

Archiv

B e g r ü n d u n g

14.1.1972

I

Der Bebauungsplan Langenhorn 43 ist auf Grund des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzblatt I Seite 341) entworfen worden. Er hat nach der Bekanntmachung vom 21. Dezember 1970 (Amtlicher Anzeiger Seite 2691) öffentlich ausgelegen.

II

Der nach § 1 der Verordnung über die Bauleitplanung nach dem Bundesbaugesetz vom 24. Mai 1961 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 173) als Flächennutzungsplan fortgeltende Aufbauplan der Freien und Hansestadt Hamburg vom 16. Dezember 1960 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 463) weist den größten Teil des Plangebiets als Grünflächen und Außengebiete aus. Im östlichen Teil des Bebauungsplangebiets ist im Aufbauplan eine kleine Fläche als Wohnbaugebiet festgesetzt. Ferner ist ein Teilabschnitt der Autobahn-Osttangente dargestellt.

III

Der Aufbauplan sieht ein weitmaschiges Netz von kreuzungs- und anbaufreien Schnellstraßen für Kraftfahrzeuge (Autobahnen) vor, weil die übrigen Stadtstraßen dem weiter zunehmenden Verkehr sonst nicht mehr gewachsen wären. Die Autobahnen sollen das andere Straßennetz von Kraftfahrzeugen entlasten, die im Binnen- oder Fernverkehr lange Wege durch das Stadtgebiet zurücklegen. Eine der in Aussicht genommenen Autobahnen ist die Osttangente, die von der Bundesautobahn Flensburg - Hamburg westlich Norderstedt abzweigend, über Flughafen, Sengelmannstraße, Barmbek, Hamm/Horn (mit Anschluß der Bundesautobahn Hamburg - Lübeck an der Sievekingsallee) und über Tiefstack zur Bundesautobahn "Südliche Umgehung Hamburg" führen soll. Ein Teil der Autobahn-Osttangente ist im Plan enthalten.

Die Flächen des Plangebiets sind größtenteils Eigentum der Stadt und werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Am Suckweg sind Behelfsheime vorhanden.

Das Gebiet des Bebauungsplans Langenhorn 43 ist ein Teilbereich des Bebauungsplans Langenhorn 20 vom 12. März 1965 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 43), der weitere Flächen bis zur Langenhorner Chaussee umfaßt. Dieser Plan weist im Gebiet des Bebauungsplans Langenhorn 43 überwiegend Flächen für die Land- und Forstwirtschaft aus. Er enthält ferner die Straßenfläche für einen vierspurigen Ausbau der Autobahn-Osttangente, jedoch ohne Zubringerstraße von der Langenhorner Chaussee her. Die Zubringerstraße zur Langenhorner Chaussee ist durch den nördlich anschließenden Bebauungsplan Langenhorn 42 vom 2. März 1970 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 95) festgesetzt.

Der Bebauungsplan Langenhorn 43 ist eine für die Teilortsumgebung Langenhorn - sog. kleine Lösung - weitere notwendige Flächensicherung. Er berücksichtigt aber im wesentlichen auch die inzwischen fortgeschrittene Detailplanung. Danach wird angestrebt, aus der im nördlichen Abschnitt mit einem sechsspurigen Querschnitt vorgesehenen Autobahn-Osttangente die Teilortsumgebung Langenhorn auszufädeln und entlang der Tarpenbek - sog. große Lösung - bis zur Kreuzung Bundesstraße 432 und 433, dem Knoten Ochsenzoll, zu führen.

Der von der Autobahn nach Norden führende Verkehr wird über eine zweispurige Richtungsfahrbahn zur Langenhorner Chaussee geführt. Der in Richtung Innenstadt fließende Verkehr wird über eine zweispurige Richtungsfahrbahn mit einer Straßenbrücke über die Autobahn geführt, um südlich des Suckweges in diese einzumünden. Zum Wohngebiet am Masenkamp hin soll innerhalb der Straßenverkehrsfläche ein Schutzwall errichtet und mit lärmabschirmenden Gehölzen bepflanzt werden.

Durch die Autobahn wird die Fahrverbindung im Zuge des Suck-

weges unterbrochen. Über der Autobahn soll eine Fußgängerbrücke errichtet werden. Das Wohngebiet zwischen den Straßen Suckweg und Twisselwisch erhält außerhalb des Planbereichs durch eine Autobahnbrücke über Twisselwisch und Heerwisch eine Verbindung zur Langenhorner Chaussee und eine weitere über eine Verlängerung der Straße Twisselwisch zur Niendorfer Straße in Norderstedt. Eine Fußgängerbrücke über die Autobahn soll die Verbindung der außerhalb des Plangebiets liegenden Grünflächen herstellen.

IV

Das Plangebiet ist etwa 43 600 qm groß und wird als Straßenverkehrsfläche benötigt (davon neu etwa 40 100 qm).

Bei der Verwirklichung des Plans müssen von den neu ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen noch etwa 50 qm durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Die neuen Straßenflächen sind bis auf einige Behelfsheime unbebaut; etwa 2 000 qm sind noch freizulegen. Von der Freilegung werden acht Behelfsheime mit neun Wohnungen betroffen. Weitere Kosten werden durch den Bau der Autobahn entstehen.

V

Die Grundstücke können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Bundesbaugesetzes enteignet werden.

1000

0

0