

Begründung
zum Bebauungsplan Fuhlsbüttel 22 / Langenhorn 39

Inhaltsverzeichnis:

1.	Grundlage und Verfahrensablauf	2
2.	Anlass der Planung	2
3.	Planerische Rahmenbedingungen	3
3.1	Rechtlich beachtliche Tatbestände	3
3.1.1.	Flächennutzungsplan	3
3.1.2.	Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm	3
3.1.3.	Andere rechtlich beachtliche Tatbestände	3
3.2.	Andere planerisch beachtliche Tatbestände	4
3.3.	Angaben zum Bestand	5
4.	Umweltbericht	5
5.	Planinhalt und Abwägung	6
5.1	Kerngebiet	6
5.2.	Sondergebiet Flughafenbezogene Einrichtungen	7
5.2.1.	Parkpalette	8
5.2.2.	Parkrotunde	9
5.2.3.	Hotel	9
5.2.4.	Terminalvorfahrten	10
5.3.	Straßenverkehrsflächen / Erschließung	11
5.3.1.	Bundesfernstraße	11
5.3.2.	Geh- und Fahrrecht	12
5.3.3.	Gehrecht	12
5.3.4.	Leitungsrecht / vorhandene Leitung	13
5.4.	Bahnanlagen	13
5.5.	Baumschutz- und Begrünungsanlagen	14
5.6.	Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	15
5.7.	Oberflächenentwässerung	15
5.8.	Fachinformationssystem Boden	16
5.9.	Lärmschutz	16
5.10.	Bauschutzbereich	16
5.11.	Wasserfläche	17
5.12.	Grünfläche	17
6.	Beeinträchtigung von Natur und Landschaft	17
7.	Maßnahmen zur Verwirklichung	18
8.	Aufhebung bestehender Pläne/Hinweis auf Fachplanungen	18
9.	Flächen- und Kostenangaben	18
9.1.	Flächenangaben	18
9.2.	Kostenangaben	19

1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824). Da das Planverfahren bereits vor In-Kraft-Treten dieser Fassung des BauGB (20. Juli 2004) förmlich eingeleitet worden ist, wird es gemäß § 233 Absatz 1 BauGB nach den bisher geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen. In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N 4/94 vom 22. Dezember 1994 (Amtl. Anz. 1995 S. 1) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 2. Februar 1995 und 26. November 2002 (Amtl. Anz. 1995 S. 377 und 2002 S. 5209) stattgefunden.

Das Plangebiet wurde im Südosten vor der Verschickung um die Flurstücke 2885 (alt 1028 Teilfläche) und 2891 (alt 1047 Teilfläche) zur Vermeidung von Kauf- und Verkaufsschwierigkeiten reduziert. Die Flächen waren von der Planung nicht betroffen. Im Süden wurde in diesem Zusammenhang zur Plangebietsbegradigung eine Reduzierung vorgenommen.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert, durch die die Grundzüge der Planung nicht berührt wurden. Eine eingeschränkte Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen hat stattgefunden; die bisher geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 3 BauGB wurde beachtet.

2. Anlass der Planung

Der Bebauungsplan soll die planungsrechtliche Voraussetzung für eine Neuordnung des nördlichen Vorplatzes des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel zwischen den Abflug- und Ankunftshallen und der Umgehung Fuhlsbüttel schaffen. Es soll die Realisierung von Parkpaletten, eines Parkhauses, eines Hotels sowie von Kerngebietenutzungen ermöglicht werden. Des Weiteren sollen die öffentlichen Verkehrszu- und -abflüsse geregelt werden.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände

3.1.1. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans gemischte Bauflächen, Grünflächen, eine Autobahn oder autobahnähnliche Straße mit Anschlussstelle, Flächen für den Luftverkehr mit der Zweckbestimmung Flughafen sowie eine Schnellbahn mit Haltepunkt dar.

3.1.2. Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für das Plangebiet im Landschaftsprogramm die Milieus „Verdichteter Stadtraum“, „Parkanlage“, „Gewässerlandschaft“, „Autobahn oder autobahnähnliche Straße“ sowie „Flughafen / Flugplatz“ und die milieuübergreifenden Funktionen „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ und „Entwickeln des Landschaftsbildes“ sowie die nachrichtliche Übernahme/Vermerk „Flughafenerweiterungsfläche“ dar.

Im Arten- und Biotopschutzprogramm werden für das Plangebiet die Biotopentwicklungsräume „geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ (13a), „Parkanlage“ (10a), „Stillgewässer“ (4) „Flughafen“ (14c) sowie „Autobahnen u.ä.“ (14b) dargestellt.

3.1.3. Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

Der Baustufenplan Fuhlsbüttel, Alsterdorf, Groß Borstel und Ohlsdorf in der Fassung der erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) und der Baustufenplan Langenhorn vom 28. Februar 1956 (HmbGVBl. S. 28) stellen für den westlichen Bereich des Plangebiets Fuhlsbüttel 22 / Langenhorn 39 Flächen für besondere Zwecke, Flughafen dar.

Der Bebauungsplan Fuhlsbüttel 2 vom 31. März 1969 (HmbGVBl. S. 39), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBL. S. 494, 495, 501), weist für den Bereich östlich der Zeppelinstraße zwischen der Straße Am Raakmoorgraben und Preetzer Straße Fläche für öffentliche Straßen, Wege, Plätze aus. Östlich daran anschließend sind Flächen für Garagen, zweigeschossig, sowie öffentliche Grünflächen festgesetzt.

Der Bebauungsplan Fuhlsbüttel 5 vom 16. Dezember 1966 (HmbGVBl. S. 291),

zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 499) weist für den Bereich östlich der Zeppelinstraße zwischen Preetzer Straße und der Straße Im Vogelsang Fläche für öffentliche Straßen, Wege, Plätze aus. Östlich anschließend sind öffentliche Grünflächen sowie gemischte Bauflächen (Kerngebiet), Wohnbauflächen (reines Wohngebiet) und Stellplatzflächen festgesetzt.

Planfeststellungsbeschluss nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung vom 20. Februar 2003 (BGBl. I S. 287), geändert am 22. April 2005 (BGBl. I S. 1128, 1137), für den Bau der Umgehung Fuhlsbüttel vom 20. Juni 1991 sowie der Beschluss über die Änderung vom 27. Januar 2005 im Bereich des Flughafens Hamburg Rampen 8 und 10 .

Planfeststellungsbeschluss nach § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. 1993 I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert am 3. August 2005 (BGBl. I S. 2270), für den Bau einer Flughafen-S-Bahn vom 4. April 1996.

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Lärmschutzzonen 1 und 2 sowie innerhalb der Lärmschutzbereiche 1 und 2.

3.2. Andere planerisch beachtliche Tatbestände

Folgende Planwerke sind zur Vorbereitung und als Grundlage des Bebauungsplanentwurfs herangezogen worden:

- Beschränkter Ideenwettbewerb über die Ausbauplanung des Flughafens (1986)
- Grundsatzstudie „Ergänzende Nutzung Landseite Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel“ (1991)
- Investorenwettbewerb (1994)
- Gesamtkonzept städtebaulicher Rand zur Umgehung Fuhlsbüttel (August 2001)
- Schalltechnische Untersuchung zur vorbereitenden Bauleitplanung Planfeststellungsverfahren „Vorfeld 2“, Fachbeitrag: Lärmbetrachtung (1996)
- Planfeststellungsverfahren „Vorfeld 2“, Fachbeitrag: Landseitige Verkehrserschließung (1996)
- Schnellbahnanbindung des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel (1994)
- Gutachterliche Stellungnahme zur Umgehung Fuhlsbüttel (1990)
- Verkehrstechnische Stellungnahme zur Entwicklung des nördlichen Betriebsgeländes Flughafen Hamburg mit Ergänzung (2001)
- Verkehrstechnische Stellungnahme Verkehrsanbindung Nord (2001)
- Hamburg Airport - Prognose des mittelfristigen Stellplatzbedarfs (2000)
- Flughafen Hamburg, Funktionsflächenplanung der Vorfahrten (2001)

- Hinweise aus dem Fachinformationssystem Boden: Verdacht auf Ablagerung von Haus- und Sperrmüll entlang der ehemaligen Zeppelinstraße.

3.3. Angaben zum Bestand

Der gesamte Vorplatzbereich des Flughafen Hamburgs wird in diversen Bauabschnitten für den fließenden, ruhenden, fußläufigen Verkehr auf verschiedenen Ebenen, für die S-Bahn, die nördlichen Zufahrten (Kreisel, Brückenbauwerk) sowie Nutzungen oberhalb der Parkebenen (Hotel, Parkrotunde) bei laufendem Betrieb neu gestaltet und unterliegt deshalb einer ständigen Umstrukturierung. Einzelne Bauabschnitte wie die Parkrotunde sind bereits realisiert.

Im Osten des Plangebietes verläuft die Umgehung Fuhlsbüttel. Sie wird im Norden des Plangebiets von der Flughafenstraßenbrücke überquert. Die Flughafenstraße mündet auf Restflächen der Zeppelinstraße. Zwischen den Straßen und der nördlichen Plangrenze befinden sich Brachflächen sowie Grünflächen und zwei Rückhaltebecken des Raakmoorgrabens.

Zwischen der Flughafenstraße, der Umgehung Fuhlsbüttel und der Flughafenzufahrt-Nord befindet sich ein dreigeschossiges Parkhaus mit ca. 1600 Stellplätzen, für das eine zeitlich befristete Baugenehmigung besteht. Nördlich des Parkhauses befinden sich die zwischenzeitig verlagerten Taxenbereitstellungsplätze.

Im zentralen Bereich zwischen den Terminals, Abflug- und Ankunftsebene, den bestehenden Flughafenzu- und -abfahrten und der Umgehung Fuhlsbüttel befinden sich eine zweigeschossige Parkpalette mit Brückenverbindungen zur Abflugebene des Terminal 2 und zur Preetzer Straße, ebenerdige Kurzzeitparkplätze, Busparkplätze sowie die zwischenzeitig realisierte Parkrotunde.

Im Plangebiet liegt ein Mischwasservorflutziel. Die neue ca. 380 m lange, 7 m breite Sieltrasse liegt größtenteils unterhalb der um die Parkpalette geführten Betriebsstraßen. In Bereichen, in denen sie außerhalb der Straße verläuft, soll sie in Abhängigkeit des Gesamtkonzeptes „Landschaftlicher Rand zur Umgehung Fuhlsbüttel“ begrünt werden.

4. Umweltbericht

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

5. Planinhalt und Abwägung

5.1 Kerngebiet

Die linsenförmige Fläche zwischen der Flughafenstraße, der Umgehung Fuhlsbüttel und der Flughafenvorfahrt im nördlichen Plangebiet wird als Kerngebiet festgesetzt. Aufgrund ihrer Lage in der Lärmschutzzone 2, in direkter Nähe zum Flughafen mit Verkehrsanbindung über die nördliche Flughafenfahrt, sollen insbesondere flughafenbezogene lärmverträgliche Nutzungen, vorzugsweise Büronutzungen für gewerbliche Dienstleistungen, Reisedienste aus dem Flughafenbereich, Stellplätze sowie Aufstellflächen für Taxen und Busse des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ermöglicht werden.

In dem Kerngebiet wird eine viergeschossige, ausnahmsweise fünfgeschossige Flächenausweisung mit einer Grundflächenzahl (GRZ) 0,5 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,0 getroffen. Die festgesetzte Dichte unterschreitet damit deutlich die Obergrenze des baulichen Nutzungsmaßes nach § 17 Absatz 1 der Bau-nutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479). Mit der Festsetzung wird die Höhenbeschränkung von 41 m über Normal Null (NN) als maximale Gebäudehöhe für die Flugsicherheit unterschritten.

Mit der festgesetzten GRZ von 0,5 wird ein angemessener Spielraum für Begrünungsmaßnahmen auf unversiegelten Bodenflächen geschaffen. Die Flächenausweisung mit einer GRZ von 2,0 ermöglicht eine städtebaulich gewünschte bauliche Struktur, die sich den dominanten Flughafenterminals und dem Hotel auf der südlich gelegenen Parkpalette in der Höhenentwicklung unterordnet. Gleichwohl bietet sie einen gewissen Entwicklungsspielraum für den nördlichen Rand des Flughafenvorfelds, welcher die Signifikanz der Gesamtanlage flankierend unterstützt.

Auf eine restriktive Baukörperausweisung wurde verzichtet, weil im Rahmen einer Durchführungsverpflichtung geregelt ist, dass für die baulichen Anlagen jeweils ein beschränkter Realisierungswettbewerb durchgeführt wird.

Ausgenommen davon sind:

- Taxenaufstellfläche und Taxenumfahrt,
- Hochbaumaßnahmen mit zeitlich befristeter Baugenehmigung,
- erforderliche Übergangslösungen für bauliche Einrichtungen, welche im direkten Zusammenhang mit der Nutzung der provisorischen Taxenbereitstellung stehen (z.B. WC-Container, Imbiss),
- provisorische Verkehrsbauwerke /Anlagen zur Erhaltung des Flughafenbetriebs (Zu- und Abfahrten),

- Technikgebäude für Sielbau und sonstige Anschlüsse, soweit die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Herstellung der umlaufenden Straßenverkehrsbauwerke /-flächen geboten sind, sowie sonstige Nebengebäude und
- eventuelle nachträgliche Um- und Anbauten (das mit dem jeweiligen Planer vereinbarte Urheberrecht bleibt hiervon unberührt).

Die verkehrliche Anbindung der Taxen an die Flughafenvorfahrten wird über einen ca. 6,5 m breiten Kerngebietsstreifen nördlich der Flughafenstraße und unterhalb der Flughafenbrücke gesichert. Die Festsetzung berücksichtigt die bestehende Wegeführung.

In § 2 Nummer 1 wird geregelt, dass im Kerngebiet Einkaufszentren und großflächige Handels- und Einzelhandelsbetriebe nach § 11 Absatz 3 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133, zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479),) unzulässig sind. Ausnahmen für Tankstellen nach § 7 Absatz 3 Nummer 1 und Wohnungen nach § 7 Absatz 3 Nummer 2 der Baunutzungsverordnung werden ausgeschlossen. Einzelhandelsnutzungen sind an diesem Ort nicht gewünscht. Der Flughafen soll sich nicht als Versorgungszentrum für einen breiten Kundenkreis entwickeln und mit seinem Angebot in Konkurrenz zu vorhandenen benachbarten städtischen Zentren treten. Für Flughäfen übliche Einzelhandelsangebote, die sich vorrangig an Fluggäste richten, sind in den Terminals untergebracht bzw. dort in Planung.

Durch den Ausschluss von Tankstellen, die nicht im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen stehen, sollen Nutzungen verhindert werden, die den zügigen Ablauf des Flughafenzielverkehrs erheblich einschränken würden. Der Ausschluss von Wohnungen, soweit diese über die Nutzung durch Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie durch Betriebsinhaber und Betriebsleiter hinausgehen, begründet sich durch die immissionsbelastete Lage in unmittelbarer Nachbarschaft der Start- und Landebahn (Lärmschutzzone I und II) sowie der Umgehung Fuhlsbüttel und der Flughafenzufahrten.

Nach § 2 Nummer 2 kann im Kerngebiet für ein Parkhaus ein weiteres Vollgeschoss ausnahmsweise zugelassen werden. Mit dieser Regelung wird die Geschosshöhe von Parkgaragengeschossen berücksichtigt, ohne die städtebaulich gewollte Höhenentwicklung zu beeinträchtigen.

5.2. Sondergebiet Flughafenbezogene Einrichtungen

Mit der Festsetzung Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Flughafenbezogene Einrichtungen“ soll die landseitige Entwicklung für den Flughafen Hamburg gesichert werden. Deshalb wird in § 2 Nummer 3 geregelt, dass im Sondergebiet

„Flughafenbezogene Einrichtungen“ Parkmöglichkeiten in Form eines Parkhauses und Parkpaletten mit Dachstellplätzen sowie ein Hotel zulässig sind.

Für das gesamte Sondergebiet ist eine GRZ von 0,9 festgesetzt. Die festgesetzte Dichte überschreitet damit geringfügig die Obergrenze des baulichen Nutzungsmaßes nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung. Aus städtebaulichen Gründen sollen in unmittelbarer Nähe der Flughafeneingangs- und -ausgangsbereiche im Wesentlichen notwendige oberirdische Stellplatzanlagen abgesichert werden. Die flächenintensive Nutzung lässt geringen Spielraum für Begrünungsmaßnahmen zu, ermöglicht aber eine optische Trennung durch Eingrünung entlang der Umgehung Fuhlsbüttel. Die beabsichtigten flughafenbezogenen Einrichtungen lassen in Ihrer Art eine Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht befürchten. Die verkehrlichen Belange werden im Rahmen der Vorfahrten über Fahrrechte berücksichtigt und sonstige Belange stehen dem nicht entgegen.

5.2.1. Parkpalette

Für den größten Teilbereich der Sondergebietsfläche sind zwei Geschosse für Garagen mit Dachstellplätzen festgesetzt. Die Parkpaletten für ca. 3800 Stellplätze sind auf einer Ebene mit der unteren Vorfahrtsebene (Ankunftsebene) sowie durch zwei befahrbare Brücken mit der oberen Vorfahrtsebene (Abflugsebene) verbunden. Die mittlere Parkebene ist über interne Rampen innerhalb der Parkpalette von der unteren und oberen Ebene zu erreichen.

Aus stadtbildgestalterischen Gründen ist die Parkpalette gegenüber den Flughafenterminals in der Höhe gestaffelt. Das zweite Geschoss springt gegenüber dem ersten Geschoss um 6,4 m zurück.

Der Bedarf an zusätzlichen terminalnahen Stellplätzen wird durch den zu erwartenden Anstieg der Fluggastzahlen des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel begründet. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens "Vorfeld 2" von 1996 wurde eine Fluggastprognose abgegeben, die ausgehend von 8,2 Mio. Fluggästen im Jahr 1995 für das Jahr 2010 rund 13,85 Mio. Passagiere erwartet; die bisherige Entwicklung mit knapp 10 Mio. Passagieren im Jahr 2000 hat diese Prognose grundsätzlich bestätigt.

Die auf dieser Prognose aufbauenden Angaben im Fachbeitrag "Landseitige Verkehrserschließung" zum Stellplatzbedarf für Fluggäste mussten allerdings mittlerweile nach oben korrigiert werden: Eine jüngere Untersuchung hat gezeigt, dass vor allem aus den vermehrten so genannten Freizeitreisen mit längerer Reisedauer ein höherer Stellplatzbedarf erwächst. Dieser wird nun für das Jahr 2010 mit rund 11.300 bis 11.800 Plätzen erwartet. Davon sollen in unmittelbarer Nähe der Terminals etwa 7.800 Plätze realisiert werden. Von diesen liegen wiederum ca. 7.000 im Bereich

dieses Bebauungsplans. Ca. 6.000 im Bereich des Sondergebietes und etwa 1.000 auf der nördlichen MK-Fläche.

5.2.2. Parkrotunde

Innerhalb der zweigeschossigen Parkpalette ist im nördlichen Bereich des Sondergebiets eine kreisförmige Ausweisung für ein Parkhaus festgesetzt. Die städtebaulich gewünschte Parkrotunde korrespondiert optisch mit dem südlich außerhalb des Plangebiets vorhandenen Parkhausrundbau und dem ebenfalls in runder Bauform geplanten Hotelprojekt und ist Ergebnis eines Wettbewerbs. Die festgesetzte maximale Höhe baulicher Anlagen von 41 m über NN berücksichtigt die Belange der Flugsicherheit. Zwischenzeitig ist die Parkrotunde realisiert worden; es sind ca. 2200 Stellplätze entstanden.

5.2.3. Hotel

Im Rahmen des Ausbaus des Flughafens Fuhlsbüttel soll in der Mitte des Flughafenvorplatzes ein Hotel ermöglicht werden. Damit sollen die Standortqualität des Flughafens unterstützt sowie erforderliche zusätzliche Bettenkapazitäten auf Grund der günstigen Entwicklung der Fluggastzahlen im Geschäfts- und Touristikverkehr geschaffen werden.

Die Ausweisung für einen dominanten ringförmigen Solitärbau am mittleren Parkpalettenrand ist städtebaulich gewollt und soll die Gesamtansicht positiv beeinflussen. Die Länge der östlichen Parkpalettenansicht wird gebrochen und ein formaler Bezug zu den beiden Parkrotunden hergestellt. Das festgesetzte Höchstmaß der Höhe baulicher Anlagen von 41 m über NN berücksichtigt die Belange der Flugsicherheit.

Es ist beabsichtigt, einen nach Südwesten zum Flughafenterminal 2 geöffneten Hotelring mit ca. 16.200 m² Geschossfläche einschließlich zentraler Hotelhalle zu realisieren. Die Zahl bezieht sich auf die eigentliche Hotelnutzung oberhalb der nicht anzurechnenden Parkpalettenebenen sowie im untergeordneten Maße auf den durch die Parkpaletten durchlaufenden Erschließungskern.

Die planungsrechtlich abgesicherte Wegeverbindung zwischen der oberen Vorfahrtsebene, dem S-Bahnhof am Flughafen und der Brückenverbindung nach Fuhlsbüttel ist gleichzeitig eine fußläufige Erschließung des Hotels.

Die weitere verkehrstechnische Erreichbarkeit des Hotels soll über die Flughafenvorfahrten, die Parkpaletten sowie über die Umfahrtsstraße (z.B. Anlieferverkehr) gesichert werden. Eine Belegenheit an einer anbaufreien Bundesfernstraße (Umgehung Fuhlsbüttel) ist nicht möglich und die Belegenheit an einer Stadtstraße (Flug-

hafenstraße) nicht gegeben. Eine gesicherte, differenzierte Erschließung wird vertraglich zwischen Grundeigentümer und Nutzer geregelt.

5.2.4. Terminalvorfahrten

Der gesamte Bereich des Flughafenvorplatzes steht in einem direkten funktionalen Zusammenhang mit den Terminals und den zugehörigen Nutzungen, z.B. Parkhäuser und Taxenvorfahrten. Auch flächenmäßig wird dieser Komplex als Einheit gesehen und grundstücksmäßig auch so -als private Fläche- behandelt.

Die öffentlichen Verkehrsflächen können so weit zurückgenommen werden, wie es für die Erschließung des Gesamtareals Flughafen und die Abwicklung der allgemeinen, d.h. auch nicht flughafenbezogenen Verkehre, erforderlich ist. Hinsichtlich der Anbindung an das öffentliche Straßennetz sind im Süden und nördlich der Parkrotunde Anschlüsse an die Umgehung Fuhlsbüttel sowie westlich des Kerngebiets an die Flughafenstraße vorgesehen.

In Verbindung mit dem Neubau der Terminals 1 und 2 ist eine Umstrukturierung innerhalb der Abfertigungsanlagen vorgesehen. Zur Gewährleistung einer durchgehend attraktiven, leistungsgerechten Verkehrsabwicklung im Vorfahrtsbereich aller Terminals und in Anpassung an fortgeschriebenes Passagieraufkommen (15 Mio. Passagiere/a) soll die nördliche Zufahrt zu den Terminals von der Umgehung Fuhlsbüttel aus leistungsfähiger ausgebaut werden. Eine frühzeitige Vorsortierung zu den Ankunfts- und Abflugebenen ist dabei unumgänglich und erfordert die Erweiterung der vorhandenen Zufahrtsanlage. Nach der öffentlichen Auslegung wurde aufgrund des Beschlusses vom 27. Januar 2005 über die Änderung im Bereich des Flughafen Hamburg Rampen 8 und 10 gegenüber der Planfeststellung 20. Juni 1991 die Ausweisung Sondergebiet um die Zufahrten (Rampen) von den Umgehung Fuhlsbüttel reduziert und diese als planfestgestellte Bundesfernstraße nachrichtlich übernommen. Kleinere Teilbereiche wurden als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Die Verkehrsbeziehungen wurden durch diese Planänderung nicht verändert.

Schon im Bereich der jetzigen Rampen 8 und 10 der Umgehung Fuhlsbüttel ist deshalb eine Erweiterung in die zweite Ebene vorgesehen.

Die Verkehre zu bzw. von den Terminals und Parkplätzen werden über zwei Ebenen geführt. Die unten liegende Ankunftsebene und die oben liegende Abflugebene vor den Terminals werden von Norden aus über Rampen und Brückenbauwerke von der Umgehung Fuhlsbüttel sowie von der Flughafenstraße erreicht. Der Abfluss erfolgt nach Süden zur Umgehung Fuhlsbüttel. Die unterschiedlichen öffentlichen Nutzungen werden über Geh- und Fahrrechte gesichert (siehe hierzu Ziffer 5.3.2).

5.3. Straßenverkehrsflächen / Erschließung

Die umgestaltete Flughafenstraße ist vom Norden kommend bis zum Anschluss an die Bundesfernstraße (Umgehung Fuhlsbüttel) südlich des Kerngebiets als öffentliche Straßenverkehrsflächen mit einer neuen Überquerung der Umgehung Fuhlsbüttel und einem Kreisel festgesetzt. Sie sichert im Zusammenhang mit dem festgesetzten Geh- und Fahrrecht Fahrbahnen auf zwei Ebenen (nördliche Flughafenzufahrten), die Erschließung sowie die Belegenheit der Flughafenterminals und aller Bauten im Bereich des Flughafenvorplatzes.

Im Bereich westlich des Kerngebiets, südlich des Kreisels wird die öffentliche Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von ca. 10 m als einstreifige Anbindung an die Umgehung Fuhlsbüttel festgesetzt.

5.3.1. Bundesfernstraße

Im östlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich gemäß § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung vom 20. Februar 2003 (BGBl. I S. 287), geändert am 22. April 2005 (BGBl. I S. 1128, 1137), planfestgestellte Flächen der Bundesfernstraße Umgehung Fuhlsbüttel. Die Anbindung der Umgehung Fuhlsbüttel an das Stadtstraßennetz erfolgt über Rampen südlich des Kerngebiets auf die Flughafenstraße. Die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 20. Juni 1991 sowie dem Beschluss vom 27. Januar 2005 über die Änderung im Bereich des Flughafen Hamburg Rampen 8 und 10 zur Umgehung Fuhlsbüttel gesicherten Flächen werden mit geringfügigen Änderungen als festgestellte Bundesfernstraße (einschließlich nach FStrG überplanter Flächen) nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Die planfestgestellten Flächen und Funktionen werden den teilweise veränderten Erfordernissen angepasst, sie stellen aber keine wesentliche Änderung des Inhaltes der Planfeststellung nach FStrG dar.

Im Einzelnen werden folgende Bereiche mit dem Bebauungsplan geändert:

- MK-Flächen im Bereich Flughafenstraße (Flächen unterhalb der Brücke Flughafenstraße sowie nördlich der Flughafenstraße):
Unter der aufgeständerten Flughafenstraße (westlich der Umgehung Fuhlsbüttel) und unmittelbar nördlich davon können planfestgestellte Straßenverkehrs- und Maßnahmenflächen funktional getauscht werden. Dies ermöglicht die Ausweisung von Flächen unter der Flughafenstraße und nördlich davon bis zum Kreisverkehrsplatz als Kerngebiet. Damit soll eine erforderliche Umfahrt für Taxen unterhalb der Flughafenbrücke gesichert werden und gleichzeitig ein gewisser Stauraum ermöglicht werden, ohne den öffentlichen Verkehr zu

behindern. Die Nutzung für Taxen sowie für Fahrzeuge zur Unterhaltung der nördlich gelegenen Rückhaltebecken wird vertraglich geregelt.

- Änderung der Abgrenzung Ausgleichsfläche / Straßenverkehrsfläche (siehe Ziffer. 5.6)
- Im Bereich gegenüber Preetzer Straße (Bereich Paul-Bäumer-Brücke) werden nicht benötigte Flächen der Umgehung Fuhlsbüttel mit Sondergebiet „Flughafenbezogenen Einrichtungen“ überplant.

5.3.2. Geh- und Fahrrecht

In § 2 Nummer 5 wird geregelt, dass das festgesetzte Geh- und Fahrrecht die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg umfasst zu verlangen, dass die bezeichneten privaten Wegeflächen für die Zu- und Abfahrten zum Schnellbahnhaltepunkt, den Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs (Linienbusse und Taxen), den Fahrzeugen des Betriebs- und Unterhaltungsdienstes der angrenzenden Strassen und der Flughafen- S- Bahn sowie dem allgemeinen Fußgänger- und Fahrradverkehr zur Verfügung gestellt werden. Mit dieser Festsetzung soll die öffentliche Nutzung der Flughafenvorfahrt, der Zugang zur S-Bahnhaltestelle, die Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr und das Durchfahren des Flughafenvorfahrtbereichs von nicht den Flughafen besuchenden Verkehrsteilnehmern gesichert werden. Es soll auch der Besonderheit Rechnung getragen werden, dass die Flughafenvorfahrt durch die Flughafen GmbH gebaut und unterhalten wird. Mit dem Geh- und Fahrrecht wird keine Festlegung der genauen Lage und Breite bestimmt, sondern ein Bereich beschrieben, in dem die Geh- und Fahrrechte liegen müssen.

Für den überörtlichen Radfahrverkehr steht entlang der Umgehung Fuhlsbüttel eine attraktivere Wegeverbindung zur Verfügung. Die Verbindung zum Flughafen wird über ein Gehrecht (siehe Ziffer 5.3.3) gesichert.

In § 2 Nummer 4 wird geregelt, dass innerhalb des festgesetzten Geh- und Fahrrechts Fahrbahnen auf zwei Ebenen, Brückenbauwerke und Rampen zulässig sind. Damit soll die Anbindung auf verschiedenen Ebenen ermöglicht werden.

5.3.3. Gehrecht

In § 2 Nummer 6 wird geregelt, dass das festgesetzte Gehrecht die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg umfasst zu verlangen, dass die bezeichneten privaten Verkehrsflächen dem allgemeinen Fußgängerverkehr zur Verfügung gestellt werden. Mit diesem 3,5 m breiten Gehrecht soll eine Fußwegverbindung zwischen

dem geplanten S-Bahnhof Flughafen und den östlich der Umgehung Fuhlsbüttel liegenden Wohngebieten gesichert und die Fußgängerströme auf der Parkpalette gebündelt werden. Neben dem Personenverkehr zum Flughafen kommt dem geplanten Bahnhof auch eine wichtige infrastrukturelle Bedeutung für den westlichen Teil von Fuhlsbüttel zu. Aus der Preetzer Straße kommend wird der Fußgänger / Radfahrer über Treppen- und Rampenanlagen auf die im Rahmen der Planfeststellung der Umgehung Fuhlsbüttel gesicherte Brücke über die Umgehungsstraße geführt. Auf der oberen Parkpalettenebene führt der Weg an dem geplanten Flughafen-Hotel vorbei bis zu einer Brücke, welche die obere Parkpalettenebene mit der Terminalabflugebene verbindet.

An diese Brücke sollen die vom Bahnsteig des geplanten S-Bahnhofs kommenden Personenaufzugsanlagen direkt angeschlossen werden. Der durch das Gehrecht gesicherte Weg kann in seiner Anlage abhängig von der Detailplanung geringfügig verändert werden. Er soll eine angemessene Grüngestaltung und eine gute Ausleuchtung erhalten und weitestgehend getrennt vom Fahrverkehr über die Parkpalette geführt werden.

5.3.4. Leitungsrecht / vorhandene Leitung

In § 2 Nummer 7 wird geregelt, dass die festgesetzten Leitungsrechte die Befugnis der Hamburger Stadtentwässerung umfassen, unterirdische öffentliche Sielleitungen herzustellen und zu unterhalten. Nutzungen, welche die Herstellung und Unterhaltung beeinträchtigen können, sind unzulässig. Mit einem 7 m breiten Leitungsrecht wird der Zugang zu dem unterirdischen Siel für die Hamburger Stadtentwässerung gesichert.

Eine vorhandene unterirdische Abwasserleitung wird im Plan gekennzeichnet.

5.4. Bahnanlagen

Die unterirdischen Bahnanlagen für den öffentlichen Personennahverkehr wurden mit Planfeststellungsbeschluss nach § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. 1993 I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert am 3. August 2005 (BGBl. I S. 2270) vom 4. April 1996 für den Bau einer Flughafen-S-Bahn in Hamburg vom S-Bahnhof Ohlsdorf zum Flughafen Fuhlsbüttel festgelegt. Sie werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

In § 2 Nummer 8 ist festgelegt, dass im Bereich der unterirdischen Bahnanlagen oberirdische bauliche Anlagen, wie Zugangsgebäude und Aufzugsanlagen, auch außerhalb der überbaubaren Fläche zulässig sind. Damit soll eine Zuwegung von den beiden Vorfahrtsebenen zu dem unterirdischen Bahnsteig an dafür geeigneter Stelle ermöglicht werden.

Zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein ist eine Option für eine Schienenverbindung des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel nach Norden vereinbart worden. Konkrete Planungen liegen nicht vor, so dass eine nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan nicht möglich ist.

5.5. Baumschutz- und Begrünungsanlagen

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landrechts I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (HmbGVBl. S. 167).

In § 2 Nummer 9 wird geregelt, dass im Kerngebiet auf ebenerdigen Stellplatzanlagen für je vier Stellplätze ein Baum zu pflanzen ist. Mit dieser Festsetzung soll sichergestellt werden, dass auch bei einer Stellplatzanlage ein Mindestmaß an Begrünung erfolgt. Ferner dient die Baumpflanzung der Verbesserung des Kleinklimas. Auch werden Staub und Schadstoffe aus der Luft gefiltert.

In § 2 Nummer 10 ist geregelt, dass für festgesetzte Baum- und Strauchanpflanzungen einheimische, standortgerechte Laubgehölze zu verwenden sind. Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Im Kronenbereich dieser Bäume ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m² anzulegen. Damit soll erreicht werden, dass die mit einer Mindestgröße 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 durchwurzelt, wodurch die Standortbedingungen für den Baum verbessert werden. Des Weiteren nimmt der Boden das Niederschlagswasser zur Versorgung des Baumes auf.

Mit der festgesetzten 8 m breiten Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern auf der Kerngebietsfläche entlang der Umgehung Fuhlsbüttel soll eine optische Trennung sowie eine gewisse Abschirmung der Kerngebietsflächen zu den Straßenflächen erreicht werden. Bei der Realisierung der Planung soll, soweit dies die städtebauliche Gestaltung zulässt, auf den vorhandenen Baumbestand Rücksicht genommen werden.

Alle unversiegelten Bodenflächen am Rande der Parkpalette sollen eine zusammenhängende und auf die Begrünung entlang der Umgehungsstraße und der Flughafen- zu- und -abfahrten abgestimmte Grüngestaltung erfahren. Es ist beabsichtigt, neben den Parkpalettenrändern auch auf der oberen Ebene der Parkpalette Begrünungsmaßnahmen durchzuführen.

5.6. Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Innerhalb des Plangebiets befinden sich Ausgleichsflächen (Flurstücke 10504, 10554, 10538, 10546 und Teile der Flurstücke 10531, 3025 der Gemarkung Langenhorn und Teile der Flurstücke 3025, 10522 der Gemarkung Fuhlsbüttel), die im Zuge des Ausbaus der Umgehung Fuhlsbüttel mit dem Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben wurden. Im südlichen Bereich dieser Ausgleichsflächen erfolgt im Bebauungsplan eine teilweise Überplanung durch Kerngebietsfläche und Straßenverkehrsfläche. Ein Ersatz für diese Flächen erfolgt durch Erweiterung der Fläche im Südosten. Bei dieser Erweiterungsfläche handelt es sich um eine planfestgestellte Verkehrsfläche, die nach der Realisierung der Straßenbaumaßnahme nicht mehr als Verkehrsfläche benötigt wird. Der Bebauungsplan weist die gesamte Ausgleichsfläche aufgrund der geänderten Abmessungen als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft aus.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan zur Planfeststellung Umgehung Fuhlsbüttel ist festgelegt worden, das Rückhaltebecken Flughafenstraße neu anzulegen und mit Sandfängen zu versehen. Periodisch sollen hier durch Überspülung der ausgemuldeten Wiesen neue Wasserflächen entstehen. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Anlage 59 Planfeststellungsbeschluss) legt fest, dass eine Landschaft aus Wiesen und Ruderalflächen (mit Spontanvegetation) entstehen soll. Für die Randbereiche ist das Anpflanzen von Sträuchern, Bodendeckern und Einzelbäumen festgelegt. Durch die geringfügige Änderung der Flächen ändert sich an der Gesamtkonzeption nichts.

5.7. Oberflächenentwässerung

Die privaten Stellplätze und Fahrwege im Kerngebiet sollten unter dem Aspekt des vorbeugenden Grundwasserschutzes luft- und wasserundurchlässig gestaltet werden. Das anfallende Niederschlagswasser sollte in das vorhandene Sielsystem eingeleitet werden.

Das von den Dachflächen abfließende Niederschlagswasser sollte, sofern eine Versickerung auf den Grundstücken nicht möglich ist, oberirdisch als offenes und ggf. gedichtetes Entwässerungssystem in Mulden, Rinnen oder Gräben abgeführt werden.

Vor der Einleitung des Niederschlagswassers in den nächsten Vorfluter sollten ausreichend dimensionierte Retentionseinrichtungen zur verzögerten und reduzierten Abgabe hergestellt werden.

5.8. Fachinformationssystem Boden

Im Plangebiet befindet sich eine, im Bodenzustandsverzeichnis unter der Nummer 6644-001/00 erfasste Fläche, für die der Verdacht auf Ablagerung von Haus – und Sperrmüll bestand. Bei der Fläche handelt es sich um einen ca. 5 m breiten und 700 m langen Geländestreifen parallel zur ehemaligen Zeppelinstraße zwischen dem heutigen Terminal 1 und dem verlängerten Hornkamp. Bodenuntersuchungen, die bisher nur im Rahmen von Baumaßnahmen durchgeführt wurden, konnten den Ablagerungsverdacht nicht bestätigen. Sollten dennoch im Rahmen von Erdarbeiten Auffälligkeiten (verdächtige Gerüche, Bodenverfärbungen, austretende Flüssigkeiten, Behältnisse oder ähnliches) auftreten, sind die Arbeiten unverzüglich zu unterbrechen und die zuständigen Dienststelle im Bezirksamt Hamburg-Nord zu benachrichtigen.

5.9. Lärmschutz

Das gesamte Plangebiet liegt nach der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fuhlsbüttel) vom 24. Mai 1976 (BGBl. I S. 1309) innerhalb der Lärmschutzzonen 1 und 2 und ist durch den Fahrverkehr auf der Umgehung Fuhlsbüttel und durch den Betrieb des Flughafens stark lärmvorbelastet. Die Festsetzung als Sondergebiet und Kerngebiet insbesondere für flughafenbezogene Nutzungen ist unter Berücksichtigung dieser Vorbelastung angemessen.

Der Ausschluss von Wohnungen, soweit diese über die Nutzung durch Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie durch Betriebsinhaber und Betriebsleiter hinausgehen, begründet sich durch die immissionsbelastete Lage in unmittelbarer Nachbarschaft der Start- und Landebahn (Lärmschutzzone I und II) sowie der Umgehung Fuhlsbüttel und der Flughafenzufahrten.

5.10. Bauschutzbereich

Das gesamte Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel. Für alle baulichen Vorhaben gelten die Einschränkungen des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 551), zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1827). Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung werden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt.

5.11. Wasserflächen

Im nördlichen Plangebiet verläuft der Raakmoorgraben mit den zwei Rückhaltebecken Flughafenstraße innerhalb der Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft. Diese vorhandenen Gewässer werden als Wasserfläche nachrichtlich übernommen.

5.12. Grünflächen

Im Bebauungsplan werden die Böschungsflächen der Rückhaltebecken Flughafenstraße innerhalb der Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Böschung“ ausgewiesen.

6. Beeinträchtigung von Natur und Landschaft

Mit dem Bebauungsplan wird der gesamte Bereich zwischen den Flughafenterminals und der gesondert planfestgestellten und nachrichtlich übernommenen Umgehung Fuhlsbüttel neu geordnet. Die Flughafenvorfahrt ist durch Verkehrsanlagen, Parkplätze und Parkpaletten geprägt. Im Vorgriff auf den Bebauungsplan und im Zusammenhang mit den Räumungen für die Umgehung Fuhlsbüttel wurden im Südteil bereits Abschnitte der zweigeschossigen Parkpalette einschließlich der Parkrotunde gebaut und diverse Flächen geräumt, im Norden auch eine Kleingartenfläche. Auf den geräumten Flächen bestehen überwiegend Zwischenutzungen, z.B. Parkplätze. Die Flächen des Plangebietes sind daher zum großen Teil versiegelt oder befestigt, aufgelockert durch einzelne Bäume und Baumreihen.

Folgende Auswirkungen ergeben sich aus der Umgestaltung des Flughafenvorplatzes auf Natur und Landschaft:

- Verlust der Einzelgehölze und der flächenhaften Gehölzstruktur, im Wesentlichen entlang der Zeppelinstraße, in einer Größe von ca. 13.000 m²,
- Vertreibung einer Saatkrähenkolonie durch Zerstörung des Lebensraums,
- Überbauung von ca. 5.000 m² Kleingartenfläche,
- Versiegelung noch offener Bodenoberflächen,
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes wegen Abbaus markanter raumbildender Gehölzstrukturen für flughafenspezifische Baulichkeiten.

Es kommt daher zu erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die lediglich von Eingrünungen auf kleinen Anteilen der Grundstücksflächen gemindert werden. Für die Baumfällungen wird aufgrund der Baumschutzverordnung Ersatz zu leisten sein. Diese Flächen waren bereits in den Bebauungsplänen

Fuhlsbüttel 2 und 5 als Verkehrsflächen und Flächen für Garagen ausgewiesen, ein Ausgleich ist daher nicht erforderlich.

Auch Teile von festgesetzten Ausgleichsflächen für den Bau der Umgehung Fuhlsbüttel werden überplant. Die überplanten planfestgestellten Maßnahmenflächen für den Bau der Umgehung Fuhlsbüttel werden innerhalb der in der Planzeichnung festgesetzten dafür erweiterten Maßnahmenfläche ersetzt.

7. Maßnahmen zur Verwirklichung

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

8. Aufhebung bestehender Pläne/Hinweis auf Fachplanungen

Für das Plangebiet werden insbesondere die Bebauungspläne Fuhlsbüttel 2 vom 31. März 1969 (HmbGVBl. S. 39), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 501) und Fuhlsbüttel 5 vom 16. Dezember 1966 (HmbGVBl. S. 291), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 499) sowie der Baustufenplan Fuhlsbüttel, Alsterdorf, Groß Borstel und Ohlsdorf in der Fassung der erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) und der Baustufenplan Langenhorn vom 28. Februar 1956 (HmbGVBl. S. 28) aufgehoben.

Eventuell erforderliche Flächen für wasserwirtschaftliche Maßnahmen werden in einem gesonderten wasserrechtlichen Verfahren nach § 31 Absatz 2 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in der Fassung vom 19. August 2002 (BGBl. I S. 3246), zuletzt geändert am 25. Juni 2005 (BGBl. I S. 1746, 1756) in Verbindung mit § 48 des Hamburgischen Wassergesetzes (HWG) in der Fassung vom 29. März 2005 (HmbGVBl. S. 97), geändert am 1. September 2005 (HmbGVBl. S. 377, 380), verbindlich festgesetzt. Anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann nach § 31 Absatz 3 WHG für einen nicht UVP-pflichtigen Gewässerausbau eine Plangenehmigung erteilt werden.

9. Flächen- und Kostenangaben

9.1. Flächenangaben

Das Plangebiet ist ca. 239.000 m² groß.

Hiervon entfallen auf:

- Straßenverkehrsflächen neu ca. 7.400 m², (Flächen für Bundesverkehrsstraßen einschließlich nach FStrG überplanter Flächen sind nicht enthalten),
- Wasserflächen ca. 2000 m²,

- Grünflächen ca. 1.200 m²,
- Maßnahmeflächen ca. 18.000 m².

9.2. Kostenangaben

Es entstehen der Freien und Hansestadt Hamburg keine Kosten.