

## Begründung

### zum Bebauungsplan Langenhorn 40

#### 1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (Bundesgesetzblatt 1997 I Seite 2142, 1998 I Seite 137). Da das Planverfahren bereits vor dem Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung, d.h. vor dem 1. Januar 1998, förmlich eingeleitet worden ist, wird es gemäß § 233 Absatz 1 BauGB nach den bisher geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen. In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan naturschutzrechtliche Festsetzungen. Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N4/92 vom 10. August 1992 (Amtlicher Anzeiger Seite 1569) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 27. Dezember 1995 und 15. Oktober 1997 (Amtlicher Anzeiger 1996 Seite 74, 1997 Seite 2482) stattgefunden.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert; die Grundzüge der Planung wurden dadurch nicht berührt. Die Änderung konnte daher ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden; eine Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen auf der Grundlage der bisher geltenden Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs hat stattgefunden.

Das Plangebiet wurde um die Flächen südwestlich der Fläche für Sport- und Spielanlagen bis zur Straße Haferstück reduziert, weil für diesen Teilbereich kein Regelungsbedarf bestand.

#### 2. Anlass der Planung

Die bestehenden ein- und zweigeschossigen Wohngebietsausweisungen entlang der Langenhorner Chaussee und der Flughafenstraße sind in Anbetracht der Lage unter der Einflugschneise des Flughafens Hamburg Fuhlsbüttel und der Verkehrsbelastung der Langenhorner Chaussee aufgrund der erheblichen Lärmimmissionen nicht mehr vertretbar und sollen in lärmverträglichere Kern- und Gewerbegebietsausweisungen geändert werden. Lediglich die in geringer Dichte mit Wohngebäuden bebauten und als in sich abgerundete Siedlungseinheit vorhandenen Flächen an den Straßen Wischhöfen, Melahnweg und Wittekopsweg

sollen zur Vermeidung sozialer Härten, am Bestand orientiert, als Wohngebiet ausgewiesen werden.

### 3. Planerische Rahmenbedingungen

#### 3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände

##### 3.1.1 Inhalt des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 485) mit seiner Vierundzwanzigsten Änderung stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Grünflächen, gemischte Bauflächen und in einem geringen Umfang Wohnbauflächen sowie Flächen für den Luftverkehr dar. Die Langenhorner Chaussee ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben.

##### 3.1.2 Inhalt des Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 363) stellt für den Bereich des Landschaftsprogramms die Milieus Verdichteter Stadtraum, Parkanlage, Grünanlage eingeschränkt nutzbar und Flughafen dar. Das an der Langenhorner Chaussee und Flughafenstraße gelegene Milieu Verdichteter Stadtraum ist als Entwicklungsbereich Naturhaushalt gekennzeichnet. Westlich ist der Schutz oberflächennahen Grund- bzw. Stauwassers dargestellt. Die Langenhorner Chaussee ist als Sonstige Hauptverkehrsstraße hervorgehoben.

Das Artenschutzprogramm stellt im Plangebiet überwiegend Biotopentwicklungsraum Parkanlage (10a) dar, des weiteren sind die Biotopentwicklungsräume sonstige Grünanlage (10e), Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil (13a) und Flughafen (14c) dargestellt. Die Langenhorner Chaussee ist als Hauptverkehrsstraße (14e) hervorgehoben.

Gemäß § 5 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes vom 2. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167), zuletzt geändert am 4. November 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 489, 493), ist wegen der Änderung des Flächennutzungsplans das Landschaftsprogramm anzupassen.

### 3.1.3 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

Der Baustufenplan Langenhorn vom 28. Februar 1956 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 28) enthält ein- und zweigeschossige Wohngebietsausweisungen sowie Grünflächenausweisung (Außengebiet) auf der Blockinnenfläche.

Das Wohngebäude Langenhorner Chaussee 115 (Flurstück 784) wurde am 13. Juni 1997 unter der Nummer 1135 in die Denkmalliste eingetragen und im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

Das Plangebiet liegt nach der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fuhlsbüttel) vom 24. Mai 1976 (Bundesgesetzblatt I Seite 1309) größtenteils innerhalb der Lärmschutzzone 2 und zu einem kleinen Teil innerhalb der Lärmschutzzone 1. Für das Gebiet gelten außerdem die Vorgaben der Neuregelung des Senats vom 1. Oktober 1996 über die Siedlungsplanung im fluglärmbelasteten Bereich des Flughafens Hamburg.

Das gesamte Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel nach Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 27. März 1999 (Bundesgesetzblatt I Seite 551).

Eine Teilfläche des Flurstücks 2939 östlich der Wegeverbindung Kniep-Flughafenstraße wird nachrichtlich als "Fläche für den Luftverkehr" in den Bebauungsplan übernommen.

### 3.2 Andere planerisch beachtliche Tatbestände

In einem ersten Entwicklungskonzept zu einem Programmplanentwurf wurden im Jahr 1988 dargestellt: reines Wohngebiet, Mischgebiet, Kerngebiet, sonstige Grünflächen und Flughafen.

1995 wurde für das Plangebiet eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt.

### 3.3 Angaben zum Bestand

Entlang der Langenhorner Chaussee befindet sich ein heterogener ein- bis dreigeschossiger Gebäudebestand aus unterschiedlichen Perioden der Besiedlung Langenhorns. Im Norden südlich des Einmündungsbereichs der Straße Wischhöfen sind zwei- und dreigeschossige Wohnhäuser mit erdgeschossigen Ladennutzungen vorhanden. Im Süden nördlich des Einmündungsbereichs der Flughafenstraße befinden sich größtenteils zweigeschossige Hotelbauten. Der gesamte Zwischenbereich ist ein- und zweigeschossig bebaut und größtenteils erdgeschossig gewerblich genutzt (z.T. Auto- bzw. Wohnwagenhandel).

Auf den Flurstücken 707, 1178, 784 (Langenhorner Chaussee 111 bis 115) sind reine Wohnnutzungen vorhanden. Auf Flurstück 1173 (Langenhorner Chaussee 109) befindet sich das ehemalige Wohnhaus des Architekten Fritz Höger (z.Z. als Autohandlung genutzt).

Westlich des Hotels im Kreuzungsbereich Langenhorner Chaussee/Flughafenstraße nördlich der Flughafenstraße befinden sich im Anschluss an einen Fußweg, der zur Straße Kniep führt, einzelne Behelfsheime und Wohngebäude sowie dazwischenliegend Brachflächen. Am Fußweg zwischen den Straßen Kniep und Flughafenstraße liegen eine technische Einrichtung des Flughafens Hamburg sowie mit Spontanvegetation und Bäumen bestandene Wiesenflächen. Im mittleren Bereich des Plangebiets befindet sich eine Sportanlage mit 11 Tennisplätzen, 2 Tennishallen, Kfz-Stellplätzen sowie einem eingeschossigen Vereinshaus. Im nördlichen Bereich an den Straßen Wittekopsweg, Wischhöfen und Melahnweg ist größtenteils eingeschossige Wohnbebauung vorhanden.

#### 4. Planinhalt und Abwägung

##### 4.1 Allgemeines Wohngebiet

Auf den mit Einfamilienhäusern bebauten Grundstücken entlang den Straßen Wittekopsweg, Wischhöfen und Melahnweg wird der bestehenden Bebauung entsprechend eingeschossiges Wohngebiet in offener Bauweise festgesetzt. Darüber hinaus soll die Unterbringung der der Versorgung des Gebiets dienenden Einrichtungen ermöglicht werden.

Im Rahmen einer einheitlich mit 15 m festgesetzten Bautiefe wird die Grundflächenzahl abgestuft von 0,15 bis 0,3 festgesetzt, um in bezug auf die unterschiedlichen Grundstücksgrößen eine am Bestand orientierte Baudichte festzuschreiben. Mit diesen Festsetzungen werden die in § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (Bundesgesetzblatt I Seiten 466, 479), festgesetzten Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung deutlich unterschritten. Diese Unterschreitung begründet sich durch die Lage in der Lärmschutzzone 2 des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel und durch den vorhandenen Bestand.

Im Jahre 1996 hat der Senat die Siedlungsplanung im fluglärmbelasteten Bereich des Flughafens Hamburg neu geregelt. Dabei wurden die bis dahin geltenden Vorschriften Hamburgs durch die Festlegung fluglärmbelasteter Bereiche ersetzt, in denen der

„Orientierungsrahmen für planerische Anforderungen an Wohnbauflächen im Fluglärmbereich“ zur Anwendung kommen soll. Die Festsetzungen der Fluglärmschutzzonen 1 und 2 nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm werden ergänzt um die Bereiche 1 und 2, in denen zusätzliche Auflagen und Regelungen für das Planen und Bauen gelten.

Die überwiegende Lage der Wohngebietsflächen im Bereich 1 entsprechend dem Orientierungsrahmen für Neuplanungen von Wohnungen im Konfliktbereich Fluglärm ermöglicht es, dass planungsrechtlich bestehende Wohnbaugebiete (Baustufenplan Langenhorn: W I o) in enger Auslegung des Bestands (Orientierung ist hierbei der prägende Bestand) als Wohnbaugebiet gesichert werden können. Eine Arrondierung durch das Schließen von Baulücken in Einfamilienhausgebieten ist hiernach zulässig.

Das insgesamt 4393 m<sup>2</sup> große Flurstück 868 südlich der Kehre Mehlanweg ist teilweise flächenmäßig der östlich angrenzenden Kerngebietsfläche zugeordnet. Auf der als Wohngebiet ausgewiesenen etwa 3200 m<sup>2</sup> großen westlichen Teilfläche soll eine zusätzliche Bebauungsmöglichkeit eröffnet werden, die jedoch zusammen mit dem vorhandenen Wohngebäude die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,15 nicht überschreiten darf. Aufgrund der außergewöhnlich großen Grundstücksfläche und dem Fehlen von Alternativnutzungen wird diese geringfügige zusätzliche Bebauungsmöglichkeit im Wohngebiet als maßvolle Arrondierung des Bestandes für vertretbar gehalten.

#### 4.2 Kerngebiete

Die Kerngebietsausweisungen entlang der Langenhorner Chaussee sollen an Stelle des bisher geltenden Planrechts eine neue städtebauliche Entwicklung zwischen Flughafenstraße und Wischhöfen ermöglichen. Im Zusammenhang mit den festgesetzten Geschosszahlen und Baudichten, die sich teilweise am vorhandenen Gebäudebestand orientieren und die eingeschränkte Höhenentwicklung im Bereich des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel berücksichtigen, soll die planungsrechtliche Grundlage für eine neue Nutzungsstruktur geschaffen werden. Es ist beabsichtigt, vorhandene Betriebe und Einrichtungen, soweit sie den städtebaulichen Zielvorstellungen entsprechen, zu sichern und diesen Entwicklungsspielräume zu bieten. Darüber hinaus soll auf den Kerngebietsflächen die Ansiedlung weiterer Betriebe und Einrichtungen in dem durch den Bebauungsplan gesetzten Rahmen ermöglicht werden. Die Festsetzung von Kerngebiet wurde auch deshalb getroffen, weil die bestehenden Wohngebietsausweisungen nach bislang geltendem Planrecht unter der Einflugschneise des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel und direkt an der Langenhorner

Chaussee aufgrund der erheblichen Lärmimmission nicht mehr vertretbar sind..

Mit der Ausweisung einer geschlossenen Bauweise im nördlichen Bereich entlang der Langenhorner Chaussee ist eine schrittweise Umstrukturierung der Bebauung hin zu einer geschlossenen Straßenfront planerisch beabsichtigt. Mit dieser Festsetzung soll die Schließung des Blockrandes und dadurch eine Abschirmung der westlich angrenzenden Wohngebietsnutzungen vor Straßenverkehrslärm von der Langenhorner Chaussee erreicht werden. Die festgesetzte Zahl von drei Vollgeschossen im nördlichen Bereich und daran südlich anschließenden zwei Vollgeschossen ergibt sich aus den Höhenbeschränkungen durch die Belange des Luftverkehrs mit der das Plangebiet kreuzenden Einflugschneise. Auf Flurstück 203 (Langenhorner Chaussee 125) wurde die dreigeschossige Bebauung von der Straßenlinie zurückgesetzt, um den Wiederaufbau einer hier 1995 abgebrannten Reetdachkate zu ermöglichen, deren Standort im Bereich der eingeschossig ausgewiesenen überbaubaren Fläche vorgesehen ist. Die festgesetzten Grundflächenzahlen im Kerngebiet geschlossener Bauweise berücksichtigen die unterschiedlichen Grundstücksgrößen, so dass sich bei gleicher Baumasse auf den Flächen mit geringer Tiefe eine Grundflächenzahl von 0,5 und auf den Flächen mit größerer Tiefe eine Grundflächenzahl von 0,4 ergibt. Die Ausweisung der Geschossflächenzahlen wurde entsprechend für die zweigeschossigen Bereiche mit 0,8 und für die dreigeschossigen Bereiche mit 1,2 festgesetzt. Für den nördlichen Bereich (Grundflächenzahl 0,5) wurde trotz dreigeschossiger Ausweisung ebenfalls eine Geschossflächenzahl von 1,2 festgesetzt, um einer Massierung der Baumassen in direkter Nachbarschaft zum Wohnen entgegenzuwirken. Diese deutlich unter der Obergrenze des baulichen Nutzungsmaßes nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung liegenden Grundflächen- und Geschossflächenzahlen sollen zu einer angemessenen Inanspruchnahme der Grundstücksflächen im Rahmen der geschlossenen Blockrandbebauung führen.

Im Kerngebiet offener Bauweise (Langenhorner Chaussee 109 bis 115), das unmittelbar unter der Einflugschneise liegt, soll in besonderem Maße den durch den Flugverkehr und den Straßenverkehr bestehenden Belastungen Rechnung getragen werden. Ausgehend von den hier noch überwiegend vorhandenen Wohnnutzungen in gut erhaltenem Gebäudebestand wird durch die Festsetzung der offenen Bauweise weitgehend dem Bestand entsprochen. Durch die festgesetzte Bautiefe von 15 m, die im Erdgeschoss auf 20 m erweitert werden kann, die Grundflächenzahl 0,3, die Geschossflächenzahl 0,5 und die Zulässigkeit von nur zwei Vollgeschossen, orientiert sich das an dieser Stelle ausgewiesene Nutzungsvolumen an der bestehenden erhaltenswerten Gruppe von Wohngebäuden (Langenhorner

Chaussee 115 steht unter Denkmalschutz), die den ursprünglichen Maßstab entlang der Langenhorner Chaussee darstellen, jedoch planungsrechtlich aus Immissionsschutzgründen nicht für eine Wohnnutzung gesichert werden können. Die im ersten Vollgeschoss erreichbare Bautiefe von 20 m soll eine spätere Umnutzung der Gebäude in Laden- oder Büronutzungen unterstützen. Aus den vorgenannten Gründen werden jedoch die Obergrenzen des baulichen Nutzungsmaßes nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung auch hier deutlich unterschritten.

Mit der Ausweisung von zweigeschossigem Kerngebiet (Langenhorner Chaussee 95 bis 107) ohne Festlegung einer Bauweise wird auf den südlich angrenzenden Flächen auf die besonderen Grundstückssituationen reagiert. Durch Zukäufe hinterer städtischer Grundstücksflächen können auf den einzelnen Grundstücken oder auch zusammenhängend unterschiedliche Planungskonzepte verwirklicht werden. Die Festsetzung der Grundflächenzahl mit 0,4 und der Geschossflächenzahl mit 0,8 orientiert sich an den Ausweisungen des nördlich anschließenden Kerngebiets offener Bauweise.

Mit der Ausweisung von eingeschossigem Kerngebiet auf Flurstück 3928 (Langenhorner Chaussee 93) soll das vorhandene Langenhorner Bauernhaus gesichert und eine mögliche eingeschossige bauliche Einbeziehung in die nördliche zweigeschossige Bebauung unter Wahrung des wertvollen Baumbestandes nicht ausgeschlossen werden. Die sehr niedrigen Grundflächen- und Geschossflächenzahlen von jeweils 0,3 sowie die vorgesehene Baugrenzziehung berücksichtigt die besondere Lage nördlich der geplanten Öffnung des Blockrandes. Durch diese Öffnung soll ein Sichtbezug von der Langenhorner Chaussee zu den westlich gelegenen Landschaftsflächen gesichert werden.

Die zweigeschossige Kerngebietsausweisung im Eckbereich Langenhorner Chaussee/Flughafenstraße sichert den größten Teil der bestehenden Hotelnutzung und soll eine spätere Einbeziehung des Flurstücks 3711 in die Gesamthotelkonzeption ermöglichen. Gleichfalls denkbar ist auch eine separate Neubebauung dieses Flurstücks, die jedoch durch die Zurücksetzung der überbaubaren Fläche vom direkten Kreuzungsbereich abgerückt wird.

Die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,6 und die Geschossflächenzahl von 1,2 liegen ebenfalls unter den Obergrenzen des § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung, weil aufgrund der Höhenbeschränkungen (Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel) eine übermäßige Verdichtung in diesem fluglärmbelasteten Gebiet nicht vertreten werden kann und weil der ursprüngliche Maßstab des Stadtteils Langenhorn gewahrt werden soll.

In § 2 Nummer 1 ist geregelt, dass in den Kerngebieten Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen, großflächige Handels- und Einzelhandelsbetriebe sowie Betriebe mit flächenintensiver Warenpräsentation auf den Freiflächen unzulässig sind. Ausnahmen nach § 7 Absatz 3 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (Bundesgesetzblatt I Seiten 466, 479), werden ausgeschlossen. Mit dem Ausschluss von Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen, großflächigen Handels- und Einzelhandelsbetrieben sowie sonstigen Tankstellen soll insbesondere die Ansiedlung von Nutzungen verhindert werden, die zusätzlich zu den im Plangebiet bestehenden Lärmimmissionen zu weiteren Beeinträchtigungen durch erheblichen Zu- und Abfahrtsverkehr führen. Der Ausschluss von Betrieben mit flächenintensiver Warenpräsentation auf den Freiflächen soll bewirken, dass das Erscheinungsbild der Bebauung im Kerngebiet nicht durch eine unangemessene Freiflächengestaltung beeinträchtigt wird. Der Ausschluss von Wohnungen, soweit diese über die Nutzung durch Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie durch Betriebsinhaber und Betriebsleiter hinausgehen, begründet sich durch die Lage in der Lärmschutzzone 2 des Flughafens in unmittelbarer Nachbarschaft der Start- und Landebahn, sowie aus der Lärmsituation an der Langenhorner Chaussee. Der vorhandene Auto- bzw. Wohnwagenhandel sowie bestehende Wohnungen stehen unter Bestandsschutz, sollen aber mittel- und langfristige durch andere Nutzungen ersetzt werden.

In § 2 Nummer 2 wird geregelt, dass in den Kerngebieten geschlossener Bauweise oberirdische Stellplätze und Garagen auf rückwärtigen nicht überbaubaren Grundstücksteilen unzulässig sind. Mit dieser Regelung soll sichergestellt werden, dass die notwendigen Stellplätze weitestgehend in Tiefgaragen oder zum Teil auch auf den zur Langenhorner Chaussee angeordneten Freiflächen untergebracht werden und die westlich anschließende Wohnbebauung zu dem Flug- und Straßenverkehrslärm nicht noch zusätzlich durch privaten Parkverkehr belastet wird.

Mit dem festgesetzten bis zu 9 m breiten Ausschluss von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen im Vorgartenbereich entlang der Langenhorner Chaussee und der Flughafenstraße soll eine gestalterische Aufwertung der Vorgartenbereiche sichergestellt werden. Offene Stellplätze sind erst hinter diesem Flächenstreifen vor den Gebäuden zulässig. Im Bereich der offenen Bauweise (Bestand) ist dieses die einzige Möglichkeit, die notwendigen Stellplätze unterzubringen, da z.T. keine Zufahrtsmöglichkeiten zu den hinteren Grundstücksflächen bestehen.

In § 2 Nummer 5 wird geregelt, dass entlang der Langenhorner Chaussee und der Flughafenstraße im

Bereich des festgesetzten Ausschlusses von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen, Grundstückszufahrten zulässig sind. Mit dieser Regelung soll die Anlage von notwendigen Grundstückszufahrten gesichert werden, ohne deren genaue Lage zu bestimmen.

#### 4.3 Gewerbegebiet

Durch die Ausweisung eines zweigeschossigen Gewerbegebietes an der Flughafenstraße soll langfristig die Umwandlung der derzeitigen Wohn- und Behelfsheimnutzungen in Gewerbenutzungen vollzogen werden. Diese Flächensicherung soll der Ansiedlung von Gewerbebetrieben dienen, für die im Randbereich des Flughafens ein Bedarf besteht und die vorwiegend dem produzierenden Gewerbe zuzurechnen sind. Für diese Fläche wäre eine Wohngebietsausweisung wegen der unmittelbaren Nähe zur Einflugschneise des Flughafens aufgrund der Lärmimmissionen nicht vertretbar. Wegen der teilweise sehr langen Laufzeiten der bestehenden Erbbaurechtsverträge bei den maßgeblichen Grundstücken (bis zum Jahre 2055) kann dieses Planziel aber nur langfristig erreicht werden, so dass zeitweise ggf. ein Nebeneinander von Wohn- und Gewerbenutzung gegeben sein kann. Für diesen Fall sollen Gewerbenutzungen zugelassen werden, die die noch bestehenden benachbarten Wohnnutzungen im Gewerbegebiet durch Emissionen nicht erheblich belästigen.

Deshalb wird in § 2 Nummer 4 geregelt, dass im Gewerbegebiet luftbelastende und geruchsbelästigende Betriebe sowie Betriebe mit erheblichem Zu- und Abfahrtsverkehr (insbesondere Fuhrunternehmen, Lagerhäuser und Lagerplätze) unzulässig sind. Ausnahmen für Vergnügungsstätten werden ausgeschlossen. Neben dem Schutz der befristet vorhandenen Wohnnutzungen vor zusätzlichen Luft- und Lärmimmissionen soll durch den Ausschluss von Vergnügungsstätten das Gebiet vorwiegend dem produzierenden Gewerbe vorbehalten werden. Nutzungen durch Diskotheken, Tanz- und Nachtbars, Spielhallen etc. ergeben in ihrer Addition eine Gefährdung der städtebaulichen Zielsetzung. Zudem besteht die Gefahr einer Verdrängung von Gewerbebetrieben, da Betreiber von Vergnügungsstätten in der Lage sind, höhere Mieten und Pachten zu zahlen.

Mit dem Ausschluss von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen auf einem ca. 5 m breiten Streifen entlang der Flughafenstraße sowie entlang der hinteren Grundstücksgrenze soll eine gestalterische Aufwertung der Vorgartenbereiche sowie ein landschaftsräumlich vertretbarer Übergang zu den nördlich anschließenden Waldflächen gesichert werden.

In § 2 Nummer 5 wird geregelt, dass entlang der Langenhorner Chaussee und der Flughafenstraße im Bereich des Ausschlusses von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen, Grundstückszufahrten zulässig sind. Mit dieser Regelung soll die Anlage von notwendigen Grundstückszufahrten innerhalb des Ausschlussstreifens ermöglicht werden, ohne in Anbetracht des Umstrukturierungsprozesses deren genaue Lage zu bestimmen.

Die Ausweisungen einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 1,2 bleiben unter den Obergrenzen des § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung und orientieren sich an den Festsetzungen des östlich angrenzenden Kerngebiets.

Die ausgewiesenen Anpflanzungsgebote, in die auch vorhandener Bewuchs integriert werden soll, dienen der Abgrenzung und Eingrünung zu den umliegenden Freiflächen. Das im Osten liegende Anpflanzungsgebot wurde mit einer Breite von 10 m ausgewiesen, um den Hotelbetrieb optisch von der Gewerbenutzung abzuschirmen.

#### 4.4 Fläche für Sport- und Spielanlagen

Mit der Festsetzung einer Fläche für Sport- und Spielanlagen mit der Zweckbestimmung "Sportanlage" soll die von der Straße Wittekopsweg erschlossene Fläche, die bislang von einer privaten Tennisschule genutzt wird, für Sportnutzungen gesichert werden. Von den auf der Fläche vorhandenen Gebäuden werden ein Clubhaus und zwei Sporthallen als eingeschossig überbaubare Flächen bestandsgemäß festgesetzt. Die im östlichen Teil festgesetzte überbaubare Fläche soll einen Entwicklungsspielraum bieten für weitere Sportnutzungen, die in Hallen realisiert werden können. Für diese Sporthallen wird die Gebäudehöhe auf 6 m, für das Clubhaus auf 3 m über Geländehöhe begrenzt. Für die gesamte Fläche für Sport- und Spielanlagen ist entlang der Grundstücksgrenze zu den benachbarten Grundstücken die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern mit einer Breite von 5 m festgesetzt, um eine optische Abgrenzung und Eingrünung der Sportanlage zu erreichen. Da die Sportnutzungen nach den Zielsetzungen des Bebauungsplans zu einem erheblichen Anteil in Sporthallen stattfinden werden und gegenüber dem heutigen Bestand der Anteil des Sportbetriebs auf Außenanlagen reduziert werden kann, ist mit nennenswerten Lärmauswirkungen für die angrenzenden Wohngebietsnutzungen nicht zu rechnen.

Das Behelfsheim Wittekopsweg 41 (Flurstück 202) soll planungsrechtlich nicht gesichert werden und hat daher nur Bestandsschutz.

Es ist beabsichtigt, die Fläche für Sport- und Spielanlagen zu einem späteren Zeitpunkt zusätzlich mit einer Fußwegverbindung an die Langenhorner

Chaussee anzuschließen. Mit diesem Anschluss, der mit dem Bebauungsplan Langenhorn 40 nicht gesichert wird, kann die fußläufige Erreichbarkeit der Sportfläche von der U-Bahnstation Fuhlsbüttel-Nord wesentlich verbessert werden.

Mit der Ausweisung einer Grundflächenzahl von 0,5 wird ein gewisser Entwicklungsspielraum eröffnet. Weitere Versiegelungen können durch Entsiegelungen im Bereich der Stellplatzflächen am Wittekopsweg kompensiert werden.

#### 4.5 Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die Flächen zwischen den Grundstücken an den Straßen Langenhorner Chaussee, Flughafenstraße, sowie den Flughafenflächen und der Sportanlage werden als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft ausgewiesen.

In § 2 Nummer 13 ist bestimmt, dass die mit „“ bezeichnete Fläche durch Initialpflanzung und natürliche Sukzession in eine durch Stauden und Sträucher geprägte Ruderalfläche zu entwickeln ist. Diese Fläche soll weitgehend der Natur überlassen und zu einem überwiegend offenen, arten- und blütenreichen Bestand entwickelt werden. Auf Dauer wird es notwendig sein, aufkommende Jungbäume abzuschneiden und ggf. Sträucher zu lichten und zurückzuschneiden. Eine Bewaldung ist wegen der bestehenden Höhenbeschränkung aufgrund der Einflugschneise des Flughafens nicht anzustreben. Die naturnahe Entwicklung dieser Fläche verbessert ihren Wert für Naturschutz und Landschaftspflege erheblich. Sie dient deshalb als Ausgleichsfläche für die Bebauung der ausgewiesenen Gewerbegebietsfläche an der Flughafenstraße und ist dieser zugeordnet.

#### 4.6 Wald

Der auf den Flurstücken 225 und 9855 (teilweise) vorhandene gut entwickelte artenreiche Laubmischwald ist als Schutzwald zwischen der Fläche des Flughafens und den Bauflächen entlang der Flughafenstraße zu erhalten und soll deshalb im Sinne des Landeswaldgesetzes vom 13. März 1978 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 74), zuletzt geändert am 10. Dezember 1996 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 310), als Fläche für Wald ausgewiesen werden. Ziel ist es einen mehrstufigen Bestand mit artenreicher Strauch- und Krautschicht zu erhalten bzw. zu entwickeln, so dass zukünftig ggf. Auslichtungsmaßnahmen erforderlich werden. Nach der öffentlichen Auslegung wurde festgestellt, dass auf dem Flurstück 225 und im südlichen Bereich des Flurstücks 9855 an zwei Stellen unter der Erdoberfläche noch Spuren von

urgeschichtlichen Gräbern vorhanden sein können. Deshalb ist zur Vermeidung von Zerstörungen vor Beginn aller hier in die Erdoberfläche eingreifenden Erdarbeiten, Baggerungen und Rodungen eine Genehmigung nach § 15 des Denkmalschutzgesetzes vom 3. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 466), zuletzt geändert am 16. November 1999 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 255), beim Hamburgischen Museum für Archäologie -Abteilung Bodendenkmalpflege- einzuholen. Diese Bereiche sind als archäologische Vorbehaltsfläche im Plan gekennzeichnet.

#### 4.7 Denkmalschutz

Das am 13. Juni 1997 gemäß § 5 Absatz 1 des Denkmalschutzgesetzes unter der Nummer 1135 (Amtlicher Anzeiger 1997, Seite 1435) in die Denkmalliste aufgenommene Wohngebäude Langenhorner Chaussee 115 stellt ein guterhaltenes Beispiel aus dem Frühwerk des Architekten Fritz Höger dar. Das ca. 1905 entstandene zweigeschossige Gebäude dokumentiert den Verstädterungsprozess des Dorfes Langenhorn, der nach 1900 einsetzte und nachhaltig durch den Bau der Hochbahnlinie Ohlsdorf-Ochsenzoll beschleunigt wurde. Das Gebäude wird als denkmalgeschützte Einzelanlage nachrichtlich in den Plan übernommen. Es gelten die Beschränkungen nach dem Denkmalschutzgesetz.

#### 4.8 Fläche für den Luftverkehr

Eine Teilfläche des Flurstücks 2939 östlich der Wegeverbindung Kniep-Flughafenstraße wird nachrichtlich als „Fläche für den Luftverkehr“ in den Bebauungsplan übernommen. Hier dürfen die Belange der Flugsicherheit mit den vorhandenen technischen Einrichtungen des Flughafens nicht beeinträchtigt werden.

#### 4.9 Straßenverkehrsflächen

Die am Ostrand des Plangebiets verlaufende Langenhorner Chaussee ist noch Teil der Bundesstraße B 433 und stellt eine wichtige Straßenverbindung zwischen der Innenstadt und den nördlichen Randgemeinden Hamburgs dar. Nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der Umgehung Fuhlsbüttel verliert die Langenhorner Chaussee ihre Einstufung als Ortsdurchfahrt der B 433, bleibt aber Bestandteil des Netzes von Hauptverkehrsstraßen in Hamburg. Die B 433 wird dann von der Alsterkrugchaussee über die Umgehung Fuhlsbüttel, Swebenweg und Ohechaussee nach Norderstedt geführt.

Nach Verkehrsfreigabe der Umgehung Fuhlsbüttel und Rückverlagerung von Durchgangsverkehren aus Wohngebieten auf die Langenhorner Chaussee wird

erwartet, dass sich die Verkehrsbelastung auf der Langenhorner Chaussee zwischen Flughafenstraße und Wischhöfen insgesamt nur geringfügig verringern wird.

Bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von 42.000 Kfz/Tag muss weiterhin davon ausgegangen werden, dass der Fahrbahnquerschnitt von ca. 10 m nicht ausreichend bemessen ist. Die vorhandene Situation (Bäume, bisherige Verkehrsabläufe, Erwartung von Verkehrsentlastung) lässt die eigentlich notwendige Verbreiterung der Fahrbahn in absehbarer Zeit jedoch als nicht durchsetzbar erscheinen.

Die Nebenflächen und damit die Straßenflächenausweisung der Langenhorner Chaussee werden jedoch um ca. 1,1 m bis 1,3 m nach Westen auf 5,5 m verbreitert, so dass Mindestbreiten für den Parkstreifen (2 m), Schutzstreifen (0,65 m), Radweg (1,2 m) und Gehweg (1,65 m) möglich sind.

Die z.Z. überwiegend nur etwa 4,2 m bis 4,4 m breiten Nebenflächen sind für den Geh-, Rad- sowie Parkverkehr nicht ausreichend dimensioniert. Dieser Bereich ist gegenüber der südlich des Plangebiets gelegenen durchschnittlich 5,5 m breiten Nebenflächen der Langenhorner Chaussee sowie der Alsterkrugchaussee ein sicherheitsgefährdender Engpass. Dies ergibt sich insbesondere aus dem dort fehlenden Schutzstreifen zwischen dem Parkstreifen (mit Bäumen) und dem Radweg, so dass der Radfahrer nur teilweise auf dem Radweg fahren kann und somit auf den Gehweg ausweicht, was zu einer starken Behinderung und Gefährdung der Fußgänger führt.

Im Einmündungsbereich Wischhöfen/Langenhorner Chaussee wurde aus Verkehrssicherheitsgründen eine Eckabschrägung von 6 m Länge ausgewiesen.

Die Kehrenflächenbreite des Melahnwegs wird entsprechend dem schon vorhandenen Flurstück 3859 um ca. 3 m nach Westen (Teilfläche des Flurstücks 3592) auf 14,5 m verbreitert, um neben der Anlage der eigentlichen Kehre innerhalb dieser Fläche auch den Geländehöhenunterschied nach Westen ausgleichen zu können. Nach der öffentlichen Auslegung wurden für den durch Müllfahrzeuge zu befahrenden Melahnweg, der dem Ausbaustandard eines befahrbaren Wohnwegs entsprechen soll, im Einmündungsbereich Wischhöfen geringfügige Eckabschrägungen ausgewiesen. Mit dem Ausbau der Ein- und Ausfahrtsituation durch Veränderung der Kurvenradien kann die Entsorgungssicherheit insgesamt verbessert werden. Zwei innerhalb der Straßenfläche befindliche Rotbuchen sollen erhalten werden.

Die Fußwegeverbindung zwischen den Straßen Kniep und Flughafenstraße wird als Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von 6 m festgesetzt. Weil in ihr zwei Drucksielleitungen mit hohem Wartungsaufwand vorhanden sind, ist eine eingeschränkte Befahrbarkeit

sicherzustellen. Für den östlichen Abschluss der Straße Kniep (außerhalb des Plangebiets) wird für die im Plangebiet liegende Teilfläche eine geringfügige Straßenerweiterung zum späterem Bau einer Kehre vorgesehen. Die Straßen Flughafenstraße, Wittekopsweg und Wischhöfen werden ihrem Bestand entsprechend ausgewiesen.

#### 4.10 Lärmschutz

Das Plangebiet liegt nach der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fuhlsbüttel) vom 24. Mai 1976 (Bundesgesetzblatt I Seite 1309) größtenteils im Bereich der Schutzzone 2 sowie ein Teilbereich in der Schutzzone 1.

Für die Errichtung schutzbedürftiger baulicher Anlagen sowie Wohnungen sind die vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen zu erfüllen; vergleiche hierzu §§ 5 bis 7 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (Bundesgesetzblatt I Seite 282), zuletzt geändert am 25. September 1990 (Bundesgesetzblatt I Seiten 2106, 2108), sowie die Schallschutzverordnung vom 5. April 1974 (Bundesgesetzblatt I Seite 903).

Das Plangebiet ist durch Fahrverkehr auf der Langenhorner Chaussee und der Flughafenstraße stark lärmvorbelastet. Eine lärmtechnische Untersuchung vom Juni 1995 nach dem vereinfachten Berechnungsverfahren nach DIN 18005 hat ergeben, dass die Immissionsbelastungen planerische Maßnahmen erfordern.

Mit einer Abnahme des Verkehrslärms nach Fertigstellung der Ortsumgehung Fuhlsbüttel kann voraussichtlich nicht gerechnet werden.

Im Rahmen der Abwägung ist geprüft worden, welche Schutzmaßnahmen zur Abschirmung des Straßenverkehrslärms für die angrenzende Bebauung geeignet sind, um zu einem unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen zumutbaren und erträglichen Lärmwert zu gelangen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (etwa die Anlage von Lärmschutzwällen oder -wänden) sind entlang der Langenhorner Chaussee wegen der in diesem räumlich begrenzten Abschnitt nicht verfügbaren Flächen sowie aus Gründen der Stadtbildgestaltung nicht zu vertreten. Insofern besteht planerisch nur die Möglichkeit, entlang dem nördlichen Abschnitt der Langenhorner Chaussee eine geschlossene Bebauung festzusetzen, um für die westlich anschließenden Wohngebietsflächen eine Verminderung der Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm von der Langenhorner Chaussee zu erreichen.

Um in den Kerngebieten an der Langenhorner Chaussee und der Flughafenstraße eine vom Straßenverkehrslärm

möglichst wenig beeinträchtigte Nutzung von Aufenthaltsräumen zu ermöglichen, ist in § 2 Nummer 3 vorgeschrieben, durch geeignete Grundrissgestaltung die Aufenthaltsräume an den lärmabgewandten Gebäudeseiten anzuordnen. Soweit die Anordnung dieser Räume an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden

Die ausnahmsweise Zulässigkeit von Wohnungen in den Kerngebieten ist entsprechend §2 Nummer 1 ausgeschlossen worden.

Durch diese im Bebauungsplan getroffene Festsetzung wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung vom 1. Juli 1986 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 183), zuletzt geändert am 4. November 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 489, 492), nicht berührt; danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm haben. Dies gilt in jedem Fall und für alle Gebäudeseiten. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen sind die Technischen Baubestimmungen - Schallschutz - vom 10. Januar 1991 mit der Änderung vom 28. September 1993 (Amtlicher Anzeiger 1991 Seite 281, 1993 Seite 2121) maßgebend.

#### 4.11 Bauschutzbereich

Das gesamte Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel. Für alle baulichen Vorhaben gelten die einschränkenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 27. März 1999 (Bundesgesetzblatt I Seite 551). Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung werden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt.

#### 4.12 Baumschutz / Begrünungsmaßnahmen

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gilt die 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). Soweit erhaltenswerte Bäume für die städtebauliche Situation maßgebend von Bedeutung sind, ist im Plan die Erhaltung von Einzelbäumen festgesetzt. Diese Bäume werden durch Festsetzung im Plan besonders geschützt. Alle Kronenbereiche der zu erhaltenden Bäume sollen von Zufahrten und Leitungen freigehalten werden.

In § 2 Nummer 6 ist geregelt, dass im Gewerbegebiet mindestens 20 vom Hundert (v.H.) der Grundstücksfläche, in den allgemeinen Wohngebieten und in den Kerngebieten 50 v.H. der nicht überbaubaren Grundstücksfläche mit Sträuchern, Stauden und Bäumen zu bepflanzen sind. Dabei ist für je 150 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche mindestens ein kleinkroniger Baum oder für je 300 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche mindestens ein großkroniger Baum zu pflanzen. Mit dieser Regelung soll auf den Baugrundstücken für einen angemessenen Anteil der Bodenflächen eine ausreichende Begrünung mit einer Mindestqualität sichergestellt werden.

Diese Flächen sollen auch der Versickerung von Regenwasser dienen und die durch Bodenversiegelung eintretenden nachteiligen ökologischen Auswirkungen verringern.

In § 2 Nummer 8 ist geregelt, dass in den Kerngebieten, im Gewerbegebiet und auf der Fläche für Sport- und Spielanlagen Außenwände von Gebäuden, deren Fensterabstand mehr als 5 m beträgt, mit Schling- oder Kletterpflanzen zu begrünen sind. Je 2 m Wandlänge ist mindestens eine Pflanze zu verwenden. Mit dieser Regelung sollen größere Außenwandflächen von Gebäuden begrünt und damit das Volumen der Baukörper durch Milderung der optischen Dominanz angemessen in das städtebauliche Umfeld eingegliedert werden. Darüber hinaus soll für einen klimatischen Ausgleich gesorgt und die Luftreinhaltung verbessert werden.

In § 2 Nummer 9 ist festgelegt, dass auf Stellplatzanlagen für je vier Stellplätze ein großkroniger Baum zu pflanzen ist. Diese Vorschrift soll zu einer Gliederung der Stellplatzflächen durch eine aufgelockerte Anordnung von Stellplätzen und Bäumen führen, sowie eine Mindestbegrünung auf Stellplatzanlagen bewirken.

In § 2 Nummer 10 ist vorgeschrieben, dass für die zu erhaltenden Bäume bei Abgang Ersatzpflanzungen mit großkronigen Bäumen vorzunehmen sind. Mit dieser Vorschrift soll sichergestellt werden, dass bei Abgang der Einzelbäume Ersatzpflanzungen vorgenommen werden, die der Art und Qualität des vorhandenen Gehölzbestandes entsprechen. Die Ersatzpflanzungen können abweichend vom jetzigen Standort auch an anderer Stelle auf dem Grundstück nachgepflanzt werden.

In § 2 Nummer 11 wird vorgeschrieben, dass die Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern dicht mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen sind. Diese Vorschrift soll eine landschaftsgerechte Bepflanzung der Flächen sichern, die die Fläche für Sport- und Spielanlagen und die Gewerbegebietsfläche zu den benachbarten Nutzungen abgrenzen.

In § 2 Nummer 12 ist vorgeschrieben, dass für Baumpflanzungen einheimische Laubbäume zu verwenden

sind. Großkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, kleinkronige Bäume einen Stammumfang von mindestens 14 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Im Kronenbereich jedes Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m<sup>2</sup> anzulegen. Außerhalb von Straßenverkehrsflächen sind Geländeaufhöhungen und Abgrabungen im Kronenbereich dieser Bäume unzulässig. Diese Vorschrift sichert eine landschaftsgerechte Bepflanzung mit einheimischen Bäumen in einer Mindestqualität und mit ausreichenden Wachstumsbedingungen. Wachstumsbeeinträchtigende Eingriffe im Wurzelbereich sollen vermieden werden.

#### 4.13 Oberflächenentwässerung und Schutz des Bodens

Sofern es die Grundstücks- und Untergrundverhältnisse erlauben, soll das Niederschlagswasser direkt auf dem Grundstück zur Versickerung gebracht werden. Dabei kann das durch Flächenversiegelung von Dach-, Terrassen- und Hofflächen vermehrt anfallende Niederschlagswasser durch geeignete Maßnahmen, wie Regenwassernutzungsanlagen, Teichanlagen oder über breit angelegte Muldensysteme zurückgehalten und nur verzögert abgeleitet werden. Durch diese Maßnahmen wird der Gefahr der Veränderung des natürlichen Wasserhaushalts und des Kleinklimas entgegengewirkt, die Siele werden wirksam entlastet.

In § 2 Nummer 7 ist vorgeschrieben, dass in den allgemeinen Wohngebieten sowie auf der Fläche für Sport- und Spielanlagen Fahr- und Gehwege sowie Stellplätze in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen sind. Damit sollen die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung vermieden, die Versickerungsmöglichkeiten in den Wohngebieten und auf der Sportanlage verbessert und damit die Grundwasserneubildung begünstigt werden. Zudem wird die Versiegelung des Bodens auf ein ökologisch vertretbares Maß reduziert. Die Befestigung und Versiegelung von Flächen im Bereich der Erschließungswege und befestigten Stellplätze verhindert die Versickerung von Regenwasser, verringert die natürliche Verdunstung, verschlechtert die Wasserversorgung von Bäumen und Sträuchern und zerstört Lebensraum für Tiere und Pflanzen an der Erdoberfläche und im Boden.

#### 5. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

Der Bebauungsplan trifft in weiten Bereichen bestandsorientierte Festsetzungen. Die Waldfläche wird in ihrem Bestand gesichert. Entwicklungspotentiale, die eine erhebliche Aufwertung von Natur und Landschaft zur Folge hätten, ergeben sich nicht.

Die entlang der Langenhorner Chaussee ausgewiesenen Kerngebietsnutzungen führen zwar langfristig aufgrund der geänderten Nutzungskategorie zur Strukturveränderung, geringe Grundflächenzahlen und die teilweise offene Bauweise sowie die Festsetzungen zur Begrünung bewirken jedoch, dass wesentliche Verschlechterungen der Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes nicht zu erwarten sind.

Demgegenüber ist die Realisierung des Gewerbegebiets an der Flughafenstraße mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Auf der Fläche bestehen derzeit einige Behelfsheime und Einzelhäuser in großen, teilweise verwilderten und mit vielen Bäumen bewachsenen Gärten. Die gewerbliche Nutzung und die damit verbundene hohe Bodenversiegelung beeinträchtigen Naturhaushalt und Landschaftsbild erheblich und nachhaltig. Daher ist dem Gewerbegebiet die ausgewiesene Maßnahmenfläche zugeordnet. Hier soll der verfestigte und teilversiegelte Boden aufgerissen und nach Initialpflanzung bzw. Ansaat der natürlichen Entwicklung überlassen werden (vgl. Ziffer 4.5). Dadurch können die Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen gut zur Hälfte und die der Biotopfunktionen vollständig kompensiert werden. Für Naturschutz und Landschaftspflege ist dies angesichts der städtischen Lage ein zufriedenstellendes Ergebnis.

.

## 6. Maßnahmen zur Verwirklichung

Enteignungen können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Ersten Kapitels des Baugesetzbuchs durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.

## 7. Aufhebung bestehender Pläne

Für das Plangebiet wird insbesondere der Baustufenplan Langenhorn vom 28. Februar 1956 (Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 28) aufgehoben.

## 8. Flächen und Kostenangaben

### 8.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 109.000 m<sup>2</sup> groß. Hiervon werden für Straßenverkehrsflächen etwa 13.150 m<sup>2</sup> (davon neu etwa 650 m<sup>2</sup>), Fläche für Sport- und Spielanlagen etwa 17.750 m<sup>2</sup>, für Flächen für den Luftverkehr etwa 4.900 m<sup>2</sup>, für Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft etwa 7.000 m<sup>2</sup> sowie für Flächen für Wald etwa 9100 m<sup>2</sup> benötigt.

## 8.2 Kostenangaben

Neben den Kosten für den jeweiligen Flächenerwerb entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg Kosten durch die Verbreiterung der Nebenflächen der Langenhorner Chaussee, den Straßenausbau sowie die Anlage von Kehren in den Straßen Melahnweg und Kniep sowie für Straßenaufweitungen in den Einmündungsbereichen Langenhorner Chaussee/Wischhöfen und Wischhöfen/Melahnweg. Außerdem entstehen Kosten für den Ausbau der Sportanlagen.

# FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Begründung

zur

Änderung des Bebauungsplans

Langenhorn 40

1	Anlass und Ziel der Planung .....	3
2	Grundlage und Verfahrensablauf .....	3
3	Planerische Rahmenbedingungen .....	4
3.1	Rechtlich beachtliche Tatbestände .....	4
3.1.1	Flächennutzungsplan.....	4
3.1.2	Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz .....	4
3.2	Andere rechtlich beachtliche Tatbestände .....	4
3.2.1	Bestehende Bebauungspläne .....	4
3.2.2	Altlastenverdächtige Flächen .....	5
3.2.3	Kampfmittelverdachtsflächen .....	5
3.2.4	Baumschutz.....	5
3.3	Andere planerisch beachtliche Tatbestände .....	6
3.3.1	Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten.....	6
3.3.2	Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne .....	6
3.3.3	Leitlinien für den Einzelhandel .....	6
3.4	Angaben zum Bestand .....	6
3.4.1	Lage des Plangebietes .....	6
3.4.2	Gegenwärtige Nutzung .....	7
3.4.3	Ver- und Entsorgung.....	7
4	Erfordernis einer Umweltprüfung.....	7
5	Planinhalt und Abwägung .....	7
6	Maßnahmen zur Verwirklichung/Bodenordnung.....	8
7	Fortgelten bestehender Pläne .....	8
8	Flächen- und Kostenangaben .....	8

## **1 Anlass und Ziel der Planung**

In den letzten Jahren ist zunehmend das Eindringen von Einzelhandelsnutzungen in verkehrsgünstige Lagen von Gewerbe-, Industrie-, Misch- und Kerngebieten zu beobachten. Diese Entwicklung führt zum sukzessiven Verlust insbesondere der knappen Arbeitsstättenflächen in innerstädtischen Lagen Hamburgs und zu einer Verschiebung des Bodenpreisgefüges.

Es besteht weiterhin ein großer Bedarf an gewerblichen Bauflächen, welcher durch regelmäßige Anfragen nach verfügbaren, erschlossenen Gewerbeflächen bei der Wirtschaftsförderung nachgewiesen ist. Dem steht ein hoher Nachfragedruck nach Standorten für Einzelhandelsbetriebe wie beispielsweise Discounter auf diesen gewerblichen Bauflächen gegenüber, der durch regelmäßige Anfragen bzw. Bauvoranfragen bei der Verwaltung deutlich wird.

Auf Grund veränderter Standortkriterien gewinnen hierbei insbesondere nicht zentrenintegrierte, verkehrsorientierte Lagen an Bedeutung. Bevorzugt in Gewerbegebieten ist infolgedessen ein Verdrängungsprozess von gewerblichen Nutzungen durch Einzelhandelsnutzungen insbesondere durch Lebensmitteldiscounter festzustellen.

Diese Entwicklung führt zum sukzessiven Verlust der knappen gewerblichen Bauflächen in innerstädtischen Lagen Hamburgs und zu einer Verschiebung des Bodenpreisgefüges. Da die Bodenpreise für Gewerbegebiete um etwa 50 % unter den Preisen für Wohnbauflächen und teilweise um 70 % bis 90 % unter denen für Kerngebiete, aber auch um 50 % bis 70 % unter denen für Sondergebiete für Läden liegen, sind Gewerbegebiete für den Einzelhandel hoch attraktiv, zumal zunehmend selbst auf kurzer Entfernung mit Kraftfahrzeugen eingekauft wird und in Gewerbegebieten regelmäßig ausreichend Stellplätze angeboten bzw. tatsächlich gebaut werden dürfen.

Wegen der höheren Flächenproduktivität des Einzelhandels erhöhen sich bei einem entsprechenden Wettbewerb tendenziell die Bodenpreise in Gewerbegebieten. Dadurch verschlechtern sich die Ansiedlungschancen für produzierendes Gewerbe, Handwerksbetriebe und andere Gewerbebetriebe.

Ziel der Planänderung ist es, über den Ausschluss von Einzelhandel eine vorrangige Sicherung von Arbeitsstättenflächen für Handwerks- und Gewerbebetriebe im engeren Sinne (produzierendes und dienstleistendes Gewerbe), die auf einen Standort in Gewerbegebieten angewiesen sind, zu erreichen. Grundlage hierfür ist ein Gutachten aus 2010, welches die Gefahr des Eindringens von Einzelhandel in diese Flächen festgestellt hat und das den Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen mit dem Mittel der verbindlichen Bauleitplanung empfiehlt.

Durch die Planänderung wird in den Gebieten der Änderung des Bebauungsplans Langenhorn 40 die Zulässigkeit des Einzelhandels neu geregelt.

Das Umfeld des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel ist der wichtigste Gewerbebestandort für den Bezirk Hamburg-Nord und als solcher von gesamtstädtischer Bedeutung. Zur vorrangigen Sicherung der Gewerbeflächen im Umfeld des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel für flughafenaffine Nutzungen durch Betriebe aus den Bereichen Logistik, Lagerei bzw. Zulieferung sollen deshalb Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen werden.

## **2 Grundlage und Verfahrensablauf**

Grundlage für die Änderung des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 20. Oktober 2015, (BGBl. I S. 1722, 1731).

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N 10/14 vom 22. August 2014 (Amtl. Anz. S. 1563) eingeleitet und wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB durchgeführt.

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 05. August 2011 (Amtl. Anz. S. 1795) und vom 09. September 2014 (Amtl. Anz. S.1782), stattgefunden.

Eine Planzeichnung erübrigt sich, da ausschließlich textliche Regelungen getroffen werden, deren Bezug zur Gebietsabgrenzung aus der Anlage zur Verordnung über die Änderung der Verordnung über den Bebauungsplan Langenhorn 40 hervorgeht.

Der Regelungsinhalt im Rahmen des Bebauungsplanänderungsverfahrens wird bewusst auf die Regelung von Einzelhandel beschränkt, um eine Konzentration auf den dringenden Schutz der Gewerbegebiete zu ermöglichen.

### **3 Planerische Rahmenbedingungen**

#### **3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände**

##### **3.1.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 stellt den Änderungsbereich als Gemischte Bauflächen dar. Diese Darstellung weicht von den Festsetzungen des Bebauungsplans ab.

Die abweichende Darstellung des Flächennutzungsplans hat eine Größe von weniger als 2 ha und kann daher als unwesentliche Abweichung betrachtet werden. Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind damit gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt.

##### **3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz**

Das Landschaftsprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 stellt den Änderungsbereich als Milieu Verdichteter Stadtraum und Entwicklungsbereich Naturhaushalt dar. Entlang der Flughafenstraße das Entwickeln des Landschaftsbildes dargestellt.

Das Arten- und Biotopschutzprogramm als Teil des Landschaftsprogramms stellt für den Änderungsbereich den Biotopentwicklungsraum geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil (13a) dar.

Eine Änderung der Darstellungen im Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm ist nicht erforderlich.

#### **3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände**

##### **3.2.1 Bestehende Bebauungspläne**

Im Plangebiet gilt der Bebauungsplan Langenhorn 40 vom 14. März 2001 (HmbGVBl. S. 43, 44).

Der Bebauungsplan setzt im Geltungsbereich dieser Verordnung ein Gewerbegebiet mit einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 1,2 fest. Im Gewerbegebiet sind höchstens zwei Geschosse zulässig.

### 3.2.2 Altlastenverdächtige Flächen

Im hamburgischen Fachinformationssystem Bodenschutz / Altlasten der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) sind innerhalb des Geltungsbereichs der Planänderung folgende Flächen verzeichnet:

Flächennummer	Belegenheit	Einstufung nach BBodSchG
6644-003/00	Flughafenstraße	Keine

6840-003/00 Flughafenstraße o. Nr., Spezifizierung: keine (ehem. Ablagerung von Munition etc. SMU)

Grund für die Aufnahme der Fläche in das Altlasthinweiskataster waren Auffälligkeiten auf historischen Luftbildern, insbesondere ein unspezifischer Verdacht auf die Ablagerung von Munition.

Nach Angaben des Kampfmittelräumdienstes der Feuerwehr aus dem Jahr 2000 wurde auf der Fläche Gewehrmunition gefunden und beseitigt.

Bodenschutzrechtlich als „erledigt“ eingestuft.

Aus Sicht des Bodenschutzes ergeben sich hieraus folgende Anforderungen für das Planverfahren: Keine

Nach §9 Abs.5 Nr.3 BauGB als besonders mit umweltgefährdenden Stoffen verunreinigt zu kennzeichnenden Flächen: Keine

Unabhängig hiervon sind Bodenverunreinigungen insbesondere auf gewerblich genutzten Flächen natürlich nicht auszuschließen. Im Fall von Eingriffen in den Untergrund sind orientierende Erkundungsmaßnahmen im Vorwege angeraten.

Im Falle einer Umnutzung der Flächen zu einer bodenschutzrechtlich sensibleren Nutzung (Wohnen, Kleingärten, Kinderspielflächen) ist das Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt zu beteiligen.

Darüber hinaus gilt:

Treten während Erdarbeiten Auffälligkeiten (verdächtige Gerüche, Bodenverfärbungen, austretende Flüssigkeiten, Behältnisse oder ähnliches) über das bereits Bekannte hinaus auf, sind die Arbeiten unverzüglich zu unterbrechen und das Bezirksamt Hamburg-Nord, Verbraucherschutzamt, Kümmellstraße 5, 20249 Hamburg, Tel.: 42804-6353 Fax –6706, zu benachrichtigen.

Das bei Baumaßnahmen anfallende Aushubmaterial ist zu untersuchen und sofern ein Wiedereinbau auf dem Grundstück nicht möglich ist - entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert am 22. Mai 2013 (BGBl. I S. 1324, 1346) - ordnungsgemäß zu entsorgen.

### 3.2.3 Kampfmittelverdachtsflächen

Nach dem heutigen Kenntnisstand kann das Vorhandensein von Bombenblindgängern aus dem 2. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden. Bei geplanten Bauvorhaben ist der Kampfmittelräumdienst zu kontaktieren.

### 3.2.4 Baumschutz

Für die im Änderungsbereich vorhandenen Bäume und Hecken gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten Hamburgischen Landesrechts 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl, S. 350, 359, 369).

### **3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände**

#### **3.3.1 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten**

Im Vorwege wurde im Auftrag des Bezirks Hamburg-Nord ein Gutachten zur Sicherung von Arbeitsstättenflächen gegen eindringenden zentrenschädigenden Einzelhandel erarbeitet. Als Ergebnis der Untersuchung wurden mehrere Gebiete ermittelt, für die eine Änderung der Verordnung bzw. des Gesetzes erforderlich ist, um die Flächen für Arbeitsstätten zu sichern und eine weitere Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben stärker steuern zu können, hierunter auch der Geltungsbereich dieser Bebauungsplanänderung.

#### **3.3.2 Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne**

Im Entwicklungskonzept Langenhorn Südwest ist der Geltungsbereich als Kerngebiet festgesetzt.

#### **3.3.3 Leitlinien für den Einzelhandel**

Die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat die „Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel – Ziele und Ansiedlungsgrundsätze“ vom 23. Januar 2014 beschlossen. Die vorgenannten Leitlinien enthalten eine Konzeption für die Ansiedlung nicht großflächiger Einzelhandelsbetriebe, auch zur Deckung des täglichen oder periodischen Grundbedarfs, sowie Konkretisierungen der Stadtteilzentren und der Ortsteilzentren.

Eine einheitliche Hamburger Sortimentsliste als Bestandteil der Leitlinien soll die Abgrenzung zwischen zentrenrelevanten und nicht zentrenrelevanten Sortimenten definieren und für Unternehmen gleiche und verlässliche Rahmenbedingungen bei der Standortwahl im Hamburger Stadtgebiet liefern. Es handelt sich damit um eine abschließende und verbindliche Konzeption, in der die Kriterien für eine verträgliche Ansiedlung von Einzelhandel benannt, und auch die Voraussetzungen für Ausnahmen von diesen Regeln definiert werden. Dabei werden auch die besonderen Erfordernisse zur Deckung des täglichen oder periodischen Grundbedarfs berücksichtigt. Einheitliche Kriterien für die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben sorgen für eine, auch von der jüngeren Rechtsprechung wiederholt geforderte, Gleichmäßigkeit der Anwendung von § 1 Abs. 5 und Abs. 9 BauNVO für die Zulässigkeit von baulichen Nutzungen.

### **3.4 Angaben zum Bestand**

#### **3.4.1 Lage des Plangebietes**

Das Plangebiet des geltenden Bebauungsplans Langenhorn 40 liegt im Bezirk Hamburg-Nord, Stadtteil Langenhorn (Ortsteilnummer 432).

Der Geltungsbereich wird durch die Straßen Wittekopsweg, Wischhöfen, Langenhorner Chaussee, Flughafenstraße, West- und Nordgrenze des Flurstücks 225, über das Flurstück 10499 (alt 2939), Westgrenze des Flurstücks 10872 (alt 9855), Südgrenze des Flurstücks 10875 (alt 202) der Gemarkung Langenhorn begrenzt.

Das Gebiet der Änderung umfasst den südlichen Teil des Flurstückes 225, die Flurstücke 3880, 3383, 3655, 4248, 3372, 3477 der Gemarkung Langenhorn.

Die Grenzen des Plangebiets und des Geltungsbereichs der Änderung des Bebauungsplans sind der Anlage zur Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Bebauungsplan Langenhorn 40 zu entnehmen.

### **3.4.2 Gegenwärtige Nutzung**

Das Änderungsgebiet ist geringfügig bebaut und durch ebenerdige Lager- und Stellplatznutzungen geprägt. Teilweise weist das Gebiet einen Brachflächencharakter auf.

### **3.4.3 Ver- und Entsorgung**

Das Plangebiet ist erschlossen. Durch die Änderung des Bebauungsplans erfolgt keine Änderung der Erschließungssituation.

## **4 Erfordernis einer Umweltprüfung**

Im Vereinfachten Verfahren gemäß § 13 Absatz 3 BauGB wird von einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB, dem Umweltbericht nach § 2a BauGB und von der Angabe nach § 3 Absatz 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, abgesehen; § 4c BauGB wird nicht angewendet.

Die Änderung des Bebauungsplans führt zu keiner zusätzlichen Versiegelung von bebaubaren Grundstücksflächen oder zu sonstigen Eingriffen in Natur und Landschaft. Es sind keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts im Änderungsgebiet zu erwarten.

## **5 Planinhalt und Abwägung**

### Allgemeiner Ausschluss von Einzelhandel im Gewerbegebiet mit Ausnahme des Versandhandels

*„14.1 Im Gewerbegebiet sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Betriebe des Versandhandels sind jedoch zulässig, sofern diese keinen erheblichen Zu- und Abfahrtsverkehr nach sich ziehen.“*

Die Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen im Gewerbegebiet stellt mit Blick auf die Zielstellung der Arbeitsstättenversicherung eine Fehlentwicklung dar. Über den Ausschluss des Einzelhandels in den Gewerbegebieten soll eine weitere Ausbreitung von Einzelhandelsnutzungen verhindert werden. So werden die Arbeitsstättenflächen für Betriebe, die auf die Ausweisung eines Gewerbegebietes angewiesen sind, gesichert. Dies gilt insbesondere für flughafenaffine Gewerbebetriebe.

Vom Einzelhandelsausschluss ausgenommen sind Betriebe des Versandhandels. Diese Betriebe sind aufgrund ihrer Anforderungen an Verkehrsinfrastruktur und den Flächenbedarf eher in Gewerbegebieten als in anderen Baugebieten integrationsfähig. Die Zulässigkeit dieser Form des Einzelhandels ist im Gewerbegebiet daher vertretbar.

Nach § 2 Nummer 4 der bestehenden Verordnung über den Bebauungsplan sind im Gewerbegebiet Betriebe mit erheblichem Zu- und Abfahrtsverkehr unzulässig. Die ausnahmsweise Zulässigkeit von Versandhandel wird deshalb auf Betriebe beschränkt, die keinen erheblichen Zu- und Abfahrtsverkehr nach sich ziehen.

Die Regelungen zum Einzelhandelsausschluss folgen auch den „Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel – Ziele und Ansiedlungsgrundsätze“ vom 23.01.2014. Die vorgenannten Leitlinien stellen in Verbindung mit Festsetzungen des Flächennutzungsplans ein städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB dar.

*„14.2 Ausnahmsweise können Verkaufsstätten zugelassen werden, die in einem unmittelbaren räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit einem Gewerbe- oder Handwerksbetrieb stehen (Werksverkauf), wenn die jeweilige Summe der Verkaufs- und Ausstellungsfläche nicht mehr als zehn vom Hundert der Geschossfläche des Betriebs beträgt und kein erheblicher Zu- und Abfahrtsverkehr hiermit verbunden ist.“*

Durch diese Regelung wird es den Gewerbe- und Handwerksbetrieben ermöglicht, ihre Produkte auch Endverbrauchern zu präsentieren und an diese zu vertreiben. Insbesondere die Einrichtung von Show-Rooms stellt eine moderne Form der Präsentation von Handwerks- und Gewerbebetrieben dar. Dies soll aber nur in deutlich untergeordnetem Umfang zum eigentlichen Betriebszweck erfolgen, weshalb eine Beschränkung der Verkaufs- und Ausstellungsfläche auf zehn von Hundert der Geschossfläche des Betriebs erfolgt. Einer schleichenden Verfestigung und Ausbreitung der Einzelhandelsnutzung soll so vorgebeugt werden.

Nach § 2 Nummer 4 der bestehenden Verordnung über den Bebauungsplan sind im Gewerbegebiet Betriebe mit erheblichem Zu- und Abfahrtsverkehr unzulässig. Die ausnahmsweise Zulässigkeit der hier genannten Verkaufsstätten wird deshalb auf die Arten von Werksverkauf beschränkt, die keinen erheblichen Zu- und Abfahrtsverkehr nach sich ziehen.

#### Keine Beeinträchtigungen des Naturhaushalts

Gegenüber dem bestehenden Planrecht und der bestehenden Bebauung sind keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts im Änderungsgebiet zu erwarten. Die vorgesehenen Festsetzungen lösen kein naturschutzrechtliches Ausgleichserfordernis aus, da die möglichen Eingriffe bereits auf der Grundlage des bisher geltenden Planrechtes zulässig waren.

## **6 Maßnahmen zur Verwirklichung/Bodenordnung**

Die Planung umfasst für den Änderungsbereich ausschließlich Einschränkungen in der Art der baulichen Nutzung. Für die Verwirklichung der Planung sind bauliche und bodenordnerische Maßnahmen nicht erforderlich.

## **7 Fortgelten bestehender Pläne**

Für den Geltungsbereich der Änderung bleiben im Übrigen die bisherigen planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Langenhorn 40 vom 14. März 2001 (HmbGVBl. S. 43, 44) bestehen.

## **8 Flächen- und Kostenangaben**

Das Gebiet der Planänderung umfasst eine Größe von ca. 1 ha. Es resultieren aus der Planänderung keine Veränderungen der Flächengrößen der Gewerbegebiete oder der angrenzenden Verkehrsflächen. Der Freien und Hansestadt Hamburg entstehen durch die Realisierung der Planung keine Kosten.