkenwerder auch für das Werksgelände eine verbesserte betriebsinterne Verkehrs- führung an. Für Ziel- und Quellverkehre des Südtors in bzw. aus östlicher Richtung besteht zwischen Bezirks- und Südtrasse kein entscheidungsrelevanter Unterschied. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt von diesen Verkehren ist durch beide Trassen in etwa gleich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass bei Betrachtung des von wenigen Hauptachsen geprägten Straßennetzes im Süderelberaum sowohl die Südtrasse als auch die Bezirks- trasse die erforderlichen Verkehrsfunktionen als Umge- hungsstraße Finkenwerder grundsätzlich vergleichbar gut erfüllen. Beide entlasten insbesondere den Straßenzug Neßdeich – Finkenwerder Norderdeich – Ostfriesland- straße – Aue Hauptdeich mit ca. 50 % in einem erheblichen Umfang; die besonders wichtige Entlastung von LKW- Verkehren ist bei beiden Trassen gleich.

Bewertung:

Beide Trassen erfüllen die Aufgabe einer verbesserten Anbindung des Flugzeugwerkes und einer Entlastung des Finkenwerder Ortskerns. Die bei der Bezirkstrasse etwas höhere Entlastung der Ortsdurchfahrt Finkenwerder zeigt zwar eine messbare Differenz, die aber im Hinblick auf die damit verbundenen Auswirkungen nicht entscheidungs- relevant ist. Dem Kriterium Verkehr ist daher trotz seines hohen Gewichts bei der Trassenabwägung nur eine nach- geordnete Rolle in der Gesamtabwägung zuzumessen.

#### 5.1.2 Planungs- und Bauzeiten

Die bauliche Realisierung sowohl der Süd- als auch der Bezirkstrasse gestaltet sich auf Grund der vorhandenen Gegebenheiten schwierig. Beide Trassen müssen am Rand der Deponie und der BImSchG-Anlage METHA gebaut werden, ohne dass die Standsicherheit dieser Anlagen während der Bauphasen gefährdet werden. Ferner ist die Zugänglichkeit der Baufelder beschränkt, sodass diese erst durch herzustellende Baustraßen und Behelfsbrücken erschlossen werden müssen. Dazu müssen auch Behelfs- überfahrten und -brücken über die Alte Süderelbe errich- tet werden.

Bei beiden Trassen ist ein Zeitraum von ca. sechs Monaten für das Flächenmanagement und die Grunderwerbsver- handlungen einzuplanen. Sollten diese Verhandlungen scheitern, müssen Enteignungsverfahren durchgeführt werden.

Für die Realisierung der Südtrasse muss zunächst der Beschluss des hamburgischen OVG im Eilverfahren (vom

27. Februar 2006) zur Verlegung des Hakengrabens ge- ändert werden, um den Hakengraben verlegen und die Baustraße am Rande der Deponie erstellen zu können. Zeitparallel wird auch am östlichen Ende die provisorische Querung der Alten Süderelbe errichtet. Hierfür wird etwa mit einem Jahr Bauzeit zu rechnen sein. Insgesamt wird die Bauzeit der Südtrasse ca. drei Jahre betragen.

Für die Bezirkstrasse ist zurzeit nicht absehbar, ob eben- falls Klagen eingereicht werden. Für die Bezirkstrasse muss der Erdbau, der erst nach Errichtung einer Behelfs- brücke begonnen werden kann, kleinteilig in kurzen de- finierten Abschnitten durchgeführt werden, damit die Standsicherheit der Deponie nicht gefährdet wird. Dabei muss die in der herzustellenden Böschung liegende Bau- straße parallel mit hergestellt werden. Die Bauzeit beträgt auch hier ca. drei Jahre, allerdings muss vorher zusätzlich ein Planfeststellungsverfahren nach dem Hamburgischen Wegegesetz durchgeführt werden. Dieses Verfahren wird ca. ein Jahr dauern und kann sich bei Klagen der Betroffe- nen und bei Weigerung des Verkaufs der notwendigen pri- vaten Grundstücksflächen noch weiter verzögern. Damit verlängert sich die kalkulierbare Realisierungszeit der Bezirkstrasse gegenüber der Südtrasse um ca. ein Jahr.

Bewertung:

Das Kriterium Planungs- und Bauzeiten ist für die betrof- fene Bevölkerung Finkenwerders wichtig. Aufgrund der Abhängigkeiten von den o.g. Rahmenbedingungen (ins- besondere Klageverfahren, Grundstücksverhandlungen, ggf. Enteignungsverfahren) lassen sich die erforderlichen Gesamtzeiten bis zu einer Realisierung für beide Trassen nicht präzise ermitteln. Damit relativiert sich zwar der Vorteil der Südtrasse, er bleibt jedoch festzustellen.

#### 5.1.3 Kosten

Die Kosten in Höhe von ca. 57,0 Mio. Euro für die Süd- trasse (davon ca. 42,7 Mio. Euro Baukosten, ca. 1,6 Mio. Euro Grunderwerbskosten, ca. 5,2 Mio. Euro Ingenieurko- sten und 7,5 Mio. Euro Ausgleichskosten ) und ca. 55,4 Mio. Euro für die Bezirkstrasse (davon ca. 42,1 Mio. Euro. Baukosten, ca. 0,6 Mio. Euro Grunderwerbskosten, ca. 5,2 Mio. Euro Ingenieurkosten und 7,5 Mio. Euro Aus- gleichskosten), sind nach gleichen Maßstäben (und damit vergleichbar) ermittelt worden, für den Grunderwerb wurde vom Verkehrswert ausgegangen. Dabei ist ausge- hend vom üblichen Liegenschaftspreis nicht nur der Erwerb von Privatgrundstücken incl. der nicht mehr nutz- baren Flächen und der Erwerb der erforderlichen, land- wirtschaftlich nutzbaren Tauschflächen im Verhältnis 1:3 berücksichtigt worden, sondern auch die Übernahme der für die jeweilige Trasse erforderlichen FHH-Grundstücke aus dem Allgemeinen Grundvermögen gegen Werter- stattung an den Grundstock für Grunderwerb. Auch diese Flächen stehen nach Fertigstellung der Umgehung Fin- kenwerder für eine andere Nutzung nicht mehr zur Ver- fügung. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Kostendiffe- renz bei knapp 3 % der Gesamtkosten zugunsten der Be- zirkstrasse liegt und damit so gering ist, dass sie – basierend auf einer Kostenschätzung – nicht entscheidend sein kann. Die Bezirkstrasse hat trotz des um knapp 1 km kürzeren Verlaufs (und somit eines deutlich geringeren Eingriffs in den Boden) ein mit der Südtrasse vergleichba- res Eingriffsvolumen zur Folge, da von der Bezirkstrasse zahlreiche Ausgleichsflächen im Talraum der Alten Süder- elbe betroffen werden, die bereits ökologisch sehr hoch- wertig sind oder deren Aufwertung vorzusehen ist. Hinzu kommen bei der Bezirkstrasse Anforderungen des speziell-

len Biotop- und Artenschutzes und besondere Ausgleichserfordernisse für das Landschaftsbild. Diese Maßnahmen samt genauerer Kostenangaben können erst im Zuge der Detailplanung für konkrete Ausgleichsflächen entwickelt werden.

Bewertung:

Eine – auf der Grundlage von Kostenschätzungen ermittelte – Kostendifferenz von ca. 3 % zugunsten der Bezirkstrasse ist im Rahmen der Abwägung nur von geringer Bedeutung und wird daher als nicht entscheidungsrelevant angesehen.

#### 5.1.4 Privatflächen

Wie eingangs dargestellt hat der Schutz des privaten (Grund-) Eigentums eine sehr hohe Bedeutung.

Für die Südtrasse einschließlich der begleitenden und parallel umzusetzenden Maßnahmen (Verlegung Hakengraben, aber „nicht optimiert“, d.h. ohne die naturschutzfachlich begründeten Erweiterungen und ohne die im Verfahren der wasserwirtschaftlichen Neuordnung geplante flache Böschung) werden insgesamt 5,9 ha privater Flächen, die 36 Einzeleigentümern gehören, in Anspruch genommen. Für die Bezirkstrasse sind mit knapp 1,2 ha privater Flächen von 16 Eigentümern deutlich weniger Flächen erforderlich.

Bewertung:

Die Inanspruchnahme von Privatflächen wird als entscheidungsrelevantes Abwägungskriterium angesehen, das mit sehr hoher Gewichtung in die Abwägung eingehen muss. Für beide Trassen werden in deutlichem Umfang Privatflächen in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme für die Südtrasse liegt dabei sowohl hinsichtlich des Flächenumfangs als auch hinsichtlich der Anzahl der betroffenen Eigentümer um ein mehrfaches höher als für die Bezirkstrasse.

Allerdings ist hier auf die von der Stadt Hamburg vorgesehene umfassende Minderung dieses Eingriffs hinzuweisen: Unabhängig von den o.a. „Güteverhandlungen“ stellt Hamburg ca. 200 ha eigener landwirtschaftlicher Flächen im Süderelberaum bereit, aus denen von Art, Umfang und Lage her geeignete Ersatzflächen bereitgestellt werden sollen (bei diesem Ersatzflächenpotenzial ist auch die Berücksichtigung der deutlich größeren Flächenbedarfe für die A 26 möglich; wie es auch im folgenden Abschnitt skizziert wird). Von daher relativiert sich dieser Nachteil für die Südtrasse deutlich.

#### 5.1.5 Landwirtschaftlich genutzte Flächen (Obstbau bzw. Grünlandflächen)

Der Verlauf der Südtrasse wurde so gewählt, dass eine größtmögliche Schonung der traditionell überwiegend obstbaulich genutzten Kulturlandschaft erreicht wird. Das bedeutet westlich der Schlickdeponie einen Abstand von ca. 10 m zum Naturschutzgebiet Finkenwerder Süderelbe. Die Belastungen für den Obstbau werden damit weitgehend vermieden, betriebliche Beeinträchtigungen auf das unvermeidbare Minimum reduziert. Die Erreichbarkeit der bewirtschafteten Obstbauflächen bleibt sichergestellt. Insgesamt werden ca. 9,8 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen; davon ca. 6,7 ha Obstbauflächen (jeweils einschließlich der o.a. Hakengraben-Verlegung). Existenzgefährdungen aus den erforderlichen Flächenabgaben für die Südtrasse allein sind nicht zu erwarten. Im Zusammenwirken mit evtl. weiteren Flächenabgaben kann sich dieses jedoch ändern. So wer-

den insbesondere durch den in absehbarer Zeit vorgesehenen Bau der BAB A 26 mehrere berufliche Existenzen gefährdet, das kann jedoch durch Maßnahmen des Flächenmanagements abgewendet werden.

Für den Obstbau im Alten Land besteht das Ziel, unter Berücksichtigung aller aktuellen und absehbaren Entwicklungen im Alten Land – neben der Umgehung Finkenwerder sind dieses die Start- und Landebahnverlängerung für das Flugzeugwerk, aber auch die in Planung befindliche BAB A 26 am Südrand des Obstanbaugebietes – eine sichere zukünftige Entwicklungsperspektive aufzuzeigen. Der Obstbau soll für mindestens eine Generation in diesem Gebiet gesichert werden. Dazu wurden den Betrieben, die Flächen für den Straßenbau abgeben müssen, Flächen zum Tausch angeboten, wobei sowohl die Lage zum Betrieb als auch die Qualität der abgegebenen Flächen berücksichtigt werden sollen. Wichtige Voraussetzung dafür ist die Bereitstellung von obstbaueigneten Flächen, die – trotz der erforderlichen Flächenverluste in Verbindung mit dem Bau der o.a. Infrastrukturmaßnahmen – für die Obstbauwirtschaft auch flächenbezogen Perspektiven sicherstellt. Für die BAB A 26 sind ca. 80 ha Privatflächen abzugeben, für die Südtrasse die in Kapitel 5.1.4 schon erwähnten 5,9 ha Privatflächen. In vielen Fällen sind die Grundeigentümer bzw. Flächenbewirtschaftler, die mehrheitlich Obstbauern sind, von beiden Trassen betroffen. Wie schon in Kapitel 5.1.4 dargestellt wird Hamburg zur Kompensation dieser Flächenverluste etwa 200 ha städtischer Flächen im Süderelberaum bereitstellen, aus denen von Art, Umfang und Lage her geeignete Ersatzflächen bereitgestellt werden sollen. Dabei werden soweit möglich die flächenbezogenen Belange der Landwirtschaft, die vom Obstbau dominiert wird, einschließlich der Belange der einzelnen betroffenen Betriebe berücksichtigt. Neben der Flächenzuordnung werden parallel dazu die wasserwirtschaftlichen Verhältnisse im Raum so angepasst, dass sowohl eine Entwässerung der Flächen als auch eine Bewässerung zum Betrieb der Frostschutzberechnungsanlagen möglich ist. Das hat auch positive Auswirkungen unter nachstehenden Gesichtspunkten: Die Südtrasse hat Auswirkungen auf das Kleinklima, da der Luftaustausch zwischen Obstbauflächen und Alter Süderelbe (Abfließen der Kaltluft) durch das Straßenbauwerk behindert werden kann. Allerdings werden die Auswirkungen gering sein, da die Schutzwand und der Straßendamm den für den Obstbau bedeutsamen Kaltluftabfluss in Richtung auf die Wasserfläche der Alten Süderelbe gegenüber dem Zustand vor dem Bau der Straße nicht wesentlich stärker behindern, da bereits jetzt breite Gehölzstreifen entlang des Ufers der Alten Süderelbe eine Barrierewirkung haben. Eine eventuelle Erhöhung der Gefährdung der Obstbaumblüte durch Spätfröste kann zudem durch die vorhandenen Frostschutzberechnungsanlagen im betroffenen Raum verhindert werden, deren Betrieb durch die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen gesichert wird. Sollten – wider Erwarten – im Westabschnitt der Südtrasse mehr Spätfröste auftreten als bisher, so wären zusätzliche Berechnungsanlagen möglich. Eine entsprechende Überprüfung nach Realisierung der Trasse ist vorgesehen (Monitoring).

Begleitend sind vom Senat zwei Fachkonzepte für das Alte Land – die „Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung Süderelbe“ und das „Landschaftsplanerische Entwicklungskonzept für den Süderelberaum“ erarbeitet worden; zwei weitere sind weitgehend fertig gestellt, eine Beschlussfassung steht noch aus: das „Siedlungsentwicklungskonzept Cranz, Neuenfelde, Francop“ und das „Obst-

bauliche Entwicklungskonzept für den Süderelberaum“. Auf diesen Grundlagen kann für die Südtrasse das Thema der Flächeninanspruchnahme in Bezug auf landwirtschaftlich, insbesondere obstbaulich genutzte Flächen als abgewogen betrachtet werden.

Die Bezirkstrasse würde den Obstbau kaum beeinträchtigen. Für diese Trasse werden knapp 3 ha Landwirtschaftsflächen in Anspruch genommen; davon nur 0,3 ha Obstbauflächen. Bei den übrigen Flächen handelt es sich um Grünlandflächen. Existenzgefährdungen sind durch die relativ kleinen Flächenentzüge nicht zu erwarten. Die kleinklimatischen Veränderungen durch die Bezirkstrasse sind auf Grund der sehr geringen Betroffenheit von Obstbauflächen ohne Relevanz für diese Nutzung.

Bewertung:

Die Beeinträchtigung landwirtschaftlich genutzter Flächen wird als entscheidungsrelevantes Abwägungskriterium angesehen. Bei der Südtrasse sind überwiegend Obstbauflächen betroffen, entsprechend erfolgt eine hohe Gewichtung. Bei der Bezirkstrasse sind fast ausschließlich Grünlandflächen betroffen, dieses geht mit einer nachgeordneten Gewichtung in die Abwägung ein. Für die Südtrasse werden erheblich mehr landwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht als für die Bezirkstrasse, allerdings greifen auch hier die schon dargestellten Minderungsmaßnahmen. Es wird davon ausgegangen, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen vollständig und betriebsverträglich ausgeglichen werden kann. Damit wird das vorgesehene Flächenmanagement es ermöglichen, die für die Südtrasse erforderlichen Flächen ohne Nachteile für die betroffenen Betriebe bereitzustellen.

#### 5.1.6 Landwirtschaftliche Betriebsabläufe

Durch die Südtrasse ergeben sich kaum Änderungen der Abläufe, da die Flächenerreichbarkeit mit einer Ausnahme nicht verändert wird. Lediglich der Zugang zu Grünlandflächen im Naturschutzgebiet Alte Süderelbe wird erschwert. Die dadurch verursachten Bewirtschaftungsschwernisse sind für den betroffenen Betrieb jedoch von geringer Bedeutung. In dem von der Verlegung des Hakengrabens und der Veränderung von Beregnungsteichen betroffenen Bereich werden in größerem Umfang wasserwirtschaftliche Maßnahmen erforderlich, die sich auch flächenmäßig auswirken.

Die Bezirkstrasse verschlechtert die Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen westlich der Trasse, die zum überwiegenden Teil innerhalb des Naturschutzgebiets Westerweiden belegen sind. Neue Zu-/Abfahrten stellen zwar auch künftig die Erreichbarkeit der Flächen sicher, aber ein erhöhter Aufwand durch Umwegfahrten wird nicht zu vermeiden sein. Die Landwirtschaft im Naturschutzgebiet hat jedoch nur sehr untergeordnete agrarstrukturelle Bedeutung.

Bewertung:

Die Erreichbarkeit von Flächen ist bei der Bezirkstrasse geringfügig ungünstiger als bei der Südtrasse. Der mit der Südtrasse im Hinblick auf die Wasserwirtschaft dargestellte Handlungsbedarf kann in Einzelfällen deutliche Auswirkungen haben. Diese sind jedoch ebenfalls im Rahmen des vorgesehenen Flächenmanagements zu regeln. Insgesamt ist das Thema als Entscheidungskriterium von nachgeordneter Bedeutung.

#### 5.1.7 Beeinträchtigung vorhandener Wohnnutzungen

Die Südtrasse verläuft in einem Abstand von 250 bis 450 m parallel zum vorhandenen Straßenzug Hasselwerder Straße/Vierzigstücken/Hohenwischer Straße bzw. dem südlich/südwestlich daran gelegenen Siedlungsband. Durch die Südtrasse werden die Lärmwerte an den Gebäuden und auch in den Außenbereichen nicht wahrnehmbar zunehmen. Nach Norden ist die Südtrasse in ihrem östlichen Abschnitt durch die Schlickdeponie abgeschirmt. Im westlichen Abschnitt nimmt der Abstand vom Süder- bzw. Westerdeich von 900 m nach Westen weiter zu. Die in diesem Abschnitt aus Tierschutzgründen vorgesehene Wand schirmt zusätzlich auch Lärmemissionen ab. Eine Beeinträchtigung der im südlichen Finkenwerder gelegenen Wohnnutzungen durch die Südtrasse erfolgt nicht.

Bei der Bezirkstrasse ist dieser Belang durch die außerordentlich hohe Zunahme der Lärmpegel gegenüber der heutigen Situation von erheblicher Bedeutung. Der gesamte südliche Raum Finkenwerders mit insgesamt ca. 230 bewohnten Gebäuden am Finkenwerder Wester- und Süderdeich, am Osterfeldeich und im Bereich an der Rudolf-Kinow-Allee sowie dem zugehörigen Wohnumfeld wird durch den Verkehr auf der Trasse massiv verlärm. Allerdings bleiben die Lärmwerte – mit einer Ausnahme – unterhalb der einschlägigen Grenzwerte, sodass aktive Schutzmaßnahmen nicht vorzusehen sind. Der Lärmzuwachs bewegt sich für den weit überwiegenden Teil der o.g. Gebäude in einer Größenordnung, die als erheblich zu bezeichnen ist. Zum Thema Lärm wird auf den Abschnitt 5.2.1.1 des Umweltberichts, zum Thema „Lärmschutz“ auf die entsprechende Anmerkung am Ende des Kapitels 5.1.8. verwiesen.

Bewertung :

Die Beeinträchtigung vorhandener Wohnnutzungen ist ein in hohem Maße entscheidungsrelevantes Kriterium, das dementsprechend mit sehr hohem Gewicht in die Abwägung eingeht. Der Schutz vorhandener Siedlungsbereiche ist einer der wichtigsten Hintergründe für das Erfordernis einer Umgehung; dieses Kriterium hat den Senat bei den seinerzeitigen Trassenentscheidungen geleitet; hieran hat sich nichts geändert.

Die Südtrasse hat keine entsprechenden Beeinträchtigungen zur Folge. Dem gegenüber würde die Bezirkstrasse die oben beschriebenen Störungen für die vorhandenen Wohnnutzungen bedeuten. Das ist ein gravierender Nachteil der Bezirkstrasse.

#### 5.1.8 Auswirkungen auf die Stadtteilentwicklung

Hier werden die Bereiche betrachtet, die von den alternativen Trassen direkt betroffen sind und die zugleich als Teil der angrenzenden (Wohn-) Stadtteile – Francop und Neuenfelde im Süden sowie Finkenwerder im Norden – für diese Quartiere Bedeutung haben.

Die Südtrasse ist gegen die Freiflächen in Finkenwerder ganz bzw. weitgehend abgeschirmt (siehe das vorstehende Kapitel 5.1.7 und Umweltbericht Abschnitte 5.2.1.1 und 5.2.1.3); für Finkenwerder resultiert aus ihr daher keine relevante Betroffenheit. Gegenüber Francop und Neuenfelde gibt es ebenfalls nur begrenzte Auswirkungen: Die an die Südtrasse angrenzenden Obstbauflächen sind nicht als siedlungsbezogene Nutzungen im o.a. Sinne anzusehen. Diese Flächen haben erhebliche Bedeutung als Erwerbsgrundlage für die örtliche Landwirtschaft, werden aber nur sehr begrenzt als Standortqualität für die Bürgerinnen und Bürger Francops und Neuenfeldes wahrgenommen:

Die Obstbauflächen sind keine in Bezug auf Freizeit oder Erholung nutzbaren Bereiche; darüber hinaus sind im Süden der Ortslage vergleichbare, deutlich größere Gebiete vorhanden. An dieser grundsätzlichen Einschätzung ändert auch die Freizeitnutzung von einzelnen Einwohnern aus Francop und Neuenfelde im Bereich der Alten Süderelbe nichts.

Der Deichwanderweg auf dem Altdeich als siedlungsbezogenes und vor allem im Sommerhalbjahr stark frequentiertes touristisches Element wird von den Lärmmissionen der Umgehungsstraße wegen der überwiegend großen Entfernung, aber auch wegen der Vorbelastung durch den direkt am Deichfuß verlaufenden Straßenzug Hasselwerder Straße/Vierzigstücken/Hohenwischer Straße nicht spürbar betroffen. Das gilt – bei Entfernungen von überwiegend mehr als 300 m – auch für die optische Wahrnehmung; auch hier handelt es sich eher eine Veränderung als um eine Beeinträchtigung. In der Konsequenz ist das Thema in Bezug auf die Südtrasse nur eingeschränkt relevant: Die Südtrasse vermeidet eine Zerschneidung vorhandener Siedlungsräume, Erschließungsfunktionen werden nicht beeinträchtigt, auch werden Übergänge zwischen im Zusammenhang besiedelten Ortslagen und angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen nicht unterbrochen.

Im Zusammenhang mit der Bezirkstrasse sind die zusammenhängenden landwirtschaftlich strukturierten Bereiche Finkenwerders südlich des Finkenwerder Landschaftswegs einschließlich der Alten Süderelbe und des Gebiets Westerweiden zu betrachten. Hier stellt sich die Situation grundlegend anders dar:

Die städtebauliche Situation Finkenwerders kann mit dem Stichwort „Insellage“ charakterisiert werden. Der Stadtteil Finkenwerder war bis in die zwanziger Jahre des letzten Jahrhunderts hinein ein auf einer Elbinsel gelegenes Fischer- und Bauerndorf. Seither hat sich im Norden das Elbufer zu einem Werft-, Hafen- und heute zu einem Arbeitsstätten- und Industriegebiet entwickelt, im Westen ist in verschiedenen Stufen seit den 30er Jahren Luftfahrtindustrie bis zum heutigen Flugzeugwerk mit dem werkeigenen Sonderflughafen entstanden. Im Osten rückte der Hamburger Hafen mit Tankschiff- und Dradenauhafen heran und entwickelt sich aktuell weiter; im Südosten sind weitere Industrie- und Logistikbetriebe entstanden. Im Süden werden seit den 90er Jahren die Schlickdeponie Francop und die Behandlungsanlage Francop-Hintzenort (BImSchG-Anlage METHA) betrieben. Mit der Neustrukturierung des Hochwasserschutzes nach der Flut von 1962 wurde die Inselform Finkenwerders aufgegeben. Seitdem ist der Stadtteil von Süden aus auf dem Landweg erreichbar, die weiterhin bestehenden Fährverbindungen zum Nordufer der Elbe, insbesondere aber zur Innenstadt haben nach wie vor erhebliche Bedeutung im Nahverkehr von und nach Finkenwerder.

Die Lage Finkenwerders im Gesamtgefüge Hamburgs ist einzigartig: trotz der bestehenden Landverbindungen ist die Insellage de facto geblieben. Direkt benachbarte Siedlungsbereiche gibt es nicht, die sonst übliche gegenseitige Nutzung vorhandener Infrastrukturen ist nicht gegeben bzw. sehr untergeordnet. Die unmittelbare Nachbarschaft von Wohnquartier und industriellen/gewerblichen Bereichen ist in vergleichbarer Intensität nur in wenigen anderen Gebieten Hamburgs – wie dem Reiherstiegviertel Wilhelmsburgs und in Rothenburgsort – vorhanden. Aus der Lage des Stadtteils, aber vor allem auch aus der wachsenden Nutzungsdichte ergeben sich in Folge des unverändert eingeschränkten Straßennetzes des Süderelberaumes

deutliche Probleme durch die bekannt hohen Verkehrsbelastungen auf den Finkenwerder Straßen.

Dennoch hat sich Finkenwerder im Bewusstsein seiner Bürgerinnen und Bürger – aber auch in der Wahrnehmung von außen – bisher nicht zu einem „Problemstadtteil“ mit einem entsprechenden Ruf entwickelt. Das liegt unter anderem auch daran, dass Finkenwerder mit seinen landwirtschaftlich strukturierten südlichen Flächen, die von dem eindrucksvollen Landschaftsraum der Alten Süderelbe begrenzt werden, über einen qualitativ sehr hochwertigen Freiraum verfügt, der auch als Naherholungs- und Freizeitangebot, vor allem aber als eine zum Stadtteil gehörende Qualität verstanden wird. Dieses Flächenangebot bildet ein Gegengewicht zu den oben beschriebenen industriellen und gewerblichen Nutzungen, die die Wohnquartiere Finkenwerders von fast allen Seiten einfassen. Dieser Bereich weist nicht nur hohe landschaftliche Qualitäten auf, er ist auch – gemessen an den Maßstäben eines Ballungsraumes – außergewöhnlich ruhig.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass anders als bei der für Francop und Neuenfelde beschriebenen Situation der Südbereich Finkenwerders eine für die Finkenwerder Bürgerinnen und Bürger nutzbare Qualität darstellt; auch gibt es in Finkenwerder keine (vergleichbare) Alternative. Vor diesem Hintergrund hat der in Rede stehende südliche Teil Finkenwerders für den Stadtteil in seiner besonderen Situation eine herausgehobene Bedeutung. Es kann als sicher gelten, dass mit der Trassenentscheidung aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürger Finkenwerders auch über die künftige Qualität des Stadtteils Finkenwerder mit entschieden wird: Die Bezirkstrasse würde als weitere zusätzliche Belastung gesehen. Von daher werden die dargestellten Ausführungen zur „Insellage Finkenwerders“ als einer der wichtigen Hintergründe für die Trassenentscheidung gesehen.

Für diese aus Sicht der Stadtteilentwicklung sensible Situation bewirkt die Bezirkstrasse erhebliche Veränderungen: sie beeinträchtigt auf ganzer Länge die siedlungsbezogenen Flächen in Finkenwerder (vgl. auch Umweltbericht Abschnitte 5.2.1.1 und 5.2.1.3). Im Ostabschnitt wirken die Lärmmissionen der Straße weit in die heute ruhigen Bereiche Finkenwerders hinein. Mit Lärmzuwachsen gegenüber der bestehenden Situation von z. T. mehr als 9 dB(A) ist hier von erheblichen Veränderungen auszugehen. Der besonders wertvolle Raum der Alten Süderelbe wird in seinem ganzen östlichen Teil stark betroffen, verstärkt in den Bereichen der beiden erforderlichen Brücken. Im westlichen bzw. nordwestlichen Abschnitt der Trasse werden die beiderseits gelegenen Flächen, darunter das Naturschutzgebiet Westerweiden, ebenfalls betroffen. Der Bau der Bezirkstrasse mit ihrer unmittelbar am Rand des Siedlungsraumes verlaufenden Trassenlage würde die oben beschriebene Abriegelung des Stadtteils vollenden. Durch die zu erwartende Verlärmung würde sie die Qualitäten – insbesondere die Ruhe – vernichten, die den Wert dieses Südbereichs für Finkenwerder ausmachen.

Bewertung:

Die Auswirkungen auf die Stadtteilentwicklung sind von erheblicher Bedeutung für die Trassenabwägung und von der Gewichtung sehr hoch zu bewerten. Die Südtrasse hat für die Stadtteilentwicklung in den Süderelbdörfern und in Finkenwerder keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen. Im Gegensatz dazu ist die Bezirkstrasse mit den beschriebenen gravierenden Nachteilen für den Wohnstandort Finkenwerder verbunden.

Auch nach dem Bau einer Umgehungsstraße wird der Ortskern Finkenwerders – strukturbedingt – immer noch deutliche Verkehrsanteile zu verzeichnen haben. Die Bezirkstrasse als Umgehung, die zusätzlich auch den südlichen Bereich von Finkenwerder belastet würde den Stadtteil weiterhin benachteiligen.

Anmerkung zum Thema „Lärmschutz“:

Grundsätzlich ist festzustellen, dass beim Bau von Straßen Lärmschutzmassnahmen dann vorgesehen werden, wenn

- die einschlägigen Grenzwerte überschritten werden und
- die Maßnahmen dem Schutz bebauter Flächen dienen.

Ersteres ist in der gegebenen Situation (mit einer Ausnahme) nicht der Fall, zum zweiten Punkt ist anzumerken, dass die hier in Rede stehenden Probleme wie geschildert über die bebauten Bereiche hinausgehen. Da das Thema aber im Zusammenhang mit der Bezirkstrasse eine so hohe Bedeutung hat (siehe auch Kapitel 5.1.7 Wohnen und Abschnitt 5.2.1.1 Umweltbericht) ist trotz der o. g. Grundsätze geprüft worden, ob – z.B. durch begrenzte Schutzanlagen – Minderungsmaßnahmen in Betracht kommen können.

Das ist nicht der Fall. Entsprechende lärmtechnische Untersuchungen haben ergeben, dass erst eine mindestens 3 m hohe Lärmschutzwand entlang der gesamten Trasse zu einer spürbaren Minderung der Verlärmung führen würde. Eine so umfassende Maßnahme kann jedoch im Hinblick auf die o. g. Grundsätze nicht in Frage kommen.

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass eine solche Wand – abgesehen von den Kosten in Höhe von ca. 6 Mio. Euro – zumindest in Teilbereichen zu zusätzlichen Problemen – Stichworte Barrierewirkung und Brückendimensionierung – führen würde, die ihrerseits zu lösen wären. Außerdem würden die problematischen Aspekte der Stadtteilentwicklung – insbesondere das Abriegelungsthema – durch eine Lärmschutzanlage nicht entschärft werden.

#### 5.1.9 Landschaftsbild und Naherholung

Die Auswirkungen beider Trassen auf Landschaftsbild und Naherholung sind im Einzelnen unterschiedlich, aber in der Summe in beiden Fällen negativ.

Die Südtrasse zerschneidet den zusammenhängenden Landschaftsraum beiderseits der Alten Süderelbe. Auch die Bezirkstrasse verändert das Landschaftsbild erheblich, insbesondere im Bereich der Querung der Alten Süderelbe; darüber hinaus beeinträchtigt sie die Naherholungsmöglichkeiten beiderseits des Gewässers. Zu diesem Themenkomplex wird auf die Darstellungen im Umweltbericht unter Abschnitt 5.2.1.3 verwiesen. Das schon im Kapitel 4.2 erwähnte Brückenthema hat – sowohl in Bezug auf Straßen- als auch auf Fußgängerbrücken – bei der seinerzeitigen Trassenabwägung 2004 ein besonderes Gewicht gehabt; daher wird – über die auch zu diesem Punkt im Umweltbericht getroffenen Aussagen hinaus – Nachstehendes angemerkt: Die schon erwähnte Straßenbrücke im Verlauf der Bezirkstrasse würde zusätzlich auch eine Fuß- und Radwegführung aufnehmen, da diese Wegeverbindung – unabhängig von der Wahl der Straßentrasse – funktional wichtig und demzufolge planerisch zu sichern ist. Sie verbindet auf kurzem Wege Finkenwerder mit dem künftigen Naherholungsangebot auf der bisherigen Schlickdeponie und weiter mit der Ortslage Neuenfelde. Das heißt auch, dass bei der Realisierung der Südtrasse dennoch eine Fuß- und Radwegbrücke über die Alte

Süderelbe vorgesehen wird, um diese Verbindung im Interesse der Bürger des gesamten Süderelberaumes schaffen zu können.

An der nachteiligen Bewertung der Straßenbrücke im Verlauf der Bezirkstrasse ändert sich dadurch nichts. Die Fuß- und Radwegbrücke ist

- von ihrem Erscheinungsbild her sehr viel filigraner (Lastannahmen für Fußgänger gegenüber Schwerlastverkehr),
- vom Querschnitt her viel kleiner (Breite ca. 3 Meter gegenüber ca. 10 Meter),
- von ihrer Nutzung her sehr viel unproblematischer (Fußgänger und Radfahrer in begrenzter Zahl gegenüber ca. 13.300 KFZ)

als die Straßenbrücke und stellt insofern keine wesentliche Beeinträchtigung dar. Darüber hinaus wird eine Fußgängerbrücke vom Nutzer nicht als „technische Infrastruktur“ wahrgenommen – sie ist durch ihre Verbindungs- und Erlebnisfunktion für die Naherholungs-suchenden „positiv besetzt“.

Bewertung:

Festzuhalten ist, dass hinsichtlich der starken Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Naherholungsfunktion am Finkenwerder Westerdeich und am Süderdeich, vor allem aber im Bereich der westlichen Straßenbrücke über die Alte Süderelbe der Umfang der Betroffenheit bei der Bezirkstrasse spürbar höher ist als bei der Südtrasse. Allerdings sind die Beeinträchtigungen im Gesamthema Landschaftsbild und Naherholung bei beiden Trassen so erheblich, dass aus den o.a. Bewertungsunterschieden eine entscheidungsrelevante Präferenz für eine der Trassen nicht abzuleiten ist. Trotz sehr hoher Gewichtung wird das Kriterium daher als nicht entscheidungsrelevant eingestuft.

#### 5.1.10 Naturschutz, Eingriff und Ausgleich

Hinsichtlich der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege schneidet keine der beiden Trassen im Vergleich so deutlich besser ab, dass sie als eindeutig vorzugs-würdig anzusehen wäre. Beide Trassen sind aus Sicht des Naturschutzes jeweils, wenn auch aus unterschiedlichen Gründen, generell als sehr schlecht einzustufen.

Ein augenfälliger Unterschied ist, dass die Südtrasse auf 1900 m Länge parallel zu den ökologisch sehr empfindlichen Flächen im Uferbereich der Alten Süderelbe verläuft, während die Bezirkstrasse auf 1000 m Länge im nordöstlichen Teil der Westerweiden direkt Flächen des NSG in Anspruch nimmt – allerdings handelt es sich dabei um einen weniger empfindlichen Bereich in Randlage. In den betrachteten Unterkriterien treten im Ergebnis Unterschiede auf, da bezüglich der Auswirkungen etwa auf den Boden, auf die landschaftsbezogenen Biotopverbindungen oder auch auf die untersuchten Tierartengruppen Vorzüge für die eine oder die andere Trasse festzustellen sind (siehe auch Abschnitt 5.2.1.2). Es ist jedoch in diesem Fall nicht möglich, die betroffenen Artengruppen oder andere relevante Teile des Naturhaushalts unterschiedlich hoch zu gewichten, etwa in dem Sinne, dass im betroffenen Raum Wiesenvögel schutzwürdiger seien als Amphibien. Daher ergibt sich aus den festgestellten Unterschieden nicht, dass sich eine der beiden Trassen als eindeutig vorzuziehen aufdrängt. Dieses wird auch bei Betrachtung des ermittelten Eingriffsvolumens im Bewertungsmaßstab Tier- und Pflanzenwelt deutlich: Bei der Südtrasse beträgt es

3,13 Mio., bei der Bezirkstrasse 2,98 Mio. Punkte (nach SRM – „Staatsräte-Modell“) und unterscheidet sich damit angesichts der Größenordnung insgesamt nur geringfügig.

Beide Trassen lösen auf Grund ihrer Beeinträchtigung von Natur und Landschaft umfangreichen Ausgleichsbedarf für unvermeidliche Eingriffsfolgen durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Eingriffe aus, der durch entsprechende Festsetzungen im Rahmen der verbindlichen Bauleit- und Landschaftsplanung und des Fachplanungsrechts sichergestellt werden muss. Der Ausgleich soll dem Rechtsgebot, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, angemessen Rechnung tragen. Aufgrund der schwierigen Flächenverfügbarkeit im Süderelbbaum und der hohen agrarstrukturellen Bedeutung des Obstgürtels ist es Ziel, die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen soweit wie möglich außerhalb von Obstbauflächen unterzubringen.

Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung sind für die Südtrasse ca. 25 ha stadteigener, trassennah gelegener Flächen als Ausgleichsflächen vorgesehen. Da diese Flächen auf Grund ihrer Lage und ihrer Bodenbeschaffenheit auch für den Obstbau besonders geeignet sind, sind sie in die Konzepterarbeitung für ein obstbauliches Flächenmanagement einbezogen worden. Sofern diese Flächen zukünftig für den Obstbau in Anspruch genommen werden, sind geeignete Kompensationsflächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich an anderer Stelle nachzuweisen.

Weitere ca. 98 ha Ausgleichsflächen sind in Neuland Gut Moor vorgesehen. Diese Flächen würden auch als Ausgleich für die Bezirkstrasse zur Verfügung stehen. Die Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen in diesem Bereich entspricht dem Flächennutzungsplan Hamburg, dem Räumlichen Leitbild für die Wachsende Stadt und folgt auf Hamburger Seite den Zielvorstellungen des Regionalen Raumordnungsprogramms für den Landkreis Harburg sowie dem Flächennutzungsplan Seevetals.

**Bewertung:**

Wie bereits dargestellt ist dieser Belang von erheblichem Gewicht. Da aber beide Trassen erhebliche Beeinträchtigungen mit sich bringen, ist eine Präferenz für eine der Trassen aus diesem Kriterium nicht abzuleiten.

## 5.2 Umweltbericht

**Vorbemerkungen**

Wesentlicher Inhalt der Planänderung ist die Neudarstellung einer Hauptverkehrsstraße, sowie einer Grünfläche auf dem bisherigen Spülfeld, der Schlickdeponie Francop. Der Flächennutzungsplan wird hier entsprechend geändert (siehe Kapitel 3). Die neue Straße soll die überörtlichen und die auf das Flugzeugwerk bezogenen Verkehre aufnehmen und den Stadtteil Finkenwerder entlasten, mit der Grünfläche wird der nach Abschluss der Spülfeldnutzung vorgesehene Entwicklung eines – in ersten Stufen schon in Realisierung befindlichen – grünen Freizeitbereichs entsprochen. Die zu ändernde Fläche umfasst einschließlich der Gründarstellung ca. 194 ha.

In den Kapiteln 3.2, 3.3 und 4 sind die in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten dargelegt. Insbesondere wurden die Süd- und die Bezirkstrasse gleichermaßen vertieft untersucht. Der Untersuchungsraum für die vergleichende Variantenbetrachtung der Süd- und der Bezirkstrasse beginnt im Norden auf Höhe der Fin-

kenwerder Landscheide und endet im Süden Hasselwerder Straße/Vierzigstücken/Hohenwischer Straße.

Zu den Schutzgütern wurde jeweils der Bestand, die Auswirkungen der Planung sowie die Minderungsmaßnahmen entsprechend der Planungsebene berücksichtigt bzw. nachfolgend dargestellt. Insbesondere die Auswirkungen der Planung im Einzelnen sowie die entsprechenden Minderungsmaßnahmen werden auf der nachfolgenden Planungsebene des Bebauungsplanes entsprechend dem Maßstab und den planerischen Möglichkeiten weiter detailliert. Detailspekte können den Fachgutachten entnommen werden. Kenntnislücken bestehen nicht.

Dem Umweltbericht liegen folgende Gutachten zu Grunde:

für die Südtrasse:

- Schalltechnische Untersuchung zur Umgehung Finkenwerder; Lärmkontor GmbH, November 2006;
- Ergänzende faunistische Kartierungen zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entlang der Südtrasse; Kieler Institut für Landschaftsökologie (KiFL), November 2006;
- Ergebnisse der Brutvogelkartierung sowie der Wanderungskartierung Amphibien; KiFL, Juni 2003;
- Kartierung der Heuschrecken und Libellen; KiFL, November 2001;
- Darstellung der gesetzlich geschützten Biotoptypen; KiFL, August 2001, Überarbeitung September 2003;
- Bilanz der naturschutzrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsermittlung für den Grünordnungsplan Francop 7/Neuenfelde 12; Büro für Freiraumplanung (BFF), März 2004;
- Landschaftsplanerisches Gutachten zum Grünordnungsplanentwurf Francop 7/Neuenfelde 12; BFF, Mai 2003;
- Landschaftspflegerischer Begleitplan zur Zulassung im Geltungsbereich des Hafentwicklungsgesetzes; BFF, Mai 2004;

für die Bezirkstrasse:

- Untersuchung der Immissionssituation zur Umgehung Finkenwerder Süderelbtrasse (Bezirkstrasse); Lärmkontor GmbH, November 2006; Ergänzung März 2007;
- Umgehung Finkenwerder – Alternativplanung Bezirkstrasse, Landschaftspflegerischer Begleitplan; EGL, Juli 2007 einschließlich;
- Überprüfung der Biotoptypen sowie faunistische Kartierungen; KiFL, Oktober 2006;

außerdem:

- EADS Verkehrsanbindung – Gutachten zum fachübergreifenden Trassenvergleich, Büro Bülow; Februar 2001.

### 5.2.1 Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen

Im Rahmen der Bearbeitung der Schutzgüter konnte auf das gültige Landschaftsprogramm mit Arten- und Biotopschutzprogramm sowie standort- und vorhabenbezogen auf die aufgeführten Fachgutachten und Planungsbeiträge zurückgegriffen werden (siehe auch Kapitel 2.1 und 2.2).

#### 5.2.1.1 Luft (Lärm/Luftschadstoffe/Licht) und Mensch

Im Süden ist der Untersuchungsraum heute durch die Hasselwerder Straße/Vierzigstücken/Hohenwischer Straße vorbelastet. Durch die Trassenführung der deichfernen Südtrasse wird die Lärmbelastung der umgebenden bewohnten Siedlungsflächen weitgehend vermieden,

da sie den größtmöglichen Abstand zu diesen Räumen hält. Die Trasse verläuft in einem Abstand zwischen 250 und 450 m parallel zum vorhandenen Straßenzug Hasselwerder Straße/Vierzigstücken/Hohenwischer Straße in Neuenfelde bzw. Francop. Trotz der zusätzlichen Immissionen durch die Südtrasse verbleiben die Lärmpegel an der südlich gelegenen Bebauung überall unterhalb der Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I, S.1036), geändert am 19. September 2006 (BGBl. I, S. 2146) für dörfliches Mischgebiet. Der Grund hierfür ist, dass die Gebäude hier überwiegend auf Straßenniveau liegen und damit einer Vorbelastung ausgesetzt sind. Weiterhin liegen sie hinter dem schützenden Deich. Durch die Südtrasse werden die Lärmwerte an den Gebäuden und auch Außenbereichen um maximal nicht wahrnehmbare 1 dB(A) zunehmen. Einzige Ausnahme ist das direkt am Deich stehende frühere Mühlengebäude und sein direktes Umfeld sowie die Häuser an der Straße Achtern Brack. Hier steigen die Werte um bis zu 3 dB(A) – eine Lärmzunahme von 3 dB(A) ist gerade wahrnehmbar – auf bis zu 52 dB(A) tags. Tags und auch nachts liegt die künftige Belastung auch hier noch unterhalb der Grenzwerte.

Nach Norden bzw. Nordosten ist die Südtrasse in ihrem östlichen Abschnitt durch die Schlickdeponie gegenüber dem Siedlungsband am Osterfelddeich und am Finkenwerder Süderdeich in Finkenwerder abgeschirmt. Im westlichen Abschnitt beträgt der Abstand zum Süderdeich und zum Westerdeich fast 900 m und nimmt nach Westen weiter zu. Die am Nordrand der Trasse vorgesehene Schutzwand, die das nördlich angrenzende Gebiet der Alten Süderelbe vor Lichtimmissionen schützen soll, schirmt zusätzlich Lärmemissionen ab, so dass eine Beeinträchtigung von Wohnnutzungen durch die Südtrasse nicht zu verzeichnen ist.

Verkehrsspezifische Luftschadstoffe erreichen keine für die Bebauung relevanten Größenordnungen. Die Immissionen erreichen die Grenzwerte nicht und bewegen sich auch in Trassennähe in einem unkritischen Bereich.

Die Bezirkstrasse verläuft auf ganzer Länge parallel zu dem zwischen 150 und 400 m entfernt gelegenen Siedlungsband am Osterfelddeich und am Finkenwerder Süderdeich; im westlichen Abschnitt am Finkenwerder Westerdeich im Abstand unter 100 m. Sowohl der besiedelte Bereich als auch das Vordeichsland sowie der Naturraum Alte Süderelbe sind im Bestand sehr ruhige Gebiete. Nur im westlichen Bereich sind temporär Störungen durch Fluglärm vorhanden. Fast alle betroffenen Gebäude liegen auf Höhe der auf der vorgelagerten Deichkrone verlaufenden Straße, sodass sich anders als bei der Südtrasse durch diesen Deich keine Schutzwirkung ergibt. Die vorhandene Wohnnutzung wird einer erheblichen zusätzlichen Verlärmung ausgesetzt.

Bei insgesamt ca. 230 bewohnten Gebäuden am Finkenwerder Süderdeich, am Osterfelddeich, am Finkenwerder Westerdeich und im Bereich Rudolf-Kinau-Allee steigt die Lärmbelastung gegenüber dem heutigen Zustand an. Von den betroffenen Wohnnutzungen ist

- bei ca. 60% die zusätzliche Belastung mit 3 bis 6 dB(A) als deutlich zu bezeichnen,
- bei ca. 30% sind mit 6 bis 9 dB(A) erhebliche zusätzliche Belastungen festzustellen und
- bei ca. 10% mit mehr als 9 dB(A) von einer „Verdoppelung des Lautheitseindrucks“ auszugehen.

Mit einer Ausnahme verbleiben die Werte dabei unter den üblicherweise anzuwendenden Grenzwerten für dörfliches Mischgebiet. Das wiegt besonders schwer, da es sich um ein heute außergewöhnlich ruhiges Gebiet handelt. Derart ruhige Räume gibt es nur in zusammenhängenden Bereichen ohne größere Verkehrsadern; dieses ist in Ballungsräumen wie Hamburg ausgesprochen selten und dementsprechend bewahrenswert. Die zu erwartende Verlärmung würde noch über die Finkenwerder Landscheide hinaus wahrgenommen.

Am Finkenwerder Westerdeich werden die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung an einem Wohngebäude in der Nacht überschritten. Hier entsteht ein Anspruch auf Lärmschutz. An den benachbarten Gebäuden am Finkenwerder Westerdeich steigen die Pegel zwar um mehr als 9 dB(A). Die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung werden hier jedoch nicht überschritten. Zum Thema Lärm wird auf das Kapitel 5.1.7 und die Anmerkung zum Lärmschutz am Ende des Kapitels 5.1.8 verwiesen.

Auch Lichtimmissionen werden beiderseits der Bezirkstrasse zunehmen und hier Wohngebäude erreichen. Im Nordabschnitt werden Kleingartenflächen berührt. Verkehrsspezifische Luftschadstoffe erreichen keine für die Bebauung relevanten Größenordnungen und verbleiben unter den Grenzwerten.

Zusammenfassend kann zu den Straßentrassen festgestellt werden, dass von der Südtrasse ausgehende Belastungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Licht für die dortige Wohnbevölkerung keine Bedeutung haben. Bei der Bezirkstrasse ist eine deutliche Zunahme der Lärmpegel gegenüber der heutigen Situation bis zum Landscheideweg festzustellen. Die Lärmwerte verbleiben allerdings auch bei dieser Straßenführung – von einer Ausnahme abgesehen – unterhalb der Werte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung. Lärmschutz ist rechtlich nur in dem genannten Einzelfall notwendig. Hier wäre passiver Lärmschutz vorzusehen.

Die Änderung des bisherigen Spülfeldes zu einer Grünfläche ist für die hier genannten Schutzgüter positiv zu bewerten, da keine zusätzlichen Immissionen zu erwarten sind und der bisherige Spülfeldbetrieb zurückgenommen wird.

#### 5.2.1.2 Wasser, Boden, Tiere und Pflanzen

Die Südtrasse hat eine Straßenlänge von insgesamt ca. 5,55 km (vom Aue-Hauptdeich bis Anschluss an die Umfahrung der verlängerten Start- und Landbahn, mit einem Brückenbauwerk im Osten über die Alte Süderelbe und einem Brückenbauwerk im Westen über den Hakengraben, im Westabschnitt mit durchgehender Wand von 2,50 m Höhe zum Schutz des Naturschutzgebietes) und nimmt damit eine Gesamtfläche von 4,1 ha (versiegelte Fläche; östliche Brücke abgerechnet) in Anspruch. Der Raum für die Straßenführung ist durch Obstbau geprägt und heute weitgehend ungestört.

Die Straßenlänge der Bezirkstrasse beträgt insgesamt ca. 4,45 km (vom Aue-Hauptdeich bis Anschluss an die Neß-Umfahrung) mit zwei Brückenbauwerken über die Alte Süderelbe. Auf der westlichen Straßenbrücke ist eine beidseitige, teiltransparente, 2,50 m hohe Wand zum Schutz der Vögel erforderlich. Die Trasse nimmt eine Gesamtfläche von ca. 2,9 ha (versiegelte Fläche; östliche und westliche Brücke abgerechnet) in Anspruch.



Bei der Südtrasse ist das Naturschutzgebiet (NSG) „Finkenwerder Süderelbe“ durch Auswirkungen stark betroffen, da die Südtrasse über eine lange Strecke (insgesamt über ca. 1.900 m) im ca. 10 m Abstand von ökologisch sehr empfindlichen Flächen im unmittelbaren Uferbereich der Alten Süderelbe und des Hakens sowie den direkt angrenzenden Brutgebieten an den Teichen Mühlensand verläuft. Mit dem NSG sollen nachstehende Schutzziele erreicht werden: Der Altarm der Elbe als Teil des Ästuars soll im Zusammenhang mit den angrenzenden Westerweiden mit seinen vielgestaltigen Wasserflächen, Uferbereichen und ehemaligen Vorlandflächen aus Auegehölzen, Feuchtfleuren und extensiv genutztem Grünland erhalten werden. Darüber hinaus soll sich das Gebiet unter dem Einfluss der Tide und ihrer natürlichen Dynamik als Lebensstätte für darauf angewiesene, seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten entwickeln. Zwar sind keine Flächen innerhalb des NSG direkt von der Baumaßnahme betroffen, die o.a. Schutzziele sind allerdings entlang der südwestlichen Grenze des NSG auf Grund des unmittelbar an die Gebietsgrenze anschließenden Straßenbaus und auf Grund der ökologischen Empfindlichkeit von Nass- und Feuchtfleuren im indirekt von der Straße betroffenen Bereich nur noch eingeschränkt erreichbar.

Durch die Bezirkstrasse sind die Naturschutzgebiete „Finkenwerder Süderelbe“ und „Westerweiden“ sowohl durch indirekte Auswirkungen als auch direkt in der Fläche betroffen (insgesamt auf einer Länge von ca. 1.000 m), allerdings überwiegend in weniger empfindlichen Bereichen. Schutzzweck des NSG Westerweiden ist, das großflächig zusammenhängende Grünland der Westerweiden mit seinen wild lebenden Tier- und Pflanzenarten zu erhalten und zu entwickeln. Im vom Straßenbau direkt betroffenen Bereich (randlich, direkt entlang der Gebietsgrenze) kann dieser Schutzzweck nicht mehr erreicht werden. Die an die Straße anschließende Zone im NSG wird indirekt beeinträchtigt, indem ihre Eignung, als Grünland im Sinne des Naturschutzes entwickelt zu werden, durch die angrenzende Straße und die davon ausgehenden Störungen vermindert wird. Dies betrifft insbesondere die Eignung des Gebietes als Brut- und Rastgebiet für Wiesenvögel, da die nutzbare Fläche auf Grund der Störungen verkleinert wird.

Für die Südtrasse ergibt die Betrachtung des zu erwartenden Eingriffs:

- Der größte Anteil der Beeinträchtigungen betrifft die Pflanzen- und Tierwelt: Eingriffsvolumen insgesamt 3,13 Mio. Punkte nach Staatsrätemodell (Biotopverlust inkl. Gewässer und Beeinträchtigungen der Umgebung durch Verlärmung, visuelle Störungen, Schadstoffeintrag);
- Boden: hoher Eingriff in den Boden im ufernahen Bereich im Westabschnitt der Trasse, wo relativ naturnahe, besonders schützenswerte Böden mit Archivfunktion der Kulturgeschichte betroffen sind. Versiegelung insgesamt ca. 4,1 ha, zusätzliche Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen im Umfeld der Straße. Deutlich umfangreichere Inanspruchnahme durch Böschungen, Abgrabungen usw. als bei der Bezirkstrasse;
- Landschaftsbild: siehe Angaben zu Abschnitt 5.2.1.3.;
- Ausgleich: Vollständiger Ausgleich inkl. der § 28-Biotope durch ca. 98 ha Ausgleichsflächen in Neuland/Gut Moor und ca. 25,7 ha Ausgleichsflächen trassenah. Da diese trassenahen Flächen auf Grund ihrer Lage und ihrer Bodenbeschaffenheit auch für den Obstbau be-

sonders geeignet sind, sind sie in die Konzepterarbeitung für ein obstbauliches Flächenmanagement einbezogen worden. Sofern diese Flächen zukünftig für den Obstbau in Anspruch genommen werden, sind geeignete Kompensationsflächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich an anderer Stelle nachzuweisen. Die Flächen sollen im Rahmen einer Einigung mit der örtlichen Landwirtschaft bestimmt und festgelegt werden.

Die Tassenführung der Südtrasse beeinträchtigt den Uferbereich der Alten Süderelbe erheblich, der in enger Kommunikation zum Wasserkörper steht. Der überwiegende Teil aller Lebensgemeinschaften findet ihren Lebensraum im Auebereich und in den Uferstreifen von Gewässern. Deshalb ist dieser Bereich besonders schutzbedürftig. Die Alte Süderelbe ist stark mit Nähr- und Schadstoffen belastet (Sediment). Es gilt, dass zur Erreichung des Zieles „guter chemischer Zustand“ keine weiteren Einträge in das Gewässer erfolgen. Die hierfür heranzuziehenden Vorschriften sind in den nachgelagerten Verfahren zu berücksichtigen.

Für die Bezirkstrasse zeigt die Betrachtung des Eingriffs:

- Pflanzen- und Tierwelt: Eingriffsvolumen insgesamt 2,98 Mio Punkte nach SRM (Biotopverlust inkl. Gewässer und Beeinträchtigungen der Umgebung durch Verlärmung, visuelle Störungen, Schadstoffeintrag);
- Boden: Die Bezirkstrasse verläuft überwiegend auf überformten Böden. Dauerhafter Verlust durch Versiegelung ca. 3,2 ha, auch hier zusätzliche Beeinträchtigung der Bodenfunktionen im Umfeld der Straße;
- Landschaftsbild: siehe Angaben zu Abschnitt 5.2.1.3.;
- Ausgleich: Überwiegend auf den 98 ha in Neuland/Gut Moor, die bereits für die Südtrasse der Umgehung Finkenwerder gesichert worden sind. Spezielle trassenah Ausgleichsflächen für betroffene § 28-Biotope wären im Rahmen einer fortgeführten Projektplanung noch zu ermitteln.

Auch hier beeinträchtigt die Trassenführung den Uferbereich der Alten Süderelbe erheblich, der in enger Kommunikation zum Wasserkörper steht. Wie bereits erwähnt hat die Alte Süderelbe einen hohen Wert für Lebensgemeinschaften. Deshalb ist dieser Bereich besonders schutzbedürftig. Die Alte Süderelbe ist stark mit Nähr- und Schadstoffen belastet (Sediment). Auch hier gilt, dass zur Erreichung des Zieles „guter chemischer Zustand“ keine weiteren Einträge erfolgen dürfen. Die hierzu heranzuziehenden Vorschriften sind in den nachgelagerten Verfahren zu berücksichtigen.

Für die Südtrasse ergibt sich hinsichtlich der Betroffenheit von § 28-Biotopen, dass gesetzlich geschützte Biotope (naturnahe Kleingewässer, Flutrasen, Nasswiesen, Röhricht, Ufer- und Auegehölze, Trockenrasen) sowohl durch Vernichtung auf Grund der Überbauung (ca. 1,4 ha) als auch durch die dauerhaften Beeinträchtigungen durch den Straßenbetrieb in der Nähe der Trasse (ca. 8,8 ha) berührt sind. Eine vorübergehende Beeinträchtigung erfolgt für ca. 5 ha.

Auch bei der Bezirkstrasse sind gesetzlich geschützte Biotope negativ betroffen (insbesondere Ufer- und Auegehölze, außerdem Hochstauden und Röhricht), und zwar sowohl durch Vernichtung auf Grund der Überbauung (dauerhafter Verlust 1,2 ha) als auch durch die dauerhaften Beeinträchtigungen durch den Straßenbetrieb in der Nähe der Trasse (ca. 7,5 ha).

Von der Südtrasse sind gesetzlich geschützte Arten negativ betroffen, allerdings in nicht gravierendem Umfang, auch nicht hinsichtlich der Fledermäuse. Sechs Fledermausarten als streng geschützte Arten (Breitflügel-, Wasser-, Rauhaut-, Zwerg- und Teichfledermaus, Großer Abendsegler) sind im Umfeld der Trasse vorhanden, aber durch den Straßenbau nicht erheblich beeinträchtigt. Eine Befreiung nach § 62 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist voraussichtlich nicht erforderlich.

Für die Bezirkstrasse zeigt sich hinsichtlich der geschützten Arten, dass vor allem für Fledermäuse der Verlust von Gehölzen am Nordufer der Deponie Francop durch die erforderliche Baumaßnahme negativ ist. Die künftige Umgehungsstraße wäre nicht deckungsgleich mit der bisherigen Deponierandstraße. Die Trassenführung im Bereich der Deponie ergibt sich aus der Lage der am Rand befindlichen Entwässerungssysteme. Diese Einbauten dürfen nicht überbaut und nicht durch Setzungen beeinträchtigt werden. Die geplante Straßenoberfläche liegt generell geländegleich oder etwas oberhalb des vorhandenen Geländes. Aufgrund der Querschnittsbreite der Straße muss die nördliche Böschung auf ganzer Länge überschüttet werden. Nach vorliegenden Unterlagen ist davon auszugehen, dass in dem betroffenen Gebiet sehr weiche Böden anstehen, die für die Überschüttung keine ausreichende Festigkeit aufweisen und deshalb ausgetauscht werden müssen. Aus diesen Gründen können die Ufergehölze nicht erhalten bleiben. Sechs Fledermausarten als streng geschützte Arten (Breitflügel-, Wasser-, Rauhaut-, Zwerg- und Teichfledermaus, Großer Abendsegler) sind mit ihrem Nahrungsgebiet und ihren Tagesverstecken in den Gehölzen am nördlichen Rand der Schlickdeponie auf Grund der Beseitigung der Gehölze betroffen. Eine Befreiung nach § 62 BNatSchG ist erforderlich, als sinnvolle Kompensation hinsichtlich der Tagesverstecke ist das Anbringen von Fledermauskästen möglich. Die potentielle Betroffenheit von 13 geschützten Vogelarten würde nur bei Vernichtung der Nistplätze während der Brutzeit zur Notwendigkeit von Befreiungen führen.

Durch die Südtrasse sind festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen negativ betroffen (Hakengrabenaufweitung und -aufwertung im Zusammenhang mit der Schlickdeponie Francop sowie Ausgleichsmaßnahmen an Beregnungsteichen; hinzukommen Maßnahmen im Zusammenhang mit der BImSchG-Anlage METHA und dem Schlickzwischenlager Pagensand). Diese Maßnahmen sind allerdings in geringerem Umfang als bei der Bezirkstrasse betroffen.

Durch die Bezirkstrasse sind festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in großem Umfang negativ betroffen (zu renaturierender Uferbereich der Deponie Francop sowie Ausgleichsmaßnahmen für den Bebauungsplan Finkenwerder 35 entlang des gesamten Nordufers der Alten Süderelbe und im Anschlussbereich der Neß-Umfahrung sowie kleinere Flächen des Sammelausgleichs für das Flugzeugwerk; hinzu kommen Maßnahmen im Zusammenhang mit der BImSchG-Anlage METHA und dem Schlickzwischenlager Pagensand). Umfang gemäß SRM: ca. 110.000 Punkte für den Faktor Tier- und Pflanzenwelt, die an anderer Stelle nachzuweisen sind.

Durch die Südtrasse ist der Biotopverbund im westlichen Bereich auf Grund der Zerschneidungswirkung der Trasse quer zu den vorhandenen Gewässerstrukturen in einem bislang unzerschnittenen Raum von hoher ökologischer Wertigkeit sehr stark negativ betroffen. Auch der Trassenverlauf südlich der Schlickdeponie hat deutlich negative

Auswirkungen auf den Biotopverbund insbesondere für Amphibien, da die Trasse dort Sommer- und Winterlebensräume zerschneidet. Hier entlang der Schlickdeponie entstehen größere Beeinträchtigungen für die Amphibien als am Nordufer, weil Erdkröten u.a. die Außendeichflächen in Francop als Winterlebensräume und zum Laichen nutzen und die trockenen Deponieflächen als Sommerlebensräume.

Durch die Bezirkstrasse wird der Biotopverbund entlang der Alten Süderelbe negativ betroffen, insbesondere für Fledermäuse, für die die vorhandenen Gehölzstrukturen am Nordrand der Schlickdeponie von Bedeutung sind. Die betroffenen Bereiche der Schlickdeponie einschließlich der Ufergehölze dienen den Fledermäusen als Tagesverstecke und Nahrungsraum und sind von größerer Bedeutung als die entsprechenden von der Südtrasse betroffenen Bereiche. Für Amphibien hingegen ist der Biotopverbund zwischen dem Nordrand der Schlickdeponie und der Alten Süderelbe von nicht so hoher Bedeutung, da die Alte Süderelbe auf Grund der steilen Ufer und der Wassertiefe kein geeignetes Laichgewässer ist. Im Bereich des Westerdeichs sind die von der Trasse ausgehenden Beeinträchtigungen auf die direkt betroffenen Flächen des NSG Westerweiden wegen der dort sowieso vorhandenen störenden Siedlungsauswirkungen nicht von besonders hoher Bedeutung. Zunehmende Störungen sind dort allerdings für den zentralen Teil der Westerweiden und deren Funktion als Rastgebiet für Zugvögel (insbes. Gänse) zu erwarten, da optische Wirkungen die Eignung des Gebietes weiter einschränken werden (Horizontverschiebung).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass für den Bereich Wasser, Boden, Tiere und Pflanzen der Neubau einer Straße auf beiden geprüften Trassenführungen ein umfangreicher Eingriff ist. Beide Trassen lösen Ausgleichsbedarfe in etwa vergleichbarem Umfang aus (siehe auch Kapitel 5.1.10). Eine Präferenz für eine der beiden Trassen kann nicht festgestellt werden.

Die Änderung des bisherigen Spülfeldes zu einer Grünfläche ist für die hier genannten Schutzgüter positiv zu bewerten, da die bisherige Zäsur durch den Spülfeldbetrieb für Tier- und Pflanzenwelt in seiner Wirkung deutlich verringert wird und eine verbesserte Biotopvernetzung bzw. die Neuentstehung von Biotopen zu erwarten ist. Wasser und Boden sind durch diese Änderung nicht tangiert.

#### 5.2.1.3 Landschaft, Klima und Mensch

Die Kriterien des Landschaftsbildes beziehen sich auch auf Aspekte der historisch gewachsenen Landnutzung und der Entwicklung eines Landschaftsraumes mit seinen typischen Elementen, die für die Naherholungsfunktion und Freiflächennutzung der örtlichen Wohnbevölkerung nicht immer als Qualität erkennbar sind. Die Naherholungsfunktion bezieht sich darüber hinaus nicht nur auf die angrenzenden Siedlungen, sondern großräumiger auf die Ortsteile Süderelbe bzw. Finkenwerder sowie die darüber hinaus gehende überörtliche Naherholungsfunktion.

Die Südtrasse verändert das dortige Landschaftsbild erheblich. Durch den Westabschnitt der Südtrasse wird ein bislang unzerschnittener, großer, naturnaher Landschaftsraum – gebildet aus den Naturschutzgebieten Westerweiden und Finkenwerder Süderelbe sowie den ehemaligen Außendeichflächen in Neuenfelde und Francop – zerschnitten. Eine seit Jahrhunderten durch die Landnutzung – in großen Teilen Obstbau – und die Wasserbaumaßnahmen entstandene Landschaft – geprägt

durch Altdeich, Vorland, Sommerdeich, Altarm Alte Süderelbe und Westerweiden als Vorland – wird durch die Trasse zerschnitten. Die Elemente dieser historischen Kulturlandschaft – ansonsten in der Süderelbmarsch nicht mehr erhalten – werden in ihrem Bedeutungszusammenhang gestört. In der differenzierteren verbindlichen Bauleitplanung werden hierzu eine Reihe von Minderungsmaßnahmen (Schutzwand, Bewässerungssystem, Kleintierdurchlässe etc.) vorgesehen. Die Schlickdeponie Francop, die Teil des 2. Grünen Rings ist, kann nur noch unter Querung der Straße erreicht werden; der gesamte Bereich wird zudem verlärmert und visuell gestört. Der Fernblick vom Westrand der Schlickdeponie wird negativ durch die von dort sehr deutlich wahrnehmbare Zerschneidung durch den Westabschnitt der Südtrasse berührt.

Auch die Bezirkstrasse verändert das Landschaftsbild sehr erheblich; zum einen im Ostabschnitt durch die Straßenführung unmittelbar im Uferbereich der Alten Süderelbe, zum anderen in dem nördlich der Elbe parallel zum Westerdeich verlaufenden Abschnitt. Im genannten Uferbereich wird der bisher ausschließlich landschaftlich geprägte Talraum künftig auch durch die Trassenführung negativ überformt, während im Bereich des Westerdeichs der zusätzliche Trassenverlauf künftig eine Barriere gegenüber der freien Landschaft des Naturschutzgebietes Westerweiden darstellen wird. Die deutlichste Veränderung des Landschaftsbildes ergibt sich aus der im Verlauf der Bezirkstrasse erforderlichen Straßenbrücke über die Alte Süderelbe in der südlichen Verlängerung des Westerdeichs. Die Brücke mit der auf ihr verlaufenden Hauptverkehrsstraße wird – auch ohne zusätzliche Lärmschutzanlagen – ein massives Erscheinungsbild haben und so den Talraum visuell stark beeinflussen und verändern (s. hierzu Kapitel 5.1.9). Der Fernblick vom Westrand der Schlickdeponie wird von der Bezirkstrasse weniger negativ berührt, da sich diese an vorgegebene Strukturen (wie den Westerdeich) anlehnt.

Die Naherholungsfunktion wird durch die Bezirkstrasse im Bereich des Westerdeichs und auf den künftig überörtlich bedeutenden Grünflächen der Schlickdeponie Francop, die Finkenwerder an den 2. Grünen Ring anbindet, durch direkte Berührung bzw. erforderliche Querung der Trasse sowie durch Lärm und visuelle Beeinträchtigungen nachhaltig gestört. Ganz besonders gilt dieses auch für den hochwertigen und bisher weitgehend ungestörten Talraum der Alten Süderelbe. Zum Thema Lärmschutz wird auf die Anmerkung am Ende des Kapitels 5.1.8 verwiesen.

Das Klima im näheren Umfeld der Trasse wird sich verändern. Es ist davon auszugehen, dass die Temperaturen – insbesondere tagsüber – ansteigen. Es werden sich Auswirkungen auf die Luftbewegungen ergeben. Nach derzeitiger Einschätzung sind keine wesentlichen Veränderungen der Luftaustauschprozesse zu erwarten. Großräumig werden sich keine Veränderungen ergeben.

Zusammenfassend kann zu den hier genannten Schutzgütern festgestellt werden, dass beide Trassen einen erheblichen Eingriff insbesondere in die Landschaft darstellen. Für die Bezirkstrasse muss zusätzlich die mit ihr verbundene Verlärmung des als Erholungs- und Erlebnisraumes dienenden Tales der Alten Süderelbe und der nördlich angrenzenden Flächen sowie die visuelle Beeinträchtigung durch die Brücke über die Alte Süderelbe in Höhe des Finkenwerder Westerdeichs als besondere Störung der Naherholungsfunktion vermerkt werden.

Die Änderung des bisherigen Spülfeldes zu einer Grünfläche ist für die hier genannten Schutzgüter positiv zu bewerten, da die bisherige Nutzung als Spülfeld insbesondere für Mensch und Landschaft als störend anzusehen war. Der Raum erfährt dadurch eine Aufwertung.

#### 5.2.1.4 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Plangebiet befinden sich keine Kultur- und Sachgüter, die unter Umweltgesichtspunkten berücksichtigt werden müssen. Die Kulturlandschaft, die an sich besonderer Erwähnung und Berücksichtigung bedarf, wurde beim Schutzgut Landschaft bearbeitet. Der Obstbau im Plangebiet findet außerhalb der Umweltprüfung im Rahmen der Gesamtabwägung seine Berücksichtigung.

Die Änderung des bisherigen Spülfeldes zu einer Grünfläche hat keine Auswirkung auf die hier genannten Schutzgüter.

#### 5.2.2 Zusammenfassung Umweltbericht

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Auswirkungen beider Trassen auf Landschaftsbild und Naherholung im Detail unterschiedlich, aber in der Summe beiderseits negativ sind. Festzuhalten ist, dass hinsichtlich der hohen Beeinträchtigung der Naherholungsfunktion am Finkenwerder Westerdeich und Süderdeich sowie der gravierenden Veränderung des Landschaftsbildes durch die westliche Brücke über die Alte Süderelbe der Umfang der Betroffenheit bei der Bezirkstrasse höher ist als bei der Südtrasse. Bei der Bezirkstrasse kommt hinzu, dass unter Lärmgesichtspunkten bisher sehr ruhige Bereiche verlärmert werden. Lärmschutz ist nur in geringem Umfang in einem Einzelfall an der Bezirkstrasse notwendig.

Zu den Schutzgütern im Einzelnen:

**Luft und Mensch:** In der heutigen Situation sind beide Trassenräume relativ unbelastet. Durch die Planung wird es im Umfeld der Südtrasse zu diesen Schutzgütern kaum Veränderungen geben. Im Bereich der Bezirkstrasse werden bisher sehr ruhige Gebiete verlärmert, in Teilen (am Finkenwerder Westerdeich) wird Lärmschutz notwendig.

**Wasser, Boden, Tiere und Pflanzen:** Von beiden Trassen sind zum großen Teil Flächen betroffen, die im bisherigen Zustand naturnah und von hohem Wert für die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege und die zugehörigen Schutzgüter sind. Dies sind insbesondere die nahe der Ufer der Alten Süderelbe gelegenen Bereiche, die derzeit relativ wenig gestört und daher für den örtlichen Arten- und Lebensraumbestand von großer Bedeutung sind.

- Naturschutzgebiete im Gebiet der Alten Süderelbe sind bei beiden Trassen betroffen. Die Südtrasse beeinträchtigt das NSG Finkenwerder Süderelbe an dessen Rand auf ca. 1,9 km Länge und wirkt sich u.a. auf den dortigen Lebensraum für Amphibien aus. Die Bezirkstrasse hingegen betrifft die NSGs Finkenwerder Süderelbe und Westerweiden auf etwa 1 km Länge und beeinträchtigt in den Westerweiden Lebensräume für Wiesenvögel;
- Das quantitative Eingriffsvolumen (gem. Staatsrätemodell) für die Pflanzen- und Tierwelt inkl. der von der Straße dauerhaft ausgehenden Beeinträchtigungen angrenzender Biotope von Süd- u. Bezirkstrasse ist ähnlich groß, allerdings führt das um ca. 150.000 Punkte geringere Eingriffsvolumen bei der Bezirkstrasse zu einer Verringerung der benötigten Ausgleichsflächen in Neuland um ca. 5 ha (wegen der bei beiden Trassen im Vergleich zum Faktor Boden quantitativ gemäß Staats-

rätmodell deutlich höheren Beeinträchtigungen im Maßstab Tier- und Pflanzenwelt ist der Flächenumfang der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen abhängig von der Bilanzierung für die Tier- und Pflanzenwelt). Angesichts der Größenordnung der insgesamt zu erwartenden Beeinträchtigungen ist diese Differenz allerdings, relativ betrachtet, gering;

- Die Beeinträchtigung des Bodens ist bei der Südtrasse sehr viel höher auf Grund der deutlich größeren Versiegelung offenen Bodens (ca. 4,1 ha gegenüber ca. 2,9 ha) sowie durch die Inanspruchnahme naturnaher, schützenswerter Böden mit Archivfunktion der Kulturgeschichte im Westbereich. Die Bezirkstrasse verläuft hingegen überwiegend auf überformten Böden (z. T. sind diese auch im Bereich Finkenwerder Westerweiden überformt);
- Das Landschaftsbild wird durch beide Trassen negativ berührt;
- Gesetzlich geschützte Biotope sind von beiden Trassen in etwa gleichem Umfang betroffen;
- Als gesetzlich geschützte Arten werden von der Bezirkstrasse sechs Fledermausarten beeinträchtigt, was allerdings ausgeglichen werden kann. Auch durch die Südtrasse sind gesetzlich geschützte Arten betroffen, jedoch sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.
- Festgesetzte Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen für andere Eingriffsvorhaben sind von beiden Trassen betroffen, wenn auch etwas umfangreicher von der Bezirkstrasse. Dies kann im Rahmen der erforderlichen Gesamtkompensation für die Straße abgedeckt werden;
- Vorhandene Biotopverbindungen und -strukturen werden durch beide Trassen beeinträchtigt, allerdings stärker durch die Südtrasse vor allem im südwestlichen Bereich des Talraums der Alten Süderelbe. Die Südtrasse zerschneidet die Gewässervernetzung zwischen den Außendeichflächen und dem NSG Finkenwerder Süderelbe, was insbesondere für aquatische und amphibische Arten negative Auswirkungen hat. Die Südtrasse hat auch durch ihren Verlauf entlang der Schlickdeponie negativere Auswirkungen für die Amphibien als am Nordufer. Dort würden allerdings Tagesquartiere mehrerer Fledermausarten durch die Bezirkstrasse beeinträchtigt;
- Beide Tassenführungen beeinträchtigen den Uferbereich der Alten Süderelbe erheblich. In den nachgelagerten Verfahren sind daher Maßnahmen zum Schutz des Wasserkörpers erforderlich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus Sicht des Naturschutzes beide Tassen – wenn auch aus unterschiedlichen Gründen – als sehr schlecht einzustufen sind. In den betrachteten Unterkriterien treten im Ergebnis die oben benannten Unterschiede auf, da bezüglich der Auswirkungen etwa auf den Boden, auf die landschaftsbezogenen Biotopverbindungen oder auch auf die untersuchten Tierartengruppen Vorzüge für die eine oder die andere Trasse festzustellen sind. Da diese Unterkriterien selbst jedoch nicht verschieden sind, ergibt sich aus den festgestellten Unterschieden auch nicht, dass sich eine der beiden Trassen als eindeutig vorzuziehen aufdrängt.

In beiden Fällen ist der Eingriff auszugleichen. Das Spülfeld ist bei beiden Trassen geringfügig einbezogen. Hierdurch entstehen keine Probleme.

Landschaft, Klima und Mensch: Im Bestand sind auf beiden Trassen großflächig ungestörte Räume mit Wiesen,

Obstbau und der Alten Süderelbe mit überörtlicher Naherholungsfunktion und als wichtiger Erlebnisraum auch für die angrenzenden Siedlungsbereiche vorhanden. Derzeit stellt lediglich das Spülfeld eine Zäsur dar. Durch den Bau einer Straße werden diese Landschaften/Kulturlandschaften durchbrochen und visuell gestört und verlärm. Das gilt für beide Trassen. Auf der Bezirkstrasse sind die Veränderungen durch die Querung der Alten Süderelbe mit aufgeständerten Brückenbauwerken besonders groß. Veränderungen im Lokalklima sind auf beiden Trassen in geringem Umfang wahrscheinlich.

Kultur- und sonstige Sachgüter werden nicht tangiert.

Die Änderung des bisherigen Spülfeldes zu einer Grünfläche ist für die Schutzgüter insgesamt als positiv zu bewerten und bedeutet aus Sicht der Umweltbelange eine Aufwertung des Raumes.

### 5.2.3 Überwachung (Monitoring)

Die Überwachung erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung nach Wasserhaushalts-, Bundesimmissionsschutz- (Luftqualität, Lärm), Bundesbodenschutz- (Altlasten), Bundesnaturschutzgesetz (Umweltbeobachtung) sowie ggf. weiterer Regelungen. Außerdem sollen die Auswirkungen auf das Kleinklima überwacht werden. Damit sollen unvorhergesehene erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die infolge der Planrealisierung auftreten, erkannt werden. Weitere besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

### 5.3 Abwägungsergebnis:

Zusammenfassend stellt sich die Bewertung wie folgt dar: Bei der Verkehrsfunktion hat die Bezirkstrasse mit werktäglich ca. 13.300 Kfz/24Std. eine etwas höhere Entlastungswirkung für die Finkenwerder Ortsdurchfahrt gegenüber ca. 11.300 Kfz/24Std. bei der Südtrasse. Die werktägliche LKW-Entlastung ist bei beiden Trassen mit ca. 560 LKW/24Std. gleich. Dem steht eine Nullprognose (ohne Umgehung) am Bezugsquerschnitt Finkenwerder Norderdeich mit werktäglich ca. 25.200 Kfz/24Std. (davon ca. 1150 LKW über 2,8 to) gegenüber. Bei der Bauzeit hat die Südtrasse (nach Beschluss des Flächennutzungsplans) Planrecht und damit gegenüber der Bezirkstrasse einen Zeitvorteil von etwa 1 Jahr. In beiden Fällen sind Rechtsmittel nicht einkalkuliert. Die Baukosten sind bei der Bezirkstrasse mit 55,4 Mio. Euro etwas geringer als bei der Südtrasse mit 57,0 Mio Euro. Bei den Betriebsabläufen betroffener Landwirtschaftsbetriebe sind die Auswirkungen der Südtrasse etwas günstiger als die wegen erschwerter Flächenerreichbarkeiten ungünstigere Bezirkstrasse.

Bei den vorgenannten Kriterien verteilen sich die Vor- und Nachteile in gleicher Weise auf beide Trassen; darüber hinaus unterscheiden sich die festzustellenden Auswirkungen so geringfügig, dass dieses für die Trassenauswahl allenfalls von nachgeordneter Bedeutung sein kann. Im Ergebnis trifft dieses auch auf die beiden nachstehenden Themen zu, die zwar inhaltlich ein erhebliches Gewicht haben, aber in ihren (negativen) Auswirkungen bei beiden Trassen annähernd vergleichbar sind:

Beim Landschaftsbild und der Naherholung sind für beide Trassen erhebliche Beeinträchtigungen zu verzeichnen, die Bezirkstrasse wird – u.a. wegen der erforderlichen Querung der Süderelbe – noch etwas ungünstiger zu bewerten. Der Naturschutz erfährt bei beiden Trassen gravierende Nachteile. Auch wenn diese im Einzelnen unterschiedlich

sind, kann hieraus in Bezug auf die Trassenwahl keine Rangfolge abgeleitet werden. Eine Vermeidung dieser Beeinträchtigungen wäre nur mit einem – nicht zur Diskussion stehenden – Verzicht auf den Bau einer Umgehungsstraße zu erreichen.

Als für die Trassenauswahl entscheidende Themen verbleiben demnach

- die Inanspruchnahme von Privatflächen und von Obstbauflächen und
- die Beeinträchtigung vorhandener Wohnnutzungen sowie negative Auswirkungen auf die Stadtteilentwicklung.

Bei der Inanspruchnahme privater Flächen besteht ein deutlicher Vorteil für die Bezirkstrasse, da sie nur 1,2 ha Privatflächen (gegenüber 5,9 ha bei der Südtrasse) erfordert. In Bezug auf die erforderlichen Obstbauflächen stellt sich die Bezirkstrasse mit einem Bedarf von nur 0,3 ha (gegenüber 6,7 ha bei der Südtrasse) ebenfalls günstiger dar (zum Verständnis ist anzumerken, dass sich diese beiden Flächenangaben weitgehend überlagern, d.h. die Privatflächen sind – fast ausnahmslos – auch Obstbauflächen). Wie in Kapitel 5.1.4 dargestellt, kann allerdings davon ausgegangen werden, dass die im Zusammenhang mit der Südtrasse erforderlichen Eingriffe durch die Bereitstellung geeigneter städtischer Ersatzflächen vollständig ausgeglichen werden können.

Im Zusammenhang mit dem Schutz vorhandener Wohnnutzungen besteht ein sehr deutlicher Vorteil für die Südtrasse. Durch sie werden bewohnte Bereiche nicht betroffen. Dem gegenüber werden durch die Bezirkstrasse die Wohnbereiche im Süden Finkenwerders massiv beeinträchtigt. Auch bei den Auswirkungen auf die Stadtteilentwicklung ist die Südtrasse deutlich günstiger: Sie beeinträchtigt weder Siedlungsbereiche noch Siedlungsbezogene Freiflächen. Die Bezirkstrasse wirkt sich dagegen durch die mit ihr verbundene weiträumige Verlärmung des Finkenwerder Südens und den oben beschriebenen Abriegelungseffekt sehr negativ aus.

In dieser Situation wird für den Bau der Südtrasse entschieden. Damit wird

- der Schutz vorhandener Wohnbereiche sichergestellt; ihm war im Rahmen der Abwägung immer höchste Priorität eingeräumt worden; er war der eigentliche Anlass für die Planung einer Umgehung Finkenwerders. Eine Planung, die andere Siedlungsbereiche Finkenwerders zusätzlich belastet, wäre nicht sachgerecht. Im Gegensatz zur Bezirkstrasse beeinträchtigt die Südtrasse keine Wohnnutzungen und keine siedlungsbezogenen Freiflächen,
- für die Lebensqualität im Stadtteil Finkenwerder entschieden. Der Stadtteil ist auf seine ruhigen und hochwertigen südlichen Freiflächen einschließlich der Alten Süderelbe angewiesen: sie müssen erhalten werden, um die Stabilität des Wohnquartiers Finkenwerder zu sichern, das – in seiner Insellage – mit dem geschilderten umfangreichen Arbeitsstättennutzungen auch künftig einen großen und nicht verzichtbaren Beitrag für die Gesamtstadt zu leisten hat.

Wie dargestellt beeinträchtigt die Südtrasse trotz größtmöglicher Schonung der Kulturlandschaft die Obstbauflächen und nimmt in deutlichem Umfang Privatflächen in Anspruch. Diese Belange werden den oben beschriebenen Wohn- und Siedlungsbezogenen Belangen untergeordnet,

im Übrigen ist auf die hierzu vorgesehene vollständige Kompensation mehrfach hingewiesen worden.

Der Bau einer Umgehung trägt – und das gilt für beide Trassen – mit der Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes in dem heute betroffenen Bereich Finkenwerders vom Durchgangsverkehr und einem großen Teil des Gewerbeverkehrs den Bedürfnissen der Menschen in Finkenwerder und der Qualität des Wohnstandortes Finkenwerder Rechnung. Außerdem kann eine gesamtstädtisch notwendige Verkehrsinfrastruktur, die den Bedarfen der Verkehre aus und in den Süderelberaum sowie den auf das Flugzeugwerk bezogenen Verkehren entspricht, realisiert werden. Aus diesen Gründen sind auch die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft unvermeidbar. Sie sind im Rahmen der verbindlichen Bauleit- und Landschaftsplanung auszugleichen.

Mit der Entscheidung für den Bau der Südtrasse wird zusätzlich sichergestellt, dass

- die Qualität des hochwertigen Landschaftsraumes zwischen dem Finkenwerder Landscheideweg und der Alten Süderelbe bewahrt wird,
- alle vorhandenen Siedlungsbereiche von zusätzlichen Lärmbelastungen weitgehend freigehalten werden,
- dem Obstbau als einer der wesentlichen Erwerbsgrundlagen im Alten Land – auch wenn die Südtrasse in nicht unerheblichem Umfang landwirtschaftliche Flächen in Anspruch nimmt – durch begleitende Maßnahmen im Süderelberaum eine verlässliche Zukunftsperspektive geboten wird.

Diese Entscheidung wird mit Rückwirkung getroffen. Der erneute Abwägungsvorgang hat gezeigt, dass das Ergebnis der Abwägung, wie am 9. März 2005 getroffen, weiterhin Bestand haben kann und soll. Damit kann die Entscheidung für die Südtrasse nach wie vor Grundlage für die Konkretisierung im verbindlichen Bauleitplan Francop 7/Neuenfelde 12 vom 21. März 2005 sein.

## 6. Weitere Maßnahmen und Planungen

Im östlichen Bereich der Planänderung werden zwei Hafensflächen (nördlich Alte Süderelbe sowie zwischen Hakengraben und Hohenwischer Straße), die für diesen Zweck nicht mehr benötigt werden und daher aus dem Geltungsbereich des Hafentwicklungsgesetzes entlassen wurden, künftig als Flächen für die Landwirtschaft und in geringem Umfang als Wasserflächen dargestellt. In diesen Bereichen können Ausgleichsmaßnahmen für die geplante Straßentrasse für die Umgehung Finkenwerder im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung und des Fachplanungsrechts vorgenommen werden.

Der Grünordnungsplan Francop 5 vom 2. Mai 1991 für die Schlickdeponie Francop befindet sich in der Umsetzung. Die Begrünung ist im westlichen Teil der Schlickdeponie bereits weitgehend abgeschlossen, der restliche Teil wird in absehbarer Zeit fertig gestellt werden. Die extensiv begrünten Bereiche sind keine öffentliche Grünfläche, da die Deponie als technisches Bauwerk spezielle Anforderungen zum Beispiel an die Abdeckschichten, die Art der Begrünung und die Art der Nutzung erfordert. Eine extensive Naherholungsnutzung durch die Öffentlichkeit ist jedoch möglich und wird im westlichen Abschnitt bereits geduldet. Die begrünte Schlickdeponie ist von hoher Bedeutung für die Naherholung im Süderelberaum. Dies führt im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplans zur Darstellung der Schlickdeponie als Grünfläche.

Diese im Flächennutzungsplan vorgesehenen geänderten Darstellungen sind nicht als Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten.

Für die beschriebenen Ziele der Planung wird im Flächennutzungsplan die bisherige Darstellung als sonstige Hauptverkehrsstraßen durch Hafeneinfahrten, Wohnbauflächen, Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft und gewerb-

liche Bauflächen ersetzt, sonstige Hauptverkehrsstraßen neu an Stelle von Hafeneinfahrten, Wasserflächen, Flächen für Aufschüttungen, Grünflächen und Flächen für die Landwirtschaft dargestellt, ferner Hafeneinfahrten in Flächen für die Landwirtschaft und Wasserflächen sowie Flächen für Aufschüttungen in Grünflächen geändert. Das Gebiet der Flächennutzungsplanänderung umfasst eine Fläche von etwa 194 ha.