

N/SL/LA73

Hamburg, den 04.03.2009
Tel.: 42804 – 6025**Betr.: Bebauungsplan-Entwurf – Langenhorn 73**
Einleitung eines Bebauungsplan-Verfahrens

LH 391

hier: A. Grobabstimmung des Planinhalts

- Anlagen:**
- B-Plan-Grob-Entwurf Maßstab 1 : 1.000 (im Original),
verkleinert auf DIN A3 (M 1 : 2.000)
 - Städtebaulicher Funktionsplan zur Gebietsverdichtung als Grundlage für den B-Plan-grobentwurf (M 1 : 2.000)
 - Bestandsplan mit Darstellung vorhandener Gehölzstrukturen (M 1 : 2.000)
 - Scoping-Papier

A. Grobabstimmung des Planinhalts**Angaben zum Bebauungsplanentwurf:****1. Grenze des Plangebietes**

Langenhorner Chaussee – Nordgrenze des Flurstücks 380 der Gemarkung Langenhorn – Tarfenbööm – Nordgrenze des Flurstücks 2925 der Gemarkung Langenhorn – Tannenzuschlag – Nordgrenze des Flurstücks 2924, Westgrenze des Flurstücks 2912, Westgrenze des Flurstücks 2913, Westgrenze des Flurstücks 2914 der Gemarkung Langenhorn - Wulffsblöcken – Dieckmühlenweg - West-, Nord-, Ost- und Südgrenzen des Flurstücks 8569 der Gemarkung Langenhorn - Wulffsblöcken – Nord- und Ostgrenze des Flurstücks 2910, Ostgrenze des Flurstücks 2911 der Gemarkung Langenhorn – Wulffsgrund – Reekamp – Südgrenze des Flurstücks 783, Südgrenze des Flurstücks 2923, Südgrenze des Flurstücks 2927, Südgrenze des Flurstücks 2928, Südgrenze des Flurstücks 2929 der Gemarkung Langenhorn - Tarfenbööm - Süd- und Westgrenze des Flurstücks 2930 der Gemarkung Langenhorn – Wulffsgrund (Bezirk Hamburg-Nord, Ortsteil 432).

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 7,18 ha und wird im Nordosten sowie im Osten durch Fußwege innerhalb von Grünflächen begrenzt. Diese Wege sind historische Wegebeziehungen in der früheren Feldmark, ehemals beidseitig von Knicks begleitet. Die Gehölze dieser Knicks, vor allem die Eichen sind im Verlauf der Jahre hoch gewachsen, so dass diese ausgewachsenen Knicks eine Plangebietsgrenze mit hohen und ortsbildprägenden Baumreihen bilden. Im Nordosten ist dieses der vom Foorthkamp kommende Fußweg auf dem Flurstück 400 und im Osten der Fußweg Nr. 360 auf dem Flurstück 360. Im Norden des Plangebietes ist das Flurstück 4009 mit der HEW (jetzt Vattenfall)-Umspannstation, Foorthkamp 30, so dargestellt, dass im weiteren Verfahren zu prüfen ist, ob dieses inklusive angrenzender Verkehrsflächen ca. 3.300 qm Flächen mit in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einzubeziehen ist. Dann würde der Foorthkamp das Plan-

gebiet im Norden begrenzen. Das Flurstück 2916 (Wulffsblöcken 26a-g) an der Nordostecke wird nicht in das Plangebiet mit einbezogen. Die dortigen Wohngebäude sind auf der Rechtsgrundlage des Bebauungsplanes Langenhorn 62 entstanden, nachdem dort vorher (im B-Plan Langenhorn 45) noch eine Kindertagesstätte geplant war.

Im Nordwesten begrenzen das Plangebiet ein Wohngebiet mit Einfamilienhäusern am „Dieckmühlenweg“ (Flurstück 2723), Grundstücke an der Südseite der Straße „Schlüüskamp“ (Flurstück 2603) sowie die Grundstücke „Tannenzuschlag Nr. 7 und 12“ und „Tarfenbööm 9 und 14 a-h“. Die westliche Grenze bildet die Langenhorner Chaussee (Flurstück 10096). Im Süden wird das Plangebiet durch die beidseitig der Straßen Tarfenbööm und Reekamp gelegene Reihenhaussiedlung begrenzt. Sämtliche Flurstücke befinden sich in der Gemarkung Langenhorn.

Tab. 1: Zuordnung der Flurstücke zu den Bauquartieren

Bauquartier	Flurstücke
1	2930
2	783, 2923, 2927, 2928, 2929, 351 (teilw.)
3	2910, 2911
4	8569
5	2912, 2913, 2914, 2924, 9250
6	2925
7	380

Folgende Flurstücke sind teilweise oder vollständig als Verkehrsflächen in das Plangebiet einbezogen:

Langenhorner Chaussee (Fl.st. 10096), Wulffsgrund (Fl.st. 2931, 382), Tarfenbööm (Fl.st. 4415), Tannenzuschlag (Fl.st. 2605), Reekamp (Fl.st. 351), Wulffsblöcken (Fl.st. 2918), Dieckmühlenweg (Fl.st. 2723), eventuell Foorthkamp (Fl.st. 3884)

2. Zweck und Bedeutung der Planaufstellung

Die Gesamtanlage innerhalb des Plangebietes umfasste im Jahre 2005 insgesamt 549 Wohnungen in 34 Gebäuden in insgesamt 7 Bauquartieren. Die Wohngebäude wurden in den 1940er und 1950er Jahren errichtet und haben dadurch eine nach heutigen Maßstäben relativ schlechte Gebäudesubstanz. Es sind dort nur Mietwohnungen vorhanden, die durch eine private Wohnungsbaugesellschaft, mit dem Verwaltungsbüro innerhalb des Gebietes (im Wulffsgang), verwaltet werden.

Aufgrund kontinuierlicher Instandhaltungen, Modernisierungen und Teilmodernisierungen, Dachgeschossausbauten und der Pflege der Außenanlagen macht die Gesamtanlage einen sehr gepflegten Eindruck und verfügt über einen außerordentlich geringen Leerstand. Allerdings ist erkennbar, dass sich bedingt durch die baulich schlechte Grundsubstanz der Gebäude aus den Kriegs- und Nachkriegsjahren und die durchschnittlich sehr geringe Größe der Wohnungen (im Durchschnitt 48 qm) auf lange Sicht die Vermietungschancen verschlechtern und bestimmte Mietergruppen diese Wohnungen nicht mehr nachfragen werden. Die

Wohnungen sind nach heutigem Standard nicht mehr familienfreundlich, und auch für Zweipersonenhaushalte mit etwas höherem Einkommen stellen die Wohnungsgrößen kein attraktives Angebot mehr dar, um sich hier langfristig anzusiedeln. Eine Barrierefreiheit der Wohnungen kann kaum hergestellt werden.

Um auf lange Sicht ein gemischtes Wohnungsangebot in unterschiedlichen Segmenten in einem insgesamt mittleren oder oberen mittleren Standard anbieten zu können, bedarf es einer kontinuierlichen Umstrukturierung der Gesamtanlage. Diese Umstrukturierung soll mittel- bis langfristig erfolgen und somit einerseits Rücksicht auf die vorhandene Mieterstruktur nehmen und zum anderen je nach wirtschaftlicher Möglichkeit des privaten Wohnungsunternehmens in jeweils kleineren Schritten eine Erneuerung des Gebietes durchführen. Dieser Prozess beinhaltet jeweils schrittweise Gebäudeabbrüche und der Ersatz durch Neubauten, wobei die Bauleitplanung so aufgestellt wird, dass es an keiner Stelle erforderlich wird, die Altbauten eines gesamten Blocks abzureißen, um dort die Neubauten zu erstellen.

Das Ziel ist die Schaffung von nachhaltig zu bewirtschaftenden Wohnungsbauten nach neuestem Standard in der Wärmedämmung und insgesamt zur Reduzierung des Energiebedarfs. Die neuen Wohnungsgrößen und -zuschnitte sollen dabei so gewählt werden, dass sowohl altenfreundliche kleinere Wohnungen angeboten werden als auch familienfreundlichere, größere Wohnungen und eine möglichst umfassende Barrierefreiheit der Wohnanlage. Das Ziel ist dabei sowohl die Steigerung des Angebotes der vermietbaren Wohnfläche, als auch die Erhöhung der Anzahl der Wohnungen.

Diese so geplante, höhere Baudichte soll so realisiert werden, dass der heute vorhandene, stark durchgrünte Charakter der Wohnanlage erhalten bleibt. Damit ausreichend Flächen für die Begrünung erhalten bleiben, soll die tatsächlich überbaute Grundfläche gegenüber dem heutigen Bestand nicht so stark erhöht werden. Es ist dagegen geplant, die Geschossigkeit stärker zu erhöhen und statt der heute vorhandenen II Vollgeschosse mit ausgebautem Dachgeschoss in sehr hohen Spitzdächern (Firsthöhe der Gebäude ca. 10,80 m über Erdniveau) in Zukunft überwiegend Gebäude mit III und IV Vollgeschossen und der zusätzlichen Möglichkeit für Dach- oder Staffelgeschosse zu errichten. Da die notwendigen Stellplätze überwiegend in Tiefgaragen untergebracht werden sollen, ermöglicht diese Geschossigkeit auch ein wirtschaftliches Angebot in größerem Umfang Fahrstühle einzubauen, mittels derer die Bewohner von der Tiefgarage bis zu den obersten Wohnungseingängen im Dachgeschoss gelangen können. Eine wichtige Infrastruktur für alten-, behinderten-, familienfreundliche und barrierefreie Wohnformen.

Während im Jahr 2008 der Anteil älterer Mieter ohne eigenes Auto in dieser Wohnsiedlung noch relativ hoch war, wird es in der Zukunft wichtig sein, den neu hinzuziehenden Mietern gesicherte Pkw-Stellplätze anzubieten, und zwar in einer Kombination aus offenen Stellplätzen und in überwiegendem Maße Tiefgaragen. Dabei ist ein Schlüssel von 1,0 Stellplätzen auf eine Wohnung anzustreben. Selbst wenn aufgrund guter Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel (U-Bahn-Station Langenhorn-Nord in ca. 800m Fußwegentfernung) und langfristig steigender Kraftstoffpreise vielfach die Autos weniger genutzt werden, so werden doch aus Sicht der eigenen Mobilitätsmöglichkeit viele Mieter den Wunsch haben, über einen eigenen Pkw und einen dafür gesicherten Stellplatz zu verfügen.

Zu Beginn der Planungen durch die Wohnungsbaugesellschaft stellte sich der örtliche Bestand mit 549 Wohnungen und 26.500 qm Wohnfläche dar, d.h. einer Durchschnittsgröße von 48,45 qm pro Wohnung. Die vorhandenen Gebäude (inklusive des Heizwerkes und der Garagenkomplexe) haben im Bestand eine Grundfläche von 13.608 qm, so dass sich eine durchschnittliche, vorhandene GRZ von 0,22 ergibt. Ohne das vorhandene Heizwerk und die großen Garagenkomplexe würde sich allein für die Wohnhäuser eine GRZ von 0,20 ergeben. Zukünftig sollen alle Bauquartiere als allgemeine Wohngebiete festgesetzt werden mit der Zulässigkeit von III und IV Vollgeschoss. Die Dreigeschossigkeit soll an den Plangebietsrändern zu den angrenzenden Einfamilienhaus- und Reihenhausgebieten festgesetzt werden.

Die Ausbauplanungen unter der Berücksichtigung von Dach- und/oder Staffelgeschossen sehen vor, die Anzahl der Wohnungen auf ca. 800 zu erhöhen mit einer Bruttogeschossfläche von ca. 68.000 qm, woraus sich eine mögliche Wohnfläche von ca. 56.500 qm ergäbe, d.h. eine durchschnittliche Wohnungsgröße von 70 qm. Es ergäbe sich eine realisierte, durchschnittliche GRZ von 0,26 und eine durchschnittliche GFZ von 1,08. Im Bebauungsplanentwurf wird vorgeschlagen, in allen Bauquartieren der WA-Gebiete als GRZ 0,4 festzusetzen und als GFZ 1,2.

Zur zukünftigen Höhe der Gebäude ist festzustellen, dass diese nicht sehr viel höher sein werden als die vorhandenen Gebäude. Viele der Altbauten stehen auf einem relativ hohen Kellersockel und haben sehr hohe Dächer, so dass über den Dachgeschosswohnungen noch ein weiterer Bodenraum vorhanden ist. Die neuen viergeschossigen Gebäude mit zusätzlichem Staffelgeschoss und flachem oder flach geneigtem Dach werden dann etwa bis zu 4,0 m höher sein als die heutigen Firsthöhen.

Bei einem dreigeschossigen Neubau kann sogar die alte Dachfirsthöhe als zukünftige Gebäudehöhe beibehalten werden, wenn der Gebäudesockel niedriger ist, d.h. stärker versenkte Keller, wodurch überall erdgeschossige Gartenterrassen für die EG-Wohnungen entstehen können, dann drei normale Vollgeschosse und ein ausgebauter Dachgeschoss unter einem weniger steilen Dach, einem Pultdach oder als Staffelgeschoss. Um Wohnungsangebote für bewegungsbehinderte Personen und für ältere Menschen zu schaffen, die nicht im Erdgeschoss wohnen möchten, empfiehlt es sich für mehrere Gebäudeaufgänge, Fahrstühle vorzusehen. Aus jeder Tiefgarage sollte mindestens ein Treppenhaus mit Fahrstuhl zugänglich sein. Dies ist auch angenehm für Familien mit Kindern und Kinderwagen. Solche Möglichkeiten bieten sich in mehreren Bauquartieren an.

Durch die Zunahme der Anzahl der Wohnungen und durch die Vergrößerungen der Wohnungen, wo u. U. Zweipersonenhaushalte mit zwei Fahrzeugen einziehen werden, wird es auf jeden Fall zur Zunahme des Anlieger-Kfz-Verkehrs in dem vorhandenen Straßennetz kommen. Da die relativ schmale Straße Wulffsblöcken eine Einbahnstraße in Richtung Norden ist, wird dies für zahlreiche Anwohner der Blöcke 3, 4 und 5 zu deutlichen Umwegfahrten führen, d. h. zu einer (eigentlich) vermeidbaren zusätzlichen Verkehrsbelastung. Im Grobentwurf wird vorgeschlagen, die Verkehrsseite von Wulffsblöcken in Richtung Osten um 1,5 bis 2,0 m zu verbreitern. Das bietet die Möglichkeit, auf der Ostseite von Wulffsblöcken die

fentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Ebenso im nördlichen Teil des Bauquartiers 5 auf dem Flurstück 9250 (Hainbuchen und Ahornbäume). Auf dieser Fläche befinden sich auch mehrere Nadelgehölze, die als nicht standorttypisch angesehen werden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite steht eine Gruppe kleiner Buchen- und Ahornbäume. Ansonsten ist das Gebiet überwiegend mit Einzelbäumen oder kleineren Baumgruppen ausgestattet. Am nördlichen Rand des östlichen Teilstückes des Wulffsgrunds befindet sich auf dem stadteigenen Flurstück ein Knick mit sehr hohen und das Gebiet prägenden Bäumen, überwiegend Eichen. Über diesen Teil des Wulffsgrunds ist der Fußweg „Gehweg Nr. 360“, der sich östlich an das B-Plangebiet anschließt, zu erreichen.

In das Plangebiet hinein wirken die dichten und hohen Baumbestände am nördlichen und östlichen Plangebietsrand, dort als wegbegleitende Großbäume (aus dem ehemaligen Knick herausgewachsen), an den direkt hinter der Bebauungsplangrenze verlaufenden Fußwegen.

5. Festsetzungen in den rechtsverbindlichen Bebauungsplänen

Der Geltungsbereich des zukünftigen Bebauungsplanes Langenhorn 73 betrifft Teile der Bebauungspläne Langenhorn 26 und Langenhorn 45. Mit Ausnahme des Bauquartiers 4, nördlich Wulffsblöcken (Teil des B-Plans Langenhorn 45), ist der bisher dort rechtswirksame Bebauungsplan Langenhorn 26 betroffen. Die Fläche nordwestlich des Bebauungsplangebietes Langenhorn 73 bis zum Foorthkamp und der Langenhorner Chaussee bleibt weiterhin ein Teil des dort nicht geänderten Bebauungsplanes Langenhorn 26. Dieses gilt auch für die Flächen südlich des Bebauungsplangebietes Langenhorn 73 bis zum Wördenmoorweg.

- Der Bebauungsplan Langenhorn 26 wurde festgestellt durch Gesetz vom 17. März 1969 und im Fall dieser Wohnanlage der 1940er und 1950er Jahre hat dieser, am Bestand orientiert, erst nachträglich die jeweiligen Festsetzungen, z.B. zu den Baukörpern getroffen. Dies gilt auch für die Festsetzungen des Bebauungsplanes Langenhorn 45. Der Bebauungsplan Langenhorn 45 wurde am 8. März 1968 rechtswirksam.
- Reines Wohngebiet (WR)
- Straßenverkehrsflächen Wulffsgrund und Wulffsblöcken sowie Tarfenbööm, Tannenzuschlag, Reekamp und Dieckmühlenweg
- Flächen für Neben- und Gemeinschaftsanlagen, hier für Garagen und Stellplatzanlagen und deren private Zufahrtsstraßen (Wulffstwierte, Wulffsgang)
- Festsetzung von Baugrenzen unmittelbar an den Gebäudeaußenmauern der 34 Wohnhäuser und 8 Garagenbauten sowie dem Heizwerk (westlich Wulffstwierte)
- Nur Baukörperfestsetzungen und keine GRZ- oder GFZ-Festsetzungen.
- Zwingend II Vollgeschosse für die Wohnhäuser und I Vollgeschoss für die Garagen.
- Geschlossene Bauweise
- Das HEW-Trafogebäude ist im B-Plan Langenhorn 45 als Fläche für Versorgungsanlagen festgesetzt. Die kleine Fläche südlich davon (historische Wegeführung des Dieckmühlenweges) als öffentlich Grünfläche, d.h. als öffentliche Fußwegeverbindung zu dem öffentlichen Gehweg nördlich des Plangebietes

Fahrbahn um einen Parkstreifen für Besucherfahrzeuge zu verbreitern und gleichzeitig sich begegnenden Kfz-Verkehr zuzulassen.

Im Norden wird das Flurstück 4009 mit dem HEW-Trafogebäude möglicherweise in das B-Plangebiet einbezogen, damit dort die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, die Verkehrsfläche des Dieckmühlenweges ebenfalls um 2,0 m zu verbreitern, um hier zukünftig einen Kfz-Begegnungsverkehr und an einer Fahrbahnseite eine Reihe Fahrbahnrandparken zu ermöglichen.

3. Planinhalt (Festsetzungen)

- Allgemeines Wohngebiet mit geschlossener Bauweise
- Zulässigkeit von IV Vollgeschossen und in den Randbereichen zu den Einfamilienhäusern und Reihenhäusern III Vollgeschosse. Darüber hinaus Dach- oder Staffelgeschosse zulässig.
- Festsetzung der Baufenster für geplante Baukörper durch Baugrenzen
- Grundflächenzahl von 0,4
- Geschossflächenzahl von 1,2
- Anpflanz- und Erhaltungsgebote für Bäume
- öffentliche Verkehrsflächen für die öffentliche Erschließungsstruktur
- Flächen für gemeinschaftliche Erschließungsanlagen (Privatstraßen)

4. Gegenwärtige Nutzung/Bestand/Besitzverhältnisse

Die Flurstücke der zukünftigen WA-Gebiete innerhalb des B-Planungsbereiches befinden sich mit einer Ausnahme im Besitz einer privaten Wohnungsbau- und Wohnungsverwaltungsgesellschaft. Das Flurstück 9250 (Wulffsblöcken, Bauquartier 5), im alten Bebauungsplan Langenhorn 26 als allgemeines Wohngebiet mit privater Stellplatzfläche festgesetzt, befindet sich im Eigentum der FHH. Weiterhin befindet sich im östlichen Teil des Bauquartiers 2 als zukünftiges, erweitertes WA-Gebiet der Teil der Straßenverkehrsfläche Reekamp (Fl.st. 251), der sich als große Grünfläche darstellt, im Eigentum der FHH. Sämtliche im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzten Straßenräume befinden sich ebenfalls im Eigentum der FHH. Beide Flächen werden bereits heute mit Zustimmung der FHH durch die Wohnungsgesellschaft gepflegt.

In den durchgehend II-geschossigen insgesamt 34 Gebäuden mit ausgebauten Dachgeschossen und Spitzdächern befinden sich 549 Wohnungen, ausschließlich als Mietwohnungen genutzt und durch eine im Gebiet ansässige, private Wohnungsbaugesellschaft verwaltet.

Im Plangebiet befinden sich in den Wohngebieten 103 offene Stellplätze und 86 Garagenplätze, d.h. insgesamt 189 private Stellplätze (0,34 Stp pro WE). Darüber hinaus gibt es 101 mögliche Parkplätze im öffentlichen Straßenraum. Somit stehen für Bewohner und Besucher insgesamt 290 Kfz-Park- und Stellplätze zur Verfügung (0,53 je WE).

Größere Laubbaumbestände befinden sich am südlichen Ende des Plangebietes auf der Fläche südwestlich der Kreuzung Reekamp - Wulffsgrund (hauptsächlich Eichen und Hainbuchen). Diese Fläche ist im alten Bebauungsplan Nr. 26 als öf-

- Nordwestlich angrenzend ein reines Wohngebiet mit Einfamilienhäusern und offener Bauweise (B-Plan Langenhorn 26)
- Südlich angrenzend an das vorgesehene Plangebiet ist ein reines Wohngebiet mit Reihenhausbauweise festgesetzt mit der Zulässigkeit von zwingend II Vollgeschossen in geschlossener Bauweise. (B-Plan Langenhorn 26)

6. Darstellung in Programm- oder Entwicklungsplänen

- entfällt -

7. Darstellung im Flächennutzungsplan

Wohnbaufläche

8. Darstellung im Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl S. 363) stellt im Landschaftsprogramm für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes das Milieu „gartenbezogenes Wohnen“ dar, angrenzend an die Langenhorn Chaussee als „sonstige Hauptverkehrsstraße“. Im Nordosten grenzt an das Plangebiet eine Parkanlage an (Teil des Bebauungsplanes Nr. 62).

Bezüglich des Arten- und Biotopschutzes sind folgende Biotopentwicklungsräume vorhanden:

- Offene Wohnbebauung mit artenreichen Biotoperelementen, wie Hecken, Knicks, Tümpeln, Ruderalflächen, Gehölzbeständen, Bäume und Wiesen, bei hohem Anteil an Grünflächen (11a)
- Hauptverkehrsstraßen (14e)

9. Abweichungen vom Flächennutzungsplan, LAPRO einschließlich APRO

nein

10. etwaige störende Bauabsichten

nicht bekannt

11. Auswirkungen der Planung

Verdichtung durch schrittweisen Abbruch mit anschließendem Neubau im gesamten Plangebiet.

Erhaltung des äußerlich guten und durchgrüntem Zustands der Gesamtanlagen. Bei der Realisierung von 800 WE ist es bei einem Stellplatzschlüssel von 0,8 erforderlich 640 Stellplätze hier überwiegend in Tiefgaragen zu realisieren, die mit ca. 210 Besucherparkplätzen im öffentlichen Straßenraum zu ergänzen sind. Durch den erhöhten Kfz-Bestand im Quartier kommt es zur Zunahme des Kfz-Ziel- und Quellverkehrs auch in den angrenzenden Wohnstraßen zu den übergeordneten Straßen Foorthkamp, Langenhorn Chaussee und Wördenmoorweg. Dies führt auch zu einer höheren Verkehrslärmbelastung in den angrenzenden Wohnstraßen.

Im April 2009 wurde durch die Ingenieurgesellschaft Masuch + Olbrisch eine Kfz-Verkehrsprognose erstellt aufgrund der geplanten Nachverdichtung im Plangebiet. Insbesondere wurde dabei der Knoten Foorthkamp/Langenhorn Chaussee betrachtet, der die stärkste zusätzliche Belastung erhält. Zusammenfassend

wurde festgestellt, dass durch die Inbetriebnahme der Ortsumgehung Fuhlsbüttel der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV-Wert) sich auf der Langenhorner Chaussee in diesem Abschnitt von 36.000 Kfz/24 h auf rund 30.000 Kfz/24 h reduziert hat. Durch die Verdichtung können zusätzliche Kfz-Verkehre von 1.600 Kfz/24 h prognostiziert werden, die über die bestehenden Knoten verträglich abgewickelt werden können.

12. Realisierung der Planung

Die private Wohnungsbaugesellschaft strebt die Umsetzung dieser Angebotsplanung in einem sehr langen Zeitraum von über 10 bis zu 15 oder 20 Jahren an. So besteht die Möglichkeit auf jeweils aktuelle Anforderungen oder wirtschaftliche Möglichkeiten und Erforderlichkeiten für jeweils auch kleinere Maßnahmen auch kurzfristig reagieren zu können.

13. Altlasten

Vor der Bebauung war dieses eine landwirtschaftlich genutzte Freifläche und während des 2. Weltkrieges gab es in diesem Bereich keine Bombenabwürfe, so dass weder von früheren Altlasten, noch von Munitionsverdachtsfällen ausgegangen wird.

14. Besondere Diskussionspunkte

- Ist die städtische Infrastruktur im Bereich Trinkwasserversorgung und Schmutzwasserentsorgung für die zusätzlichen Wohnungen ausreichend bemessen?
- Können die angrenzenden Hauptverkehrs- oder Wohnsammelstraßen den zusätzlichen Kfz-Verkehr ohne zusätzlichen Ausbau aufnehmen? (Hierzu liegt bereits eine Untersuchung von der Ingenieurgesellschaft Masuch + Olbrisch vor)
- Ist es aufgrund der Verkehrslärsituation an der Langenhorner Chaussee auch weiterhin richtig, dort ein allgemeines Wohngebiet festzusetzen? Hier natürlich mit entsprechenden passiven Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden.
- Sollte das Grundstück Foorthkamp 30 mit dem Vattenfall-Trafogebäude in das Gebiet des B-Plans Langenhorn 73 einbezogen werden?
- Nutzung des städtischen Flurstücks 2950
(evt. Tausch dieser Fläche im Zusammenhang mit einer Verkehrsflächenverbreiterung von Wulffsblöcken und/oder Wulffsgrund)

Zusammenstellung der Vorlage durch
Plankontor Gesellschaft für Planung in Stadt und Land mbH,
22765 Hamburg / LH 391

in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord / N / SL 21