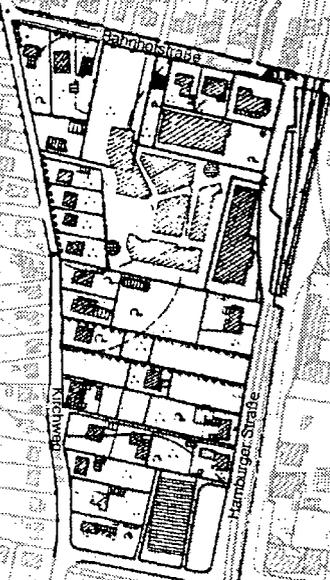


Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 63 "Ulzburg-Mitte"
der Gemeinde Henstedt-Ulzburg



20./21.01.1998

INHALTSVERZEICHNIS :

1.0 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

- 1.1 Rechtsgrundlagen
- 1.2 Bestand und Lage des Gebietes

2.0 PLANUNGSZIELE

3.0 ENTWICKLUNG DES PLANES

- 3.1 Planerisches Grundprinzip
- 3.2 Art und Maß der Nutzung/Bauweise
- 3.3 Gestaltung
- 3.4 Städtebauliche Daten
- 3.5 Verkehr
 - 3.5.1 AKN-Eisenbahn
 - 3.5.2 Innere Erschließung
 - 3.5.3 Ruhender Verkehr
- 3.6 Schallschutz
- 3.7 Grünordnung

4.0 MASSNAHMEN ZUR ORDNUNG DES GRUND UND BODENS

5.0 VER- UND ENTSORGUNGSEINRICHTUNGEN

ANLAGE

Büro Baum + Partner
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) in der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses geltenden Fassung

1.1 Rechtsgrundlagen

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Henstedt-Ulzburg hat in ihrer Sitzung am 19.01.1993 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 63 "Ulzburg-Mitte", für das Gebiet westlich der Hamburger Straße (B 433) - nördlich der Straße Am Lindenhof - östlich des Kirchweges - südlich der Bahnhofstraße aufzustellen.

Dem Bebauungsplan liegen zugrunde:

- Das Baugesetzbuch (BauGB) vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253)
- Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132)
- Die Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58)

in den zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses geltenden Fassungen.

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

Mit der Ausarbeitung des Bebauungsplanes wurde das Büro Baum und Partner, Henstedt-Ulzburg, in Zusammenarbeit mit Architektur + Stadtplanung Baum Ewers Grundmann GmbH, Hamburg, beauftragt.

1.2 Bestand und Lage des Gebietes

Das Plangebiet liegt im Zentrum vom Ortsteil Ulzburg der Gemeinde Henstedt-Ulzburg.

Es liegt westlich der Hauptdurchgangsstraße, Hamburger Straße, (B 433) und westlich der vorhandenen AKN - Eisenbahnanlagen, die in diesem Bereich zweigleisig - in abgedeckelter Troglage - ausgebaut werden sollen.

Nördlich an das Gebiet anschließend, in ca. 300 m Entfernung von der Bahnhofstraße, beginnt das Hauptgewerbegebiet der Gemeinde Henstedt-Ulzburg.

Westlich des Kirchweges befinden sich Wohnbaugebiete, die sich in einer Grundstückstiefe auch östlich des Kirchweges fortsetzen und im wesentlichen durch Einzelhäuser geprägt sind. Diese historisch gewachsene Bebauung setzt sich auch entlang der Bahnhofstraße fort, wengleich hier bereits Ansätze einer Verdichtung in Form von dreigeschossigen Geschäfts- und Wohnhäusern in Richtung Bahnhof erkennbar sind. Die gleiche Entwicklung wird für die Zukunft auch im Kirchweg erwartet und soll in diesem Bebauungsplan entsprechend berücksichtigt werden. Südlich an die Bahnhofstraße angrenzend beginnt das Haupteinkaufszentrum des Ortsteiles Ulzburg, das sogenannte Ulzburg-Center.

Der eingeschossige Ladenkomplex ist durch ein überdachtes Passagensystem fußläufig erschlossen. Östlich hiervon befindet sich ein sechsgeschossiges Wohnhaus mit angrenzendem, eingeschossigem Supermarktanbau. Südlich davon befindet sich eine gewachsene Straßenrandbebauung sowie das sich im Bau befindende Rathaus. Die Baumaßnahmen sind voraussichtlich September 1996 abgeschlossen. Im südöstlichen Planbereich befindet sich ein ein- bis zweigeschossiges Geschäftshaus.

Insgesamt weist das Plangebiet keinen, der Gemeindegröße entsprechenden, Zentrumscharakter auf. Dies gilt sowohl in Bezug auf funktionale, wie auch auf gestalterische Mängel. Einen ersten Ansatz hinsichtlich der gestalterischen Aufwertung des Zentrums stellt der neue Rathausbau in seiner prägnanten Formsprache dar.

2.0 PLANUNGSZIELE

Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg hat die o.g. Mängel frühzeitig erkannt und 1988 mit der Aufstellung eines Rahmenplanes für die Ortsmitte von Ulzburg entsprechend reagiert.

Aufgrund neuer Rahmenbedingungen im Bereich des Ortszentrums, die insbesondere die AKN-Trasse betreffen, wurde die Überarbeitung dieses Planwerkes in Auftrag gegeben.

So haben neue Überlegungen zur AKN-Planung dazu geführt, die Trasse nunmehr zweigleisig, in abgedeckelter Troglage im Zentrum zu belassen.

Der in der Rahmenplanung vorgesehene Standort für das neue Rathaus der Gemeinde ist in einem 1992 durchgeführten Architektenwettbewerb bestätigt worden. Die Rathausplanung wurde 1993 erstellt und ist in den vorliegenden Bebauungsplan eingeflossen.

Als städtebauliches Oberziel wird die Stärkung der Zentrumsfunktion durch funktionale und gestalterische Maßnahmen angestrebt.

Hieraus leiten sich folgende Ziele ab:

- zentrumsbildende Verdichtung der Bebauung, auch entlang des Kirchweges
- Sicherung und Stärkung der vorhandenen Mischnutzung bestehend aus Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen

Für das Ulzburg-Center ist die Stärkung der kleinteiligen Einzelhandelstruktur des täglichen und gehobenen Bedarfs sowie die Sicherung und Entwicklung des Angebots von öffentlichen und privaten Dienstleistungen vorgesehen. Die Aufenthaltsqualität soll auf diese Weise gesteigert werden; das Ulzburg-Center soll zum "Bummeln" einladen durch:

- eine dem Zentrumscharakter entsprechende Architektur hinsichtlich der Um- und Neubauten
- Schaffung eines Marktplatzes als Kommunikations- und Veranstaltungsort
- Schaffung von Kfz- Stell- und Parkplätzen

- gute Erreichbarkeit des Zentrumsbereiches auch für Fußgänger und Fahrradfahrer
- grünordnerische Maßnahmen zwecks Attraktivitätssteigerung

3.0 ENTWICKLUNG DES PLANES

3.1 Planerisches Grundprinzip

Vor Aufstellung des Bebauungsplanes wurde ein Bauentwurf entwickelt. Dieser Bauentwurf nimmt die AKN-Planung der ICB auf und stellt die Einbindung in den örtlichen Zusammenhang zwischen der Bahnhofstraße und der Straße Am Lindenhof dar. Der Trogdeckel erstreckt sich über das gesamte Plangebiet, so daß die ursprünglich trennende Wirkung der Bahngleise vollständig aufgehoben wird. Der Bahnhof verbleibt nördlich der Bahnhofstraße, wobei die südlichen Bahnsteigausgänge auf der Baufläche "1" angeordnet sind. Hierdurch ist eine Überquerung der Bahnhofstraße für Fahrgäste der AKN, die in Richtung Süden wollen nicht erforderlich. Die nördlichen Bahnsteigzugänge bedienen vorrangig den Busbahnhof, die Taxistände, die P+R-Anlage sowie die Fahrradabstellanlage.

Das Torhaus wird ein signifikantes Gebäude mit gewerblicher Nutzung (Läden), das auf der einen Seite den Bahnhofsbereich abschließt und auf der anderen Seite eine Eingangssituation für das Zentrum darstellt; über den südlichen Ausgang gelangt man auf den Marktplatz. Der Marktplatz soll einen regelmäßigen Wochenmarkt aufnehmen und ist ein adäquater Standort für verschiedenste Veranstaltungen. Für diese Planung muß der nördlich des Hochhauses bestehende eingeschossige Baukörper (Pennymarkt) weichen.

Westlich des Marktplatzes bzw. südlich der Bahnhofstraße befindet sich das Haupteinkaufszentrum des Ortsteils Ulzburg, das Ulzburg-Center. Entsprechend der oben formulierten Zielsetzung soll es sukzessiv durch eine Neubebauung ersetzt werden. Vorgesehen ist die Errichtung von zweigeschossigen quadratischen Baukörpern, die wiederum in einem Quadrat angeordnet sind. In der Mitte des Quadrates ist ein weiteres Gebäude vorgesehen. Der gesamte Baukomplex soll durch ein glasüberdachtes Passagensystem miteinander verbunden werden.

Ziel ist es, den in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereich des Ulzburg-Centers der Allgemeinheit, von 7.00 Uhr morgens bis 22.00 Uhr abends fußläufig zugänglich zu machen.

Das neue Rathaus wird durch einen dem Rathaus in der Formensprache entsprechendem Geschäfts- und Bürobau mit dem bestehenden Ulzburg-Center verbunden, um einen baulich-räumlichen Zusammenhang herzustellen. Südlich des Rathauses soll die jetzige ein- bis zweigeschossige Flachdachbebauung (Geschäftshaus) auf drei Geschosse aufgestockt werden. Die vorhandene Baustruktur entlang des Kirchweges, Einfamilienhäuser mit Wohnnutzung, ist nicht mehr mit den Aufgaben bzw. der Funktion eines Ortszentrums in Einklang zu bringen.

Mittelfristig sind hier Wohn- und Geschäftshäuser in verdichteter Bauweise vorgesehen. Diesem Planungsziel wird im vorliegenden Bebauungsplan durch Überplanung des Bestandes mit entsprechenden Festsetzungen Rechnung getragen.

Westlich des Ulzburg-Centers sowie des Rathauses bis hin zur Straße Am Lindenhof in südliche Richtung befinden sich öffentliche Parkmöglichkeiten, die über den Kirchweg erschlossen werden. Zusätzliche Park- und Stellplätze sollen in Form von Tiefgaragen, die miteinander verbunden sind, unter dem Rathaus und den Wohn- und Geschäftshäusern bereitgestellt werden. Um die Akzeptanz der Tiefgaragen zu erhöhen, ist die Belichtung durch Oberlichter, die auf den Freiflächen des Ulzburg-Centers angeordnet werden sollen, vorgesehen.

Die Gemeinde strebt die Errichtung eines effektiven Radwegenetzes innerhalb der Gemeinde an, so daß Fahrradfahren eine sinnvolle Alternative zur Kfz-Nutzung darstellt. So treffen mehrere Radwegeverbindungen im Plangebiet zusammen. Der ca. 11m breite Trogdeckel bietet die Voraussetzungen für die Anlage eines Fuß- und Radfahrweges parallel zur Hamburger Straße eingefäßt durch eine Baumallee.

Nördlich der Bahnhofstraße werden neben Park-, Bike- und Ride Plätzen, eine Bushaltestelle und Taxenstände sowie zusätzliche Parkplätze angeboten.

Die Verbindung zum Ulzburg-Center erfolgt fußläufig in das Passagensystem, wobei ein Umbau des südlichen Gebäudeteils des Ulzburg-Centers erforderlich wird, um den Verbindungsbau zum Rathaus in die bestehende Bebauung einzufügen. Nördlich des Ulzburg-Centers, im Bereich des jetzigen Parkplatzes und der vorhandenen Straßenrandbebauung, soll durch eine größere Verdichtung eine räumliche Verbesserung des zentralen Bereiches entstehen.

3.2 Art und Maß der Nutzung / Bauweise

Die Baugebiete innerhalb des Plangeltungsbereiches werden als Kerngebiete (§ 7 BauNVO) festgesetzt (siehe Text Ziff. 1.0). Damit entwickelt sich der vorliegende Bebauungsplan aus dem wirksamen Flächennutzungsplan, der für diese Flächen gemischte Bauflächen darstellt.

In Bezug auf die AKN-Trasse entwickelt sich der vorliegende Bebauungsplan nicht aus dem wirksamen Flächennutzungsplan, sondern aus dem Planfeststellungsverfahren für den zweigleisigen Ausbau der AKN-Strecke A1 zwischen dem Bahnhof Ulzburg-Süd und dem Haltepunkt Kaltenkirchen-Süd (Planfeststellungsbeschluss vom 10.11.95; Aktenzeichen : 520 b - 622.228 - 2.3 - 2.7; Erlaß vom Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr).

Das Maß der baulichen Nutzung wird in der Planzeichnung (Teil A) für die einzelnen Baukörper oder überbaubaren Flächen mit der Festsetzung einer maximalen Grundfläche (GR) und der Zahl der Vollgeschosse differenziert festgesetzt. Hiermit soll die städtebauliche Planungsabsicht und die Möglichkeit einer zeitgemäßen Ortskernentwicklung ermöglicht und durchgesetzt werden. Dies bedeutet eine weitestgehende Bindung der Grundstückseigentümer durch den Bebauungsplan. In einigen Bereichen ist eine dem Bebauungsplan entsprechende Neubebauung nur durch Einigung mehrerer benachbarter Grundstückseigentümer möglich und sinnvoll.

Die besonderen, städtebaulich prägnanten, überbaubaren Flächen, erhalten teilweise Baulinienfestsetzungen. Dies betrifft das Torhaus Nord, Teile des Ulzburg-Centers und des Rathausverlängerungsbaus sowie die östliche Baukante der Grundstücke südlich des Rathauses. Hiermit soll sichergestellt werden, daß die prägenden Bereiche, die von der Hamburger Straße aus öffentlich zugänglich und erlebbar sind, in besonderer Weise zukünftig Raumqualitäten entwickeln können. Von der Möglichkeit Bauweisen festzusetzen, wird kein Gebrauch gemacht. Dies erfolgt zum Einen aufgrund der eindeutigen Bestimmungen durch überbaubare Flächen in Zusammenhang mit Geschößzahlen und maximalen Grundflächengrößen, zum Anderen dadurch, daß mit einer Bestimmung der Bauweise im Bereich der Bahnhofstraße ein Zwang zur Einigung zwischen verschiedenen Grundstückseigentümern, z.B. bei Festsetzung einer geschlossenen Bauweise, nicht ausgeübt werden soll. Im Bereich der Bahnhofstraße, vom Torhaus bis zum Gehrecht, sind die derzeitigen Flurstücke so schmal, daß bei einer beabsichtigten und zwingend festgesetzten dreigeschossigen Bauweise die Abstandsflächen nach Landesbauordnung eine zentrumsbildende Bebauung kaum zuließen. Es wird in jedem Fall eine Einigung der Grundstückseigentümer darüber erfolgen müssen, inwieweit Grundstücke zu größeren Flächen zusammengefaßt werden und Abstände erforderlich sind oder eine geschlossene Bauweise errichtet wird. Auch ist die maximale Grundfläche für alle Grundstücke zusammen festgesetzt, sodaß auch hier eine Abstimmung der Nachbarn bezüglich der Ausnutzung erfolgen muß. Eine Auflösung der Bauzeile an der Bahnhofstraße in 2-3 Einzelbaukörper mit seitlichen, auch verringerten Grenzabständen ist durchaus vorstellbar. Ebenso ist eine komplette geschlossene Zeile, südlich der Bahnhofstraße, städtebaulich möglich. Die Unterschreitung der Abstandsflächen nach LBO ist städtebaulich durchaus gewollt. Die notwendigen Brandschutzaufgaben sind hiervon nicht betroffen und werden im jeweiligen Bauantragsverfahren nach LBO geregelt.

3.3 Gestaltung

Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der AKN-Strecke und der Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge im Zusammenhang mit der Abdeckung des Troges zwischen Schulstraße und Bahnhofstraße und den Neubauten Rathaus, Torhaus-Süd (Bebauungsplan Nr.87) und dem Torhaus Nord auf der Baufläche "1" besteht für die Ortsmitte Ulzburgs eine große Chance die gestalterische Qualität und damit die Attraktivität zu steigern. Auch das Ulzburg-Center sollte sich der funktionalen und gestalterischen Aufwertung der Ortsmitte anpassen, um den Anforderungen eines zeitgemäßen Ortszentrums mit hoher Aufenthaltsqualität gerecht zu werden.

Die im Text (Teil B) vorgenommenen Festsetzungen dienen der Realisierung dieser Zielformulierung.

Die in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzten Baulinien für einzelne Gebäudefassaden der Bauflächen Nr. 1, 7, 9, 10, und 18 entsprechen dem Anliegen der angestrebten städtebaulichen Gestaltung; damit werden die entscheidenden städtebaulich wirksamen Raumkanten festgeschrieben.

Für das Plangebiet werden bewußt wenig gestalterische Festsetzungen getroffen. Es erscheint nicht durchsetzbar, in diesen zentralen Bereichen bei der sehr heterogenen Bau- und Nutzungsstruktur einheitliche Gestaltungsrichtlinien zu verlangen.

Um trotzdem eine "gewisse" gestalterische Verbundenheit der zukünftigen Bebauung zu gewährleisten, wird textlich festgelegt, daß die Gebäude als Verblendbauten mit roten bis rotbraunen Vormauersteinen zu gestalten sind.

Die Festsetzungen für das Rathaus entsprechen dem aktuellen Planungsstand, der mit dem preisgekrönten Wettbewerbsentwurf weitgehend identisch ist. Um einen harmonischen Anschlußbau zu erreichen, wird im Text (Teil B) festgelegt, daß der nördlich an das Rathaus anzuschließende Baukörper in Materialwahl, Farbgebung, Gebäudeproportionen und -form, Dachform und -neigung sowie maßstabbildenden und gliedernden Fassadenelemente dem Rathaus anzupassen ist.

Aus gestalterischen Gründen ist eine Überschreitung der Baugrenzen in Form von transparent gestalteten Vor- und Kragdächern bis zu max. 2,00m zulässig.

Um eine vertikale Fassadengliederung an der Ostfassade der Baufläche Nr. 18 zu erreichen, sind Fassadenrücksprünge in der Planzeichnung (Teil A) festgesetzt worden.

Jedoch können diese Gebäuderücksprünge in ihrer Lage beidseitig in Nord-Süd-Richtung bis zu 5,00 m verschoben werden, um einen gewissen architektonischen Spielraum zu gewährleisten.

Lediglich die Werbeanlagen werden gemäß Text (Teil B) Nr. 7.4 etwas eingeschränkt, um hier negative "Auswüchse" möglichst auszuschalten.

3.4 Städtebauliche Daten

Durch die Festsetzungen als Kerngebiet im Bebauungsplan ergeben sich Mischnutzungen, die aus Läden, Büros, Praxisflächen und Wohnungen bestehen.

Unter Zugrundelegung einer gemischten Nutzungsstruktur in verdichteter Bauweise, wie sie sich im Bereich Ulzburg-Mitte in den letzten Jahren entwickelt hat, wird über die Errechnung der durchschnittlichen Bruttogeschosßfläche, abzüglich 20 % Konstruktions- und Verkehrsflächen, die Nettogeschosßfläche ermittelt und dann je Quartierscharakter ein Verhältnis von Wohnflächen und gewerblich genutzten Flächen angenommen.

Überschlägige Berechnung der Geschossflächen, Wohneinheiten, Stell- und Parkplätze

Gebiet	GR m ²	(ca.) BGF m ²	(ca.) NGF m ²	Wohnen %	Gewerbe %	WE Anzahl	GE m ²	St. Anzahl	ges.	P. Anzahl	St. + P. ges.
1	440	2090	1672	-	100	-	1672	33	33	11	44
2	74	148	118	-	100	-	118	2	2	1	3
3	285	499	399	-	100	-	399	8	8	3	11
4	3550	13313	10650	20	80	32	8520	32 + 170	202	67	269
5	1300	4875	3900	40	60	24	2034	24 + 47	71	24	95
6	361	993	794	-	100	-	794	16	16	5	21
7	910	2503	2002	-	100	-	2002	40	40	13	53
8	3100	5425	4340	-	100	-	4340	87	87	29	116
9	910	2503	2002	-	100	-	2002	40	40	13	53
10	2140	8025	6420	40	60	40	3852	40 + 77	117	39	156
11	900	4465	3572	80	20	44	714	44 + 14	58	19	77
12	665	2494	1995	40	60	12	1197	12 + 24	36	12	48
13	256	960	768	40	60	5	461	5 + 9	14	5	19
14	256	960	768	40	60	5	461	5 + 9	14	5	19
15	256	960	768	40	60	5	461	5 + 9	14	5	19
16	256	960	768	40	60	5	461	5 + 9	14	5	19
17	256	960	768	40	60	5	461	5 + 9	14	5	19
18	1900	6325	5060	40	60	31	3036	31 + 61	92	31	123
19	-	-	-	-	-	-	-	70	70	23	93
GES. :	17815	58458	46764			208	32985		942	315	1257

Legende zur Tabelle :

GR = Grundfläche; BGF = Bruttogeschosßfläche; NGF = Nettogeschosßfläche;

WE = Wohneinheiten; GE = Gewerbliche Flächen; St = Stellplätze; P = Parkplätze

Insgesamt ergeben sich bei dieser Prognose ca. **208** Wohneinheiten und ca. **32985 qm** gewerblich genutzte Flächen.

Die Nutzflächen des Rathauses (Gebiet Nr. 19) sind bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt worden.

3.5 Verkehr

3.5.1 AKN-Eisenbahn

Im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Verbesserung und Stärkung des schienengebundenen Nahverkehrs ist der zweigleisige Ausbau der AKN auf der Achse Hamburg - Henstedt- Ulzburg - Kaltenkirchen vorgesehen. Der zweigleisige Ausbau bedeutet insbesondere für Henstedt-Ulzburg städtebauliche Verbesserungen. So wird der Ortsteil Ulzburg durch die B433 und die niveaugleiche AKN auf einer Länge von 1,8 km zerschnitten.

Die neue Bahntrasse schwenkt unmittelbar nach der heutigen Ausfahrt aus dem Bahnhof Ulzburg-Süd auf die südliche Kammerlohtrasse bis südlich der Schulstraße. Die Schulstraße wird bereits unterquert. Ab hier wird ein Streckenverlauf trassiert, der in Troglage verläuft und vom südlichen Abschnitt der Kammerlohtrasse zur Hamburger Straße unmittelbar neben die derzeitige Lage der AKN verschwenkt. Diese neue Trassenführung hat gegenüber der bisher favorisierten Kammerlohtrasse den Vorteil, daß der Bahnhof Ulzburg weiterhin im Ortskern verbleibt. Nach Unterquerung der Gutenbergstraße steigt die Strecke dann wieder auf Geländeneiveau an.

Im Ortskernbereich wird der Trog zwischen den Straßen Schulstraße und der Bahnhofstraße abgedeckelt, um den städtebaulichen Anforderungen gerecht zu werden. Da die jetzigen Gleise auf der zukünftigen Grünfläche verlaufen, kann der Betrieb während der Bauarbeiten aufrecht erhalten bleiben. Der Umbau der AKN-Eisenbahn hat im Jahr 1997 begonnen. Die Bauzeit wird voraussichtlich 3 Jahren betragen.

(Planfeststellungsbeschluss vom 10.11.95; Aktenzeichen :520 b - 622.228 - 2.3 - 2.7; Erlaß vom Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr)

3.5.2 Innere Erschließung

Das Plangebiet wird für den KFZ-Verkehr sowie den Anlieferverkehr über den Kirchweg erschlossen.

Die Tiefgarage des Rathauses sowie drei weitere Tiefgaragenzufahrten werden ebenfalls über den Kirchweg erreichbar sein.

Der Marktplatz vor dem Ulzburg-Center wird über die Marktstraße als Ausnahme von der Hamburger Straße aus befahrbar sein. Es ist hier die Aufhebung des derzeitigen Parkplatzes vorgesehen. Der Marktplatz sowie die Marktstraße werden als Fußgängerzone ausgewiesen. Eine Zufahrtsmöglichkeit für Not - und Rettungsfahrzeuge, Taxen, Kranken - und Behinderten-transporte ist jederzeit zu gewährleisten.

Zeitlich befristet soll der Marktplatz für Anlieferverkehr und Marktbesucher befahrbar sein. Die Einfahrt der Marktstraße bis zur Parkplatzanlage wird als verkehrsberuhigter Bereich festgelegt.

Zu den, auf dem zukünftigen Marktplatz, derzeitig befindenden Parkplätzen, wird eine Zufahrt über die Bahnhofstraße im Text (Teil B) unter Ziff. 5.2 solange gewährleistet bis der Marktplatz fertiggestellt ist.

In Abstimmung mit den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke zum Marktplatz soll hier ein Platz entstehen der in seiner Gestaltung der Bedeutung des Standortes als Eingang zum Ulzburg-Center und als Bahnhofsvorplatz gerecht wird.

Die Bahnhofstraße wird zukünftig wieder rechtwinklig in die Hamburger Straße einmünden, um die verkehrstechnisch derzeit vorhandene unbefriedigende Situation wieder zu verbessern.

In der Planzeichnung (Teil A) werden Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Allgemeinheit bzw. der Versorgungsträger festgesetzt. Die derzeitigen Versorgungsleitungen befinden sich im Bereich des vorgesehenen Troges.

Um diese Leitungen zukünftig durch das Gebiet führen zu können, wurden Leitungsrechte in Nord-Süd-Richtung festgesetzt.

Die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte im Text (Teil B) Nr. 5.3 können, wenn die Detailplanungen es erfordern, nur in Abstimmung mit der Gemeinde in ihrer Lage abweichen.

Im Text (Teil B) Nr. 5.1 wird festgelegt daß der zentrale Bereich des Ulzburg Centers der Allgemeinheit, von 7.00 Uhr morgens bis 22.00 Uhr abends fußläufig zugänglich zu machen ist.

3.5.3 Ruhender Verkehr

Aus der Tabelle 3.5 (städtebauliche Daten) ergibt sich ein Stellplatzbedarf von **1257** Stell- und Parkplätzen.

Im vorliegenden Bebauungsplan wurden oberirdisch **240** Stell- und Parkplätze festgesetzt.

Stell- und Parkplatzbilanz - oberirdisch			
Gebiet	(ca.) öffentlich Parkplätze	(ca.) private Stellplätze	ges.
Am Lindenhof / Kirchweg	40		
Am Lindenhof / Hamburger Str. entlang des Kirchweges		53 34	
westlich des Rathauses	40		
östlich des Hochhauses	13		
westlich des Ulzburg Centers	47		
Kirchweg / Bahnhofstr.		7	
Marktplatz	6		
GESAMT :	146	94	240

Die Parkplätze auf dem Marktplatz sind als Behindertenparkplätze festgelegt.

Die Stellplätze sind auf den jeweiligen Grundstücken im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen. Da nicht alle Stellplätze, aufgrund der angestrebten Bebauungs- und Nutzungsdichte in diesem zentralen Bereich oberirdisch unterzubringen sind, sind Tiefgaragen generell zulässig.

Die Tiefgaragenzufahrten entlang des Kirchweges sind in Ihrer Lage festgelegt; entlang der Bahnhofstraße wurden Tiefgaragenzufahrten in ihrer Lage nicht festgesetzt, um die Planungsfreiheit bei möglicher geschlossener Bebauung und einer evtl. Passage zwischen Bahnhofstraße und Ulzburg -Center nicht unnötig einzuschränken.

Fahrradstellplätze sind im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

3.6 Schallschutz

Die lärmtechnische Untersuchung ist als Anlage zur Begründung beigelegt. Den Belangen des Lärmschutzes Rechnung tragend, sind die sich hieraus ergebenden Schallschutzfestsetzungen in den vorliegenden Bebauungsplan aufgenommen worden. Damit wird die Planung den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gerecht.

Gemäß §9 (1) 24 BauGB werden für die Gebäude innerhalb der festgesetzten Flächen Maßnahmen der Grundrißgestaltung und passive Schallschutzmaßnahmen an den Fassaden zum Schutz vor schädlichen Geräuschemissionen festgesetzt. Dem ständigen Aufenthalt von Personen dienende Räume sollen an der Bundesstraße B 433 abgewandten Seiten der Gebäude angeordnet werden. Ersatzweise sind an den der Bundesstraße B 433 zugewandten Fassaden passive Schallschutzmaßnahmen gemäß DIN 4109 "Schallschutz im Hochbau" entsprechend der im Plan festgesetzten Lärmpegelbereiche III bis VI vorzusehen.

Die erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße (erf. R_{w,res}) aller Außenbauteile der jeweiligen Aufenthaltsräume sind der Tabelle im Text (Teil B) Nr.6.0 zu entnehmen.

3.7 Grünordnung

Das Plangebiet stellt einen im bebauten und insbesondere aufgrund der vorhandenen Nutzungen versiegelten Bereich dar.

Die notwendige städtebauliche Entwicklung des Plangebietes hinsichtlich einer Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfordert eine städtebauliche Neuordnung in Zentrumslage.

Aufgrund des derzeitigen und zukünftig hohen Versiegelungsgrades und der vorgesehenen Nutzungen ist eine Verbesserung der Grünbelange in diesem Bereich nur im geringen Maße möglich.

Dennoch beabsichtigt die Gemeinde in dem Bereich der Grünfläche und öffentlichen Verkehrsflächen Einzelbäume in großer Zahl anzupflanzen. Ebenfalls ist die Begrünung des Kirchweges und Am Lindenhof gewährleistet, durch ein Anpflanzgebot entlang dieser Straßenzüge auf den privaten Grundstücken (vgl. Textziffer 4.2).

Um eine harmonische Begrünung innerhalb der einzelnen Straßenzüge zu gewährleisten, wird im Text (Teil B) je Straßenzug eine zulässige Baumart festgesetzt

Da durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes Natur und Landschaft nicht erstmalig oder schwerer als in der bisherigen Situation beeinträchtigt werden können, ist die Aufstellung eines Grünordnungsplanes nicht erforderlich.

4.0 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.

5.0 VER- UND ENTSORGUNGSEINRICHTUNGEN

a) Wasserversorgung

Die Wasserversorgung erfolgt zentral mit Anschlußzwang für alle Grundstücke über den Zweckverband Wasserversorgung Kaltenkirchen/Henstedt-Ulzburg. Das Leitungsnetz wird teilweise neu erstellt.

b) Stromversorgung

Die Stromversorgung erfolgt über die Schlesweg AG. Die in der Planzeichnung eingetragene Trafostation, befindet sich in der Tiefgarage und ist über einen Schachtdeckel von oben der Schlesweg AG dauerhaft zugänglich zu machen. Details sind im Baugenehmigungsverfahren zu klären.

c) Schmutzwasser

Die Grundstücke werden an das vorhandene Entwässerungsnetz der Gemeinde Henstedt-Ulzburg angeschlossen. Die Abwasserbeseitigung erfolgt zentral über den Hauptsammler West.

d) Oberflächenentwässerung

Das Regenwasser soll im Bereich der heutigen Einzelhausgrundstücke östlich des Kirchweges zur Versickerung gebracht werden. In den Innenbereichen und auf den versiegelten Flächen ist eine Einleitung in das vorhandene und zu ergänzende Entwässerungsnetz vorgesehen.

e) Gas

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

f) Müllbeseitigung

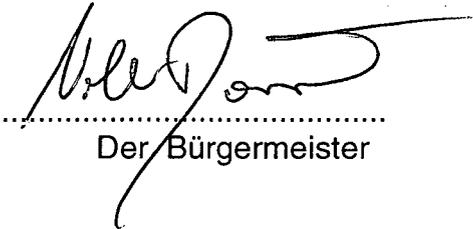
Die Durchführung der Müllabfuhr erfolgt durch den Wegezweckverband der Gemeinden des Kreises Segeberg.

g) Feuerlöscheinrichtungen

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

Für die in der Planzeichnung festgesetzten Leitungsrechte wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß diese zugunsten der öffentlichen Versorgungsträger ausgewiesen sind.

Henstedt-Ulzburg, den 22. Sep. 99


Der Bürgermeister

