

Gemeinde Henstedt-Ulzburg

Bebauungsplan Nr. 37

für das Gebiet "Radeland"

Begründung

1. Auf der Grundlage der 8. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Henstedt-Ulzburg, die gleichzeitig aufgestellt wird, wird der Bebauungsplan Nr. 37 bearbeitet.

Der B-Plan Nr. 37 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 EBO-Trasse, im Osten durch den Kirchenweg, im Süden durch den Birkenweg, im Westen durch die vorhandene Wohnbebauung Moorland und umfaßt eine Fläche von 57.420 qm davon
 - 30.214 qm Mischgebiet (MI),
 - 3.046 qm Verkehrsflächen,
 - 2.880 qm Grünfläche, Parkanlage,
 - 21.280 qm Flächen für Bahnanlagen,insg.ca. 57 Wohneinheiten, von denen ca. 9 bereits vorhanden sind.
3. Die räumliche Gestalt wird geprägt durch den gartenstadtähnlichen Charakter der vorhandenen und zu ergänzenden Bebauung. Dazu tragen im wesentlichen die privaten Grünflächen, die Art der Bebauung sowie die Form der vorhandenen Erschließung bei.
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 gewährleistet ist. Nach Maßgabe der Eisenbahnverwaltung AKN muß die Schleife zum alten Bahnhof ebenfalls als Fläche für Bahnanlagen festgesetzt werden.

Zusammenstellung städtebaulicher Werte

Teilgebiet Nr.	Nutzung	Nettobau- land (qm)	Grundfläche max. (qm)	GRZ	Geschossfläche max. (qm)	GFZ	WE (Anz.)	Grundstückgröße d (qm)
1	MI	6.800	1.700	0,25	2.380	0,35	7	
2	MI	11.550	4.043	0,35	9.240	0,8	33	
3	MI	546	218	0,4	436	0,8	2	
4	MI	618	185	0,3	370	0,6	2	
5	MI	1.116	446	0,4	892	0,8	4	
6	MI	1.484	371	0,25	445	0,3	1	
7	MI	8.100	2.025	0,25	2.430	0,3	8	
zusammen		30.214	8.988	0,3	16.193	0,54	57	

13. Überschlägige Ermittlung der Erschließungskosten

Das Straßen- und Versorgungsnetz muß teilweise neu erstellt werden.

Pos.	Anzahl	Gegenstand der Leistung	Einzel-/Gesamtpreis	
1	75	lfdm Neubau der Straße Moorland (a)	1.450,-	108.750,--
2	400	qm Neubau Wendepätze	165,-	66.000,--
3	275	qm Neubau Parkplätze	165,-	45.375,--
4	284	lfdm Neubau Weg b	550,-	156.200,--
5	67	lfdm Neubau Straße c	900,-	60.300,--
6		Grunderwerb für Straßenbau		215.100,--
7	201	lfdm Neubau Regenwasserleitung	450,-	90.450,--
8	134	lfdm Neubau Schmutzwasserleitung	450,-	60.300,--
9	859	qm Neuanlage Verkehrs- begleitgrün	50,-	42.950,--
10	16	Stück Neuanpflanzung von Bäumen	200,-	3.200,--
zusammen				848.625,--

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

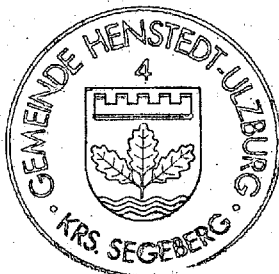
Anlagen

Eigentümerverzeichnis

Übersichtskarte M. 1 : 25.000

SCHALTECHNISCHE BEGUTACHTUNG

Gemeinde Henstedt-Ulzburg, den **26.2.82.**




- Der Bürgermeister -

Lfd. Nr.	Lagebezeichnung	Eigentümer	Grundbuch		Kataster - Bezeichnung				Davon vorgesehene Fläche		Vorgesehene Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens gemäß Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960
			Band	Blatt	Flur	Flurstück	L.B.Nr.	Fläche in m ²	f.d.Gemeinbedarf in m ²	f. Grenzregelung in m ²	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
1	Moorland	Meier, Willy, Straßenwärter	13	323	3	20/2	2404	7 10			
2	Moorland	Neubauer, Willi, Tischler und Zabel, Helene, Fräulein, je 1/2	13	322	3	20/3	2403	11 36			
3	Moorland	Grelck, Johannes, Schmiedemeister	-	4692	3	20/4	2386	10 01			
4	Moorland	Marten, Else, geb. Schulz, Rentnerwitwe und Marten, Peter	12	293	3	20/5	2380	10 02			
5	Moorland	Buchholz, Ulrich, Postassistent und Ehefrau Charlotte, geb. Warstat	12	294	3	20/6	2381	10 01			
6	Moorland	Behling, Irma, Sprechstundenhilfe	-	4021	3	20/7	2382	10 01			
7	Moorland	Zillmann, Herta, geb. Kannenberg	-	4493	3	20/8	2383	10 01			
8	Moorland	Thomsen, Karl-Hermann, Klempner	-	2766	3	20/9	2384	13 37			
9	Radeland	Möller, Gerda, geb. Runge, Bäuerin	-	1034	3	20/10	2020	3 42 29			
10	Kirchweg	Goldbohm, Wilma, geb. Fock, Ehefrau	-	3226	3	21/1	2306	25 80			
11	Kirchweg 73	Goldbohm, Karl-Heinz, Maurer- und Ehefrau Wilma, geb. Fock, je 1/2	-	3227	3	21/2	3829	15 41			
12	Feldweg an Moorland	Gemeinde Henstedt-Ulzburg	-	1066	3	33	2059	6 68			
13	Radeland	Reinecke, Walter, Bäuer	-	0755	3	125/24	2028	68 62			
14	Radeland	Reinecke, Walter, Landwirt	-	4117	3	214/21	2231	4 129			
15	Moorland	Siedlungs- und Baugenossenschaft Wankendorf eGmbH -Gemeinnütziges Wohnungsunternehmen-	-	0575	3	17/12	2695	1 28			

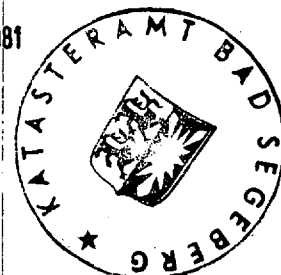
Die Übereinstimmung des Inhalts dieses Auszuges mit dem Inhalt des Katasterbuchwerkes wird hiermit beglaubigt.

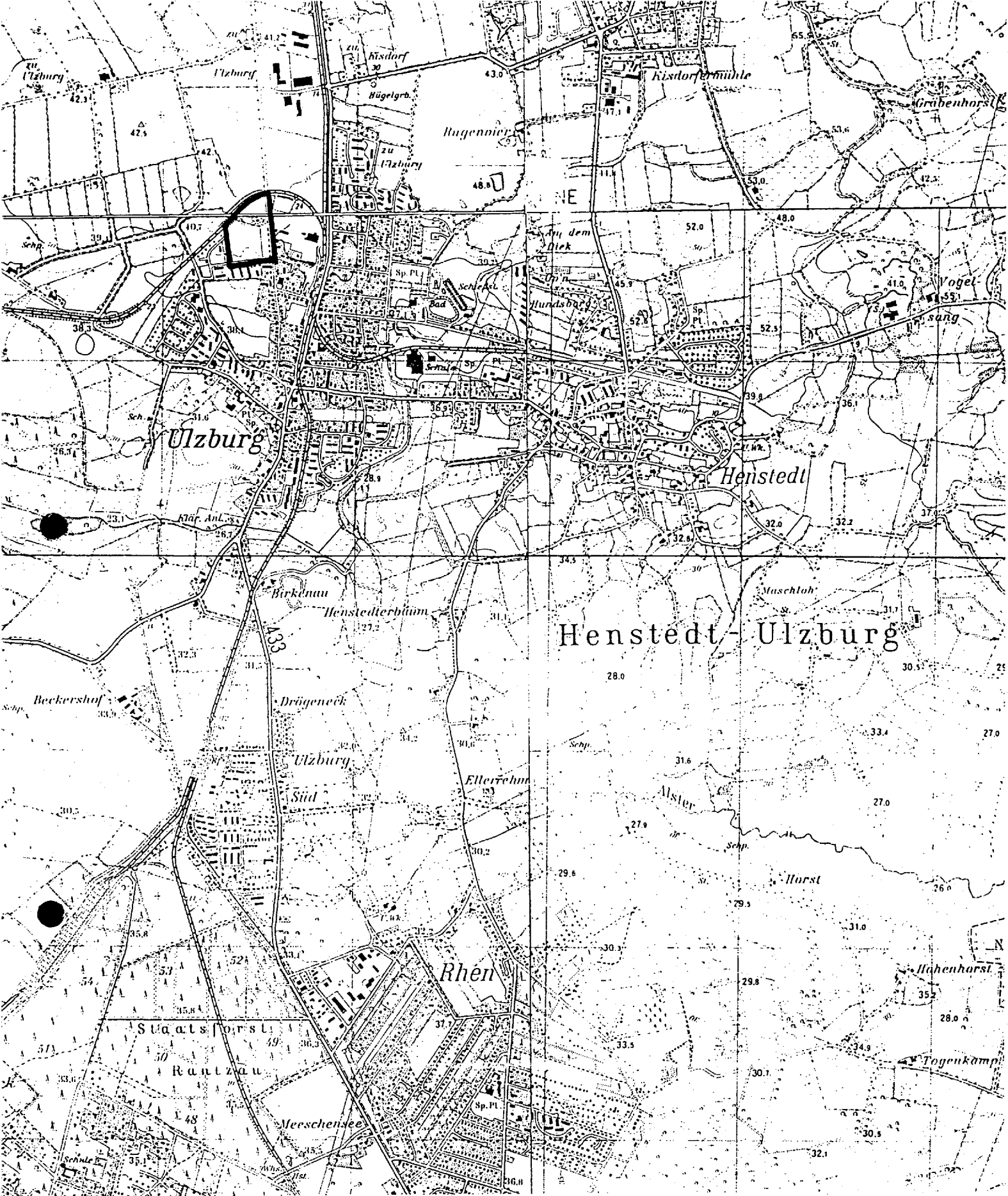
Bad Segeberg, den 20. NOV. 1981

Katasteramt

Im Auftrage:

Ulzburg





Gemeinde Henstedt-Ulzburg
 Bebauungsplan Nr. 37
 für das Gebiet "Radeland"
 Übersichtsplan M. 1 : 25.000



Untersuchung und Vorplanung
der Bahnanlagen
im Bereich der Gemeinde
Henstedt - Ulzburg

Teil 2 : Vorentwurf

Ingenieurbüro Lönnes

Norderstedt

Diedrichsen - Dr. Hoge - Tennert

Kiel

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

ARCHITECTEN UND STADTPLANER SRL

2.8 Schallschutz

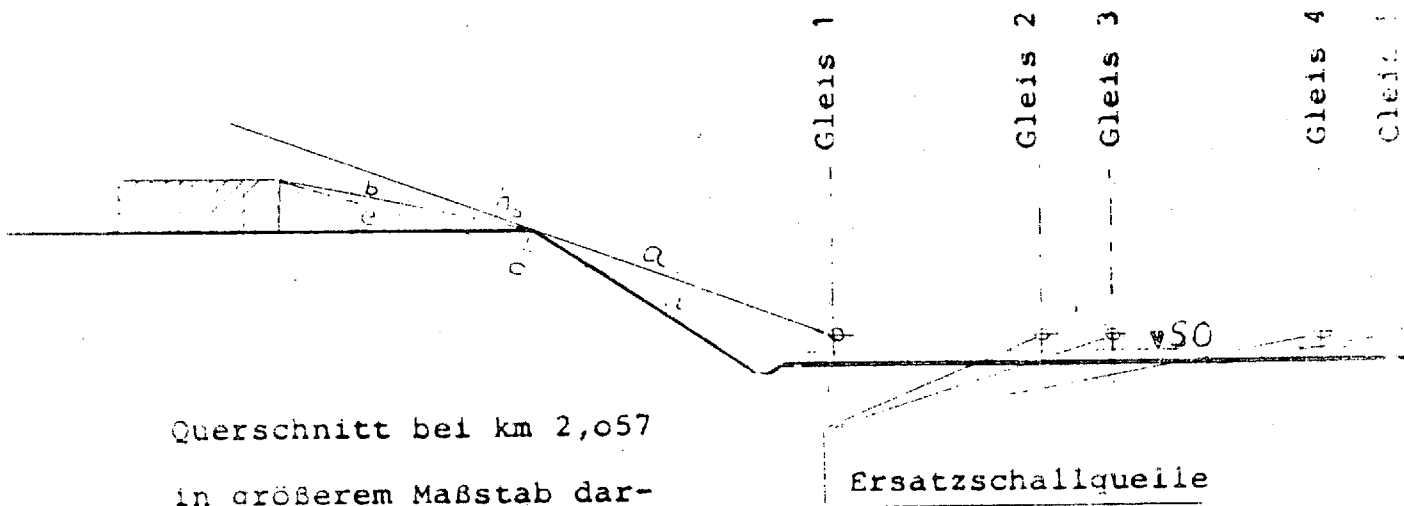
Da die Art der verwendeten Züge, ihre Geschwindigkeit und vor allem die Fahrpläne (Zughäufigkeit) noch nicht bekannt sind, werden für eine Abschätzung der zu erwartenden Lärmbelastigung folgende Annahmen getroffen:

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 unbekanntenen 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_w (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

$$L_{Am}(c)Tag = 10 \lg \frac{10^{4,83} + 10^{4,84} + 10^{5,04} + 10^{5,21} + 10^{4,85}}{5}$$

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

=====

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
$\bar{L}_{Am(25)/5}$	57	57	57	57	57
Anzahl der Züge in Nachtmitte (3 h)	1	1	1	1	0
$\bar{L}_{Am(25)/3}$	52	52	52	52	0
$\bar{L}_{Am(25)/8}$	55,7	55,7	55,7	55,7	55,0

Die Schirmwerte bleiben gleich, somit wird

$\bar{L}_{Am(c)N}$	42,0	44,1	46,1	47,8	47,5
--------------------	------	------	------	------	------

und der äquivalente Dauerschallpegel für die Nacht ergibt sich zu

$$\begin{aligned}
 \bar{L}_{Am(c)Nacht} &= 10 \lg \frac{10^{4,20} + 10^{4,41} + 10^{4,61} + 10^{4,78} + 10^{4,78}}{5} \\
 &= 46,0 \text{ dB(A)}
 \end{aligned}$$

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.