

27.09.89

Begründung

zum Bebauungsplan Niendorf 70

Vom 27.09.1989

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bau- und Grünflächenamt  
Landesplanungsamt  
Stadthausbrücke 8, 2 Hamburg 36  
Ruf1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 8. Dezember 1986 (Bundesgesetzblatt I Seite 2254). Mit der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist vor Inkrafttreten des Gesetzes über das Baugesetzbuch (1. Juli 1987) begonnen worden, so daß noch die in § 233 Absatz 1 BauGB genannten bis dahin geltenden Vorschriften des Bundesbaugesetzes in der Fassung vom 18. August 1976 (Bundesgesetzblatt I Seiten 2257 und 3617), zuletzt geändert am 18. Februar 1986 (Bundesgesetzblatt I Seite 265), anzuwenden sind. In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs- und naturschutzrechtliche Festsetzungen. Außerdem werden für Teilbereiche im Geltungsbereich des Bebauungsplans Vorschriften einer Landschaftsschutzverordnung aufgehoben.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluß Nr. E 2/84 vom 24. Februar 1984 (Amtlicher Anzeiger Seite 357) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Darlegung und Anhörung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 23. Mai 1984 und 22. Mai 1986 (Amtlicher Anzeiger 1984 Seite 793, 1986 Seite 885) stattgefunden. Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert, durch die die Grundzüge der Planung nicht berührt werden; hierzu hat eine eingeschränkte Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen stattgefunden (§ 2a Absatz 7 des Bundesbaugesetzes).

...

## 2. Inhalt des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 542) mit seiner Sechzehnten Änderung stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans beiderseits der Straße Lokstedter Holt und des nördlichen Teils der Straßen Borndeel und Köbenbusch Wohnbauflächen sowie südlich davon gewerbliche Bauflächen dar. Entlang der nördlichen Plangrenze sind Flächen für die Forstwirtschaft dargestellt; die übrigen Flächen des Plangebiets sind Grünflächen. Die Kollaustraße ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben. Die Schnellbahnlinie "Hagenbecks Tierpark - Tibarg" durchquert das Plangebiet. Im Rahmen der generalisierten Darstellungen des Flächennutzungsplans werden im Bebauungsplan der Umfang der Bauflächen geringfügig vergrößert und die Zuordnungen unterschiedlicher Nutzungsarten differenziert. Die Entwicklungsmöglichkeiten in dem im Bebauungsplan festgelegten Umfang sowie die bauliche Beanspruchung von Freiflächen führen nicht zu einer Beeinträchtigung der im Flächennutzungsplan dargestellten Zielsetzung; die Ausweisungen des Bebauungsplans halten sich im Rahmen des Entwickelns nach § 8 Absatz 2 des Baugesetzbuchs. Die Zuordnung der Flächen entspricht den aus dem Flächennutzungsplan vorgegebenen städtebaulichen Ordnungsvorstellungen. Der Einsatz der städtischen Flächen ist dabei in die Abwägung mit einbezogen worden.

## 3. Anlaß der Planaufstellung

Mit dem Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung von Gewerbe- und Sportnutzungen geschaffen sowie Wohnbauflächen und Dauerkleingärten gesichert werden. Die Festsetzungen berücksichtigen

...

weitgehend sowohl die bisherigen planungsrechtlichen Grundlagen und die danach entstandenen Nutzungen als auch die in der 1985 herausgegebenen 'Lärmschutzkarte für den Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel' enthaltenen Angaben zur Beurteilung von Lärmschutzanforderungen. Die in der Lärmschutzkarte enthaltenen Lärmschutzzonen sind Grundlage der Planung.

Die Wohnbau-, Gewerbe- und Sportflächen sowie Teile der Dauerkleingarten- und Forstflächen liegen in der Lärmschutzzone 2 des Flughafens Fuhlsbüttel, in der für die Errichtung schutzbedürftiger baulicher Anlagen sowie Wohnungen die vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen zu erfüllen sind. Eine Erweiterung der bestehenden Wohnbebauung ist städtebaulich nicht zu vertreten. Unter Beachtung dieser auch im Flächennutzungsplan enthaltenen Leitvorstellung sollen die Flächen westlich der Kollaustraße, die unmittelbar unter der Einflugschneise der Startbahn I des Flughafens Fuhlsbüttel liegen, einer gewerblichen Nutzung, südlich angrenzend einer Sportflächennutzung und im übrigen einer Kleingartennutzung zugeführt werden. Außerdem sollen zwischen dem Kollauwanderweg und dem Niendorfer Gehege Fuß- und Radwegverbindungen gesichert werden.

Eine Sicherung der im Bebauungsplan Niendorf 22 enthaltenen Straßenverkehrsflächen für einen geplanten Zubringer zur Autobahn entfällt, da die Konzeption für diese Straßenverbindung aufgegeben wurde. Somit konnte für das Plangebiet eine neue Erschließung festgelegt werden, die eine Trennung der unterschiedlichen Nutzungen beinhaltet.

...

4. Angaben zum Bestand

Am Lokstedter Holt und dem nördlichen Teil der Straßen Köbenbusch und Borndeel sowie am östlichen Teil des Langenhorst stehen eingeschossige und am nördlichen Teil der Niendorfer Straße sowie an der Kollaustraße zum Lokstedter Holt zweigeschossige Wohnhäuser. In vier Gebäuden an der Kollaustraße und der Niendorfer Straße sowie am Langenhorst sind Büros (zum Teil mit Lager oder Werkstatt) untergebracht. Ecke Lokstedter Holt und Kollaustraße befinden sich zwei Blumenläden mit Lagerflächen und Treibhaus.

Auf den Flurstücken 6176 und 6706 zwischen Lokstedter Holt und Kollaustraße ist die Niederlassung einer Autofirma vorhanden mit Ausstellungsräumen, Reparaturwerkstätten, Ersatzteillager und Büros. Teile dieser Flurstücke, das Flurstück 3263 an der Kollaustraße sowie Teile des Flurstücks 6454 am Langenhorst werden von der Firma als Abstellflächen für Kraftfahrzeuge benutzt. Auf dem Flurstück 6417 Ecke Kollaustraße/Langenhorst ist eine Betriebssportanlage vorhanden mit zwei Rasenplätzen, vier Tennisplätzen, Club- und Umkleidehaus. Auf dem Flurstück 3248 westlich Niendorfer Straße, dem Flurstück 19 nördlich Langenhorst und einem Teil des Flurstück 81 südlich Langenhorst sind Kleingarten-Typen-Lauben errichtet worden. Das Flurstück 89 an der Niendorfer Straße und die Flurstücke 6454, 55 und 68 am Langenhorst sind unbebaut. Auf zwei Flurstücken östlich der Straße Bondenwald befinden sich die ehemaligen Gebäude einer Schule, die von der Umweltbehörde-Forstverwaltung genutzt werden; die Sporthalle auf dem Gelände wird von der Staatlichen Schule für Ernährung und Hauswirtschaft genutzt. Die Flurstücke 20 und 79 zwischen Lokstedter Holt und Bondenwald Waldflächen mit einem Wanderweg.

Entlang der südlichen Plangrenze verläuft die Güterumgehungsbahn, nördlich daran angrenzend der Wasserlauf der Kollau mit Wanderweg. Auf den kleingärtnerisch genutzten Flächen stehen überwiegend eingeschossige Behelfsheime Lauben, Schuppen und Garagen. Durch das Plangebiet verläuft von Südwesten nach Nordosten die unterirdische Schnellbahnlinie "Hagenbecks Tierpark - Tibarg".

Im westlichen Plangebiet ist unter den Wegen der Dauerkleingärten eine 110 kV-Leitung vorhanden, die von der Güterumgehungsbahn zur Straße Bondenwald verläuft.

Auf den Grundstücken nördlich und südlich der Straße Lokstedter Holt sind Abwasserleitungen vorhanden.

Im Plangebiet befinden sich zwei Munitionsverdachtsflächen. Es handelt sich hierbei um die weitgehend als Fläche für Forstwirtschaft ausgewiesenen Flurstücke 3468, 3469 und 20 mit den südlich angrenzenden als Dauerkleingärten ausgewiesenen Flurstücken 18 und 19 (Blatt 2), das als Sportzentrum ausgewiesene Flurstück 6454, das als private Sportanlage ausgewiesene Flurstück 6417 und das nördlich angrenzende Gewerbeflurstück 3263 (Blatt 1). Diese Flurstücke sollen vor einer Bebauung oder größeren Eingriffen in den Untergrund von der Baubehörde abgesucht werden. Erdarbeiten, die über eine Bearbeitungstiefe von Gartenarbeiten hinausgehen, sind dem Bezirksamt Eimsbüttel vorher anzuzeigen.

Im Rahmen des Emissionskatasters "Luftverkehr" werden Emissionswerte für die Luftschadstoffe Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffoxide ( $\text{NO}_x$ ), Kohlenwasserstoffe (CH) und Schwefeldioxid ( $\text{SO}_2$ ) ermittelt.

Beim Vergleich zum Gesamtaufkommen an Emissionen in Hamburg sind die Belastungen aus dem Luftverkehr als

äußerst gering einzustufen. Sie betragen bei CO = 0,1 %, bei NO<sub>x</sub> = 0,2 %, bei CH = 0,3 % und bei SO<sub>2</sub> = 0,01 % (1983). Es wird prognostiziert, daß durch den verstärkten Einsatz moderner Technologien im Flugzeugbau die Schadstoffmengen weiter vermindert werden können.

Im Immissionskataster liegen für den südlichen Randbereich des Plangebietes kontinuierlich gemessene Werte für SO<sub>2</sub> und Schwebstaub vor (4 x 4 km - Raster, Werte 1984/1985). Die I1-Werte (arithmetisches Mittel aller Einzelwerte) für SO<sub>2</sub> lagen zu etwa 30 % weit unter dem Grenzwert der TA-Luft, der I1-Wert für Schwebstaub beträgt etwa 30 %. Mit dem I2-Wert (98 %-Wert der Summenhäufigkeit) wird der Grenzwert der TA-Luft ebenfalls unterschritten, er liegt bei ca. 50 %; der I2-Wert für Schwebstaub beträgt etwa 50 % des Grenzwertes.

Werte für NO<sub>x</sub> und CO wurden von den zum Plangebiet nächstliegenden Meßstationen noch nicht kontinuierlich erfaßt. Bei sämtlichen anderen Meßstationen werden die Werte der TA-Luft nicht überschritten; sie liegen deutlich darunter. Es ist daher zu vermuten, daß ähnlich niedrige Werte im Plangebiet vorliegen.

Die festgestellten Bodenbelastungswerte sind als großstadttypische Erscheinungen einzustufen. Insgesamt werden die Bodenwerte der Klärschlammverordnung (sogenannte Kloke-Werte) unterschritten, lediglich bei Blei und Zink werden sie gering überschritten. Diese Überschreitungen stellen keine Gefährdung der Nutzer von Klein- und Hausgärten dar, wenn der Boden entsprechend bearbeitet wird. Erhöhte Werte in Obst und Gemüse werden nur dann entstehen, wenn diese Böden extrem versauern, d. h. in den pH-Bereich von Hochmooren abgleiten - dies ist bisher in keinem Fall festgestellt.

Ein Vergleich der Werte von Obst- und Gemüseerzeugnissen in Kleingärten mit ähnlich belasteten Böden zeigt in keinem Fall eine Überschreitung der Grenzwerte für Nahrungsmittel. Blei wird nur in äußerst geringem Umfang von Flugzeugen emittiert; Erkenntnisse über Zinkemissionen liegen nicht vor.

## 5. Planinhalt

### 5.1 Reines Wohngebiet

Unter Berücksichtigung des Bestandes wird beiderseits der Straßen Lokstedter Holt, Köbenbusch und Borndeel sowie im südöstlichen Bereich der Straße Langenhorst eingeschossiges reines Wohngebiet in offener Bauweise ausgewiesen. Diese Flächen waren auch im Baustufenplan Niendorf- Lokstedt-Schnelsen für eine eingeschossige Wohnbebauung ausgewiesen.

Die überbaubare Fläche ist überwiegend mit 15 m Tiefe bestimmt. Auf dem nördlich Lokstedter Holt liegenden Flurstück 3467 wird unter angemessener Berücksichtigung des Baubestandes eine die vorhandene Baulichkeit ergänzende Bebauung bis zu maximal 500 m<sup>2</sup> Geschoßfläche ermöglicht. Hierfür wird der Anschluß an das öffentliche Siel in der Straße Lokstedter Holt erforderlich. Die Erschließung soll über einen sogenannten privaten Pfeifenstiel erfolgen.

Da die Wohngebiete in einer Flugschneise des Flughafens Fuhlsbüttel liegen, wird die Nutzung auf Einzelhäuser mit nicht mehr als zwei Wohnungen beschränkt. Die Bebauung unterliegt im übrigen den Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (Bundesgesetzblatt I Seite 282), zuletzt geändert am 16. Dezember 1986 (Bundesgesetzblatt I Seite 2441, und der Verordnung

über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fuhlsbüttel) vom 24. Mai 1976 (Bundesgesetzblatt I Seite 1309) - vgl. hierzu auch Ziffer 5.13.

## 5.2 Allgemeines Wohngebiet

An der Niendorfer Straße und im Einmündungsbereich der Straße Langenhorst wird zweigeschossiges allgemeines Wohngebiet in offener Bauweise festgesetzt, um gewerbliche Nutzungen zu berücksichtigen. Die überbaubare Fläche ist mit 15 m Tiefe festgelegt. Nur für das im o. a. Einmündungsbereich liegende Flurstück 3254 mußte wegen der geringen Grundstücksgröße die überbaubare Fläche mit 12 m Tiefe bestimmt werden.

Die Ausweisung des Wohngebiets ist ohne Änderung des Flächennutzungsplans vertretbar, da es sich um eine isoliert liegende vorhandene Baufläche mit weniger als 20 Häusern handelt (sogenannte Splitterbaufläche), die im Flächennutzungsplan nicht gesondert dargestellt wird.

## 5.3 Gewerbegebiet

Die Flächen zwischen Kollaustraße und Lokstedter Holt werden entsprechend ihrer jetzigen Nutzung als zwei- und dreigeschossiges Gewerbegebiet ausgewiesen. Die an der Kollaustraße noch für Wohnzwecke genutzten Grundstücke sind ebenfalls als Gewerbegebiet ausgewiesen, da sie unter der Einflugschneise zum Flughafen und an der stark befahrenen Kollaustraße liegen und somit wegen der Lärmbelastungen für Wohnzwecke auf Dauer ungeeignet sind. Weitere Gewerbeflächen werden beiderseits einer vom Lokstedter Holt abzweigenden Erschließungsstraße und beiderseits Langenhorst bis zur Straße Köbenbusch festgelegt. Damit wird gegenüber dem bisher verbindlichen Bebauungsplan Niendorf 22 die Ausweisung von Gewerbeflächen um rd. 3,8 ha erhöht.



Angrenzend an die Wohnbebauung, die Dauerkleingärten und den Langenhorstgraben werden die Gewerbeflächen eingeschossig und zur Erschließungsstraße hin zweigeschossig ausgewiesen. Damit das nach Norden anschließende Wohngebiet vor Emissionen des unmittelbar angrenzenden Gewerbegebietes geschützt wird, sind in den mit (a) und (b) bezeichneten Gewerbegebieten luftbelastende, lärm- und geruchsbelästigende Betriebe ausgeschlossen worden (vgl. § 2 Nummer 3). Darüber hinaus sind für das mit (b) bezeichnete Gewerbegebiet westlich der neuen Erschließungsstraße noch Festsetzungen getroffen worden, die zu einer verbesserten Abschirmung gegenüber dem Wohngebiet führen. Hier wird für das Gewerbegebiet eine geschlossene Bauweise vorgeschrieben und festgelegt, daß nur kleingewerbliche Handwerksbetriebe zulässig sind, die dem Bedarf der Anwohner dienen; Lagerhäuser und Lagerplätze sind unzulässig (vgl. § 2 Nummer 4). Zusätzlich werden im Grenzbereich zum Wohngebiet ein 1,5 m hoher Schutzwall in 6 m Breite mit Schutzanpflanzung und eine 50 cm hohe Schutzwand ausgewiesen. Die Festlegung der Schutzwand wurde nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans auf Grund vorgebrachter Bedenken vorgenommen. Die Änderung ist geringfügig und berührt nicht die Grundzüge der Planung.

In dem mit (a) bezeichneten Teil des Gewerbegebietes südlich der Wohnbebauung Borndeel und Köbenbusch wird wegen der hier umfangreichen Gewerbeflächen die Schutzwallhöhe auf 2 m bei 8 m Breite festgesetzt. Der mit einer Schutzanpflanzung zu versehenen Wall soll an der südlichen Grenze der Wohnbauflächen einen erhöhten Schutz der Anwohner bewirken und das bereits im Bebauungsplan Niendorf 22 in 5 m Breite festgesetzte Anpflanzungsgebot ersetzen bzw. ergänzen. Insbesondere sollen durch den Schutzwall mögliche optische Auswirkungen des Gewerbes auf

die bestehende Wohnhausbebauung gemildert sowie das Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe verträglicher gestaltet werden. Es wurde ein Schutzwall gewählt, um eine Verschattung auf der Südseite der Gartenanlagen der Wohnbebauung zu vermeiden. In Verlängerung des Walles ist östlich der Kehre Köbenbusch zum Schutz der gegenüberliegenden Wohngrundstücke ein 8 m breites Anpflanzungsgebot ausgewiesen; damit wird auch erreicht, daß das Gewerbegebiet von hier aus nicht anzufahren ist.

Das im Bebauungsplan Niendorf 22 als Dauerkleingartenfläche vorgesehene Flurstück 86 südlich der Kehre der neuen Gewerbeerschließung wird nunmehr als ein- und zweigeschossiges Gewerbegebiet ausgewiesen, um in Fortsetzung der bebaubaren Flächen des Sportzentrums eine städtebaulich sinnvolle bauliche Abrundung zu erreichen. Die Ausweisung gewerblicher Bauflächen in diesem Bereich soll auch dem erheblichen Erschließungsaufwand entsprechen, dem Mangel an Gewerbeflächen im Westen Hamburgs Rechnung tragen und darüber hinaus einen Ausgleich für verminderte bauliche Ausnutzungen auf angrenzenden Gewerbeflächen schaffen. Die Flächenabgrenzung führt zur Aufgabe einer im Flächennutzungsplan dargestellten Gewerbegebietsfläche westlich Köbenbusch zugunsten dort vorhandener Dauerkleingärten. Die Unterschreitung der in § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 15. September 1977 (Bundesgesetzblatt I Seite 1764) festgelegten Höchstwerte der baulichen Nutzung berücksichtigt, daß keine verdichtete gewerbliche Nutzung im Lärm- und Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel erfolgen soll. Außerdem ergibt sich aus städtebaulichen Gründen eine Unterschreitung in Anbetracht naheliegender Wohngebiete sowie Kleingärten in den jeweiligen Grenzbereichen.

...

Für die Gewerbegebiete werden Flächenausweisungen getroffen. Innerhalb dieser Ausweisungen sind noch weitere örtliche Verkehrsflächen erforderlich, die nach § 14 des Hamburgischen Wegegesetzes in der Fassung vom 22. Januar 1974 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 41) im Zusammenhang mit der beabsichtigten Bebauung festgesetzt werden (vgl. § 2 Nummer 1). Die neuen Verkehrsflächen müssen auch die erforderlichen Ver- und Entsorgungsanlagen aufnehmen.

Es ist planerische Zielsetzung, daß die Gewerbegebiete den produzierenden Betrieben vorbehalten bleiben. Deshalb sind Einzelhandelsbetriebe (wie Läden, Verbrauchermärkte, Diskount-Geschäfte, Kauf- und Warenhäuser) ausgeschlossen worden. Mit dieser Regelung wird auch erreicht, daß die funktionale und wirtschaftliche Entwicklung des etwa 500 m entfernten Einkaufszentrums am Tibarg nicht beeinträchtigt wird. Vom Ausschluß der Einzelhandelsbetriebe werden die Flurstücke 3274 und 6421 an der Kollaustraße/ Ecke Lokstedter Holt nicht erfaßt, da hier ein Blumenladen und ein Laden für Hydrokultur mit Lagerflächen und Treibhaus vorhanden sind. Ebenfalls werden vom Ausschluß der Einzelhandelsbetriebe solche Betriebe nicht erfaßt, die Kraftfahrzeuge und sonstige flächenbeanspruchende Artikel handeln, ausstellen oder lagern (vgl. § 2 Nummer 2); damit wird u. a. ein auf dem Flurstück 6706 bereits vorhandener Betrieb der Kraftfahrzeugbranche berücksichtigt.

Damit das Stadt- und Landschaftsbild entlang der Wander- und Radwege sowie zu den Kleingärten hin nicht durch unmittelbar angrenzende gewerbliche Bauten beeinträchtigt wird, sind Nebenanlagen östlich Köbenbusch und entlang des eingeschossigen Gewerbegebiets südlich Langenhorst ausgeschlossen. Weiterhin sind, um allgemein sowohl eine ausreichende Pflanzdichte auf den gewerblichen Flächen zu erzielen als auch ein ansprechendes Erscheinungsbild der

...

gewerblichen Nutzungen gegenüber den umgebenden Wohn- und Grönnutzungen zu erreichen, folgende Begrönnungsmaßnahmen vorgesehen:

- Innerhalb des Anpflanzungsgebots sowie auf den Schutzwällen sind dichtwachsende großkronige einheimische Laubbäume sowie dichtwachsende Sträucher anzupflanzen (vgl. § 2 Nummer 8). Es sollen vornehmlich verwendet werden:

Bäume: Weide, Birke, Erle, Esche, Hainbuche, Traubenkirsche.

Sträucher: Hartriegel, Hasel, Weißdorn, Liguster, Schneeball, Holunder, Vogelbeere.

- Auf Stellplatzanlagen ist nach jedem vierten Stellplatz ein einheimischer großkroniger Laubbaum zu pflanzen. Im Kronenbereich jeden Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m<sup>2</sup> anzulegen (vgl. § 2 Nummer 6).
- Es sind 10 % der nicht überbaubaren Grundstücksflächen mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen (vgl. § 2 Nummer 5).
- Außenwände, die zu Wohngebieten sowie Kleingärten orientiert sind und mehr als 5 m breit sind, sind mit Rankgewächsen zu begrönnen. Je 2 m Wandlänge ist mindestens eine Pflanze zu verwenden (vgl. § 2 Nummer 7).

5.4 Sportzentrum/Sportanlage

Nördlich Langenhorst ist das städtische Flurstück 6454 als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Sportzentrum ausgewiesen. Hiermit soll den allgemein erkennbaren Bestrebungen entgegengewirkt werden, Sportzentren in Baugebieten (insbesondere Gewerbegebieten) einzurichten und dadurch die planerische Konzeption solcher Gebiete zu stören.

Die Fläche des Sportzentrums ist im Bebauungsplan nicht als Grünfläche ausgewiesen, sondern im Hinblick auf die bauliche Nutzbarkeit von Teilbereichen als Sondergebiet mit entsprechend detaillierten Festlegungen bestimmt worden. Eine Flächennutzungsplanänderung ist nicht erforderlich, weil durch die Ausweisung im Bebauungsplan nur die generalisierten Grunddarstellungen im Flächennutzungsplan differenziert werden, ohne daß die Zuordnungen unterschiedlicher Nutzungsarten geändert sind. Die Grundzüge des Flächennutzungsplans bleiben unberührt, weil das städtebauliche Konzept durch die Ausweisungen des Bebauungsplans nicht umgestellt wird. Auch die Beanspruchung von Freiflächen durch bauliche Nutzungen ist hinsichtlich ihres Umfangs städtebaulich vertretbar und ist als Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan anzusehen, weil sich hieraus keine Beeinträchtigungen für die übergeordneten Grünflächen ergeben und weil Sportanlagen grundsätzlich Bestandteil der im Flächennutzungsplan dargestellten Grünflächen sind.

Die Ausweisung des Sportzentrums ist notwendig, weil das Kerngebiet von Eimsbüttel und der Ortsamtbereich Lokstedt mit Sportflächen erheblich unterversorgt sind. Bei der Aufstellung und Abstimmung der Programmpläne für den Kernbereich Eimsbüttel wurde davon ausgegangen, daß Fehlbedarfe in den Achsenzwischenräumen der Ortsamtbereiche zu decken sind.

Zur Realisierung des Sportzentrums können gegenwärtig keine Aussagen darüber gemacht werden, wann und durch wen die Anlage erstellt wird. Als Träger der Einrichtung könnte sowohl die Freie und Hansestadt Hamburg als auch ein Sportverein, eine Betriebssportgemeinschaft oder auch ein kommerzieller Sportanbieter in Betracht kommen. Der Betrieb der Anlage durch einen Verein oder einen anderen Privaten würde einer schulischen Mitnutzung nicht grundsätzlich entgegenstehen, wie entsprechende Kooperationsvereinbarungen an anderer Stelle zeigen. Im übrigen trägt die Festsetzung des Sondergebiets dem Umstand Rechnung, daß vermehrt Hallensport betrieben wird und ein entsprechendes Investitionsinteresse vorhanden ist. Im vorliegenden Fall ist auch wegen der Nähe gewerblicher Nutzungen der Hallensport einer sportlichen Betätigung im Freien vorzuziehen.

Die für das Sportzentrum vorgesehene Fläche ist mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln und auch im Individualverkehr gut zu erreichen. Die Entfernung zu den Buslinien in der Kollaustraße beträgt etwa 350 m und zur neuen U-Bahnhaltestelle Hagendeel etwa 800 m. Dadurch besteht eine gute Verbindung zu den mit Sportflächen und -einrichtungen unterversorgten Gebieten. Wegen der Lage des Sportzentrums in der Lärmschutzzone 2 des Flughafens Fuhlsbüttel soll hier eine überdachte Anlage entstehen. Die überbaubare Fläche des Sportzentrums ist eingeschossig festgesetzt. Dabei ist die Höhe der baulichen Anlagen wegen des Bauschutzbereichs des Flughafens sowie wegen des Grenzbereichs zum Dauerkleingartengebiet auf 10m begrenzt worden. Diese Höhe läßt die Durchführung aller Hallen-Ballspielarten zu. Die Geschoßflächenzahl von 0,3 ermöglicht, daß 30 % der Grundstücksfläche mit Hallen bebaut werden kann. Dieser begrenzte Umfang der baulichen Nutzung ist mit der Zielsetzung des Flächennutzungsplans,

der hier Grünflächen darstellt, vereinbar. Der Eingriff in die Landschaftsstruktur geht nicht über das Maß hinaus, das auch im Falle einer Ausweisung als Freiluftanlage erforderlich wäre.

Auf dem Flurstück 6417 an der Kollaustraße/Niendorfer Straße/Langenhorst befindet sich eine Betriebssportanlage, die entsprechend der jetzigen Nutzung als private Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Sportanlage" ausgewiesen ist. Diese Anlage steht in einem räumlichen Zusammenhang mit dem angrenzend geplanten Sportzentrum. Im westlichen Teil des Geländes sind Baugrenzen festgelegt worden, um hier den Bau einer eingeschossigen Halle mit einer Geschoßfläche von 2 600 m<sup>2</sup> bei maximal 10 m baulicher Höhe zu ermöglichen.

#### 5.5 Dauerkleingärten

Im südlichen Plangebiet zwischen Niendorfer Straße und westlicher Plangrenze sind Flächen für Dauerkleingärten festgesetzt. Mit Ausnahme der Flurstücke 82 bis 85 westlich Brandfurt, des Flurstücks 3259 am Langenhorst und des Flurstücks 89 an der Niendorfer Straße werden diese Flächen bereits kleingärtnerisch genutzt; der überwiegende Teil ist eingetragenen Kleingartenvereinen angeschlossen. Auf einigen Kleingartenparzellen stehen Typenlauben, auf anderen bewohnte Behelfsheime, behelfsmäßige Lauben, Garagen und Schuppen. Es ist beabsichtigt, nach Abgang von bewohnten Gebäuden die Flächen einer ausschließlichen Kleingartennutzung nach dem Bundeskleingartengesetz vom 28. Februar 1983 mit der Änderung vom 8. Dezember 1986 (Bundesgesetzblatt I 1983 Seite 210, 1986 Seite 2191) zuzuführen und danach das ständige Wohnen in diesen Bereichen zu unterbinden.

...

Die Ausweisung der im Bebauungsplan enthaltenen Dauerkleingärten ist im Rahmen von § 9 des Baugesetzbuchs eine eindeutige Nutzung, die das planerische Ziel zum Ausdruck bringt, daß zukünftig eine Wohnnutzung nicht mehr gewollt ist. Die unter dem Gesichtspunkt der Berücksichtigung der Überleitungsvorschriften nach dem Bundeskleingartengesetz und dem Handlungskonzept des Senats für Behelfsheimen und Behelfsheimgebiete in der öffentlichen Diskussion gegebenen Hinweise können nur im Rahmen eines aufzustellenden Konzeptes zur Räumung von Flächen in Abwägung zum heutigen Bestand und seiner Wertigkeit eingeordnet werden. Nach dem Handlungskonzept, zu dessen Zielen die Bürgerschaft am 2. Juli.1980 ihr generelles Einverständnis erklärt hat, sollen die in den letzten Kriegs- und in den ersten Nachkriegsjahren entstandenen Behelfbauten im Interesse stadtplanerischer, wohnungspflegerischer und insbesondere sanitärer Anforderungen nach und nach unter Berücksichtigung ihres baulichen Zustandes aufgegeben werden. Das gilt insbesondere für Flächen, die als Dauerkleingärten planerisch ausgewiesen sind und genutzt werden sollen, ohne daß deswegen eine planmäßige Räumung von Behelfsheimen auf diesen Flächen betrieben wird.

Nach Feststellung des Bebauungsplans kann nicht mehr davon ausgegangen werden, daß wertverbessernde Maßnahmen genehmigungsfähig sind. Mit der Festsetzung von Dauerkleingärten ist langfristig eine Freimachung und Neuordnung der Flächen verbunden. Bei bestimmungsgemäßer Verwendung der Flächen für Dauerkleingärten wird eine Gesamtsanierung einschließlich Neuparzellierung erforderlich. Die Dauerkleingartenflächen sind als Bodenordnungsgebiet gekennzeichnet, um eine Neuordnung der Kleingartenparzellen zu erleichtern. Die Frage des sogenannten "Auswohnens" ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern richtet sich nach anderen öffentlich-rechtlichen bzw.



auch privatrechtlichen Regelungen. Insoweit kann auch nicht davon ausgegangen werden, durch den Bebauungsplan würden die Gebäude unter Bestandsschutz gestellt, da der Bestandsschutz nicht durch die Festsetzungen eines Bebauungsplans entsteht, sondern an die formelle und materielle Rechtmäßigkeit eines Gebäudes anknüpft. Ob diese Voraussetzungen im Einzelfall gegeben sind oder durch das langjährige Dulden der Verwaltung nach Maßgabe der Rechtsprechung angenommen werden, ist eine Entscheidung, die im Rahmen der jeweiligen Verwaltungsverfahren zu treffen ist.

Es kann dahingestellt bleiben, ob die von den Einwendern vertretene Rechtsmeinung, daß die im § 18 Absatz 1 des Bundeskleingartengesetzes enthaltene Überleitungsbestimmung lediglich pachtrechtliche Bedeutung habe, richtig ist, denn das Tatbestandsmerkmal "rechtmäßig errichtete Lauben" knüpft an den aus Artikel 14 Absatz 1 Satz 1 des Grundgesetzes hergeleiteten Bestandsschutz an und erfordert damit die gleichen Voraussetzungen. Da der Bestandsschutz objektbezogen ist, erlischt er nicht bereits mit einem Eigentümerwechsel, sondern erst, wenn Instandsetzungsmaßnahmen nicht mehr geeignet sind, die Funktion des Gebäudes zu erhalten, wenn also Erneuerungsmaßnahmen hierfür erforderlich wären. Desgleichen ist in § 18 Absatz 2 Satz 1 des Bundeskleingartengesetzes aus Gründen des Vertrauensschutzes zugunsten der Kleingärten vorgesehen, daß eine bei Inkrafttreten des Gesetzes bereits bestehende Befugnis, die Laube zu Wohnzwecken zu nutzen, auch künftig bestehen bleibt. Diese Regelung setzt als Ausfluß des umfassenden Bestandsschutzes des § 18 Absatz 1 des Bundeskleingartengesetzes voraus, daß es sich um rechtmäßig errichtete Laubengebäude handelt.

Der überwiegende Teil der Kleingärten soll von der Straße Langenhorst bzw. über die von der Niendorfer Straße abzweigende neue Erschließungsstraße durch den Fahrverkehr

erreichbar sein. Innerhalb der Dauerkleingartenflächen sind Geh- und Fahrrechte festgesetzt worden. Die Gehrechte verlaufen überwiegend über bereits vorhandene Wege und sollen Fuß- und Radwegverbindungen zwischen dem Kollau-Wanderweg und dem an das Plangebiet angrenzenden Niendorfer Gehege herstellen.

Es ist nicht beabsichtigt, die mit Gehrechten belasteten Flächen für schwere Fahrzeuge befahrbar zu halten.

Soweit Kleingartenparzellen noch keine Belegenheit an einer Straße haben, werden sie über Fahrrechte an den öffentlichen Grund angeschlossen. § 2 Nummern 13 und 14 umfassen die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, für den Anschluß entsprechender Flurstücke Zufahrten sowie allgemein zugängliche Wege anzulegen und zu unterhalten.

Zum Schutz des Grundwassers dürfen in den Dauerkleingartengebieten keine Chemietoiletten im Gelände entleert werden. Daher müssen Abwasserübergabestellen mit Anschluß an das öffentliche Schmutzwassersiel eingerichtet werden (vgl. § 2 Nummer 12). Auch hieraus ergibt sich, daß ein Anschluß der einzelnen Dauerkleingärten an das öffentliche Sielnetz nicht vorgesehen ist. Der Anschluß einzelner Parzellen an die Abwasserübergabestellen ist unzulässig.

Nördlich der Kollau auf den Flurstücken 82, 83, 87 und 88 ist ein Bereich mit © bezeichnet, in dem die Errichtung baulicher Anlagen ausgeschlossen ist (vgl. § 2 Nummer 16). Langfristig sollen hier der Überflutungsbereich der Kollau vergrößert und zusätzliche Feuchtgebiete geschaffen werden.

An der Niendorfer Straße ist eine Stellplatzanlage für die Dauerkleingärten bestandsgemäß ausgewiesen.

5.5.1 Die Dauerkleingärten im Randbereich zum Flughafen stellen einen flächenhaften Übergang vom Baugebiet zum Niendorfer Gehege dar. Sie befinden sich überwiegend im Bereich der Lärmschutzzzone 2 nach der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fuhlsbüttel), d. h. in diesem Bereich ist von einem durch den Fluglärm hervorgerufenen äquivalenten Dauerschallpegel auszugehen, der größer ist als 67 dB(A). Ergänzend hierzu wurde über die vorgenannte Begrenzung hinaus durch Senatsbeschuß vom 2. April 1985 eine Lärmschutzzzone 3 mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 62 dB(A) bis 67 dB(A) eingeführt. Des weiteren liegen die Kleingärten in dem durch vorstehenden Senatsbeschuß als "stark fluglärmbelastetes Gebiet" eingestuften Bereich mit einem mittleren Spitzenschallpegel von 90 dB(A), in dem bauliche Restriktionen gelten.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens haben insbesondere die Handelskammer und die Handwerkskammer auf das Problem der starken Fluglärmbelastung im Plangebiet hingewiesen und die Befürchtung geäußert, daß der erkennbare Konflikt zwischen der Kleingartenausweisung und den Lärmimmissionen des Flugbetriebes nur zu Lasten des letzteren gelöst werden könne. Insbesondere wird vorgebracht, daß mit den Kleingärten, die nach § 1 des Bundeskleingartengesetzes ausdrücklich der Erholung dienen sollen, eine besonders lärmempfindliche neue Nutzungsausweisung geschaffen werde, die mit der Lage in der Lärmschutzzzone 2 nicht vereinbar sei. Es bestehe daher die Gefahr, daß aufgrund des in Gesetzesform beschlossenen Bebauungsplans Ansprüche auf Flugbetriebsbeschränkungen durchgesetzt werden könnten, um Fluglärminderungen zu erreichen und für die Kleingärten das Tatbestandsmerkmal "Erholung" des § 1 des Bundeskleingartengesetzes zu realisieren. Derartige Betriebsbeschränkungen würden jedoch die Funktionsfähigkeit des Flughafens gefährden.

...

5.5.2 Die Beurteilung der Sach- und Rechtslage durch die Kammern geht davon aus, daß eine Ausweisung von Kleingärten in der Lärmschutzzone 2 an sich unzulässig ist, weil sich der Erholungszweck von Kleingärten nicht mit Fluglärmbelastungen verträgt und daß eine dennoch vorgenommene Ausweisung in Verbindung mit dem Beschluß des Bebauungsplans in Gesetzesform automatisch einen Vorrang des Fluglärmschutzes für Kleingärten vor den Belangen des Flughafens und des Luftverkehrs begründet.

Diese Ansatzpunkte treffen jedoch nicht zu. Der Dauerkleingartenausweisung liegen vielmehr nachstehende rechtliche und sachliche Abwägungen zugrunde:

- a) In der Lärmschutzzone eines Flughafens sind Kleingärten nicht generell unzulässig.

Nach § 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 werden Kleingärten nicht zu den besonders schutzbedürftigen Einrichtungen gezählt, die im Lärmschutzbereich grundsätzlich nicht statthaft sind. Der Aufzählung des § 5 Absatz 1 läßt sich entnehmen, daß bei schutzbedürftigen Einrichtungen ein Bezug zu Heil- oder Pflegebehandlungen oder geistiger Tätigkeit bestehen muß. Kleingärten werden danach von dieser Regelung nicht erfaßt. Von der Möglichkeit, das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm bei der Neufassung des Bundeskleingartengesetzes vom 28. Februar 1983 entsprechend zu ergänzen und eine gleichartige Schutzbedürftigkeit von Kleingärten zu begründen, hat der Gesetzgeber abgesehen.

Auch aus § 6 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, der Wohnugsneubau in der Lärmschutzzone 2 nur mit besonderem Schallschutz gestattet, kann nicht der Schluß gezogen werden, daß Kleingärten in der Lärmschutzzone 2 unzulässig sind.

Eine Wohnung stellt den Lebensmittelpunkt dar, sie dient den Bewohnern zum dauernden Aufenthalt. Nach § 3 Absatz 2 des Bundeskleingärtengesetzes sollen Lauben in Kleingärten der kleingärtnerischen Nutzung dienen, nicht aber darf die Laube zu Wohnzwecken genutzt werden. Schon aus dieser unterschiedlichen Zweckbestimmung verbietet sich eine entsprechende Anwendung. Aus derselben Erwägung ist auch die Rechtsprechung nicht übertragbar, daß zu den Wohnbedürfnissen auch die Möglichkeit des lärmverträglichen Aufenthalts in Außenwohnbereichen wie Balkonen, Terrassen und Hausgärten gerechnet wird und daß von der nach § 6 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Schutzzone 2 zulässigen Wohnbebauung nicht ohne weiteres auf die Vereinbarkeit mit den nach § 1 Absatz 5 des Baugesetzbuchs geforderten allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse geschlossen werden kann.

Kleingärten liegen überwiegend in der Lärmschutzzone 2 und ein Teilbereich im Süd-Osten und Nord-Westen in der Lärmschutzzone 3 des Flughafens Fuhlsbüttel. In diesen Gebieten gelten erhöhte bauliche Schallschutzanforderungen für Wohngebäude. Damit wird dem Gesichtspunkt Rechnung getragen, daß eine Wohnung den Lebensmittelpunkt darstellt und den Bewohnern zum dauernden Aufenthalt dient. Zu den Wohnbedürfnissen wird auch die Möglichkeit des lärmverträglichen Aufenthalts auf Terrassen, Balkonen, Hausgärten, Kinderspielplätzen oder dergleichen gerechnet. In diesen Außenbereichen ist ein Schutz vor Fluglärm nicht möglich. Kleingärten einschließlich der Lauben dienen nicht Wohnzwecken. Im Vergleich zur kontinuierlichen Nutzung von Außenwohnbereichen ist der Aufenthalt in Kleingärten abhängig von Jahreszeit, Wochenende, Wetter und persönlichen

...

Umständen. Im Hinblick darauf, daß Kleingärten nicht nur der Erholung, sondern auch der Gewinnung von Gartenerzeugnissen dienen, ist die Bewertung des Fluglärms für Kleingartengebiete und Wohngebiete unterschiedlich vorzunehmen, das heißt, da eine Zulässigkeit des Wohnens und damit auch der Aufenthalt in den dann angrenzenden Freiflächen in den Lärmschutzzonen 2 und 3 gegeben ist, ist ein Aufenthalt in fluglärmbelasteten Kleingartengebieten erst recht nicht zu beanstanden.

Die Untersuchungen und Gutachten über gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Fluglärm bestätigen zwar die Lärmbelastung der betroffenen Anlieger von Zivilflughäfen, beziehen sich aber regelmäßig auf die Nutzung in Gebäuden und nicht auf Freiflächen. Insofern ist es falsch, aus diesen Gutachten abzuleiten, daß die Ausweisung bestehender Kleingärten im Gebiet des Bebauungsplans Niendorf 70 sachlich nicht zu rechtfertigen ist. Im übrigen entzieht sich die 'Erholung in Kleingärten' einer gesetzlichen Regelung; es ist nicht möglich, Kleingärten durch baulichen Schallschutz vertikal (etwa gegen Fluglärm) zu schützen. Ein Schutz kann nur horizontal (etwa gegen Straßenverkehrslärm) durch bauliche Maßnahmen, wie Wälle, Wände oder dergleichen erreicht werden. Dies wird allgemein bei der Planung von Kleingartenflächen berücksichtigt.

- b) Auch der Ansatzpunkt, daß Kleingärten wegen des Erholungszwecks keinen Fluglärmbelastungen ausgesetzt sein dürfen, geht fehl.

Der Begriff des Kleingartens wird in § 1 Absatz 1 Nummer 1 des Bundeskleingartengesetzes definiert. Die kleingärtnerische Nutzung umfaßt hiernach

...

- die Gewinnung von Gartenbauerzeugnissen für den  
Eigenbedarf des Kleingärtners (gärtnerische Nutzung)

und

- die Erholung (Erholungsnutzung).

Die Erholungsfunktion des Kleingartens ist durch die  
Worte "und zur Erholung" in die Definition des Klein-  
gartens mit der Neuregelung des Kleingartenrechts in  
das Bundeskleingartengesetz aufgenommen worden.

Diese Neuregelung soll den gewandelten soziologischen  
Verhältnissen Rechnung tragen, die nach dem Beschluß  
des Bundesverfassungsgerichts vom 12. Juni 1979  
(BVerfGE 52, 35) darin bestehen, daß heute der Frei-  
zeit- und Erholungswert des Kleingartens gegenüber dem  
wirtschaftlichen Nutzen im Vordergrund steht.

Wodurch die Erholung im Kleingarten erreicht wird, ist  
nach der gesetzlichen Definition gleichgültig. Worin  
jeweils die Erholung zu bestehen hat, ist auch nicht  
Gegenstand der Bauleitplanung, sondern jedem Klein-  
gärtner selbst überlassen. Danach wäre auch das bloße  
Nichtstun, die Nutzung des Gartens lediglich zum Auf-  
enthalt im Freien von der Begriffsbestimmung gedeckt.  
Zweifellos kann der Kleingärtner auch in der gärtne-  
rischen Tätigkeit als solcher "Erholung" finden.

Die bloße Erholungsfunktion reicht für den Kleingarten-  
begriff allerdings nicht aus, da die Begriffselemente  
"Gewinnung von Gartenbauerzeugnissen" und "Erholung"  
durch das Wort "und" verbunden sind. In diesem Sinn  
äußert sich auch die Begründung zum Regierungsentwurf,

...

in der es heißt, daß die Gartenfläche nicht allein aus Rasenbewuchs und Zierpflanzen bestehen darf (Bundestags-Drucksache 9/1900, Seite 12).

Aus den insoweit gleichlautenden Drucksachen des Bundesrates 139/82 vom 16. April 1982 und des Bundestags 9/1900 vom 6. Februar 1982 ergibt sich, daß der überkommene Kleingartenbegriff im Bundeskleingartengesetz um die Erholungsfunktion erweitert werden sollte. Nicht aber sollte die Nutzung, die früher allein für den Kleingartenbegriff kennzeichnend war, nunmehr nicht mehr ausreichend für die Annahme einer kleingärtnerischen Nutzung im Einzelfall sein (vgl. Stang, Kommentar zum Bundeskleingartengesetz § 1 Rand-Nr. 10). Es sollten somit durch die 1983 erfolgte Aufnahme des Tatbestandsmerkmals "Erholung" die Nutzungsmöglichkeiten der Kleingärten erweitert werden, nicht aber ihre Verbreitung dadurch verhindert werden, daß einem Kurgebiet vergleichbare Bedingungen in Kleingartengebieten herrschen müssen.

Eine andere als die dargestellte einschränkende Interpretation des Erholungsbegriffs verbietet sich auch deshalb, weil sich sonst in städtischen Ballungsgebieten kaum noch Kleingärten ausweisen ließen. Gerade in solchen Gebieten besteht einerseits der eigentliche Bedarf an Kleingartenflächen, andererseits sind dort häufig erhebliche Vorbelastungen vorhanden, die mit einer extensiven, an den Anforderungen für Kurgebiete orientierten Auslegung des Erholungsbegriffs unvereinbar wären. Für eine derartige "Überhöhung" des Erholungsbegriffs findet sich in den Materialien zum Bundeskleingartengesetz kein Hinweis, obwohl der Gesetzgeber Anlaß gehabt hätte, eine entsprechende Absicht besonders herauszustellen, da Kleingärten häufig in "lärmkritischen" Bereichen wie Bahngeländen, Bundesfernstraßen und auch Flughäfen liegen. ...



- c) Es ist daher davon auszugehen, daß eine Neuausweisung von Kleingärten in Großstädten vielfach nur im Rahmen bestimmter, mit den großstädtischen Strukturen verbundener Vorbelastungen möglich ist.

Die Ausweisung von Kleingärten im Bebauungsplan Niendorf 70 kann daher nicht das Ziel haben, die Rahmenbedingungen im Sinne einer lärmfreien Erholungsmöglichkeit umzugestalten, sondern diese Bedingungen müssen im Interesse anderer vorhandener und zu erhaltender großstädtischer Funktionen als vorgegeben hingenommen werden.

In diesem Zusammenhang sind nachstehende Gesichtspunkte von Bedeutung:

- Die im Bebauungsplan Niendorf 70 vorgesehene Dauerkleingartenfestsetzung berücksichtigt die dort seit Jahrzehnten vorhandene Mischung von Kleingärten und Behelfsheimen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen. Insoweit handelt es sich um einen vergleichbaren Fall, den das Bundesverwaltungsgericht mit Beschluß vom 15. Januar 1980 (BRS Bd. 36, Seite 16) planungsrechtlich für zulässig erklärt hat.

Das Bundesverwaltungsgericht führt aus, daß der Grundsatz, umgebungsbelastete Industrie- und Gewerbegebiete einerseits und Wohnbebauung andererseits "nach Möglichkeit" angemessen voneinander zu trennen, durchbrochen werden könne, wenn es darum gehe, vorhandene Gemengelagen zu überplanen. Die Dauerkleingartenfestsetzung im Bebauungsplan Niendorf 70 steht auch nicht in Widerspruch zu dem Beschluß des OVG Münster vom 20. Juni 1979. In dem Beschluß war eine neue Dauerkleingartenfestsetzung in unmittelbarer Nähe eines Industriegebiets für unzulässig

...

erklärt worden. Die Planung der Dauerkleingärten im Bereich des Bebauungsplans Niendorf 70 orientiert sich hinsichtlich der Nutzung an gewachsenen Strukturen und bezüglich der Lärmverträglichkeit an einem fast 40jährigen praktizierten Nebeneinander von Flughafen und kleingärtnerischer Nutzung.

Besser geeignete Flächen sind in Hamburg nur unter Verletzung anderer Planungsgrundsätze vorhanden. Wegen der Situation Hamburgs als Stadtstaat und Ballungsgebiet befinden sich nahezu sämtliche Kleingartenanlagen in unmittelbarer Nachbarschaft zu auf die eine oder andere Art und Weise lärm- und umweltbelastenden Gebieten, weil anderer Raum nicht zur Verfügung steht.

- Der Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg stellt die hier in Rede stehenden Flächen als "Grünflächen" dar. Die betreffenden Flächen gehören zum sogenannten Zweiten Grünen Ring von Großgrünflächen in etwa 8 km Entfernung um die Innenstadt. Diese haben neben der Erholungsfunktion und ihrer Bedeutung für Stadtklima und Artenschutz zugleich wichtige stadtstrukturelle Aufgaben. Eine Reduzierung der Grünflächen zugunsten baulicher Nutzungen ist aus städtebaulichen und freiraumplanerischen Gründen auszuschließen.
- Für die fraglichen Grundstücke galt auch bisher schon nach dem Baustufenplan Niendorf - Lokstedt - Schnelsen eine Festsetzung als Außengebiet. Im Zusammenhang mit dem Grünzug entlang der Kollau mit wichtiger überörtlicher Wanderwegbeziehung stellt die planungsrechtliche Sicherung der Dauerkleingärten eine den stadtplanerischen Zielen entsprechende Ausweisung dar.

- Nach städtebaulichen Grundsätzen gehören Kleingärten in Ballungsräumen zu solchen Nutzungen, deren Aufgabe es ist, städtebauliche Bereiche zu gliedern. Sie sind dort auszuweisen, wo sie einerseits den Landschaftsraum nicht übermäßig strapazieren, aber andererseits auch Abschirmwirkungen zwischen solchen Nutzungen wahrnehmen, deren unmittelbares Aufeinandertreffen in aller Regel zu schwierigen Gliederungsüberlegungen führt. So, wie Land- und Forstwirtschaftsflächenbereiche, aber auch Gewerbegebietsnutzungen, können auch Kleingartenflächen im Randbereich des Flughafens Fuhlsbüttel ihre sinnvolle Ausweisung finden. Im vorliegenden Bebauungsplan begründet sich dies insbesondere in dem Übergang der Kleingartenflächen nach Westen in das Niendorfer Gehege. Die Kleingartennutzungen haben neben ihrem zeitlich beschränkten Erholungswert für die Kleingärtner, die sich zu unterschiedlichen Zeiten in ihren Gärten aufhalten, darüber hinaus die Wegebezüge zwischen Wohnbebauung südlich der Güterumgehungsbahn und nördlich Niendorfer Gehege herzustellen. Weiterhin sind Kleingärten für die benachbarte Bevölkerung für Spaziergänge in Betrachtung unterschiedlicher Pflegezustände und Bepflanzungsarten von außerordentlichem Interesse und Erholungswert.
  
- Die Funktion der Kleingärten in Großstädten ist in ökologische, städtebauliche und soziale Funktionen zu unterteilen, dazu zählen unter anderem
  - Angebot eines vielfältigen Lebensraums für Flora und Fauna, größeres Grünfolumen, Artenschutz, Kontaktmöglichkeit mit der Natur in der Stadt
  
  - Gliederung des Stadtgefüges und Strukturierung von Stadtteilen, Teil von Grünsystemen

...

- Bestandteil des öffentlichen Grünangebots zur Erholung, individuelles Freizeitangebot, Erholungsmöglichkeit für den einzelnen Pächter wie auch für andere Nutzergruppen (Besucher, Spaziergänger, Anwohner)
  
- Ersatz für fehlende Hausgärten im Geschosswohnbau, Ausgleich zu Belastungen der Arbeitswelt.
  
- Hamburg baut seit etwa Kriegsende keine neuen Kleingärten im Sinne von zusätzlichen Gärten, sondern immer nur Ersatzgärten für an anderer Stelle aufzugebende Gärten. Angesichts des Umfangs der in absehbarer Zeit zu ersetzenden Kleingärten stellt sich die Frage des Bedarfs zunächst nicht. Die Stadt ist durch das Bundeskleingartengesetz zum Ersatz so lange verpflichtet, wie sie nicht nachweisen kann, daß geeignete Flächen nicht mehr zur Verfügung stehen. Von den 36.536 Parzellen (Stand: 1. Januar 1988) sind ca. 7.200 Parzellen rechtsverbindlich mit baulichen oder sonstigen Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Gemeinbedarf) überplant und müssen mit dem Vollzug der Bebauungspläne ersetzt werden.
  
- Die Planungsreserven der für neue Kleingärten ausgewiesenen Flächen betragen nur etwa 2.000 Parzellen, die sich weiter dadurch verringern, daß der überwiegende Anteil dieser Flächen privat und zur Zeit nicht zu erwerben ist oder durch Altlasten oder durch geänderte Nutzungsvorstellungen blockiert wird. Vor diesem Hintergrund wird dem Erhalt vorhandener Gärten höchste Priorität beigemessen. Folglich geht es auch im Bebauungsplan Niendorf 70 nicht um die Ausweisung neuer Kleingärten im Rahmen einer zusätzlichen Bedarfsdeckung, sondern vielmehr darum, den Bestand an Gärten zu sichern, die noch vorhandene Wohnnutzung

in den Behelfsheimen auslaufen zu lassen und eine Gesamtsanierung einschließlich Neuparzellierung vorzunehmen.

- Falls im Bebauungsplan Niendorf 70 Kleingärten zugunsten von Gewerbeflächen mit der Begründung aufgegeben werden, daß eine Unverträglichkeit zwischen der kleingärtnerischen Nutzung und dem Flughafenbetrieb vorliege, kann diese Argumentation auch auf sämtliche anderen Grünflächen im Bereich der Lärmschutzzone 2 angewendet werden. Das würde deren Aufgabe und Verlagerung bedeuten. Im einzelnen wären folgende Grünflächen in der Lärmschutzzone 2 betroffen:

Kleingärten	ca. 215 ha (4.000 Parzellen)
Parkanlagen	ca. 107 ha
Sportplätze	ca. 25 ha
Spielplätze	ca. <u>3</u> ha
zusammen	ca. 350 ha.

Die vorstehende Übersicht zeigt, daß weder Aufgabe noch Verlagerung von Grünnutzungen in weniger lärmempfindliche Bereiche des Stadtgebiets eine realistische Betrachtungsweise sind. Die innerstädtischen Flächen Hamburgs weisen kaum Kleingärten auf. Vielmehr ist ein deutlicher Ring von Kleingärten um die innere Stadt zu erkennen, der sich hauptsächlich auf die Stadtteile Billstedt, Horn, Berne, Steilshoop, Fuhlsbüttel, Langenhorn, Niendorf, Eidelstedt, Lurup, Osdorf und Wilhelmsburg erstreckt. Dieser Ring macht die Ansprüche in Hamburg deutlich: Die Kleingärten sollen möglichst nahe an den dicht bevölkerten inneren Stadtteilen liegen, können aber aus Mangel an Fläche kaum in diese eindringen oder sind schon verdrängt worden.

- Die Bundesrepublik Deutschland und die Freie und Hansestadt Hamburg bemühen sich, durch Vorschriften und Vereinbarungen generell die Lärmemissionen des Luftverkehrs zu reduzieren. So hat z.B. der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg vor dem Hintergrund von Verbesserungen bei den modernen und leiseren Flugzeugtypen beschlossen, die Umrüstung der Hamburg anfliegenden Luftflotten durch eine Reihe von Maßnahmen zu beschleunigen bzw. zu unterstützen. Hierzu gehören die lärm-differenzierte Ausgestaltung der Landegebühren, die Nachtflugbeschränkungen sowie die zeitliche Befristung des Einsatzes lauter Flugzeuge auf europäischer Ebene.
- Die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des Flughafens soll und darf nicht beeinträchtigt werden. Der Flughafen ist von überragender verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Bedeutung für Hamburg und die norddeutsche Region. Aufgrund seiner Bindung an den jetzigen Standort muß sein Bestand und seine Entwicklungsmöglichkeit gesichert werden. Er ist damit prägend für seine Umgebung; die Auswirkungen des Flugbetriebs sind daher als ortstypisch und unvermeidbar hinzunehmen.

Diese Grundsätze sind bisher von den Nutzern der Kleingärten im Gebiet des Bebauungsplans Niendorf 70 wie auch der zahlreichen anderen Kleingärten im Flughafenumland niemals in Frage gestellt worden. Es hat sich vielmehr gezeigt, daß trotz der Fluglärmbelastungen eine Nachbarschaft zwischen dem Flughafen und Kleingärten möglich ist.

- d) Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Mai 1987 (Deutsches Verwaltungsblatt 87 Seite 907) ist die DIN 18 005 kein verbindlicher Planungsmaßstab. Die in der Vorschrift genannten Planungsrichtpegel sind nur Hilfwerte für die Planung; sie haben keine Geltung für die Zulassung von Vorhaben. Grundsätzlich sind nach § 1 Absatz 5 des Baugesetzbuchs im Rahmen der Bauleitplanung auch die Belange des Umweltschutzes (Immissionschutz/Schallschutz) bei der erforderlichen Abwägung der Belange nach § 1 Absatz 6 des Baugesetzbuchs zu berücksichtigen. Insgesamt ist unter Beachtung dieser Grundsätze im Bebauungsplan Niendorf 70 dem Schallschutz gegenüber anderen Belangen zwar ein hoher Rang, jedoch kein Vorrang eingeräumt worden.

5.5.3 Das 1970 erstellte Fluglärmmmedizinische Gutachten für Kaltenkirchen von Professor Jansen kann nicht den Abwägungsvorgang im Rahmen des Bebauungsplans Niendorf 70 ersetzen und zur Beurteilung möglicher Gesundheitsschäden herangezogen werden. Es ist zu berücksichtigen, daß das Gutachten Kaltenkirchen für eine bestimmte Flughafenplanung erstellt worden ist, wobei die speziellen örtlichen Gegebenheiten Grundlage der Untersuchung waren. Ziel des Gutachtens war die Festlegung eines Lärmgefährdungsgebiets (tagsüber 19 Fälle mit 99 dB(A), nachts fünf Fälle mit 87 dB(A)). Der Planfeststellungsbeschluß zum Flughafen Kaltenkirchen ist seit langem durch das rechtskräftige Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig aufgehoben.

Das Gutachten von Professor Jansen für den seinerzeit geplanten Standort Kaltenkirchen definiert bei äquivalenten Dauerschallpegeln von 75 dB(A) ein Schutzgebiet, das ohne Besiedlung gehalten werden sollte, da beim Menschen sonst mit deutlichen vegetativen Reaktionen zu rechnen sei.

In der Literatur wird zum Teil die Ansicht vertreten, daß gesundheitlich nachteilige Wirkungen (Reaktionen des Herz-Kreislaufsystems bis hin zur dauerhaften Änderung von Blutwerten, Unwohlsein und Kopfschmerz) bereits bei geringeren Pegeln eintreten könnten, so daß im allgemeinen ab 66 dB(A) mit erhöhtem Risiko gerechnet werden müsse. In der Lärmwirkungsforschung sei auch das Problem einer scheinbaren Gewöhnungsfähigkeit gegenüber Lärmbelastungen bekannt. Hierbei handele es sich nicht um tatsächliche physiologische Gewöhnung, sondern um Verdrängung der Reizwirkung der Geräuschbelastung. Angesichts herrschender Spitzenschallpegel ab 95 dB(A) sei davon auszugehen, daß Langzeitlärmwirkungen bei der Wohnbevölkerung eintreten könnten.

Es ist zweifelhaft, inwieweit über derartige grundsätzliche Aussagen und Befürchtungen hinaus etwaige lärmtechnische und lärmmedizinische Gutachten Aussagen enthalten könnten, die bei der hier gebotenen Abwägung entscheidend zu berücksichtigen wären. Für luftrechtliche Erwägungen kann diese Frage dahingestellt bleiben, da es sich beim Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel um eine Altanlage handelt und derartige Gutachten nach § 40 Luftverkehrs-Zulassungsordnung nur für die Genehmigung eines neuen Flughafens erforderlich sind.

Hervorzuheben ist, daß eine eindeutige Zuordnung fluglärmbedingter Störungen durch ein medizinisches Gutachten schon wegen der in der Flughafenumgebung herrschenden Doppelbelastung durch hohes Straßenverkehrsaufkommen nicht möglich sein wird. Ein medizinisches Gutachten, wie es von Flughafenanliegern gefordert wird, ist nicht in der Lage festzustellen, was die direkt Lärmbetroffenen hinnehmen müssen. Anerkannt ist, daß Lärm eine Schädigung der Gesundheit mit sich bringen kann. Auch das psychische und soziale Wohlbefinden in der Wohnsituation wird beeinträchtigt.

Ein medizinisches Gutachten könnte sich lediglich an arbeitsmedizinischen Grenzwerten orientieren. Es könnte die **größtenteils** subjektiv festgestellten Beeinträchtigungen der Anwohner nicht ausreichend berücksichtigen. Im übrigen gehen über die Definition von Zumutbarkeitsschwellen in einer komplexen Lärmbelastungssituation die wissenschaftlichen Ansichten auseinander, da es beträchtliche Schwankungsbreiten bei der individuellen Empfindlichkeit gibt. Klare Zuordnungen zwischen Lärmausmaß und Auswirkung können nur für die lärmbedingte Schwerhörigkeit und die mittlere Dauerbelastung (äquivalenter Dauerschallpegel) angegeben werden. Für den Anwohnerbereich beim Flughafen Fuhlsbüttel ist das Risiko der Schwerhörigkeit nicht relevant.



Medizinische Gutachten zu bundesdeutschen Flughäfen wurden in der Bundesrepublik vielmals gefertigt. Die Beurteilungskriterien der jeweiligen Gutachten sind vergleichbar hoch angenommen und führen im Gesamturteil jeweils zur Befürwortung des beabsichtigten Flugbetriebes mit Schutzempfehlungen. Aus einem entsprechenden Gutachten für den Hamburger Flughafen würden sich keine Handlungsmöglichkeiten ableiten lassen.

Grundsätzlich ist für die Beantwortung der Frage nach der Notwendigkeit detaillierter Aussagen zur Emissionslage auch zu berücksichtigen, daß sich - wie in Nr. 5.5.2 c) bereits dargestellt - Kleingärten ihrer Zweckbestimmung nach gerade in relativer Nähe zu den Wohnungen der Nutzer befinden sollen und ihrem Zweck als der Stadtbevölkerung direkt nutzbarer Ausgleichsbereich nach innerstädtisch oder zumindest stadtnah gelegen sein müssen. Nur so können sie auch städtebauliche Funktionen haben. Damit ist es allerdings unvermeidbar, daß die Kleingärten an der speziellen Belastungslage des jeweiligen Ballungsraumes teilhaben, und zwar, da ihre Schutzwürdigkeit gegenüber der Wohnnutzung geringer ist, durchaus auch in besonderem Maße teilhaben.

- 5.5.4 Durch den Beschluß der Bürgerschaft über den Bebauungsplan Niendorf 70 wird durch den Plangeber klargestellt, daß im möglichen Zielkonflikt zwischen dem Flughafenbetrieb mit seinen Fluglärmauswirkungen und dem Erholungszweck der Kleingärten keine neuen Prioritäten zugunsten letzterer gesetzt werden. Vielmehr ist davon auszugehen, daß der Erholungszweck nur im Rahmen der Vorbelastung des Flugbetriebes unter Einschluß von dessen Zunahme realisiert werden kann.

Die Gefahr nachträglicher Flugbetriebsbeschränkungen - und damit einer Gefährdung der Funktionsfähigkeit des

...

Flughafens Fuhlsbüttel ist nicht gegeben, da vom Fluglärm Betroffene lediglich einen Anspruch auf eine fehlerfreie Ermessensentscheidung der zuständigen Behörde nach § 6 Absatz 2 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 14. Januar 1981 (Bundesgesetzblatt I Seite 62), zuletzt geändert am 26. November 1986 (Bundesgesetzblatt I Seite 2089) haben, ob diese nachträgliche Flugbetriebsbeschränkungen ausspreche oder nicht - sofern die Behörde entsprechende Anträge nicht bereits mit dem Hinweis auf die Unanfechtbarkeit der Flughafengenehmigung nach § 9 Absatz 3 des Luftverkehrsgesetzes ablehnen kann. Bei der zu treffenden Entscheidung sind die neu ausgewiesenen Dauerkleingärten zu berücksichtigen, aber auch die verkehrspolitische Bedeutung des Flughafens Hamburg und das große öffentliche Interesse an der uneingeschränkten Funktionsfähigkeit des Flughafens.

Nach § 9 Absatz 3 des Luftverkehrsgesetzes sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen, wenn der Plan rechtskräftig festgestellt ist.

Die ursprünglich nach § 7 des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 erteilten gemeinsamen Genehmigungen der Reichsregierung und der zentralen Landesbehörde für den Betrieb des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel sind durch Kriegsfolgen in Verlust geraten. An deren Stelle wurde am 1. Juli 1956 eine Genehmigung erteilt, die 'für alle Luftfahrzeuge des gewerblichen und nichtgewerblichen Luftverkehrs, soweit es die Ausmaße und die Belastung der Start- und Landebahnen gestatte' galt.

Eines Planfeststellungsbeschlusses für die Gesamtanlage des Hamburger Flughafens und seiner Bekanntmachung bedarf es nach der Rechtslage nicht. Die Regelungen über die Planfeststellung von Luftverkehrsanlagen sind erst durch

das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 5. Dezember 1958 in das Luftverkehrsgesetz aufgenommen worden. Sie ließen bereits bestehende Flughäfen - wie den Flughafen Hamburg - zunächst völlig unberührt. Das neue Recht konnte sich nur auswirken, soweit nach seinem Inkrafttreten vollständig neue Flughafenanlagen gebaut oder vorhandene in planfeststellungsbedürftiger Weise verändert werden sollten. Dementsprechend sind im Falle des Flughafens Hamburg für die Verlängerung der beiden vorhandenen Bahnen Anfang der sechziger Jahre Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden. Sie endeten mit Planfeststellungsbeschlüssen vom 11. Juli 1960 (für die Bahn I) und vom 17. Oktober 1962 (für die Bahn II), die gemäß § 10 Absatz 7 des Luftverkehrsgesetzes allen am Verfahren Beteiligten zugestellt wurden. Eine allgemeine Bekanntmachungspflicht bestand damals noch nicht. Sie ist erst durch das Verwaltungsverfahrensgesetz von 1976 eingeführt worden. Soweit nach der jeweiligen Rechtslage Planfeststellungsverfahren erforderlich waren, sind sie damit durchgeführt worden. Die Genehmigung für den Flughafen Hamburg ist unter dem 21. August 1967 neu gefaßt und ordnungsgemäß im Amtlichen Anzeiger vom 1. Dezember 1967 (Seite 1476) veröffentlicht worden.

Eine Überprüfung der Genehmigung des Flughafens Hamburg aufgrund von § 6 Absatz 2 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes aufgrund des Bebauungsplans Niendorf 70 als 'neuer Tatsache' erscheint danach nicht völlig ausgeschlossen. Wie jedoch dargestellt, hat der Plangeber eine Interessenabwägung vorgenommen und im Zielkonflikt zwischen dem Flughafenbetrieb mit seinen Fluglärmauswirkungen und dem Erholungszweck der Kleingärten keine neuen Prioritäten zugunsten letzterer gesetzt. Der Erholungszweck kann nur im Rahmen der Vorbelastung durch den Flugbetrieb unter Einschluß von dessen Zunahme realisiert werden.

...

Die Flugzeugbewegungen (Starts und Landungen) über das Bebauungsplangebiet von Niendorf 70 haben sich in den Jahren von 1970 bis 1988 wie folgt entwickelt:

Jahr	Anzahl
1970	20 201
1971	20 983
1972	24 477
1973	16 393
1974	20 674
1975	23 715
1976	23 615
1977	22 229
1978	20 418
1979	17 991
1980	21 125
1981	19 711
1982	21 870
1983	19 567
1984	33 488
1985	26 034
1986	20 911
1987	24 176
1988	27 334

Dabei ist zu berücksichtigen, daß ca. 25 bis 30 Prozent der Flugbewegungen von Flugzeugen durchgeführt werden, die ein kleineres Gewicht als 5,7 t haben und damit geringere Spitzenschallpegel und flächenmäßig eine kleinere Ausbreitung des Schalls verursachen. Für 1988 errechnen sich danach pro Tag ca. 55 Starts und Landungen von Flugzeugen, die größer sind als 5,7 t.

Aufgrund der vom Gesetzgeber des Bebauungsplans Niendorf 70 gesetzten Priorität für den Flughafenbetrieb wird deshalb eine im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan

...

etwa notwendig werdende Entscheidung nach § 6 Absatz 2 Satz 3 des Luftverkehrsgesetzes nicht zu Einschränkungen der Genehmigung führen können.

#### 5.6 Parkanlagen

Parallel zur südlichen Plangrenze verläuft der Kollau-Wanderweg. Er stellt eine wichtige Fuß- und Radwegverbindung zwischen der Niendorfer Feldmark und den Wanderwegen entlang der Alster her. Die Flächen sind als Parkanlage ausgewiesen. Innerhalb der Parkanlage verläuft die Kollau; sie ist als Wasserfläche dargestellt. Auch die Flächen beiderseits des Langenhorstgrabens sind als Parkanlage ausgewiesen.

#### 5.7 Oberflächenentwässerung

Der auf dem Flurstück 6453 westlich des Sportzentrums verlaufende Langenhorstgraben dient der Entwässerung der vorhandenen Gewerbeflächen. Um das vermehrt anfallende Oberflächenwasser der neuen Gewerbe- und Straßenflächen sowie des geplanten Sportzentrums aufnehmen zu können, sind in südlicher Weiterführung des Grabens bis zur Kollau innerhalb der Dauerkleingärten liegende Flächen für eine Oberflächenentwässerung gekennzeichnet worden. Diese über das Flurstück 87 verlaufende Trassierung wurde nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans auf Grund vorgebrachter Bedenken geändert. Aus Gründen des Baumschutzes und der besseren Anbindung an den nördlich anschließenden Graben wurde die Fläche so angeordnet, daß nunmehr durchgehend eine Breite von 7 m (gegenüber bisher teilweise 10 m vorgesehen ist. Außerdem wurde entlang des nördlichen Abschnitts der Entwässerung ein 5 m breites Gehrecht festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 14). Die Änderungen sind geringfügig und berühren nicht die Grundzüge der

Planung. An der Niendorfer Straße südlich Brandfurt soll auf der für Oberflächenentwässerung vorgemerkten Fläche ein Rückhalte- und Absetzbereich der Kollau entstehen. Dazu soll die Kollau verlegt und "unzügig" durch dieses Gelände geführt werden, um Schlamm abzusetzen. Der anfallende Schlamm wird auf einem Teil dieser Fläche zum späteren Abtransport zwischengelagert. Ein 5 m breites Geh- und Fahrrecht (vgl. § 2 Nummer 13) von der Niendorfer Straße über den Weg Brandfurt führt zu dem geplanten Zwischenlager und soll sicherstellen, daß der Schlamm durch Fahrzeuge abgefahren werden kann. Der alte Verlauf der Kollau bleibt hier als Hochwasserrinne erhalten. Durch die neue Anlage soll die Schadstoffbelastung von Alster und Tarpbek verringert werden.

Die öffentlich ausgelegte Fassung des Bebauungsplans enthielt für die innerhalb der Dauerkleingärten festgesetzten Geh- und Fahrrechte teilweise noch eine Kombination mit Leitungsrechten. Soweit diese Leitungsrechte im Bereich südlich Langenhorst am Westrand des Gewerbegebiets vorgesehen waren, konnte hierauf verzichtet werden, weil nach der Neuordnung der Kleingartenflächen nicht beabsichtigt ist, diese an Ver- und Entsorgungsleitungen anzuschließen. Hieraus könnten Dauerwohngelegenheiten abgeleitet werden. Planerisches Ziel ist, im Laufe der Zeit alle Flächen einer ausschließlichen Kleingartennutzung zuzuführen und nur noch Lauben zuzulassen, in denen nicht ständig gewohnt werden kann. Die Änderung ist geringfügig und berührt nicht die Grundzüge der Planung.

#### 5.8 Bahnanlagen

Entlang der südlichen Plangrenze verläuft die Güterumgebungsbahn, die nachrichtlich als oberirdische Bahnanlage übernommen ist. Die durch das Plangebiet führende unterirdische Teilstrecke der U-Bahnlinie "Hagenbecks Tierpark - Tibarg" ist im Plan ebenfalls nachrichtlich übernommen. Die Trasse entspricht in ihrem Verlauf dem Ergebnis des bereits durchgeführten Planfeststellungsverfahrens nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes.

#### 5.9 Flächen für die Forstwirtschaft

Im Nordwesten des Plangebiets sind Flächen für die Forstwirtschaft auf den Flurstücken 16, 20 und 79 vorhanden und als solche im Plan ausgewiesen worden; sie sind ein Teilbereich des angrenzenden Niendorfer Geheges.

Auf den städtischen Flurstücken 3468 und 3469 am Lokstedter Holt und Bondenwald stehen noch die ehemaligen Gebäude einer Sonderschule, die anderweitig öffentlich genutzt werden. Entsprechend der Darstellung des Flächennutzungsplans werden die Flurstücke als Flächen für die Forstwirtschaft festgesetzt. Die Einbeziehung der Flurstücke in die umgebenden forstwirtschaftlichen Flächen ist städtebaulich sinnvoll und dient auch der Flächenarrondierung in diesem Bereich.

#### 5.10 Straßenverkehrsflächen

Das Plangebiet soll durch Straßen so erschlossen werden, daß die Wohngebiete von Durchgangsverkehr freigehalten werden. Die Straßen Köbenbusch und Borndeel werden daher im Süden jeweils mit einer Kehre abgeschlossen. Nur in der Straße Köbenbusch werden für die Anlage einer Kehre zusätzliche Straßenverkehrsflächen benötigt; südlich der Kehre ist eine 5 m breite Fuß- und Radwegverbindung zum Langenhorst vorgesehen. Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Fußwegverbindung im südlichen Bereich nach Osten abgeknickt und über öffentlichen Grund geführt, um einen besseren Zuschnitt der westlich angrenzenden Kleingartenparzelle zu erreichen. Die Änderung ist geringfügig und berührt nicht die Grundzüge der Planung.

Die Straße Borndeel hat gegenüber der Straße Köbenbusch eine erheblich breitere Verkehrsfläche. Das erklärt sich aus der vorhandenen Parzellierung. Von der Kehre Borndeel soll über Privatgrund eine Anbindung an die neue Gewerberschließungsstraße erfolgen. Der Plan setzt dafür ein 5 m breites Gehrecht fest. Außerdem ist für eine geplante Schmutzwasserleitung ein Leitungsrecht bestimmt worden (vgl. § 2 Nummern 14 und 15). Wegen dieser Trassierung muß der vorgesehene Lärmschutzwall unterbrochen werden. Dies ist nach Abwägung der unterschiedlichen Interessen (Verzicht auf die Sicherung eines umfassenden Lärmschutzes gegenüber den verkehrstechnisch notwendigen Belangen) städtebaulich vertretbar.

Das neu ausgewiesene Gewerbegebiet wird durch eine 20,5 m breite in zwei Fahrtrichtungen befahrbare Straße mit Kehrenkopf erschlossen. Die Gewerberschließungsstraße erhält eine durchgehende 7 m breite Fahrbahn mit beidseitigen Gehwegen und einen Radweg für beide Richtungen, einseitigen Parkstreifen sowie Schutzstreifen. Östlich der



Straße soll ein offener Graben bis zur Parkanlage entlangführen. Im Einmündungsbereich zum Lokstedter Holt sind Graben und Parkstreifen nicht erforderlich, so daß eine Breite der Straßenverkehrsfläche von 14,5 m ausreichend ist. Im südlichen Bereich der Gewerbeerschließungsstraße genügt bis zur Kehre eine Breite von 18 m, da hier der Radweg entfällt. Von der Kehre wird die Straße Langenhorst in 10 m Breite nach Westen weitergeführt, damit die Kleingärten im westlichen Teil des Plangebiets und darüberhinaus anfahrbar sind.

Eine denkbare Begradigung des westlichen Kehrenkopfbereiches der Gewerbeerschließung bringt keine wesentlichen Vorteile, da in jedem Fall der mit einem Erhaltungsgebot erfaßte Baum auf dem Flurstück 68 zu berücksichtigen ist. Die Erschließung des Sportzentrums von der Gewerbeerschließungsstraße ist auch aus grünplanerischen Gründen nicht zu vertreten, da hier die Oberflächenentwässerung im offenen Graben verläuft und die naturhafte Öffnung zwischen den Gewerbeausweisungen erhalten bleiben soll. Darüber hinaus ist eine Trennung des Fahrverkehrs zwischen Gewerbeerschließung sowie Sport- und Freizeitnutzungen ausdrückliches Planungsziel.

Die Straße Lokstedter Holt hat eine Breite von 11 m und endet als Fahrstraße vor dem Niendorfer Gehege. Die vom Lokstedter Holt abzweigende Erschließungsstraße wird größtenteils auf der Trasse der unterirdisch geführten U-Bahn verlaufen. Diese Führung hat sich als optimale Lösung herausgestellt. So mußte z. B. eine Erschließung der gewerblichen Bauflächen über die Kollastraße in südwestlicher Verlängerung der Straße Papenreya verworfen werden, da hiermit ohne Erschließungsnutzen ein erheblicher Teil der vorhandenen Gewerbeflächen und privaten Sportflächen beansprucht worden wäre. Eine Verlängerung der

Papenreye nach Westen hätte effektive Erschließungswirkung erst westlich des Flurstücks 6706, wäre weitgehend nur einseitig auszubauen und muß deshalb als unwirtschaftlich eingestuft werden. Darüber hinaus wäre nur ca. 150 m nördlich des Einmündungsbereichs Niendorfer Straße/Groß-Borsteler-Straße in die Kollaustraße eine weitere verkehrsbelastende Kreuzung geschaffen worden; dies ist nicht zu vertreten. Durch straßenbau- und verkehrstechnische Maßnahmen wird sichergestellt, daß der Straßenbereich der sogenannten "Waldsiedlung", abgesehen vom unmittelbaren Einmündungsbereich der neuen Gewerbeerschließungsstraße in den Lokstedter Holt, nicht vom Gegenverkehr berührt wird.

Ein Verzicht auf die Linksabbiegespur stadtauswärts von der Kollaustraße in den Lokstedter Holt ist nicht möglich, weil die Anbindung der "Waldsiedlung" für die aus der Stadt kommenden Fahrzeuge nicht aufgegeben werden kann.

Die Straße Langenhorst ist in ihrem östlichen Teil Einbahnstraße in Richtung Niendorfer Straße und mündet unmittelbar in den Stauraum der Niendorfer Straße im Einmündungsbereich Kollaustraße. Da der Einmündungsbereich verkehrlich unübersichtlich ist, soll die Straße Langenhorst vor diesem Bereich in Höhe des Flurstücks 3254 mit einer Kehre enden und lediglich mit einem 5 m breiten Gehweg an die Niendorfer Straße anschließen. Die Zufahrt zu dem Wohngebiet, zur privaten Sportanlage und zum Sportzentrum am Langenhorst erfolgt über eine 8 m breite neue Straße, die etwa 200 m südlich der jetzigen Einmündung von der Niendorfer Straße abzweigt und über die Flurstücke 89, 88 und 3259 zur Straße Langenhorst führt. Da sich entlang der südlichen Grenze des Flurstücks 3248 erhaltenswerte Bäume und Knicks befinden, wird die Straße in diesem Bereich auf 13 m verbreitert. Der befahrbare Teil der Straße Langenhorst endet dann vor dem Sportzentrum mit einer Kehre. Von dort bis zum Flurstück 86

...

ist die vorhandene Straße Langenhorst entsprechend ihrem tatsächlichen Ausbauzustand übernommen worden, um die Anfahrbarkeit der Kleingärten zu erhalten. Ein Teilstück zwischen diesem Abschnitt der Straße Langenhorst und der neuen Gewerbeerschließungsstraße wird aufgehoben und als 5 m breiter Gehweg ausgewiesen, um hier Durchgangsverkehr auszuschließen. Die Wegefläche wird jedoch so hergerichtet, daß Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen die Durchfahrt ermöglicht wird.

Die teilweisen Verbreiterungen der Kollaustraße, der Niendorfer Straße und des östlichen Teils Lokstedter Holt sind erforderlich, um Radwege anlegen zu können. Eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen durch Straßenaufweiterungen im Einmündungs- bzw. Kreuzungsbereich Lokstedter Holt/Kollaustraße ist wegen des hier vorhandenen Gebäude- und Baumbestandes nicht erreichbar. Im südlichen Teil der Niendorfer Straße soll der Geh- und Radweg hinter dem vorhandenen Baumbestand, abgeschirmt von der Fahrbahn, verlaufen. Von der Straße Bondenwald nach Westen ist ein Fußweg vorhanden, der in den Plan übernommen wird.

#### 5.11 Landschaftsschutz

Teile des Plangebiets liegen im Geltungsbereich der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in den Gemarkungen Schnelsen, Niendorf, Lokstedt, Eidelstedt und Stellingen vom 26. November 1957 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-r), zuletzt geändert am 5. Mai 1987 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 101). Da die Ausweisungen im Bebauungsplan mit den Festsetzungen der Landschaftsschutzverordnung unvereinbar sind, wird nach § 5 des Gesetzes über die Feststellung von Bauleitplänen und ihre Sicherung in der Fassung vom 1. Juli 1986 mit der Änderung vom 22. September 1987

...

(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1986 Seite 183, 1987 Seite 177), die Landschaftsschutzverordnung teilweise aufgehoben (vgl. § 2 Nummer 17). Bestehen bleibt der Landschaftsschutz auf den Flächen für die Forstwirtschaft - Flurstücke 20 und 79 der Gemarkung Lokstedt sowie 3468 und 3469 der Gemarkung Niendorf. Die Beteiligung der nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes in der Fassung vom 12. März 1987 (Bundesgesetzblatt I Seite 890) anerkannten Verbände ist erfolgt.

#### 5.12 Baumschutz

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gelten Beschränkungen nach der Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167). Nach Zurücknahme der Grenzen des Landschaftsschutzgebiets (s. hierzu Ziffer 5.11) kommt die Baumschutzverordnung auch in diesen Bereichen wieder zur Anwendung.

Drei besonders wertvolle Bäume sind bei der Festsetzung von Baugrenzen berücksichtigt und mit Erhaltungsgeboten gesondert versehen. Dabei handelt es sich um zwei Stieleichen (östlich der neuen Erschließungsstraße und nördlich Langenhorst im zweigeschossigen Gewerbegebiet) und eine Sandbirke (westlich des Sondergebiets für ein Sportzentrum). Zum Schutz der mit Erhaltungsgeboten versehenen Bäume ist bestimmt, daß bei Abgang Ersatzpflanzungen mit einheimischen Bäumen vorzunehmen sind. Geländeaufhöhungen und Abgrabungen sind im Kronenbereich dieser Bäume unzulässig (vgl. § 2 Nummer 9).

### 5.13 Bauschutzbereich/Lärmschutz

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel. Für alle baulichen Vorhaben gelten die einschränkenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes. Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung werden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt. Das Plangebiet liegt überwiegend nach der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fuhlsbüttel) in der Schutzzone 2 des Lärmschutzbereichs (s. Ziffer 5.5).

Für die Errichtung schutzbedürftiger baulicher Anlagen sowie Wohnungen sind die vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen zu erfüllen; vgl. hierzu §§ 5 bis 7 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sowie die Schallschutzverordnung vom 5. April 1974 (Bundesgesetzblatt I Seite 903). Für die in der Lärmschutzzone 3 liegenden Randbereiche des Plangebiets sind für Schallschutzanforderungen die als Technische Baubestimmungen - Schallschutz - eingeführten 'Richtlinien für bauliche Maßnahmen zum Schutz gegen Außenlärm' vom 6. Mai 1981 mit den Änderungen vom 21. Juni 1983 und 23. Juni 1987 (Amtlicher Anzeiger 1981 Seite 1049, 1983 Seite 1109, 1987 Seite 1619) maßgebend.

Durch die im Plan getroffene Festsetzung eines Gewerbegebiets entlang der Kollaustraße werden die vorhandenen zweigeschossigen Wohngebäude in die Ausweisung der gewerblichen Flächen einbezogen (s. Ziffer 5.3). Eine Verfestigung dieser Wohnnutzung ist städtebaulich nicht zu vertreten, so daß eine Festlegung planerischer Maßnahmen zum Lärmschutz auch nicht in Frage kommen kann. Es bleibt nur die Möglichkeit, im Einzelfall über bauordnungsrechtliche Anforderungen dahingehend Einfluß zu nehmen, daß die noch

...

bestehenden Wohngebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm erhalten.

Die bestandsorientierte, im wesentlichen aus dem bisher geltenden Planrecht übernommene Wohngebietsausweisung beiderseits der Straßen Lokstedter Holt, Köbenbusch und Borndeel sowie im südöstlichen Bereich der Straße Langenhorst unterliegt den Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Hamburg (Fuhlsbüttel), wobei sich der Schutz nicht wie in Wohngebieten allgemein üblich auf eine Nutzung der Balkone und Außenbereiche erstreckt. Es handelt sich hier um parallel zur Entwicklung des Flughafens entstandene Wohnbereiche. Gegenseitige Beeinträchtigungen, die zur Aufgabe dieser Wohnbereiche hätten führen müssen, haben sich bisher nicht ergeben.

#### 5.14 Schutz des Grundwassers

Das Plangebiet befindet sich im Einzugsbereich des Trinkwasserwerks Stellingen. Zum Schutz des Grundwassers ist eine Vorschrift aufgenommen worden, nach der Veränderungen der Erdoberfläche unzulässig sind, soweit sie nicht für Baugrunduntersuchungen aus Gründen der öffentlichen Trinkwasserversorgung oder für die Herstellung von Gebäudefundamenten und Gebäudekellern sowie für den Straßenbau erforderlich sind (vgl. § 2 Nummer 10).

Nach § 2 Nummer 11 sind Bohrungen und Brunnen zum Aufsuchen und Nutzen von Grundwasser verboten, ausgenommen sind Einrichtungen zur Erfassung und Überwachung des Grundwasserhaushalts und der öffentlichen Trinkwasserversorgung.

Mit diesen Vorschriften soll erreicht werden, daß die

...

Deckschichten nicht wesentlich vermindert werden, insbesondere wenn zu befürchten ist, daß Grundwasser aufgedeckt und keine ausreichende Sicherung zum Schutz des Grundwassers vorgenommen werden kann. Der Ausschluß von Bohrungen und Brunnen gilt nicht, wenn hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis oder Bewilligung erteilt worden ist.

#### 5.15 Zuordnung von Grünfestsetzungen

In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan in § 2 Nummern 5 bis 8 (s. Ziffer 5.2) Festsetzungen nach § 6 Absätze 4 und 5 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes vom 2. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167). Die Festsetzung in § 2 Nummer 9 (s. Ziffer 5.12) ist ausschließlich nach § 6 Absätze 4 und 5 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes getroffen worden. Die Festsetzungen dienen dem Ziel, die stadtökologische Situation durch Begrünungsmaßnahmen zu verbessern.

#### 6. Aufhebung bestehender Pläne, Hinweis auf Fachplanung

Für das Plangebiet werden insbesondere der Baustufenplan Niendorf - Lokstedt - Schnelsen in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtlicher Anzeiger Seite 61), der Fluchtlinienplan für die Straßen Kollaustraße (ab Güterumgehungsbahn), Niendorfer Marktplatz und Friedrich-Ebert-Straße bis zur Straße Niendorfer Gehege vom 21. Februar 1950 (Amtlicher Anzeiger Seite 211), die Bebauungspläne Niendorf 22 vom 1. Juli 1968 und Lokstedt 28/Niendorf 46 vom 18. Januar 1972 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1968 Seite 181, 1972 Seite 18) aufgehoben.

Der Flächenbedarf für die Oberflächenentwässerung ist im Plan unverbindlich vorgemerkt. Für den Gewässerausbau ist

...

die verbindliche Festsetzung in einem wasserrechtlichen Planfeststellungsverfahren nach § 31 des Wasserhaushaltsgesetzes in der Fassung vom 23. September 1986 (Bundesgesetzblatt I Seite 1530) in Verbindung mit § 48 des Hamburgischen Wassergesetzes vom 20. Juni 1960 mit der Änderung vom 9. Oktober 1986 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1960 Seite 335, 1986 Seite 322) erforderlich. Wenn mit Einwendungen Dritter nicht zu rechnen ist, kann der Gewässerausbau auch ohne vorherige Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens genehmigt werden (§ 31 Absatz 1 Satz 3 des Wasserhaushaltsgesetzes in Verbindung mit § 49 des Hamburgischen Wassergesetzes).

7. Flächen- und Kostenangaben

Das Plangebiet ist etwa 611.900 m<sup>2</sup> groß. Hiervon werden für **Straßenflächen** etwa 41.880 m<sup>2</sup> (davon neu etwa 11.470 m<sup>2</sup>), für Parkanlagen etwa 18.650 m<sup>2</sup> (davon neu etwa 2.380 m<sup>2</sup>), für Dauerkleingärten etwa 241.120 m<sup>2</sup>, für vorgesehene Oberflächenentwässerung neu etwa 4.820 m<sup>2</sup>, für Forstwirtschaftsflächen etwa 55.980 m<sup>2</sup> (davon neu etwa 350 m<sup>2</sup>), für Wasserflächen etwa 1.780 m<sup>2</sup> und für oberirdische Bahnanlagen etwa 9.930 m<sup>2</sup> benötigt.

Bei der Verwirklichung des Plans müssen die neu für Straßen, Parkanlagen, Forstwirtschaft und Oberflächenentwässerung benötigten Flächen überwiegend noch durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden.

Die neuen Parkanlagen und die Flächen für Oberflächenentwässerung sind unbebaut, auf den neuen **Straßenflächen** muß ein eingeschossiges Behelfsheim mit einer Wohnungseinheit und ein Schuppen beseitigt werden.