

BUND Schleswig-Holstein, Lorentzendam 16, 24103 Kiel

Stadt Elmshorn
Amt für Stadtentwicklung und Verwaltung
Schulstraße 15-17
25335 Elmshorn

Per E-Mail: amtfuerstadtentwicklung@elmshorn.de

Landesverband
Schleswig-Holstein e.V.

Kreisgruppe Pinneberg

Ihre Ansprechpartnerin:
Marina Quoirin-Nebel
Tel.: 04123/68 52 13
Fax: 04123/68 31 93 7

E-Mail: marina.quirin-nebel@barmstedt.de

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
PI-2021-670

Datum:
03.01.2022

Änderungsaufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes „Berliner Straße“ sowie parallele Änderungsaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 202 „Berliner Straße“
Hier: Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB, Stellungnahme des BUND-Landesverband SH

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir vom *BUND* SH bedanken uns für die Übersendung der Planunterlagen und der Verlängerung des Abgabetermins bis zum 14.01.2022 und nehmen wie folgt Stellung.

Allgemein

Wir begrüßen die Planung für eine Stadtentwicklung, die das Ziel eines nachhaltigen Umgangs mit der Mobilität und eine Durchgrünung des Quartiers formuliert. Gleichzeitig vermissen wir aber konkrete Maßnahmen und Festsetzungen für deren Zielerreichung.

28. Flächennutzungsplanänderung

Der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes stimmen wir zu.

Bebauungsplan Nr. 202

Begründung

1 Planungsanlass und Ausgangssituation

Abriss von Gebäuden

Bei den überwiegend leerstehenden Gewerbebauten handelt es sich zum Teil um historische Gebäude, die aus unserer Sicht der Erweiterung des Verkehrsraumes für den motorisierten (Individual-)Verkehr geopfert werden sollen. Wir halten nicht nur aus historischer Sicht, sondern auch aus Gründen des

● Hausanschrift:
Lorentzendam 16
D-24103 Kiel

Spendenkonto:
Förde Sparkasse
IBAN: DE33 2105 0170 0092 0060 06
SWIFT-BIC: NOLADE 21 KIE

Geschäftskonto:
Förde Sparkasse
IBAN: DE35 2105 0170 0092 0030 60
SWIFT-BIC: NOLADE 21 KIE

Vereinsregister:
Kiel VR 2794 KI
Steuernummer:
20/290/75910

Der BUND ist anerkannter Naturschutzverein nach §63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit. Sprechen Sie uns an, wir informieren Sie gerne.

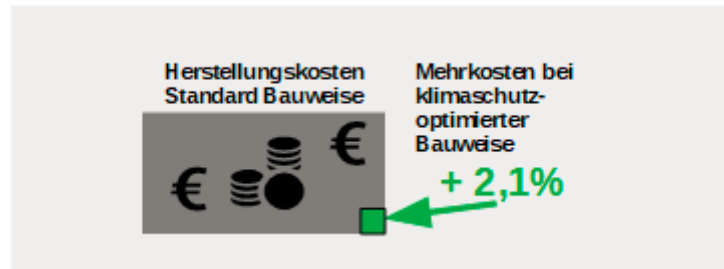


10 Minuten per Bus vom Hbf und ZOB mit den Linien 11, 81, 91, 501 und 502 zur Haltestelle Lorentzendam

Klimaschutzes und der Ressourcenschonung einen anderen Umgang mit den Gebäuden für dringend erforderlich. Es fehlt völlig die Thematisierung von Abriss der Gebäude und ggfs. eines Neubaus an anderen Stelle hinsichtlich des ökologischen Fußabdrucks.

Grundsätzlich gilt, um die Nachhaltigkeit eines Gebäudes zu beurteilen, sollten alle drei Phasen – Bau, Betrieb und Rückbau – berücksichtigt werden. Dem Umweltbundesamt zufolge gehört der Bausektor zu den ressourcenintensivsten Wirtschaftssektoren. Vor diesem Hintergrund ist eine ressourcenschonende und auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Kreislaufwirtschaft und damit die Minimierung von Bau- und Abbruchmaterialien essenziell.

„Bei einem Neubau (KfW 55) macht die graue Energie etwa 50 % des Energieverbrauchs im Lebenszyklus aus. Da gemäß Klimaschutzplan die Energieversorgung bis 2050 auf Erneuerbare Energien umgestellt wird, liegt der Anteil der grauen Emissionen an den Emissionen über den gesamten Lebenszyklus bei 80 %. Gebäude Energie Gesetz (GEG) und KfW-Förderung adressieren nur die Nutzungsphase. Der für den Klimaschutz beim Neubau wichtigste Teil wird so ignoriert. Durch klimaschützendes Bauen – im Beispiel Holzrahmenbau – lassen sich die grauen Emissionen um 45 % vermindern. Wird berücksichtigt, dass im verbauten Holz CO₂ eingelagert wird, dann liegt die Minderung sogar bei 83 %. Der Rohstoffverbrauch lässt sich um 50 % mindern. Angesichts der Klimafolgen dürfen die Mehrkosten kein Argument mehr sein, sie liegen im unteren einstelligen Prozentbereich“.¹



- Die Erhaltung durch Um- und Weiternutzung der bestehenden Bausubstanz vermeidet effektiv die Entstehung von Abfällen und reduziert die aufgewendete Menge an Primärenergie.
- Der Einsatz von natürlichen, nachhaltigen Baustoffen ist ein Beitrag zur Einhaltung der notwendigen Klimaziele.
- Beton mit oder ohne Stahlarmierung ist hochgradig treibhausgasrelevant und um ein Vielfaches schädlicher für die Klimabilanz als zum Beispiel Kalksandsteine oder Holz. Beton besteht zu großen Teilen aus Zement. Dieser kommt in der Natur nicht vor und muss in Werken gebrannt werden. Dabei entweicht Kohlenstoff. Sowohl bei Stahl als auch bei Zement emittieren CO₂ und andere Treibhausgase wie Methan und Lachgas an, die noch klimarelevanter sind als Kohlendioxid.

¹ <https://bauwende.de/factsheetgraueenergie/>

Verkehrsplanung

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur führt insgesamt zu einer höheren Belastung durch den motorisierten Verkehr, damit insgesamt zu einer verschlechterten und nur in einzelnen Bereichen zu einer verbesserten Standortqualität.

Verlust von Grünflächen und Artenvielfalt

Durch Baumfällungen, Gebäudeabrisse und die Überbauung von „Brachflächen“ (Ruderalfluren) kommt es zu einem Verlust an biologischer Vielfalt, Siedlungsbiotopen, Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vögeln und Fledermäusen sowie zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung. Durch die Planungen, auch durch die „Neu“ geplante Durchgrünung gehen Flächen verloren, die sich die Natur „zurückerober“ hatte und auf denen sich vermutlich Artenreichtum entwickelte. Wenn mit „Durchgrünung“ die Anlage eintöniger Zierrasen und anderer Zierflächen gemeint ist, die mit viel Pflegeaufwand kurz und artenarm gehalten werden, verbessert sich die „Aufenthaltsqualität“ nur für Menschen, die eintönige „gepflegte“ Zierflächen einer „wilden Natur“ vorziehen.

Grünflächen sollten so angelegt und gepflegt werden, dass sie Insekten Nahrung und ganzjährig Lebensraum bieten. Dazu gehört auch die Ansaat und Anpflanzung heimischer (Wild-)Pflanzen an Stelle gezüchteter Zierpflanzen, insbesondere solcher, deren Staubblätter zu Blütenblättern (Kronblättern) umgezüchtet sind, die Insekten zwar anlocken, sie dann aber vergeblich nach Nahrung suchen lassen². Dazu gehört auch, im Herbst nicht immer alles abzumähen, da zahlreiche Insekten im Puppenstadium in abgestorbenen Pflanzenstengeln überwintern. Dazu gehört nicht die Anlage von Zierrasen, die während der gesamten Vegetationsperiode durch Mahd in engen Abständen kurz gehalten werden.

3.4 Landschaftsplan

Wir halten eine Anpassung, bzw. Überarbeitung des Landschaftsplanes für erforderlich, die zeitliche Zielvorstellung bleibt in der Begründung jedoch sehr vage. Die Belange der Bauleitplanung ist an den Aussagen des Landschaftsplanes anzupassen. In den letzten Jahren gab es bereits Planungen, die nicht den Zielen des Landschaftsplanes entsprachen. Daher sollte die Stadt Elmshorn den Zeitpunkt für eine Fortschreibung des Landschaftsplanes konkretisieren.

5.1.2 Artenschutzfachbeitrag

„– Dauerhafte Flächeninanspruchnahmen durch Bebauung bisher unversiegelter Bereiche.“

Und

„Eine zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen und damit ein weiterer Eingriff in Natur und Landschaft wird mit vorliegendem Bebauungsplan vermieden.“

Die beiden Aussagen widersprechen sich, es sei denn, es werden im gleichen Umfang bisher versiegelte Flächen entsiegelt, wie durch Bebauung bisher unversiegelter Bereiche Flächen versiegelt werden.

² <https://www.naturgartenfreude.de/2016/04/02/gef%C3%BCllte-bl%C3%BCten-die-mogelpackung-f%C3%BCr-alle-insekten/>

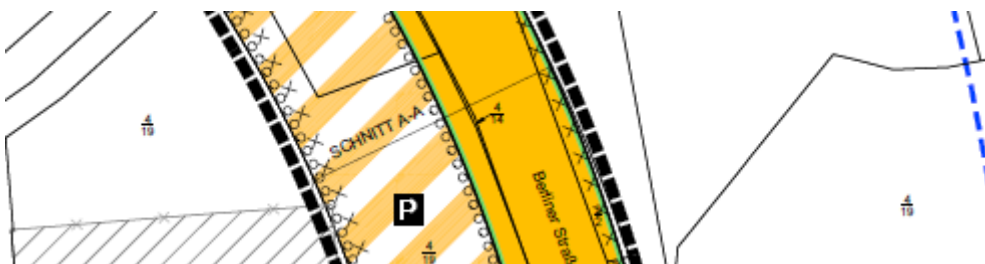
5.7 Klimaschutz

Wir begrüßen die geplanten Maßnahmen zum Klimaschutz. Doch werden sie nicht festgesetzt, bleiben sie unverbindlich. Konkretisieren könnte die Stadt Elmshorn Maßnahmen, insbesondere für klimagerechtes und nachhaltiges Bauen, sowie für Wärmekonzepte durch politische Beschlüsse, Verträge mit den Investoren und einer Zusammenarbeit mit den Stadtwerken und Fördermittelgebern.

Klimaschutz durch nachhaltige Mobilität

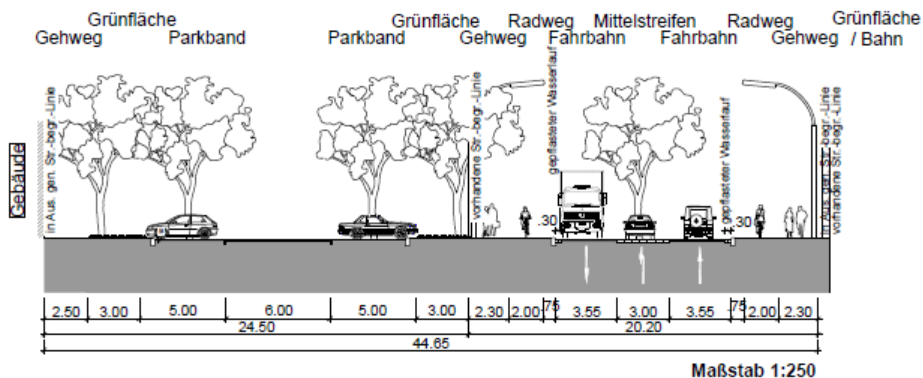
„Nachhaltige Mobilität“ heißt u.a., den Verkehrsraum neu aufzuteilen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs, also des Fahrrad- und Fußverkehrs. Aufgrund begrenzter Flächen ist das nur möglich, indem der Verkehrsraum für den motorisierten (Individual-)Verkehr reduziert wird. In diesem Bebauungsplan wird stattdessen der Verkehrsraum für den motorisierten Verkehr erweitert, was teilweise der Tatsache geschuldet ist, dass die Berliner Straße zukünftig gegenläufig befahrbar sein soll. Das erfordert aber beispielweise keinen 4-streifigen Ausbau der Berliner Straße im Bereich der Kreuzung Reichenstraße/ Berliner Straße/ Ansgarstraße. Dem (fließenden und ruhenden) Autoverkehr wird mit Abstand der größte Verkehrsraum bereitgestellt. Attraktive Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr werden so nicht geschaffen. Würde beispielweise ernsthaft das Ziel verfolgt, den Rad- und Fußverkehrsanteil deutlich zu erhöhen, müssten (neben attraktiven Ampelschaltungen und anderen Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung dieser Verkehrsarten) z.B. im Bereich von Kreuzungen die Aufstellflächen für den Rad- und Fußverkehr erheblich vergrößert werden, damit sich Fußgänger*innen und Radfahrende nicht an roten Ampeln drängeln. Zugegeben – solche Drängeleien sind derzeit eher selten und beschränken sich hauptsächlich auf Zeiten, in denen viele Schüler*innen per Fahrrad unterwegs sind. Das gilt jedoch nur für den Ist-Zustand, denn derzeit ist der Rad- und Fußverkehrsanteil noch gering. Bei einer Zunahme (was ja angeblich ausdrücklich erwünscht ist) würde es deutlich häufiger zu solchen Drängeleien kommen. Zur Attraktivität des Fahrrad- und Fußverkehrs gehört auch, dass Drängeleien auf Rad- und Fußwegen vermieden werden, auch dann, wenn diese Verkehrsarten zunehmen. In diesem Bebauungsplan wird dem motorisierten Verkehrs absolute Priorität eingeräumt. Für den Fahrrad- und Fußverkehrs bleibt nur übrig, was sich ohne jegliche Beeinträchtigung für den motorisierten Verkehr realisieren lässt. Erst wenn ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr insgesamt attraktiver sein werden als die Benutzung des Pkw, wird es in nennenswertem Umfang zum Umstieg vom Pkw auf die klima- und umweltverträglicheren Verkehrsmittel kommen. Dazu leistet dieser Bebauungsplan – wenn überhaupt – nur einen geringen Beitrag.

Zur Verdeutlichung hier der Kartenausschnitt „Schnitt A-A“ der Planzeichnung:



Schnitt A-A

Berliner Straße



Damit wird die Aufteilung des Verkehrsraumes deutlich:

- Ruhender motorisierter Verkehr: 16,0 m Breite
- fließender motorisierter Verkehr: 10,1 m Breite (gesamt = 26,1 m Breite)
- Fußverkehr: 4,6 m Breite Radverkehr: 4,0 m Breite
- Gesamtbreite aller Verkehrsarten: 34,7 m.

Davon entfallen:

- auf den motorisierten Verkehr 75,2%
- auf den Radverkehr 11,5%
- auf den Fußverkehr 13,3%

Für die Berliner Straße im Bereich der Kreuzung Reichenstraße/ Berliner Straße/ Ansgarstraße ist keine Schnittzeichnung dargestellt. Aufgrund der hier vorgesehenen 4 Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr dürfte aber die Aufteilung des Verkehrsraumes in diesem Bereich noch ungünstiger zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs ausfallen.

7.1 Art der baulichen Nutzung

Einzelhandelsgeschäfte und Discounter sollten ausschließlich so geplant werden, dass in den oberen Geschossen Wohnnutzungen ermöglicht werden. Denkbar sind Tiefgaragen, die zusätzliche Parkflächen überflüssig machen. Zur Förderung der nachhaltigen Mobilität sollte im Außenbereich neben Parkflächen für Schwerbehinderte, ausschließlich Fahrradabstellanlagen zugelassen werden.

7.3 Technische Erschließung

Regenwasser

Zur Verbesserung des Abflusses von Oberflächenwasser sollten alle befestigten Flächen einen Abflussbeiwert von bis zu 0,6 aufweisen.

7.4 Grünordnerische Festsetzungen

7.4.1 Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Folgende Festsetzungen und Hinweise sollten für den Erhalt der Bäume aufgenommen werden:

- Bei Bautätigkeiten gilt die DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ und die RAS-LP 4 „Schutz von Bäumen, Vegetationsflächen und Tieren bei Baumaßnahmen“ sowie die ZTV-Baumpflege (2006): Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege. 5. Auflage, Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung, Landschaftsbau, Bonn, 71 S.
- Im Kronenbereich sind Nebenanlagen, Garagen und Stellplätze unzulässig

Bei Baumaßnahmen im Wurzelbereich der Bäume ist eine ökologische Baubegleitung dringend erforderlich. Das Befahren und Verdichten der Wurzelschutzbereiche sind unbedingt zu vermeiden. Bei ausreichendem Platz ist ein mobiler Zaun wirkungsvoller als ein reiner Stammschutz. Ansonsten sind Metallplatten auf einem Kiesbett anzubringen. Bei unvermeidlichen Bodenauftrag ist der Bereich des 4-fachen Stammumfanges freizuhalten. Eventuell sind Belüftungsmaßnahmen oder/und Wurzelbrücken erforderlich.

Vernachlässigter Baumschutz führt zu Folgeschäden, die entweder nur mit einem erheblichen Aufwand minimiert werden oder zum Totalverlust der Bäume führen können. Im worst case kann der Baum umstürzen und verheerende Folgen verursachen.

Folgendes ist bei Baumfällarbeiten zu beachten:

- Die Artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gem. §42 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind zu beachten. In diesem Fall ist eine Baufeldräumung nur außerhalb des Brutzeitraumes (als Brutzeitraum gilt die Zeit zwischen dem 1. März und dem 30. September) zulässig oder zu anderen Zeiten nach fachkundiger Kontrolle auf Nester und wenn durch Maßnahmen Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.
- Baumfällarbeiten sind nur außerhalb der Brutzeit von Gehölzfreibrütern gem. § 27a LNatSchG zwischen 1.1.0. und 15.03. durchzuführen.

7.4.2 Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Zur Förderung der Artenvielfalt muss die Festsetzung folgendermaßen ergänzt werden: „Es sind **einheimische**, standortgeeignete Laubgehölze ... zu verwenden“ (GALK-Straßenbaumliste aus 6/2021).

Für die Bepflanzung der Stellplätze ist für die Entwicklung der Bäume folgendes zu ergänzen: „... Je Baum ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens **20 m²** herzustellen“. Die Vegetationsfläche ist mit regionalem Saatgut oder heimischen Stauden zu bepflanzen, sie ist mit geeigneten Materialien gegen ein Überfahren zu sichern.

Generell ist für die dauerhafte Sicherung der Bäume folgendes zu beachten:

- Für einen habitatgerechten Wuchs und den Erhalt der Bäume ist der richtige Standort das ausschlaggebende Kriterium.
- Bei der Pflanzung der Bäume sollte für das Baumsustrat die Kriterien des Gütesiegels RAL G2250/7 beachtet werden.

- Um eine dauerhafte Wasserversorgung der Bäume sicher zu stellen, empfehlen wir Baumrigolen einzusetzen³.
- Für die Schaffung der lebenslangen Sicherung Wurzelraum/Standraum sind die Kriterien nach Kopinga 1997 zu beachten.
- Damit großgewachsene Bäume nicht aufgrund von Verschattungen gefällt werden müssen, sollte im Vorwege eine Verschattungsanalyse vorgenommen werden.

8.8. Erhaltung von Bäumen und Sträuchern

Zum Schutz der Bäume sollten nicht nur auf den Stellplätzen, sondern auch im Bereich der Zuwegung in den Wurzelschutzbereichen ein wurzelverträglicher Unterbau und Fugenpflaster zur Anwendung kommen. Zum Schutz der Bäume sollte folgende Festsetzung mit aufgenommen werden:

- Die Pflanzinseln im Stellplatzbereich sind gegen ein Überfahren mit entsprechenden Materialien zu sichern. Sie sind mit heimischen Pflanzen zu begrünen.

Aus unserer Sicht ist der Abstand der zur Erhaltung festgesetzten Bäume zur Bebauungsgrenze hin als zu gering zu betrachten. Bäume brauchen nicht nur für die Entwicklung einer habitatrechten Krone Platz, auch das Wurzelwerk benötigt für eine vorhersehbare Stabilität und Leistungsfähigkeit der Bäume, abhängig von der Baumgröße, ausreichend große Wurzelbereiche. Wir befürchten, dass bei Bautätigkeiten, Straßenbau oder Gebäudegründungen die geplanten Abstände Baugrenze / Baumstandort der Mindestabstand Grabung / Wurzelanlauf gem. DIN 18920, Art. 4.10 nicht eingehalten werden können. Daher sollten zum Erhalt der festgesetzten Bäume jeweils die Wurzelschutzbereiche definiert werden. Sind Grabungen oder Baugruben im Wurzelbereich unvermeidbar, ist deren Herstellung unbedingt entweder in Handarbeit oder durch Absaugen durchzuführen. Neben der DIN 18920 sind die Vorgaben aus der RAS-LP 4 und der ZTV-Baumpflege zu beachten.

Wir bitten um Zusendung des Abwägungsprotokolls

Mit freundlichen Grüßen



Marina Quoirin-Nebel
f. d. *BUND* SH

³ <https://www.hcu-hamburg.de/research/forschungsgruppen/reap/reap-projekte/bluegreenstreets/vitalisierung-technischer-lebensraeume/>