



Stadt Quickborn

Fachbereich Stadtentwicklung

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 112 "Bike+Ride- und Park+Ride-Anlage Quickborn Süd"

für das Gebiet südlich der Heidkampstraße, westlich der AKN-Schientrasse

Stand: Vorlage zum Satzungsbeschluss, 26.10.2020

Auftragnehmer und Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Bauassessor Gerd Kruse

M. Sc. Lisa Walther

Dipl.-Ing. Wiebke Hanke

ELBBERG
STADTPLANUNG

Kruse und Rathje Partnerschaft mbB
Straßenbahnring 13, 20251 Hamburg
Tel. 040 460955-60, mail@elbberg.de, www.elbberg.de

Inhalt

1. Allgemeines	4
1.1. Planungsanlass.....	4
1.2. Planverfahren.....	4
1.3. Lage des Plangebietes / Bestand	5
2. Planungsvorgaben.....	6
2.1. Regionalplan	6
2.2. Flächennutzungsplan	7
2.3. Landschaftsplan	8
2.4. Geologie	9
2.5. Archäologie	9
2.6. Vorhandene Bebauungspläne.....	10
2.7. AKN-Strecke	10
2.8. Waldabstand.....	10
3. Bauungskonzept.....	10
3.1. Art der baulichen Nutzung.....	11
3.2. Maß der baulichen Nutzung	12
3.3. Überbaubare Grundstücksfläche	12
4. Ver- und Entsorgung	13
5. Altlasten	13
6. Immissionsschutz	13
7. Natur und Landschaft.....	14
7.1. Einleitung	14
7.2. Artenschutzrechtliches Gutachten	14
7.2.1. Rechtliche Grundlagen	14
7.2.2. Bestandsbeschreibung	16
7.2.3. Vorhaben und Wirkfaktoren	18
7.2.4. Ermittlung relevanter Arten	19
7.2.5. Europäische Vogelarten	19
7.2.6. Arten des Anhang IV FFH-Richtlinie.....	21
7.3. Zusammenfassung	25
7.4. Quellenangeben.....	26
8. Flächen und Kosten.....	27

Anhang:

- Lageplan Neubau, Schnitte, Ansichten, SCHILD Architekten, März 2019

Folgende Gutachten und Untersuchungen wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erarbeitet und sind bei Bedarf im Fachbereich Stadtentwicklung einsehbar:

- Schalltechnische Untersuchung, Lärmkontor, Juni 2020
- Verkehrstechnische Stellungnahme (Bedarfsanalyse), ARGUS, Hamburg, April 2014

1. Allgemeines

1.1. Planungsanlass

Der bestehende Parkplatz an der AKN-Haltestelle Quickborn Süd ist bis an seine Kapazitätsgrenze ausgelastet. Die Förderung des ÖPNV stellt eine zentrale verkehrspolitische Maßnahme der Stadt Quickborn und des Landes Schleswig-Holsteins dar. Aus diesem Grund stellt der Ausbau des Parkplatzes zu einer Bike+Ride- und Park+Ride-Anlage mit Parkhaus einen wichtigen Baustein dar, um dieses Ziel zu erreichen. Aufgrund der Umstellung der AKN auf S-Bahnbetrieb und der einhergehenden Attraktivitätssteigerung ist perspektivisch von einem steigenden Bedarf nach Stellplätzen auszugehen.

Eine Bedarfsanalyse auf dem Jahr 2014 hat einen zusätzlichen Bedarf ausdrücklich nachgewiesen, daher soll nun eine Erweiterung sowohl der Parkplätze für Pkw als auch der Fahrradstellplätze stattfinden. Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs wird der Ausbau solcher Anlagen durch das Land Schleswig-Holstein und die Metropolregion Hamburg gefördert.

Es ist geplant, den vorhandenen ebenerdigen Parkplatz mit derzeit knapp 70 Pkw-Stellplätze sowie 160 Fahrradstellplätze durch ein dreigeschossiges Parkhaus zu ersetzen. Insgesamt können zukünftig auf fünf versetzten Ebenen ca. 143 Pkw-Stellplätze entstehen. Die vorhandenen Fahrradstellplätze sollen durch moderne, benutzerfreundliche Fahrradstellplätze ersetzt werden, sodass dann 240 überdachte Fahrradständer/-Boxen sowie zusätzliche ca. 20 offene Fahrradständer zur Verfügung stehen. Die Zufahrt erfolgt wie im Bestand über die Heidkampstraße. Die bestehende Fußwegeverbindung zwischen der AKN-Haltestelle und dem Schulzentrum Süd südlich des Plangebiets soll erhalten bleiben.

Mit diesem Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer neuen Bike+Ride- und Park+Ride-Anlage geschaffen werden.

1.2. Planverfahren

Die Aufstellung dieses Bebauungsplans erfolgt nach dem Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung nach § 13 a Baugesetzbuch (BauGB). Danach kann der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB sowie ohne Anwendung der Eingriffsregelung durchgeführt werden.

Die Anwendungsvoraussetzungen für dieses Verfahren liegen hier vor, weil die zulässige Grundfläche weniger als 20.000 m² beträgt, durch den Bebauungsplan keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen und keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Fauna-Flora-Habitat- und EU-Vogelschutzgebieten oder sonstigen Schutzgebieten bestehen.

Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung hat über die Onlineplattform BOB SH vom 06.05.2020 mit Frist bis zum 22.05.2020 stattgefunden.

1.3. Lage des Plangebietes / Bestand

Das Plangebiet liegt zentral im Süden des Siedlungsbereiches von Quickborn-Ort und hat eine Größe von insgesamt 4.200 m². Das Plangebiet umfasst das Flurstück 14/14 der Flur 32 der Gemarkung Quickborn sowie anteilige Flächen der Heidkampstraße.

Die Fläche liegt unmittelbar an der Haltestelle Quickborn-Süd der HVV-Schnellbahnlinie A1 (AKN) und wird im Bestand als P+R-Parkplatz genutzt. Aufgrund der Lage an der morgendlichen Hauptlastrichtung nach Hamburg bildet die Fläche einen optimalen Ausgangspunkt zur Nutzung für Park+Ride. Es befinden sich dort im Bestand knapp 70 Pkw-Stellplätze sowie 160 Fahrradstellplätze, teilweise in Fahrradboxen, die aufgrund ihres Alters in einem schlechten Zustand sind.



Abb. 1: Lage des Plangebietes im Stadtgebiet, ohne Maßstab,

Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoSH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de)

Die umgebenen Gebiete weisen heterogene städtebauliche Strukturen auf. Während in den Wohngebieten im Norden und Osten überwiegend ein- bis zweigeschossige Gebäudetypologien aus Ein- und Mehrfamilienhausbebauungen vorzufinden sind, ist das Schulzentrum geprägt von Sonderbaukörpern mit einer höheren Geschossigkeit. Die Wohngebiete liegen zum Teil im Geltungsbereich rechtskräftiger Bebauungspläne (Bebauungspläne Nr. 6 und Nr. 19 der Stadt Quickborn). Südlich des Plangebiets befindet sich darüber hinaus ein kleineres Waldstück.

Alternative Standorte gibt in der Umgebung keine. Die Lage ist durch die unmittelbare Nähe zum Bahnsteig optimal. Eine Erweiterung des bestehenden Parkplatzes durch ebenerdige Stellplätze im Umfeld ist nicht möglich, da sich südlich angrenzend Wald befindet. Der Bau des Parkhauses stellt damit die einzige wirtschaftliche Option für die benötigte Erweiterung der Park+Ride-Anlage dar.



Abb. 2: Luftbild mit Kennzeichnung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 112, ohne Maßstab,
Quelle: Google Earth, © 2009 GeoBasis-DE/BKG

2. Planungsvorgaben

2.1. Regionalplan

Nach § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Im Regionalplan für den Planungsraum I (Fortschreibung 1998) ist der Bereich des Plangebietes als Teil eines baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes eines zentralen Ortes gekennzeichnet (siehe Abb. 3). Die Stadt Quickborn selbst ist als Stadtrandkern 1. Ordnung kategorisiert. Das Plangebiet liegt an der im Regionalplan gekennzeichneten Bahnstrecke.

Die mit diesem Bebauungsplan getroffene Festsetzung als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Bike+Ride und Park+Ride entspricht den Aussagen des Regionalplans.

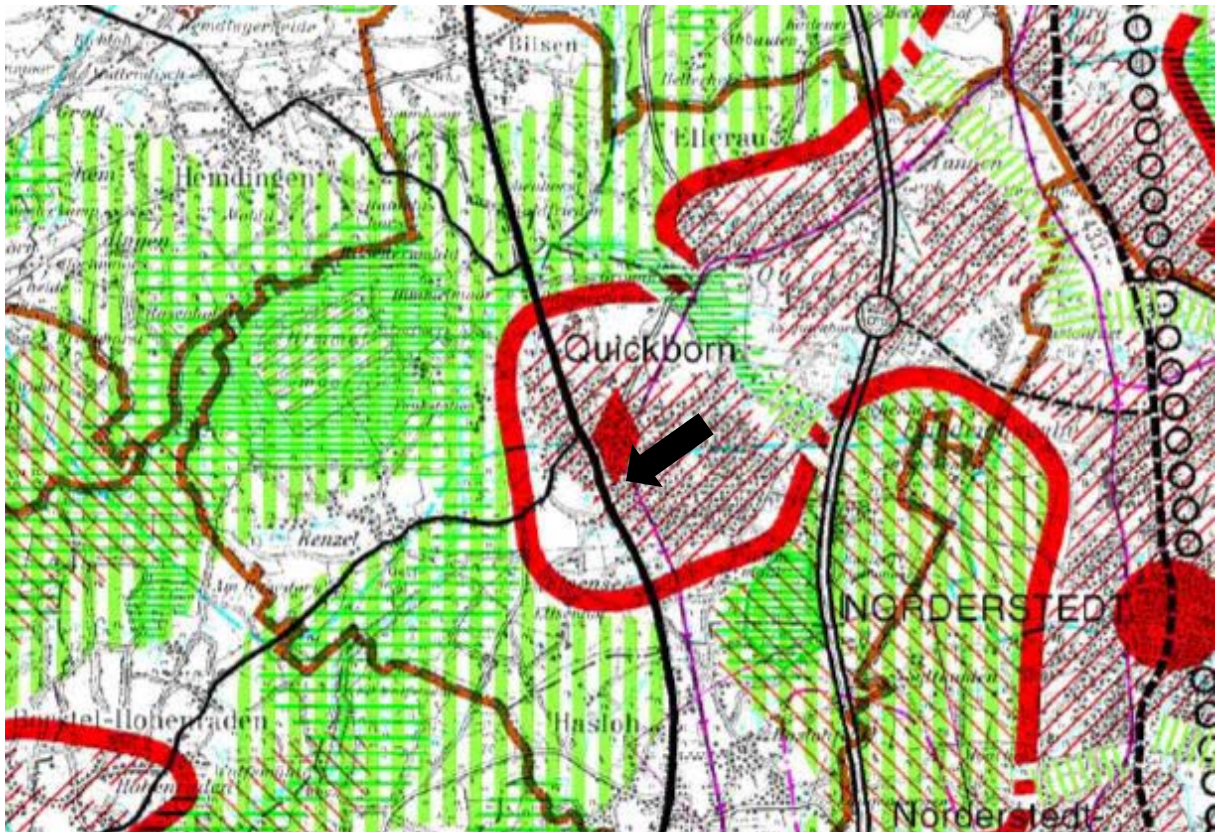


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Regionalplan mit Kennzeichnung des Plangebietes (Pfeil), ohne Maßstab

2.2. Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan der Stadt Quickborn im Neuabdruck von 2017 als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung P+R dargestellt (siehe Abb. 4). In der Umgebung sind Wohnbauflächen dargestellt sowie Gemeinbedarfsflächen im Bereich des südwestlich angrenzenden Schulzentrums Süd. Die Fläche südlich des Plangebiets ist als Biotop gekennzeichnet. Hinzuweisen ist in dem Zusammenhang darauf, dass entsprechend den seinerzeitigen Regelungen im Landesnaturschutzgesetz bei der Aufstellung des F-Plans jede Fläche, die 5 Jahre ohne Nutzung war, als Biotop dargestellt wurde, unabhängig von der tatsächlichen Situation vor Ort. Tatsächlich befindet sich auf der Fläche Wald, der nach Landeswaldgesetz zu schützen ist und kein gesetzlich geschütztes Biotop. Entlang der gekennzeichneten Bahnstrecke ist ein Hauptfuß- und Radweg im Siedlungsbereich dargestellt.

Die mit diesem Bebauungsplan getroffene Festsetzung als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Bike+Ride und Park+Ride entspricht dem Planungsziel des Flächennutzungsplans mit der entsprechenden Zweckbestimmung. Die Durchwegung entlang des Bahnsteigs bleibt zukünftig erhalten. Der Bebauungsplan ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

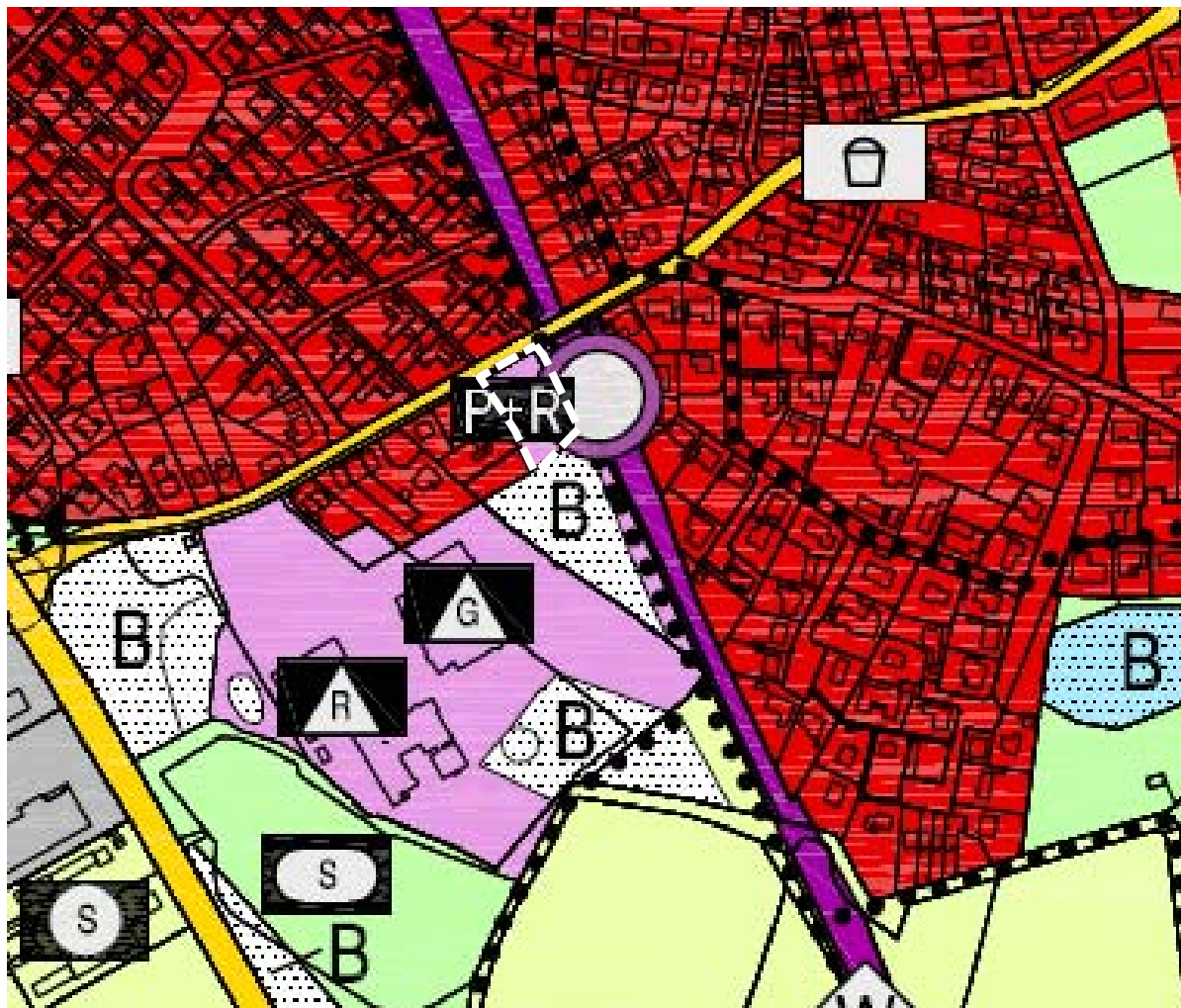


Abb. 4: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Quickborn aus dem Jahr 2017 mit Kennzeichnung des Plangebietes (weiß gestrichelt), ohne Maßstab

2.3. Landschaftsplan

Im Landschaftsplan der Stadt Quickborn aus dem Jahr 1999 werden die Randbereiche des Plangebiets als vorhandene Grünfläche gekennzeichnet. Entlang der AKN-Strecke ist zudem eine geplante Grünverbindung dargestellt, die durch das Plangebiet verläuft. Darüber hinaus ist eine Fläche südlich des Plangebiets als Halbruderale Trockenbrache gekennzeichnet, die allerdings in der Realität nicht mehr vorhanden ist. An der Nord- und Ostgrenze ist ein vorhandener Wanderweg eingezeichnet, in Richtung Norden, Osten und Westen wird das Plangebiet umgrenzt von Wohnbauflächen.

In Bezug auf die vorhandenen Grünflächen und die geplante Grünverbindung kann den Darstellungen des Landschaftsplans nicht gefolgt werden. Grund hierfür ist der zusätzliche Bedarf an Parkplätzen für Pkw als auch für Fahrradstellplätze. Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs wird der Ausbau solcher Anlagen durch das Land Schleswig-Holstein und die Metropolregion Hamburg gefördert.

Bestehende Rechtsbindungen wie beispielsweise für gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG bestehen bei Planungen, die den Vorschlägen des Landschaftsplans entgegenstehen nicht. Eine gesonderte Änderung des Landschaftsplans soll nicht erfolgen.

2.4. Geologie

Salzstock

Das Plangebiet liegt im Bereich einer Salzstockhochlage, die mit einer potenziellen Erdfallproblematik verbunden ist. Aufgrund einer ungenügenden Datenlage im Umkreis des geplanten Vorhabens wurde seitens des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein - Geologischer Dienst - eine Untergrunderkundung mittels einer Trockenbohrung empfohlen, um die geologische Situation zu klären. Dieser Empfehlung wurde nachgekommen und das Büro Ivers Brunnenbau GmbH hat im Februar 2019 eine Bohrung durchgeführt. Die Bohrung wurde bis in eine Tiefe von 43 m abgeteuft und erfasste unter anstehendem mächtigen Geschiebemergel ab einer Tiefe von 38,3 m roten Residualton (Hutgestein). Die Gesteinsproben enthielten keine Hinweise auf signifikante Anteile von lösungsfähigen Gesteinen wie Gips und Anhydrit. Auch im Kontext zur Bohrung am Elsensee-Gymnasium, die Ende Oktober 2018 abgeteuft worden ist, liegen hier bis zur Erkundungsteufe keine weiteren Ergebnisse vor, die auf eine erhöhte Anfälligkeit für das Auftreten von Erdfällen hinweisen.

Auf Basis der vorhandenen Daten reduziert sich das Erdfallrisiko an diesem Standort erheblich. Daher werden aus geologischer Sicht keine weiteren ergänzenden Anforderungen hinsichtlich baustatischer Vorgaben gesehen. Um eine Regenwasserversickerung in den Untergrund zu vermeiden, wird festgesetzt, dass das anfallende Niederschlagswasser der Regenwasserkanalisation zuzuleiten ist (siehe textliche Festsetzung 1.3).

2.5. Archäologie

Das Plangebiet befindet sich nicht in einem archäologischen Interessensgebiet.

Grundsätzlich gilt § 15 Denkmalschutzgesetz (DSchG): Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung. Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit.

2.6. Vorhandene Bebauungspläne

Für das Plangebiet bestehen keine Bebauungspläne. Die planungsrechtliche Zulässigkeit von Bauvorhaben richtet sich nach den Vorschriften des § 34 BauGB (unbeplanter Innenbereich).

2.7. AKN-Strecke

Das Plangebiet dient bereits im Bestand als P+R-Anlage der HVV-Schnellbahnlinie A1, die zukünftig zur Schnellbahnlinie S 21 ausgebaut werden soll. Aufgrund der damit verbundenen Attraktivitätssteigerung wird ein höherer Bedarf an Park+Ride und Bike+Ride-Stellplätzen erwartet.

Zur planungsrechtlichen Umsetzung des geplanten Ausbaus der AKN-Strecke zur Schnellbahnlinie S 21 läuft momentan ein Planfeststellungsverfahren. Für die notwendige erweiterte Elektrifizierung der Strecke wird ein Mast im Plangebiet benötigt. Der Maststandort als auch die Überschneidung des Plangebiets mit dem Gebiet der Planfeststellung wird als unkritisch eingestuft, da sich die Festsetzungen nicht widersprechen.

2.8. Waldabstand

Südlich grenzt eine kleinere Waldfläche an das Plangebiet an. Nach § 24 Abs. 1 Landeswaldgesetz (LWaldG) beträgt der Abstand baulicher Vorhaben zum vorhandenen Wald 30 Meter (Waldabstand). Nach § 24 Abs. 2 Satz 2 LWaldG kann die zuständige Bauaufsichtsbehörde Unterschreitungen des Abstandes im Einvernehmen mit der Forstbehörde zulassen, wenn eine Gefährdung z.B. durch Waldbrände nach § 24 Abs. 1 LWaldG nicht zu befürchten ist. Zur Abstimmung einer Reduzierung des Waldabstandes fand am 13.11.2018 ein Ortstermin mit einem Vertreter der Unteren Forstbehörde statt. Es wurde hierbei die Zustimmung zu einer Unterschreitung des Waldabstandes auf 15 m in Aussicht gestellt, wenn von dem geplanten Bauwerk nur eine unterdurchschnittliche Brandlast ausgeht. Dies lässt sich z.B. durch eine nicht brennbare Fassadenbekleidung oder Bedachung erreichen und ist in der Ausführungsplanung sicherzustellen.

Um den verminderten Waldabstand südlich des geplanten Parkhauses im Sinne der Zweckbestimmung Bike+Ride nutzen zu können, aber auch hier eine Gefährdung des Waldes auszuschließen, wurden Regelungen zur Zulässigkeit einzelner Nutzungen getroffen (siehe textliche Festsetzung 1.4).

3. Bebauungskonzept

Das städtebauliche Ziel ist es, durch den Neubau eines Parkhauses die Park+Ride-Anlage um ca. 73 Pkw-Stellplätze zu erweitern. Insgesamt werden auf fünf Ebenen (versetzte Halbgeschosse) zukünftig ca. 140 Stellplätze zur Verfügung stehen sowie weitere 3 oberirdische Stellplätze außerhalb des Parkhauses. Die Zufahrt erfolgt wie im Bestand über die Heidkampstraße. Des Weiteren sollen die vorhandenen Fahrradstellplätze durch moderne, benutzerfreundlichere Fahrradstellplätze ersetzt werden, sodass 240 neue Fahrradstellplätze in überdachten Fahrradständern und Boxen sowie zusätzliche ca. 20 offene Fahrradständer entstehen. Die Anlage der Fahrradstellplätze ist im nördlichen, östlichen und südlichen Bereich des Grundstückes vorgesehen.

Der Standort für eine neue Bike+Ride- und Park+Ride-Anlage ist besonders geeignet, da er sich direkt am AKN-Haltepunkt Quickborn Süd befindet. Dadurch kann ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiv gestaltet und gefördert und der Pendlerverkehr mit dem Pkw reduziert werden. Um den vorhandenen und zukünftigen Bedarf zu decken, sollen ausreichend Stellplätze sowohl für Pkw als auch für Fahrräder geschaffen werden. Für weitere ebenerdige Stellplätze stehen keine Kapazitäten zur Verfügung. Der Umbau der vorhandenen P+R-Anlage und die Errichtung eines Parkhauses direkt an der Haltestelle Quickborn-Süd wird städtebaulich für sinnvoll und verträglich gehalten.

Die fußläufige Verbindung zwischen der Bahnhaltestelle und dem südlich anschließenden Schulgelände bleibt erhalten.

Die Grundlage für das Vorhaben und für die Anzahl der neu zu errichtenden Stellplätze bildet die 2014 durchgeführte Bedarfsanalyse. Diese kam zu dem Ergebnis, dass die P+R-Anlage bereits zu diesem Zeitpunkt seine Kapazitätsgrenze erreicht hatte. Auf Basis unterschiedlicher Analysen wurde ein zukünftiger Bedarf von zusätzlichen 135 Parkplätzen und 230 Fahrradstellplätzen errechnet, der durch die Planung abgedeckt werden kann.

3.1. Art der baulichen Nutzung

Die Fläche für die neue Anlage wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Bike+Ride und Park+Ride festgesetzt. Um die geplanten Nutzungen planungsrechtlich zu ermöglichen, werden die zulässigen Einrichtungen und baulichen Anlagen entsprechend festgesetzt.

Es sind solche baulichen Anlagen und Einrichtungen zulässig, die der Unterbringung von motorisierten und nicht-motorisierten Fahrzeugen sowie der Abfertigung und Versorgung von Reisenden dienen. Insbesondere zulässig sind:

- Parkhäuser und Parkgaragen,
- Pkw-Stellplätze inkl. Behindertenstellplätze,
- Stellflächen für Fahrräder (auch Fahrradboxen) und Motorräder,
- Flächen für Car-Sharing,
- Beschilderungen, Beleuchtung,
- notwendige konstruktive Elemente des Straßenbaus,
- technische Elemente des Straßenbaus und des Eisenbahnwesens,
- Anlagen zur Abfertigung und Versorgung von Reisenden (z.B. Kiosk).

(siehe textliche Festsetzung 1.1).

Die in den Geltungsbereich einbezogenen Flächen der Heidkampstraße werden bestandsgemäß als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

3.2. Maß der baulichen Nutzung

Grundflächenzahl (GRZ)

Die Grundflächenzahl gibt an, welcher rechnerische Anteil eines Baugrundstückes mit Anlagen einer Hauptnutzung und Flächen von Nebenanlagen versiegelt werden darf. Es wird eine GRZ von 0,9 festgesetzt. Die für Baugebiete in § 17 im Zusammenhang mit § 19 Absatz 4 BauNVO festgelegte Obergrenze für eine Grundflächenzahl von 0,8 wird hier überschritten. Jedoch handelt es sich bei der festgesetzten Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung nicht um ein Baugebiet im Sinne der BauNVO. Im Plangebiet wird eine GRZ von 0,9 festgesetzt, um das Grundstück unter Berücksichtigung notwendiger Abstandsflächen bestmöglich auszunutzen und auch die Errichtung von Nebenanlagen so wenig wie möglich einzuschränken. An den Rändern bleiben unversiegelte Flächen und Bäume erhalten. Die Fläche ist bereits im Bestand großflächig versiegelt.

Höhe baulicher Anlagen

Die Oberkante des Parkhauses wird auf maximal 9 m begrenzt. Bezugspunkt ist dabei ein eingemessener Punkt auf dem Niveau des bestehenden Parkplatzes (liegt bei +29,3 m über NHN). Das Parkhaus wird damit deutlich unterhalb der Höhe des westlich benachbarten Gebäudes Heidkampstraße 22 bleiben (Firsthöhe ca. 10,95 m).

Im Norden und Osten sind die Anlagen für überdachte Fahrradstellplätze und –boxen vorgesehen. Hier wird die Höhe der baulichen Anlage reduziert und auf maximal 4 m bzw. 3,5 m über Bezugspunkt festgelegt.

3.3. Überbaubare Grundstücksfläche

Die Lage und die Abmessung des Parkhauses sowie der weiteren Anlagen der Bike+Ride-Anlage werden durch Baugrenzen bestimmt. Die überbaubare Grundstücksfläche für das Parkhaus konzentriert sich im mittleren Bereich und lässt eine maximale Höhe der baulichen Anlage von maximal 9 m zu. In der nördlich angrenzenden überbaubaren Grundstücksfläche, die eine Höhe baulicher Anlagen von maximal 4 m zulässt, sollen Anlagen wie Fahrradboxen und andere Anlagen (z.B. ein Kiosk) ermöglicht werden. In der östlich angrenzenden überbaubaren Grundstücksfläche wird die Höhe dieser Anlagen auf 3,5 m begrenzt, um möglichen Einschränkungen im Zuge der Ausbauplanung der S 21 vorzubeugen. Im Norden wird die Baugrenze bis direkt an die vorhandene Grenze zur Heidkampstraße festgesetzt, um eine flexible Anordnung der Fahrradstellplätze zu ermöglichen und auch Optionen für eine spätere Aufstockung zu haben.

Zur westlichen Grenze ist aufgrund der Sicherstellung notwendiger Abstandsflächen ein Mindestabstand von 3,4 m notwendig. Im Norden weitet sich das Grundstück etwas auf, sodass hier ein größerer Abstand zwischen den angrenzenden Wohngebäuden und dem Parkhaus besteht, der über den bauordnungsrechtlichen Mindestabstand hinausgeht.

Die südliche Grenze des Plangebiets bildet die bestehende Waldkante. Der Abstand zwischen der überbaubaren Grundstücksfläche und der südlichen Grenze beträgt 15 m. Eine Unterschreitung des Waldabstandes von 30 m gem. LWaldG wurde mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt (siehe Kap. 2.8).

4. Ver- und Entsorgung

Stromversorgung

Die Versorgung des neuen Parkhauses mit Strom kann durch Anschluss an die bestehenden Leitungen der Stadtwerke Quickborn in der Heidkampstraße sichergestellt werden.

Niederschlagswasser

Das auf den Grundstücksflächen anfallende Niederschlagswasser ist der Regenwasserkanalisation zuzuleiten. Dies entspricht der Empfehlung, die im Rahmen Untergrunderkundung hinsichtlich der Salzstockhochlage ausgesprochen wurde (vgl. Kapitel 2.4).

Löschwasserversorgung

Die Anforderungen an eine ausreichende Versorgung mit Löschwasser sind in der Erschließungsplanung zu berücksichtigen.

5. Altlasten

Es gibt keine Hinweise auf Altlasten im Plangebiet.

6. Immissionsschutz

Für die Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes zur Nachbarbebauung wurde auf Grundlage des Entwurfs des Parkhauses im September 2019 eine schalltechnische Untersuchung von der Lärmkontor GmbH erstellt, die im Juni 2020 aktualisiert wurde. Bei der Untersuchung wurde sowohl der in den Parkebenen entstehende Lärm als auch der Zu- und Abfahrtsverkehr sowie der Schienenverkehr berücksichtigt.

Im Ergebnis hat die Untersuchung gezeigt, dass die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht wird. Somit bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegenüber der Planung.

Die Prüfung der Einwirkung der geplanten Parkpalette hat gezeigt, dass an den maßgeblichen Immissionsorten die Orientierungswerte der DIN 18005 und die Grenzwerte der 16. BImSchV im Tagzeitraum und im Nachtzeitraum sowie die kritische Schwelle von 54- 55 dB(A) nachts sowohl im Prognose Nullfall als auch im Prognose Planfall nördlich und östlich der geplanten Parkpalette um bis zu maximal 4 dB überschritten werden.

Die vorhabenbedingten Pegelsteigerungen bewegen sich hierbei nahezu ausnahmslos im Bereich der verfahrensimmanenten Toleranzen von bis zu 0,5 dB, maximal 0,6 dB, da der Schienenlärm von der AKN östlich des Vorhabens die wesentliche Schallquelle ist.

Die Situation könnte aus gutachterlicher Sicht abgewogen werden, wenn die geplante Anlage mit Schallschutzeinrichtungen nach dem Stand der Lärminderungstechnik hergestellt wird. Aus diesem Grund wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass der Schallaustrag in Richtung Westen durch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 8,6 m über dem Bezugspunkt abzuschirmen ist. Im Sinne der Vorschrift muss die Schalldämmung einer Lärmschutzwand eine Pegelminderung im Durchgang

durch die Wand von mindestens 25 dB nach Prüfbedingungen erreichen (siehe Festsetzung 1.5). Eine (teilweise) Schließung weiterer Fassadenabschnitte Richtung Norden bzw. Osten wurde als weitergehende Maßnahme pauschal vorgeprüft. Die Maßnahme kollidiert nicht nur mit der Planungsabsicht einer natürlich belüfteten Parkpalette, sondern würde wegen dem dominierenden Bahnlärm östlich der Schiene auch keine merkliche Verbesserung der Situation bewirken. Zudem bestünde das Risiko, zusätzlich unerwünschte Reflexionen des Schienenlärms zu erzeugen.

Weitere Ausführungen zum Schallschutz sind dem Gutachten zu entnehmen.

7. Natur und Landschaft

7.1. Einleitung

Der vorhandene ebenerdige Parkplatz an der AKN-Haltestelle Quickborn Süd soll durch ein dreigeschossiges Parkhaus ersetzt werden. Für die Bauleitplanung im beschleunigten Verfahren der Innenentwicklung nach § 13a BauGB ist keine Umweltprüfung erforderlich, wenn durch den Plan nicht die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen und keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter (Natura 2000-Gebiete) bestehen. Die vorliegende Bauleitplanung bereitet keine Vorhaben vor, für die eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Es kann somit auf eine Umweltprüfung und auf die Anwendung der Eingriffsregelung verzichtet werden. Auch befinden sich keine Natura 2000-Gebiete in der Nähe (Umkreis von 3 km). Eine Beeinträchtigung von Fauna-Flora-Habitat- und Vogelschutzgebieten kann somit ohne vertiefende Prüfung ausgeschlossen werden.

Davon unabhängig gelten die rechtlichen Vorgaben des Biotop- und Artenschutzes. Biotope, die dem gesetzlichen Biotopschutz gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG unterliegen, kommen im Plangebiet und angrenzend nicht vor. In dem benachbarten Waldbestand verläuft ein Knick, der aufgrund seiner Lage im Wald aber nicht unter den gesetzlichen Biotopschutz fällt. Die Belange des Artenschutzes werden in einem Artenschutzrechtlichen Gutachten betrachtet, das die Betroffenheit von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV nach § 44 Abs. 1 BNatSchG prüft. Das Gutachten richtet sich nach den Vorgaben des „Verfahrenserlass zur Bauleitplanung“ (MILI 2019) i.V.m. der Arbeitshilfe „Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung“ (LBV/AfPE 2016), deren Aussagen inhaltlich auch im Bauplanungsrecht gelten.

7.2. Artenschutzrechtliches Gutachten

7.2.1. Rechtliche Grundlagen

Die Schutzbelange gesetzlich geschützter Arten werden bei zulassungspflichtigen Vorhaben im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung nach § 44 BNatSchG betrachtet. Bei der Umsetzung der vorliegenden Planung ist es grundsätzlich möglich, dass die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verletzt werden. Hiernach ist es verboten:

- wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 1),
- wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Abs. 1 Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 3),
- wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihrer Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1, Nr. 4).

Absatz 5 des § 44 BNatSchG schränkt die Durchführung der artenschutzrechtlichen Prüfung bei nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbaren Beeinträchtigungen, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden oder durch eine Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG (stark vereinfacht: Vorhaben, bei denen die Eingriffsregelung korrekt beachtet wurde) in folgender Weise ein:

- Es ist lediglich zu prüfen, ob Verbotstatbestände für die Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) oder für europäische Vogelarten vorliegen können. Ausgenommen sind damit auch alle national streng oder besonders geschützten Arten, wenn sie nicht die oben genannten Kriterien erfüllen. Durch das seit dem 01.03.2010 geltende BNatSchG werden darüber hinaus in Zukunft auch Arten zu betrachten sein, die in ihrem Bestand gefährdet sind und für die die Bundesrepublik Deutschland in hohem Maße verantwortlich ist (§ 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Diese so genannten „Verantwortungsarten“ werden per Rechtsverordnung erlassen werden und sind dann Bestandteil der zu betrachtenden Spezies. Die entsprechende Verordnung liegt jedoch bislang noch nicht vor.
- Ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot liegt nicht vor, wenn sich das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann.
- Das Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gilt nur soweit deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht weiterhin erfüllt wird. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, beispielsweise zur Neuschaffung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten und ihrer ökologischen Funktionen können grundsätzlich anerkannt werden.
- Das Verbot der erheblichen Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 gilt bei Eingriffsvorhaben für die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie oder für europäische Vogelarten, sofern sich damit der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Alle Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie sind gleichzeitig streng geschützt.

- Bei Pflanzenarten des Anhangs IV tritt ein Verbot bei der Zerstörung und Beschädigung von Lebensräumen nur ein, wenn die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht erhalten werden kann.

Vorliegend sind die Bedingungen der Privilegierung des § 44 Abs. 5 BNatSchG von den Planungen erfüllt, so dass die oben aufgeführten Einschränkungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten.

Ist ein Eintreten der Verbotstatbestände nicht vermeidbar, so sind nach § 45 BNatSchG Ausnahmen möglich. Um eine Ausnahme zu erwirken, müssen die folgenden drei Bedingungen erfüllt sein:

- Das Eingriffsvorhaben muss aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, die auch wirtschaftlicher Art sein können, notwendig sein.
- Zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein.
- Der Erhaltungszustand der Populationen einer Art darf sich durch den Eingriff nicht verschlechtern.

Weiterhin wäre eine Befreiung von den Verboten des § 44 BNatSchG gemäß § 67 BNatSchG denkbar. Hierzu müsste z.B. eine „unzumutbare Belastung“ vorliegen.

7.2.2. Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet liegt zentral im Süden des Siedlungsbereiches von Quickborn und hat eine Größe von insgesamt ca. 0,4 ha. Entlang der Ostgrenze des Plangebiets verläuft die AKN-Strecke Eidelstedt – Neumünster mit der Haltestelle Quickborn Süd.

Im Landschaftsplan der Stadt Quickborn aus dem Jahr 1999, im gültigen Landschaftsrahmenplan von 1998 sowie im Entwurf des neuen Landschaftsrahmenplans mit Stand vom Januar 2020 sind für das Plangebiet keine für den Artenschutz relevanten Darstellungen vorhanden. Am 14. März 2020 hat eine Begehung des Plangebiets stattgefunden, bei der die Habitatstrukturen aufgenommen wurden: Das im Siedlungsgebiet liegende Plangebiet besteht überwiegend aus versiegelter Parkplatzfläche, auf der sich einige Gehölze und betriebliche Bauwerke befinden. Ein Fußweg, der am Rand des sich südlich anschließenden Waldbestandes verläuft, fällt ebenfalls in das Plangebiet. Oberflächengewässer kommen auf der Fläche oder angrenzend nicht vor. Die Fläche ist durch den Parkplatzbetrieb sowie der direkten Lage an der AKN-Haltestelle und der Heidkampstraße vorbelastet. In der folgenden Tabelle werden die vorkommenden Habitatstrukturen und ihre ökologische Bedeutung kurz beschrieben und die nachfolgende Abbildung zeigt ein Luftbild des Plangebiets, das einen Überblick über die vorhandenen Habitatstrukturen gewährt.

Tabelle 1: Vorkommende Habitatstrukturen und ihre ökologische Bedeutung

Habitatstruktur	Beschreibung	Relevante Artengruppen
Innerhalb des Plangebiets		
Versiegelte Fläche	Parkplatz, nächtliche Beleuchtung	Fledermäuse (Jagd, Transferflüge) Vögel (Nahrungssuche)
Betriebliche Bauwerke (Kiosk, Fahrradunterstände, Versorgungsgebäude)	Niedrige Bauhöhe; am Kiosk in Dachverkleidung einige Ritzen und Nischen; ansonsten strukturarme Bauten	Fledermäuse (Tagesversteck) Vögel (Brutstätten)
Hecken zur Gliederung der Parkplatzfläche, Gehölze an Randbereichen	Spiersträucher, Liguster, Mahonie, Kartoffelrose, Scheinquitte, Eibe, Ebereschen-Fiederspiere, Rot-Buche	Vögel (Brutstätten, Nahrungssuche) Fledermäuse (Jagd, Transferflüge)
Mehrere Bäume mit Stammdurchmessern zwischen 10 cm - 30 cm	Erlen, Weiden, Stieleiche, Hänge-Birke; keine Baumhöhlen, Stammrisse, abgeplatzte Rinde oder ähnliche Strukturen	Vögel (Brutstätten, Nahrungssuche)
Angrenzend an das Plangebiet		
Bahntrasse einschl. Böschung	Nitrophile Gras- und Staudenflur auf der Böschung	Vögel (Nahrungssuche) Fledermäuse (Jagd)
Waldbestand	Weide, Stieleiche, Hänge-Birke, Pappel, Fichte, Brombeere, Efeu; Stammdurchmesser 20-60 cm, vereinzelt Baumhöhlen, Stammrisse, abgeplatzte Rinde etc.	Vögel (Brutstätte) Fledermäuse (Sommerquartiere, Jagd)
Siedlungsgebiet	Wohnhäuser und zugehörige Gärten, teils mit Altbaubestand	Vögel (Brutstätte, Nahrungssuche) Fledermäuse (Sommerquartiere, Jagd)



Abb. 5: Luftbild des Plangebiets mit rot eingezeichnetem Geltungsbereich, ohne Maßstab (Google Earth, © 2009 GeoBasis-DE/BKG)

7.2.3. Vorhaben und Wirkfaktoren

Der vorhandene ebenerdige Parkplatz, der knapp 70 Pkw-Stellplätze beherbergt soll durch ein dreigeschossiges Parkhaus ersetzt werden. Insgesamt werden auf fünf Ebenen ca. 143 Stellplätze entstehen. Die Zufahrt erfolgt wie im Bestand über die Heidkampstraße. Die Oberkante des Parkhauses wird auf 9 m begrenzt. Der betrachtete Wirkraum des Vorhabens beschränkt sich auf das Planungsgebiet selbst und den Nahbereich des südlich angrenzenden Waldbestandes. Ein vergrößerter Wirkraum wird aufgrund der Lage im Siedlungsgebiet mit entsprechender Vorbelastung nicht betrachtet. Durch das Bauvorhaben kommt es zu folgenden relevanten Auswirkungen:

- Im Zuge der Bauarbeiten ist die Beseitigung von Bäumen und Sträuchern erforderlich.
- Ein bestehender Kiosk mit potenziellen Unterschlupfmöglichkeiten in der Dachdämmung wird abgerissen.
- Während der Bautätigkeit kommt es temporär zu erhöhten Lärmemissionen und zu Scheuchwirkungen durch den Baustellenbetrieb, die auch in den südlich angrenzenden Waldbestand hineinwirken
- Anlagebedingt kann es zu Sperrwirkungen im Luftraum durch den Bau des maximal 9 m hohen Parkhauses auf der derzeit offenen Fläche kommen.

7.2.4. Ermittlung relevanter Arten

Aufgrund der geringen Größe und der naturfernen Habitatbeschaffenheit des Plangebiets konnte auf eine konkrete Aufnahme der vorkommenden Arten verzichtet werden. Die Abschätzung des Artenvorkommens erfolgte mittels einer Potenzialanalyse auf Basis einer Begehung am 14. März 2020. Dabei wurden die Habitatstrukturen im Plangebiet und im näheren Umfeld begutachtet. Das relevante Artenspektrum wird anhand der geographischen Verbreitung und den Habitatansprüchen der einzelnen Arten ermittelt. Es ergibt sich bei einer Potenzialanalyse in der Regel ein höheres Artenaufkommen, als real existent. Man spricht von einer „Worst-Case-Betrachtung“. Das Spektrum der durch den Eingriff beeinträchtigten Tiere ist in der Regel geringer als in den Ergebnissen dargelegt.

7.2.5. Europäische Vogelarten

Auf Basis der Habitatzusammensetzung im Plangebiet und auf den angrenzenden Flächen werden die potenziell vorkommenden Vogelarten und ihr jeweiliger Gefährdungsstatus tabellarisch dargestellt (s. folgende Tabelle). Es ist ausschließlich mit Arten zu rechnen die gemäß der Roten Liste von Schleswig-Holstein als ungefährdet gelten. Die potenziell vorkommenden Arten werden hinsichtlich ihrer Betroffenheit durch die Planung gildebezogen betrachtet und einer Prüfung auf Verbotstatbestände nach Artenschutzrecht unterzogen. Die Einteilung der Arten in verschiedene Gilden (nach Brutbiologie eingeteilte ökologische Gruppen) dient dazu, im Rahmen der Analyse der Verbotstatbestände die für die einzelnen Gilden jeweils geltenden Sachverhalte detaillierter zu benennen.

Tabelle 2: Potenziell vorkommende Vogelarten

Artname	RL SH	Gilde	Bemerkungen
Potenziell im Plangebiet vorkommend			
Amsel <i>Turdus merula</i>	*	Gehölzfreibrüter	nutzt alle vorkommenden Habitate
Blaumeise <i>Parus caeruleus</i>	*	Höhlenbrüter	nutzt vorwiegend Gehölzstrukturen
Buchfink <i>Fringilla coelebs</i>	*	Gehölzfreibrüter	nutzt alle vorkommenden Habitate
Elster <i>Pica pica</i>	*	Gehölzfreibrüter	nutzt alle vorkommenden Habitate
Grünfink <i>Carduelis chloris</i>	*	Gehölzfreibrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen
Heckenbraunelle <i>Prunella modularis</i>	*	Gehölzfreibrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen
Kohlmeise <i>Parus major</i>	*	Höhlenbrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen, aber auch Bauwerke aller Art

Artname	RL SH	Gilde	Bemerkungen
Mönchsgrasmücke <i>Sylvia aticapilla</i>	*	Gehölzfreibrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen
Rabenkrähe <i>Corvus corone</i>	*	Gehölzfreibrüter	alle vorkommenden Habitate
Ringeltaube <i>Columba palumbus</i>	*	Gehölzfreibrüter	alle vorkommenden Habitate
Rotkehlchen <i>Erithacus rubecula</i>	*	vorw. Bodenbrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen und die Umgebung am Boden
Zaunkönig <i>T. troglodytes</i>	*	Bodenbrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen
Zilpzalp <i>Phylloscopus collybita</i>	*	Bodenbrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen
Darüber hinaus potenziell im benachbarten Waldbestand vorkommend (außerhalb des Plangebiets)			
Buntspecht <i>Dendrocopos major</i>	*	Höhlenbrüter	nutzt vorwiegend Gehölzstrukturen, vor allem ältere Bäume
Eichelhäher <i>Garrulus glandarius</i>	*	Gehölzfreibrüter	nutzt vorwiegend Gehölzstrukturen
Fitis <i>Phylloscopus trochilus</i>	*	Bodenbrüter	nutzt vorwiegend Gehölzstrukturen
Gartenbaumläufer <i>Certhia brachydactyla</i>	*	Höhlenbrüter	nutzt vorwiegend Gehölzstrukturen, vor allem ältere Bäume
Gimpel <i>Pyrrhula pyrrhula</i>	*	Gehölzfreibrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen
Grünspecht <i>Picus viridis</i>	V	Höhlenbrüter	ältere Gehölzbestände
Kleiber <i>Sitta europaea</i>	*	Höhlenbrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen
Mäusebussard <i>Buteo buteo</i>	*	Gehölzfreibrüter	theoretisch Brutmöglichkeit im Kronenbereich älterer Bäume, jedoch unwahrscheinlich aufgrund der Nähe zum Siedlungsgebiet
Schwanzmeise <i>Aegithalos caudatus</i>	*	Gehölzfrei-/ Bodenbrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen
Singdrossel <i>Turdus philomelos</i>	*	Gehölzfreibrüter	vorwiegend Gehölzstrukturen

Artname	RL SH	Gilde	Bemerkungen
Star <i>Sturnus vulgaris</i>	*	Höhlenbrüter	Gehölz- und Offenlandstrukturen
Wintergoldhähnchen <i>Regulus regulus</i>	*	Gehölzfrei-brüter	vor allem Nadelholzbestände
RL SH: Die Brutvögel Schleswig-Holsteins Rote Liste (Knief et al. 2010): 1-vom Aussterben bedroht, 2-stark gefährdet, 3-gefährdet, V-Vorwarnliste, R-extrem selten, *-nicht geführt			

Fang, Verletzung, Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)

Innerhalb des Plangebiets und auf den angrenzenden Flächen sind Brutvorkommen siedlungstypischer Arten in den Gehölzen wahrscheinlich. Zudem ist nicht auszuschließen, dass auch an den Bauwerken Bruten stattfinden (überdachte Fahrradständer, Kiosk), obschon sie aufgrund der niedrigen Bauhöhe wenig geeignet sind. Zur Vermeidung des Tötungsverbots (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist die Beseitigung von Sträuchern oder Bäumen und Bauwerken außerhalb der für die Avifauna sensiblen Brutzeiträume (1. März bis 30. September¹) durchzuführen. Innerhalb der Brutperiode ist eine Baufeldräumung nur zulässig, wenn zuvor fachkundig sichergestellt werden kann, dass die entsprechenden Flächen nicht von brütenden Individuen besetzt sind.

Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)

Vorhabenbedingt kommt es zum Verlust bzw. zu störungsbedingten Entwertung von Habitalelementen mit potenziellen Brutplätzen. Jedoch sind für die hier vorkommenden anspruchslosen Arten gleichwertige Habitate in ausreichendem Maße im Umfeld vorhanden, so dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten weiterhin erfüllt wird. Der Verbotstatbestand tritt nicht ein.

Störungstatbestände (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)

Aufgrund der Vorbelastung ist im Plangebiet und auf den angrenzenden Flächen lediglich das Vorkommen flächig verbreiteter und ungefährdeter Vogelarten zu erwarten. Insofern ist im Falle einer Beeinträchtigung einzelner Individuen nicht von einer erheblichen Störung, d.h. einer Gefährdung der lokalen Populationen, auszugehen (vgl. LBV / AfPE 2016). Der Verbotstatbestand tritt nicht ein.

7.2.6. Arten des Anhang IV FFH-Richtlinie

Mit Ausnahme von Fledermäusen ist ein Auftreten von Tierarten des Anhang IV im Plangebiet und auf den angrenzenden Flächen aufgrund der Zusammensetzung der Biotope und der Vorbelastung nicht zu erwarten. Reptilien benötigen strukturreiche Magerbiotope. Ein Vorkommen der Blatthorn-

¹ Zur Definition der Brutzeit sind § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG bzw. § 27 a LNatSchG heranzuziehen, hierin wird die Zeit, in der keine Bäume oder Gebüsche entfernt werden dürfen, auf die Periode 1.3.-30.9 bzw. 15.3.-30.9. festgelegt.

käferart Eremit ist aufgrund des Fehlens von geeigneten Brutbäumen ausgeschlossen. Die Haselmaus bevorzugt strukturreiche Gehölzflächen. Die übrigen in der geographischen Region potenziell verbreiteten FFH-Arten sind an die Nähe geeigneter Feuchtbiopte gebunden, die im Plangebiet nicht bestehen. Auch ein Vorkommen von Pflanzenarten des Anhang IV ist aufgrund der Verbreitungsareale der Arten und aufgrund der Biotopstrukturen auszuschließen.

Im Folgenden wird daher lediglich die Artengruppe der Fledermäuse näher betrachtet. Sämtliche europäische Fledermausarten sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet und demzufolge streng geschützt. Von den heimischen Fledermäusen werden im Sommer Quartiere an bzw. in Bauwerken und Bäumen bezogen. In der Zeit des Winterschlafs dienen Gewölbe, Höhlen oder Stollen sowie teils auch frostsichere oberirdischen Bauwerke und Baumhöhlen als Quartiere. Darüber hinaus werden zahlreiche Tagesverstecke genutzt, die weniger an spezielle Strukturen gebunden sind als andere Quartierstypen.

Das Plangebiet hat insgesamt eine geringe Bedeutung für Fledermäuse. Im Baumbestand innerhalb des Plangebiets können Quartiere gänzlich ausgeschlossen werden, da keine geeigneten Bäume vorhanden sind. Die vorhandenen Bauwerke sind alle von niedriger Bauhöhe und weisen überwiegend kaum Strukturen für Quartiere auf. Lediglich der Kiosk im nordöstlichen Plangebiet besitzt Unterschlupfmöglichkeiten. In der Dachverkleidung bestehen einige Ritzen und Nischen, in denen Tagesverstecke denkbar sind. Eine Eignung für andere Quartierstypen besteht aber nicht, da keine tiefer reichenden Spalten oder Hohlräume vorhanden sind. Darüber hinaus ist eine gewisse Jagdaktivität durch einzelne Individuen der Zwerg-, Breitflügel- oder Flughautfledermaus möglich. Zwar bietet das Plangebiet aufgrund des hohen Versiegelungsgrades nur begrenzt Habitate für Insekten, es ist aber davon auszugehen, dass die nächtliche Beleuchtung Insekten anzieht und das Nahrungsangebot dadurch künstlich erhöht ist. Weiterhin ist es möglich, dass Transferflüge zwischen Quartieren und Jagdgebieten über der offenen Fläche oder entlang der Gehölzlinien stattfinden. Alternative Flugstrecken sind im räumlichen Zusammenhang, jedoch ausreichend vorhanden, da die umgebende Bebauung eine geringe Dichte und einen hohen Anteil an Gartenflächen aufweist.

Angrenzend an das Plangebiet sind Quartiere im benachbarten Waldgebiet denkbar, da hier vereinzelt ältere Bäume mit Quartiersmöglichkeiten, z.B. Spechthöhlen, Astlöcher oder abgeplatzte Rinde vorhanden sind. Baumhöhlen in unseren Breiten weisen in der Regel erst in Bäumen ab einem Stammdurchmesser von 30 cm eine potenzielle Eignung als Wochenstube und ab einem Stammdurchmesser von 50 cm als Winterquartier aufweisen (LBV-SH 2011). Eine Kontrolle im Nahbereich des Plangebiets ergab, dass Sommerquartiere potenziell möglich sind, während Winterquartiere ausgeschlossen werden können. In der folgenden Tabelle ist Bedeutung des Plangebiets für die potenziell vorkommenden Arten, zusammenfasst.

Tabelle 3: Potenzielle Bedeutung des Plangebiets für einzelne Fledermausarten

Art	RL SH/ RL D/Bestand	Bevorzugte Quartiere	Potenzielle Bedeutung des Plangebiets für die Arten
Breitflügelfledermaus Eptesicus serotinus	3/G/mh	SQ: Gebäudespalten WG: Höhlen, Stollen, Gewölbe, Holzstapel, Bauwerke	Tagesverstecke in Dachverkleidung des Kiosks, Transferflüge und regelmäßige Jagdaktivität (vor allem unter der künstlichen Beleuchtung)

Art	RL SH/ RL D/Bestand	Bevorzugte Quartiere	Potenzielle Bedeutung des Plangebiets für die Arten
Großer Abendsegler Nyctalus noctula	3/V/mh	SQ: Baumhöhlen WQ: Baumhöhlen, Bauwerke	Tagesverstecke in Dachverkleidung des Kiosks, Transferflüge, Sommerquartiere im angrenzenden Waldbestand
Rauhautfledermaus Pipistrellus nathusii	3/*/mh	SQ: Baumhöhlen, Bauwerke WQ: Felsspalten, Höhlen etc., Holzstapel, Baumhöhlen	Tagesverstecke in Dachverkleidung des Kiosks, Transferflüge, sporadische Jagdaktivität, Sommerquartiere im angrenzenden Waldbestand
Braunes Langohr Plecotus auritus	V/G/mh	SQ: Baumhöhlen, Dachböden WQ: Gewölbe, Stollen, Höhlen etc.	Tagesverstecke in Dachverkleidung des Kiosks, Transferflüge entlang der randlichen Gehölzlinien, Sommerquartiere und Jagdaktivität im angrenzenden Waldbestand
Zwergfledermaus Pipistrellus pipistrellus	*/*/h	SQ: Gebäudespalten, Außenfassade, Mauerspalten WQ: Gewölbe, Höhlen, Felsspalten, auch oberirdische Gebäudespalten	Tagesverstecke an Kiosk, regelmäßige Jagdaktivität (vor allem unter der künstlichen Beleuchtung), Transferflüge

RL SH= Rote Liste Schleswig-Holstein (Borkenhagen 2014), RL D = Rote Liste der Säugetiere Deutschlands (Meinig et al. 2009): 1 = vom Aussterben bedroht, 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, V= Vorwarnliste, G = Gefährdung anzunehmen, Status unbekannt, D= Daten defizitär, * = ungefährdet; Bestand = Aktuelle Bestandssituation (Borkenhagen 2014): es = extrem selten, ss = sehr selten, s = selten, mh = mäßig häufig, h = häufig, sh = sehr häufig; SQ = Sommerquartier, WQ = Winterquartier

Fang, Verletzung, Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG)

Zur Vermeidung des Tötungsverbots (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) ist der Abbruch des Kiosks, der sich im nordöstlichen Bereich des Plangebiets befindet, innerhalb der Winterruhe (1. Dezember bis 28. Februar) durchzuführen. In dieser Periode ist die Nutzung von Tagesverstecken am unwahrscheinlichsten. Außerhalb der Winterruhe ist ein Abbruch nur zulässig, wenn zuvor fachkundig sichergestellt werden kann, dass keine Verstecke in der Dachisolation besetzt sind.

Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)

Der Verbotstatbestand tritt nicht ein. Im Plangebiet selbst sind keine Quartiersmöglichkeiten vorhanden, lediglich potenzielle Tagesverstecke. Der Verlust von Tagesverstecken löst kein Zugriffsverbot aus, da in der Regel gleichwertige Habitatstrukturen im räumlichen Zusammenhang zur Verfügung stehen (vgl. LBV 2011). Weiterhin könnten potenzielle Sommer-Quartiersstandorte im angrenzenden Waldbestand baubedingt temporär einem erhöhten Lärmaufkommen und Erschütterungen ausgesetzt sein. Da bereits eine hohe Vorbelastung durch die direkte Lage an der AKN-Linie und den Parkplatzbetrieb besteht, sind lediglich Arten zu erwarten, die in ihren Sommerquartieren relativ tolerant gegenüber diesen Störfaktoren sind. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die baubedingten Wirkfaktoren nicht zu einer Aufgabe potenzieller Quartiere führen.

Neben dem Verlust von Quartieren kann unter bestimmten Umständen auch der Verlust eines Jagdgebietes als Verbotstatbestand gewertet werden. Dies wäre der Fall, wenn es sich um ein essenzielles Jagdgebiet handelt, dessen Verlust dazu führen würde, dass aufgrund von Nahrungsmangel eine erfolgreiche Reproduktion nicht mehr möglich wäre. Beim dem betrachteten Plangebiet ist aufgrund der geringen Größe und Habitatqualität jedoch maximal von einem Jagdgebiet mäßiger Bedeutung auszugehen. Gleichwertige Jagdhabitats sind in ausreichendem Maße im Umfeld vorhanden, so dass die ökologische Funktion weiterhin erfüllt ist.

Störungstatbestände (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)

Ein Eintreten des Störungsverbots kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da eine Nutzung des Plangebiets von anspruchsvollen Fledermausarten mit speziellen ökologischen Anforderungen aufgrund mangelnder Habitatqualität nicht zu erwarten ist. Insofern kann im Falle einer Beeinträchtigung einzelner Individuen nicht von einer erheblichen Störung, d.h. einer Gefährdung der lokalen Populationen, ausgegangen werden. Weiterhin kann der Störungstatbestand eintreten, wenn eine Zerschneidung von Flugrouten und eine Einschränkung der Erreichbarkeit von wichtigen Jagdgebieten zu erwarten ist. Transferflüge zwischen Quartieren und Jagdgebieten über der offenen Fläche des Plangebiets oder entlang der randlichen Gehölzstrukturen sind möglich. Erhebliche Sperrwirkungen durch das künftige Bauwerk sind jedoch nicht zu erwarten, da alternative Flugstrecken im räumlichen Zusammenhang in ausreichendem Maße vorhanden sind.

7.3. Zusammenfassung

Das Plangebiet liegt zentral im Süden des Siedlungsbereiches von Quickborn-Ort und hat eine Größe von ca. 0,4 ha. Der vorhandene ebenerdige Parkplatz soll durch ein dreigeschossiges Parkhaus ersetzt werden. Für die vorliegende Bauleitplanung im beschleunigten Verfahren der Innenentwicklung nach § 13a BauGB ist keine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB erforderlich. Eine Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten oder von Biotopen, die dem gesetzlichen Schutz gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG unterliegen, besteht nicht. Davon unabhängig sind die rechtlichen Vorgaben zum Artenschutz zu berücksichtigen. Das Artenschutzrechtliche Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass ein Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG vermeidbar ist. In der folgenden Tabelle sind die erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen zusammenfassend aufgeführt. Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG sind aus gutachtlicher Sicht nicht erforderlich.

Tabelle 4: Maßnahmen zur Vermeidung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG

Artengruppe	Abs. 1 Nr. 1 (Verletzung, Tötung etc.)	Abs. 1 Nr. 2 (erhebliche Störung)	Abs. 1 Nr. 3 u. 4 (Entnahme oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten/ Entnahme von Pflanzen und Zerstörung ihrer Standorte)
Brutvögel	Vermeidung erforderlich: Beseitigung von Gehölzen und Bauwerken außerhalb der vom 1. 3. bis 30. 9. andauernden Brutzeit; andernfalls fachkundiger Nachweis, dass keine besetzten Nester gefährdet sind	Verbotstatbestand nicht erfüllt	Verbotstatbestand nicht erfüllt
Fledermäuse	Vermeidung erforderlich: Abbruch des Kioskgebäudes innerhalb der vom 1. 12. bis 28. 2. andauernden Winterruhezeit; andernfalls fachkundiger Nachweis, dass keine Individuen gefährdet sind	Verbotstatbestand nicht erfüllt	Verbotstatbestand nicht erfüllt
Weitere Tierarten	Verbotstatbestände nicht erfüllt, da kein Vorkommen weiterer Tierarten des Anhang IV der FFH-Richtlinie		
Pflanzenarten	Verbotstatbestände nicht erfüllt, da kein Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Arten		

7.4. Quellenangeben

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB 2014: VU P+R Quickborn Süd – Verkehrstechnische Stellungnahme, Stand: 25.04.2014

Borkenhagen, P. (2014): Die Säugetiere Schleswig-Holsteins - Rote Liste. Hrsg.: Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (MELUR), Erarbeitung: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR), Schriftenreihe: LLUR SH – Natur - RL 25

Lärmkontor GmbH (2020): Schalltechnische Untersuchung einer Parkpalette am AKN-Haltepunkt Quickborn, Stand: 26.06.2020

LBV-SH (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein) (Hrsg.) (2011): Fledermäuse und Straßenbau - Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig-Holstein. Kiel. 63 S. + Anhang.

LBV-SH / AfPE - Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein / Amt Für Planfeststellung Energie (2016): Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung (Aktualisierung der Fassung vom 5.3.2013)

MILI (Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration) (2019): Verfahrenserlass zur Bauleitplanung vom 5. Februar 2019, Gl.Nr.2131.16

Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (2020): Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III (Kreisfreie Hansestadt Lübeck und die Kreise Dithmarschen, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Pinneberg, Segeberg, Steinburg und Stormarn), Stand: Entwurf Januar 2020.

Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein (1998): Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum I (Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg).

Stadt Quickborn (1999): Landschaftsplan der Stadt Quickborn, erstellt durch Wellnitz, v.d. Lancken, Rasch-Wellnitz

8. Flächen und Kosten

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt ca. 3.960 m². Davon entfallen auf:

Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Bike+Ride- und Park+Ride-Anlage	3.586 m ²
Straßenverkehrsfläche (Bestand)	374 m ²
Gesamt	ca. 3.960 m²

Die Kosten der Aufstellung des Bebauungsplans sowie die entstehenden Kosten für den Umbau der bestehende Park+Ride-Anlage und den Neubau sowie laufende Kosten des Parkhauses werden von der Stadt Quickborn getragen.

Quickborn, den

.....

Bürgermeister