

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Niendorf 37

1. Verfahrensablauf

Vom 16.10.1979

Grundlage des Bebauungsplans ist das Bundesbaugesetz (BBauG) in der Fassung vom 18. August 1976 mit den Änderungen vom 3. Dezember 1976 und 6. Juli 1979 (Bundesgesetzblatt I 1976 Seiten 2257 und 3281, 1979 Seite 949). Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Darlegung und Anhörung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 23. Juni 1977 und 23. September 1977 sowie 17. Februar 1978 (Amtlicher Anzeiger 1977 Seiten 989, 1441 und 1978 Seite 321) stattgefunden.

Die Aufstellung des Bebauungsplans ist vor Inkrafttreten der Neufassung des Bundesbaugesetzes beschlossen worden. Deshalb fanden die Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses (§ 2 Absatz 1 Satz 2 BBauG) und die Grundsätze für soziale Maßnahmen (§ 13 a Absatz 1 BBauG) keine Anwendung. Für die Grundsätze der Bauleitplanung (§ 1 BBauG) waren die Vorschriften des Bundesbaugesetzes in der bis zum 31. Dezember 1976 geltenden Fassung anzuwenden.

2. Inhalt des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 542) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Wohnbauflächen dar. In nördlicher Verlängerung der Paul-Sorge-Straße sind Strecken des Schnellbahnnetzes gekennzeichnet. Östlich der geplanten Haltestelle ist eine P+R-Anlage dargestellt. Der Swebenweg ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben.

3. Anlaß der Planung

Der Bebauungsplan wurde aufgestellt, um in Anlehnung an die vorhandene Wohnsiedlung nördlich des Vielohwegs auf Flächen in unmittelbarer Lage an der zukünftigen Endhaltestelle der U-Bahn-Linie Innenstadt - Niendorf verkehrsgünstig gelegenen Geschoßwohnungsbau zu realisieren sowie auf entfernter liegenden Flächen die Errichtung von Eigenheimen in Einzelhäusern, Doppelhäusern und Hausgruppen zu ermöglichen.

Diese Bebauungsvorstellungen wurden bereits in den Aufbauplänen 1950 und 1960 durch eine Wohnbaugebietsdarstellung als Stadtentwicklungsziel festgelegt, nach erneuter Prüfung auch im Flächennutzungsplan 1973 wieder als Wohnbauflächen dargestellt und dann durch ein städtebauliches Gutachten verdeutlicht. Den Festsetzungen des Bebauungsplans liegen die Ergebnisse des städtebaulichen Gutachtens zugrunde.

4. Angaben zum Bestand

Neben größeren unbebauten baumbestandenen Moorflächen im Inneren des Plangebiets befinden sich bis auf ein zweigeschossiges Wohngebäude auf den Grundstücken an der Straße Moorflagen eingeschossige Gebäude, die überwiegend behelfsmäßig erstellt worden sind und für Wohnzwecke genutzt werden.

Auf den Flurstücken am Nordalbingerweg sind neben drei zweigeschossigen Einfamilienhäusern eingeschossige Gebäude vorhanden, die teilweise Behelfsheime darstellen. Sie werden bis auf ein Gebäude, das durch eine zoologische Bedarfsartikel-Herstellung gewerblich genutzt wird, für Wohnzwecke verwendet. Außerdem wird in einem Gebäude ein Lebensmittelgeschäft betrieben. Die bestehenden Baulichkeiten sind unterschiedlichen Alters und Zustands.

Bis auf ein Teilstück des teilweise noch zu verbreiternden Nordalbingerwegs zwischen der Straße Moorflagen und der

Paul-Sorge-Straße sowie des Südteils der Straße Moorflagen sind die übrigen Straßen im Plangebiet einschließlich des Swebenwegs, der ein Teilstück des Äußeren Straßenrings in Hamburg darstellt, noch nicht endgültig ausgebaut.

5. Planinhalt

Im Plangebiet werden fast ausschließlich reine und allgemeine Wohngebiete ausgewiesen.

Den während der öffentlichen Auslegung vorgebrachten Anregungen, von der vorgesehenen Bebauung der Ohmoorrestflächen abzusehen und diese Flächen unter Landschaftsschutz zu stellen und als Erholungsgebiet zu entwickeln, kann nicht gefolgt werden, weil eine Wiederherstellung des ehemals über den Nordteil Niendorfs verbreiteten Hochmoors an dieser Stelle nicht mehr möglich ist. Die gravierenden Eingriffe der vergangenen 30 bis 40 Jahre, angefangen von der ersten Besiedlung über die totale Abtorfung des Ohmoors bis zu den in jüngster Zeit erfolgten Beseitigungen und Bauungen der unmittelbaren Nachbarschaft, lassen den für Moore nötigen Wasserstand nicht mehr halten. Aber auch die Entwicklung der Flächen zu einem Naherholungsgebiet würde einen unvermeidbaren Aufwand im Hinblick auf die bereits erfolgten und mit dem U-Bahn- und zum Teil Straßenbau noch ausstehenden kostspieligen Erschließungsmaßnahmen für den Gesamtbereich Niendorf-Nord bedeuten.

In unmittelbarer Nähe der geplanten Endhaltestelle der U-Bahn-Linie Innenstadt-Niendorf sind mehrere reine und allgemeine Wohngebiete geschlossener Bauweise bis zu sechs Geschossen vorgesehen, um durch die Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten für Wohnungen möglichst vielen Bewohnern einen zeitgünstigen Weg zur Schnellbahnhaltestelle zu ermöglichen. Reine Wohngebiete ein- und zweigeschossiger Nutzung für die Bebauung mit Einzel- und Doppelhäusern sowie für Hausgruppen wurden nur in von der U-Bahn-Haltestelle entfernter gelegenen Planbereichen vorgesehen; dies sind die im Norden des

Plangebiets sowie entlang der Straßen Nordalbingerweg und Moorflagen liegenden Flächen unter Einschluß der erhaltenswerten Einfamilienhäuser. Die im unmittelbaren Einzugsbereich einer Schnellbahn-Endhaltestelle gelegenen Flächen lediglich mit Einfamilienhäusern zu bebauen - wie angeregt - hätte zur Folge, daß die für einen wirtschaftlich vertretbaren Betrieb einer Schnellbahn notwendigen Fahrgäste aus diesem Gebiet in zu geringer Zahl kommen würden. Dies könnte den Bau der U-Bahn in diesem Teil Niendorfs gefährden und seine Einwohner um den Vorteil eines Schnellbahnanschlusses bringen. Das aber widerspricht stadtentwicklungs- und wohnungspolitischen Zielsetzungen, nach denen auch Geschoßwohnungsbau auf verkehrsgünstig gelegenen Flächen ermöglicht werden soll. Diese Zielvorstellung kann hier verwirklicht werden, weil auch die übrigen, für ein neues Wohngebiet dieser Größe bedeutsamen Infrastruktureinrichtungen in angemessener Entfernung vorhanden sind bzw. zur Zeit geplant werden. An der Straße Moorflagen östlich des Plangebiets liegen eine Volksschule und ein Kindertagesheim, das Gymnasium Sachsenweg ist etwa 1 400 m entfernt. Ein Haus der Jugend befindet sich am Vielohweg/Wernigeroder Weg in etwa 1 200 m Entfernung. Ein größerer öffentlicher Kinderspielplatz ist am Märkerweg, etwa 500 m östlich des Plangebiets, geplant. Anregungen auf Reduzierung der Geschoßzahl von geplanten Bauten im Haltestellenbereich konnte deshalb nur insoweit gefolgt werden, als die zunächst vorgesehene siebengeschossige Bebauung um ein Geschoß verringert wurde.

In den nördlich gelegenen Einfamilienhausgebieten wurden teilweise Baukörperausweisungen mit unterschiedlichen Bautiefen oder Flächenausweisungen mit Grundflächenzahl von 0,3 bis 0,4 und Geschoßflächenzahlen von 0,4 bis 0,6 getroffen. Flächenausweisungen wurden überall dort gewählt, wo für Grundstücksaufteilungen und Gebäudestellungen ein größtmöglicher Spielraum städtebaulich vertretbar ist. Um sicherzustellen, daß die als reines Wohngebiet für eingeschossige und zweigeschossige Nutzung ausgewiesenen Flächen für den Eigenheimbau genutzt werden, ist die Anzahl der für eine Hauseinheit zulässigen Wohnungen auf zwei beschränkt worden.

Für zwei Gebiete werden Flächenausweisungen für viergeschossige

Nutzung mit jeweiligen Grundflächenzahlen von 0,3 und Geschossflächenzahlen von 0,8 festgesetzt.

Im Süden des Plangebiets sowie auf einer kleineren Fläche im Norden werden allgemeine Wohngebiete geschlossener Bauweise für zwei- bis sechsgeschossige Nutzungen bestimmt. Durch diese Festsetzungen sollen für die im Plangebiet zu errichtenden Wohnungen die erforderlichen Läden und Dienstleistungsbetriebe ermöglicht werden. Die auf den Flächen an der Straße Moorflagen/Nordalbingerweg getroffenen Festsetzungen haben eine Bebauung zum Ziel, die das außerhalb des Plangebiets zwischen der Straße Moorflagen und dem Wagrierweg vorhandene kleinere Ladenzentrum ergänzen soll. Diese Bebauung berücksichtigt nur teilweise die bestehenden Einfamilienhäuser. Die höhere Ausnutzung ist hier aber gerechtfertigt wegen der Lage zu der U-Bahn-Haltestelle und zum Nordalbingerweg sowie zu anderen Gemeinbedarfseinrichtungen. Die Realisierung der Bebauung macht eine Neuordnung der Grundstücke erforderlich.

Aus lufthygienischen Gründen wird für das gesamte Neubaugebiet eine umweltfreundliche Beheizung festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 2). Für die bereits vorhandenen Wohngebäude gilt diese Regelung nicht. Die Errichtung von Tankstellen wird ausgeschlossen, um das Wohngebiet vor erhöhtem Verkehrsaufkommen und den daraus entstehenden Gefährdungen und Belästigungen wie Lärm, Abgasen und Gerüchen zu schützen (vgl. § 2 Nummer 1).

Die notwendigen Stellplätze können auf den im Plan ausgewiesenen Flächen nicht alle untergebracht werden. Weitere erforderliche Stellplätze sollen nach Lage und Art in den Baugenehmigungsverfahren festgelegt werden. Die Anregung, Stellplätze entweder in Tiefgaragen unterzubringen oder die Stellplatzanlagen mit bepflanzten Lärmschutzwällen zu umgeben, würde in ihrer Realisierung unverhältnismäßig kostenaufwendig sein und wäre im übrigen nur zu rechtfertigen, wenn die Wohnruhe unangemessen beeinträchtigt würde; dies ist nicht erkennbar.

Im Verlauf der vorgesehenen U-Bahn-Anlagen wird vom südlich gelegenen Zugangsbereich der U-Bahn in Richtung Norden eine zentrale Grünzone als Parkanlage festgesetzt. Sie soll die verdichtete Bebauung um die U-Bahn-Haltestelle gliedern, die für den Geschoswohnungsbau notwendigen Grünflächen sichern und Baumbestand erhalten. Eine weitere Parkanlage von fünf Metern Breite und etwa 500 Metern Länge liegt an der nordwestlichen Plangebietsgrenze als Übergang zum offenen Landschaftsraum. Dieser Grünstreifen soll erhaltenswerte Bäume sichern und einen Wanderweg aufnehmen.

Für die Erschließung des Plangebiets ist ein Ausbau des Nordalbingerwegs und der Straße Moorflagen erforderlich. Darüber hinaus soll ein von diesen Straßen ausgehendes inneres Erschließungssystem mit abzweigenden Stichstraßen und Wohnwegen die einzelnen Bebauungsblöcke erschließen. Soweit für diese Straßen alleearartige Baumbepflanzungen im Straßenraum vorgesehen sind, müßten entsprechend breitere Straßenquerschnitte gewählt werden. Gegen die Trassierung der neuen Erschließungsstraßen wurden Bedenken geäußert, weil Grundstücke ungünstig zerschnitten und durch überdimensionierte Straßenquerschnitte und Kehrenabmessungen unverhältnismäßig hohe Anliegerkosten entstehen würden. Dem muß gegenüber gestellt werden, daß für die mit der neuen Straßenführung entstehenden Veränderungen ein Ausgleich geboten wird durch die auf den Grundstücken festgesetzte höhere Nutzung und der damit gegebenen Möglichkeit, die rückwärtigen Grundstücksteile zu bebauen. Die Führungen der Straßen und Abmessungen der Kehren berücksichtigen Erschließungserfordernisse und sind dem auf Grund der Bebauung zukünftig zu erwartenden und reibungslos zu führenden Verkehrsaufkommen angemessen.

Der im Norden des Plangebiets verlaufende Swebenweg ist als Teilstück des Äußeren Straßenrings zweispurig ausgebaut worden, muß aber später auf vier Spuren erweitert werden. Die Flächen hierfür sind durch den Bebauungsplan Niendorf 28 vom 1. August 1967 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 262) bereits gesichert. Zur Vermeidung von Lärmbelästi-

gungen durch den Fahrverkehr auf dem Swebenweg ist die Aufschüttung eines Schutzwalls von 3,0 Metern Höhe über der vorhandenen Fahrbahn des Swebenwegs notwendig. Dieser mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzende Schutzwall gehört flächenmäßig zum Wohngebiet. Um den Schutzwall nicht zu unterbrechen sind auch die Gehwegüberfahrten vom Swebenweg ausgeschlossen. Der Anschluß der Grundstücke erfolgt über die südlich zum Swebenweg parallel verlaufende Erschließungsstraße.

Im Interesse eines zügigen Verkehrsflusses auf dem Swebenweg muß die Zahl der einmündenden Straßen möglichst gering gehalten werden. Der Anschluß des Bereichs Niendorf-Nord an den Äußeren Straßenring soll über den Märkerweg erfolgen, weil diese Straße nach Lage und bestehendem bzw. geplante Ausbauzustand geeignet ist, den Verkehr aus den sich weiterhin in Niendorf-Nord entwickelnden Wohngebieten aufzunehmen und den Hauptverkehrsstraßen zuzuführen. Dadurch werden die Wohngebiete am Nordalbingerweg vom Durchgangsverkehr freigehalten.

Für die Baugrundstücke auf den im Plan mit "A" gekennzeichneten Flächen sind noch weitere örtliche Verkehrsflächen erforderlich. Ihre genaue Lage bestimmt sich nach der beabsichtigten Bebauung. Sie werden auf Antrag in einem Bescheid nach § 14 des Hamburgischen Wegegesetzes in der Fassung vom 22. Januar 1974 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 41) festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 3).

Auf den rückwärtigen Grundstücksteilen der Flurstücke 265 bis 269 der Gemarkung Niendorf ist eine eingeschossige, offene Wohnbebauung vorgesehen, die vom Nordalbingerweg über Pfeifenstiele erschlossen werden kann.

Für die an den befahrbaren Wohnwegen liegenden Grundstücksflächen kann der Nachweis nach § 56 der Hamburgischen Bauordnung vom 10. Dezember 1969 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 249) nur über Gemeinschaftsstandplätze für Müllgefäße im Einmündungsbereich der Erschließungsstraßen geschaffen werden. Die genaue Lage und Größe dieser Gemeinschaftsan-

lagen werden bei der Realisierung von Bauvorhaben über das Baugenehmigungsverfahren geregelt.

Südlich des zentralen Grünzugs ist für die Benutzer der geplanten U-Bahn-Linie Niendorf-Innenstadt, die aus den von der Endhaltestelle entfernter gelegenen Wohngebieten Niendorf-Nord mit dem Kraftfahrzeug kommen, eine öffentliche Parkplatzfläche als Park-and-Ride-Anlage festgesetzt. Es sollen etwa 130 Parkplätze angelegt werden. Bis zur Fertigstellung der U-Bahn-Linie wird diese Fläche teilweise für die Anlage von Bushaltestellen genutzt.

Bei der gekennzeichneten vorgesehenen unterirdischen U-Bahn-Linie mit den vorgesehenen Ein- und Ausgängen mit Schalterhalten handelt es sich nicht um eine verbindliche Festsetzung, sondern lediglich um eine unverbindliche Vormerkung. Die verbindliche Festsetzung als U-Bahn-Linie werden diese Flächen erst auf Grund eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens nach § 28 des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. März 1961 (Bundesgesetzblatt I Seite 241) erfahren. Im Zusammenhang mit vorgebrachten Bedenken gegen die vorgesehene Bebauung wurde eine Verschwenkung der U-Bahn-Linie von der Paul-Sorge-Straße über den Vielohweg in die bestehende Siedlung am Wagrierweg angeregt. Dies ist stadtplanerisch und wirtschaftlich nicht vertretbar, weil der gesamte Bereich zwischen Vielohweg und Nordalbingerweg seit langem als Siedlungsschwerpunkt in Nord-Niendorf geplant ist. Aus der Mitte dieses Gebiets stellt die Paul-Sorge-Straße die Verbindung zu den übrigen Bereichen Niendorfs und seinem Zentrum an der Straße Tibarg her. Im Verlauf der Paul-Sorge-Straße ist zur Erschließung des gesamten Stadtteils die Trassierung der U-Bahn-Linie vorgesehen. Auf dieses Planungskonzept wurde die Bebauung am Wagrierweg und nordwestlich der Paul-Sorge-Straße ausgerichtet. Eine Verschwenkung der U-Bahn-Linie würde den Erschließungseffekt für den Stadtteil Niendorf-Nord insgesamt verringern und wäre nur mit einem unverhältnismäßig hohen technischen Aufwand für Gebäudeabfangungen möglich.

Weil durch eine kostensparende Niveauehebung der U-Bahn-Tunneltrasse die Siele voraussichtlich nicht wie sonst üblich in der Achse der die unterirdischen Bahnanlagen kreuzenden Straße auf dem Flurstück 5769 liegen können, sollen die Entsorgungsleitungen um den nördlichsten Tunnelabschnitt herumgeführt werden. Die dafür benötigten Flächen sind als unverbindliche Vormerkung gekennzeichnet worden.

Im Plangebiet muß der auf den Bauflächen vorhandene, jedoch gering zu bewertende Baumbestand aus schnellwachsenden Birken und Erlen im Zuge der Realisierung des Bebauungsplans weitgehend beseitigt werden. Dem Ergebnis des städtebaulichen Gutachtens entsprechend wird dafür Ersatz durch umfangreiche Baumpflanzungen auf den Grün- und Freiflächen sowie in den Straßenräumen geschaffen. Soweit es sich bei dem vorhandenen Baumbestand um erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume handelt, gelten hierfür Beschränkungen nach der Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 mit der Änderung vom 25. April 1972 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i, Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1972 Seite 78).

Auf Grund der während der öffentlichen Auslegung vorgebrachten Bedenken und Anregungen sind folgende Änderungen vorgenommen worden:

- In dem von drei ost-west gerichteten Stichstraßen erschlossenen eingeschossigen, reinen Wohngebiet im nordwestlichen Planbereich wurde die Grundflächenzahl von 0,3 auf 0,35 und die Geschoßflächenzahl von 0,4 auf 0,5 erhöht, um den Bau von Einfamilienhäusern auf kleinen Grundstücken zu ermöglichen.
- Die Wendeplätze der drei ost-west gerichteten Stichstraßen wurden in Wendeplätze mit jeweils in der Mitte liegender Schleifenlage umgewandelt, wodurch sich anpassende Änderun-

gen der Baugrenzen nördlich und südlich der Kehren ergaben; in den Stichstraßen wurden kurz vor den Wendeschleifen Parkbuchten angeordnet.

- Die Bebauung auf den Flurstücken 270 und 272 wurde in einen drei- und zweigeschossigen Winkelbaukörper geändert.
- Auf die Planung eines 5 m breiten Wohnwegs an der Nordgrenze des Flurstücks 268 wurde verzichtet. Dadurch konnte die ost-west gerichtete eingeschossige Bebauung in Nord-Süd-Richtung über die Flurstücke 267 bis 269 gedreht werden. Die Baugrenzen der zweigeschossigen offenen Randbebauung am Nordalbinerweg wurden entsprechend angepaßt.
- Im Zusammenhang mit der Aufgabe des Wohnwegs auf den Flurstücken 266 und 5951 wurde die südlich zu diesem Wohnweg verlaufende eingeschossige Bebauung um 90 Grad gedreht und als geschlossene zweigeschossige Randbebauung entlang der neuen Erschließungsstraße ausgewiesen. Die Linie der Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung auf dem Flurstück 5951 wurde entsprechend geändert und auf dem Flurstück 265 ein 18 m tiefer, eingeschossiger Baukörper festgesetzt.
- Auf dem Flurstück 52 entfällt ebenfalls ein 5 m breiter Wohnweg. Deshalb konnte der auf dem Flurstück 52 ost-west gerichtete, eingeschossige Baukörper und der auf den Flurstücken 4015 und 5922 befindliche zweigeschossige Baukörper zu einer dem Kurvenverlauf der neuen Erschließungsstraße angepaßten zweigeschossigen Randbebauung zusammengefaßt werden, die sich über die Flurstücke 52, 258, 257, 4361 und 4015 erstreckt.
- Der vom Wendeplatz auf dem Flurstück 255 in südwestliche Richtung führende 5 m breite Wohnweg wurde um 5 m verkürzt.
- An der Südost-Seite des Flurstücks 79 wurde die Straßenbegrenzungslinie um ca. 3 m in das Grundstück hinein verlegt, so daß die Eckabschrägung des Nordalbinerwegs auf dem Flurstück 250 etwas größer wird.

Die Breite des Nordalbingerwegs wurde durch die Verlegung der östlichen Straßenbegrenzungslinie und gleichzeitige Plangebietsgrenze unmittelbar auf die Westgrenzen der Flurstücke 249 bis 5994 geringfügig verringert.

- Auf den Flurstücken 61, 62 und 65 wurde die bisher auf sieben festgesetzte Zahl der Vollgeschosse auf sechs reduziert.
- Weil voraussichtlich auf Teilen der Flurstücke 59 und 5713 der geplante nördliche U-Bahn-Eingang um ca. 20 m weiter nach Süden verlegt werden soll, wurden die öffentlichen Wegeflächen in diesem Bereich entsprechend erweitert.
- Durch eine Niveauanhebung der U-Bahn-Trasse wurde die Kennzeichnung der unterirdischen Bahnanlagen geringfügig geändert und vorgesehene Leitungen als unverbindliche Vormerkung um den nördlichen Tunnelabschnitt herum gekennzeichnet.

Die betroffenen Grundeigentümer und Nachbarn sind zu den vorgenannten Änderungen gehört worden.

6. Aufhebung bestehender Pläne

Durch den Bebauungsplan werden für das Plangebiet insbesondere der Baustufenplan Niendorf - Lokstedt - Schnelsen vom 11. Juni 1951, erneut festgestellt am 14. Januar 1955 (Amtlicher Anzeiger 1951 Seite 893, 1955 Seite 61) sowie die Bebauungspläne Niendorf 28 vom 1. August 1967, Niendorf 4 vom 13. November 1967 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 262 und 306) und Niendorf 57 vom 21. Juli 1970 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 210) aufgehoben.

7. Flächen- und Kostenangaben

Das Plangebiet ist etwa 357 500 m² groß. Hiervon werden für Straßen etwa 69 500 m² (davon neu etwa 54 500 m²) und für neue Grünflächen etwa 19 000 m² benötigt.

Bei der Verwirklichung des Plans müssen die neu für öffentliche Zwecke benötigten Flächen zum überwiegenden Teil noch durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Die Flächen für die zentrale Parkanlage werden nach Herrichtung durch die Trägergemeinschaft der neuen Wohnbebauung unentgeltlich kosten- und lastenfrei an die Freie und Hansestadt Hamburg übereignet. Für den Straßenausbau müssen ein Wohngebäude mit einer Wohneinheit sowie sieben bewohnte Behelfsheime, ein größerer zur Zeit ungenutzter Holzschuppen und ein Wirtschaftsgebäude sowie einige Schuppen beseitigt werden. Die Grünflächen sind mit fünf bewohnten Behelfsheimen und einigen Schuppen und Garagen bebaut; sie müssen ebenfalls beseitigt werden.

Weitere Kosten werden durch den Straßenbau, den Sielbau, den Bau der Park-and-Ride-Anlage und durch die Herrichtung der Parkanlagen entstehen.

8. Maßnahmen zur Verwirklichung

Enteignungen können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Bundesbaugesetzes durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen. Nicht überbaubare Grundstücke oder Grundstücksteile, die als Freiflächen anderen Baugrundstücken zu dienen bestimmt sind, sollen diesen Grundstücken zugeordnet werden. Soweit eine Regelung durch private Rechtsgeschäfte nicht zu erwarten ist, sollen zweckmäßig gestaltete Grundstücke im Wege der Bodenordnung nach dem Vierten Teil des Bundesbaugesetzes gebildet werden. Ein vorgesehenes Bodenordnungsgebiet ist im Plan gekennzeichnet.