

28.04.2020



**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung**

Bebauungsplanverfahren Langenhorn 68

hier:

- Beteiligung gemäß § 4 des Baugesetzbuchs vom 07.10.2019 bis einschließlich 21.10.2019
- Beteiligung gemäß § 3 (2) BauGB vom 11.12.2019 bis einschließlich 15.01.2020
- Verschickung zur Stellungnahme als Ersatz für den AK II vom 21.03.2020 bis einschließlich 03.04.2020

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen gemäß § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs

Inhaltsverzeichnis

<i>Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Kenntnisnahmeverschickung vor öffentlicher Auslegung)</i>	<i>3</i>
<i>Stellungnahmen der Öffentlichkeit.....</i>	<i>5</i>
<i>Stellungnahmen zum Arbeitskreis II</i>	<i>34</i>

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Kenntnisnahmeverschickung vor öffentlicher Auslegung)

Nr.	Stellungnahmen der Behörden und TÖB	Abwägungsvorschläge des Bezirksamts
1	Gesamtstellungnahme	
1.1	Bezirksamt Hamburg-Nord - MR 3, Fachamt Management des öffentlichen Raums, Schreiben vom 08.10.2019	
1.1.1	<p>Seitens N/MR 31 wurden die Unterlagen zur Kenntnisnahme Verschickung gesichtet.</p> <p>Seitens des Fachbereich Stadtgrün ergeben sich keine Ergänzung- oder Änderungswünsche.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
2	Oberflächenentwässerung (5.7 Der Begründung)	
2.1	Hamburg Wasser, Schreiben vom 11.10.2019	
2.1.1	<p>bei der Durchsicht der Unterlagen ist aufgefallen, dass es Unstimmigkeiten zwischen den nun vorliegenden und den im Dezember 2012 verschickten Unterlagen gibt.</p> <p>Zur Vermeidung von Missverständnissen und Irritationen bitten wir deshalb, den Text zu Punkt 5.13 der Begründung aus den Unterlagen vom Dezember 2012 zu übernehmen.</p> <p>Hinweis: Bitte im 4. Absatz des Punktes 5.13 der Begründung (Dez. 2012) folgenden Text ergänzen:</p>	<p>Der Stellungnahme wurde bereits gefolgt.</p> <p>§ 2 Nr. 23 der VO wurde dahingehend präzisiert, dass nun die Grundstücke aufgeführt sind, für die eine eventuelle Einleitung in das Regenwassersiel überhaupt in Frage kommt.</p>

„... Niederschlagswassers in die Gräben und Rinnen bzw. in die öffentlichen ...“

Bitte § 2 Nr. 24 der Verordnung mit nachfolgendem Text ergänzen:

„...des nicht versickerbaren Niederschlagswassers in die Gräben und Rinnen bzw. in die öffentlichen Abwasseranlagen nach ...“

Die vorgenannten Änderungs- und Ergänzungswünsche bitten wir bei der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplanes zu beachten und zu berücksichtigen.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Nr.	Stellungnahmen der Öffentlichkeit	Abwägungsvorschläge des Bezirksamts
3.	Am Ochsenzoll, Schreiben vom 14.01.2020 über BOP	
3.1.	Straßenverbreiterung Am Ochsenzoll – die Straße und die Gehwege bis Flurstück 727 sind bedeutend breiter als die der nachfolgenden Flurstücke (Richtung Osten), die aber von den Umbaumaßnahmen nicht betroffen sein sollen. Die Norderstedter Seite unserer Straße (gilt wohl ab Kantstein) hat gar keinen Gehweg. Warum Verbreiterung nur bis Flurstück 727 - soll dieses den besseren Abfluss des Norderstedter Verkehrs aus der Alten Landstraße fördern (also noch mehr Belastung)	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Grundstücke an der Straße Am Ochsenzoll zwischen Langenhorner Chaussee und einschließlich Flurstück 727 liegen dichter am Straßenkörper, als die östlich angrenzenden Grundstücke. Die Grundstücke östlich des Flurstücks 727 der Gemarkung Langenhorn befinden sich nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans.</p> <p>Die Verbreiterung der Verkehrsfläche ist in erster Linie durch die erforderliche verkehrssichere Ausgestaltung, der erforderlichen Entwässerung und vor allem den erforderlichen Flächen für Fußgänger nach den heute geltenden Gesetzen und Richtlinien („Regeln der Technik“) begründet. Diese Erfordernisse müssen auf den Flächen der FHH, für die auch dieser B-Plan gilt, erfolgen. Ein Gehweg für Norderstedt oder Maßnahmen zur Beschleunigung des KFZ-Verkehrs sind hier und werden grundsätzlich in Tempo 30 Zonen nicht vorgesehen.</p>
3.2	Grundstücksverdichtung - ist dieses eine Kann-Bestimmung?, d.h. nur wenn der Grundstücksbesitzer dieses wünscht ?	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Möglichkeit der Nachverdichtung in den rückwärtigen Grundstücksteilen ist ein Angebot und nicht verpflichtend.</p>
4	Am Ochsenzoll, Schreiben vom 15.01.2020 über BOP	
4.1	Die Anwohner leiden schon heute unter dem in den letzten 15 Jahren und insbesondere nach dem Ausbau des Wichert-Centrums stark zugenommenen Verkehr. Es sind in dem Planentwurf keine Maßnahmen ersichtlich, die verhindern, dass der Verkehr im Wohngebiet und hier insbesondere in den Straßen Am Ochsenzoll, Querpfad und Stockflethweg, die	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Das Plangebiet wurde im Laufe des Verfahrens um die Straße Querpfad und westlich angrenzende Grundstücke reduziert.</p> <p>Außerdem kann die Thematik Schleichverkehr nicht durch den B-Plan geregelt werden. Der B-Plan regelt lediglich die Lage und den Umfang der Verkehrsflächen. Verkehrsregelnde Maßnahmen sind nicht Inhalt eines B-Plans, hierzu sind die Polizei und N/MR die maßgebenden Dienststellen.</p>

<p>mich als Anwohner besonders betreffen, weiter zunimmt bzw. zurückgeführt wird. Unter Ziff. 5.2 ist sogar vorgesehen, dass die Straße Am Ochsenzoll auf 8,15 m verbreitert werden soll. Es gibt keine konkrete Begründung für diese Verbreiterung. Es heißt nur: „Die Straße „Am Ochsenzoll“ ist nicht ausreichend dimensioniert“.</p> <p>Sämtliche Verkehrsgutachten, auf die Bezug genommen wird, sind veraltet. Die besondere Situation des Querpfad wird aus der Planung bewusst herausgehalten, obwohl der Querpfad nach der letzten Planung als Erschließungsstraße dienen sollte und der Schleichweg Segeberger Chaussee/Am Ochsenzoll/Querpfad/Stockflethweg zum Wichertzentrum bzw. zur Langenhorner Chaussee allen Beteiligten hinreichend bekannt ist.</p> <p>Ich wende daher ein, dass die Verbreiterung der Straße Am Ochsenzoll unbegründet und unnötig ist und letztendlich zu mehr Verkehr im Wohngebiet und insbesondere auf der Straße Am Ochsenzoll führen wird. Laut veralteten Gutachten befahren schon 2000 Fahrzeuge die Straße Am Ochsenzoll täglich und unter Ziff. 4.2.1. „Schutzgut Mensch“ wird ausgeführt, dass „der Straße Am Ochsenzoll zugewandte Fassaden des allgemeinen Wohngebiets die Grundwerte tagsüber sicher und nachts knapp eingehalten werden“. Wenn die Grenzwerte</p>	<p>Ein Schutz gegen Schleich- und Sickerverkehr lässt sich planungsrechtlich außer durch Festsetzung von Sackgassen nicht regeln. Insbesondere die befürchteten Schleich- und Sickerverkehr von und zu der Segeberger Landstraße (Norderstedt) über die Straßen Alte Landstraße (Norderstedt), Am Ochsenzoll, Querpfad, Stockflethweg zur und von Langenhorner Chaussee können nur mit verkehrslenkenden Maßnahmen, die nicht Inhalt eines Bebauungsplanes sein können und damit auch nicht zum Planverfahren gehören, bewältigt werden.</p> <p>Auf Grundlage einer verkehrstechnischen Untersuchung vom 26.06.2014 im Planbereich lässt sich aber kein Zuwachs des Schleich- und Sickerverkehrs konstatieren. Die Verkehrszahlen haben sich nach dem Umbaumaßnahmen der Segeberger Chaussee nicht wesentlich verändert.</p> <p>Grundlage für die notwendige Verbreiterung der Straße Am Ochsenzoll ist die zwischenzeitliche Änderung der anzuwendenden Regelwerke (Anerkannte Regeln der Technik) und Voraussetzung für die Herstellung einer regelkonformen, rechts- und verkehrssicheren Verkehrslage / Straße.</p> <p>Verkehrsverlagerungen durch die erstmalig endgültige Herstellung des Straßenabschnitts sind nicht zu erwarten.</p>
---	---

	<p>schon jetzt mit veralteten Zahlen nur knapp eingehalten werden, ist es erforderlich, den Verkehrsdurchfluss zu beschränken und nicht die Straße zu verbreitern.</p>	
4.2	<p>Die zukünftig ausgewiesene Bebauungsmöglichkeit der Grundstücke Ecke Langenhorner Chaussee/Am Ochsenzoll und der Grundstücke am Anfang der Straße Am Ochsenzoll Hausnummern 6, 8 und 10 bzw. Flurstücke 11807, 4545, 11537 und 11538 ist zu massiv und passt nicht in die Straße, die noch weitgehend durch Einfamilien- bzw. Zweifamilienhäuser geprägt ist.</p> <p>Eine gewerbliche Nutzung als Mischgebiet passt ebenfalls nicht in die Wohnstraße.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Anlass der Planung ist die Reaktivierung des Bereichs um den U-Bahnhof Ochsenzoll. Hierzu sollen auch die Mischnutzung an der Langenhorner Chaussee weiterentwickelt werden.</p> <p>Durch die Ausweisung eines Mischgebiets an der Langenhorner Chaussee mit einer viergeschossigen straßenparallelen geschlossenen Randbebauung, sollen die vorhandenen Gebäude in ihrem Bestand gesichert werden. Insbesondere soll aber die vorhandene Einkaufsstraße an der Langenhorner Chaussee als D-Zentrum Ochsenzoll wieder revitalisiert und weiter entwickelt werden. Hierzu soll mit den Festsetzungen eine städtebaulich geschlossene Randbebauung entwickelt werden</p> <p>An den an die Langenhorner Chaussee anschließenden Teilabschnitt der Straße Am Ochsenzoll ist auf Flurstück 11807 eine zwingend viergeschossige straßenparallele Randbebauung in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl von 0,9 und einer Geschossflächenzahl von 3,0 festgesetzt. Daran anschließend ist an der Straße Am Ochsenzoll auf Flurstück 4545 eine zwingend dreigeschossige straßenparallele Randbebauung in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl von 0,8 und einer Geschossflächenzahl von 2,1 festgesetzt.</p> <p>Mit diesen Ausweisungen auf den beiden Flurstücken soll sowohl der Bestand gesichert als auch der Blockrand geschlossen von der Langenhorner Chaussee in die Straße Am Ochsenzoll umgelenkt werden und ein städtebaulicher Übergang von der geschlossen zur offen straßenparallelen Randbebauung ermöglicht werden.</p> <p>Zur Art der Nutzung ist für das Mischgebiet geregelt, dass Einzelhandelsbetriebe unzulässig sind. Ausgenommen sind die der Versorgung des Gebiets dienende Läden; diese sind in den Erdgeschossen zulässig. Tankstellen, Wettbüros, Spielhallen und</p>

		<p>ähnliche Unternehmen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Hamburgischen Spielhallengesetzes vom 4. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 505) geändert am 20. Juli 2016 (HmbGVBl. S. 323), Bordelle, bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sind unzulässig.</p> <p>Mit dieser Festsetzung soll die lärmunempfindliche gewerbliche Nutzung auf das Erdgeschoss konzentriert und die übrigen Geschosse für Wohnnutzung bereitgestellt werden.</p>
4.3	<p>Die vorgesehene massive Bebauung führt zudem zu einer Verschattung der gegenüberliegenden Häuser Am Ochsenzoll 1, 1a, (...)</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Höhe der Bebauung an der Ecke Langenhorner Chaussee und Am Ochsenzoll ist durch die zwingende Festsetzung von vier bzw. drei Geschossen begrenzt. Gemäß § 6 Hamburgische Bauordnung (HBauO) sind Abstandflächen von 0,4 H einzuhalten. Für die Eckbebauung liegen die Abstandflächen nicht vollständig auf eigenem Grund, sondern in Teilen auf der öffentlichen Verkehrsfläche der Straße Am Ochsenzoll. Gemäß § 6 Absatz 2 HBauO sind Abstandflächen auf öffentlichen Verkehrs-, Grün- und Wasserflächen bis zu deren Mitte zulässig. Die Abstandflächen bleiben vor Mitte der genannten öffentlichen Flächen zurück und entsprechen damit vollumfänglich den Vorgaben der Hamburgischen Bauordnung und gewährleisten damit einen angemessenen Sozialabstand.</p> <p>Für die Bewertung von Verschattungswirkungen gibt es keine materiell-rechtliche Regelung. Bei der DIN 5034-1 (Tageslicht in Innenräumen) handelt es sich nicht um eine verbindliche Rechtsvorschrift, die für den Fall einer Beeinträchtigung der Tageslichtversorgung die Grenze des Zumutbaren konkretisiert (vgl. BVerwG, Beschl. v. 30.7.2003, Az. 4 B 16/03; BVerwG, Urteil vom 23.03.2005, Az. 4 A 4/04 und OVG Hamburg, Beschluss vom 08.06.2015, Az. 7 E 4780/14). Die DIN 5034-1 ist bauordnungsrechtlich nicht eingeführt, kann aber mit Verweis auf eben jene Urteile als Orientierungshilfe herangezogen werden. Der Normtext impliziert jedoch bereits,</p>

		<p>dass die herangezogenen Orientierungswerte der DIN 5034-1 der Abwägung zugänglich sind und keine Schwelle der Gesundheitsgefährdung markieren.</p> <p>Darüber hinaus hat auch die DIN 5034-1 nur eine angemessene Tageslichtbeleuchtung in Aufenthaltsräumen zum Ziel, d.h. die Belichtung durch natürliches Tageslicht, nicht jedoch zwingend eine direkte Besonnung (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 20.10.2009, Az. 10 S 26.09, Nr. 20). So hat das Hamburgische Obergericht <i>„in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urt. v. 23.2.2005, BVerwGE 123, 37) und des Beschwerdegerichts (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 21.8.2014, 2 Bf 218/13.Z) ausgeführt, dass die Anforderungen der DIN 5034-1 bei der nachbarlichen Interessenabwägung im Rahmen des Rücksichtnahmegebots keine gleichsam abwägungsfeste Schranke darstellen“</i> (OVG Hamburg, Beschluss vom 08.06.2015, 7 E 4780/14). Vielmehr entscheidend sind die Umstände eines konkreten Einzelfalls, welche in eine Gesamtabwägung einzustellen sind.</p> <p>Für die Gebäude nördlich der Straße Am Ochsenzoll ist lediglich eine Verschattung aus südlicher Richtung und damit überwiegend zur Mittagszeit möglich. Eine direkte Besonnung aus östlicher Richtung am Vormittag und aus westlicher Richtung am Nachmittag ist zukünftig weiterhin gegeben.</p>
4.4	<p>Die erweiterten Bebauungsmöglichkeiten durch die Hinterlandbebauung und die hohen Geschoss- und Grundflächenzahlen im Eingangsbereich der Straße Am Ochsenzoll führen zudem zu einer weiteren Verkehrsbelastung. Für eine Verkehrsberuhigung und für Maßnahmen zur Verhinderung von Durchgangsverkehr im Wohngebiet ist nichts ersichtlich.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Die Möglichkeit einer Bebauung der rückwärtigen Grundstücksteile an der Straße Am Ochsenzoll ist begrenzt auf zwei Wohneinheiten je Grundstück und kommt überhaupt nur für sieben Grundstücke in Betracht. Daher sind die zusätzlichen Verkehre als vernachlässigbar einzuschätzen. Zusätzlich ist die hohe Lagegunst durch die Nähe zur U-Bahn nicht außer Acht zu lassen, welche auch Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr hat.</p> <p>Verkehrsberuhigung</p> <p>Siehe Stellungnahme zu Punkt 4.1</p>
5	Stockflethweg, Schreiben vom 15.01.2020 über BOP	

<p>5.1</p>	<p>Festsetzung der Straßenverkehrsfläche</p> <p>Der Vorliegende Bebauungsplan überplant Grundstücke, die an den Straßen Langenhorner Chaussee und Am Ochsenzoll liegen. Während die Verkehrsfläche an der Langenhorner Ch. bereits von der LSBG ausgebaut wurde, befindet sich der Ausbau Am Ochsenzoll in Planung.</p> <p>In der Begründung Seite 63, heißt es: „Die Straße entspricht nicht dem Regelwerk und soll auf eine Gesamtbreite von 8,15 m ausgebaut werden, um einen barrierefreien Gehweg herzustellen.“</p> <p>Bereits 2012 wurde den Anliegern ein Plan zur erstmaligen endgültigen Herstellung der Straße Am Ochsenzoll vorgestellt, dem zufolge diese Straße als Mischverkehrsfläche mit einer Breite von 7 m hergestellt werden sollte. Bei der ersten Auslegung des Bebauungsplans Langenhorn 68 (Stand Dezember 2012) war für die Straßenverkehrsfläche Am Ochsenzoll eine Breite von 7 m geplant. In dem jetzt vorliegenden Bebauungsplan wird Am Ochsenzoll ein Ausbau als Mischverkehrsfläche mit 8,15 m geplant (Begründung, S. 63). Dabei werden die Flurstücke der Hausnummern 6-10 und 16-28 überplant. Diese Planung wurde weder mit den Eigentümern abgesprochen noch wurden die Bürger in der Plandiskussion oder öffentlichen Veranstaltungen zum Bebauungsplan von</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Siehe auch Stellungnahme zu den Punkten 3.1 und 4.1</p> <p>Neben der geänderten Regelwerke, ist die Straße Am Ochsenzoll aufgrund der Siedlungsstruktur, der Funktion im Netz und der Länge nicht für eine Mischverkehrsfläche (Verkehrsberuhigter Bereich) geeignet. Zudem ist dies auch nicht Regelungsinhalt eines Bebauungsplans.</p> <p>Aktuell wird keine Verkehrsplanung zur erstmaligen endgültigen Herstellung für die Straße am Ochsenzoll betrieben, jedoch muss der Bebauungsplan dies als Grundlage ermöglichen und dafür die aktuellen Regeln der Technik berücksichtigen. Erst im Rahmen der detaillierten Verkehrsplanung werden die Eigentümer über die Umsetzung und deren Rahmenbedingungen informiert.</p>
------------	---	--

	<p>dieser Änderung vorzeitig in Kenntnis gesetzt. Dieses Vorgehen halte ich für rechtswidrig.</p> <p>Da es bereits 2012 eine Planung zum Ausbau der Straße gab, scheint es möglich zu sein eine Straßenbreite von 7m zu realisieren eine Verbreiterung der Straße führt darüber hinaus zu einer zusätzlichen Versiegelung im Wasserschutzgebiet, das in dem Plangebiet ohnehin schon massiv versiegelt wurde.</p>	
5.2	<p>Der Gehweg an der Langenhorner Ch. 672-678 (zwischen Stockflethweg und Schmuggelstieg) mit angrenzender Ladenzeile ist nur ca. 3 m breit. Dies ist der Linksabbiegespur in den Stockflethweg geschuldet, welche der Anbindung des nun nicht mehr geplanten P+R Hauses dienen sollte. Ampelanlage und Lichtmasten führen zu Engpässen auf dem Gehweg. In diesem Bereich gibt es weder Parkbuchten noch Stellflächen für Fahrräder oder Aufsteller um eine Barrierefreiheit zu gewährleisten. Problematisch sind bereits heute Radfahrer, die trotz Fahrradstreifen den Gehweg nutzen.</p> <p>Der Ausbau der Verkehrsfläche Stockflethweg ist bereits abgeschlossen. Die dem Ausbau zugrunde liegende Verkehrsprognose erfolgte ohne aktuelle Verkehrszahlen. Es ist somit davon auszugehen, dass die verwendete Prognose falsch war. Es gilt jedoch als statistisch abgesichert, dass der Ausbau von</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p>

	Straßen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt.	
5.3	Trotz erfolgreichen Bürgerbegehrens wurde bis heute das mit diesem geforderte Konzept zur Verkehrsberuhigung für das Wohngebiet zwischen Fibigerstraße und Am Ochsenzoll sowie Langenhorner Ch. und Tangstedter Landstraße weder erarbeitet noch umgesetzt.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt Siehe Stellungnahme zu Punkt 4.1
5.4	<p>Bebauung/Bauplanung</p> <p>Nachdem im Plangebiet mit Hilfe von zahlreichen Ausnahmegenehmigungen eine überdimensionale Bebauung entstanden ist, die entlang der Langenhorner Ch. fortgesetzt wurde, sollen nun auch die Gebäude zur Fibigerstraße wesentlich höher gebaut werden als beim ursprünglichen Planentwurf, VI und V geschossig statt IV und III geschossig.</p> <p>Im Stockflethweg ist die Wohnbebauung II bis III geschossig. Ein Gebäude mit einer Höhe von 42,3 m NN an dieser oder anderer Stelle im Stockflethweg ist inakzeptabel. Durch den Bau würden weitere Verkehrsströme in das Wohngebiet gezogen werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Anlass der Planung ist die Reaktivierung des Bereichs um den U-Bahnhof Ochsenzoll. Hierzu sollen auch die Mischnutzung an der Langenhorner Chaussee weiterentwickelt werden. Insbesondere soll aber die vorhandene Einkaufsstraße an der Langenhorner Chaussee als D-Zentrum Ochsenzoll wieder revitalisiert und weiter entwickelt werden. Hierzu soll mit den Festsetzungen eine städtebaulich geschlossene Randbebauung entwickelt werden.</p> <p>Der zentrale Bereich um den U-Bahnhof Ochsenzoll als Ortszentrum soll als höherer Bereich optisch hervorgehoben werden. Das bereits realisierte Ochsenzoll Center wird mit einer maximalen Höhe von 49,3 m über NN, das entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 21,5 m, planungsrechtlich gesichert. Daran lehnt sich auch der Bereich südlich der U-Bahnstation Ochsenzoll mit der Ausweisung eines sechsgeschossigen Baukörpers an. Im weiteren Verlauf schließt sich direkt ein fünfgeschossiger Baukörper in geschlossener Bauweise an, wobei das fünfte Geschoss von Westen nach Osten umlaufend zurückspringt, auf der Seite der Langenhorner Chaussee um 2,5m und auf der Gebäuderückseite um 1,5m. An der Fibiger Straße wird das Gebäude vom fünften Geschoss in drei Stufen bis auf das zweite Geschoss abgestaffelt und bildet so einen Übergang zur Nachbarbebauung in der Fibiger Straße.</p> <p>Die bisherigen Planungen, die die Tankstelle berücksichtigten, wurden überarbeitet, da für die alte Tankstelle an der Langenhorner Chaussee im Juni 2017 aus wirtschaftlichen Gründen eine denkmalrechtliche Genehmigung für den Abbruch des</p>

		<p>Gebäudes erteilt und die Löschung aus der Denkmalschutzliste nach Abbruch in Aussicht gestellt wurde.</p> <p>Für das mit „C“ bezeichnete Kerngebiet am Stockflethweg ist eine maximale Gebäudehöhe von 42,3 m über NN festgesetzt. Das entspricht einer Gebäudehöhe von ca.14,5 m. Gegenüber dem Baukörper entlang der Langenhorner Chaussee ist die maximale Gebäudehöhe im Kerngebiet am Stockflethweg damit um 7m reduziert. Die niedrigeren Gebäudeteile entlang des Stockflethweges sollen in weiteren Bauabschnitten zu späteren Zeitpunkten errichtet werden. Hierfür gibt es keinen konkreten Zeithorizont. Die Baugrenzen sind so gewählt worden, das zukünftige Gebäude entlang des Stockflethweges zusammen mit den geplanten Gebäuden an der Langenhorner Chaussee einen neuen zentralen Erschließungsplatz im Innenbereich bilden werden und der Blockrand geschlossen wird, wodurch gleichzeitig die im Innenbereich anfallenden Nutzungen besser abgeschirmt werden.</p> <p>Die Entwicklung zu einem rein gewerblich genutzten Bereich wurde bereits mit dem vorherigen Planrecht Langenhorn 4 1970 eingeleitet.</p>
5.5	<p>Umwelt/Wasser</p> <p>Der Grundwasserstrom im Plangebiet fließt von Nordost nach Südwest. Nach eigenen Beobachtungen ist es bereits trotz zweier sehr trockener Sommer zu einem Anstieg des Grundwasserspiegels nördlich des Stockflethwegs und damit der massiven tiefen Riegelbebauung durch das tief unterkellerte Gebäude im Kerngebiet gekommen. Diese Stauung des Grundwassers gefährdet den Bestand der vorhandenen Bebauung auf der Nordseite des Stockflethwegs. Jede zusätzliche Riegelbebauung verschärft dieses Problem.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Laut Auskunft der BUE zeigen entgegen der Stellungnahme drei Grundwassermessstellen im Gebiet (Pegel 477 Langenhorner Chaussee / Schmuggelstieg/Langenhorn; Pegel 7652 Stockfleetweg 96/Langenhorn; 1498 Am Ochsenzoll / Tangstedter Landstr./Langenhorn) keinen Anstieg des Grundwasserspiegels, sondern entsprechend der zwei letzten trockenen Jahre im Moment niedrige Wasserstände an. Für den Pegel 477 liegt eine längere Zeitreihe vor, die keinen langfristigen Trend zeigt.</p>

<p>5.6</p>	<p>Umwelt/Naturschutz</p> <p>Im Kerngebiet und den angrenzenden Wohngebieten ist seit der großflächigen Bebauung und Versiegelung des Kerngebietes nicht nur eine Abnahme der Vogelpopulation sondern auch eine bedenkliche Abnahme von geschützten Arten wie Kleinsäugetern, z.B. Steinmarder und Fledermäusen zu beobachten. Die im Zuge der Straßenbaumaßnahmen gefälltten 100-jährigen Straßenbäume wurden bis heute nicht adäquat ersetzt.</p> <p>In der als Parkanlage ausgewiesenen Fläche an der Langenhorner Ch. stehen zahlreiche ca. 100 Jahre alte Rot-Buchen und Stiel-Eichen, die erhaltenswerte Bäume darstellen und als solche geschützt werden sollten</p> <p>An der Grundstücksgrenze hinter Stockflethweg 38 steht eine erhaltenswerte Eiche die bis her geschützt war, diese ist im B-Plan (Stand Oktober 2019) nicht mehr verzeichnet. Es wäre ein positives Signal, diesen Baum weiterhin zu schützen, zumal dessen Erhalt ein wirklicher Ausgleich für die massive Versiegelung auf der Fläche des ansässigen Kfz-Handels wäre.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Das Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung auf gesetzlich streng und besonders geschützten Arten hat ergeben, dass durch die Verwirklichung des Bebauungsplans keine Verstöße gegen Verbotstatbestände des Bundesnaturschutzgesetzes erfolgen. Wo es zu Beeinträchtigungen von streng oder besonders geschützten Arten kommen kann, werden im Rahmen der Planung entsprechende Festsetzungen und Regelungen getroffen, so dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Hierzu zählen der Ausschluss von Nebenanlagen in den Wohngebieten sowie die Festsetzung von Erhaltungsgeboten für einzelne Bäume.</p> <p>Die Fällung der Straßenbäume im Zuge des Straßenumbaus der Langenhorner Chaussee ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Die Fällungen wurden im Rahmen der Genehmigung der Straßenbaummaßnahme bearbeitet und nach den geltenden Vorschriften genehmigt.</p> <p>Durch die Sicherung der Fläche mit altem Baumbestand westlich der Langenhorner Chaussee als öffentliche Parkanlage sind auch die Bäume dort ausreichend geschützt und werden nicht als mit einem Erhaltungsgebot als Einzelbäume festgesetzt.</p> <p>Die Eiche hinter dem Grundstück Stockflethweg 38 ist im Rahmen des landschaftspflegerischen Fachbeitrags begutachtet worden. Ein Erhaltungsgebot ist für diesen Baum nach aktueller Einschätzung nicht begründbar, da er aufgrund seiner Lage nicht einen so ortsbildprägenden Charakter aufweist, dass er ein Erhaltungsgebot rechtfertigen würde. Er ist Teil der Baumkulisse der hinteren Gartenzone entlang der Grundstücke am Stockflethweg und prägt diese aber nicht herausragend. Unabhängig vom dem planrechtlichen Erhaltungsgebot, steht der Baum unter dem Schutz der Hamburgischen Baumschutzverordnung.</p>
------------	---	---

	<p>Da die Grundlage zur Schaffung der Linksabbiegerspur, nämlich das P+R-Gebäude, entfallen ist, fordern wir den Rückbau der genannten Linksabbiegerspur zugunsten der Schaffung eines sicheren Fahrradstreifens und einer ausreichenden Verkehrsfläche vor den neuen Geschäften, auf denen sich auch Behinderte sicher begegnen können.</p>	<p>Eine Änderung der Verkehrsanlagen gehört nicht zum Regelungsinhalt des Bebauungsplans, sondern richtet sich nach dem Hamburger Wegegesetz. Für Hauptverkehrsstraßen ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zuständig.</p>
5.7	<p>Aus den oben genannten Gründern fordere ich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine weitere Versiegelung durch Verkehrsflächenverbreiterung der Straße Am Ochsenzoll • Umsetzung des übernommenen Bürgerbegehrens durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Wohngebietes zwischen Langenhorner Ch, Fibigerstraße, Tangstedter Landstraße und Am Ochsenzoll • Ausweisung erhaltenswerten Bäume in der Parkanlage an der Langenhorner Ch. und Widmung des gesamten Gehölzes als geschütztes Biotop (flächenhaft). • Ausweisung der Eiche hinter Stockflethweg 38 als erhaltenswerter Baum. 	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Forderungen wurden zum Teil bereits unter Punkt 5.4, 5.5 und 5.6 beantwortet.</p> <p>Der Bebauungsplan ist nicht dazu geeignet, die durch das Bürgerbegehren geforderten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umzusetzen. Siehe Stellungnahme zu Punkt 4.1</p> <p>Die durch den Bebauungsplan im Bereich Stockflethweg ermöglichte Bebaubarkeit orientiert sich am Ziel der Schaffung eines Ortszentrum im zentralen Bereich um den U-Bahnhof Ochsenzoll. Hierzu sind lediglich Gebäudehöhen und keine Geschossigkeiten festgesetzt, da bei Gewerbebauten häufig die Höhe der einzelnen Geschosse variiert.</p> <p>Grundwassermessstellen sind im Gebiet vorhanden und werden durch die BUE betreut. Maßnahmen hinsichtlich des Grundwasserspiegels sind nicht notwendig.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Keine bzw. eine erheblich reduzierte Riegelbebauung (maximal III Geschossig) im Stockflethweg. Einrichtung von Messstellen zur Kontrolle des Grundwasserspiegels und entsprechende Anwohnerinformation über die Messergebnisse. Gegebenenfalls Maßnahmen zur Absenkung des Grundwasserspiegels unter die Höhe, die zur Gefährdung der genannten Bebauung führen könnte. 	
6	Stockflethweg, Schreiben vom 14.01.2020 über BOP	
6.1	<p>Festsetzung der Straßenverkehrsfläche</p> <p>Der vorliegende Bebauungsplan überplant Grundstücke, die an den Straßen Langenhorner Chaussee, Stockflethweg und Am Ochsenzoll liegen. Während die Verkehrsflächen an der Langenhorner Ch. und Stockflethweg bereits von der LSBG ausgebaut wurden, befindet sich der Ausbau Am Ochsenzoll in Planung.</p> <p>In der Begründung Seite 63, heißt es: „Die Straße entspricht nicht dem Regelwerk und soll auf eine Gesamtbreite von 8,15 m ausgebaut werden, um einen barrierefreien Gehweg herzustellen.“</p> <p>Bereits 2012 wurde den Anliegern ein Plan zur erstmaligen endgültigen Herstellung der Straße Am Ochsenzoll vorgestellt, dem zufolge diese Straße als Mischverkehrsfläche mit einer Breite von 7 m hergestellt werden sollte. Bei der</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Siehe Stellungnahmen zu den Punkten 3.1, 4.1 und 5.1</p> <p>Die in Hamburg für die Planung von Stadtstraßen anzuwendenden Regelwerke des Straßenwesens sind grundlegend überarbeitet worden. Neu sind die 'Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen' (kurz ReStra). Die 'Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg' (PLAST) sowie die Entwurfsrichtlinien (ER) sind mit Einführung der ReStra aufgehoben und nicht mehr anzuwenden.</p>

ersten Auslegung des Bebauungsplans Langenhorn 68 (Stand Dezember 2012) war für die Straßenverkehrsfläche Am Ochsenzoll eine Breite von 7 m geplant. In dem jetzt vorliegenden Bebauungsplan wird Am Ochsenzoll ein Ausbau als Mischverkehrsfläche mit 8,15 m geplant (Begründung, S. 63). Dabei werden die Flurstücke der Hausnummern 6-10 und 16-28 überplant. Diese Planung wurde weder mit den Eigentümern abgesprochen noch wurden die Bürger in der Plandiskussion oder öffentlichen Veranstaltungen zum Bebauungsplan von dieser Änderung vorzeitig in Kenntnis gesetzt. Dieses Vorgehen halte ich für rechtswidrig.

„Die Regelmaße von Verkehrsflächen ergeben sich allgemein aus Abmessungen der Hamburger Standardmaterialien (Rasterformate). Besondere Nutzungsanforderungen, die sich ggf. aus der örtlichen Situation ergeben, sind darin noch nicht berücksichtigt. Sie können zu Mehr- oder Mindermaßen führen“ (ReStra, RAST 06). Da es bereits 2012 eine Planung zum Ausbau der Straße gab, scheint es möglich zu sein eine Straßenbreite von 7m zu realisieren. Bei der Auslegung 2013 wurden nur die ersten drei Grundstücke Am Ochsenzoll überplant. Aus der Begründung zu Langenhorn 68, der Planung von 2012 und RAST 06 erschließt sich mir die nun geplante Verbreiterung der Verkehrsfläche nicht. Die Begründung „für den Ausbau eines

barrierefreien Gehweges“, der nach ReStra eine Regelbreite von 2,65 m (Begegnung zweier Rollstühle) und eine Mindestbreite von 1,80 m hat, ist für eine Straße mit Mischnutzung für mich nicht nachvollziehbar. Ein Wohnhof mit 7 m Breite wurde in der näheren Umgebung (Eichkamp) bereits realisiert. An der Langenhorner Ch. wurde auf der Westseite entlang der Parkanlage mit 2,50 m auf einen barrierefreien Gehweg mit Regellaß verzichtet, obwohl in unmittelbarer Nähe am Bärenhof Menschen mit Handicap (ElektrorollstuhlfahrerInnen) wohnen.

Eine Verbreiterung der Straße Am Ochsenzoll führt darüber hinaus zu einer zusätzlichen Versiegelung im Wasserschutzgebiet, das in dem Plangebiet ohnehin schon massiv versiegelt wurde. Eine Verbreiterung der Verkehrsfläche würde die Fällung von ca. 15 Bäumen, darunter zum Teil ortsprägende Bäume, führen.

PLAST verweist darauf, dass ein Gehweg in Ladenzonen breiter als der Regelfall sein sollte. Der Gehweg an der Langenhorner Ch. 672-678 (zwischen Stockflethweg und Schmuggelstieg) mit angrenzender Ladenzeile ist nur ca. 3 m breit. Dies ist der Linksabbiegespur in den Stockflethweg geschuldet, welche u.a. der Anbindung des nun nicht mehr geplanten P+R Hauses dienen sollte. Ampelanlage und Lichtmasten führen zu Engpässen auf dem Gehweg. In diesem Bereich gibt es weder

	<p>Parkbuchten noch Stellflächen für Fahrräder oder Aufsteller um eine Barrierefreiheit zu gewährleisten. Problematisch sind bereits heute Radfahrer, die trotz Fahrradstreifen den Gehweg nutzen.</p>	
6.2	<p>Der Ausbau der Verkehrsfläche Stockflethweg ist abgeschlossen. Die dem Ausbau zugrunde liegende Verkehrsprognose erfolgte ohne aktuelle Verkehrszahlen. Es ist somit davon auszugehen, dass die verwendete Prognose falsch war. Es gilt jedoch als statistisch abgesichert, dass der Ausbau von Straßen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt. Dieser These stimmte die LSBG bei Gesprächen mit den Vertrauensleuten der Initiative Stockflethweg zu. Trotz erfolgreichen Bürgerbegehrens wurde bis heute das mit diesem geforderte Konzept zur Verkehrsberuhigung für das Wohngebiet zwischen Fibigerstraße und Am Ochsenzoll sowie Langenhorner Ch. und Tangstedter Landstraße weder erarbeitet noch umgesetzt.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt Siehe Stellungnahme zu Punkt 4.1</p>
6.3	<p>Bebauung/Bauplanung</p> <p>Nachdem im Plangebiet mit Hilfe von zahlreichen Ausnahmegenehmigungen eine überdimensionale Bebauung entstanden ist, die entlang der Langenhorner Ch. fortgesetzt wurde, sollen nun auch die Gebäude zur Fibigerstraße wesentlich höher gebaut werden als beim ursprünglichen Planentwurf, VI und V</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Siehe Stellungnahme zu Punkt 5.2</p>

	<p>geschossig (Stand Oktober 2019) statt IV und III geschossig (Stand Dezember 2013).</p> <p>Mit der Planung der Riegelbebauung im Stockflethweg werden weitere Fakten geschaffen. Im Stockflethweg ist die Wohnbebauung II bis III geschossig. Ein Gebäude mit einer Höhe von 42,3 m NN an dieser oder anderer Stelle im Stockflethweg ist inakzeptabel. Durch den Bau würden unnötig weitere Verkehrsströme in das Wohngebiet gezogen werden.</p>	
6.4	<p>Umwelt/Naturschutz</p> <p>Im Kerngebiet und den angrenzenden Wohngebieten ist seit der großflächigen Bebauung und Versiegelung des Kerngebietes nicht nur eine Abnahme der Vogelpopulation sondern auch eine bedenkliche Abnahme von geschützten Arten wie Kleinsäugern, z.B. Steinmarder und Fledermäusen zu beobachten. Die im Zuge der Straßenbaumaßnahmen gefälltten 100-jährigen Straßenbäume wurden bis heute nicht adäquat ersetzt.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>siehe Stellungnahme zu Punkt 5.6</p>
6.5	<p>In der als Parkanlage ausgewiesenen Fläche an der Langenhorner Ch. stehen zahlreiche ca. 100 Jahre alte Rot-Buchen (<i>Fagus sylvatica</i> L.) und Stiel-Eichen (<i>Quercus robur</i> L.), die erhaltenswerte Bäume darstellen und als</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Die Buchenbestände westlich der Langenhorner Chaussee werden Teil der Parkanlage. Damit sind Sie ausreichend geschützt. Die Funktion als Lebensraum für</p>

	<p>solche geschützt werden sollten. Für einen der Bäume wurde seinerzeit ein Gutachten erstellt, das der Öffentlichkeit bis heute nicht zur Verfügung gestellt wurde. Dieses Gehölz setzt sich im angrenzenden Flurstück mit einer alten Bunkeranlage fort. Baumhöhlen und Bunker stellen potentielle Quartiere für die hier beobachteten und per Bat-Detector bestimmten Fledermausarten Großer Abendsegler (<i>Nyctalus noctula</i>) und Wasserfledermaus (<i>Myotis daubentonii</i>) dar und machen diese Fläche insgesamt zu einem schützenswerten Biotop.</p> <p>An der Grundstücksgrenze hinter Stockflethweg 38 steht eine erhaltenswerte Eiche die bisher geschützt war, diese ist im B-Plan (Stand Oktober 2019) nicht mehr verzeichnet. Auch diese Eiche ist ein potentielles Sommerquartier für Fledermäuse, das nahe der Wegeverbindung liegt (ausgewiesen als geschütztes Biotop, flächenhaft) und ebenfalls geschützt werden sollte. Es wäre ein negatives Signal, diesen Baum nicht zu schützen, zumal dessen Erhalt ein echter Ausgleich für die massive Versiegelung auf der Fläche des ansässigen Kfz-Handels wäre.</p>	<p>geschützte Tiere wie z.B. Fledermäuse wird durch die Festsetzung nicht negativ beeinträchtigt.</p> <p>Ein Erhaltungsgebot für die Eiche hinter dem Stockflethweg Nr. 38 wird abgelehnt zur Begründung siehe Stellungnahme zu 5.6</p>
6.6	Aus den oben genannten Gründen fordere ich:	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Siehe Stellungnahme zu 5.6, 5.7 und 6.5</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Keine weitere Versiegelung durch Verkehrsflächenverbreiterung der Straße Am Ochsenzoll • Umsetzung des übernommenen Bürgerbegehrens durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Wohngebietes zwischen Langenhorner Ch, Fibigerstraße, Tangstedter Landstraße und Am Ochsenzoll • Ausweisung erhaltenswerten Bäume in der Parkanlage an der Langenhorner Ch. und Widmung des gesamten Gehölzes als geschütztes Biotop (flächenhaft). • Ausweisung der Eiche hinter Stockflethweg 38 als erhaltenswerter Baum. • Keine Fällung erhaltenswerter Bäume insgesamt • Weitere Ersatzpflanzungen für gefälltte Straßenbäume im Plangebiet, z.B. auf der Nordseite Stockflethweg zwischen Langenhorner Ch. und Querpfad • Keine bzw. eine erheblich reduzierte Riegelbebauung (maximal III geschossig) im Stockflethweg. 	
7	Stockflethweg, Schreiben vom 15.01.2020 über BOP	
7.1	Die Öffentliche Plandiskussion vom 18.04.2000 kann für die Begründung des Bebauungsplan-Entwurfes Langenhorn 68 nicht herangezogen werden, da die Zeit zwischen dieser Plandiskussion (2000) und der zweiten	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die Bürger sind ab 1998 in zwei Infoveranstaltungen zum Wettbewerb (28.05.1998 und 03.09.1998) sowie zur öffentlichen Plandiskussion 07.04.2000 und der</p>

	<p>öffentlichen Auslegung (2020) mit „fast 20 Jahren“ zu groß ist. Die damals vorgestellten Planungsziele wurden – ohne echte Bürgerbeteiligung - sehr stark verändert. Noch vor Abschluss des ordentlichen Bebauungsplanverfahrens wurden zahlreiche „große Fakten“ geschaffen, die überwiegend die Wünsche der Bauherren, aber nicht die Wünsche der Anwohner erfüllten. Die von vielen Anwohnern – während der ersten öffentlichen Auslegung - zu Recht geforderte zweite öffentliche Plandiskussion und Bürgerbeteiligung fand nicht statt. Ich halte das durchgeführte Planverfahren für rechtswidrig.</p>	<p>nachfolgenden Sitzungen des Stadtentwicklungsausschuss am 20.04.2000 erstmals zu dem Projekt informiert worden.</p> <p>Auch danach hat es in weiteren Sitzungen des Stadtentwicklungsausschuss (23.08.2007, 28.08.2008, 26.05.11 und 29.11.2012) Informationen zu den neuen Entwicklungen gegeben.</p> <p>Neben diesen vergangenen Terminen hat es im Jahr 2012, im Zusammenhang mit dem Bauantrag zum Neubauvorhaben Wichert, umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit gegeben. Sowohl im Stadtentwicklungsausschuss als auch im Regionalausschuss wurde auch das neue Projekt mehrfach öffentlich diskutiert. Daneben wurde ausführlich in der Presse über diese Projekt berichtet, sodass man davon ausgehen kann, dass auch Anwohner und Grundeigentümer die seit dem Jahr 2000 hinzugezogen sind, seit der ÖPD hinreichend informiert wurden und ausreichend Gelegenheiten zur Meinungsbildung und –äußerung bekommen haben.</p> <p>Auch die Planinhalte des B-Plans entsprechen in wesentlichen Teilen noch den allgemeinen Zielsetzungen die ursprünglich in der öffentlichen Plandiskussion (ÖPD) vorgestellt wurden. Zielsetzungen waren und sind Kerngebietsnutzung entlang der Langenhorner Chaussee als neues Zentrum um den Bahnhof Ochsenzoll, Mischgebietsnutzung statt Gewerbegebietsnutzung an der Langenhorner Chaussee nördlich des Stockflethweges, Erhalt und Verdichtung der vorhandenen Wohngebietsnutzung zwischen den Straßen Am Ochsenzoll und Stockfletweg, P+R-Anlage zwischen U-Bahnhof Ochsenzoll und Stockflethweg, Verkehrsflächenerweiterung der Straßen Langenhorner Chaussee, Stockflethweg und Am Ochsenzoll sowie eine neue Wegeverbindung entlang der U-Bahn zwischen Langenhorner Chaussee und Foßberger Moor.</p> <p>Lediglich die Vergrößerung des Plangebiets entlang der Bahn bis zum Foßberger Moor mit der darin enthaltenen neuen Ausweisung einer Parkanlage, sowie die Aufgabe einer zusätzlichen Erschließungsstraße zur Erschließung der ursprünglich geplanten P+R-Anlage zugunsten eines praktikableren Fahrrechts sind in der ÖPD 2000 nicht dargelegt worden.</p>
--	---	---

		<p>Diese Maßnahmen sind aber eher als Überarbeitungen bzw. Ergänzungen zu betrachten und ändern die o.a. Planinhalte nicht wesentlich, sodass keine zusätzliche Informationsveranstaltung für erforderlich gehalten wird.</p> <p>Zudem wurden diese zusätzlichen Planinhalte als auch die Anpassung der wesentlichen Planinhalte an die neuen Erfordernisse im Stadtentwicklungsausschuss beraten. Es wurde keine erneute Informationsveranstaltung hierzu vom Ausschuss gefordert.</p> <p>In der Zwischenzeit ist ein Teil des neuen Kerngebiets südlich Stockflethweg mit dem KFZ-Handel, Einzelhandel und Parkhaus auf Grundlage von Befreiungen vom alten Planrecht des Bebauungsplans Langenhorn 4 realisiert worden. Das Ziel eine P+R-Anlage im Parkhaus unterzubringen ist aufgrund der Einwendungen zum Bauantrag gescheitert. Eine Änderung des Planrechts ist aber nicht erforderlich, weil bisher für die P+R-Anlage nur das Parkhaus genutzt werden sollte und die Nutzung ohne eigene Festsetzung im Plan über einen Vertrag gesichert werden sollte. Sodass auch hierzu keine zusätzliche Informationsveranstaltung für erforderlich gehalten wird.</p>
7.2	Nach der breiten öffentlichen Kritik am Bebauungsplan-Entwurf Langenhorn 68 finde ich den gewählten Auslegungszeitraum um „Weihnachten 2019 herum“ sehr ungewöhnlich und bürgerunfreundlich.	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund der Feiertage wurde der Zeitraum der Beteiligung entsprechend auf 36 Tage verlängert. Die gesetzliche Beteiligungsfrist ist eingehalten worden.</p>
8	Am Ochsenzoll, Schreiben vom 14.01.2020	
8.1	<p>In der Begründung wird festgestellt, dass die Straße „Am Ochsenzoll“ (...) nicht ausreichend dimensioniert ist und dass diese, um einen barrierefreien Gehweg herstellen zu können, daher zu Lasten der genannten Flurstücke auf 8,15 m verbreitert werden müsse.</p> <p>In den bisher bekannten Plänen waren noch 7m bzw. 6,30 m bzw 7,10m ausreichend.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Siehe Stellungnahmen zu den Punkten 4.1 und 5.1</p>

8.2	<p>Die vorhandenen Schleichverkehre von der Segeberger Chaussee durch die Alte Landstraße bzw. von der Tangstedter Landstraße ausgehend durch Am Ochsenzoll und dort rechts abbiegend mit dem Ziel den Kreisverkehr in Richtung Innenstadt schneller queren zu können, müssen Maßnahmen der Verkehrslenkung und des Ausbaus der Verkehrsflächen, z.B. als Spielstraße, unterbunden werden. Dieses fördert die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz der Anlieger.</p> <p>Die jetzt geplante Vergrößerung der Verkehrsfläche fördert geradezu die Benutzung der Straße durch die beschriebenen Schleichverkehre.</p> <p>Um die bestimmungswidrige Nutzung auszuschließen sollte die Straße, nach unseren Abstimmungen mit der Straßenausbauplanung, als Spielstraße mit, durch wechselseitige Stellplätze, verschwenkten Fahrbereichen, ausgebildet werden. Dieser Ausbau erfordert keinen barrierefreien Gehweg. Es sollen daher, bei unveränderter Breite, durch Umbaumaßnahmen wie den Verkehrsfluss hemmende Barrieren/Verschwenkungen o.ä. und Ausschilderungen als Anlieger und Spielstraße mit Tempo 10 km/h die unberechtigte Nutzung erschwert werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Siehe Stellungnahme zu Punkt 5.1</p> <p>Ein verkehrsberuhigter Bereich (hier als Spielstraße bezeichnet) ist kein Element zur Verkehrsverlagerung oder Verkehrsberuhigung. Die Voraussetzungen für eine Einrichtung sind hier nicht gegeben und die verkehrliche Regelung wäre nicht nur rechtlich angreifbar sondern würde auch nicht funktionieren. Des Weiteren legt der Bebauungsplan die verkehrsrechtlichen Regelungen nicht fest.</p> <p>Die Vergrößerung der Verkehrsfläche dient nicht dem MIV (Auto) und fordert dadurch nicht sogenannte Schleichverkehre, zu der auch die regelhaften Verkehre der östlich angeschlossenen Straße zählen würden.</p>
8.3	<p>Übergeordnet ist durch Maßnahmen der Verkehrslenkung und des Ausbaus der</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p>

	Verkehrsflächen zu gewährleisten, dass der übergeordnete Verkehr ausschließlich über die Langenhorner Chaussee und die Segeberger Chaussee stattfinden kann.	Dies gehört nicht zum Regelungsinhalt eines Bebauungsplanes.
8.4	<p>Norderstedter Straßenseite</p> <p>Die Straße am Ochsenzoll ist nur als Ganzes zu sehen. Daher ist ein Ausbau nur unter Einbeziehung der Norderstedter Seite zu akzeptieren. Die Ausbauplanung kann nicht an der Stadtgrenze enden. Die ca. 1,40m auf Norderstedter Seite sind sinnvoll in die Planung einzubeziehen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Einer interkommunalen Kooperation mangelt es am dafür notwendigen Staatsvertrag zur Thematik. Zudem besteht auf Norderstedter Seite kein Handlungsbedarf.</p>
8.5	<p>Vorh. Ausbau Flurstück 1193</p> <p>Wir beabsichtigten 2010 die Erneuerung von Zaun mit Betonsockel sowie 2 flügeligem Tor mit gestalteten Pfeilern und doppelter Müllbox ergänzt um eine Hecke. Dazu eine neue Pflasterung von Auffahrt und Hof.</p> <p>Um Probleme beim damals schon avisierten Straßenausbau auszuschließen fragten wir im Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau“ an, ob Änderungen an der Grundstücksgrenze zur Straße zu erwarten seien. Wir erhielten die schriftliche Auskunft, dass unsere geplanten Baumaßnahmen nicht von Maßnahmen des Straßenausbaus betroffen seien. Daher wurden unsere Baumaßnahmen 2011 realisiert. Durch die fehlenden 1,15m ist außerdem die Nutzung des Stellplatzes entlang der Auffahrt nicht mehr</p>	<p>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Da sich zwischenzeitlich die im Bebauungsplan für die erstmalig endgültige Herstellung der Straße Am Ochsenzoll zu berücksichtigenden Gesetze und Richtlinien („Regeln der Technik“) für den Straßenausbau geändert haben, ist die Sachlage heute anders zu beurteilen. Voraussetzung für die detaillierte Verkehrsplanung ist die Rechtskraft des Bebauungsplans Langenhorn 68.</p>

	möglich und die Nutzung des Vorgartens stark eingeschränkt.	
9	Am Ochsenzoll, Schreiben vom 15.01.2020	
9.1	Hiermit lege ich Widerspruch gegen Ihren Bebauungsplan 68 ein.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
10	Am Ochsenzoll, Schreiben vom 14.01.2020	
10.1	<p>In der Begründung wird festgestellt, dass die Straße „Am Ochsenzoll“ (...) nicht ausreichend dimensioniert ist und dass diese, um einen barrierefreien Gehweg herstellen zu können, daher zu Lasten der genannten Flurstücke auf 8,15 m verbreitert werden müsse.</p> <p>In den bisher bekannten Plänen waren noch 7m bzw. 6,30 m bzw 7,10m ausreichend.</p>	Siehe Stellungnahme zu Punkt 8.1
10.2	<p>Die vorhandenen Schleichverkehre von der Segeberger Chaussee durch die Alte Landstraße bzw. von der Tangstedter Landstraße ausgehend durch Am Ochsenzoll und dort rechts abbiegend mit dem Ziel den Kreisverkehr in Richtung Innenstadt schneller queren zu können, müssen Maßnahmen der Verkehrslenkung und des Ausbaus der Verkehrsflächen, z.B. als Spielstraße, unterbunden werden. Dieses fördert die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz der Anlieger.</p> <p>Die jetzt geplante Vergrößerung der Verkehrsfläche fördert geradezu die Benutzung</p>	Siehe Stellungnahme zu Punkt 8.2

	<p>der Straße durch die beschriebenen Schleichverkehre.</p> <p>Um die bestimmungswidrige Nutzung auszuschließen sollte die Straße, nach unseren Abstimmungen mit der Straßenausbauplanung, als Spielstraße mit, durch wechselseitige Stellplätze, verschwenkten Fahrbereichen, ausgebildet werden. Dieser Ausbau erfordert keinen barrierefreien Gehweg. Es sollen daher, bei unveränderter Breite, durch Umbaumaßnahmen wie den Verkehrsfluss hemmende Barrieren/Verschwenkungen o.ä. und Ausschilderungen als Anlieger und Spielstraße mit Tempo 10 km/h die unberechtigte Nutzung erschwert werden.</p>	
10.3	<p>Übergeordnet ist durch Maßnahmen der Verkehrslenkung und des Ausbaus der Verkehrsflächen zu gewährleisten, dass der übergeordnete Verkehr ausschließlich über die Langenhorner Chaussee und die Segeberger Chaussee stattfinden kann.</p>	Siehe Stellungnahme zu Punkt 8.3
10.4	<p>Norderstedter Straßenseite</p> <p>Die Straße am Ochsenzoll ist nur als Ganzes zu sehen. Daher ist ein Ausbau nur unter Einbeziehung der Norderstedter Seite zu akzeptieren. Die Ausbauplanung kann nicht an der Stadtgrenze enden. Die ca. 1,40m auf Norderstedter Seite sind sinnvoll in die Planung einzubeziehen.</p>	Siehe Stellungnahme zu Punkt 8.4
10.5	<p>Eingeschränkte Nutzung des Vorgartens</p>	Siehe Stellungnahme zu Punkt 8.5

	Durch die fehlenden 1,15m ist die Nutzung des Stellplatzes entlang der Auffahrt nicht mehr möglich und die Nutzung des Vorgartens stark eingeschränkt.	
11	Am Ochsenzoll, Schreiben vom 14.01.2020	
11.1	sind wir entschieden gegen die Verbreiterung der Straßenfläche zu Lasten unseres Grundstücks. Wir werden uns einer Verbreiterung auch juristisch widersetzen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
11.2	<p>In Ihrem Entwurf Langenhorn 68 wird zur Verkehrsplanung zur Straße „Am Ochsenzoll“ festgestellt, dass diese nicht ausreichend dimensioniert sei, um einen barrierefreien Gehweg herstellen zu können und sie daher zu Lasten der angrenzenden Flurstücke die Straße auf 8,15 m verbreitert werden müsse.</p> <p>Da wir von solchen Maßnahmen unmittelbar betroffen sind, sollten sie für die betroffenen Anwohner nicht nur regelgerecht sondern auch sinnvoll und überzeugend sein.</p> <p>Seit der Fertigstellung des Tunnels und des großen Kreisels zur Lenkung der von Osten, Westen, Norden und Süden kommenden Fahrzeuge hat sich das Verkehrsaufkommen in unserer Straße „Am Ochsenzoll“ so vermindert und gemäßigt, dass wir jetzt befürchten müssen, dass die geplante Verbreiterung das Gegenteil von dem bewirkt, was erreicht werden soll, dass nämlich in Folge die derzeit bestehende Sicherheit vor Behinderungen,</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Siehe Stellungnahmen zu den Punkten 3.1, 4.1 und 5.1</p>

	<p>Entwurfs von Langenhorn 68 widersetzen, dass hier ohne gemeinsames Konzept allein die Besitzer der Flurstücke 11807 bis 727 belastet werden, ohne dass dadurch ein Gewinn für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer entstehen wird.</p> <p>Bitte rechnen Sie mit entschiedenem Widerstand gegen die geplante viel zu einseitige, wenig differenzierte Planung der zukünftigen Verkehrsverhältnisse in der Straße Am Ochsenzoll.</p>	<p>Zudem liegt noch keine abgestimmte Verkehrsplanung vor. Der B-Plan muss nur eine recht- und verkehrssichere Planung nach den aktuell geltenden Regeln der Technik und geltenden Gesetzen ermöglichen.</p>
12	Stockflethweg, E-Mail vom 17.01.2020	
12.1	<p>Festsetzung der Straßenverkehrsfläche</p> <p>Die Straßenverkehrsfläche der Straße Am Ochsenzoll soll auf 8,15 m erweitert werden.</p> <p>Wie bereits angemerkt halte ich diese Planung für Rechtswidrig.</p> <p>Es erfolgte keine Ermittlung der privaten Belange der betroffenen Anlieger. Durch die Überplanung der Grundstücke (HsNr. 6-10,16-28), um 1-2 m wird die Nutzbarkeit der Vorgärten zum Teil erheblich eingeschränkt. Es entstehen den Anliegern zusätzliche Kosten für Einfriedungen etc.</p> <p>Anlieger auf Norderstedter Seite sind von der Straßenerweiterung Am Ochsenzoll nicht direkt betroffen, profitieren jedoch von der Straßenerweiterung insofern, dass ihre Kfz auf der Straße geparkt werden. Das Recht auf</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Siehe Stellungnahmen zu den Punkten 3.1, 4.1, 5.1, 8.4 und 8.5</p> <p>Die Stadt Norderstedt wurde am Verfahren zum Bebauungsplan Langenhorn 68 mehrfach beteiligt.</p>

	<p>Gleichbehandlung (Artikel 3 GG) wurde hier, meines Erachtens nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Straße Am Ochsenzoll liegt an der Stadtgrenze. Auf Grund des Interkommunalen Abstimmungsgebotes hätte Norderstedt in die Planung einbezogen werden müssen. Dies ist aus der Begründung nicht ersichtlich. Die aktuelle Planung der Stadt Norderstedt sieht einen Ausbau der Straße Alte Landstraße als Mischverkehrsfläche vor. Die, im hinteren Bereich der Straße Am Ochsenzoll einmündenden, Wohnstraßen auf Norderstedter Seite sind z.T. bereits Mischverkehrsflächen.</p> <p>Die durch eine Erweiterung der Straßenverkehrsfläche ermöglichte Zunahme des Durchgangsverkehrs schafft gleichzeitig die Voraussetzung, um die Straßenverkehrsfläche des hinteren Teils der Straße Am Ochsenzoll ebenfalls zu verbreitern und eine weitere Erhöhung des Durchgangsverkehrs zu ermöglichen. Dies kann nicht im Interesse der Anlieger sein.</p>	
12.2	<p>Natur/Umwelt</p> <p>Der aktuellen Planung würden ca. 15, zum Teil ortsprägende Bäume zum Opfer fallen</p> <p>Eine Verbreiterung der Straße Am Ochsenzoll auf gesamter Länge würde einen massiven Eingriff in die Natur nach sich ziehen. In den</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Die Annahme das 15 Bäume der Planung zum Opfer fallen würden, ist nicht zu verifizieren. Die Bäume in der Straße Am Ochsenzoll sind im Rahmen einer konkreten Verkehrsplanung zu berücksichtigen.</p>

	<p>Knicks entlang der Straße steht ein erhaltenswerter Baumbestand der geschützten Arten wie z.B. Fledermäusen und Brutvögeln Ruhe- und Nistplätze bietet. Knicks sind generell schützenswerte Biotope, die der Biodiversität dienen.</p> <p>Soweit mir bekannt, ist der Radweg auf der N-Seite des Stockflethweges nicht mehr notwendig. Da in der Zone 30 ein Fahren auf der Fahrbahn vorgesehen ist.</p> <p>Ich fordere Sie daher auf, auf beiden Seiten des Stockflethweges eine Entsiegelung der Radwege nicht nur zu planen, sondern auch umzusetzen und diese als Grünstreifen umzugestalten.</p>	<p>Ein Radweg wird regelhaft in Tempo-30 Zonen nicht vorgesehen, Aufleitungen auf benutzungspflichtige Radwege, wie an der Langenhorner Chaussee, an Einmündungen schon.</p> <p>Straßenbegleitgrün ist nur bei Verbreiterung der Verkehrsfläche möglich.</p>
12.3	<p>Bauplanung</p> <p>Abschließend fordere ich, für die Bebauung entlang der Langenhorner Ch. bis zur Fibigerstraße eine maximal 4 geschossige Bebauung zu planen (laut Langenhorn 68, Stand Dezember 2012) und keine hiervon abweichenden Bauanträge zu genehmigen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</p> <p>Siehe Stellungnahme zu Punkt 5.4</p>

Stellungnahmen zum Arbeitskreis II

Nr.	Stellungnahmen der Behörden und TÖB	Abwägungsvorschläge des Bezirksamts
1.	Gesamtstellungnahme	
1.1	BUE Immissionsschutz und Abfallwirtschaft - I - Abteilung Fluglärmenschutzbeauftragte, planerischer Immissionsschutz, 18.03.2020	
1.1.1	<p>Die erst zum AK II eingestellte LTU hat als Anlage die Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung</p> <p>- Ferner ist die Formulierung der Begründung (S. 20): Für eine dauerhafte nächtliche Nutzung ist eine Erhöhung der bestehenden Schallschutzwand notwendig" mit der Formulierung (Pkt. 16) ... muss eine Mindesthöhe von 2m haben... aus hiesiger Sicht nicht umfassend genug in die VO übernommen worden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Die LTU war bereits bei Bauleitplanung online während der öffentlichen Auslegung eingestellt.</p> <p>Die Festsetzung einer Mindesthöhe der Schallschutzwand von 2 m in der Verordnung wird als ausreichend angesehen und in der Begründung nur darauf hingewiesen, dass eine dauerhafte nächtliche Nutzung eine Erhöhung dieser bedarf. Gegenwärtig besteht keine dauerhafte nächtliche Nutzung. Laut Schalltechnischem Gutachten müsste die Schallschutzwand für eine dauerhafte nächtliche Nutzung auf den ersten ca. 25 m Lauflänge eine Höhe von mindestens 4 m aufweisen, wogegen städtebauliche und bauordnungsrechtliche Bedenken bestehen.</p>
2.	Oberflächenentwässerung (5.7 Der Begründung)	
2.1	BUE/W21, 10.03.2020	
2.1.1	<p>In der Verordnung sollten die folgenden Konkretisierungen vorgenommen werden:</p> <p>§2(4):</p> <p>...Dachabflüsse durch Drosselabläufe "auf den nach Maßgabe der zuständigen Stelle zulässigen Gebietsabfluss" zu begrenzen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Zu § 2 (4)</p> <p>Laut N/RA ist völlig unklar, welche Stelle welchen zulässigen Gebietsabfluss auf welcher Grundlage für zutreffend erachtet. Damit wäre die Regelung völlig unklar, willkürlich und auch nichtig. Die ursprüngliche Regelung sollte damit beibehalten werden.</p>

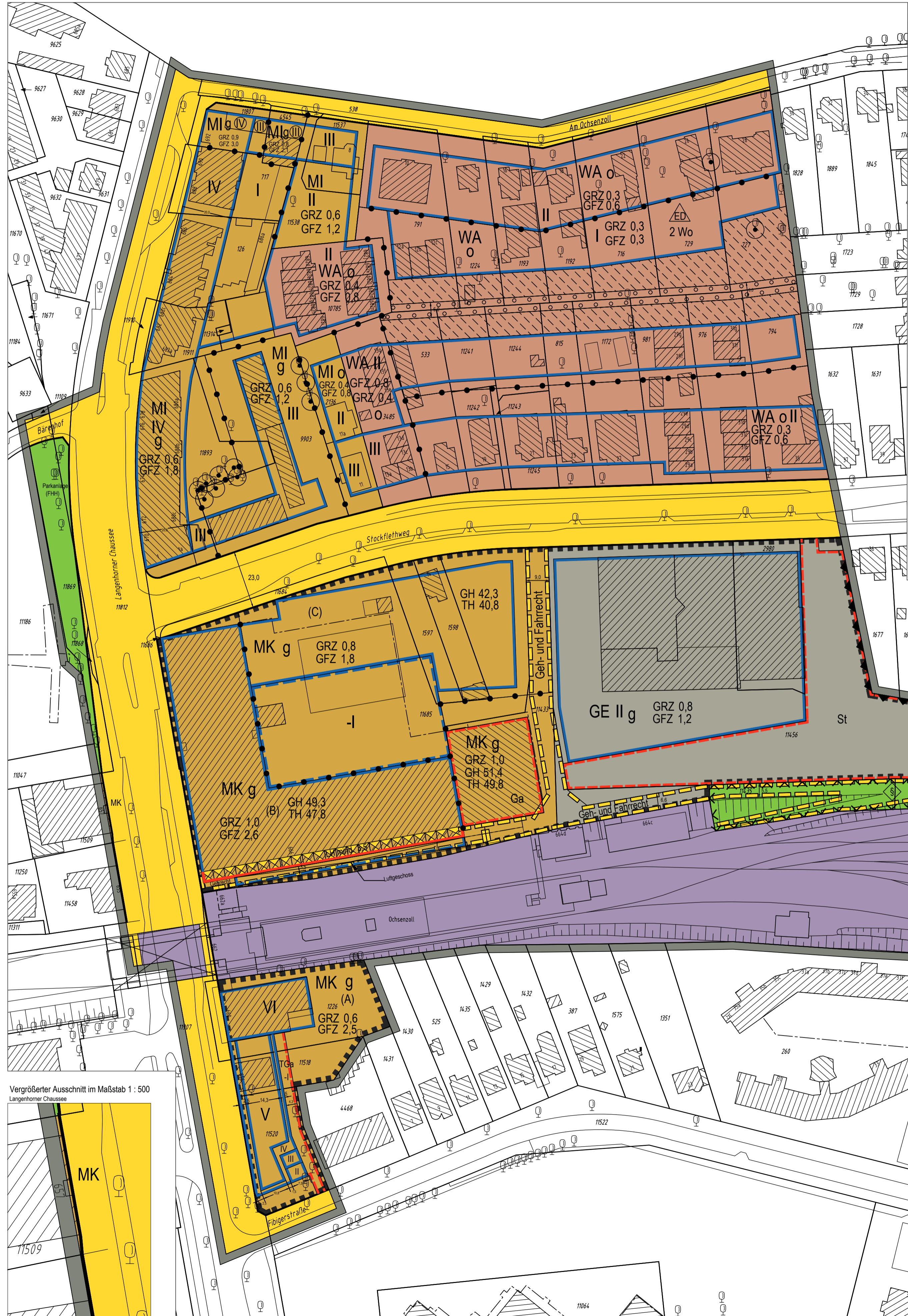
	<p>§2(23) Satz 2 ändern zu:</p> <p>Sollte im Einzelfall eine Versickerung nicht möglich sein, kann ausnahmsweise eine Einleitung des nicht versickerbaren Niederschlagswassers in die öffentlichen Abwasseranlagen oder die Oberflächengewässer nach Maßgabe der jeweils zuständigen Stelle zugelassen werden.</p>	<p>§ 2(23) Satz 2</p> <p>Eine Einleitung in die öffentlichen Abwasseranlagen ist laut Hamburg Wasser nur für die aufgeführten Grundstücke möglich.</p> <p>In der Begründung wird ergänzt, dass ausnahmsweise eine Einleitung in die Oberflächengewässer nach Maßgabe der jeweils zuständigen Stelle zugelassen werden können.</p>
3.	Oberflächenentwässerung (5.7 Der Begründung)	
3.1	Hamburg Wasser, 23.03.2020	
3.1.1	<p>zur Vermeidung von Missverständnissen sollte im dritten Absatz des Punktes 5.7 Oberflächenentwässerung des Begründungstextes folgende Ergänzung eingefügt werden:</p> <p>..... privater Flächen (gedrosselt) ist hier nur in den Bereichen möglich, in denen Regenwassersiele vorhanden sind (siehe auch § 2 Nr. 23 des Verordnungstextes).</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt.</p> <p>Die Begründung wurde entsprechend ergänzt</p>
4.	Gesamtstellungnahme	
4.1	Bezirk Hamburg-Nord, Management des öffentlichen Raumes - Fachbereich Tiefbau, 23.03.2020	
4.1.1	<p>da wir das im Vorwege ja umfangreich besprochen haben – keine Anmerkungen oder Hinweise.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen</p>
5.	Gesamtstellungnahme	
5.1	Hamburger Hochbahn AG, 18.03.2020	

5.1.1	die HOCHBAHN wird dem Arbeitskreis Langenhorn 68 fernbleiben. Einerseits aus Gründen der Gesundheitsvorsorge und andererseits weil keine Bedenken gegen die Planung bestehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
6.	Gesamtstellungnahme	
6.1	BIS / Polizei Hamburg - Verkehrsdirektion 52, 12.03.2020	
6.1.1	durch die Inhalte des AK2-Papiers ergibt sich keine weitere Betroffenheit der Straßenverkehrsbehörden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
7.	Gesamtstellungnahme	
7.1	BWVI -VE313-, 12.03.2020	
7.1.1	in den eingegangenen Stellungnahmen zum B-Planentwurf Langenhorn gibt es keine Aussagen, die Auswirkungen auf das umliegende Hauptverkehrsstraßennetz nach sich ziehen. Die Zuständigkeit der Beurteilung der verkehrlichen Belange liegt in diesem Fall ausschließlich bei N/MR. Daher wird BWVI VE3 nicht an dem Arbeitskreis II-Termin teilnehmen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
8.	Gesamtstellungnahme	
8.1	Denkmalschutzamt, 30.03.2020	
8.1.1	Tankstelle ist mittlerweile abgebrochen, damit kann die Nachrichtliche Übernahme entfallen. Die Brücke Foßberger Moor ist nach Prüfung weiterhin Baudenkmal.	Die Stellungnahme wird gefolgt Die Begründung und Planzeichnung wurden entsprechend angepasst.

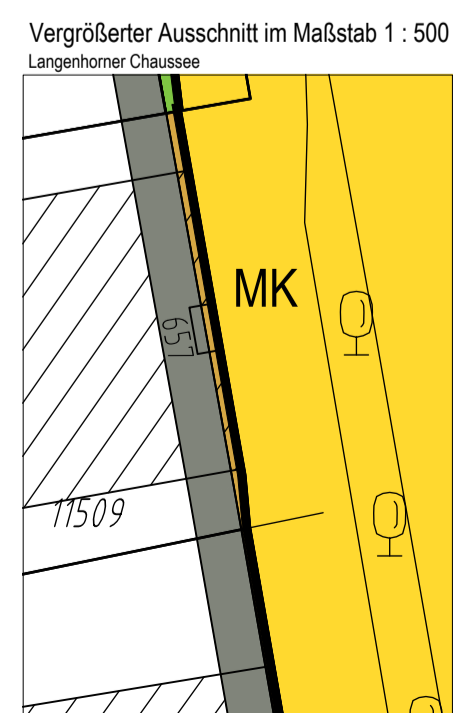
9.	Abwägungstabelle	
9.1	BSW – LP, 23.03.2020	
9.1.1	<p>LP ist mit den Stellungnahmen des Abwägungsvermerkes zu den eingegangenen Stellungen aus der Kenntnisnahmeverschickung und der öffentlichen Auslegung einverstanden. Wir haben zu zwei Punkten nur Anmerkungen.</p> <p>4.1 In der Stellungnahme sollte auf 3.1 Bezug genommen werden, um die Elemente der Verbreiterung zu ergänzen.</p> <p>4.2 Der letzte Satz des Abwägungsvorschlags des Bezirks sollte gestrichen werden, da dieser intendiert, dass keine gleichgewichtige Nutzungsmischung im MI vorgesehen ist. Das würde die MI-Ausweisung in Frage stellen.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt</p> <p>Die Anmerkungen wurden berücksichtigt.</p>
10.	Begründung	
10.1	WSB - Agentur für Baugemeinschaften, 01.04.2020	
10.1.1	<p>Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Langenhorn 68 soll der Bereich um den U-Bahnhof Ochsenzoll als zentraler Standort reaktiviert werden. Das aufgegebene ehemalige Bahngelände der Deutschen Bahn soll neu strukturiert bzw. an die vorhandenen Nutzungen angebunden werden.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt</p> <p>Die Begründung wurde entsprechend unter 3.2.10 ergänzt</p>

<p>U.a. sollen die Nutzungen nördlich des Stockflethweges, insbesondere die Mischnutzung an der Langenhorner Chaussee entsprechend den vorhandenen Strukturen weiterentwickelt und die vorhandene Wohnnutzung durch eine hintere Bebauung moderat verdichtet werden.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Neubau von Wohnungen wird um Berücksichtigung des „Vertrages für Hamburg – Wohnungsneubau“ gebeten.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß dem „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ im Zusammenhang mit dem „Bündnis für das Wohnen in Hamburg“ im Geschosswohnungsbau ein Anteil von mindestens 30% öffentlich geförderter Wohnungen entstehen soll. Davon sind 1/3 mit Belegungsbindungen für vordringlich Wohnungssuchende zu binden (WA-Wohnungen). Die Umsetzung der Vereinbarung ist abhängig von der Zahl der durch Neuordnung neu zu errichtenden Wohnungen, weshalb im weiteren Planungsverlauf darauf zu achten ist.</p> <p>WSB empfiehlt, einen Verweis auf die Vereinbarungen des „Vertrages für Hamburg – Wohnungsneubau“ im Zusammenhang mit dem „Bündnis für das Wohnen in Hamburg“ in die Begründung des Bebauungsplans Langenhorn 68 aufzunehmen.</p>	
---	--

Planteil 1

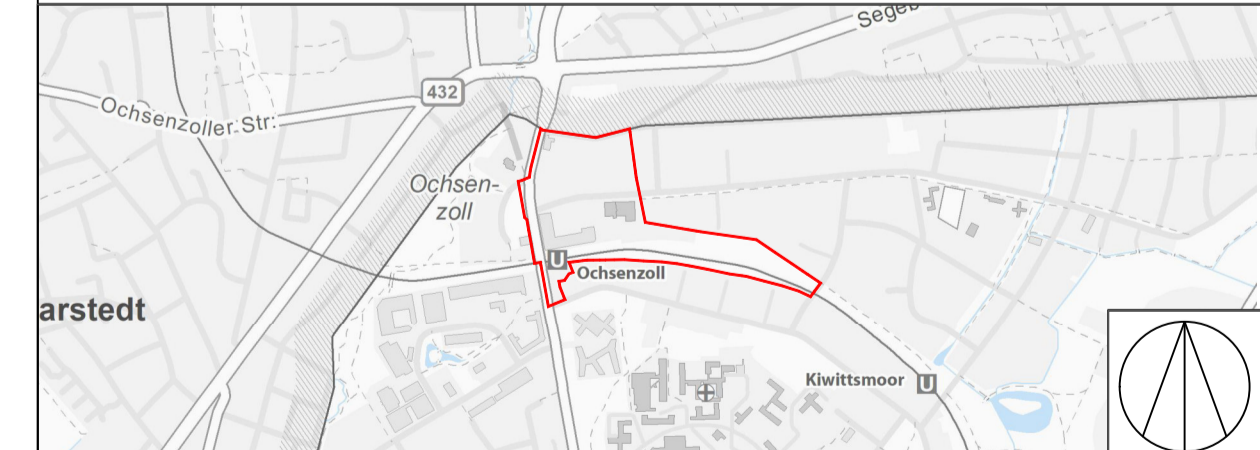


Planteil 2



- Festsetzungen**
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
 - WA Allgemeines Wohngebiet
 - MI Mischgebiet
 - MK Kerngebiet
 - GE Gewerbegebiet
 - 2 Wo Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden
 - z.B. GRZ 0.4 Grundflächenzahl, als Höchstmaß
 - z.B. GFZ 0.7 Geschossflächenzahl, als Höchstmaß
 - z.B. III Zahl der Vollgeschosse, bei Garagen Zahl der Geschosse, als Höchstmaß
 - z.B. V Zahl der Vollgeschosse, bei Garagen Zahl der Geschosse, zwingend
 - z.B. GH 12.7 Gebäudehöhe, als Höchstmaß, bezogen auf NNH
 - z.B. TH 40.8 Traufhöhe, als Höchstmaß bezogen auf NNH
 - LH mind. 3.5 Lichte Höhe, als Mindestmaß
 - o Offene Bauweise
 - nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig
 - g Geschlossene Bauweise
 - Baulinie
 - Baugrenze
 - Baugrenze für unterirdische bauliche Anlagen
 - Luftgeschossbrücke
 - Ausschluss von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen
 - Fläche für Stellplätze und Garagen
 - St Stellplätze
 - Ga Garagen
 - TGa Tiefgaragen
 - Straßenverkehrsfläche
 - Straßenbegrenzungslinie
 - Grünfläche
 - Mit Geh- und Fahrrechten zu belastende Flächen
 - Arkade mit Gehrechten
 - Abgrenzung unterschiedlicher Festsetzungen
 - Sonstige Abgrenzung
 - Schutzwand
 - Fläche zum Anpflanzen von Sträuchern
 - Erhaltung von Einzelbäumen
 - Umgrenzung der Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
 - Trockenrasen
 - z. B. (A) Besondere Festsetzungen (siehe § 2)
- Nachrichtliche Übernahmen**
- Oberirdische Bahnanlage
 - Hochliegende Bahnanlage
 - Umgrenzung eines gesetzlich geschützten Biotopes (flächenhaft)
 - Denkmalschutz Einzelanlage
- Kennzeichnungen**
- Umgrenzung der Flächen, deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen erfordert
 - Vorhandene Gebäude
- Hinweise**
- FHH Freie und Hansestadt Hamburg
- Maßgebend ist die Bauordnungsverordnung in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787)
 Längemaße und Höhenangaben in Metern
 Der Kartenausschnitt (ALKIS) entspricht für den Geltungsbereich des Bebauungsplans dem Stand vom 12.01.2021
 Zu dem Bebauungsplan existiert ein städtebaulicher Vertrag
 Das gesamte Plangebiet liegt in der Schutzzone III des festgesetzten Wasserschutzgebiets Langenhorn/Glashütte vom 18.01.2000
 Das gesamte Plangebiet liegt im Bauschutzbereich gem. § 12 LuftVG Hamburg + 111,0 Meter über NNH

Übersichtsplan M 1: 20 000



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

**Bebauungsplan - Entwurf
Langenhorn 68**
 Maßstab 1: 1000 (im Original)

Bezirk Hamburg - Nord Ortsteil 432

**Verordnung
über den Bebauungsplan Langenhorn 68**

Vom.....

Auf Grund von § 10 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 20. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 394, S. 1, 28), in Verbindung mit § 3 Absätze 1 und 3 sowie § 5 Absatz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in der Fassung vom 30. November 1999 (HmbGVBl. S. 271), zuletzt geändert am 9. Februar 2022 (HmbGVBl. S. 104), § 4 Absatz 3 Satz 1 des Hamburgischen Gesetzes zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402), zuletzt geändert am 24. Januar 2020 (HmbGVBl. S. 92), in Verbindung mit § 9 Absatz 3 Satz 1 Nummer 4 des Bundesnaturschutzgesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240), § 81 Absatz 2a der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 13. Dezember 2023 (HmbGVBl. S. 443, 455), § 9 Abs. 4 des Hamburgisches Abwassergesetz (HmbAbwG) in der Fassung vom 24. Juli 2001 (HmbGVBl. S. 258, 280), zuletzt geändert am 23. Januar 2018 (HmbGVBl. S. 19, 27) sowie §§ 1, 2 Absatz 1 und § 3 der Weiterübertragungsverordnung-Bau vom 8. August 2006 (HmbGVBl. S. 481), zuletzt geändert am 13. Dezember 2023 (HmbGVBl. S. 443, 455), wird verordnet:

§ 1

- (1) Der Bebauungsplan Langenhorn 68 für das Gebiet zwischen Langenhorner Chaussee, Landesgrenze, Bahnanlagen und Fibigerstraße (Bezirk Hamburg-Nord, Ortsenteil 432) wird festgestellt.

Das Gebiet wird wie folgt begrenzt:

Langenhorner Chaussee – über die Flurstücke 11458 und 11509, Westgrenze des Flurstücks 11869, über das Flurstück 11186, Westgrenze des Flurstücks 11869, über das Flurstück 11597(Bärenhof), Nordgrenze des Flurstücks 11597, über das Flurstück 11670 der Gemarkung Langenhorn (Schmuggelstieg) Langenhorner Chaussee - Landesgrenze - über das Flurstück 538 (Am Ochsenzoll), Ostgrenzen der Flurstücke 727 und 794, über das Flurstück 11595 (Stockflethweg), Ostgrenze des Flurstücks 11456, Nordgrenzen der Flurstücke 11456 und 4543 der Gemarkung Langenhorn – Foßberger Moor - Südgrenze des Flurstücks 11131 (U-Bahnanlage), Ost- und Südgrenzen der Flurstücke 1226 und 11518, Ostgrenze des Flurstücks 11520 der Gemarkung Langenhorn – Fibigerstraße.

- (2) Das maßgebliche Stück des Bebauungsplans und die ihm beigegebene Begründung sowie die zusammenfassende Erklärung gemäß § 10a Absatz 1 des Baugesetzbuchs werden beim Staatsarchiv zur kostenfreien Einsicht für jedermann niedergelegt.

- (3) Es wird auf Folgendes hingewiesen:

1. Ein Abdruck des Plans und die Begründung sowie die zusammenfassende Erklärung können beim örtlich zuständigen Bezirksamt während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden. Soweit zusätzliche Abdrucke beim Bezirksamt vorhanden sind, können sie gegen Kostenerstattung erworben werden.
2. Wenn die in den §§ 39 bis 42 des Baugesetzbuchs bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, kann ein Entschädigungsberechtigter Entschädigung verlangen. Er kann die Fälligkeit des Anspruchs dadurch herbeiführen, dass er die Leistung der Entschädigung schriftlich bei dem Entschädigungspflichtigen beantragt. Ein Entschädigungsanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von drei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die in Satz 1 bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, die Fälligkeit des Anspruchs herbeigeführt wird.
3. Unbeachtlich werden
 - a) eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 bis 3 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
 - b) eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und
 - c) nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,

wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit der Bekanntmachung des Bebauungsplans schriftlich gegenüber dem örtlich zuständigen Bezirksamt unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

§ 2

Für die Ausführung des Bebauungsplans gelten nachstehende Vorschriften:

1. In den Kern- und Mischgebieten an der Langenhorner Chaussee sind die Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite zu orientieren. Wohn- und Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen. Wird an Gebäudeseiten ein Pegel von 70 dB(A) am Tag erreicht oder überschritten, sind vor den Fenstern der zu dieser Gebäudeseite orientierten Wohnräume bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen. Für einen Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel verglaste Vorbauten mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird.

2. Im allgemeinen Wohngebiet sind für Fassaden zum Stockflethweg durch geeignete Grundrissgestaltung die Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Sofern eine Anordnung aller Wohn- und Schlafräume einer Wohnung an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, sind vorrangig die Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Für die Räume an lärmzugewandten Gebäudeseiten muss ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden. Wohn- und Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.
3. In Kern- und Mischgebieten sind die gewerblichen Aufenthaltsräume, insbesondere die Pausen- und Ruheräume, durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden.
4. Es sind nur Flachdächer oder flachgeneigte Dächer mit einer Dachneigung bis zu 20 Grad zulässig. Die Dachflächen sind mit einem mindestens 12 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und auf 80 vom Hundert (v. H.) der Dachfläche extensiv zu begrünen. Zur Starkregenvorsorge und hinsichtlich des Überflutungsschutzes, sind die Dachabflüsse durch Drosselabläufe zu begrenzen. Eine Kombination von aufgeständerten Anlagen zur Nutzung der Solarenergie und einer flächigen Begrünung auch unter den Modulen ist möglich.
5. Im allgemeinen Wohngebiet sind die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden unzulässig. Ausnahmen für Tankstellen werden ausgeschlossen
6. Im Mischgebiet sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Ausgenommen sind die der Versorgung des Gebiets dienende Läden; diese sind in den Erdgeschossen zulässig. Tankstellen, Wettbüros, Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Hamburgischen Spielhallengesetzes vom 4. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 505), geändert am 17. Februar 2021 (HmbGVBl. S. 75, 77), Bordelle, bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sind unzulässig.
7. In den Kerngebieten sind Bordelle, bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und Verkaufsflächen, Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln, auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig.
8. In dem mit „(B)“ bezeichneten Kerngebiet an der Langenhorner Chaussee ist, mit Ausnahme von KFZ-Einzelhandel, ab dem dritten Vollgeschoss Einzelhandel unzulässig.
9. In dem mit „(C)“ bezeichneten Kerngebiet am Stockflethweg ist, mit Ausnahme von KFZ-Einzelhandel, Einzelhandel unzulässig.

10. In den mit „(B)“ und „(C)“ bezeichneten Kerngebieten am Stockflethweg sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter unzulässig und sonstige Wohnungen nach § 7 Absatz 2 Nummer 7 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787) zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176, S. 1, 6) unzulässig. Ausnahmen für Wohnungen nach § 7 Abs. 3 Nummer 2 der Baunutzungsverordnung werden ausgeschlossen.
11. In dem mit „(A)“ bezeichneten Flächen des Kerngebiets sind Einkaufszentren, großflächige Einzelhandels- und sonstige großflächige Handelsbetriebe nach § 11 Absatz 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) unzulässig. Wohnungen sind nur oberhalb des ersten Vollgeschosses allgemein zulässig.
12. Im Gewerbegebiet sind Einzelhandelsbetriebe, Tankstellen, Bordelle und bordellartige Betriebe unzulässig. Ausnahmen für Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Hamburgischen Spielhallengesetzes sowie Wettbüros werden ausgeschlossen.
13. Der im Gewerbegebiet genehmigte und bestehende Kfz-Einzelhandelsbetrieb bleibt auch weiterhin zulässig. Er darf seine Verkaufsfläche um bis zu 10 v. H. der genehmigten Verkaufsfläche erweitern. Der Gebäudebestand darf baulich umgestaltet oder durch einen entsprechenden Neubau ersetzt werden.
14. Im Gewerbegebiet sind mit Ausnahme des bestehenden KFZ-Betriebes solche Anlagen und Betriebe unzulässig, die hinsichtlich ihrer Luftschadstoff- und Geruchsimmission das Wohnen in den angrenzenden Gebieten wesentlich stören, wie regelhaft Lackierereien, Tischlereien, Brotfabriken, Fleischzerlegebetriebe, Räuchereien, Röstereien, kunststoffheizende Betriebe oder in deren Wirkung vergleichbare Betriebe.
15. Im Gewerbegebiet sind Betriebe und Anlagen unzulässig, die einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Absatz 5 a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I 2013 S. 1275, 2021 S. 123), zuletzt geändert am 26. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 202, S. 1, 22, 23), bilden oder Bestandteil eines solchen Betriebsbereichs sind.
16. Die im Gewerbegebiet auf dem Flurstück 11456 der Gemarkung Langenhorn festgesetzte Schallschutzwand muss eine Mindesthöhe von 2 m über Geländeoberfläche haben und ist zur östlichen und nördlichen Nachbargrenze zu bepflanzen.
17. Im Kerngebiet und im Gewerbegebiet zwischen der Straße Stockflethweg im Norden und der U-Bahntrasse im Süden sowie auf den Flächen des Kerngebiets zwischen U-Bahntrasse und der Fibigerstraße im Süden, ist der Erschütterungsschutz der Gebäude durch bauliche oder technische Maßnahmen (zum Beispiel an Wänden, Decken und Fundamenten) so sicherzustellen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“, Tabelle 1, Zeile 3 und Zeile 2 (Mischgebiete und Gewerbegebiet nach BauNVO) eingehalten werden. Zusätzlich ist durch die baulichen und technischen

Maßnahmen zu gewährleisten, dass der sekundäre Luftschall die Immissionsrichtwerte gemäß Abschnitt 6.2 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BANz AT 08.06.2017 B5), nicht überschreitet. Die DIN 4150-2, Ausgabe 1999-06, ist zu kostenfreier Einsicht für jedermann im Staatsarchiv niedergelegt; Bezugsquelle für DIN-Normen: Beuth Verlag GmbH, Berlin.

18. Im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet sind zur Erschließung der rückwärtigen Grundstücksteile gemeinsame Überfahrten mit den vorderen Grundstücksteilen anzuordnen.
19. In den allgemeinen Wohngebieten sind Nebenanlagen nach § 14 BauNVO sowie ebenerdige Stellplätze und Garagen auf den nicht überbaubaren Teilen von Grundstücken unzulässig. Tiefgaragen können außerhalb der überbaubaren Flächen zugelassen werden, wenn Wohnruhe, Gartenanlagen, Kinderspiel- und Freizeitflächen nicht erheblich beeinträchtigt werden und ihre Oberkante mindestens 60 cm unter Gelände liegt.
20. Auf ebenerdigen Stellplatzanlagen ist nach jedem vierten Stellplatz ein großkroniger Baum zu pflanzen. Auf der mit „(C)“ bezeichneten Fläche des Kerngebiets, sind alternativ hierzu innerhalb der mit minus eins festgesetzten Baugrenzen, eingeschossige Überdachungen mit einem begrünten Dach zulässig.
21. Das im Kerngebiet auf den Flurstücken 11685 und 11433, im Gewerbegebiet auf dem Flurstück 11435 sowie auf der Privaten Grünfläche auf den Flurstücken 11435, 11457, 11456 und 10929 der Gemarkung Langenhorn festgesetzte Gehrecht, umfasst die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg zu verlangen, dass die bezeichnete private Fläche dem allgemeinen Fußgängerverkehr zur Verfügung gestellt wird. Geringfügige Abweichungen vom festgesetzten Gehrecht können zugelassen werden.
22. Das im Kerngebiet auf dem Flurstück 11433, im Gewerbegebiet auf dem Flurstück 11435 sowie auf der privaten Grünfläche mit den Flurstücken 11435 und 11457 der Gemarkung Langenhorn festgesetzte Fahrrecht umfasst die Befugnis der Hamburger Hochbahn AG, eine Zu- und Abfahrt zu den Bahnanlagen auf dem Flurstück 11131 der Gemarkung Langenhorn anzulegen und zu unterhalten. Die Zufahrt muss eine Tragfähigkeit von 30 t aufweisen. Nutzungen, welche die Herstellung und Unterhaltung beeinträchtigen können, sind unzulässig. Geringfügige Abweichungen vom festgesetzten Geh- und Fahrrecht können zugelassen werden.
23. In den Baugebieten ist das auf den Grundstücken anfallende Niederschlagswasser zu versickern, sofern es nicht gesammelt und genutzt wird. Sollte im Einzelfall eine Versickerung für die Grundstücke mit der Belegenheit Langenhorner Chaussee, zwischen Bärenhof und dem Flurstück 717 der Gemarkung Langenhorn, unmöglich sein, kann ausnahmsweise eine Einleitung des nicht versickerbaren Niederschlagswassers in das hier vorhandene Regenwassersiel nach Maßgabe der zuständigen Stelle zugelassen werden.

24. Auf den privaten Grundstücksflächen sind Geh- und Fahrwege, ebenerdige PKW- und Fahrradstellplatzflächen, Terrassen sowie Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen.
25. Für die nach der Planzeichnung zu erhaltenden Bäume sind bei Abgang Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Außerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Geländeaufhöhungen oder Abgrabungen im Kronenbereich dieser Bäume unzulässig.
26. Die Flächen zum Anpflanzen von Sträuchern sind mit einheimischen Sträuchern als dreimal verschulte Solitärsträucher mit mindestens 150 cm Höhe in einem Abstand von 2 m zu bepflanzen.
27. Für zu pflanzende Bäume sind einheimische Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, zu verwenden. Im Kronenbereich dieser Bäume ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m² mit mindestens 1 m durchwurzelbarer Bodentiefe anzulegen.
28. Die nicht überbauten Flächen auf Tiefgaragen sind mit einem mindestens 60 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen. Soweit Gehölzanzpflanzungen vorgenommen werden, muss der Substrataufbau für Sträucher und Hecken mindestens 80 cm und für Bäume auf einer Fläche von mindestens 12 m² je Baum mindestens 100 cm betragen.
29. Gehwegüberfahrten sind auf der Ostseite der Langenhorner Chaussee zwischen dem Stockflethweg und der U-Bahnstation Ochsenzoll nicht zugelassen.

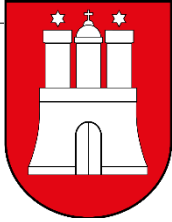
§ 3

Für das Plangebiet werden die bisher bestehenden Bebauungspläne aufgehoben.

Hamburg, den

.....
Das Bezirksamt Hamburg-Nord

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG



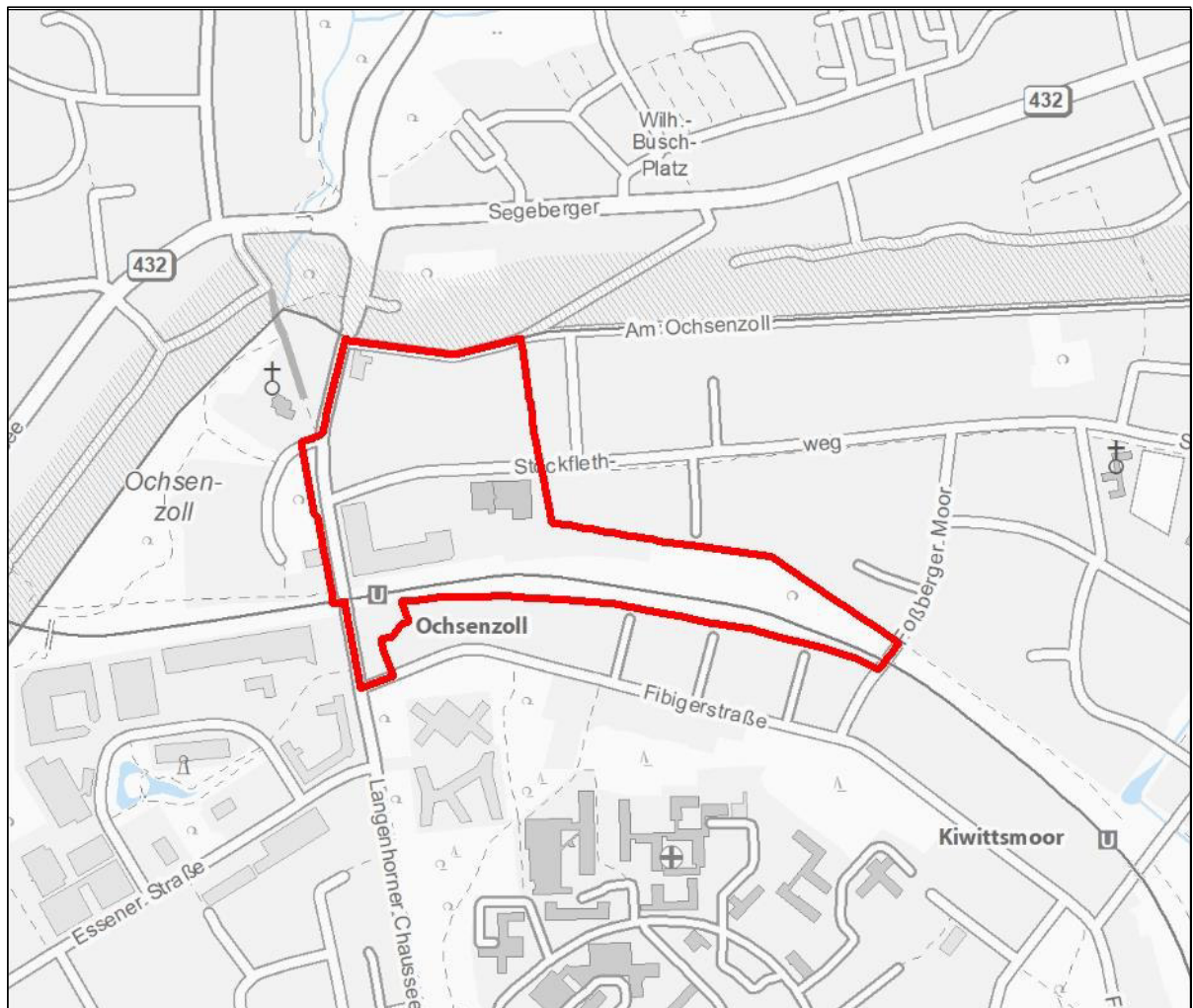
Bebauungsplan

Langenhorn 68

Begründung

Bezirk Hamburg-Nord

Ortsteil 432



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass der Planung	5
2. Grundlage und Verfahrensablauf	5
3. Planerische Rahmenbedingungen	6
3.1. Raumordnung und Landesplanung	6
3.1.1. Flächennutzungsplan.....	6
3.1.2. Landschaftsprogramm	6
3.2. Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen	6
3.2.1. Bestehende Bebauungspläne	6
3.2.2. Denkmalschutz	7
3.2.3. Altlastverdächtige Flächen	7
3.2.4. Kampfmittelverdacht	7
3.2.5. Wasserschutzgebiet.....	7
3.2.6. Bauschutzbereich	8
3.2.7. Baumschutz.....	8
3.2.8. Gesetzlich geschützte Biotope	8
3.2.9. Artenschutz.....	8
3.2.10 Vertrag für Hamburg	9
3.3. Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen	8
3.3.1. Übergeordnete Programm- und Entwicklungspläne	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.3.2. Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten.....	9
3.4. Angaben zum Bestand.....	10
4. Umweltbericht	11
4.1. Einleitung.....	11
4.1.1. Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans	11
4.1.2. Beschreibung der Festsetzungen mit Angaben über Standorte, Art und Umfang.....	11
4.1.3. Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben	12
4.1.4. Darstellung der fachgesetzlichen und fachplanerischen Ziele des Umweltschutzes.....	12

4.1.5.	Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen	13
4.2.	Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen	14
4.2.1.	Schutzgut Mensch	14
4.2.2.	Schutzgut Luft.....	17
4.2.3.	Schutzgut Klima	18
4.2.4.	Schutzgut Fläche	20
4.2.5.	Schutzgut Boden	20
4.2.6.	Schutzgut Wasser.....	24
4.2.7.	Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt.....	25
4.2.8.	Schutzgut Landschaft / Stadtbild.....	36
4.2.9.	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter	37
4.3.	Auswirkungen durch Bauphase, Abfälle, Techniken und schwere Unfälle 38	
4.3.1.	Bau der geplanten Vorhaben einschließlich Abrissarbeiten.....	38
4.3.2.	Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung	38
4.3.3.	Eingesetzte Techniken und Stoffe.....	38
4.3.4.	Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen	38
4.4.	Planungsalternativen und Nullvariante	38
4.4.1.	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	38
4.4.2.	Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	38
4.5.	Zusätzliche Angaben	39
4.5.1.	Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung.....	39
4.5.2.	Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring).....	39
4.5.3.	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	39
5.	Planinhalt und Abwägung	42
5.1.	Baugebiete nach BauNVO	42
5.1.1.	Allgemeines Wohngebiet	42
5.1.2.	Mischgebiet	44
5.1.3.	Kerngebiet	46
5.1.4.	Gewerbegebiet	47
5.2.	Verkehrsflächen.....	49
5.3.	Ausschluss von Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen	51
5.4.	Geh- und Fahrrechte.....	51

5.5.	Denkmalschutz	51
5.6.	Technischer Umweltschutz	52
5.6.1.	Maßnahmen zum Schutz vor Lärm	52
5.6.2.	Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen	53
5.7.	Oberflächenentwässerung	54
5.8.	Grünflächen	55
5.9.	Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.....	56
5.9.1.	Baumschutz.....	56
5.9.2.	Begrünungsmaßnahmen	56
5.9.3.	Grundwasserschutz	58
5.9.4.	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	59
5.10.	Abwägungsergebnis	59
5.11.	Nachrichtliche Übernahmen.....	60
5.11.1.	Denkmalschutz	60
5.11.2.	Gesetzlich geschützte Biotop.....	60
5.11.3.	Bahnanlagen.....	61
5.12.	Kennzeichnungen	61
5.12.1.	Erschütterungsschutz	61
5.12.2.	Wasserschutzgebiet.....	61
5.12.3.	Bauschutzbereich	61
6.	Maßnahmen zur Verwirklichung	61
7.	Aufhebung bestehender Pläne	61
8.	Flächen- und Kostenangaben	61
8.1.	Flächenangaben	61
8.2.	Kostenangaben.....	62

1. Anlass der Planung

Mit der Planaufstellung soll der Bereich um den U-Bahnhof Ochsenzoll als zentraler Standort reaktiviert werden. Das aufgegebene ehemalige Bahngelände der Deutschen Bahn soll neu strukturiert bzw. an die vorhandenen Nutzungen angebunden werden.

Hierzu wurde vom November 1997 bis zum Februar 1998 durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ein konkurrierendes Gutachterverfahren zur Klärung der städtebaulichen Bedingungen für eine Neustrukturierung in diesem Bereich durchgeführt. Es wurde ein Nutzungskonzept für die Flächen der Deutschen Bahn zur Aktivierung des Zentrums um den U-Bahnhof Ochsenzoll als Kerngebiet entwickelt, bei der die im Bebauungsplan Langenhorn 12 festgesetzte P+R Anlage an eine zentralere Stelle direkt nördlich der U-Bahn verlagert werden sollte.

Mit der Übernahme der Flächen der Deutschen Bahn sowie der Grundstücke an der Langenhorner Chaussee (von der U-Bahn bis zum Stockflethweg) durch den ortsansässigen KFZ-Handel, musste dieses städtebauliche Konzept in mehreren Schritten von 1999 bis 2018 modifiziert werden. Der dominierende KFZ-Handel soll nunmehr zusammen mit ergänzendem Einzelhandel als zentrale Nutzung mit dem Bebauungsplan planungsrechtlich abgesichert werden. Zudem soll die per Vertrag gesicherte neue grüne Wegeverbindung entlang der U-Bahntrasse entsprechend den Darstellungen des Landschaftsprogramms auch planungsrechtlich abgesichert werden. Auf die Durchsetzung einer P+R-Anlage ist im Laufe des Verfahrens zugunsten der Wohnruhe verzichtet worden.

Neben diesen zentralen Nutzungen am Bahnhof Ochsenzoll sollen die bestehenden Nutzungen nördlich des Stockflethwegs, insbesondere die Mischnutzung an der Langenhorner Chaussee entsprechend den vorhandenen Strukturen weiterentwickelt und die vorhandene Wohnnutzung durch eine hintere Bebauung moderat verdichtet werden.

Südlich der U-Bahnstation Ochsenzoll soll die Bebauung an der Langenhorner Chaussee im Sinne des zentralen Standorts ebenso wie der nördliche Bereich stärker verdichtet und einer flexibleren Nutzungsart zugeführt werden.

2. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635) zuletzt geändert am 20. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 394, S. 1, 28).

In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs-, abwasser- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N 5/ 99 vom 27. Dezember 1999 (Amtl. Anz. 2000 S. 73) mit der Änderung vom 06.12.2012 (Amtl. Anz. 2013 S. 13) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die 1. öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 27. März 2000 und 6. Dezember 2012 (Amtl. Anz. 2000 S. 1171 und 2013 S. 14) stattgefunden.

Das Plangebiet wurde nach der ersten öffentlichen Auslegung verkleinert.

Das Planverfahren ist vor dem Inkrafttreten der Änderung des BauGB (13. Mai 2017) förmlich eingeleitet sowie die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Absatz 1 Satz 1 BauGB vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet

worden, so dass nach § 245c Absatz 1 in Verbindung mit § 233 Absatz 1 BauGB noch die bis dahin geltenden Vorschriften des BauGB anzuwenden sind.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1. Raumordnung und Landesplanung

3.1.1. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) mit seiner 66. Änderung stellt für das Plangebiet östlich der Langenhorner Chaussee gemischte Bauflächen, Wohnbauflächen und Flächen für Bahnanlagen dar. Im Süden verläuft eine Schnellbahntrasse. Nördlich der Schnellbahnhaltestelle ist eine P+R-Anlage gekennzeichnet und die Langenhorner Chaussee ist als sonstige Hauptverkehrsstraße hervorgehoben.

3.1.2. Landschaftsprogramm

Im Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) mit seiner 50. Änderung sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans östlich der Langenhorner Chaussee die Milieus „Verdichteter Stadtraum“, „gartenbezogenes Wohnen“, „Gleisanlage, oberirdisch“ und „sonstige Hauptverkehrsstraße“ sowie die milieuübergreifende Funktion „Grüne Wegeverbindung“ dargestellt. Die Langenhorner Chaussee ist einschließlich eines beidseitigen Korridors als Entwicklungsbereich Naturhaushalt gekennzeichnet.

In der Karte Arten- und Biotopschutz sind östlich der Langenhorner Chaussee die Biotopentwicklungsräume Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil (13a), „offene Wohnbebauung mit artenreichen Biotopelementen, wie Hecken, Knicks, Tümpeln, Ruderalflächen, Gehölzbeständen, Bäumen und Wiesen bei hohem Anteil an Grünflächen“ (11a), „Gleisanlagen“ (14d) und Hauptverkehrsstraßen (14e) dargestellt.

3.2. Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen

3.2.1. Bestehende Bebauungspläne

Der bisher geltende Bebauungsplan Langenhorn 4 vom 12. November 1970, (HmbGVBl. S. 275), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 502) weist östlich der Langenhorner Chaussee, zwischen den Straßen Am Ochsenzoll, Querpfad, Stockflethweg zweigeschossiges Gewerbegebiet, geschlossene Bauweise mit einer Grundflächenzahl 0,6 und einer Geschossflächenzahl 0,8 aus.

Im östlichen Teilbereich des Blocks, westlich des Querpfads, ist zweigeschossiges allgemeines Wohngebiet, offene Bauweise mit einer Grundflächenzahl 0,3 und einer Geschossflächenzahl 0,4 ausgewiesen. Es sind nur Einzel und Doppelhäuser zulässig

Zwischen Stockflethweg und Fibigerstraße ist östlich der Langenhorner Chaussee zweigeschossiges Gewerbegebiet in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl 0,8 und einer Geschossflächenzahl 1,2 festgesetzt.

Östlich angrenzend ist eine neue Straßenverkehrsflächen zum Anschluss der Bahnflächen an den Stockflethweg festgesetzt.

Daran östlich anschließend, ist südlich entlang des Stockflethweges zweigeschossiges Gewerbegebiet in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl 0,6 und einer Geschossflächenzahl 0,8 ausgewiesen.

Südlich dieser Gewerbefläche sind von der Langenhorner Chaussee bis zur Straße „Foßberger Moor“, oberirdische Bahnanlagen für die Deutsche Bundesbahn im Nordteil und für die U-Bahn im Südteil gekennzeichnet.

An der Langenhorner Chaussee ist südlich der Bahnflächen, zweigeschossiges Sondergebiet Läden in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl 0,4 und einer Geschossflächenzahl 0,7 (Langenhorner Chaussee 660 und 656) sowie zweigeschossiges Sondergebiet Läden in geschlossener Bauweise mit Festsetzung der Stellplätze und Erschließung (Langenhorner Chaussee 654) ausgewiesen.

Für die Langenhorner Chaussee, Stockflethweg und Am Ochsenzoll ist die Erweiterungen der Straßenflächen festgesetzt.

Der Bebauungsplan Langenhorn 3 vom 4. Februar 1991 (HmbGVBl. S.42), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 505, 508), weist für den nordwestlichen Teilbereich des Plangebietes Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Kirche Pastorat, Gemeindezentrum, Altenwohn-Anlage sowie ein 4 m breites Geh-, Fahr- und Leitungsrecht aus.

Der Bebauungsplan Langenhorn 12 vom 14. Januar 1972 (HmbGVBl. S.16) zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494), weist für die Langenhorner Chaussee eine Straßenerweiterungsfläche aus.

3.2.2. Denkmalschutz

Im Plangebiet ist eine Bahnbrücke über die Straße Foßberger Moor als geschütztes Einzeldenkmal gekennzeichnet.

3.2.3. Altlastverdächtige Flächen

Im südlichen Teil des Plangebietes im Bereich des Güterbahnhof Ochsenzoll lag eine Grundwasserbelastung durch Pflanzenschutzmittel (PSM) vor, hauptsächlich Bromacil, Diuron und Ethidimuron im 1. Grundwasserleiter.

Eine Gefährdung des Grundwassers wird nicht weiter gesehen.

3.2.4. Kampfmittelverdacht

Das Vorhandensein von Kampfmitteln kann nicht ausgeschlossen werden.

Vor Eingriff in den Baugrund/Bauvorhaben muss der Grundeigentümer oder eine von ihm bevollmächtigte Person die Kampfmittelfrage klären.

Hierzu kann ein Antrag auf Gefahrenerkundung/ Luftbildauswertung bei der GEKV (Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht) gestellt werden.

3.2.5. Wasserschutzgebiet

Das gesamte Plangebiet liegt in der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Langenhorn/ Glashütte vom 18. Januar 2000 (HmbGVBl. S. 31), zuletzt geändert durch Artikel 28 Nr. 3 der Verordnung vom 6. Oktober 2020 (HmbGVBl. S. 523, 528)

3.2.6. Bauschutzbereich

Das Plangebiet befindet sich im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Hamburg-Airport gemäß § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 699), zuletzt geändert am 22. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 409, S. 1, 31).

3.2.7. Baumschutz

Für die im Plangebiet vorhandenen Bäume und Hecken gilt die Hamburgische Baumschutzverordnung (BaumschutzVO) vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81, 126). Bei für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Fällmaßnahmen und sonstigen Eingriffen im Baumbestand (Wurzel- und Kronenraum) sind die Regelungen der BaumSchVO einschließlich der üblichen Ersatzregelungen maßgeblich.

3.2.8. Gesetzlich geschützte Biotop

Auf dem östlichen Teil, den ehemaligen Gleisanlagen des früheren Güterbahnhofs Ochsenzoll, hatte sich eine natürliche Vegetation mit geschützten Biotopen entwickelt. Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Autohandels wurden Teile der in der Biotopkartierung erfassten gesetzlich geschützten Trockenrasen Biotopflächen zerstört. Der Ersatz erfolgt nun in den jetzt im B-Plan als gesetzlich geschützte Biotopflächen gekennzeichneten Flächen, die gleichzeitig auch als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt sind. Auf der Fläche befinden sich zwischen gehölzbewachsenen Bereichen Biotopflächen des Typs „Trocken- oder Halbtrockenrasen“, die aufgrund § 30 BNatSchG gemäß Abs. 2 Nr. 3. in Verbindung mit § 14 des Hamburgischen Gesetzes zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402), zuletzt geändert am 24. Januar 2020 (HmbGVBl. S. 92) Anlage Nr. 3.4 gesetzlich geschützt sind.

Zur Beschreibung der Vegetation siehe Kap. 4.2.7

- Drei mit Schlacke-Quadern befestigte Flächen sollen entsiegelt und der Sukzession zum Trockenrasen überlassen werden,
- die neuen Böschungen sollen mit Samenmaterial für Trockenrasen begrünt werden,
- junger Gehölzaufwuchs, vor allem Birken und Brombeeren, soll in Teilflächen gerodet werden, damit sich der Trockenrasen wieder ausbreiten kann,
- Schotterflächen, die noch unbewachsen sind, sollen mit sandigem Substrat überdeckt und der natürlichen Vegetationsentwicklung überlassen werden.

3.2.9. Artenschutz

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind bei der Umsetzung von Vorhaben die Vorschriften für besonders und streng geschützte Arten gemäß § 44 BNatSchG zu beachten.

3.3. Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen

Für den Bereich des Plangebietes sind keine übergeordneten Programm- und Entwicklungspläne bekannt, die zu beachten wären.

3.3.1. Vertrag für Hamburg

Der Senat hat 2011 erstmals einen „Vertrag für Hamburg“ mit den sieben Hamburger Bezirken geschlossen, um gemeinsam den Wohnungsbau anzukurbeln. Der Vertrag wurde für die 21. Legislaturperiode im Jahr 2016 neu aufgelegt. Gemäß dem „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ im Zusammenhang mit dem „Bündnis für das Wohnen in Hamburg“, soll im Geschosswohnungsbau ein Anteil von mindestens 30% öffentlich geförderter Wohnungen entstehen. Davon sind 1/3 mit Belegungsbindungen für vordringlich Wohnungssuchende zu binden (WA-Wohnungen). Die Umsetzung der Vereinbarung ist abhängig von der Zahl der durch Neuordnung neu zu errichtenden Wohnungen, weshalb im weiteren Planungsverlauf darauf zu achten ist.

3.3.2. Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten

Für das Plangebiet liegen folgende Untersuchungen bzw. Stellungnahmen vor:

- lärmtechnische Untersuchungen (1999, 2005, 2007, 2011 und 2017),
- ein Entwässerungskonzept der Baubehörde, Amt für Wasserwirtschaft vom 13.12.2000, hierzu Nachklärung 2005 und 2018
- verkehrliche Stellungnahme BSU Amt für Verkehr und Straßenwesen 2005
- Zusammenstellung verkehrsrelevanter Daten von 1997
- Verkehrsuntersuchungen 20.09.2010,
- Fortschreibung verkehrstechnische Untersuchung 2012
- verkehrstechnische Stellungnahme vom 26.06.2014
- eine Kartierung und Analyse der geschützten Biotope 2005
- landschaftsplanerischer Fachbeitrag 2005 und 2018,
- Brutvogel- und Fledermauserfassung LA61 und 69, 2010
- Untersuchung zu Topographie, geologischen Verhältnissen, Baugrund und Grundwasser 2006, Bestätigung 2018
- Stellungnahme aus Sicht des Gewässer- und Bodenschutzes, Altlastverdachtsflächen und Grundwasserbelastung Januar 2001, Aktualisierung 2018,
- Fallbericht der BSU zur Grundwasserbelastung Februar 2011
- Stellungnahme BSU zur Versickerung von Oberflächenwasser 2011
- Wasserschutzgebiet Langenhorn/Glashütte Informationsblatt der BSU 2000
- Gutachten zur artenschutzfachlichen Prüfung vom 03.08.2015
- Prüfung Untersuchungsbedarfe Luftschadstoffe 2011
- Luftschadstoffuntersuchung 29.11.2017
- Gutachterliche Stellungnahme zu Immissionen aus U-Bahn-Erschütterungen 2018
- Pflege- und Entwicklungskonzept Außenanlagen am Standort Stockflethweg 2011, Aktualisierung 2018
- Prüfung Eingriffsregelung 2012, Aktualisierung 2017
- Stellungnahme Hamburg Wasser zur Versickerung von Oberflächenwasser 2011
- Verschattungsstudie 2013
- Stellungnahme der BSU zu Störfallbetrieben 2011

3.4. Angaben zum Bestand

Das Plangebiet teilt sich östlich der Langenhorner Chaussee in 3 Blöcke sowie dem westlichen Randbereich der Langenhorner Chaussee auf.

Der nördlichste Block zwischen den Straßen Am Ochsenzoll, Stockflethweg und Langenhorner Chaussee ist durch ein- bis viergeschossige Gebäude, meist straßenparallel, gekennzeichnet.

Außer der Ladennutzung entlang der Langenhorner Chaussee und mehreren Ärzten am Stockflethweg, wird dieser Block überwiegend durch ein bis zweigeschossige Wohnnutzung geprägt.

Im westlichen Bereich dieses Blockes konzentrieren sich an der Langenhorner Chaussee zwischen der Landesgrenze und dem Stockflethweg in meist geschlossener Bebauung Läden und gewerbliche Nutzung verschiedener Art (Optiker, Medizinzentrum, Arzt, Waschsalon).

Dieser Bereich befindet sich zudem in der Neustrukturierung. Auf dem Flurstück 11893 wurde an der Ecke Stockflethweg und Langenhorner Chaussee ein viergeschossiges Wohn- und Geschäftshaus errichtet. Für das nördlich davon liegende Flurstück 126 mit derzeit zweigeschossiger Bebauung, existiert ebenfalls eine Baugenehmigung für ein Wohn- und Geschäftshaus.

Im östlichen Bereich dieses Blockes entlang der Straßen Am Ochsenzoll und Stockflethweg sind überwiegend eingeschossige Wohngebäude, straßenparallel in offener Bauweise vorhanden. Auch hier hat die neuere Entwicklung zu einer stärkeren zweigeschossigen Verdichtung auf den Flurstücken 10785, 791, 3485 und 976 geführt.

Der mittlere Block zwischen Stockflethweg und U-Bahn mit der ehemaligen Güterbahnhofsfläche ist durch einen großflächigen KFZ-Handel geprägt, der im Laufe des Planverfahrens realisiert wurde.

Hierzu gehört auf dem Flurstück 11685 ein mehrgeschossiger Neubau „Wichert-Center Ochsenzoll“ an der Langenhorner Chaussee mit KFZ-Verkaufsflächen, einer Werkstatt im Kellergeschoss, einem Garagengebäude an der U-Bahn, großflächiger und kleinteiliger Nahversorgungseinzelhandel, Fitnesscenter im Erdgeschoss sowie Arztpraxen, Ergo- und Physiotherapie, Pflegedienst, Tagespflege IT- und Investmentfirmen im ersten Obergeschoss.

Östlich daran anschließend auf den Flurstücken 11456 und 2980 befinden sich ein weiteres älteres großflächiges, ein – und zweigeschossiges Gebäude des KFZ-Handels mit Verkaufsräumen und Werkstatt sowie offene PKW-Aufstellflächen. Eingebettet in dieser gewerblichen Nutzung ist am Stockflethweg, auf dem Flurstück 1598, ein zweigeschossiges Wohngebäude vorhanden.

Die ehemalige Güterbahnhofsfläche der Deutschen Bahn nördlich der U-Bahnstation Ochsenzoll auf den Flurstücken 11685 und 11456 ist entwidmet.

Im südlichen Plangebiet sind Bahnflächen der Hamburger Hochbahn AG mit der U-Bahnstation Ochsenzoll, einem Stellwerk, einem Unterwerk und den Gleisanlagen vorhanden. Die U-Bahn durchquert von der Langenhorner Chaussee bis zur Straße Foßberger Moor in Tieflage das Plangebiet und trennt mit der U-Bahnstation Ochsenzoll den mittleren vom südlichen Block.

Im südlichen Block zwischen U-Bahnstation Ochsenzoll und Fibiger Straße sind entlang der Langenhorner Chaussee ein- und zweigeschossige Gebäude in offener Bauweise vorhanden. Das eingeschossige Gebäude auf dem Flurstück 1226 wird durch 2 Restaurants genutzt. Das zweigeschossige Gebäude auf Flurstücke 11518 wird derzeit nicht genutzt.

An der Westgrenze des Plangebiets befinden sich auf den Flurstücken 11458, und 11509 die Vorgärten der im Bebauungsplan Langenhorn 67 festgesetzten Kerngebietsnutzung sowie ein restlicher Teil der Waldfläche auf dem Flurstück 11186, die im Bebauungsplan Langenhorn 67 als Parkanlage und private Grünfläche festgesetzt ist.

Im Plangebiet befinden sich zwei Netzstationen und eine Kundenstation sowie die dazugehörigen zu- und abführenden Kabel der Stromnetz Hamburg GmbH.

Im Plangebiet gibt es mit 183 Bäumen einen umfangreichen Baumbestand, der das Gebiet prägt. Neben den, den Straßenraum prägenden Straßenbäumen an der Langenhorner Chaussee und dem Stockflethweg, wird vor allem der Bereich der heutigen Wohnbebauung nördlich des Stockflethwegs durch diese Bäume geprägt. In ihrer Funktion als ortsbildprägend und raumbildend werden nach aktueller Sachlage (vgl. landschaftsplanerischer Fachbeitrag 2018) die Einzelbäume Nummer 83 (Straßenbaum), Nummer 153 und 154; die Baumgruppe aus den Bäume Nummer 97-103; die Baumgruppe aus den Bäumen Nummer 111 - 113 eingestuft.

Im südlich des Stockflethwegs gelegenen Bereich, ist aufgrund der Neubebauung der letzten Jahre, kaum Baumbestand vorhanden.

4. Umweltbericht

4.1. Einleitung

4.1.1. Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

Das Planvorhaben hat das Ziel, die auf den aufgegebenen Flächen der Deutschen Bahn am Bahnhof Ochsenzoll und den benachbarten Flächen neu entstandenen zentralen Nutzungen des erweiterten Kfz-Handels mit ergänzendem Einzelhandel sowie die dadurch entstandene neue städtebauliche Struktur planungsrechtlich als Kerngebiet abzusichern.

Entlang der U-Bahntrasse wurde eine neue, vertraglich gesicherte, grüne Wegeverbindung entsprechend den Darstellungen des Landschaftsprogramms geschaffen. Die bestehenden Nutzungen nördlich des Stockflethwegs sollen entsprechend der vorhandenen Strukturen weiterentwickelt und durch hintere

Wohnbebauung ergänzt werden. (siehe auch Ziffer 2 und 5 der Begründung). Es ist von einer Zunahme der Bodenversiegelung im Plangebiet auszugehen.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 145.325 m². Davon entfallen etwa 18.894 m² auf Straßenverkehrsflächen (davon neu etwa 1.240 m²), 7.758 m² auf öffentliche Grünflächen und 14.996 m² auf Maßnahmenfläche sowie 32.333 m² auf Bahnanlagen.

4.1.2. Beschreibung der Festsetzungen mit Angaben über Standorte, Art und Umfang

Das Bebauungsplangebiet Langenhorn 68 umfasst den Bereich zwischen Langenhorner Chaussee, der Landesgrenze zu Norderstedt bis kurz vor den Querpfad sowie in südlicher

Richtung bis zu den Bahnflächen, die bis zur Straße „Foßberger Moor“ einbezogen sind sowie die Bebauung an der Langenhorner Chaussee bis zur Fibigerstraße (Bezirk Hamburg-Nord, Ortsteil 432).

Der Bebauungsplan weist folgende Nutzungen aus: Flächen für Bahnanlagen (32,3 ha), Straßenverkehrsflächen (18,9 ha), Parkanlagen (7,8 ha). zweigeschossiges Gewerbegebiete (15,8 ha) mit einer GRZ von 0,8, Kerngebiete (20,9 ha), mit einer GRZ von 0,6 bis 1,0 und zwei bis sechs Geschossen bzw. maximale Gebäudehöhen von 51,4 m, zwei- bis viergeschossige Mischgebiete (12,4 ha) mit einer GRZ von 0,4 bis 0,9, Allgemeine Wohngebiete (26,5 ha) mit ein bis drei Geschossen und einer GRZ von 0,3 bzw. 0,4.

4.1.3. Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben

Gegenüber dem bisherigen Planrecht erhöht sich die überbaubare Grundfläche durch innere Verdichtung, insbesondere nördlich des Stockflethwegs.

4.1.4. Darstellung der fachgesetzlichen und fachplanerischen Ziele des Umweltschutzes

Die nachfolgende Tabelle stellt die in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind, und die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange berücksichtigt wurden, dar:

Schutzgut/ Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
Verkehrslärm	16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung)	Lärmgutachten Festsetzung zum Lärmschutz (passive Maßnahmen)
Luft	39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) GIRL (Geruchsimmissionsrichtlinie)	Luftschadstoffgutachten und Überprüfung der Auswirkungen Festsetzung zum Ausschluss von Störfallbetrieben
Klima	Landschaftsprogramm Hamburg	Festsetzungen zur Begrünung (Baumanpflanzung, Begrünung von Dächern und Tiefgaragen)
Boden	Bundes-Bodenschutzgesetz Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung	Durchführung von Bodenuntersuchungen, Vorgaben für Umgang mit belasteten Böden Festsetzung zur Befestigung von Wegen in wasser- u. luftdurchlässiger Bauweise
Wasser	Wasserhaushaltsgesetz Wasserrahmenrichtlinie	Oberflächenentwässerungskon zept;

Schutzgut/ Thema	Fachgesetz/Fachplanung	Art der Berücksichtigung
	Regenwasserinfrastrukturanpassung (RISA) Hamburg	Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Versickerung von Oberflächenwasser, Beprobung aufgrund von Grundwasserbelastung durch Pflanzenschutzmittel
Pflanzen	Bundesnaturschutzgesetz Hamburgische Baumschutzverordnung Fachkarte Arten- / Biotopschutz	Baumbestandserfassung- und Bewertung Landschaftsplanerischer Fachbeitrag Festsetzungen zu Baumanpflanz- und Begrünungsgeboten
Tiere	Bundesnaturschutzgesetz FHH-Richtlinie Bundesartenschutzverordnung	Artenschutzrechtliche Habitat- und Potenzialanalyse sowie artenschutzrechtliche Bewertung

4.1.5. Fachgutachten und umweltrelevante Stellungnahmen

Die folgenden Fachgutachten und umweltrelevanten Stellungnahmen liegen dem Umweltbericht zugrunde:

- lärmtechnische Untersuchungen (1999, 2005, 2007, 2011 und 2017),
- ein Entwässerungskonzept der Baubehörde, Amt für Wasserwirtschaft vom 13.12.2000, hierzu Nachklärung 2005 und 2018
- verkehrliche Stellungnahme BSU Amt für Verkehr und Straßenwesen 2005
- Zusammenstellung verkehrsrelevanter Daten von 1997
- Verkehrsuntersuchungen 20.09.2010,
- Fortschreibung verkehrstechnische Untersuchung 2012
- verkehrstechnische Stellungnahme vom 26.06.2014
- eine Kartierung und Analyse der geschützten Biotope 2005
- landschaftsplanerischer Fachbeitrag 2005 und 2018,
- Brutvogel- und Fledermauserfassung LA61 und 69, 2010
- Untersuchung zu Topographie, geologischen Verhältnissen, Baugrund und Grundwasser 2006, Bestätigung 2018
- Stellungnahme aus Sicht des Gewässer- und Bodenschutzes, Altlastverdachtsflächen und Grundwasserbelastung Januar 2001, Aktualisierung 2018,
- Fallbericht der BSU zur Grundwasserbelastung Februar 2011
- Stellungnahme BSU zur Versickerung von Oberflächenwasser 2011

- Wasserschutzgebiet Langenhorn/Glashütte Informationsblatt der BSU 2000
- Gutachten zur artenschutzfachlichen Prüfung vom 03.08.2015
- Prüfung Untersuchungsbedarfe Luftschadstoffe 2011
- Luftschadstoffuntersuchung 29.11.2017
- Gutachterliche Stellungnahme zu Immissionen aus U-Bahn-Erschütterungen 2018
- Pflege- und Entwicklungskonzept Außenanlagen am Standort Stockflethweg 2011, Aktualisierung 2018
- Prüfung Eingriffsregelung 2012, Aktualisierung 2017
- Stellungnahme Hamburg Wasser zur Versickerung von Oberflächenwasser 2011
- Verschattungsstudie 2013
- Stellungnahme der BSU zu Störfallbetrieben 2011

4.2. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

Nachfolgend werden die Umweltauswirkungen der einzelnen Schutzgüter sowie eventuelle Wechselwirkungen zwischen diesen dargestellt und erläutert.

4.2.1. Schutzgut Mensch

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Das Plangebiet zeigt sich im Bereich der Langenhorner Chaussee als städtebaulich ungeordnetes und in Teilen untergenutztes Areal. Öffentliche Grünflächen sind im Plangebiet bislang nicht vorhanden.

Das Plangebiet zeichnet sich durch eine gute Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie an das übergeordnete Straßennetz aus.

Zum Bebauungsplan Langenhorn 68 wurden 1999, 2005 und 2007 zu den verschiedenen Planständen Lärmtechnische Untersuchungen (LTU) durchgeführt, die 2011 zusammengeführt wurden. Als Eingangsgrößen für die Beurteilung des Straßenverkehrslärms wurden 2017 die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) zu Grunde gelegt: Langenhorner Chaussee 33.000, Stockflethweg West 13.000, Stockflethweg Ost 6.000 Kfz/Tag; der Schwerlastanteil 4 % für die Langenhorner Chausseen bzw. 2 % für den Stockflethweg. Die Fibiger Straße und die Straße „Am Ochsenzoll“ weisen jeweils 2.000 Kfz/Tag auf (Amt für Verkehr der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt).

Für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms wurden die Taktzeiten der aktuell verkehrenden Züge gemäß Angaben der Hamburger Hochbahn AG mit einem Aufschlag von 30 % für das Prognosejahr 2030 berücksichtigt. Demnach fahren tagsüber 190 Züge in nördlicher und 193 in südlicher Richtung sowie nachts 38 Züge in nördlicher und 36 in südlicher Richtung.

Der Schienenverkehr wurde gemäß der 16. BImSchV, Anlage 2: Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) berechnet.

Die Ausbreitungsberechnungen für Gewerbelärm wurden auf der Grundlage der TA Lärm in Verbindung mit der DIN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien“ unter Berücksichtigung einer typischen Hamburg-Wetterlage durchgeführt. Als Grundlage der Lärmprognose wurde als „worst case“ im Sinne der Betroffenen der Betrieb des ursprünglichen geplanten P+R-Parkhauses im Tagzeitraum angenommen.

Bewertung Lärm:

Die schalltechnische Untersuchung zeigt die Immissionsituation durch den Straßen- und Schienenverkehr im Plangebiet auf und bewertet diese hinsichtlich der geplanten Nutzung. Zudem wurden die schalltechnischen Auswirkungen durch die Gewerbenutzung untersucht und hierzu Vorschläge zum Schallschutz bzw. Festsetzungen im Bebauungsplan erarbeitet.

Verkehr:

Durch den Straßenverkehr auf der Langenhorner Chaussee ist das Plangebiet stark lärmbelastet. Das Mischgebiet und die beiden Kerngebiete können zur Langenhorner Chaussee die Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV nicht einhalten, vielmehr wird hier die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Die straßenabgewandten Fassaden hingegen halten die Grenzwerte für Mischgebiete ein. Im allgemeinen Wohngebiet werden die Grenzwerte der zum Stockflethweg zugewandten Fassaden zwar um bis zu 6 dB tags und 9 dB nachts überschritten, in den übrigen Bereichen jedoch eingehalten, dabei wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung allerdings nicht erreicht. Der Straße am Ochsenzoll zugewandte Fassaden des allgemeinen Wohngebiets können die Grenzwerte tags sicher und nachts knapp einhalten. Im Gewerbegebiet werden die Tag- und Nachtgrenzwerte eingehalten.

Gewerbe:

Der Gewerbelärm beschränkt sich auf Lieferlärm sowie Zu- und Abfahrlärm von Verbrauchermarkt und Kfz-Werkstatt. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm werden überwiegend flächendeckend eingehalten. Auf dem Betriebsgelände des AUDI-Zentrums werden die Richtwerte überschritten, sodass insbesondere vor dem Hintergrund einer zukünftigen Ausweitung der KFZ-affinen Nutzungen, Wohnnutzungen für den Bereich (B) und (C) des Kerngebiets ausgeschlossen werden.

Bahn:

Der Schienenlärm wirkt lediglich im Gewerbe- und im Kerngebiet relevant ein, überschreitet aber nicht den jeweiligen Grenzwert an den schutzbedürftigen Nutzungen.

Erschütterungen

Innerhalb des Plangebietes sind Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall, durch die im Bereich zwischen Stockflethweg und Fibigerstraße von Ost nach West in einem Einschnitt verlaufende U-Bahnlinie 1, nicht ausgeschlossen. Innerhalb des Plangebietes sind Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall, durch die im Bereich zwischen Stockflethweg und Fibigerstraße von Ost nach West in einem Einschnitt verlaufende U-Bahnlinie 1, nicht ausgeschlossen.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die Entwicklung einer grünen Wegeverbindung entlang der U-Bahntrasse erhöhen sich die Erholungsmöglichkeiten im Plangebiet sowohl für die Bewohner als auch für die Anwohner aus der Nachbarschaft, außerdem wird die Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten und des Bahnhofs an der Langenhorner Chaussee durch eine von Straßen ungestörte Wegeanbindung verbessert.

Durch die planerisch ermöglichte, geschlossene Bauweise an der Langenhorner Chaussee verringert sich der Lärmeinfluss durch diese Straße so erheblich, dass für alle Wohngebäude eine städtebaulich wertvolle lärmabgewandte Seite entsteht.

Die durch den Bebauungsplan ermöglichte rückwärtige Bebauung der Wohngrundstücke am Stockflethweg darf nur eingeschossig erfolgen und führt daher zu keinen maßgeblichen Verschattungssituationen für den Bestand.

Erschütterungen stellen keine erheblichen Nachteile dar, sondern lediglich Belästigungen. Gesundheitsgefahren durch Erschütterungen werden nicht ausgelöst. Bei Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150 ist i.d.R. davon auszugehen, dass keine erheblichen Belästigungen vorliegen.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Der Bebauungsplan entspricht der Zielsetzung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die Gliederung in allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Kerngebiet und Gewerbegebiet sowie die Aufnahme aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen.

Das Plangebiet verfügt bislang über keine öffentlich nutzbaren Grün- und Freiflächen, mit der neuen Parkanlage und der öffentlichen Wegeverbindung entlang des Bahndammes werden neue geschaffen. Durch die festgesetzten Begrünungsmaßnahmen wird ein Grünanteil auf den privaten Flächen im Plangebiet gesichert.

Lärm

Im Mischgebiet an der Langenhorner Chaussee zwischen den Straßen Am Ochsenzoll und Stockflethweg ist Wohnnutzung nur unter Einschränkungen realisierbar. Gegenüber dem Verkehrslärm wird für die Fassaden zum Stockflethweg die allgemeine Lärmschutzklausel in § 2 Nummer 1 festgesetzt. Sie schreibt vor, dass in den Wohn-, Misch-, und Kerngebieten an der Langenhorner Chaussee und am Stockflethweg die Wohn-, Schlaf-, und Aufenthaltsräume durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen sind.

Für Fassadenabschnitte des Mischgebiets und des südlichen Kerngebiets zur Langenhorner Chaussee wird die Festsetzung „Blockrandklausel“ einschließlich „Außenbereichsklausel“ aufgenommen.

Gemäß Leitfaden Lärm wird für Baufelder entlang der Langenhorner Chaussee folgende Festsetzung aufgenommen:

„In Kern- und Mischgebieten sind die gewerblichen Aufenthaltsräume, insbesondere die Pausen- und Ruheräume, durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden.“

Zum Schutz der östlich an das Gewerbegebiet angrenzenden Wohnbebauung vor Lärmimmissionen wird im Bebauungsplan auf dem Flurstück 11456 eine zwei Meter hohe Lärmschutzwand festgesetzt (§ 2 Nummer 16). Diese schützt in der dunklen Jahreszeit auch tagsüber vor Blendungen durch Fahrzeuge. Die Lärmschutzwand ist zur östlichen und nördlichen Nachbargrenze zu bepflanzen.

Für eine dauerhafte nächtliche Nutzung ist eine Erhöhung der bestehenden Schallschutzwand notwendig.

Erschütterungen

Bei Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150 ist i.d.R. davon auszugehen, dass keine erheblichen Belästigungen vorliegen.

Die DIN 4150 stellt zwar ein „antizipiertes Sachverständigengutachten“ dar, welches auch der Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) sich in seiner Erschütterungs-Leitlinie zu Eigen gemacht hat. Gleichwohl formuliert die DIN 4150, Teil 2 in ihren Erläuterungen in Anhang D, dass „die Zahlenwerte als Anhaltswerte bezeichnet werden, um klarzustellen, dass es sich bei diesen Werten in Verbindung mit dem Beurteilungsverfahren nicht um gesicherte Grenzwerte handelt, sondern um empfohlene Werte.“ Diese Ausführungen deuten darauf hin, dass bei den Anhaltswerten Unsicherheiten über die angemessene Höhe bestehen. Zudem bestehen messtechnisch bedingte Unsicherheiten von bis zu 15 % (vgl. Nummer 5.4 DIN 4150 Teil 2).

Die erforderlichen bautechnischen erschütterungsmindernden Maßnahmen (Schwingungsisolierung des Gebäudes) müssen auf die im Rahmen der Baugenehmigung zu konkretisierende Hochbauplanung abgestimmt werden. Durch Maßnahmen, wie unter anderem kurze Decken-Spannweiten oder ein entsprechender Fußbodenaufbau, ist eine mögliche Beeinflussung durch den sekundären Luftschall zu berücksichtigen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im gesamten Mischgebiet sicherzustellen.

4.2.2. Schutzgut Luft

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Der Hamburger Stadtkörper wird durch seine windoffene Lage in der norddeutschen Tiefebene mit vorherrschenden Westwinden relativ gut durchlüftet und weist damit zur überwiegenden Zeit des Jahres günstige Voraussetzungen für die Verteilung von Luftschadstoffen auf. An den vergleichsweise heranzuziehenden Luftmessstationen liegen die gemessenen Schadstoffwerte weit unterhalb der zulässigen Höchstwerte.

Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen randstädtischen Bereich mit Lärmvorbelastungen durch den Straßenverkehr, insbesondere auf der Langenhorner Chaussee, durch die U-Bahnlinie und Gewerbe sowie Luftbelastungen durch den Straßenverkehr. Zum Thema Luftschadstoffe erfolgte 2011 eine Einschätzung zum Untersuchungsbedarf. Angepasst an die veränderte Planung wurde 2017 eine weitere Luftschadstoff- und Schalltechnische Untersuchung erstellt.

Im Umkreis von kleiner 1500 m um das Plangebiet befindet sich auf Hamburger Gebiet z. Z. kein Betriebsbereich nach Störfallverordnung.

Südwestlich des Plangebiets liegt im Abstand von knapp 300 m eine Nussrösterei, genehmigungsbedürftig nach Nummer 7.30 Sp. 2 des Anhangs 1 zur 4. BImSchV.

Die prognostizierten Luftschadstoffimmissionen für die Schadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} im Untersuchungsgebiet unterschreiten die Grenzwerte der 39. BImSchV im Jahresmittel sicher. Dies gilt auch für die relevanten Kurzzeitwerte. Maßnahmen zum Schutz vor Luftschadstoffen sind demnach nicht zu treffen. Auf textliche Festsetzungen im Bebauungsplan kann verzichtet werden.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Luftschadstoffe und Feinstaub

Auch eine bauliche Ergänzung an der Langenhorner Chaussee wird nicht zu einer wesentlichen Verschlechterung der Situation hinsichtlich Luftschadstoffen und Feinstaub führen, da aufgrund der Straßenausrichtung und der insgesamt aufgelockerten Bebauungssituation nach wie vor günstige Voraussetzungen für eine Verteilung der Luftschadstoffe durch den Straßenverkehr bestehen.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Luftschadstoffe und Feinstaub

Im festgesetzten Gewerbegebiet werden mit Ausnahme des bestehenden KFZ-Betriebes mit seiner bisher genehmigten Lackiererei solche Anlagen und Betriebe, die hinsichtlich ihrer Luftschadstoff- oder Geruchsemissionen

das Wohnen in den angrenzenden Gebieten wesentlich stören, wie regelhaft Lackierereien Tischlereien, Brotfabriken, Fleischzerlegebetriebe, Räuchereien, Röstereien, kunststofferhitzende Betriebe oder in deren Wirkung vergleichbare Betriebe (vgl. § 2 Nummer 14) sowie außerdem Störfallbetriebe (vgl. § 2 Nummer 15) ausgeschlossen. Eventuelle Ausnahmen unterliegen den strengen immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens.

Die im Bebauungsplan festgesetzten Begrünungsmaßnahmen sorgen für einen Erhalt bzw. Ausgleich des vorhandenen Grünbestandes. Die zu erhaltenden Bäume, für die bei Abgang Ersatzpflanzungen vorzunehmen sind sowie die festgesetzte Begrünung von Dach- und Tiefgaragenflächen (§ 2 Nummern 4, 25, 26, 27 und 28 tragen zur Lufthygiene bei.

Gemäß § 1 Absatz 6 Nummer 7 h BauGB ist bei der Planung zu berücksichtigen, dass in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, die bestmögliche Luftqualität erhalten werden soll. Der Bebauungsplan entspricht diesen Umweltschutzziele, da die Nachverdichtung und Neustrukturierung von Flächen in direkter Nähe zur U-Bahnhaltestelle die Nutzung des ÖPNV fördert und damit positiv zu einer Reduzierung von Abgasen durch den motorisierten Verkehr beiträgt.

4.2.3. Schutzgut Klima

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Die stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg (FHH, 2011; vgl. Karten 1.11 Klimafunktionen/ 1.12 Planungshinweise Stadtklima) bewertet die bioklimatische Situation im Plangebiet überwiegend als günstig. Die vorherrschende Siedlungsstruktur zeichnet sich durch eine geringe bis mäßige bioklimatische Belastung aus. Gegenüber nutzungsintensivierenden Eingriffen besteht eine mittlere Empfindlichkeit bei Beachtung klimaökologischer Aspekte. Baukörperstellungen sollten beachtet und Bauhöhen möglichst gering gehalten werden. Teilflächen im Bereich der gewerblichen Bebauung südlich des Stockflethwegs sowie an der Langenhorner Chaussee werden als Siedlungsflächen mit mäßiger bis hoher bioklimatischer Belastung bewertet. Hier gibt die Karte „Planungshinweise Stadtklima“ zur Verbesserung des Umweltzustandes folgende Ziele und Maßnahmen an: bauliche Nutzungsintensivierungen und weitere Versiegelungen vermeiden, Freiflächen erhalten und den Vegetationsanteil erhöhen (z. B. durch Fassaden- und Dachbegrünungen sowie den Erhalt und die Pflanzung von Straßenbäumen).

Der Grünzug nördlich der Bahnanlagen weist eine mittlere bis hohe klimaökologische Bedeutung als lokalklimatischer Ausgleichsraum auf. Er wirkt als Einwirkbereich von Flurwinden und Kaltluftabflüssen und trägt zu einer guten Durchlüftung der angrenzenden Siedlungsräume bei. Bei einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen ist der Luftaustausch mit der Umgebung zu erhalten. Bauliche Hindernisse, die den Luftaustausch beeinträchtigen könnten, sind zu vermeiden. Erhalt des Grün- und Freiflächenanteils.

Lokalklimatisch ist das Plangebiet durch Bebauung, Verkehrsflächen und einzelne vegetationsbestandene Freiflächen bestimmt. Die vorhandenen Gehölzstrukturen sind kleinklimatisch und lufthygienisch wirksam. Die Straßenbäume mindern die Aufheizung der Straßenräume und filtern Feinstäube aus der Luft.

Grundsätzlich ist das Lokalklima und auch die bioklimatische Situation im Bereich nördlich des Stockflethwegs aufgrund des höheren Grünanteils durch die Gärten günstiger und ausgeglichener zu bewerten, als die hochversiegelten und stark genutzten Flächen südlich des Stockflethwegs.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die Ausweisungen des Bebauungsplanes wird eine bauliche Nachverdichtung im Plangebiet ermöglicht, die zu einer Zunahme an versiegelten und bebauten Flächen führen wird. Der damit einhergehende Verlust an begrünten Gartenflächen und unversiegelten Bereichen kann Auswirkungen auf das Lokalklima haben. Durch die im Bebauungsplan festgesetzten Begrünungsmaßnahmen kann ein Teil des Verlustes an Garten- und Freiflächen ausgeglichen und somit ein Beitrag zur Stabilisierung des Lokalklimas geleistet werden.

Durch die Festsetzung des Grünzuges parallel zur Bahn als öffentliche Parkanlage wird dieser dauerhaft in seinem Bestand gesichert und vor einer baulichen Inanspruchnahme geschützt. Zusammen mit den festgesetzten Bahnanlagen wird somit eine zwischen der Siedlungsstruktur liegende Schneise von Bebauung freigehalten, die durch ihre Wirkung als Kaltluftentstehungsbereich zu einer Durchlüftung der angrenzenden Siedlungsbereiche beiträgt.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Im Wohngebiet wird durch die Grundflächenzahl und den Bereich mit Ausschluss von Nebenanlagen für den Erhalt offener, zu begrünender Flächen gesorgt. Außerdem wird festgesetzt, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplans nur Flachdächer oder flachgeneigte Dächer zulässig sind, die zu mindestens 80% extensiv mit einem mindestens 12cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu begrünen sind. Dadurch wird Lebensraum für Tiere geschaffen, Hitzeeinwirkungen auf Gebäude sowie Staubemissionen werden verringert und eine positive ökologische wie klimatische Wirkung, z.B. durch die Abflussverzögerung von Niederschlagswasser und Verdunstung erreicht (§ 2 Nummer 23). Diese und weitere festgesetzte Begrünungsmaßnahmen, besonders die Begrünung von nicht überbauten Flächen von Tiefgaragen (§ 2 Nummer 28), gleichen in Teilen den Verlust von unversiegelten Gartenflächen aus und tragen zu einer Stabilisierung des örtlichen Kleinklimas bei.

Durch den Bebauungsplan wird eine bestandsersetzende Neubebauung bzw. Bebauung untergenutzter Flächen ermöglicht. Es wird ein Ersatz bestehender älterer Bebauung durch Neubauten, die der aktuellen Wärmeschutzverordnung entsprechen, ermöglicht,

wodurch Energie eingespart und die CO₂-Belastung durch Hausbrand reduziert werden kann.

4.2.4. Schutzgut Fläche

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Bei den Plangebietsflächen, für die eine geordnete städtebauliche Entwicklung sowie bauliche Nachverdichtung ermöglicht werden soll, handelt es sich um bereits baulich in Anspruch genommene Flächen.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Hinsichtlich des Schutzgutes Fläche ergibt sich durch die Nachverdichtung auf bereits baulich in Anspruch genommenen Grundstücken in den überwiegenden Teilen des Plangebietes keine erhöhte Inanspruchnahme von Flächen. Nur in dem allgemeinen Wohngebiet nördlich des Stockflethwegs werden für die rückwärtige Bebauung der Grundstücke bislang als Gärten genutzte Flächen in Anspruch genommen.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Eine bauliche Nachverdichtung auf großen Grundstücken in Wohngebieten, die im Umkreis von U-Bahnhaltestellen liegen, ist stadtentwicklungspolitisches Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg. Um den großen Bedarf an zusätzlichem Wohnraum zu decken, kann die Nachverdichtung auf bereits erschlossenen, gut an den ÖPNV angebotenen Grundstücken einen wichtigen Beitrag leisten. Durch die Berücksichtigung einer Innenentwicklung vor einer Entwicklung ökologisch wertvollerer Flächen im Außenbereich wird den Anforderungen des Baugesetzbuches an einen flächensparenden Umgang mit Grund und Boden (§ 1a (2) BauGB) entsprochen.

Externe Ausgleichsflächen sind nicht erforderlich, da die bauliche Nachverdichtung nur eine vergleichsweise geringe Dichte aufweist und durch die Festsetzung einer Dachbegrünung ausgeglichen wird.

4.2.5. Schutzgut Boden

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Topographie

Das Plangebiet liegt in einer leicht bewegten Geestlandschaft und ist durch Bebauung, Verkehrsflächen und in Teilen durch Grünflächen bestimmt. Die Geländehöhe des Gebietes liegt im Nordwesten bei ca. + 26 m Normalhöhennull (NHN). Sie steigt an bis auf 27,8 m NHN Ecke Langenhorner Chaussee / Stockflethweg und fällt anschließend wieder bis auf ca. 26 m NHN im Südwesten ab. Im Nordosten beginnt die Geländehöhe bei ca. 29 m NHN und verringert sich auf 26 m NHN im Südosten. Im Süden ist auf der Brücke über der U-Bahnstation Ochsenzoll eine Höhe von 27,3 m über NHN vorhanden, der U-Bahnhof selber liegt auf 21 m NHN.

Geologische Verhältnisse

Der größte Teil des Plangebietes ist charakterisiert als Sande unterschiedlicher Korngrößenzusammensetzung und Lagerungsverhältnisse mit mehr als 10 m Mächtigkeit über Geschiebemergel. Durch vorhandene Bohrungen (Endteufe bei 6 -15 m unter Oberkante Gelände (u. OKG)) wird dies bestätigt. Fein- und Mittelsande sind vorherrschend. Die humose Deckschicht variiert und kann bis 0,8 m u. OKG reichen.

In den Straßenzügen wird im oberen Bereich meist eine künstliche Auffüllung aus Feinsand bis ca. 1 m Stärke angetroffen. Stellenweise beträgt die Auffüllung bis 2,5 m. Im Bereich Langenhorner Chaussee nördlich vom Stockflethweg ist die Mächtigkeit der Decksande geringer und der Geschiebemergel kann schon bei ca. 5,8 m unter Gelände auftreten.

Im Kreuzungsbereich U-Bahn/Langenhorner Chaussee sowie auf dem Gelände Stockflethweg zwischen Nr. 20 und 36 wurden in größeren Tiefen, beginnend zwischen 9,6 m bis 12,3 m u. OKG Beckenschluffe angetroffen. Die Stärke beträgt rund 1,45 m bis 2,9 m. Diese Beckenablagerungen können von Geschiebemergel unter- und teilweise auch überlagert werden.

Unter einer Oberbodenschicht von 0,2 bis 0,8 m Mächtigkeit weist der Großteil des Plangebietes unterschiedlich mächtige Sandhorizonte auf, meist Fein- und Mittelsande mit vereinzelt Schluffanteilen, die bis in Tiefen von 7 bis 10 m reichen.

Oberboden und Versiegelung

Nördlich des Stockflethwegs sind die rückwärtigen Grundstücksbereiche durch Gartennutzung geprägt und weisen daher entsprechend anthropogen veränderte Gartenböden auf. Eine stärkere Versiegelung der Freiflächen findet sich bei der gewerblichen oder durch Einzelhandel genutzten Bebauung entlang der Langenhorner Chaussee bis zur Fibigerstraße. Die Kern- und Gewerbegebietsflächen südlich des Stockflethwegs sind zu einem Großteil versiegelt bzw. mindestens mit Schotter oder Grand befestigt und werden überwiegend als Abstellflächen für Kfz genutzt.

Das östliche ehemalige Bahngelände ist eine anthropogene Aufschüttung, im Oberboden sandig mit Schotterbändern der ehemaligen Gleisbetten.

Altlasten

Im Zuge der Ausweisung des Wasserschutzgebietes Langenhorn/Glashütte (Ausweisung 01.04.2000) wurden im Plangebiet 18 punktuelle Altlastverdachtsflächen untersucht. 14 Flächen wurden nach Phase I (historische Recherche) und vier nach Phase II (Untersuchung) abgeschlossen. Diese Flächen wurden aus dem Altlasthinweiskataster gestrichen und in das Bodenzustandsverzeichnis übernommen. Sie sind aus Sicht des Gewässer- und Bodenschutzes als unbedenklich eingestuft, sodass eine Gefährdung des Grundwassers bei Versickerung des Oberflächenwassers ausgeschlossen werden kann.

Im südlichen Teil des Plangebietes im Bereich des Güterbahnhof Ochsenzoll liegt eine Grundwasserbelastung durch Pflanzenschutzmittel (PSM), hauptsächlich Bromacil, Diuron und Ethidimuron im 1. Grundwasserleiter, vor. Mit Eröffnung der U-Bahnstrecke Ohlsdorf – Ochsenzoll im Jahr 1921 wurde hier das Oberbaustofflager Ochsenzoll in Betrieb genommen. Dieses diente als Lager für Oberbaumaterial. Pflanzenschutzmittel wurden nicht gelagert, kamen jedoch im Gleisbereich zur Anwendung.

Die von der Behörde für Umwelt und Energie (damals Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) durchgeführten orientierenden Untersuchungen zeigten an 7 von 8 Bodenproben deutliche Vorkommen von Diuron und Ethidimur, ferner wurde in einer von 3 Bodenanalysen aus dem Gleiskörperbereich Glyphosat festgestellt.

Daneben wurden lokal Belastungen mit Blei (max. 1.120 mg/kg), Cadmium (max. 10,3 mg/kg), Kupfer (max. 334 mg/kg) Quecksilber (max. 2,6 mg/kg) und Zink (max. 2.210 mg/kg) festgestellt.

Grundwasserbelastungen

Grundwasserbeprobungen wurden von der Behörde für Umwelt und Energie seit Mitte der 90er Jahre vorgenommen. Bei den 1999 und 2000 durchgeführten Messungen wurden die Werte aus 1997 für die Pflanzenschutzmittel Bromacil, Diuron und Ethidimuron in ihrer Größenordnung bestätigt.

Ab Mai 2003 wurden umfangreiche Grundwasseruntersuchungen auf Pflanzenschutzmittel durchgeführt. Zwischen dem Bahnhof Kiwitte Moor und der Zone westlich des Bahnhofs Ochsenzoll, dem Stockflethweg und den nördlichen Gebäuden des Klinikums Nord, Betriebsteil Ochsenzoll, wurden 32 vorhandene Grundwassermessstellen und Grundwasser-Aufschlüsse beprobt, weitere 14 Grundwassersondierungen mit horizontalen Wasserprobenahmen durchgeführt und alle Proben auf 12 relevante Pflanzenschutzmittel (PSM) bzw. deren Metabolite untersucht. Dadurch ließ sich der bereits seit einigen Jahren bekannte PSM-Schaden insgesamt und auch bezüglich seiner Einzelstoffe Bromacil, Diuron und Ethidimuron eingrenzen. Alle Kontaminationen lagen zwischen den Gleisanlagen im Norden, dem Waldgebiet zwischen dem Klinikum Nord und der Fibigerstraße im Süden, dem Gewerbegebiet zwischen der Essener Straße und der U-Bahn-Trasse im Westen und dem Bahnhof Kiwitte Moor im Osten. Sie erstreckten sich auf den 1. obersten Grundwasserleiter und lagen in einer überwachungs- bzw. sanierungsrelevanten Größenordnung. Im Rahmen der Grundwasserüberwachung konnte in den folgenden Jahren eine deutliche Abnahme der PSM-Belastungen festgestellt werden.

Eine abschließende Untersuchung mit vergleichender Frachtberechnung im Jahr 2018 zeigte eine deutliche Abnahme der PSM-Konzentrationen und -Frachten sowie nur geringfügigen Überschreitung des Referenzwertes der PSM-Konzentration an sechs der zunächst betrachteten ca. 40 Messstellen. Die vorliegenden PSM-Restbelastungen rechtfertigen keine weiterführenden Maßnahmen mehr. Für den 2. Grundwasserleiter wurden keinerlei messbare PSM-Konzentrationen festzustellen.

Die Grundwasserverunreinigung hat für die Ausweisungen des Bebauungsplanes keine Auswirkungen.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch den Bebauungsplan wird eine bauliche Nachverdichtung im Plangebiet ermöglicht.

Block nördlich Stockflethweg:

Das Mischgebiet ist nach bisherigem Planrecht als Gewerbegebiet mit vergleichbarer Ausnutzbarkeit ausgewiesen. Das neue Planrecht ermöglicht daher keine stärkeren Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen als bisher schon zulässig. Für einen Teil des anschließenden Wohngebietes gilt das Gleiche. In der östlichen Blockhälfte wird partiell eine hintere Bebauung neu ermöglicht. Dadurch kann die Versiegelung rechnerisch um ca. 10 % zunehmen.

Block südlich Stockflethweg:

Bis auf ein kleines Wohngrundstück mit Garten wird der Block bereits durch einen Autohandel eingenommen. Es dominieren Gewerbebauten sowie befestigte Freiflächen, das Planrecht ermöglicht eine weitere bauliche Nachverdichtung. Da natürliche Bodenfunktionen bereits weitgehend unterbunden sind, ist die Veränderung für das Schutzgut Boden nicht erheblich.

Im östlichen Teil wird der offene Boden durch die Ausweisung als Parkanlage und als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gesichert.

Block südlich U-Bahn-Trasse:

Die unbebauten Flächen sind vollständig befestigt. Das neue Planrecht fördert bei Neubaumaßnahmen einen größeren Anteil offener Bodenflächen.

Im Zuge von Baumaßnahmen mit Wasserhaltung im Bereich des Güterbahnhofs Ochsenzoll ist zu prüfen, ob aufgrund der PSM-Gehalte im Boden/Grundwasser besondere Vorkehrungen zu treffen sind.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Um den Eingriff in das Schutzgut Boden zu mindern, trifft der Bebauungsplan Festsetzungen. So sind im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet die Stellplatz-, Wege- und Hofflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen (§ 2 Nummer 24). Nicht überbaute Flächen von Tiefgaragen sind mit einem mindestens 60 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen (§ 2 Nummer 28). Dieser Bodenauftrag kann zum Teil wieder natürliche Bodenfunktionen übernehmen. Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans müssen die Dachflächen zu jeweils mindestens 80 % mit einem mindestens 12cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau begrünt werden (§ 2 Nummer 4) Diese Vorschrift trägt wesentlich dazu bei, die Beeinträchtigungen soweit zu mindern, dass kein naturschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich ist.

Um die Versiegelung möglichst gering zu halten, sind im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet zur Erschließung der rückwärtigen Grundstücksteile gemeinsame Überfahrten mit den vorderen Grundstücksteilen anzuordnen (§ 2 Nummer 18).

Den Maßgaben des § 1 a Absatz 2 Satz 1 BauGB zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden wird entsprochen, da im Plangebiet überwiegend nur Flächen in Anspruch genommen werden, die bereits bebaut oder versiegelt sind.. Zusätzlicher Boden wird für die rückwärtige Bebauung der Grundstücke im allgemeinen Wohngebiet nördlich des Stockflethwegs in Anspruch genommen. Es wird stadtentwicklungspolitisch angestrebt, eine bauliche Nachverdichtung von Wohngebieten im Umkreis von U-Bahnhaltestellen zu ermöglichen, um die vorhandene Anbindung an den ÖPNV zu nutzen und damit andere, biologisch wertvollere Flächen zu schonen. In der Freien und Hansestadt Hamburg besteht ein großer Bedarf an zusätzlichem Wohnraum, zu dem der Bezirk Hamburg-Nord vor allem gemäß des Leitgedankens der „Innen- vor Außenentwicklung“, den der Bundesgesetzgeber mit der Baugesetzbuch-Novelle 2013 auf den Weg gebracht hat, seinen Beitrag leisten will.

4.2.6. Schutzgut Wasser

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Der mittlere Grundwasserstand liegt im Norden bei ca. 23,5 m Normalhöhennull (NHN) und im Süden bei rd. 22,5 m NHN. Die Fließrichtung verläuft von Nordost nach Südwest. Der maximale Grundwasserstand wurde im Nordosten bei 24,26 m NHN gemessen.

Der unabgedeckte oberflächennahe 1. Grundwasserleiter besteht aus mehreren Metern mächtigen saalezeitlichen Schmelzwassersanden. Unterlagert wird der 1. Grundwasserleiter von einer ca. 7 m mächtigen Geschiebemergelschicht. In dieser Geschiebemergelschicht können Fehlstellen grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Der darunter anstehende zweite Grundwasserhorizont ist in diesem Bereich ca. 15 m mächtig. Dieser bildet den Hauptförderhorizont des Wasserwerkes Langenhorn.

Die Grundwasserfließrichtung im 1. Grundwasserleiter ist in diesem Bereich nach Süden gerichtet. Auf dem südlich des Plangebietes gelegenen Gelände der Asklepios Klinik Ochsenzoll teilt sich dieser Strom in eine östliche und eine westliche Komponente, da hier der stauende Mergel oberflächennah hervortritt und der im Norden noch einheitlich vorhandene 1. Grundwasserleiter auskeilt.

Zur Grundwasserbelastung siehe unter Schutzgut Boden, Ziffer 4.2.5.

Aufgrund der vorhandenen Morphologie, des anstehenden Grundwasserspiegels und der mächtigen Sandlagen ist die Versickerung von Regenwasser im gesamten Plangebiet möglich.

Die Entwässerung des Oberflächenwassers erfolgt in den überwiegenden Bereichen des Plangebietes über Sickerschächte oder direkte Versickerung auf den Grundstücken. Da die Gräben bzw. Rinnen in den Straßen Stockflethweg und Am Ochsenzoll bereits jetzt an der Grenze ihrer Kapazität angelangt sind, ist eine generelle Einleitung des auf den rückwärtigen Grundstücksflächen anfallenden Oberflächenwassers in die vorhandenen öffentlichen Abwasseranlagen nicht möglich.

Auf dem Bahngelände befinden sich Entwässerungsanlagen, die ihre Vorflut über eine Rohrleitung an der U-Bahn-Trasse zum südlichen Seitengraben der U-Bahn haben. Das Wasser fließt in Richtung Osten zum Bornbach. Im Bereich der U-Bahn-Gleise versickert das Oberflächenwasser.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Langenhorn/Glashütte.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Da in dem Plangebiet keine Oberflächengewässer vorhanden sind, betreffen die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe in den Wasserhaushalt ausschließlich die Versickerung, die Verdunstung und den oberflächigen Abfluss von Regenwasser.

Durch die Ausweisungen des Bebauungsplanes erhöht sich der Anteil versiegelter Flächen im Plangebiet. Da die vorhandenen öffentlichen Abwasseranlagen nicht in der Lage sind, weiteres Oberflächenwasser aufzunehmen, muss das auf den Grundstücken anfallende Regenwasser versickert werden.

Die Planung hat keine erkennbaren Auswirkungen auf Oberflächengewässer oder die Qualität des Grundwassers.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Durch die Erhöhung des Anteils an versiegelter Fläche im Plangebiet entsteht ein Eingriff in den Wasserhaushalt, besonders in die Grundwasserneubildung. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes tragen dazu bei, den Eingriff zu reduzieren. In den Baugebieten ist das auf den Grundstücken anfallende Niederschlagswasser zu versickern, sofern es nicht gesammelt und genutzt wird. Sollte im Einzelfall eine Versickerung unmöglich sein, kann ausnahmsweise eine Einleitung des nicht versickerbaren Niederschlagswassers in das zwischen der Straße Bärenhof und der Straße Am Ochsenzoll vorhandene Regenwasser- bzw. Mischwassersiel nach Maßgabe der zuständigen Stelle zugelassen werden. (§ 2 Nummer 23). Der Boden im Plangebiet ist generell versickerungsfähig, im Einzelfall ist die Versickerungsfähigkeit im Rahmen des Bauantrages zu prüfen.

Im Gewerbe- und Kerngebiet ist ein Versickern des anfallenden Oberflächenwassers aufgrund der Nutzungen mit Rücksicht auf das vorhandene Wasserschutzgebiet nicht generell möglich. Sollte im Einzelfall eine Versickerung unmöglich sein ist deshalb festgesetzt, dass ausnahmsweise eine Einleitung des Niederschlagswassers in das zwischen der Straße Bärenhof und der Straße Am Ochsenzoll vorhandene Regenwasser- bzw. Mischwassersiel nach Maßgabe der zuständigen Stelle zugelassen werden (§ 2 Nummer 23).

Um die versiegelten Flächen möglichst gering zu halten und die Versickerung des Niederschlagswassers im Baugebiet zu verbessern, sind auf den privaten Grundstücksflächen Geh- und Fahrwege, ebenerdige PKW- und Fahrradstellplatzflächen, Terrassen sowie Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen (§ 2 Nummer 24).

Durch die Planumsetzung erfolgen keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser. Die sich durch die zu erwartende Erhöhung der Anteile an versiegelten Flächen verschlechternde Grundwassersituation kann durch die festgesetzten Maßnahmen in weiten Teilen ausgeglichen werden. Der Schutz des Wasserschutzgebietes vor belastetem Grundwasser ist dabei stärker zu berücksichtigen als eine höhere Versickerungsrate des anfallenden Niederschlagswassers.

4.2.7. Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Vegetation

In den als allgemeines Wohngebiet ausgewiesenen, bereits mit Einzel- und Mehrparteienhäusern bebauten Flächen ist trotz einer zunehmenden baulichen Nachverdichtung ein höherer Anteil an gartentypischer Begrünung mit Zier-, Nutzgarten- und Rasenflächen vorhanden. Die Flächen werden durch teils erhaltenswerte Bäume sowie Obst- und Gartengehölzen und Hecken zusätzlich strukturiert. Hervorzuheben sind in diesem Bereich zwei alte Laubbäume (vgl. Baumbestandsliste Nummern 153 und 154 und Bestandskarte) im Nordosten. Bedingt durch die bereits erfolgten Nachverdichtungen in zweiter Reihe sind längere Wegeflächen, zusätzliche PKW-Stellplätze und teils größere Terrassen angelegt worden, die zu einem steigen Versiegelungsgrad in der Vergangenheit geführt haben.

Auf den Flächen mit Mischgebietsausweisung existiert ein deutlich dichter Gebäudebestand mit einem geringeren Garten- bzw. Begleitgrünanteil. Besonders im nördlichen Teil sind die Grundstücke durch umfangreich versiegelte Höfe mit Stellplätzen

und Garagen bestimmt. Kleinteilig ist Begleitgrün und teilweise Fassadenbegrünung vorhanden. Im Hinblick auf den Baumbestand ist hier ein Großbaumbestand im Süden in den dort noch vorhandenen Gartenflächen (vgl. Baumliste Nummern 97 – 103) aus Eichen, Buchen und einer Linde als für das Ortsbild prägend einzustufen und dementsprechend erhaltenswert.

Im Kerngebiet nördlich der U-Bahnhaltestelle sind die Flächen heute stark versiegelt. Hier befindet sich das Center Ochsenzoll und Teile des südlich des Stockflethwegs in den letzten Jahren neugebauten Autohandels. Als Lebensraum für Tiere und Pflanzen stehen nur noch sehr kleine Bereich an Restgartenflächen und Begleitgrün zur Verfügung. Eine Stellplatzüberdachung des Autohandels ist begrünt.

Im südlich der U-Bahnhaltestelle gelegenen Kerngebiet ist die Vegetation ebenfalls auf schmale Randbereiche mit Gehölzen und Gras-Krautsäumen beschränkt.

Im Gewerbegebiet sind die Ränder und z. T. die Stellplatzanlagen mit schmalen Begleitgrünstreifen versehen. Im Osten und Süden der Gewerbefläche wurden im Rahmen von Neubauvorhaben des Autohandelsbetriebs neue Baumpflanzungen angelegt. Im Nordosten zu der an den Autohandel anschließenden Wohnbebauung steht eine Lärmschutzwand.

Südlich des Centers Ochsenzoll und der Gewerbeflächen schließen sich oberirdische Bahnanlagen an. Hierbei handelt es sich um die hochgradig versiegelte U-Bahnhaltestelle Ochsenzoll mit Bahnsteig und Überdachung sowie Treppenanlagen und die mit Schotter befestigten Gleiskörper. Die Bahnböschung im Norden ist mit einem Birken- und Eschenpionierwald bewachsen. Im Süden steht höherer dichter Laubbaumbestand. Die Bäume im Norden stehen in einer lichten Krautflur und im Zuge der Neugestaltung des nördlichen Bereichs wurden stellenweise halbrunde Betonelemente eingebaut.

Die angrenzenden Grünflächen der ehemaligen Güterbahnanlage wurden im Rahmen eines 2011 im Zusammenhang mit der Erweiterung des Autohandelsbetriebes erarbeiteten Pflege- und Entwicklungskonzeptes neu hergerichtet. Hierbei handelt es sich um die Etablierung einer Wegebeziehung zwischen der Langenhorner Chaussee und der Straße Foßberger Moor sowie naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen zum Erhalt und Wiederherstellung von nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz besonders geschützten Trockenrasenflächen.

Die Flächen östlich des Gewerbegebietes werden durch eine öffentliche Wegeverbindung aus Betonpflasterstein durchzogen. Die Zufahrtsrampe zum Bahngelände ist in Schotter ausgebildet. Das an die Rampe angrenzende Gelände wird durch Betonbauelemente abgefangen und ist teilweise mit einer halbruderalen Grasstaudenflur trockener Standorte lückig bewachsen.

Beidseitig der gepflasterten Wegeverbindung sind Gehölzstreifen u. a. aus Eberesche, Säuleneichen, Weißdorn, Holunder und Kirsche angelegt worden, die die vorhandenen, als Birken- und Espenpionierwald erfassten Gehölzbestände in diesem Abschnitt ergänzen. Im zur Bahn abfallenden Gelände stehen u.a. Birken, Ahorn, Ebereschen mit Stammdurchmessern bis 50cm. Der schotterreiche Boden unter den Bäumen ist ausreichend belichtet und fast durchgängig von Gräsern bewachsen. Hohe Anteile haben hier Hain-Rispengras und randlich auch Fluren Landreitgras. Unter den Birken kommt eine relativ intensive Verbuschung durch junge Birken, Zitter-Pappeln und Ahorn auf. Vereinzelt wachsen Nadelbäume. Am Boden entwickelt sich ein lockeres Kratzbeerengebüsch

Östlich der Rampe schließt unterhalb der Wegeverbindung, die hier mit Granddecke ausgeführt ist, weiterer Birken- und Espen-Pionierwald an. Das Gehölz entlang der Bahnböschung ist als Pionierwald vor allem von Hängebirken mit Stammdurchmessern zwischen 20 und 30cm dominiert. In der Bahnböschung wachsen vereinzelt ältere Eichen. Die Bahnböschung ist relativ steil, im unteren Teil oft trocken-mager, offen bewachsen, im oberen Teil unter Bäumen grasreich und verarmt, hier v.a. mit zerstreutem Jungaufwuchs aus Birken, Weißdorn, Zitterpappel und Eberesche. Eingestreut kommen Arten wie Späte Traubenkirsche und Nadelgehölze vor. An einigen Orten breitet sich Staudenknöterich aus. Artenreich sind hingegen die Flächen am Böschungsfuß. Hier sind vereinzelt sehr ungestörte trockenrasenartige Vegetationsbestände teils recht offen mit günstigen Insekten-Lebensräumen entwickelt.

Westlich des Wegeverschwenks noch Norden sind neue Gehölzanzpflanzungen vorgenommen worden. Im breiteren östlichen Abschnitt der Grünflächen sollen sich, unterstützt durch Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen, auf größeren Bereichen Trocken- und Halbtrockenrasenbiotope und auf Teilflächen vorhandene Gehölze entwickeln. Die Trocken- und Halbtrockenrasenbiotope waren bereits in den Biotopkartierung 2003, 2004 und 2011 festgestellt worden. Sie sind nach § 30 BNatSchG besonders geschützte Biotope. Die pflanzensoziologischen Charakterarten von Sand-Trockenrasen, Kleines Habichtskraut und Berg-Sandglöckchen, wachsen in großer Zahl, ebenso folgende weitere wertgebende Arten der Trockenrasen: Sand-Segge, Silbergras, Frühe und Nelken-Haferschmiele, Kleines und Acker-Filzkraut, Schafgarbe, Rundblättrige Glockenblume, Acker-Schmalwand, Sandkraut, Fünfmänniges Hornkraut, Frühlings-Hungerblümchen, Silber-Fingerkraut, Kleiner Sauerampfer, Mauerpfeffer, Hasen- und Feld-Klee sowie Acker-Ehrenpreis.

Es gibt allerdings auch viele Zeigerarten für Ruderalisierung wie Birken, Landreitgras, Kleb-Greiskraut und Kleiner Sauerampfer und viele Neophyten wie Goldrute, Nachtkerze, Staudenknöterich, Armenische Gartenbrombeere oder, Sommerflieder.

An stark gefährdeten Arten kommen Nelken-Haferschmiele, Natternkopf, Acker-Filzkraut und Schaf-Schwengel und an gefährdeten Frühe Haferschmiele, Sand-Segge, Kleines Filzkraut, Weißes Labkraut, Berg-Sandglöckchen, Wiesen-Margerite, Rundblättrige Glockenblume, Silbergras und Feld-Klee vor. Die Zahl von 13 Rote-Liste-Pflanzenarten ist für eine derartige Aufschüttungsfläche bemerkenswert.

Im Biotopgutachten 2011 wurden diese Ergebnisse bestätigt, es wurden 153 Arten, davon 14 mit Gefährdungseinstufung in einer Roten Liste nachgewiesen. Dazu kommt noch ein reicher Bestand an Moosen und Flechten.

Die Artenvielfalt wird durch verschiedene Faktoren bedingt:

- teils resultiert die Vielfalt aus einer Standortvielfalt mit Gradient von intensiv gestörten Randbereichen der Wege im Gebiet bis zu ungestörtem Gehölzinneren
- eine rund 40-jährige, wenig gestörte Entwicklung ließ die Ansiedlung zahlreicher Arten zu
- das sehr magere Substrat sorgt für offene Bestände, die kleinwüchsigen und konkurrenzschwachen Arten Wuchsmöglichkeiten bieten
- die Lage im Verlauf von Bahngleisen, insbesondere im Bereich eines ehemaligen Güterbahnhofes bedingt den Antransport von Samen verschiedenster Herkunft über die Fahrzeuge und die transportierten Waren sowie

- durch Tiere, die sich streckenparallel bewegen. Damit wird die Bedeutung der Flächen im Biotopverbund belegt.
- Naturschutzfachlich bedeutender als der Artenreichtum ist das Vorkommen gefährdeter Arten und Vegetationstypen. Der relativ hohe Anteil seltener und gefährdeter Arten wird durch die folgenden Faktoren begünstigt:
- Alter der ungestörten Entwicklung
- trocken-magerer Sonderstandort (denn einer der größten Ursachen des Artenrückgangs ist die allgegenwärtige Überdüngung der Landschaft)

Insgesamt zählen diese Trockenrasen zu den typischen Aufschüttungs- oder Aufspülungs-Trockenrasen Hamburgs, die allesamt durch Baumaßnahmen stark gefährdet sind. Im Detail handelt es sich um einen Lebensraum, der zur Sicherung zurückgehender Arten wichtig ist und in dem eine Ansammlung von Rote-Liste-Arten vorkommt. In diesem Fall ist es eine Brache mit nährstoffarmen Böden und vielfältiger Artenzusammensetzung. Allerdings zeigten sich im Verlauf der Jahre 2003, 2004 und 2005 bereits Degenerationserscheinungen in Gestalt von Überwucherungen durch Land-Reitgras, Birken und Armenische Gartenbrombeere. Dadurch sinkt die Zahl gefährdeter Arten und die Bedeutung für empfindliche Arten.

Natürliche Entwicklung

Da sich Silbergrasfluren und Kleinschmielenrasen als typische Pioniervegetationen im Lauf der Zeit durch Sukzession zu einem trockenen Eichen-Birkenwald selbst vernichten, müssen sie durch Pflegemaßnahmen offen gehalten oder durch Neuschaffung an anderer Stelle ersetzt werden. Dabei sind gerade solche Flächen wertvoll, die beweideten Trockenrasen entsprechen, d. h. bei denen ein Höherwachsen von Pflanzen und damit die Beschattung kleinwüchsiger lichtliebender Arten verhindert wird.

Tierwelt

Die östlich anschließenden Wohngebiete beidseits Stockflethweg sowie der östliche Teil der ehemaligen Bahnfläche wurden 2010 in Bezug auf Brutvögel und Fledermäuse untersucht. Das Einzelhausgebiet ist von der Struktur her mit dem hiesigen Wohngebiet vergleichbar, so dass die Ergebnisse übertragbar sind. Die Ergebnisse aus der Untersuchung 2010 wurden 2015 für den nördlich des Stockflethweges gelegenen Teil des Bebauungsplans erneut überprüft, da im Wesentlichen in diesem Teil Veränderungen in den Habitatstrukturen für Tiere durch die Möglichkeit der Rückbebauung der Gartengrundstücke zu erwarten sind. Mit den übrigen Festsetzungen sind vorrangig planungsrechtliche Bestandssicherungen verbunden bzw. eine Neustrukturierung hochgradig versiegelter Flächen vorgesehen.

Für die neubebaubaren Flächen wird vorausgesetzt, dass im Rahmen der Baugenehmigungen die artenschutzrechtlichen Belange beachtet und eventuelle Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt worden sind.

Die artenschutzrechtliche Bewertung erfolgte auf der Grundlage einer Habitat- und Potenzialanalyse. Einzelheiten sind dem Gutachten zu entnehmen. Arten oder Artengruppen, die hier nicht erwähnt sind, sind gemäß Gutachten aufgrund ihrer Verbreitung oder der vorhandenen Habitatstrukturen auszuschließen.

Habitatstrukturen

Die nicht überbauten Flächen sind hauptsächlich Gärten und in geringem Umfang Kfz-Stellplätze und Wegeflächen. Bei den Gärten handelt es sich zum größten Teil um Zier- und Nutzgärten mit Rasenflächen und Gehölzen und vereinzelt Gartenteichen. Im Südwesten findet sich auf zwei Grundstücken Großbaumbestand aus Laubbäumen. Im östlichen Bereich stehen außerdem Baumbestände aus älteren Nadelbäumen. Im südöstlichen Untersuchungsgebiet gibt es eine Fläche, die als gärtnerisch genutzte Obstwiese beschrieben wird. In den übrigen Gärten gibt es locker verteilten Baum- und Gehölzbestand aus Laub-, Nadel- und Obstbäumen sowie Hecken und Ziersträucher. Die Gärten eignen sich als Jagdgebiet und Quartiersstandort für baum- und gebäudebewohnende Fledermäuse, als Brut- und Nahrungshabitat für zahlreiche Vogelarten und als Lebensraum für Vertreter der wirbellosen Artengruppen sowie für Säugetiere, Reptilien und Amphibien. Von besonderer Eignung als Brutplatz sind die Großgehölze und die Obstwiese im Südosten.

Der Gebäudebestand umfasst Einzel- und teilweise mehrgeschossige Reihenhäuser, Gewerbebauten, Gartenhäuschen, Schuppen und Garagen. Er bietet geeignete Habitatstrukturen als Quartier für Fledermaus und Brutplatz für gebäudebewohnende Vogelarten. Im Teilgebiet sind Vorkommen von 49 Brutvogelarten potenziell möglich oder nachgewiesen. Neben 24 in Hamburg verbreiteten und nicht in der Roten Liste geführten Vogelarten sind aus der Gruppe der Gebäudebrüter z. B. die in Hamburg lückig verbreitete Bachstelze bzw. der Haussperling (RL HH V= Vorwarnliste) und der Mauersegler (RL D V) möglich. 2015 wurden Neststandorte der Dohle (RL HH V) an der Langenhorner Chaussee festgestellt. Aus der Gilde der Freibrüter möglich sind Vorkommen von Stieglitz, Türkentaube und der in Hamburg lückig verbreiteten Arten Dorngrasmücke, Gartengrasmücke, Sommergoldhähnchen und Wintergoldhähnchen. Aus der Gilde der Bodenbrüter sind u.a. Vorkommen des Fitis in ungenutzten Randbereichen der Gärten möglich.

Die Gilde der Höhlen- und Nischenbrüter ist in Vogelnistkästen und Baumhöhlen mit Vorkommen von Feldsperling, Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Grünspecht und Trauerschnäpper potenziell vertreten.

Im Bereich der zentraleren dichteren Nadelgehölzbestände sind aus den Gruppen Greifvögel und Eulen Vorkommen von Sperber, Mäusebussard sowie Waldohreule nicht auszuschließen. Wegen der Störungs- und Nutzungsintensität des Bereichs ist das Gebiet allerdings als Brutplatz für die Arten wenig geeignet.

Darüber hinaus sind die lückig verbreiteten Arten Girlitz, Kleiber, Haubenmeise, Sumpfmeise und Tannenmeise möglich.

Als Habitat für Gastvögel eignet sich das Gebiet nicht.

Im Teilgebiet sind Sommer- und Winterquartiervorkommen der Fledermausarten Zwergfledermaus und Breitflügelfledermaus im Gebäudebestand möglich; als Sommerquartier oder Tagesversteck können mitunter auch Baumhöhlen und –spalten sowie Vogelnistkästen für die beiden Arten dienen. Sommerquartiervorkommen des Großen Abendseglers sind in Baumhöhlen großer Laubbäume oder in Vogelnistkästen möglich. Als Sommerquartier oder Tagesversteck können Baumhöhlen und –spalten sowie Vogelnistkästen für die Mückenfledermaus dienen, Sommer- und Winterquartiere sind für diese Art auch im Gebäudebestand nicht auszuschließen. Für die Wasserfledermaus sind Quartiervorkommen aufgrund der Gewässerferne zwar

unwahrscheinlich, Sommerquartiere in Baumhöhlen oder Vogelnistkästen sind aber nicht definitiv auszuschließen. Für die Art Braunes Langohr sind Sommerquartiere in Gebäuden, in Baumhöhlen und Vogelnistkästen möglich. Gebäudenischen, Baumnischen, Vogelnistkästen oder Baumhöhlen bieten Quartiere für einzelne Tiere der Rauhaufledermaus. Die Gärten sind ansonsten ein potenzielle Jagdgebiet für die Arten Zwergfledermaus, Rauhaufledermaus, Breitflügelfledermaus, Mückenfledermaus und Großer Abendsegler.

Vorkommen der in Anhang IV der FHH geführten Schmetterlingsart Nachtkerzenschwärmer sind im Gebiet nicht zu erwarten.

Aus der Gruppe der nicht im Anhang IV der FHH-Richtlinie geführten besonders oder streng geschützten Arten sind Vorkommen der besonders geschützten Säugetierarten Eichhörnchen, Igel, Maulwurf sowie von Vertretern der Gruppen der Spitzmäuse und Altweltmäuse möglich. An den Gartenteichen sind Vorkommen der besonders geschützten Amphibienarten Erdkröte, Grasfrosch (RL HH V), Bergmolch (RL HH R= extrem seltene Arten und Arten geographischer Restriktion) und Teichmolch (RL HH 3) möglich. Blindschleichen sind als besonders geschützte Art aus der Gruppe der Reptilien potenziell anzutreffen. Insgesamt sind nur Vorkommen einzelner, wenig anspruchsvoller, besonders geschützter Libellenarten zu erwarten; die vereinzelt vorhandenen Gartenteiche sind aufgrund von geringer Wassertiefe sowie Fischbesatz als Reproduktionsgewässer für Libellen nur sehr eingeschränkt geeignet. Zu erwarten sind außerdem Vorkommen von besonders geschützten Vertretern aus der Familie der Bock- und Laufkäfer.

Aus der Gruppe der nicht im Anhang IV der FHH-Richtlinie geführten besonders oder streng geschützten Schmetterlingsarten sind Vorkommen einzelner, weniger spezialisierter besonders geschützter Vertreter der Gehölze, Brachen und Staudenfluren möglich. Hierzu zählen die auf blütenreichen Scherrasen und an Säumen vorkommenden Arten Kleiner Feuerfalter und Gemeiner Bläuling. Weinbergschnecken sind als besonders geschützte Art ebenfalls möglich. Aus der Artengruppe der Hautflügler sind Vorkommen von Arten aus der Gruppe der Bienen und Hummeln sowie der Hornisse zu erwarten. Die Waldameise kann ebenfalls im Gebiet vorkommen. Für die artenschutzfachliche Prüfung relevante Arten sind die potenziell vorkommenden Brutvögel und Fledermäuse.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Block nördlich Stockflethweg:

Das Mischgebiet ist nach bisherigem Planrecht als Gewerbegebiet mit vergleichbarer Ausnutzbarkeit ausgewiesen. Das neue Planrecht wird daher nicht, zu deutlichen Veränderungen der Begrünung führen. Für einen Teil des anschließenden Wohngebietes gilt das Gleiche, eine hintere Bebauung war bereits zulässig. In der östlichen Blockhälfte wird partiell eine hintere Bebauung neu ermöglicht. Dies wird zu einer Reduzierung der Gartenbiotope führen. Auch die Nutzungsintensität und Störung wird zunehmen. Die Eignung als Lebensraum für Vögel und andere Tiere wird etwas reduziert werden. Es handelt sich jedoch nicht um Flächen, die für die Tier- und Pflanzenwelt eine hohe Wertigkeit besitzen.

Durch die Vorschrift, die hintere Bebauung mit einer Dachbegrünung zu versehen sowie das Anpflanzgebot wird der zu erwartende Eingriff gemindert. Der ökologische Wert kann sich rechnerisch nach der sogenannten Staatsrätebewertung um ca. 15 % des Ausgangswertes dieses Blockteils verringern.

Der erhaltenswerte Baumbestand wurde im Rahmen des landschaftsplanerischen Fachbeitrages erfasst. Dabei wurden einige erhaltenswerte Bäume, die bereits in der Baumbestandsbewertung 2005 als erhaltenswert kartiert wurden, erfasst und entsprechend ihrer Bedeutung auch als Lebensraum für Tiere als erhaltenswert festgesetzt.

Block südlich Stockflethweg:

Der Bereich südlich des Stockflethwegs wird durch den Bebauungsplan bestandsgemäß festgesetzt. Es dominieren die nur gering begrünten befestigten Freiflächen der Stellplatzanlagen des Autohandels und die hochgradig versiegelten Bereiche des Centers Ochsenzoll, Die natürlichen Biotopfunktionen sind hier bereits weitgehend unterbunden. Der Bereich ist im Hinblick auf seine Funktion für das Schutzgut Tiere und Pflanzen unbedeutend.

Im östlichen Teil befinden sich die hochwertigen Flächen mit den Trockenrasenbiotopen sowie die begrünten und mit Gehölzen bestandenen Bereiche der Bahnböschungen. Diese Flächen sind auch für den Biotopverbund von hoher Bedeutung. Die Biotopflächen werden durch die Ausweisung als Parkanlage und als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gesichert. Die öffentliche Wegeverbindung wird planrechtlich gesichert. Eine mögliche Beeinträchtigung der Biotopflächen durch den zukünftigen Fußgängerverkehr kann nicht ausgeschlossen werden.

Block südlich U-Bahn-Trasse:

Die unbebauten Flächen sind vollständig befestigt. Das neue Planrecht fördert bei Neubaumaßnahmen einen größeren Anteil an zu bepflanzender Fläche.

Eingriffsregelung

Das Bebauungsplangebiet ist zwischen den Straßen Am Ochsenzoll und Stockflethweg bereits bebaut. Mit dem Bebauungsplan wird die vorhandene Bebauung, die sich insbesondere durch am Blockrand aufgereihete Gebäude darstellt, gesichert. Veränderungen entstehen dadurch, dass eine innere Verdichtung durch eine zusätzliche Wohnbebauung mit eingeschossigen Gebäuden in offener Bauweise auf den hinteren Bereichen der langen Grundstücke ermöglicht wird. Bisher sind hier typische alte Gärten mit Bäumen, auch Obstbäumen, vorhanden, die einen nur geringen Anteil befestigter Bodenflächen aufweisen. Bei Ausnutzung der neuen Baumöglichkeiten werden im Blockinnern deutliche Veränderungen eintreten bezüglich der Erholungsnutzung, der optischen Situation und auch der Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Bodenversiegelung, Reduzierung der Gartenbiotope, weniger störungsarme Bereiche für die Tiere).

Die Bebaubarkeit ist durch Verzicht auf eine öffentliche innere Erschließung, eingeschossige Bauweise sowie eng begrenzte Bauflächen und durch den Ausschluss von Nebenanlagen so eingeschränkt, um negative Auswirkungen auf ein Minimum zu reduzieren. Gleichwohl führt die hintere Bebauung zu Beeinträchtigungen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Um diese auszugleichen, ist eine Dachbegrünung vorgeschrieben. Dachbegrünungen helfen, den Verlust offener Bodenfläche zu kompensieren, indem sie die Grundlage für Ersatzlebensräume für Tiere (Insekten und Vögel) und Pflanzen bieten. Außerdem wirken sie stabilisierend auf das Kleinklima durch Vermeidung der Aufheizung der Dachflächen, Staubbindung und

Wasserverdunstung und reduzieren den Regenwasserabfluss. Zudem ist der Anblick begrünter Dächer von den umgebenden höheren Gebäuden aus angenehmer, so dass die gestalterische Einbindung der Bebauung in den Gartenraum unterstützt wird. Der Verlust an Gartenflächen wird außerdem dadurch ausgeglichen, dass in der Blockmitte eine knickartige Pflanzung aus heimischen Sträuchern vorgeschrieben ist.

Durch die Dachbegrünungsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auf ein akzeptables Maß reduziert. Da innerhalb des Plangebietes keine Flächen für weitere Ausgleichsmaßnahmen verfügbar und auch im Umfeld des Plangebietes keine Möglichkeiten gegeben sind, andererseits es sich bei der Planung um eine sinnvolle Verdichtung städtisch genutzter Flächen handelt und keine besonders wertvollen oder seltenen Biotope betroffen sind, wird diese Maßnahme aus naturschutzrechtlicher Sicht als ausreichend angesehen, so dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verbleiben. Die Veränderungen des Landschaftsbildes sind unvermeidlich, es entsteht eine hintere Bebauung, die heutzutage in vielen Stadtgebieten anzutreffen ist und hier noch eine verhältnismäßig geringe Dichte aufweisen wird.

Zwischen Stockflethweg und U-Bahn werden die vorhandenen städtebaulichen Strukturen des ansässigen Kraftfahrzeugbetriebs bestandsgemäß festgesetzt. Eine wesentliche Veränderung gegenüber dem geltenden Planrecht Langenhorn 4 ergibt sich nicht. Die neue Kerngebietsbebauung findet auf schon weitgehend befestigter Fläche statt, so dass auch dadurch keine neuen erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes entstehen. Das Landschaftsbild ändert sich jedoch durch die hohe Bebauung gravierend, die vorhandene großflächige Autopräsentation ist allerdings auch nicht als vorteilhaft zu beurteilen.

Südlich der U-Bahn-Trasse sind die unbebauten Flächen vollständig befestigt und nur an den Rändern begrünt. Das neue Planrecht fördert bei Neubaumaßnahmen einen größeren Anteil an zu bepflanzender Fläche.

Das Naturareal auf den hinteren Bereichen des ehemaligen Güterbahnhofes wird durch Grünfestsetzungen gesichert. Die Beeinträchtigungen geschützter Biotopflächen durch die Ausdehnung der Gewerbefläche und den Wegebau werden hier durch die Vergrößerung seltener Trockenbiotope kompensiert. Durch die abgeschiedene Lage war die Natur hier relativ ungestört. Dies wird sich allerdings durch die Durchwegung ändern, bleibt aber in einem vertretbaren Rahmen, da die Nutzung auf die Wegefläche beschränkt bleiben soll. Auf der anderen Seite wird den Erholungssuchenden ein besonderes Naturerlebnis ermöglicht.

Im Ergebnis ermöglicht der Bebauungsplan keine Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die besonderer Ausgleichsflächen oder einer externen Kompensation bedürfen.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Artenschutz

Artengruppe Fledermäuse

Für die 7 im Gebiet potentiell vorhandenen Fledermausarten werden die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht erfüllt.

Tötung oder Verletzung von Individuen

Die Gefahr der Tötung oder Verletzung von Fledermäusen gemäß § 44 Abs. 1 Nummer 1 BNatSchG besteht grundsätzlich in der Phase der Grundstücksräumung für Jungtiere in Wochenstuben und Tiere im Winterquartier. Für flugfähige Tiere außerhalb der Winterschlafperiode ist davon auszugehen, dass eine Flucht aus Höhlen und Spaltenquartieren möglich ist, sofern die Räumung schonend sukzessive erfolgt.

Um die Tötung oder Verletzung der potenziell an Gebäuden vorkommenden Arten Zwerg-, Breitflügel-, Rauhaut- und Mückenfledermaus und Braunes Langohr bei Abrissarbeiten auf Grundlage des Bebauungsplanes zu vermeiden, sind Gebäude vor einem geplanten Abriss im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung auf aktuelle Fledermausvorkommen zu überprüfen.

Im Plangebiet bleibt der Großteil der als Fledermausquartier in Frage kommenden Großgehölze erhalten. Im Bereich der durch Baugrenzen umrissenen Wohnbauflächen befinden sich nahezu ausschließlich Nadelbäume, sowie Zier- und Obstgehölze jüngeren Alters. Die Eignung dieser Gehölze als Fledermausquartier ist sehr gering. Vorkommen von Wochenstuben, größeren Sommerquartieren und Winterquartieren können ausgeschlossen werden.

Um die Tötung und Verletzung von Individuen der 7 Fledermausarten zu vermeiden sind Gehölzrodungen in das Winterhalbjahr innerhalb der zulässigen Fäll- und Schnittzeit (01.10. – 28.02.) zu legen und Vogelnistkästen oder Fledermauskästen vor der Gehölzrodung umzusetzen.

Erhebliche Störung

Eine Störung gilt gem. § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG als erheblich, wenn sich durch sie der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Erhebliche Störungen können während der Wochenstubenzeit auftreten, wenn durch sie die Reproduktion der Population unterbrochen wird. Außerdem können Störungen während des Winterschlafs zum Tod von Individuen und somit zum Schrumpfen der Population führen. Als Störungsfaktoren kommen Lärm, Licht und Vibrationen in Betracht. Im Gebiet sind keine Wochenstuben vorhanden. Winterquartiersvorkommen sind aber von Breitflügel-, Mücken-, Zwerg- und Rauhautfledermaus im Gebäudebestand möglich.

Die o.g. Maßnahmen zur Vermeidung der Tötung oder Verletzung von Individuen dienen gleichfalls auch der Vermeidung erheblicher Störungen. Sofern diese Maßnahmen durchgeführt werden, kann eine erhebliche Störung von Tieren daher sicher vermieden werden.

Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des §44 Abs. 1 Nummer 3 BNatSchG sind alle Quartiere einzustufen, also auch Balz- und Paarungsquartiere. Balzreviere sind Teil der Fortpflanzungsstätten.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich potenzielle Quartiere von 7 Fledermausarten (vgl. Tabelle 3 Artenschutzgutachten).

Von der Realisierung der Ziele des Bebauungsplanes betroffen sind potenzielle Sommer und Zwischenquartiere an Nebengebäuden und Baumhöhlen von allen 7 potenziell vorkommenden Arten.

Für diese Lebensstätten ist zu prüfen, ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Das Untersuchungsgebiet wird außerdem als Jagdgebiet genutzt. Nach LANA (2010) unterliegen Nahrungs- und Jagdbereiche sowie Flugrouten und Wanderkorridore als solche nicht dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nummer 3 BNatSchG. Ausnahmsweise könne ihre Beschädigung auch tatbestandsmäßig sein, wenn dadurch die Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte vollständig entfällt. Das sei beispielsweise der Fall, wenn durch den Wegfall eines Nahrungshabitats eine erfolgreiche Reproduktion in der Fortpflanzungsstätte ausgeschlossen ist. Eine bloße Verschlechterung der Nahrungssituation reiche nicht aus. Entsprechendes gelte, wenn eine Ruhestätte durch bauliche Maßnahmen auf Dauer verhindert wird. Für die von der Planung potenziell betroffenen Lebensstätten der o.g. 7 Fledermausarten ist eine Verschlechterung des Nahrungshabitats aber nicht anzunehmen, da auch nach Planungsrealisierung ein Großteil der naturnahen Gartenstrukturen erhalten bleibt und gleich- oder höherwertige Nahrungsflächen im Umfeld vorhanden sind.

Prüfung nach § 44 Abs. 5 BNatSchG

Im von Rodungen betroffenen Gehölzbestand und an Nebengebäuden können Vorkommen von Wochenstuben, größeren Sommerquartieren und Winterquartieren ausgeschlossen werden. Der Großteil der Quartiersmöglichkeiten in Großbäumen und der Bebauung bleibt im Plangebiet erhalten. Gleich- oder höherwertige Quartierstandorte finden sich außerdem auch im Umfeld des Plangebietes. Ältere Gehölzbestände sind zum Beispiel im nördlich gelegenen Diekmannspark, im Osten in einem Eichenknick am Stockflethweg, westlich der Langenhorner Chaussee und südlich der Bahntrasse der Linie U1 auf dem Gelände des AK Ochsenzoll zu finden. Für gebäudebewohnende Arten sind im gesamten bebauten Umfeld potenzielle Gebäudequartiere vorhanden. Daher ist davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten auch nach Planungsrealisierung im räumlichen Zusammenhang auch ohne vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erhalten bleibt.

Eine Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist für die Artengruppe somit nicht erforderlich.

Artengruppe Vögel

Tötung oder Verletzung von Individuen

Das Eintreten des artenschutzrechtlichen Verbots der Tötung oder Verletzung von Individuen nach § 44 Abs. 1 Nummer 1 BNatSchG besteht insbesondere in der Brut- und Aufzuchtzeit für nicht flügge Jungvögel oder Gelege.

Die Tötung oder Verletzung der in Gebüsch, Baumhöhlen und Nistkästen brütenden Vogelarten, unter denen sich mit **Dorn-** und **Gartengrasmücke**, **Feldsperling**, **Fitis**, **Gartenrotschwanz**, **Girlitz**, **Grauschnäpper**, **Grünspecht**, **Habicht**, **Mäusebussard**, **Tannen-**, **Sumpf-** und **Haubenmeise**, **Kleiber**, **Sperber**, **Stieglitz**, **Trauerschnäpper**, **Türkentaube**, **Waldohreule**, **Sommer-** und **Wintergoldhähnchen** auch 20 auf den Roten Listen geführte Arten bzw. Arten mit lückiger Verbreitung in Hamburg befinden, kann vermieden werden. Hierfür sind Rodungs- und Vegetationsräumungsarbeiten außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten, also im Winterhalbjahr innerhalb der zulässigen

Fäll- und Schnittzeit (01.10. – 28.02.) durchzuführen. Außerdem sind im zu rodenden Gehölzbestand angebrachte Nistkästen umzusetzen.

Zur Vermeidung von Tötungen und Verletzungen gebäudebewohnender Arten, darunter Haussperling, Dohle, Mauersegler, Bachstelze ist ein Gebäudeabriss im Sommerhalbjahr nur möglich, wenn gutachterlich bestätigt wird, dass dort keine aktuellen Brutvorkommen bestehen. Anderenfalls ist der Abriss im Winterhalbjahr (Oktober bis Februar) durchzuführen. Im Rahmen einer Baubegleitung muss aber außerdem bestätigt werden, dass keine aktuellen Fledermausvorkommen betroffen sind.

Für Gastvögel besteht durch die Planungsrealisierung keine über dem allgemeinen Lebensrisiko liegende Gefahr der Tötung oder Verletzung.

Erhebliche Störung

Erhebliche Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Arten auswirken, können für alle 49 in Tabelle 3 des Artenschutzgutachtens aufgeführten Brutvogelarten vermieden werden, indem die benannten Maßnahmen durchgeführt werden. Im Winterhalbjahr haben die nachgewiesenen Arten ihre territoriale Bindung aufgeben und können Störungen ohne Auswirkungen auf den Erhaltungszustand ihrer lokalen Populationen ausweichen.

Auch für Gastvögel ist bei Räumungsarbeiten außerhalb der Brutzeit nicht mit einer erheblichen Störung der lokalen Population zu rechnen.

Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist für alle 49 in Tabelle 5 aufgeführten Brutvogelarten nicht auszuschließen. Dies kann entweder durch direkte Zerstörung der Brutstandorte durch Gehölzrodung, Vegetationsräumung oder Gebäudeabriss geschehen oder indirekt durch den Verlust oder die Entwertung brutplatznaher Nahrungsflächen.

Daher ist für die potenziell vorkommenden Brutvogelarten zu prüfen, ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Für Gastvögel kommt es zu keiner Zerstörung oder Beschädigung wesentlicher Ruhestätten.

Prüfung nach § 44 Abs. 5 BNatSchG

Die in der Planung vorgesehene Erhaltung von Großbäumen und einem Großteil zusammenhängender Gartenflächen kann den Habitatverlust teilweise kompensieren. Gleich- oder höherwertige Brutmöglichkeiten finden sich außerdem auch im Umfeld des Plangebietes. Daher ist davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten auch nach Planungsrealisierung im räumlichen Zusammenhang auch ohne vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erhalten bleibt.

Eine Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist für die Artengruppe somit nicht erforderlich.

Begrünung

Im Wohngebiet wird durch die Grundflächenzahl und den Bereich mit Ausschluss von Nebenanlagen für den Erhalt von Gartenflächen und durch Erhaltungsgebote für den

Erhalt von Großbäumen gesorgt. Außerdem wird festgesetzt, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplans nur Flachdächer oder flachgeneigte Dächer zulässig sind, die mit einem 12cm starken, durchwurzelbaren Substrat extensiv zu begrünen sind. Dadurch wird Ersatzlebensraum für Tiere und Pflanzen geschaffen. Des Weiteren sind im Blockinnern heimische Gehölze anzupflanzen. Diese und weitere festgesetzte Begrünungsmaßnahmen gleichen in Teilen den Verlust von unversiegelten Gartenflächen aus und sorgen für eine angemessene Grundstücksbepflanzung. Der Biotopwert dieses Blockteils wird nach der sog. Staatsrätebewertung durch die Baumöglichkeiten um bis zu 15 % vermindert. Da es sich um im direkten Umfeld weit verbreitete Biotope mittlerer Wertigkeit handelt, ist diese Verminderung nicht erheblich und wird als nicht weiter ausgleichsbedürftig beurteilt.

In den Misch- und Kerngebieten regeln ebenfalls Festsetzungen zur Begrünung ein Mindestmaß an Bepflanzung.

Der östliche Teil der ehemaligen Bahnflächen wird als Parkanlage und als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt und als Fläche mit geschützten Biotopen gekennzeichnet. Hier ist der naturhafte Bewuchs zu erhalten, zu entwickeln und die Herrichtung von Ausgleichsflächen für durch das bereits realisierte Bauvorhaben der Erweiterung des Autohandels entfallene Biotopflächen vorgesehen.

Berücksichtigung der Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen

Gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 7 a BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt zu berücksichtigen. Gemäß § 1 Absatz 3 Nr. 5 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts insbesondere wild lebende Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften sowie ihre Biotope und Lebensstätten auch im Hinblick auf ihre jeweiligen Funktionen im Naturhaushalt zu erhalten.

Bei dem Plangebiet handelt es sich um ein stark anthropogen überformtes Gebiet, das aufgrund seines Grünbestandes für wild lebende Tiere nur eine mittlere Bedeutung hat. Aufgrund der künftigen Nutzungen können die Lebensräume für Pflanzen und Tiere nur in geringem Ausmaß verbessert oder neu geschaffen werden.

4.2.8. Schutzgut Landschaft / Stadtbild

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Das Plangebiet insgesamt betrachtet stellt sich als sehr heterogen dar. Nördlich des Stockflethwegs prägt gartenbezogene eher kleinteilige Wohnbebauung mit teils erhaltenswertem Baumbestand das Stadtbild bzw. Landschaftsbild. Südlich des Stockflethwegs dagegen wird das Bild durch die großflächig versiegelten Flächen des Autohandels mit seinen mehrstöckigen Gewerbebauten und dem Center Ochsenzoll dominiert. Der östlich gelegene Bereich der alten Gleisanlagen stellt sich dagegen naturbezogenen da.

Neben dem erhaltenswerten Baumbestand auf Privatgrundstücken prägen vor allem die älteren Straßenbäume z.B. die Linden an der Langenhorner Chaussee und die Eiche am Stockflethweg das Landschaftsbild. Die neue Wegeverbindung südlich des Gewerbegebietes und des Centers Ochsenzoll durch die östlichen Grünflächen, realisiert

hier die auch im Landschaftsprogramm und im Grünen Netz vorgesehene grüne Wegverbindung.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit den Planausweisungen wird eine städtebauliche Neuordnung und Aufwertung des Plangebietes vorbereitet. Durch die Ausweisung einer Parkanlage mit Wegeverbindung, die auch die Darstellungen des Landschaftsprogramms umsetzt, wird zudem die Nutzbarkeit und Durchlässigkeit sowie der Erholungswert für die Bewohner erhöht.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Die Planung hat das Ziel, das Plangebiet besonders an der Langenhorner Chaussee im Bereich der aufgegebenen Bahnflächen neu zu strukturieren und entsprechend seiner zentralen Lage am U-Bahnhaltepunkt Ochsenzoll zu entwickeln. Zusätzlich soll nördlich des Stockflethwegs eine Nachverdichtung des Wohngebiets auf den hinteren Grundstücksflächen ermöglicht werden. Das Stadtbild soll durch Mindestanforderungen an die Gestaltung und Begrünung verbessert werden.

4.2.9. Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Im Plangebiet befindet sich eine denkmalgeschützte Bahnbrücke über die Straße Foßberger Moor.

Der sogenannte Bärenhof an der Langenhorner Chaussee/ Ecke Stockflethweg stellte zwar ein ortsbildprägendes und lokalgeschichtlich interessantes Gebäudeensemble dar, wurde vom Denkmalschutzamt jedoch nicht als schutzwürdig eingestuft und aufgrund des schlechten baulichen Zustands inzwischen abgerissen.

Für die Tankstelle (1952/54, Entwurf Bruno Bleyer) an der Langenhorner Chaussee 652 wurde im Juni 2017 aus wirtschaftlichen Gründen eine denkmalrechtliche Genehmigung für den Abbruch des Gebäudes erteilt und nach Abbruch aus der Denkmalschutzliste gelöscht.

Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit den planungsrechtlichen Ausweisungen werden auf den ehemaligen Bahnflächen eine hochwertige Bebauung und eine intensivere Nutzung ermöglicht. Durch die Neuordnung entlang der Langenhorner Chaussee erfahren diese Bereiche eine Aufwertung.

Maßnahmen zu Vermeidung, Verringerung und Ausgleich

Das im Plangebiet vorhandene Denkmal, Bahnbrücke über die Straße Foßberger Moor, wird im Bebauungsplan als nachrichtliche Übernahme „Denkmalschutz Einzelanlage“ dargestellt.

Gemäß § 9 Absatz 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG) der Hansestadt Hamburg, vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142), geändert am 26. Juni 2020 (HmbGVBl. S. 380, 384) dürfen Denkmäler ohne Genehmigung der zuständigen Behörde nicht ganz oder teilweise beseitigt, wiederhergestellt, erheblich ausgebessert, von ihrem Standort entfernt oder sonst verändert werden. Gemäß § 8 Denkmalschutzgesetz darf die unmittelbare Umgebung eines Denkmals, soweit sie für dessen Erscheinungsbild oder Bestand von prägender Bedeutung ist, nicht dergestalt verändert werden, dass die Eigenart oder das Erscheinungsbild des Denkmals wesentlich beeinträchtigt werden.

4.3. Auswirkungen durch Bauphase, Abfälle, Techniken und schwere Unfälle

4.3.1. Bau der geplanten Vorhaben einschließlich Abrissarbeiten

Für die Bauphase können keine detaillierten Angaben gemacht werden. Hierzu greifen die Regelungen der nachgelagerten Genehmigungsebenen, sodass eventuelle Umweltauswirkungen aufgrund der Umsetzung der Planung wirksam vermieden werden können

4.3.2. Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihre Beseitigung und Verwertung

Zur Art und Menge der Abfälle, die aufgrund der Umsetzung der Planung anfallen, können keine detaillierten Angaben gemacht werden. Ihre umweltschonende Beseitigung und Verwertung wird durch entsprechende fachgesetzliche Regelungen sichergestellt.

4.3.3. Eingesetzte Techniken und Stoffe

Zu den eingesetzten Techniken und Stoffen, die in den durch die Planung ermöglichten Vorhaben verwendet werden, können keine konkreten Angaben gemacht werden. Auf der Ebene nicht absehbare Umweltauswirkungen sind auf der Zulassungsebene zu prüfen.

4.3.4. Auswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen

Die Planung ermöglicht keine Vorhaben, von denen die Gefahr schwerer Unfälle oder Katastrophen ausgeht. Im Umfeld des Plangebiets befinden sich auch keine Gebiete oder Anlagen von denen eine derartige Gefahr für die zukünftigen Nutzungen im Plangebiet ausgeht.

4.4. Planungsalternativen und Nullvariante

4.4.1. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Bereich östlich der Langenhorner Chaussee und südlich des Stockflethwegs hat einer städtebaulichen Neuordnung bedurft, nachdem die Deutsche Bahn AG ihre Nutzungen auf Teilflächen aufgegeben hat. Zur Entwicklung und Prüfung verschiedener Alternativen wurde 1997/98 ein konkurrierendes Gutachterverfahren durchgeführt. Das Nutzungskonzept, das dem Bebauungsplanentwurf zugrunde liegt, umfasst folgende Neustrukturierungen: Verlagerung der P+R-Anlage, die im B-Plan Langenhorn 12 westlich der Langenhorner Chaussee festgesetzt ist, an eine zentralere und damit besser von den Nutzern akzeptierte Stelle; Neuordnung und Aktivierung des Zentrums um den U-Bahnhof Ochsenzoll; Entwicklung einer grünen Wegeverbindung entlang der U-Bahntrasse bis zum Foßberger Moor zur Ausweitung der Erholungsmöglichkeiten für die Anwohner. Bei den baulich in Anspruch genommenen Bereichen handelt es sich um Flächen, die bereits einer starken Nutzung unterliegen.

Auf den Flächen nördlich des Stockflethwegs sollen entsprechend ihrer zentralen Lage die vorhandenen mischgenutzten Strukturen weiterentwickelt werden und für die vorhandene Wohnbebauung eine Nachverdichtung ermöglicht werden.

4.4.2. Prognose der Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Ohne eine Durchführung der Bebauungsplanung würde eine städtebauliche Neuordnung des Plangebietes kaum umsetzbar und die Schaffung von neuem Wohnraum an diesem Standort mit guter Anbindung an den ÖPNV nicht möglich sein.

4.5. Zusätzliche Angaben

4.5.1. Verwendete technische Verfahren und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung

Die verwendeten technischen Verfahren können den Fachgutachten entnommen werden, sofern sie nicht im Umweltbericht erwähnt sind.

4.5.2. Geplante Überwachungsmaßnahmen (Monitoring)

Die Überwachung erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung nach Wasserhaushaltsgesetz, Bundes-Immissionsschutzgesetz (Luftqualität, Lärm), Bundes-Bodenschutzgesetz (Altlasten), Bundesnaturschutzgesetz (Umweltbeobachtung) sowie ggfs. weiterer Regelungen. Damit sollen unvorhergesehene erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die infolge der Planrealisierung auftreten, erkannt werden. Die Überwachung von Minderungsmaßnahmen innerhalb des Plangebiets erfolgt im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren.

4.5.3. Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Das Plangebiet in Stadtrandlage ist vorbelastet durch die Lärmemissionen des Straßenverkehrs (insbesondere der Langenhorner Chaussee), der U-Bahnlinie und des bestehenden Gewerbes. In verschiedenen lärmtechnischen Untersuchungen wurden die Lärmimmissionen für die Baugebiete ermittelt und bewertet. Dabei wurden auch die Lärmauswirkungen durch die Planung untersucht, die sich im Kerngebiet durch die Erweiterung der Kfz-Werkstatt und deren gewerblichen Parkplatz, durch den Zu- und Abfahrtverkehr zum neuen Verbrauchermarkt und insbesondere durch die geplante Erschließung des nördlich der Bahn gelegenen Garagengebäudes vom Stockflethweg aus ergeben.

Der Straßenverkehrslärm ist an der Langenhorner Chaussee so erheblich, dass eine Wohnnutzung dort nur unter Einschränkungen realisierbar ist. Da für alle Gebäude jedoch eine städtebaulich wertvolle lärmabgewandte Seite besteht, kann mit der Festsetzung einer Lärmschutzklausel Wohnen auch in den Misch- und Kerngebieten entlang der Langenhorner Chaussee zugelassen werden. Durch die planerisch ermöglichte, geschlossene Bauweise an der Langenhorner Chaussee wird sich der Lärmeinfluss durch diese Straße erheblich verringern.

Da der Straßenverkehrslärm der Langenhorner Chaussee derzeit bis in den Stockflethweg hinein reicht, ist auch für das dort gelegene allgemeine Wohngebiet die Festsetzung einer Lärmschutzklausel erforderlich.

Zum Schutz angrenzender Wohnhäuser ist am östlichen Rand des Gewerbegebiets eine mindestens 2 m hohe Lärmschutzwand festgesetzt.

Eine 2011 erfolgte Einschätzung zu den Luftbelastungen durch den Straßenverkehr hat ergeben, dass kein weiterer Untersuchungsbedarf für Luftschadstoffe besteht; die Hintergrundbelastung mit NO₂ ist in Langenhorn gering. Die 2017 erfolgte Prognose der Luftschadstoffimmissionen für die Schadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} im Untersuchungsgebiet unterschreiten die Grenzwerte der 39. BImSchV im Jahresmittel sicher. Dies gilt auch für die relevanten Kurzzeitwerte. Maßnahmen zum Schutz vor Luftschadstoffen sind demnach nicht zu treffen. Auf textliche Festsetzungen im Bebauungsplan kann verzichtet werden. Durch die Planung ist keine wesentliche

Verschlechterung der Situation zu erwarten, da nach wie vor günstige Voraussetzungen für eine Verteilung der Luftschadstoffe durch den Straßenverkehr bestehen.

Durch die Ausweisungen des Bebauungsplanes wird eine bauliche Nachverdichtung der Wohnnutzung im nördlichen Plangebiet ermöglicht, die zu einer Zunahme an versiegelten und bebauten Flächen führen wird. Der damit einhergehende Verlust an begrünten Gartenflächen und unversiegelten Bereichen kann Auswirkungen auf das örtliche Kleinklima haben. Durch die festgesetzten Begrünungsmaßnahmen (Dachbegrünung) kann in Teilen der Verlust von unversiegelten Gartenflächen ausgeglichen und zu einer Stabilisierung des örtlichen Kleinklimas und der Lufthygiene beigetragen werden und Ersatzlebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen werden, die den Verlust mindern.

Die vorhandenen öffentlichen Abwasseranlagen sind nicht in der Lage, weiteres Oberflächenwasser aufzunehmen, daher muss das auf den Grundstücken anfallende Regenwasser versickert werden. Aufgrund der vorhandenen Morphologie, des anstehenden Grundwasserspiegels und der mächtigen Sandlagen ist die Versickerung von Regenwasser im gesamten Plangebiet möglich. Sollte im Einzelfall eine Versickerung unmöglich sein, kann ausnahmsweise eine Einleitung des nicht versickerbaren Niederschlagswassers in das zwischen der Straße Bärenhof und der Straße Am Ochsenzoll vorhandene Regenwasser- bzw. Mischwassersiel nach Maßgabe der zuständigen Stelle zugelassen werden.

Seit Mitte der 90er Jahre wurden von der Behörde für Umwelt und Energie Grundwasserbeprobungen durchgeführt, da Belastungen mit verschiedenen Pflanzenschutzmitteln bestehen. Ab 2003 wurden regelmäßig umfangreiche Grundwasseruntersuchungen zwischen den Bahnhöfen Ochsenzoll, Kiwitte, dem Stockflethweg und dem Klinikum Nord Ochsenzoll durchgeführt. Die ermittelten Kontaminationen erstrecken sich auf den 1. Obersten Grundwasserleiter, im 2. Grundwasserleiter, der zur Gewinnung von Trinkwasser durch nahegelegene Förderbrunnen genutzt wird, sind keine Pflanzenschutzmittel nennenswerten Ausmaßes nachgewiesen worden.

Die Grundwasserüberwachung 2009 ergab an allen beprobten Messstellen eine deutliche Abnahme der Konzentrationssumme der Pflanzenschutzmittel. Derzeit sind nur noch die Reste der bis 1995 ausgebrachten und ins Grundwasser gelangten Pflanzenschutzmittel vorhanden. Die Grundwasserverunreinigung hat für die Ausweisungen des Bebauungsplanes keine Auswirkungen.

Im Plangebiet ist die überwiegende Mehrheit der überplanten Flächen bereits bebaut oder versiegelt. Zusätzlicher Boden wird für die rückwärtige Bebauung der Grundstücke im allgemeinen Wohngebiet nördlich des Stockflethwegs in Anspruch genommen, hier sind die rückwärtigen Grundstücksbereiche durch Gartennutzung geprägt und weisen daher entsprechend anthropogen veränderte Gartenböden auf. Um die Eingriffe in den Boden zu mindern, trifft der Bebauungsplan Festsetzungen.

Der Baublock nördlich Stockflethweg ist durch eine gartentypische Begrünung mit Rasenflächen und Gartengehölzen geprägt, deren Anteil im Mischgebiet reduziert ist. Die Kern- und Gewerbegebietsflächen weisen nur vereinzelte Gehölze und schmale ruderal Saumbiotope am Rande der Nutzflächen auf. Gebietsprägend ist ein dichter Gehölzbewuchs auf den Böschungen beidseitig der U-Bahn-Anlagen.

Südlich und östlich der vorhandenen Gewerbefläche hat sich eine naturnahe Vegetation entwickelt. Auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs wurden im Rahmen von

Biotopkartierungen geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG aufgenommen. Es handelt sich dabei um Trocken- und Halbtrockenrasen. Im Biotopgutachten 2011 wurden 153 Pflanzenarten, davon 14 mit Gefährdungseinstufung in einer Roten Liste nachgewiesen. Dazu kommt ein reicher Bestand an Moosen und Flechten.

Das Untersuchungsgebiet ist potenzieller Lebensraum von 49 Vogelarten, darunter:

- 2 Arten, die auf der Roten Liste Hamburgs als gefährdet geführt sind (Trauerschnäpper und Waldohreule)
- 9 Arten, die auf der Vorwarnliste der Roten Listen Deutschlands oder Hamburgs geführt sind (Dohle, Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Grünspecht, Mauersegler, Stieglitz, Türkentaube, Feld- und Haussperling)
- 14 Arten, die in Hamburg lückig verbreitet sind oder besondere Habitatansprüche besitzen (Bachstelze, Dorn- und Gartengräsmücke, Fitis, Girlitz, Habicht, Tannen-, Sumpf- und Haubenmeise, Kleiber, Mäusebussard, Sperber, Sommer- und Wintergoldhähnchen)

Im Untersuchungsgebiet besitzen 7 Fledermausarten potenzielle Sommerquartiersvorkommen im Baumbestand (Großer Abendsegler, Braunes Langohr, Breitflügel-, Rauhaut-, Zwerg-, Wasser- und Mückenfledermaus). 4 Arten besitzen potenzielle Sommer- und Winterquartiere im Gebäudebestand (Breitflügel-, Rauhaut-, Zwerg- und Mückenfledermaus).

Potenzielle und nachgewiesene Vorkommen von besonders geschützten Arten, die nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. der Vogelschutzrichtlinie geführt sind, bestehen für Arten aus den Gruppen der Säugetiere, Amphibien, Reptilien, Libellen, Tagfalter, Mollusken, Hautflügler sowie Lauf- und Bockkäfer.

In den Gewerbe- und Kerngebieten gibt es kaum Habitatstrukturen, die für Vögel geeignet sind. Es werden dort nur verbreitete und unempfindliche Arten vorkommen. Nicht ausgeschlossen ist, dass an den alten Hallen Mauersegler und Sperlinge beheimatet sind. Bei der 2010 erfolgten Untersuchung des östlichen Teils des ehemaligen Bahngeländes wurden Fitis, Zaunkönig sowie mehrere weitere weniger spezielle Arten wie Zilpzalp, Singdrossel, Rotkehlchen etc. nachgewiesen. Der Insektenreichtum der Flächen dürfte auch für weitere Arten als Nahrungsgrundlage von Bedeutung sein.

Im Bereich des hinteren Bahngeländes konnten mehrere gleichzeitig jagende Zwergfledermäuse beobachtet werden. Die randlichen linearen Gehölzbestände sind Flugstrecke und Jagdgebiet für Fledermäuse.

Das Mischgebiet ist nach bisherigem Planrecht als Gewerbegebiet mit vergleichbarer Ausnutzbarkeit ausgewiesen, sodass keine deutlichen Veränderungen der Begrünung zu erwarten sind. In der östlichen Blockhälfte wird partiell eine hintere Bebauung neu ermöglicht, die zu einer Reduzierung der Gartenbiotope führen wird. Die Eignung als Lebensraum für Vögel und andere Tiere wird damit etwas reduziert werden, da Nutzungsintensität und Störung zunehmen werden. Die Flächen haben für die Tier- und Pflanzenwelt jedoch keine hohe Wertigkeit. Durch die Vorschrift, die hintere Bebauung mit einer Dachbegrünung zu versehen sowie das Anpflanzgebot wird der Eingriff gemindert, der ökologische Wert kann sich rechnerisch um ca. 15 % des Ausgangswertes dieses Blockteils verringern.

Bis auf ein Wohngrundstück mit Garten wird der Block südlich Stockflethweg bereits durch einen Autohandel eingenommen. Es dominieren fast unbegrünte, befestigte Freiflächen,

das Planrecht ermöglicht eine fast vollständige Bebauung. Da natürliche Biotopfunktionen bereits weitgehend unterbunden sind, ist die Veränderung nicht erheblich. Allerdings könnte die teilweise Entfernung des Baumbestands an der Bahnböschung unvermeidlich sein. Da solche linearen Strukturen oft als Leitlinien und Jagdgebiet von Fledermäusen genutzt werden, ist es wichtig, das Gehölzband so weit wie möglich zu erhalten.

Die Biotopflächen mit den gemäß § 30 BNatSchG geschützten Trockenrasenvorkommen werden als private Grünflächen, Grünfläche Parkanlage und als Fläche zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur- und Landschaft festgesetzt. Hier sind die vorhandenen und im Zuge der Erweiterung des Autohandels neu angelegten Biotopflächen entsprechend des Biotopgutachtens von Brandt 2011 zu erhalten und zu entwickeln. Durch den künftig zu erwartenden Fußgängerverkehr auf den bisher kaum zugänglichen Flächen werden Störungen der Biotope nicht auszuschließen sein.

Die unbebauten Flächen südlich der U-Bahn-Trasse sind vollständig befestigt. Das neue Planrecht fördert bei Neubaumaßnahmen einen größeren Anteil an zu bepflanzender Fläche. Diese und weitere festgesetzte Begrünungsmaßnahmen gleichen in Teilen den Verlust von unversiegelten Gartenflächen aus und sorgen für eine angemessene Grundstücksbepflanzung. Die Verminderung des Biotopwertes wird, da es sich um im direkten Umfeld weit verbreitete Biotope mittlerer Wertigkeit handelt, als nicht erheblich und damit nicht ausgleichsbedürftig beurteilt.

Die Planung hat das Ziel, das Plangebiet besonders an der Langenhorner Chaussee im Bereich der aufgegebenen, städtebaulich ungeordneten Bahnflächen neu zu strukturieren und entsprechend seiner zentralen Lage am U-Bahnhaltepunkt Ochsenzoll zu entwickeln. Zusätzlich soll nördlich des Stockflethwegs eine Nachverdichtung des Wohngebiets auf den hinteren Grundstücksflächen ermöglicht werden. Das Stadtbild soll durch Anforderungen an die Gestaltung und Begrünung verbessert werden.

Durch die Planung sind bezüglich der Faktoren Luft und Lärm keine erheblichen nachteiligen umweltrelevanten Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen zu erwarten. Die Entwicklung einer grünen, von Straßen ungestörten Wegeverbindung entlang der U-Bahntrasse verbessert die Erholungsmöglichkeiten im Plangebiet sowohl für die Bewohner als auch für die Anwohner aus der Nachbarschaft und leistet durch ihre Wirkung als Kaltluftentstehungsbereich einen wesentlichen Beitrag zu einer Durchlüftung der angrenzenden Siedlungsbereiche und einer Begünstigung des Lokalklimas.

5. Planinhalt und Abwägung

5.1. Baugebiete nach BauNVO

5.1.1. Allgemeines Wohngebiet

An den Straßen „Am Ochsenzoll“, und Stockflethweg ist straßenparallele zweigeschossige offene Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,3 und einer Geschossflächenzahl 0,6 festgesetzt.

Damit sollen die vorhandenen Wohngebäude in ihrem Bestand gesichert und das städtebauliche Erscheinungsbild am Blockrand erhalten werden.

Am Stockflethweg auf dem Flurstück 3485 ist zwei- und dreigeschossige offene Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,4 und einer Geschossflächenzahl 0,8 festgesetzt. Dieser Bereich war in der Vergangenheit eher durch gewerbliche Nutzung geprägt, der sich in neuerer Zeit zu verdichteten Wohnen in zwei- und dreigeschossigen Reihenhäusern

weiterentwickelt hat. Deshalb soll mit dieser Festsetzung die alte bestehende z.T. noch gewerbliche Nutzung als auch die bereits erfolgte neue Nachverdichtung mit in die Tiefe gehenden Wohnungsbau abgesichert werden.

Im rückwärtigen Bereich der Langenhorner Chaussee ist auf dem östlichen Teil des Flurstücks 10785 zweigeschossige offene Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,4 und einer Geschossflächenzahl 0,8 festgesetzt.

Mit diesen Festsetzungen sollen die vorhandenen Gebäude der bereits erfolgten Nachverdichtung in ihrem Bestand planungsrechtlich gesichert werden.

Im rückwärtigen Bereich der Straßen Am Ochsenzoll und Stockflethweg ist straßenparallel eingeschossige offene Bebauung als Einzel- und Doppelhäuser mit maximal zwei Wohneinheiten sowie einer Grundflächenzahl von 0,3 und einer Geschossflächenzahl 0,3 der Ausschluss von Nebenanlagen und ein Anpflanzgebot für Sträucher festgesetzt.

Mit dieser Festsetzung soll eine zusätzliche Bebauung der tiefen rückwärtigen Grundstücksteile ermöglicht werden. Mit dieser inneren Verdichtung soll die Lagegunst der unmittelbaren Nähe zur U-Bahn stärker ausnutzt werden. Dabei sind die Bauflächen so angeordnet, dass im Blockinneren ein von Ost nach West durchgehender Freiraum erhalten bleibt. Da die rückwärtigen Bauungen nur mit privaten Erschließungen (z.B. Pfeifenstiel oder ideelle Teilung) über die vorhandene Straßenanbindung der Grundstücke erschlossen werden sollen, sind nur Einzel- und Doppelhäuser mit nicht mehr als zwei Wohneinheiten festgesetzt. Damit soll der Stellplatzbedarf für die innere Verdichtung gering gehalten werden und die Wohnruhe nicht durch übermäßigen Erschließungsverkehr beeinträchtigt werden.

Eine darüber hinausgehende Verdichtung würde generell zu einer stärkeren Verkehrsbelastung führen sowie den Umbau und die Erweiterung der Straßenverkehrsflächen erforderlich machen. Der Aufwand und die Kosten hierzu würden und in keinem Verhältnis zu dem zusätzlich erzielten neuen Wohnraum stehen.

Auf dem Flurstück 727 (Am Ochsenzoll) ist unter Berücksichtigung des zu erhaltenen Baumes die Festsetzungen für die rückwärtige Bebauung reduziert und an die vordere Bebauung angebunden worden.

Gemäß § 2 Nummer 4 sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans nur Flachdächer oder flachgeneigte Dächer mit einer Dachneigung bis zu 20 Grad zulässig. Mit dieser Festsetzung soll die Höhenentwicklung der hinteren Gebäude begrenzt und die Voraussetzung für die Realisierung der festgesetzten Dachbegrünung geregelt werden. Die Begrünung von Dachflächen dient als ein Ausgleich für die neu versiegelten Flächen der inneren Verdichtung und schafft stadökologisch und kleinklimatisch wirksame Vegetationsflächen, die auch als Teillebensraum für Tiere und Pflanzen dienen.

Gemäß § 2 Nummer 5 sind im allgemeinen Wohngebiet die der Versorgung dienenden Läden unzulässig sowie Ausnahmen für Tankstellen ausgeschlossen. Diese Festsetzung soll die Wohnruhe vor störenden KFZ-Verkehr durch Anliefer- und Besucherverkehr eines Ladens oder einer Tankstelle schützen. Außerdem soll damit die Ansiedlung von Einzelhandel außerhalb des Misch- und Kerngebiets verhindert und damit die gewünschte Einzelhandelskonzentration an der Langenhorner Chaussee gefördert werden.

5.1.2. Mischgebiet

An der Langenhorner Chaussee auf den Flurstücken 717, 126, 11911 und 11893/11893 ist eine viergeschossige straßenparallele geschlossene Randbebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 1,8 festgesetzt. Im rückwärtigen Bereich der Flurstücke 717, 126, 11911, 11314 und 10785 ist zudem eine eingeschossige Flächenausweisung festgesetzt.

Damit sollen die vorhandenen Gebäude in ihrem Bestand gesichert werden. Insbesondere soll aber die vorhandene Einkaufsstraße an der Langenhorner Chaussee als D-Zentrums Ochsenzoll wieder revitalisiert und weiter entwickelt werden. Hierzu soll mit den Festsetzungen eine städtebaulich geschlossene Randbebauung entwickelt werden und mit Ausnahme des Flurstücks 11893 tiefere Nutzungen im Erdgeschoss ermöglicht werden können.

Die Ausnahme des Flurstücks 11893 von einer tieferen Erdgeschossnutzung musste mit Rücksicht auf den städtebaulich bedeutsamen vorhandenen Baumbestand und den eingeeengten Grundstückszuschnitten vorgenommen werden.

Im Hinblick auf diese neue städtebauliche Zielsetzung ist auf Flurstück 717 ein dreigeschossiges Medizinzentrum und auf dem Flurstück 11893 eine viergeschossige Bebauung mit gewerblicher Nutzung und Wohnnutzung realisiert worden.

An den an die Langenhorner Chaussee anschließenden Teilabschnitt der Straße Am Ochsenzoll ist auf Flurstück 11807 eine zwingend viergeschossige straßenparallele Randbebauung in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl von 0,9 und einer Geschossflächenzahl von 3,0 festgesetzt.

Daran anschließend ist an der Straße Am Ochsenzoll auf Flurstück 4545 eine zwingend dreigeschossige straßenparallele Randbebauung in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl von 0,8 und einer Geschossflächenzahl von 2,1 festgesetzt.

Mit diesen Ausweisungen auf den beiden Flurstücken soll sowohl der Bestand gesichert als auch der Blockrand geschlossen von der Langenhorner Chaussee in die Straße Am Ochsenzoll umgelenkt werden.

Mit den festgesetzten Grundflächenzahlen von 0,9 und 0,8 sowie den Geschossflächenzahlen von 3,0 und 2,1 wird die in § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3787), zuletzt geändert am 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176, S. 1, 6) festgelegte Obergrenze für die Grundflächenzahl und die Geschossflächenzahl überschritten. Mit diesen Überschreitungen soll auf den besonders kleinen Grundstücken insbesondere dem Eckgrundstück (Flurstück 11807) eine realistische Bebauung mit Grundrissen nach zeitgemäßem Standard entsprechend der geplanten Randbebauung an der Langenhorner Chaussee ermöglicht werden.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten. Die Bedürfnisse des Verkehrs werden befriedigt und sonstige öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

Auf dem östlich angrenzenden Flurstücken 11537 und 11538 an der Straße Am Ochsenzoll ist eine drei- und zweigeschossige Ausweisung mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 1,2 festgesetzt.

Mit dieser Ausweisung und der Nichtfestsetzung der Bauweise soll ein städtebaulicher Übergang von der geschlossen zur offen straßenparallelen Randbebauung mit zweigeschossigem Entwicklungspotential im rückwärtigen Bereich ermöglicht werden.

Am Stockflethweg ist auf Flurstück 9903 und einem kleinen Teil des Flurstücks 11893 straßenparallel und im rückwärtigen Bereich auch senkrecht zum Stockflethweg eine dreigeschossige geschlossene Baukörperausweisung mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 1,2 festgesetzt. Die vorhandenen Geschosswohnungsgebäude am Stockflethweg sollen damit in ihrem Bestand gesichert und auch nach zeitgemäßem Standard erweitert werden können. Mit der dreigeschossigen baukörperähnlichen Ausweisung soll zusammen mit dem straßenparallelen Blockrand am Eckbereich Langenhorner Chaussee / Stockflethweg ein ruhiger Blockinnenbereich für die vorhandene und neue Wohnnutzung erzielt werden und gleichzeitig die zu erhaltende Baumgruppe im Blockinnenbereich geschützt werden.

Am Stockflethweg auf Flurstück 2136 ist zwei- und dreigeschossige offene Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,4 und einer Geschossflächenzahl 0,8 festgesetzt. Dieses Flurstück ist durch Wohnnutzung im vorderen und eine gewerbliche Nutzung im rückwärtigen Bereich geprägt. Hier soll die vorhandene gemischte Nutzung erhalten und weiter entwickelt werden können. Eine Umstrukturierung zu reiner Wohnnutzung, wie auf dem östlichen Nachbargrundstück geschehen, soll hier nicht erfolgen. Das Maß der Nutzung orientiert sich aber an der östlich angrenzenden Wohnbebauung und soll einen städtebaulichen Übergang zu der überwiegend durch Einzelhäuser geprägten Wohnnutzung bilden.

Gemäß § 2 Nummer 6 sind im Mischgebiet Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Ausgenommen sind die der Versorgung des Gebiets dienende Läden; diese sind in den Erdgeschossen zulässig. Tankstellen, Wettbüros, Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Hamburgischen Spielhallengesetzes vom 4. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 505), geändert am 17. Februar 2021 (HmbGVBl. S. 75, 77) Bordelle, bordellartige Betriebe sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, sind unzulässig.

Mit dieser Festsetzung soll die lärmunempfindliche gewerbliche Nutzung auf das Erdgeschoss konzentriert und die übrigen Geschosse für Wohnnutzung bereitgestellt werden. Die Einkaufsbereiche im Plangebiet sollen so strukturiert werden, dass die kleineren Läden im Randbereich, im Mischgebiet, und die größeren Ladenflächen im zentralen Kerngebiet an der U-Bahnstation Ochsenzoll angesiedelt werden. Deshalb sollen mit der Beschränkung auf die der Versorgung des Gebiets dienende Läden die kleineren Läden erhalten und begünstigt werden um die Ansiedlung der ursprünglich vorhandenen Läden wieder zu fördern und das Gefüge der vorhandenen Einkaufsstraße zu erhalten.

Ebenso soll eine Verdrängung der zur Versorgung des Gebiets dienenden Läden durch Spielhallen, Sexshops und Bordelle und damit eine Verödung und Abwertung der Einkaufsstraße verhindert werden.

Da für kleinere Läden geringerer Anlieferverkehr zu erwarten ist, kann mit dieser Regelung auch eine Einschränkung des Verkehrsflusses der Langenhorner Chaussee verhindert werden.

5.1.3. Kerngebiet

An der Ostseite der Langenhorner Chaussee zwischen Stockflethweg und U-Bahnstation Ochsenzoll ist das Kerngebiet in drei Teilbereiche gegliedert worden.

Direkt an der Langenhorner Chaussee und nördlich, entlang der U-Bahn ist in dem mit „(B)“ bezeichneten Kerngebiet geschlossene Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 1,0 und einer Geschossflächenzahl von 2,6 festgesetzt. Die maximale Höhe der Gebäude ist entlang der Langenhorner Chaussee und der U-Bahn durch eine Gebäudehöhe von 49,3 m über NN und eine Traufhöhe von 47,8 m über NN festgesetzt. Das entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 21,5 m und einer Traufhöhe von ca. 20 m über dem vorhandenen Gelände.

Entlang des Stockflethwegs ist in dem mit „(C)“ bezeichneten Kerngebiet geschlossene Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,8 und einer Geschossflächenzahl von 1,8 sowie eine maximale Gebäudehöhe von 42,3 m und eine maximale Traufhöhe von 40,8 m festgesetzt. Das entspricht einer Gebäudehöhe von ca. 14,5 m und einer Traufhöhe von ca. 13 m über dem vorhandenen Gelände.

Im rückwärtigen Bereich der mit „(B)“ und „(C)“ bezeichneten Kerngebiete ist nördlich der U-Bahn Kerngebiet in geschlossener Bauweise als Fläche für Garagen mit einer Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Für die maximale Höhe des Garagengebäudes ist eine Gebäudehöhe von 51,4 m über NN und eine Traufhöhe von 49,8 m über NN festgesetzt.

Mit diesen Flächenausweisungen soll das realisierte Ochsenzoll-Center an der Langenhorner Chaussee und entlang der U-Bahn mit großräumigem Ausbau des vorhandenen KFZ-Handels, sowie ein Garagengebäude mit ca. 300 Stellplätzen planungsrechtlich abgesichert werden.

Die niedrigeren Gebäudeteile entlang des Stockflethwegs sollen in weiteren Bauabschnitten zu späteren Zeitpunkten errichtet werden. Hierfür gibt es keinen konkreten Zeithorizont. Die Baugrenzen sind so gewählt worden, das zukünftige Gebäude entlang des Stockflethwegs zusammen mit den geplanten Gebäuden an der Langenhorner Chaussee einen neuen zentralen Erschließungsplatz im Innenbereich bilden werden. Das in diesem Bereich noch vorhandene Wohngebäude Stockflethweg 14 wird planungsrechtlich nicht mehr abgesichert, da bis auf dieses Wohnhaus, die Entwicklung zu einem rein gewerblich genutzten Bereich, die bereits mit dem vorherigen Planrecht Langenhorn 4 eingeleitet wurde, als abgeschlossen zu betrachten ist. Diese Wohnnutzung ist auch aufgrund der vorhandenen Immissionen nicht mehr denkbar. Daher sind in den mit „(B)“ und „(C)“ bezeichneten Kerngebieten am Stockflethweg Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter unzulässig, ebenso sind sonstige und ausnahmsweise zulässige Wohnungen unzulässig. (§ 2 Nummer 10)

Um das Maß an Einzelhandelsverkaufsflächen klar zu regeln wird das Kerngebiet horizontal und vertikal gegliedert und in § 2 Nummer 8 festgesetzt, dass in dem mit „(B)“ bezeichneten Kerngebiet an der Langenhorner Chaussee mit Ausnahme vom KFZ-Einzelhandel, ab dem dritten Vollgeschoss Einzelhandel unzulässig ist. Zusätzlich ist in § 2 Nummer 9 festgesetzt dass In dem mit „(C)“ bezeichneten Kerngebiet am Stockflethweg, mit Ausnahme von KFZ-Einzelhandel, Einzelhandel unzulässig ist.

In dem mit „(B)“ bezeichneten Kerngebiet sind somit die ersten zwei Vollgeschosse generell auch für großflächigen Einzelhandel zulässig. Die darüber liegenden Geschosse

sind mit Ausnahme von KFZ-Handel für Einzelhandel ausgeschlossen. Diese neuen Einzelhandelsflächen sollen für eine Stärkung der Nahversorgungsfunktion des bestehenden verkümmerten D-Zentrums um die U-Bahnstation Ochsenzoll sorgen. Gleichzeitig sollen aber die Flächen für periodischen Einzelhandel entsprechend der Vereinbarung im Arbeitskreis Zentren auf ca. 10000 m² beschränkt werden um in diesem Bereich die Zentrenhierarchie des bereits im weiteren Umkreis vorhandenen Einzelhandels, insbesondere in den Bereichen um den Langenhorner Markt und „Käkenhof“, zu erhalten und vor Verdrängung zu schützen. Eine Beeinträchtigung für den Einzelhandel in Norderstedt wird deshalb nicht gesehen.

Zusätzlich soll durch die Ausnahme für KFZ-Handel der bestehende KFZ-Handel planungsrechtlich abgesichert und der vom Eigentümer beabsichtigte stärkere Ausbau des KFZ-Handels ermöglicht werden. Etwaige entgegenstehende Belange – das Ruhebedürfnis angrenzender Bewohner und anderer Einzelhandelsbetriebe, die dort nicht vorhanden sind – stehen dieser Festsetzung nicht entgegen.

Mit der Festsetzung einer Fläche für Garagen im rückwärtigen Bereich, soll das ca. 24 m hohe Garagengebäude für den KFZ-Handel planungsrechtlich gesichert werden. Die ursprünglich im Gargengebäude geplante zusätzliche Park- und Ride- Anlage wurde aufgegeben.

Südlich der U-Bahnstation Ochsenzoll an der Ostseite der Langenhorner Chaussee ist in dem mit „(A)“ bezeichnetem Kerngebiet auf den Flurstücken 1226, 11518 und 11520 eine geschlossene Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 2,5 festgesetzt. Diese ist auf dem Flurstück 1226 sechsgeschossig ausgebildet, entlang der Langenhorner Chaussee springt der Baukörper ab dem fünften Geschoss von Westen nach Osten umlaufend zurück. Zur Nachbarbebauung in der Fibiger Straße staffelt sich der Baukörper bis auf das zweite Geschoss ab. Die Ausweisung dient sowohl der Bestandssicherung als auch der Fortentwicklung zu einer geschlossenen Randbebauung mit maßvoller Erweiterung der gewerblichen Nutzungen insbesondere im Erdgeschoss zur Revitalisierung des D-Zentrums Ochsenzoll an der Langenhorner Chaussee als auch für die Bereitstellung zusätzlichen Wohnraums ab dem ersten Obergeschoss. Dabei sind Einkaufszentren, großflächige Einzelhandels- und sonstige großflächige Handelsbetriebe unzulässig.

In § 2 Nummer 7 ist festgesetzt, dass in den Kerngebieten, Bordelle, bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und Verkaufsflächen, Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln, auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig sind. Mit dieser Festsetzung soll eine Verdrängung kerngebietstypischer Einzelhandelsnutzungen durch Spielhallen, Sexshops und Bordelle und damit eine Verödung und Abwertung des neuen Einkaufszentrums verhindert werden.

An der Westseite der Langenhorner Chaussee nördlich der U-Bahnstation Ochsenzoll ist auf Teilen der Flurstücke 11458 und 11509 Kerngebiet ohne weitere Festsetzungen festgesetzt. Damit sollen die Vorgartenbereiche der vorhandenen Nutzung in ihrem Bestand planungsrechtlich gesichert werden. Art und Maß der Bebauung auf den beiden Grundstücken außerhalb des Plangebiets sind im angrenzenden Bebauungsplan Langenhorn 67 geregelt.

5.1.4. Gewerbegebiet

Südlich des Stockflethwegs im östlichen Plangebiet, ist auf den Flurstücken 11456 und 2980 eine geschlossene zweigeschossige Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,8

und einer Geschossflächenzahl von 1,2 sowie eine Fläche für oberirdische Stellplätze festgesetzt. Damit soll der vorhandene Kfz-Handel mit der dazugehörigen Kfz-Werkstatt einschließlich der bisher genehmigten Lackiererei im Bestand gesichert und für eine maßvolle Erweiterung Regelungen getroffen werden. Die Grundflächenzahl von 0,8 dient auch der Absicherung der in Teilen vorhandenen und neu geplanten offenen Kfz-Abstellflächen.

In § 2 Nummer 12 ist festgesetzt, dass im Gewerbegebiet Einzelhandelsbetriebe Tankstellen, Bordelle und bordellartige Betriebe unzulässig sind. Ausnahmen für Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Hamburgischen Spielhallengesetzes vom 4. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 505), geändert am 17. Februar 2021 (HmbGVBl. S. 75, 77), sowie Wettbüros werden ausgeschlossen.

Zusätzlich ist in § 2 Nummer 13 festgesetzt, dass der im Gewerbegebiet genehmigte und bestehende Einzelhandelsbetrieb (Kfz-Einzelhandel) auch weiterhin zulässig bleibt. Er darf seine Verkaufsfläche um bis zu 10 % der genehmigten Verkaufsfläche erweitern. Der Gebäudebestand darf baulich umgestaltet oder durch einen entsprechenden Neubau ersetzt werden

Der vorhandene KFZ-Betrieb soll in seinem Bestand abgesichert und eine maßvolle Erweiterung (10%) des Betriebes ermöglicht werden. Hierdurch wird auch ein hinreichender Schutz der benachbarten Wohnbevölkerung gegen größere Erweiterungen bezweckt.

Zudem sollen solche Nutzungen (Bordelle, Spielhallen, Wettbüros etc.) die eine Verdrängung des bestehenden Gewerbes zur Folge hätten zum Schutz des bestehenden Gewerbes ausgeschlossen werden.

In § 2 Nummer 14 ist geregelt, dass im Gewerbegebiet mit Ausnahme des bestehenden KFZ-Betriebes solche Anlagen und Betriebe unzulässig sind, die hinsichtlich ihrer Luftschadstoff- und Geruchsimmission das Wohnen in den angrenzenden Gebieten wesentlich stören, wie regelhaft Lackierereien, Tischlereien, Brotfabriken, Fleischzerlegebetriebe, Räuchereien, Röstereien, kunststofferhitzende Betriebe oder in deren Wirkung vergleichbare Betriebe.

Ebenso sind Störfallbetriebe in § 2 Nummer 15 ausgeschlossen.

Diese Festsetzung wird getroffen, um zusätzliche Umwelteinwirkungen durch betriebliche Immissionen genehmigungsbedürftiger Betriebe im Sinne § 3 Absatz 5 a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1275), zuletzt geändert am 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) in Verbindung mit der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV) in der Fassung vom 31. Mai 2017 (BGBl. I S. 1441) zu vermeiden, da die angrenzenden Wohngebiete durch die Verkehrsemissionen der Langenhorner Chaussee und durch den Bahnbetrieb vorbelastet sind. Die in der 4. BImSchV aufgeführten Anlagen sind, obwohl sie ebenso wie die nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen im Sinne des BImSchG den Forderungen des Standes der Technik unterliegen, auf Grund ihrer Beschaffenheit und ihres Betriebes im besonderen Maße geeignet schädliche Umwelteinwirkungen hervorzurufen. Mit der Festsetzung soll deutlich gemacht werden, welche Betriebsbereiche nach Störfallverordnung gemäß Artikel 12 der Seveso-II-Richtlinie und § 50 BImSchG ausgeschlossen und nicht mehr im Plangebiet angesiedelt werden sollen. Im Hinblick auf Lackierereien bezieht sich diese Festsetzung nicht auf kleinere Lackiereinheiten, z.B. von Autohäusern und Werkstätten,

sondern auf Betriebe, bei denen der Einsatz von Lack- und Lösemitteln sowie Spachtelmasse die Schwelle von 2000 l pro Jahr übersteigt.

An der Grenze des Gewerbegebietes zum östlichen Wohngebiet ist im Abstand von 2 m entlang der östlichen sowie der nördlichen Grenze des Flurstücks 11456 eine Lärmschutzwand zwischen dem Gewerbegebiet und dem außerhalb des Plangebiets, östlich angrenzenden Wohngebiets festgesetzt. Zusätzlich ist im § 2 Nummer 16 festgesetzt, dass die Lärmschutzwand im Gewerbegebiet auf Flurstück 11456 eine Mindesthöhe von 2 m über Geländeoberfläche haben muss und zur östlichen und nördlichen Nachbargrenze zu bepflanzen ist.

Damit soll ein Lärm- und Sichtschutz zwischen Gewerbe und Wohnen zum Schutz der vorhandenen Wohnbebauung gewährleistet werden. Der Abstand der Schutzwand zu den Flurstücksgrenzen und dem angrenzenden Wohngebiet ist mit 2 m so gewählt, dass eine ausreichende Bepflanzung erfolgen kann. Bepflanzung und Abstand sollen zudem den Eindruck des Eingegengtseins für die benachbarte Wohnnutzung mindern.

Im südöstlichen Teil des Gewerbegebietes ist ein Bereich gekennzeichnet, in dem geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG vorhanden sind.

5.2. Verkehrsflächen

Für die Erschließung der neuen Nutzungen insbesondere für die Erweiterung des KFZ-Handels und für die zentrale Einzelhandelsnutzung an der U-Bahnstation Ochsenzoll waren die vorhandenen Straßenverkehrsflächen des Stockflethwegs und der Langenhorner Chaussee nicht mehr ausreichend. Auch für die Erschließung des allgemeinen Wohngebiets und des Mischgebietes sind Erweiterungen der Straßenverkehrsflächen erforderlich.

Von der Langenhorner Chaussee ist aufgrund des begrenzten Querschnitts und des starken vorhandenen Verkehrsaufkommens keine direkte Anbindung der neuen Nutzungen möglich. Im Rahmen der Nutzungsrealisierung des „Wichert-Center Ochsenzoll“ ist auf dem Flurstück 11685 eine getrennte Zu- und Abfahrt vom Stockflethweg zum Kerngebiet errichtet worden. Die Verkehrserweiterungsflächen sind ebenfalls im Rahmen der Nutzungsrealisierung bereits vertraglich gesichert worden und werden planungsrechtlich abgesichert.

Aus diesem Grund wird auch in § 2 Nummer 29 geregelt, dass Gehwegüberfahrten auf der Ostseite der Langenhorner Chaussee zwischen dem Stockflethweg und der U-Bahnstation Ochsenzoll nicht zugelassen sind. Der Anschluss der Grundstücke erfolgt über den Stockflethweg.

Im Rahmen der Realisierung des KFZ-Handels auf dem Flurstück 11685 wurden für die Erweiterung des Einmündungsbereiches des Stockflethwegs in die Langenhorner Chaussee Teile des südlich angrenzenden Flurstücks in Anspruch genommen. Zur Verbesserung der Fahrradwege und der öffentlichen Parkplätze wurden Flächen zur Verbreiterung der Langenhorner Chaussee sowohl auf den östlich angrenzenden Flurstücken 11807, 717, 126, 11911 und 1226, als auch auf den westlich angrenzenden Flurstücken 11510, 11869 in Anspruch genommen.

Die Nutzungen der Hamburger Hochbahn AG auf dem Flurstück 11131 sollen ebenso über die private Stichstraße vom Stockflethweg erschlossen und durch ein Geh- und Fahrrecht abgesichert werden. Auch diese Maßnahme wird durch vertragliche

Vereinbarungen zwischen dem Eigentümer der Flurstücke 11433, 11435 und 11457 sowie der Hamburger Hochbahn AG näher geregelt.

Die Straße „Am Ochsenzoll“ ist nicht ausreichend dimensioniert. Die Straße entspricht nicht dem Regelwerk und soll auf eine Gesamtbreite von 8,15 m ausgebaut werden, um einen barrierefreien Gehweg herzustellen. Eine Erweiterung der Straßenverkehrsflächen auf den Flurstücken 11807, 4545, 11538, 11537, 791, 1224, 1193, 1192, 716, 729 und 727 ist erforderlich.

Die vorhandenen Verkehrsflächen der Straßen „Foßberger Moor“ Und Fibigerstraße sind ausreichend dimensioniert.

Die rückwärtigen Bebauungen im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet sollen nur mit privaten Erschließungen über die vorhandenen Straßenanbindungen der Grundstücke erschlossen werden. In § 2 Nummer 18 ist deshalb festgesetzt, dass zur Erschließung der rückwärtigen Grundstücksteile im allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet gemeinsame Überfahrten mit den vorderen Grundstücksteilen anzuordnen sind.

Damit sollen die Erschließungsflächen und der Versiegelungsgrad für die innere Verdichtung gering gehalten und die städtebauliche Eigenart der Vorgärten geschützt werden. Zudem soll dadurch die Zahl der vorhandenen öffentlichen Parkstände so wenig wie möglich eingeschränkt werden und der Verkehrsfluss auf den bestehenden Straßen durch Vermeidung weiterer zusätzlicher Gehwegüberfahrten gesichert werden.

In § 2 Nummer 19 ist festgesetzt, dass Tiefgaragen außerhalb der überbaubaren Flächen zugelassen werden können, wenn Wohnruhe, Gartenanlagen, Kinderspiel- und Freizeitflächen nicht erheblich beeinträchtigt werden und ihre Oberkante mindestens 60 cm unter Gelände liegt. Mit dieser Festsetzung können erforderliche und zusätzliche Stellplätze auch außerhalb der bebaubaren Flächen ermöglicht werden wenn Wohnruhe, Gartenanlagen, Kinderspiel- und Freizeitflächen nicht erheblich beeinträchtigt werden. Somit kann neben der Schaffung ausreichender Kellerflächen auch der Parkplatzdruck auf die öffentlichen Verkehrsflächen durch zusätzliche Stellplätze entlastet werden.

Im südlichen Plangebiet ist auf dem Flurstück 11131 die vorhandene oberirdische Bahnanlage in Tieflage der Hamburger Hochbahn AG nachrichtlich übernommen. Die Nutzungen des Unterwerks und des Stellwerk im nördliche Teil der Bahnfläche auf Flurstück 11131 der Hamburger Hochbahn AG sollen über das im Kern- und Gewerbegebiet sowie auf der Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzte Geh- und Fahrrecht auf den Flurstücken 11433, 11456, 11435 und 11457 erschlossen und an das öffentliche Straßenverkehrsnetz angeschlossen werden.

Bauliche Anlagen sind so auszuführen, dass keine Schäden an den Betriebsanlagen der Hamburger Hochbahn AG entstehen und der U-Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt wird. Eine Bebauung in unmittelbarer Nähe zu den U-Bahn-Anlagen bedarf nicht nur aus Lärm- und Erschütterungsgesichtspunkten, sondern auch zur Regelung von Sicherheitsaspekten im Hinblick auf den Bau, die Unterhaltung des Neubaus und dessen Betrieb neben der U-Bahn einer vertraglichen Regelung mit der Hamburger Hochbahn AG.

Die U-Bahnbrücke über der Straße Foßberger Moor ist als geschütztes Einzeldenkmal gekennzeichnet worden.

5.3. Ausschluss von Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen

In den allgemeinen Wohngebieten sind nach § 2 Nummer 19 Nebenanlagen nach § 14 BauNVO sowie ebenerdige Stellplätze und Garagen auf den nicht überbaubaren Teilen von Baugrundstücken unzulässig.

Mit dem Ausschluss von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen, sollen die restlichen offenen Freiflächen im Blockinneren der allgemeinen Wohngebiete besonders vor Beeinträchtigungen geschützt und Gartenflächen erhalten werden. Zusammen mit den neuen festgesetzten Strauchanpflanzungen soll der verbleibende freie Blockinnenbereich vor Zersiedelung durch Nebenanlagen geschützt und in seinem grünen Erscheinungsbild erhalten und ergänzt werden.

5.4. Geh- und Fahrrechte

In § 2 Nummer 21 ist geregelt, dass das im Kerngebiet auf den Flurstücken 11685 und 11433, im Gewerbegebiet auf dem Flurstück 11435 sowie auf der Privaten Grünfläche auf den Flurstücken 11435, 11457, 11456 und 10929 der Gemarkung Langenhorn festgesetzte Gehrecht, die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg umfasst, zu verlangen, dass die bezeichnete private Fläche dem allgemeinen Fußgängerverkehr zur Verfügung gestellt wird. Geringfügige Abweichungen vom festgesetzten Gehrecht können zugelassen werden. Damit soll eine neue grüne Wegeverbindung entsprechend den Darstellungen des Landschaftsprogramms entlang der U-Bahntrasse geführt werden. Dieser durchgehende Weg parallel zur Gleistrasse besteht in großen Teilen bereits und kann einmal die Alster in Fuhlsbüttel mit Norderstedt verbinden. Zudem stellt er eine örtliche Verbindung für die Anwohner zwischen Foßberger Moor und U-Bahnstation Ochsenzoll her.

In § 2 Nummer 22 ist geregelt, dass im Kerngebiet auf dem Flurstück 11433, im Gewerbegebiet auf dem Flurstück 11435 sowie auf der privaten Grünfläche mit den Flurstücken 11435 und 11457 der Gemarkung Langenhorn, festgesetzte Geh- und Fahrrecht die Befugnis der Hamburger Hochbahn AG umfasst, eine Zu- und Abfahrt zu den Bahnanlagen auf dem Flurstück 11131 der Gemarkung Langenhorn anzulegen und zu unterhalten. Die Zufahrt muss eine Tragfähigkeit von 30 t aufweisen. Nutzungen, welche die Herstellung und Unterhaltung beeinträchtigen können, sind unzulässig. Geringfügige Abweichungen vom festgesetzten Geh- und Fahrrecht können zugelassen werden.

Mit dieser Festsetzung soll die Sicherung der Erschließung für die Nutzungen Unterwerk und Stellwerk auf Flurstück 11131 der Hamburger Hochbahn AG geregelt werden. Es sollen damit Transformatoren im Unterwerk ausgetauscht werden können, die Anfahrbarkeit für Entsorgungsfahrzeuge zur Säuberung der U-Bahnen und die Feuerwehrezufahrt gesichert werden. Um die hohen Gewichte der Transformatoren zu berücksichtigen, ist die Tragfähigkeit der Zufahrt mit 30 t bestimmt worden.

Die Herstellung und Bereithaltung der Gehwege durch den Grundeigentümer sind in einem städtebaulichen Vertrag abgesichert.

5.5. Denkmalschutz

Im Plangebiet ist die Bahnbrücke über die Straße Foßberger Moor als geschütztes Einzeldenkmal gekennzeichnet worden.

5.6. Technischer Umweltschutz

5.6.1. Maßnahmen zum Schutz vor Lärm

Im Rahmen der Abwägung ist geprüft worden, welche Schutzmaßnahmen für die angrenzende Bebauung geeignet sind, um zu einem unter Berücksichtigung dieser Vorbelastung zumutbaren und erträglichen Lärmwert zu gelangen. Die örtlichen Gegebenheiten lassen keine grundsätzliche Veränderung in der Trassenführung der Straßen zu, zum Teil werden sogar Straßenerweiterungen erforderlich. Durch die Festsetzung geschlossener Bauweise an der Langenhorner Chaussee verringert sich der Lärmeinfluss durch diese Straße aber so erheblich, dass für alle Wohngebäude eine lärmabgewandte Seite entstehen muss.

Eine aktive Lärmschutzmaßnahme stellt die in § 2 Nummer 16 festgesetzte Lärmschutzwand im Gewerbegebiet, auf dem Flurstück 11456, zwischen dem Gewerbegebiet und dem östlich an das Plangebiet grenzende Wohngebiet dar.

Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen sind wegen der nur gering verfügbaren Flächen sowie aus Gründen der Stadtbildgestaltung nicht zu vertreten.

Ein darüber hinaus gehender wirksamer Schutz gegen Straßenverkehrslärm kann somit nur noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden entlang Langenhorner Chaussee und des Stockflethwegs erreicht werden.

Aufgrund der Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung durch den Verkehrslärm der Langenhorner Chaussee und um eine vom Straßenlärm möglichst wenig beeinträchtigte Nutzung von Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräumen zu ermöglichen, wird in der Lärmschutzklausel in § 2 Nummer 1 festgesetzt, dass in den Misch- und Kerngebieten an der Langenhorner Chaussee die Schlafräume zu den lärmabgewandten Gebäudeseiten zu orientieren sind. Dabei sind Wohn- und Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer wie Schlafräume zu beurteilen. Wird an Gebäudeseiten ein Pegel von 70 dB(A) am Tag erreicht oder überschritten, sind vor den Fenstern der zu dieser Gebäudeseite orientierten Wohnräume bauliche Schallschutzmaßnahmen in Form von verglasten Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) oder vergleichbare Maßnahmen vorzusehen.

Da entlang der Langenhorner Chaussee auch durchgängig der für Außenwohnbereiche kritische Lärmpegelbereich von 65 dB(A) überschritten wird, sollten diese nicht zur Straße ausgerichtet werden. Für einen Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. verglaste Vorbauten mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird. Andere bauliche Maßnahmen zur hinreichenden Schallminimierung sind ebenfalls möglich.

Zur Gewährleistung des Schutzes vor Verkehrslärm wird für das allgemeine Wohngebiet am Stockflethweg in § 2 Nummer 2 die „allgemeine Lärmschutzklausel“ festgesetzt. Durch Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestaltung sind die Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Sofern eine Anordnung aller Wohn- und Schlafräume einer Wohnung an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, sind vorrangig die Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Für die Räume an den lärmzugewandten Gebäudeseiten muss ein

ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.

Abschließend regelt § 2 Nummer 3 den Schallschutz für gewerbliche Aufenthaltsräume. Nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sind „die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ zu berücksichtigen. Gewerbliche Aufenthaltsräume besitzen im Vergleich zu Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein geringeres Schutzbedürfnis. So definiert die Arbeitsstättenverordnung zulässige Innenraumpegel von bis zu 85 dB(A) für industrielle Arbeitsplätze, also ungleich höhere Pegel als für Wohnungen als angemessen angesehen werden. Im Rahmen der Bebauungsplanung erfolgt die Berücksichtigung durch planerische bauliche Schallschutzmaßnahmen, hier insbesondere für die Aufenthaltsräume, wie z.B. Pausen- und Ruheräume und ihre Anordnung innerhalb des Gebäudes. Durch die getroffene Festsetzung wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 13. Dezember 2023 (HmbGVBl. S. 443, 455) nicht berührt. Danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm haben. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen sind die Technischen Baubestimmungen -Schallschutz- vom 10. Januar 1991 (Amtl. Anz. S. 281), geändert am 20. Mai 2020 (Amtl. Anz. Nr. 39, S. 722) maßgebend.

5.6.2. Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen

Innerhalb des Plangebietes sind Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall, durch die im Bereich zwischen Stockflethweg und Fibigerstraße von Ost nach West in einem Einschnitt verlaufende U-Bahnlinie 1, nicht ausgeschlossen.

Aus diesem Grund wird in § 2 Nummer 17 eine entsprechende Festsetzung getroffen:

„Im Kerngebiet und im Gewerbegebiet zwischen der Straße Stockflethweg im Norden und der U-Bahntrasse im Süden sowie auf den Flächen des Kerngebiets zwischen U-Bahntrasse und der Fibigerstraße im Süden, ist der Erschütterungsschutz der Gebäude durch bauliche oder technische Maßnahmen (zum Beispiel an Wänden, Decken und Fundamenten) so sicherzustellen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“, Tabelle 1, Zeile 3 und Zeile 2 (Mischgebiete und Gewerbegebiet nach BauNVO) eingehalten werden. Zusätzlich ist durch die baulichen und technischen Maßnahmen zu gewährleisten, dass der sekundäre Luftschall die Immissionsrichtwerte gemäß Abschnitt 6.2 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), geändert am 1. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5), nicht überschreitet. Die DIN 4150-2, Ausgabe 1999-06, ist zu kostenfreier Einsicht für jedermann im Staatsarchiv niedergelegt; Bezugsquelle für DIN-Normen: Beuth Verlag GmbH, Berlin.“

Mittels der Festsetzung wird sichergestellt, dass für das Plangebiet ein Standard hinsichtlich des Erschütterungsschutzes gewährleistet wird, der sich an den Anhaltswerten der DIN 4150, die für gemischt genutzte Gebiete empfohlen werden, orientiert.

Hamburg als Stadtstaat besitzt nur begrenzte Flächenpotenziale für die bauliche Entwicklung. Nach dem Gebot des flächensparenden Bauens erfolgt die Siedlungsentwicklung Hamburgs vorrangig im Wege der Innenentwicklung. Vor diesem

Hintergrund ist es in der Regel nicht möglich, ausreichend große Abstände zu den Emissionsquellen einzuhalten. Das Heranplanen von schutzwürdigen Nutzungen an Schienenverkehrswege ist hier insofern notwendig.

Die erforderlichen bautechnischen erschütterungsmindernden Maßnahmen (Schwingungsisolierung des Gebäudes) müssen auf die im Rahmen der Baugenehmigung zu konkretisierende Hochbauplanung abgestimmt werden. Durch Maßnahmen, wie unter anderem kurze Decken-Spannweiten oder ein entsprechender Fußbodenaufbau, ist eine mögliche Beeinflussung durch den sekundären Luftschall zu berücksichtigen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im gesamten Mischgebiet sicherzustellen.

5.7. Oberflächenentwässerung

Entsprechend der wasserwirtschaftlichen Zielsetzung, Niederschlagswasser möglichst im Einzugsgebiet zu belassen oder nur verzögert über offene Oberflächengewässer abzuleiten, soll das durch Bodenversiegelung vermehrt anfallende Oberflächenwasser möglichst auf den Grundstücken zur Versickerung gebracht werden. Zur Starkregenvorsorge und hinsichtlich des Überflutungsschutzes sollen die ausgewiesenen Gründächer als Retentionsfläche für Niederschlagswasser genutzt werden, hierzu sind die Dachabflüsse durch Drosselabläufe zu begrenzen, gemäß § 2 Nummer 4.

Die Entwässerung des Niederschlagswassers der Straßen erfolgt im Stockflethweg und Teilen der Langenhorner Chaussee in vorhandenen verrohrten Gräben und Straßenentwässerungsleitungen. Im nördlichen Bereich der Langenhorner Chaussee (zwischen der Straße Bärenhof und der Straße Am Ochsenzoll) ist ein Regenwassersiel vorhanden, in das auch die in der Langenhorner Chaussee bestehende Straßenentwässerungsleitung einleitet. Über das R-Siel gelangt das Niederschlagswasser in das Rückhaltebecken Schmuggelstieg und von dort weiter in die Tarpenbek. Insgesamt sind die vorhandenen Leitungen und Verrohrungen für die Entwässerung der Straßen ausreichend. Das Niederschlagswasser, das auf den Flächen der Straße „Am Ochsenzoll“ anfällt, soll mit der Straßenneubaumaßnahme an das Regenwassersiel in der Langenhorner Chaussee angeschlossen werden.

Eine Einleitung von Oberflächenwasser privater Flächen (gedrosselt) ist hier nur in den Bereichen möglich in denen Regenwassersiele vorhanden sind (siehe auch § 2 Nummer 23 des Verordnungstextes). Die Straßengräben (auch verrohrt) stehen für private Einleitungen nicht zur Verfügung. Das Wasser sollte deshalb gesammelt und genutzt werden oder auf dem Grundstück versickert werden.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sind die Bemessungen der Grundstücksentwässerungsanlagen vom Planer/Architekten unabhängig von der Vorflut (Grundwasser-/Sieleinleitung) nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik (DIN 1986-100:2016-12) zu führen und der zwischenzeitliche schadhafte Rückhalt des Überflutungsvolumens infolge Starkregens auf den Grundstücken nachzuweisen. Das Geologische Landesamt hat die generelle Versickerungsfähigkeit für dieses Gebiet bestätigt. Aufgrund der vielen Einzelgrundstücke wurde auf die komplette Ermittlung der Bodenbeschaffenheit im Vorwege verzichtet, da eine sichere Beurteilung der Bodenbeschaffenheit nicht für jedes einzelne Grundstück bzw. Grundstücksteil gewährleistet werden kann. Die Versickerungsfähigkeit soll deshalb zu jedem Einzelfall mit dem Bauantrag geprüft werden.

In § 2 Nummer 23 ist deshalb festgesetzt, dass In den Baugebieten das auf den Grundstücken anfallende Niederschlagswasser zu versickern ist, sofern es nicht gesammelt und genutzt wird.

Außerdem ist in § 2 Nummer 24 festgesetzt, dass auf den privaten Grundstücksflächen Geh- und Fahrwege, ebenerdige PKW- und Fahrradstellplatzflächen, Terrassen sowie Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen sind.

Damit wird einer durchgehenden Versiegelung entgegengewirkt und eine Verbesserung der Versickerung des Regenwassers in den Baugebieten erreicht. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung sind unzulässig.

Aufgrund der möglichen gewerblichen Nutzungen im Gewerbe-, Kern- und Mischgebiet ist mit Rücksicht auf das vorhandene Wasserschutzgebiet ein Versickern des anfallenden Oberflächenwassers nicht generell möglich. Deshalb ist in § 2 Nummer 23 Satz 2 geregelt, dass wenn im Einzelfall eine Versickerung für die Grundstücke mit der Belegenheit Langenhorner Chaussee, zwischen Bärenhof und dem Flurstück 717 der Gemarkung Langenhorn, unmöglich sein sollte, ausnahmsweise eine Einleitung des nicht versickerbaren Niederschlagswassers in das hier vorhandene Regenwassersiel nach Maßgabe der zuständigen Stelle zugelassen werden kann.

Darüber hinaus kann ausnahmsweise eine Einleitung des nicht versickerbaren Niederschlagswassers in die Oberflächengewässer nach Maßgabe der jeweils zuständigen Stelle zugelassen werden.

5.8. Grünflächen

Zwischen der westlichen Plangrenze und der Langenhorner Chaussee, ist gegenüber der Kreuzung Langenhorner Chaussee/ Stockflethweg ein schmaler Streifen als öffentliche Parkanlage festgesetzt. Diese Festsetzung soll der planungsrechtlichen Absicherung der vorhandenen waldartigen Fläche im Anschluss an die Parkanlagenausweisung im westlich angrenzenden Bebauungsplan Langenhorn 67 dienen.

Die neue städtische Parkanlage ist zwischen dem Gewerbegebiet und der Straße Foßberger Moor auf dem stadteigenen Flurstück 4543 festgesetzt und zusammen mit der angrenzenden privaten Grünflächen auf Flurstück 10929 als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft, zur Sicherung des vorhandenen Naturareals ausgewiesen. Außerdem ist die Parkanlage ein wesentlicher Teil einer neuen grünen Wegeverbindung, vgl. Kap. 5.4. Die Parkanlage liegt gegenüber dem angrenzenden Wohngebiet erhöht, die Böschung ist mit Gehölzen naturnah bewachsen, welche erhalten bleiben sollen. Südlich der Wegetrasse befinden sich geschützte Trockenrasenflächen und Birken-Pionierwaldbereiche. Es handelt sich partiell um gesetzlich geschützte Trockenrasenbiotope. Die natürliche Vegetation soll erhalten und ökologisch wertvolle Vegetationsformen gefördert werden. Hierzu wurde ein Biotopentwicklungskonzept erarbeitet. Der Verbuschung soll entgegen gewirkt und die Trockenrasenbiotope langfristig erhalten und entwickelt werden. Die Parkanlage ist für die ruhige Erholung in naturhafter Umgebung, insbesondere für das Spaziergehen vorgesehen und ohne erhöhte Aufenthaltsfunktion. Die Fläche soll ansonsten nicht betreten und nicht von freilaufenden Hunden gestört werden.

5.9. Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

5.9.1. Baumschutz

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gilt die Hamburgische Baumschutzverordnung (BaumschutzVO) vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81, 126). Für genehmigungsfähige Baumfällungen werden nach den Regeln der BaumschutzVO Ersatzpflanzungen auferlegt.

Außerdem sind einige aufgrund ihres Alters, ihrer Ausprägung und ihrer Funktion als Lebensraum für Tiere besonders bedeutsame Bäume mit einem Erhaltungsgebot versehen, soweit sie nicht durch andere Festsetzungen gesichert sind. Der nördliche Block hat wenig Großbaumbestand, so dass der Erhalt der wichtigsten Exemplare von besonderer Bedeutung ist.

In § 2 Nummer 25 ist vorgeschrieben, dass für die nach der Planzeichnung zu erhaltenden Bäume bei Abgang Ersatzpflanzungen vorzunehmen sind. Außerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Geländeaufhöhungen oder Abgrabungen im Kronenbereich dieser Bäume unzulässig.

Mit dieser Vorschrift soll sichergestellt werden, dass bei natürlichem Abgang der festgesetzten Bäume Ersatzpflanzungen vorgenommen werden, die der Art und Qualität des vorhandenen Gehölzbestandes entsprechen und diesen in seiner Quantität langfristig sichern. Geländeaufhöhungen oder Abgrabungen würden die Wurzelbereiche und damit den gesunden Fortbestand der Bäume erheblich beeinträchtigen.

Gemäß § 2 Nummer 27 sind für zu pflanzende Bäume einheimische Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 20 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, zu verwenden. Im Kronenbereich dieser Bäume ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m² mit mindestens 1 m durchwurzelbarer Bodentiefe anzulegen.

Die Festlegung von Mindestgrößen ist notwendig, um ohne lange Übergangszeit gestalterisch und ökologisch wirksame Strukturen wieder herzustellen. Damit soll erreicht werden, dass die neu zu pflanzenden Bäume sich kurzfristig der ursprünglichen Baumqualität angleichen und sich visuell, klimatisch und lufthygienisch positiv auswirken. Es sind einheimische Laubbäume zu verwenden, da einheimische Pflanzenarten in besonderem Maße der einheimischen Tierwelt Lebensraum bieten und Laubbäume kleinklimatisch günstiger sind. Eine offene Vegetationsfläche von 12 m² ist anzulegen, weil der Kronenbereich der Bäume, der in etwa dem Wurzelbereich entspricht, mindestens jedoch eine 12 m² große Pflanzfläche, nicht versiegelt werden soll. Durch das Freihalten der Pflanzfläche bleibt der Boden offenporig und leicht durchwurzelbar, wodurch die Standortbedingungen für den Baum verbessert werden. Des Weiteren nimmt der Boden das Niederschlagswasser zur Versorgung des Baumes auf.

5.9.2. Begrünungsmaßnahmen

In der Mitte des allgemeinen Wohngebietes ist eine Fläche zum Anpflanzen von Sträuchern festgesetzt. Entlang der dortigen hinteren Grundstücksgrenzen sollen in einer Breite von jeweils 3 Metern Strauchflächen entstehen, die trotz der enger werdenden Bebauung Sichtschutz bieten und den Verlust an Gartengehölzen ausgleichen. Die Pflanzung soll hergestellt werden, wenn die Möglichkeit der hinteren Bebauung ausgenutzt wird.

Gemäß § 2 Nummer 26 sind diese Flächen zum Anpflanzen von Sträuchern mit einheimischen Sträuchern als dreimal verschulte Solitärsträucher mit mindestens 150 cm Höhe in einem Abstand von 2 Metern zu bepflanzen. Pflanzen verschulen bedeutet nichts anderes als "umpflanzen" und gewährleistet eine gute Qualität. Diese Maßnahme dient der Erhaltung der heimischen Tierwelt, die in besonderem Maße an heimische Gehölzarten angepasst ist. Es sollen großwüchsige Sträucher, z.B. Kornelkirsche, gemeiner Schneeball, Liguster, eingrifflicher Weißdorn, Haselnuss, Holunder verwendet werden. Bei einer typischen Pflanzgröße als 3x verschulte Solitärsträucher mit mindestens 150cm Höhe ist für eine dichte Pflanzung ein Abstand von 2 Metern ausreichend. Vorhandene Bäume können in die Pflanzflächen integriert werden.

Nach § 2 Nummer 28 sind die nicht überbauten Flächen auf Tiefgaragen mit einem mindestens 60 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Versiegelung offener Bodenflächen durch eine ausreichend starke Bodenschicht als Überdeckung der Tiefgarage ausgeglichen und eine angemessene Begrünung mit ausreichenden Wachstumsbedingungen ermöglicht wird, die sich gestalterisch in das gartengeprägte Umfeld einfügen soll.

In den Baugebieten ist gemäß § 2 Nummer 20 auf ebenerdigen Stellplatzanlagen nach jedem vierten Stellplatz ein großkroniger Baum zu pflanzen. Alternativ ist die Stellplatzanlage mit einem begrüntem Dach zu überdecken. Hierzu sind auf dem mit „(C)“ bezeichneten Kerngebiet innerhalb der mit minus eins festgesetzten Baugrenzen eingeschossige Überdachungen zulässig.

Mit dieser Festsetzung soll sichergestellt werden, dass auch bei einer Stellplatzanlage ein Mindestmaß an Begrünung erfolgt. Ferner dient die Baumpflanzung der Verbesserung des Kleinklimas, mindert die Aufheizung, sowie der Filterung von Staub und Schadstoffen aus der Luft. Im Wohngebiet, in dem Stellplatzanlagen innerhalb der Bauflächen möglich sind, sichert die Regelung eine Einbindung in das gartengeprägte Umfeld. Wenn Bäume nicht sinnvoll gepflanzt werden können, z.B. weil die Fläche unterbaut ist, wird die gleiche Funktion durch eine vollständige Abdeckung mit einem begrüntem Dach erreicht. Im Kerngebiet ist diese Regelung besonders erforderlich, weil es andere begrünte Freiflächen kaum geben wird. Die für Mitarbeiter und Kundenbesuche im Gewerbegebiet vorgesehenen Stellplätze sollten aber auch hier regelhaft begrünt werden.

Gemäß § 2 Nummer 4 sind nur Flachdächer oder flachgeneigte Dächer mit einem mindestens 12 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu mindestens 80 vom Hundert extensiv zu begrünen. Als extensive Begrünung gilt eine Begrünung mit Sedum, Kräutern und Gräsern. Die Begrünung von Dachflächen schafft stadttökologisch wirksame Vegetationsflächen, die Ersatzlebensräume sowohl für angepasste naturnahe Pflanzengemeinschaften als auch für Tiere, insbesondere Insekten und Vogelarten bieten. Für die Wirksamkeit der Dachbegrünung ist eine Stärke des Substrataufbaus erforderlich, die eine Begrünung auch mit Gräsern und Stauden ermöglicht. Durch die Speicherfähigkeit wirkt sich die Dachbegrünung positiv auf den Wasserhaushalt aus und stabilisiert das Kleinklima. Die Begrünung einsehbarer Dachflächen belebt außerdem die Dachlandschaft und unterstützt die gestalterische Einbindung der Gebäude in die Gartenflächen. Die festgesetzte Dachbegrünung dient der Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die durch die zusätzliche hintere Bebauung hervorgerufen werden.

In der hierzu für das Plangebiet erstellten Eingriffsbilanzierung werden mit Hilfe der festgesetzten Dachbegrünung die rechnerischen Ausgleichswerte (Staatsrätemodell) für die Faktoren Tiere und Pflanzen sowie Boden erreicht. Vom Ausgangswert der geplanten hinteren Bebauung wird die Planung somit nahezu ausgeglichen.

In § 2 Nummer 16 ist festgesetzt, dass die Lärmschutzwand zur östlichen Nachbargrenze zu bepflanzen ist. Damit soll die ungestaltete Wand durch Begrünung für die benachbarte Wohnnutzung optisch und ökologisch verträglich gestaltet werden.

5.9.3. **Grundwasserschutz**

Im Plangebiet soll ein möglichst großer Anteil versickerungsfähiger Flächen erhalten bzw. geschaffen werden, über die Niederschlagswasser in den Boden eindringen und dem natürlichen Wasserhaushalt zugeführt werden kann. Die im Kapitel Wasser und Oberflächenentwässerung (vgl. Kap. 5.7) genannten Maßnahmen dienen gleichzeitig auch dem Schutz des Grundwassers.

Die festgesetzte Dachbegrünung sowie die Tiefgaragenbegrünung tragen zu einer Verzögerung des Oberflächenabflusses bei, negative Auswirkungen auf das Grundwasser werden dadurch vermindert. Das Dachflächenwasser kann, so-fern es die Bodenverhältnisse zulassen, versickert werden.

Um das wasserwirtschaftliche und ökologischen Ziel, das Oberflächenwasser möglichst im Einzugsgebiet zu belassen oder nur verzögert über offene Oberflächengewässer abzuleiten, zu sichern, wird die folgende Festsetzung in § 2 Nummer 23 getroffen:

In den Baugebieten ist das auf den Grundstücken anfallende Niederschlagswasser zu versickern, sofern es nicht gesammelt und genutzt wird. Sollte im Einzelfall eine Versickerung unmöglich sein, kann ausnahmsweise eine Einleitung des nicht versickerbaren Niederschlagswassers in das zwischen der Straße Bärenhof und der Straße Am Ochsenzoll vorhandene Regenwasser- bzw. Mischwassersiel nach Maßgabe der zuständigen Stelle zugelassen werden.

Um auch für die befestigten Flächen auf den privaten Grundstücken ein Mindestmaß an Versickerung von Oberflächenwasser zu gewährleisten, wird folgende Festsetzung in § 2 Nummer 24 getroffen:

Auf den privaten Grundstücksflächen sind Geh- und Fahrwege, ebenerdige PKW- und Fahrradstellplatzflächen, Terrassen sowie Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen.

Dies dient der Minderung der Bodenversiegelung und trägt zur Versickerung von Niederschlägen im Gebiet bei. Darüber hinaus werden mit dieser Festsetzung Beeinträchtigungen der Standorte angrenzender zu erhaltender Bäume gemindert bzw. die Standortbedingungen für Neupflanzungen verbessert. Als mehr oder minder wasser- und luftdurchlässig gelten in diesem Sinne Befestigungsarten wie: wassergebundene Decken (Grand), Kiesbeläge, Rasengitterbeläge (Beton oder Kunststoff), Rasen- oder Splittfugen-Pflaster sowie Pflaster- und Plattenbeläge mit durchlässigem Unterbau und ohne Fugenversiegelung. Diese Festsetzung gilt auch für unterbaute Freiflächen sowie ebenfalls für Feuerwehrumfahrten und -Aufstellflächen, wobei die geforderten Auflasten im Wegeaufbau zu berücksichtigen sind.

5.9.4. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Der östliche Teil der ehemaligen Güterbahnflächen, Flurstück 4543 und 10929, ist als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt, da auf diesen Fläche die vorhandenen Standortverhältnisse und die natürlich entstandene Vegetation erhalten und entwickelt bzw. wiederhergestellt werden soll. In der Fläche sind Teilabschnitte der neuen grünen Wegeverbindung als Gehrecht gesichert ist. Der von der Langenhorner Chaussee durch das Kern- und das Gewerbegebiet kommende Gehweg ist hier in einer Breite von maximal 3,50 m hergestellt. Der Zaun des nördlich anschließenden Betriebsgeländes wird mit einem 2 m breiten Grünstreifen aus einheimischen Sträuchern abgepflanzt. Die Rampe zum U-Bahn-Gelände muss erhalten und der Weg bis dahin befahrbar bleiben. Der Weg schließt an den Gehweg in der Parkanlage an (Kap 5.8). In der Schutzfläche befinden sich geschützte Trockenrasenbiotop, die zu erhalten und vor Verbuschung und Bewaldung zu bewahren sind. Außerdem werden in der Fläche Entwicklungsmaßnahmen zum Ausgleich der Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Biotop, die sich durch die Erweiterung des Autohandels ergeben haben, durchgeführt. Die Trockenrasenflächen wurden regeneriert und vergrößert. Die Fläche bildet zusammen mit der angrenzenden Parkanlage einen ungestörten Naturraum.

Die Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft hat keine Funktion als Ausgleichsfläche im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Sie dient dem Ersatz von verloren gegangen oder beeinträchtigten Biotopflächen aus dem realisierten Bauvorhaben des Autohandels.

5.10. Abwägungsergebnis

Der Bebauungsplan Langenhorn 68 ist erforderlich, um den zentralen Standort um den Bereich des U-Bahnhofs Ochsenzoll zu reaktivieren. Grund hierfür war das aufgegebenes Gelände der Deutschen Bahn, welches neu strukturiert und an die vorhandene Nutzung angebunden werden sollte.

Im Laufe der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde auf dieser Fläche zwischen Stockflethweg, Langenhorner Chaussee und U-Bahntrasse, auf Grundlage des Bebauungsplans Langenhorn 4, eine dichte Bebauung durch den bereits vorher ansässigen Kfz-Einzelhandel mit integriertem Nahversorger und diversen Dienstleistern realisiert, der nun planungsrechtlich abgesichert wird.

Für den Bereich südlich der U-Bahnstation Ochsenzoll wird die Bebauung an der Langenhorner Chaussee im Sinne des zentralen Standorts ebenso wie der nördliche Bereich stärker verdichtet und mit einer flexibleren Nutzungsart festgesetzt. Die dichtere Bebauungsmöglichkeit eröffnet eine effizientere Flächenausnutzung der zum Großteil brachgefallenen Fläche in besonders gut durch U- und Busbahnhof angebundener Lage.

Neben diesen zentralen Nutzungen am Bahnhof Ochsenzoll ermöglicht der Bebauungsplan Langenhorn 68 für die bestehenden Nutzungen nördlich des Stockflethwegs, insbesondere für die Mischnutzung an der Langenhorner Chaussee, eine Weiterentwicklung sowie eine moderate Verdichtung der vorhandenen Wohnnutzung durch eine hintere Bebauung. Die damit einhergehende zusätzliche Versiegelung wird durch die Festsetzung von begrünten Dächern mit gedrosseltem Niederschlagsabfluss ausgeglichen und ist im Vergleich zu einer Inanspruchnahme von Bauland auf der „grünen Wiese“ zu bevorzugen.

Östlich des Gewerbegebiets hatte sich im Bereich der ehemaligen Gleisanlagen des früheren Güterbahnhofs Ochsenzoll eine natürliche Vegetation mit geschützten Biotopen entwickelt. Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Autohandels wurden Teile der in der Biotopkartierung erfassten gesetzlich geschützten Trockenrasen-Biotope zerstört. Der Ersatz wurde in den jetzt im B-Plan als gesetzlich geschützte Biotope gekennzeichneten Flächen, die gleichzeitig auch als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt sind, hergestellt. Die als Parkanlage festgesetzte Fläche ermöglicht eine Wegeverbindung zwischen der Langenhorner Chaussee und der Straße Foßberger Moor.

Ein erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft ergibt sich durch die Planung gegenüber der derzeitigen planungsrechtlichen Ausweisung als allgemeines Wohngebiet, Gewerbegebiet und Sondergebiet „Ladengebiet“ nicht.

Durch die naturschutzfachlichen Festsetzungen des Bebauungsplans wird sichergestellt, dass die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Artenschutzes ausreichend berücksichtigt werden. Die Festsetzungen dienen u.a. der Minderung von Auswirkungen durch die Bodenversiegelung, der ökologisch orientierten Regulierung des Wasserhaushalts und reduzieren somit die Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Klima, Pflanzen und Tiere.

Die mit der Entwicklung des Bereichs um den U-Bahnhof Ochsenzoll einhergehende Zunahme der Verkehrsbelastung, insbesondere für den Stockflethweg, wurde zwischenzeitlich durch die Aufgabe der P+R Anlage sowie der Verkleinerung des Plangebiets und Verzicht auf den Ausbau der Straße Querpfad reduziert.

Die aktuell prognostizierten Daten der lärmtechnischen Untersuchung zu Straßen- und Schienenverkehrs- sowie Gewerbelärm erfordern die Festsetzung einer allgemeinen Lärmschutzklausel sowie einer „Blockrandklausel“ einschließlich „Außenbereichsklausel“ für das Plangebiet, wodurch gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. Zum Schutz der östlich an das Gewerbegebiet angrenzenden Wohnbebauung vor Lärmimmissionen wird im Bebauungsplan eine mindestens zwei Meter hohe Lärmschutzwand festgesetzt.

Die prognostizierten Luftschadstoffimmissionen unterschreiten die Grenzwerte im Jahresmittel sicher, demnach sind keine Maßnahmen zum Schutz vor Luftschadstoffen zu treffen. Gesunde Wohnverhältnisse werden sichergestellt. Eine Verletzung nachbarschaftlicher Belange durch die vorgesehene Planung ist nicht zu erwarten.

5.11. Nachrichtliche Übernahmen

5.11.1. Denkmalschutz

Im Plangebiet ist die Bahnbrücke über die Straße Foßberger Moor als Denkmal gemäß § 4 Absatz 1 DSchG geschützt und in die Hamburgische Denkmalliste eingetragen. Das geschützte Denkmal wird im Bebauungsplan als nachrichtliche Übernahme „Denkmalschutz Einzelanlage“ übernommen.

5.11.2. Gesetzlich geschützte Biotope

Auf dem östlichen Teil, den ehemaligen Gleisanlagen des früheren Güterbahnhofs Ochsenzoll, hatte sich eine natürliche Vegetation mit geschützten Biotopen entwickelt. Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Autohandels wurden Teile der in der

Biotopkartierung erfassten gesetzlich geschützten Trockenrasen Biotope zerstört. Der Ersatz erfolgt nun in den jetzt im B-Plan als gesetzlich geschützte Biotope gekennzeichneten Flächen

5.11.3. Bahnanlagen

Zwischen der Langenhorner Chaussee und der Straße Foßberger Moor sind im Bereich südlich des Kern- bzw Gewerbegebiets am Stockflethweg und nördlich des Kerngebiets an der Fibiger Straße, oberirdische Bahnanlagen für die Deutsche Bundesbahn gekennzeichnet.

5.12. Kennzeichnungen

5.12.1. Erschütterungsschutz

In der Planzeichnung ist der Bereich des Kern- bzw Gewerbegebiets südlich des Stockflethwegs und das Kerngebiet nördlich der Fibiger Straße, als Fläche umgrenzt, deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen erfordern, resultierend aus Erschütterungen und sekundären Luftschall der U-Bahntrasse.

5.12.2. Wasserschutzgebiet

Das gesamte Plangebiet liegt in der Schutzzone III des festgesetzten Wasserschutzgebiets Langenhorn/Glashütte vom 01.04.2000.

5.12.3. Bauschutzbereich

Das Plangebiet befindet sich im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Hamburg-Airport gemäß § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 699), zuletzt geändert am 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808, 2831, 2833, 2018 S. 472).

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 werden die bisher gültigen Festsetzungen des Bebauungsplans

Langenhorn 4, festgestellt durch Gesetz vom 12. Oktober 1970 (HmbGVBl. S. 275), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 502); des Bebauungsplans

Langenhorn 3, festgestellt durch Gesetz vom 4. Februar 1991 (HmbGVBl. S. 42), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 505, 508)

und des Bebauungsplans Langenhorn 12 vom 14. Januar 1972 (HmbGVBl. S. 16) zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494) aufgehoben.

8. Flächen- und Kostangaben

8.1. Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 145.325 m² groß.

Hiervon entfallen etwa 18.894 m² auf Straßenverkehrsflächen (davon neu etwa 1240 m²), 7.758 m² auf öffentliche Grünflächen und auf Maßnahmenfläche 14.996 m² sowie 32.333 m² auf Bahnanlagen.

8.2. Kostenangaben

Kosten sind für den Erwerb und die Herrichtung der Straßenverkehrsflächen-erweiterungen sowie für die öffentliche Grünanlage entstanden.

Der Wanderweg entlang der Bahnfläche auf den Flurstücken 11685, 11433, 11456, 11435, 11457 und 10929 wird vertraglich geregelt und durch den Eigentümer getragen.