

Gemeinde Henstedt-Ulzburg

Bebauungsplan Nr. 36
für das Gebiet "Kammerloh"Begründung

1. Auf der Grundlage der 8. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Henstedt-Ulzburg, die gleichzeitig aufgestellt wird, wird der Bebauungsplan Nr. 36 bearbeitet.

Der B-Plan Nr. 36 wird notwendig, um die städtebaulichen Festsetzungen in bezug auf die Neutrassierung der Eisenbahnlinie Altona - Kaltenkirchen - Neumünster (AKN) anzupassen. Außerdem wird die Gemeinde mit der Aufstellung des Bebauungsplanes ihrer Verpflichtung gerecht, als aus Anlaß der Bahnplanung für dieses Gebiet eine Veränderungssperre erlassen wurde.

2. Der räumliche Geltungsbereich wird begrenzt im Norden durch die vorhandene Wohnbebauung (B-Plan 7, 1. Änderung), im Osten durch den Kirchweg, im Süden und Westen durch die Lindenstraße. Er umfaßt eine Fläche von 153.210 qm; davon

17.130 qm Allgemeines Wohngebiet (WA),

62.240 qm Mischgebiet (MI),

66.660 qm (Verkehrsflächen,
Fläche für Bahnanlagen,

5.940 qm Grünflächen
(Kinderspielplätze und Parkanlagen),

1.240 qm Gemeinschaftsanlage Gemeinschaftsgaragen,
die der Wohnbebauung außerhalb des
Geltungsbereichs zugeordnet sind,

insg. max. 332 Wohneinheiten.

3. Die räumliche Gestalt wird geprägt durch die zentrale Lage im westlichen Teil der Ortslage Ulzburg und die unmittelbare Zuordnung zum geplanten Bahnhof Ulzburg. Durch diese Situation wird eine verdichtete, aber max. nur dreigeschossige Wohnbebauung in sehr unterschiedlichen Wohnformen festgesetzt. Die vorhandene Gartenhofbebauung der Teilgebiete 11 und 13 wird aus immissionsrechtlichen Gründen als Mischgebiet und aus städtebaulichen Gründen mit erhöhten Nutzungswerten festgesetzt (§ 17 Abs. 10 BauNVO). Die notwendigen Stellplätze sind auf den Grundstücken und als Sammelgaragen vorhanden.

4. Die neue Trasse der AKN führt in Nord-Süd-Richtung durch den räumlichen Geltungsbereich. Sie wird als Fläche für Bahnanlagen festgesetzt, so lange noch kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde. Die Bahntrasse wird in Tieflage mit beiderseitigen, bepflanzten Böschungen geführt, so daß durch diese Maßnahmen ein größtmögliches Maß an Immissionschutz für die angrenzende Wohnbebauung im Mischgebiet gewährleistet ist.
5. Das Straßen- und Wegenetz wird den äußeren Gegebenheiten und Festpunkten angepaßt. Das eigentliche Gebiet Kammerloh westlich der AKN-Trasse wird mit einer großen Schleife erschlossen, die an die Kreuzungspunkte Große Lohe und Eschenweg anbindet. Eine Querverbindung über die AKN schließt in Höhe Kreuzung Bahnhofstraße/Kirchweg an und stellt die Verbindung zum übrigen Ortskern dar, so daß mit dieser Erschließungsform eine gute Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs an den zukünftigen Bahnhof Ulzburg auf seiner Westseite gewährleistet ist. Hier werden auch ausreichende Park- und Ride-Plätze sowie Standspuren im Bereich der Bushaltestellen flächenmäßig vorgehalten. In zentraler Lage führt eine Fußgängermagistrale in Ost-West-Richtung über die AKN und erschließt damit zentral das neue Wohngebiet und bindet auf dem kürzesten Wege an die vorhandene westliche Wohnbebauung und das auf der Ostseite vorhandene neue Einkaufszentrum an.

Die Schleifenerschließung in Form einer Allee erhält beiderseits Parkstreifen in Längsaufstellung (jeweils 1 Parkplatz zwischen 2 Bäumen).

Die innere Erschließung wird über schmale Stichstraßen, eine großzügig angelegte verkehrsberuhigte Zone, befahrbare Wohnwege und Flächen mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten abgewickelt.

Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abgesehen werden kann, welche Gebäude- und Wohnformen realisiert werden und damit die Zahl der Wohnungen offen ist, wurden als zusätzliches Angebot Gemeinschaftstiefgaragen festgesetzt, die nicht zwingend realisiert werden müssen, sondern nur dann, wenn Geschosswohnungsbau eine größere Fläche für den ruhenden Verkehr erzwingen sollte.

6. Zwei Kinderspielplätze als öffentliche Grünflächen werden in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs sowie in zentraler Lage des Wohngebietes Kammerloh ausgewiesen. Zwischen der westlichen Seite der Wohnbebauung Kirchweg und der AKN wird eine Grünfläche Parkanlage festgesetzt, welche eine parallele Wegeführung zur AKN aufnehmen kann. Insgesamt wird ein vom Fahrverkehr unabhängiges Wegenetz ausgewiesen, das gleichzeitig die Teilfunktion der Schulwegsicherung wahrnimmt.
7. Getrennte Schmutz- und Regenwasserleitungen müssen in allen geplanten Straßen neu gebaut werden. Die Abwasserbeseitigung erfolgt zentral, seit Ende 1980 ist die Gemeinde über den Hauptsammler West an das zentrale Klärwerk in Hethlingen angeschlossen.
Das Regenwasser wird in vorhandene Vorfluter geleitet.

8. Die Wasserversorgung erfolgt ebenfalls zentral mit Anschlußzwang für alle Grundstücke. Das Leitungsnetz wird in allen geplanten Straßen neu erstellt.
9. Die Abfallbeseitigung wird zentral geregelt durch den Wegezweckverband des Kreises Segeberg. Die Abfälle werden zur Müllumschlagstation Norderstedt transportiert.
10. Die Schleswag versorgt die Gemeinde mit elektrischer Energie.
11. Die Eigentümer der im Geltungsbereich liegenden Grundstücke wurden nach dem Liegenschaftskataster und dem Grundbuch festgestellt. Sie sind im Eigentümerverzeichnis aufgeführt, das gleichzeitig auch die Kataster und Grundbuchbezeichnungen, die Flächenangaben enthält.

Die entsprechenden Festsetzungen der im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzung der im Geltungsbereich gelegenen Grundstücke sowie die Abtretung der Gemeinbedarfsflächen an die Gemeinde Henstedt-Ulzburg wird auf freiwilliger Grundlage angestrebt. Sollte es erforderlich werden, muß von den Möglichkeiten der §§ 45 ff bzw. der §§ 85 ff des BBauG Gebrauch gemacht werden.

12. Zusammenstellung städtebaulicher Werte (s. Tabelle Seite 5)
13. Überschlägige Ermittlung der Erschließungskosten
Das Straßen- und Versorgungsnetz muß teilweise neu erstellt werden.

<u>Pos.</u>	<u>Anzahl</u>	<u>Gegenstand der Leistung</u>	<u>Einzel-/Gesamtpreis</u>	
1	625	lfdm Ausbau der Lindenstraße (b) (ohne Brückenbauwerk)	800,-	500.000,--
2	536	lfdm Neubau der Straße a	2.400,-	1.286.400,--
3	62	lfdm Neubau der Straße c (ohne Brückenbauwerk)	1.700,-	105.400,--
4	47	lfdm Neubau der Straße d	1.200,-	56.400,--
5	75	lfdm Neubau der Straße f	1.100,-	82.500,--
6	110	lfdm Neubau der Straße g	900,-	99.000,--
7	138	lfdm Neubau der Straße h	850,-	117.300,--
8	153	lfdm Neubau des Weges i	500,-	76.500,--
9	43	lfdm Neubau des Weges j	200,-	8.600,--

Pos.	Anzahl	Gegenstand der Leistung	Einzel-/Gesamtpreis	
10	2.640	qm Neubau Parkplätze (ohne P + R-Plätze und ohne Bahnhofsvorplatz)	165,-	435.600,--
11	1.187	qm Neubau Wendeplätze	165,-	195.855,--
12		Grunderwerb für Straßenneubau und Grünflächen	ca.	960.000,--
13	1.089	lfdm Neubau Regenwasser- leitung	450,-	490.050,--
14	1.089	lfdm Neubau Schmutzwasser- leitung	450,-	490.050,--
15	5.940	qm Neuanlage Grünflächen und Kinderspielplätze	50,-	297.000,--
16	840	qm Grünfläche, verkehrsberuhigte Zone	50,-	42.000,--
17	ca. 231	Stück Neuanpflanzung von Straßenbäumen	200,-	46.200,--
zusammen				5.288.855,--

Die Erschließungskosten werden unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen vor Durchführung der Erschließungsmaßnahmen abgelöst.

Anlagen

Eigentümergebiet
Übersichtskarte M. 1 : 25.000

Gemeinde Henstedt-Ulzburg, den 26.2.92.....



[Handwritten Signature]
.....
- ~~Der~~ Bürgermeister -

12. Zusammenstellung städtebaulicher Werte

Teilgebiet Nr.	Nutzung	Nettobauland (qm)	Grundfläche max. (qm)	GRZ	Geschossfläche max. (qm)	Ø GFZ	WE (Anz.)
1	MI	3.070	1.228	0,4	1.535	0,5	3
2	MI	3.190	957	0,3	2.552	0,8	17
3	MI	3.210	1.284	0,4	1.605	0,5	7
4	MI	4.340	1.736	0,4	3.472	0,8	16
5	MI	9.230	3.692	0,4	8.307	0,9	38 (76)
6	MI	8.140	3.256	0,4	7.326	0,9	34 (60)
7	WA	9.850	3.940	0,4	8.865	0,9	37 (80)
8	WA	3.690	1.107	0,3	1.476	0,4	12
9	WA	3.590	1.077	0,3	2.872	0,8	18
10	MI	890	267	0,3	712	0,8	5
11	MI	1.140	570	0,5	570	0,5	3
12	MI	660	198	0,3	264	0,4	1
13	MI	1.120	672	0,6	672	0,6	4
14	MI	5.300	1.060	0,2	1.590	0,3	4
15	MI	6.300	1.260	0,2	1.890	0,3	5
16	MI	1.680	504	0,3	672	0,4	3
17	MI	1.810	543	0,3	724	0,4	3
18	MI	3.140	942	0,3	1.256	0,4	4
19	MI	4.650	1.395	0,3	1.860	0,4	6
20	MI	4.370	1.311	0,3	1.748	0,4	5
zusammen		79.370	26.999	0,34	49.968	0,63	225 (332)

UNTERSUCHUNG UND VORPLANUNG
DER BAHNANLAGEN
IM BEREICH DER GEMEINDE
HENSTEDT - ULZBURG

TEIL 2 : VORENTWURF

Aufgestellt im Februar 1978

INGENIEURBÜRO LÖNNIES
(DIPL.-ING. HANS A. WAACK)

DIPL.-ING. DIEDRICHSEN - DR. HOGE
DIPL.-ING. TENNERT

ARCHITEKTEN UND STADTPLANER SRL

2.8 Schallschutz

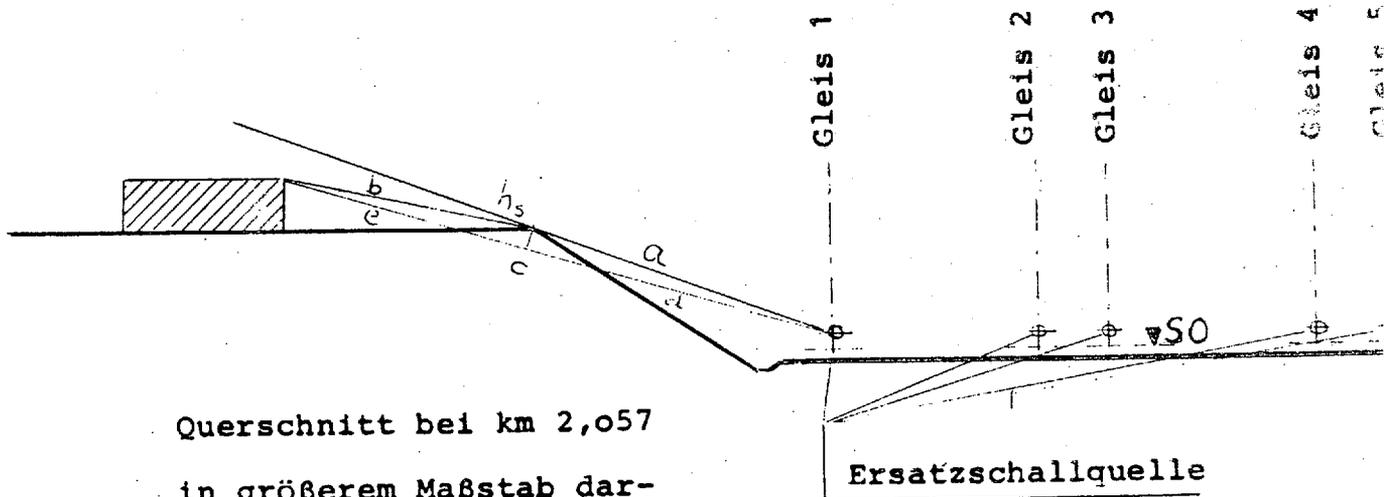
Da die Art der verwendeten Züge, ihre Geschwindigkeit und vor allem die Fahrpläne (Zughäufigkeit) noch nicht bekannt sind, werden für eine Abschätzung der zu erwartenden Lärmbelästigung folgende Annahmen getroffen:

1. AKN und Flughafenschnellbahn (FSB) verkehren beide während der gesamten Tageszeit (16 Stunden) im 10' - Takt. Da die Fahrpläne tatsächlich stärker differenziert sind, werden durch diese Annahme auch kurze Zugfolgezeiten in den Hauptverkehrszeiten abgedeckt.
2. Der Güterverkehr wächst auf insgesamt 10 bis 11 Züge in 24 Stunden in beiden Richtungen an - insgesamt also 21 Fahrten in 24 h.
3. Die Berechnung erfolgt nach DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" - Entwurf April 1976 (Gelbdruck).
4. Die Mittelungspegel für den Schienenverkehr werden Bild 4 - Nahverkehr - entnommen und wegen der noch unbekannteren Daten der FSB für AKN und FSB gleichmäßig nur um 3dB(A) statt um 5dB(A) ermäßigt (Verwendung moderner Triebzüge).

Das geplante allgemeine Wohngebiet im Bereich des Bahnhofes reicht bis etwa 16 m an die Böschungskante heran.

Die Ersatzschallquellen für die einzelnen Gleise liegen 1,0 m über SO. Damit ergeben sich gemäß Skizze (die geometrischen Werte sind in der Skizze der besseren Übersichtlichkeit wegen nur für Gleis 1 eingetragen) folgende Werte:

Skizze M. 1 : 500



Querschnitt bei km 2,057
in größerem Maßstab dargestellt in Anlage 6 Bl.2

$$c = d + e$$

$$z_1 = \sqrt{d^2 + h_s^2} - d$$

$$z_2 = \sqrt{e^2 + h_s^2} - e$$

$$z = z_1 + z_2$$

Gemäß Entwurf DIN 18005 wird die Pegelminderung durch die Tieflage aus Bild 11, die Pegelminderung durch den Abstand c gegenüber 25 m durch die Formel $\Delta L_s = 14 \lg c/25$ ermittelt

	Gleis 1	Gleis 2	Gleis 3	Gleis 4	Gleis 5
Zugart	AKN	FSB	FSB	AKN	Güter
Anzahl der Züge/h im Tagesmittel	6	6	6	6	1
$L_{Am(25)T}$	60	60	60	60	57
Wirksame Schirm- höhe h_s (m)	1,50	0,20	0,0	-0,80	-1,00
Teilabstand d (m)	19,50	32,30	36,60	49,70	54,0
Teilabstand e (m)	16,50	16,70	16,70	16,70	16,70
Abstand c (m)	36,0	49,0	53,3	66,4	70,7
Schirmwert Z_1	0,058	0,001	0,0	-0,006	-0,009
Schirmwert Z_2	0,068	0,001	0,0	-0,019	-0,030
Schirmwert Z	0,126	0,002	0,0	-0,025	-0,039
Pegelminderung ΔL_m (dB(A))	11,5	7,5	5,0	2,0	1,2
ΔL_s (dB(A))	2,2	4,1	4,6	5,9	6,3
$L_{Am(c)T}$ (dB(A))	46,3	48,4	50,4	52,1	49,5

$$L_{Am(c)Tag} = 10 \lg \frac{10^{4,63} + 10^{4,84} + 10^{5,04} + 10^{5,21} + 10^{4,95}}{5}$$

$$= 49,8 \text{ dB(A)}$$

=====

Dieser Wert ist kleiner als der zulässige Planungsrichtpegel von 55 dB(A).

Für die Nacht ergeben sich folgende Werte:

	Gleis 1	Gleis 2	Gleis 3	Gleis 4	Gleis 5
Zugart	AKN	FSB	FSB	AKN	Güter
Anzahl der Züge/h in der restlichen Verkehrszeit (5 h)	3	3	3	3	1
$L_{Am}(25)/5$	57	57	57	57	57
Anzahl der Züge in Nachtmitt (3 h)	1	1	1	1	0
$L_{Am}(25)/3$	52	52	52	52	0
$L_{Am}(25)/8$	55,7	55,7	55,7	55,7	55,0

Die Schirmwerte bleiben gleich, somit wird

$L_{Am(c)N}$	42,0	44,1	46,1	47,8	47,5
--------------	------	------	------	------	------

und der äquivalente Dauerschallpegel für die Nacht ergibt sich zu

$$L_{Am(c)Nacht} = 10 \lg \frac{10^{4,20} + 10^{4,41} + 10^{4,61} + 10^{4,78} + 10^{4,75}}{5}$$

$$= 46,0 \text{ dB(A)}$$

=====

Dieser Wert liegt geringfügig über dem zulässigen Planungsrichtpegel von 45 dB(A).

Besondere Schallschutzmaßnahmen sind daher nach dem gegenwärtigen Stand der Richtlinien und der zu erwartenden Verkehrsbelastung nicht erforderlich.