



# BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan Nr. 37, 2. Änderung  
der Gemeinde Henstedt-Ulzburg

ARCHITEKTUR  
+ STADTPLANUNG

Stand: 06.12.1999

## **Inhaltsverzeichnis**

- 1.0 Allgemeine Grundlagen**
  - 1.1 Rechtsgrundlagen
  - 1.2 Bestand und Lage des Gebietes
  
- 2.0 Planungsziele**
  
- 3.0 Übergeordnete Planungsgrundlagen**
  
- 4.0 Entwicklung des Planes**
  - 4.1 Art und Maß der baulichen Nutzung und Bauweise
  - 4.2 Städtebauliche Daten
  - 4.3 Gestaltung
  - 4.4 Grünordnung
  - 4.5 Verkehrserschließung
    - 4.5.1 Ruhender Verkehr
  
- 5.0 Ver- und Entsorgungseinrichtungen**
  
- 6.0 Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens**

**Architektur + Stadtplanung**  
Weidenallee 26 a - 20357 Hamburg  
Tel.: 040/441419 - Fax: 040/443105

## 1.0 Allgemeine Grundlagen

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253)

### 1.1 Rechtsgrundlagen

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Henstedt-Ulzburg hat in ihrer Sitzung am 21.05.1996 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 37 "Radeland" 2. Änderung für das Gebiet nördlich des Birkenweges - östlich des Verbindungsweges zwischen den Straßen Moorland und Birkenweg sowie östlich der Bebauung an dem nördlichen Stichweg der Straße Moorland - südlich des EBO-Gleises - westlich des Kirchweges im Ortsteil Ulzburg aufzustellen.

Dem Bebauungsplan liegen zugrunde:

- Das Baugesetzbuch (BauGB) vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 20.12.1996 (BGBl. I S. 2049)
- Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466).
- Die Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58),

Als Kartengrundlage für den rechtlichen und topographischen Nachweis der Grundstücke dient die Katasterunterlage (M 1:1000) des Vermessungsbüros Wilfried Patzelt, Norderstedt.

Mit der Ausarbeitung des Bebauungsplanes ist das Büro Architektur + Stadtplanung, Dipl. Ing. M. Baum, Hamburg beauftragt.

### 1.2 Bestand und Lage des Gebietes

Das Plangebiet befindet sich in zentraler Lage innerhalb des Ortsteiles Ulzburg.

Die Flächen des Geltungsbereiches sind teilweise unbebaut, da sie als Freihaltetrassen für die AKN-Bahn vorgesehen waren. Entlang des Kirchweges sind die Grundstücke überwiegend mit Einzelhäusern bebaut. Das unbebaute Gelände wird als Ackerland genutzt.

Westlich des Plangebietes schließt sich ein Reihenhausbau an. Im Norden wird der Bebauungsplan von dem EBO-Gleis begrenzt und im Süden grenzt der in Planung befindliche Bebauungsplan Nr. 100 "Kammerloh" an das Gebiet.

## 2.0 Planungsziele

Generelle Ziele sind:

- Schaffung von Wohnbauflächen auf der ehemaligen "Kammerlohtrasse"
- Festsetzung von Geschößwohnungsbau, Doppel- und Reihenhausbau
- Fortführung der zentrumsnahen Mischgebiete entlang des Kirchweges
- in Nord-Südrichtung verlaufende Fuß- und Radwege-Verbindung als Weiterführung der Grünzone aus dem Baugebiet "Kammerloh"

## 3.0 Übergeordnete Planungsgrundlagen

### Regionalplanung

Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg befindet sich auf der Entwicklungsachse Hamburg - Norderstedt - Kaltenkirchen im Ordnungsraum um Hamburg. Die Gemeinde ist Stadtrandkern 1. Ordnung.

Ziel der Raumordnung und Landesplanung ist die Fortsetzung der wirtschaftlichen und siedlungsmäßigen Entwicklung auf der Entwicklungsachse. (Regionalplan für den Planungsraum I, 1987, Fortschreibung 1995 - Entwurf-).

Bei dem weiteren Ausbau Henstedt-Ulzburgs in seiner Funktion als Stadtrandkern 1. Ordnung sind die städtebauliche Ordnung und die Ausbildung des Ortszentrums weiter zu verbessern.

### Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Gemeinde Henstedt-Ulzburg wurde im Jahre 1982 aufgestellt.

Im Zuge der AKN-Planung befindet sich der Flächennutzungsplan in Neuaufstellung und begründet das Aufstellungserfordernis für den Bebauungsplan Nr. 37.

### Rahmenplan

Für den Ortsteil Ulzburg im zentralen Bereich, wurde im Jahre 1997 ein städtebaulicher Rahmenplan aufgestellt.

Aufgrund der zentralen Lage, ca. 300 m vom zukünftigen AKN-Bahnhof entfernt, wird in diesem Baugebiet eine Verdichtung mit Wohnbebauung und gemischter Bebauung angestrebt. Die Gliederung erfolgt in Nord-Süd-Richtung, so daß entlang des Kirchweges ein Mischgebiet ausgewiesen wird und in den westlich anschließenden Bereichen überwiegend Reihenhausbau erfolgen soll.

#### 4.0 Entwicklung des Planes

Der Ursprungsplan Nr. 37 "Radeland" ist seit dem 16.03.1984 rechtskräftig. Sämtliche Bauflächen sind als Mischgebiet für ein- bis zweigeschossige Bauweise festgesetzt gewesen. Im mittleren Teil des Bebauungsplanes ist die damals vorgesehene Kammerloh-Trasse dargestellt.

Für den Bereich des Birkenweges vom Kirchweg bis zur fußläufigen Verbindung Birkenweg - Moorland wurde der Bebauungsplan Nr. 7 "Ulzburg West II" aufgehoben.

Das Verfahren der 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes Nr. 37 bezüglich der Änderung der textlichen Festsetzung Nr. 3 wurde am 23.08.1993 eingestellt.

Auf der Grundlage des fertiggestellten Rahmen- und Strukturplanes "Ulzburg-Mitte" werden für diesen Bebauungsplan entlang des Kirchweges Geschößwohnungsbauten angestrebt und in Richtung Osten verdichtete Bauweise als Reihenhausbebauung.

Um diese Planung weiter zu verfolgen und aufgrund der geplanten Verlegung der AKN - Eisenbahntrasse ist die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 37 erforderlich.

#### 4.1 Art und Maß der baulichen Nutzung und Bauweise

Aufgrund der Zentrumsnähe strebt die Gemeinde eine Umstrukturierung des Kirchweges an. Geplant sind dreigeschossige Wohn- bzw. Geschäftsbauten, daher wird dieser Bereich als Mischgebiet festgesetzt.

Im Anschluß hieran ist der westliche Bereich als Allgemeines Wohngebiet mit zweigeschossiger Reihenhausbebauung festgesetzt, um einen harmonischen Übergang zu der im Westen vorhandenen 1 - 2 geschossigen Bebauung zu erreichen.

Die festgesetzte abweichende Bauweise mit einer Gebäudelänge von maximal 25,00 m entspricht der städtebaulichen Struktur entlang des Kirchweges, die sich auch in den Bebauungsplänen Nr. 100 "Kammerloh", Nr. 63 "Ulzburg-Mitte" sowie dem Bebauungsplan Nr. 74 "Bahnhof" wiederfinden.

Durch die beabsichtigte relativ hohe Verdichtung aufgrund der Zentrumsnähe, ergeben sich die Grundflächenzahlen 0,2 und 0,35 in diesem Plangebiet.

Aufgrund der zukünftigen Realteilung und der Endhausproblematik für Reihenhausgrundstücke ist für die Baugrundstücke WA 3, 4 + 5 eine maximale Grundfläche von 80 qm je Reihenhaus festgesetzt.

Die im Text Teil B benannten Ausschlüsse (Textziffer 1.1 und 1.2) von Beherbergungsgewerbe, störende Gewerbebetriebe, Verwaltungen, Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten begründen sich darin, daß diese Nutzungen nicht mit dem Siedlungs- und Nutzungscharakter dieses Plangebietes vereinbar sind.

## 4.2 Städtebauliche Daten

Der Planbereich, in der Planzeichnung Teil A durch eine unterbrochene, schwarze Linie gekennzeichnet, umfaßt insgesamt eine Fläche von ca. 4,3 ha.

Die Flächen teilen sich überschlägig wie folgt auf:

	Fläche ha	WE Anzahl	St. Anzahl	P. Anzahl	St. + P. ges.
MI	1,50	95	95	32	127
WA	1,90	65	65	22	87
VF	0,70	-	-	-	-
Ö. GR	0,20	-	-	-	-
<b>Ges.</b>	<b>4,30</b>	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>53</b>	<b>213</b>

MI = Mischgebiet, WA = Allgemeines Wohngebiet, VF = Verkehrsflächen, ö.Gr = öffentliche Grünfläche, WE = Wohneinheiten, St. = Private Stellplätze, P. = öffentliche Parkplätze

Die nachfolgenden Daten können nur eine Annäherung an den zu erwartenden Bevölkerungszuwachs sein :

bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße für Gemeinden in Großstadtrandlage von 2,3 Personen, wird durch die Realisierung des Bebauungsplanes Wohnraum für ca. 368 Personen geschaffen.

## 4.3 Gestaltung

Die Gestaltung der baulichen Anlagen und der befestigten Grundstücksfreiflächen soll sich an ortstypischen Merkmalen orientieren, damit eine Integration der Neubebauung in die umgebende Baustruktur vollzogen wird. Entsprechende gestalterische Festsetzungen sind im Text Teil B formuliert.

Die bauliche Dichte erfordert gestalterische Vorgaben, die die Neubauplaner als zusammengehörige Einheit erscheinen läßt und gleichzeitig individuelle gestalterische Vielfalt fördert. Dies trägt zu einer wesentlichen Attraktivitätssteigerung des Gebietes für deren Nutzer, aber auch für Nachbarn bei.

Um eine ungewollte Vielfalt von verschiedenen, häufig miteinander unverträglichen Einfriedungen zu verhindern, wurde ihre Gestaltung konkretisiert.

Um eine bessere Integration der Garagen, überdachten Stellplätzen sowie Anbauten und Nebenanbauten in die Baugebietsstruktur zu gewährleisten, wurde eine Begrünung der Fassaden festgesetzt.

Aus ökologischen Gründen sind Befestigungen für Zufahrten und Stellplätze, die die Wasser- und Luftdurchlässigkeit unterbinden, unzulässig. Dadurch wird ein größtmöglicher Anteil an Versickerungsfläche erhalten, der Anteil an durchwurzelbaren Flächen wird erhöht und außerdem bewirkt der offene Bodenaufbau durch geringe Erwärmung sowie Verdunstungsfeuchtigkeit eine positive Beeinflussung des Kleinklimas.

Aufgrund der gewünschten Straßenrandbebauung entlang des Kirchweges und der vorgesehenen Tiefen überbaubarer Flächen, werden Baulinien auf der Westseite des Kirchweges festgesetzt. Bei den Reihenhäusern westlich der neuen Erschließungsstraßen, soll durch die Festsetzung der Baulinien eine Gliederung der Baukörper erreicht werden.

Außerdem wird darauf hingewiesen, daß die an das Bahngelände angrenzenden Anliegergrundstücke durch ordnungsgemäße Einfriedungen, die keine Öffnungen in Form von Türen oder Tore haben, gegenüber der Baugrundstücke abzugrenzen sind und damit ein unbefugtes Betreten der AKN-Flächen verhindert wird. Des weiteren dürfen Anpflanzungen auf den Anliegerflächen nicht zu einer Behinderung des Eisenbahnbetriebes führen. Außerdem sind bestimmte Pflanzabstände für Bäume und Sträucher auf den ausgewiesenen Grünflächen zur Verkehrssicherung einzuhalten.

#### **4.4 Grünordnung**

Die zukünftige Errichtung von baulichen Anlagen im Plangebiet stellt aufgrund der Bodenversiegelung einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Der bestehende wirksame Bebauungsplan setzt für den größten Teil des Plangebietes der Änderung bereits überbaubare Flächen mit unterschiedlichem Maß der baulichen Nutzung fest. Darin waren auf der Grundlage der alten BauNVO allerdings keine Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Zufahrten ect. enthalten, so daß das Maß der möglichen Überbauung / Versiegelung über den jeweiligen GRZ anzunehmen ist.

Der mittlere Teil des Plangebietes wird von der Freihaltetrasse für die Verlegung der AKN, der sogenannten Kammerloh-Trasse, eingenommen. Eine Trassierung wäre in diesem Streckenabschnitt in Tieflage verlaufen, so daß die dargestellte Fläche für Bahnanlagen sich aus dem eigentlichen Gleiskörper und beiderseitigen (zu bepflanzenden) Böschungen zusammensetzt.

Bei der Festlegung handelt es sich nicht um eine nachrichtliche Übernahme, da seinerzeit noch kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden war. Ein schmaler Streifen zwischen der Bahntrasse und der seinerzeit schon vorhandenen Bebauung am Kirchweg ist als öffentliche Grünfläche zur Aufnahme eines Fußweges festgesetzt.

Ausgleichsflächen sind in der 2. Änderung des Bebauungsplanes nicht festgesetzt. Zum Ausgleich des ermittelten Defizits von etwa 0,5 ha sollen zusätzliche Maßnahmen von Natur und Landschaft an anderer Stelle außerhalb des Plangeltungsbereiches durchgeführt werden. Es soll ein Ausgleich in sachliche Hinsicht erreicht werden. Dies soll im Bereich des Grünordnungsplanes und Bebauungsplanes Nr. 99 "Abschiedskoppel" sein. Zum Ausgleich / Ersatz ist vorgesehen, die zwischen verschiedenen Ausgleichsflächen verbliebene intensiv genutzte Grünfläche in eine extensive Grünfläche umzuwandeln.

#### **4.5 Verkehrserschließung**

Die Erschließung der Baugebiete erfolgt über den Kirchweg, den Birkenweg und der neuen Planstraße A, die in Nord - Süd - Richtung durch das Plangebiet verläuft.

Von der Planstraße A Richtung Osten werden über Geh-, Fahr- und Leitungsrechte die geplanten Reihenhäuser erschlossen. Richtung Westen erfolgt die Erschließung der Hausgruppen über 2,00 m breite private Gehwege, die mit kleinen Stichwegen an die Planstraße A angebunden sind. Außerdem zweigt in Richtung Norden eine Stichstraße ab, mit einer Wendemöglichkeit entsprechend der EAE 85/95 für PKW's und einem fußläufigen Anschluß an den Wanderweg entlang des EBO-Gleises.

Außerdem wird durch diese Stichstraße die Option einer Querung des EBO-Gleises in die, gemäß Rahmenplan vorgesehene öffentliche Park- und Erholungsfläche nördlich des EBO-Gleises offengehalten.

Der Wendehammer Moorlandstraße ist fußläufig mit der Planstraße A verbunden. Eine Fahrverkehrsanverbindung zu der Planstraße A soll nicht erfolgen, da die bestehenden Einzelhausgebiete vom möglichen Durchgangs- bzw. Schleichverkehr verschont bleiben sollen.

Es wird darauf hingewiesen, daß der Einmündungsbereich Birkenweg / Kirchweg verkehrssicher auszubauen ist. Außerdem sollte der, auf der Nordseite der Straße Birkenweg ausgebaute Gehweg bis an die Einmündung Kirchweg weitergeführt werden.

Die im Rahmen der Erschließung noch aufzustellenden Straßenausbaupläne sind vor Baubeginn mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

#### **4.5.1 Ruhender Verkehr**

Grundsätzlich sind private Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens des Stellplatzerlasses Schleswig-Holstein vom 16.08.1995 unterzubringen.

Aufgrund der baulichen Dichte sind in dem Allgemeinen Wohngebiet für die Gebiete WA 3 und 4 die notwendigen Stellplätze in der Planzeichnung auf Stellplatzanlagen entlang der Planstraße A festgesetzt. Dennoch soll es keine detaillierte Zuordnung der Stellplätze zu den einzelnen Grundstücken geben, da dies zur Folge hätte, daß eine zusätzliche Errichtung von Stellplätze auf dem betroffenen Grundstück rechtlich nicht mehr möglich wäre.

Um der zu erwartenden starken Verdichtung in diesem Gebiet Rechnung zu tragen, sind im Kirchweg, Birkenweg, Wendeanlage Moorland und entlang der Planstraße A ausreichend öffentliche Parkplätze vorgesehen.

Bei einer Anzahl von ca. 160 Wohneinheiten (siehe Kap. 4.2) sind ca. 53 öffentliche Parkplätze erforderlich und ausreichend im Plangebiet nachgewiesen.

#### **5.0 Ver- und Entsorgungseinrichtungen**

##### **a) Wasserversorgung**

Die Wasserversorgung erfolgt zentral mit Anschlußzwang für alle Grundstücke über den Zweckverband Wasserversorgung Kaltenkirchen / Henstedt-Ulzburg.

##### **b) Schmutzwasser**

Die Grundstücke werden an das vorhandene Entwässerungsnetz der Gemeinde Henstedt-Ulzburg angeschlossen. Die Abwasserbeseitigung erfolgt zentral über die Hauptsammler in die Großkläranlage Hettlingen.

**c) Oberflächenentwässerung**

Das Oberflächenwasser wird über das Regenrückhaltebecken "Kirchweg Süd" der öffentlichen Regenwasserkanalisation zugeführt.

Wegen der anstehenden lehmigen Sande ist es nur eingeschränkt möglich, gering verschmutztes Niederschlagwasser im Untergrund versickern zu lassen.

**d) Stromversorgung**

Die Stromversorgung erfolgt über die Schleswig AG.

**e) Gas**

Das Gebiet wird von den Hamburger Gaswerken mit Erdgas versorgt, ein Anschluß- und Benutzungszwang besteht nicht.

**f) Wärmeversorgung**

Die Wärmeversorgung der Neubaugebiete kann mit Fernwärme aus einem neuzubauenden Blockheizkraftwerk westlich der Planstraße A erfolgen oder durch den Einbau eines Blockheizkraftwerkes im Keller eines Reihenhauses.

**g) Abfallbeseitigung**

Die Durchführung der Abfallbeseitigung erfolgt durch den Wegezweckverband der Gemeinden des Kreises Segeberg.

Für die in zweiter Reihe liegenden Grundstücke, sind die Müllgefäße am Tag der Abfuhr an den entsprechenden Straßenrand zu bringen.

**h) Feuerlöscheinrichtungen**

Das Feuerlöschwasser wird aus dem Rohrnetz der Wasserversorgung aus hierfür bestimmten Hydranten entnommen.

Die Zufahrten für die Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge müssen den Anforderungen der Landesbauordnung (LBO § 5 Abs. 4) und der DIN 14090 genügen und sind im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren zu beachten.

Bei einem Einsatz der Feuerwehr kann davon ausgegangen werden, daß

a) die Zufahrten zum Einsatzort von den Erschließungsstraßen erfolgt

b) bei Einsatzende genügend Hilfskräfte zur Einweisung des Fahrzeuges sowie zur Eingliederung in den Straßenraum zur Verfügung stehen.

c) Feuerwehrfahrzeuge in diesen Fällen rückwärts fahren.

## 6.0 Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens

Die Festsetzungen der im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzung für die im Geltungsbereich gelegenen Grundstücke, sowie die Abtretung der Verkehrsflächen an die Gemeinde Henstedt-Ulzburg, wird auf freiwilliger Basis angestrebt.

Sollte es jedoch erforderlich werden, muß von den Möglichkeiten der §§ 45 ff bzw. 85 ff BauGB Gebrauch gemacht werden.

Henstedt-Ulzburg, den 12. Dez. 2001

  
Der Bürgermeister

