

GEMEINDE HENSTEDT - ULZBURG
RATHAUSPLATZ 1
24558 HENSTEDT – ULZBURG
TEL.: 04193-963-0
FAX: 04193-963-190
gemeinde@henstedt-ulzburg.de
www.henstedt-ulzburg.de



GEMEINDE HENSTEDT - ULZBURG

2. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGS- PLANS NR. 63 „ULZBURG – MITTE“

für das Gebiet südlich der Bahnhofstraße – nördlich des
Rathauses – westlich der Hamburger Straße – östlich des
Kirchwegs im Ortsteil Ulzburg

BEGRÜNDUNG

MÄRZ 2013

STADT RAUM • PLAN
Bernd Schürmann
Wilhelmstraße 8
25524 Itzehoe
04821-7796421
stadtraumplan@gmx.de

Inhaltsverzeichnis

1. Lage und Standort 4
2. Ziele und Zwecke der Planung 5
 - 2.1 Bestehender Stadtraum und Funktionalität 5
 - 2.2 Beabsichtigte Maßnahmen – B-Plan 63 8
 - 2.3 Vorhabenplanung und stadtplanerische Zielsetzungen 11
3. Zum Aufstellungsverfahren 13
 - 3.1 Anwendung des so genannten Regelverfahrens 13
 - 3.2 Bisherige Verfahrens- bzw. Beteiligungsschritte 13
 - 3.3 Rechtsgrundlagen 14
4. Übergeordnete Planungen 14
 - 4.1 Landesentwicklungsplan 2010 14
 - 4.2 Regionalplan für den Planungsraum I – Fortschreibung 1998 15
5. Planungen der Gemeinde 16
 - 5.1 Flächennutzungsplan 16
 - 5.2 Bebauungsplan Nr. 63 17
 - 5.3 1. Änderung des B-Plans 63 18
6. Örtliche und überörtliche Einzelhandelsstrukturen 19
7. Verkehr / Erschließung 21
8. Sonstige verkehrliche Belange 24
 - 8.1 ÖPNV 24
 - 8.2 Umbaumaßnahmen an der Landesstraße 326 25
 - 8.3 Erschließung des Rathausparkplatzes 25
9. Lärmgutachten 26
10. Bodenverunreinigungen 28
11. Luftschadstoffe 28
12. Begründung der Festsetzungen 29
 - 12.1 Vergleich mit dem B-Plan 63 29
 - 12.2 Art der baulichen Nutzung – sonstige Grundnutzungen 30
 - 12.3 Maß der baulichen Nutzung 32
 - 12.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen 33
 - 12.5 Anpflanzen und Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen 35
 - 12.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte 35

- 12.7 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen
Umwelteinwirkungen 36
- 12.8 Festsetzungen zur Gestaltung baulicher Anlagen 36
- 12.9 Hinweise und Empfehlungen 37
- 13. Technische Erschließung 37
- 14. Gestaltung der Tiefgarage 39
- 15. Eingriff – Ausgleich, Artenschutz 39
- 16. Umweltbericht 40
 - 16.1 Einleitung 40
 - 16.1.1 Planungsinhalte und –ziele 40
 - 16.1.2 Planungsrelevante Umweltschutzziele und ihre
Berücksichtigung 41
 - 16.2 Beschreibung und Bewertung der
Umweltauswirkungen 42
 - 16.2.1 Bestandsaufnahme sowie Bewertung der
Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung
42
 - 16.2.2 Prognose über die Entwicklung des
Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der
Planung 57
 - 16.2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung,
Minimierung und zum Ausgleich der erheblichen
Auswirkungen 58
 - 16.2.4 Alternative Planungsmöglichkeiten 61
 - 16.3 Zusätzliche Angaben 62
 - 16.3.1 Beschreibung der verwendeten Methodik und
Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken 62
 - 16.3.2 Maßnahmen zur Überwachung 65
 - 16.4 Allgemein verständliche Zusammenfassung 65

Übersicht über die verwendeten Fachgutachten:

- Gutachten zur Ansiedlung des City-Center-Ulzburg (CCU) in der Gemeinde Henstedt-Ulzburg –
Endbericht für den Auftraggeber; 17.02.2011; CIMA Beratung + Management GmbH
- Lärmuntersuchung Henstedt-Ulzburg – B-Plan 63, 2. Änd. – CCU City-Center-Ulzburg -3. Neubearbei-
tung;- 28.02.2011; Büro für Bauphysik, Dipl.-Phys. Karsten Hochfeldt
- Orientierende Bodenluftuntersuchungen im Bereich einer ehemaligen chemischen Reinigung hin-
sichtlich möglicher Schadstoffbelastungen – Untersuchungsbericht; 20.05.2009, Rolf Eick & Ulrich He-
dicke
- Luftschadstoffuntersuchung zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 „Ulzburg-Mitte“; 22.04.2010;
LAIRM CONSULT
- Verkehrsuntersuchung City-Center-Ulzburg, 2. Auslegung B-Plan Nr. 63; 02/2011; BDC Dorsch Consult
- Umweltbericht zur 2. Änderung des B-Plans 63 der Gemeinde Henstedt-Ulzburg; 23.05.2011; Land-
schaftsplanung JACOB

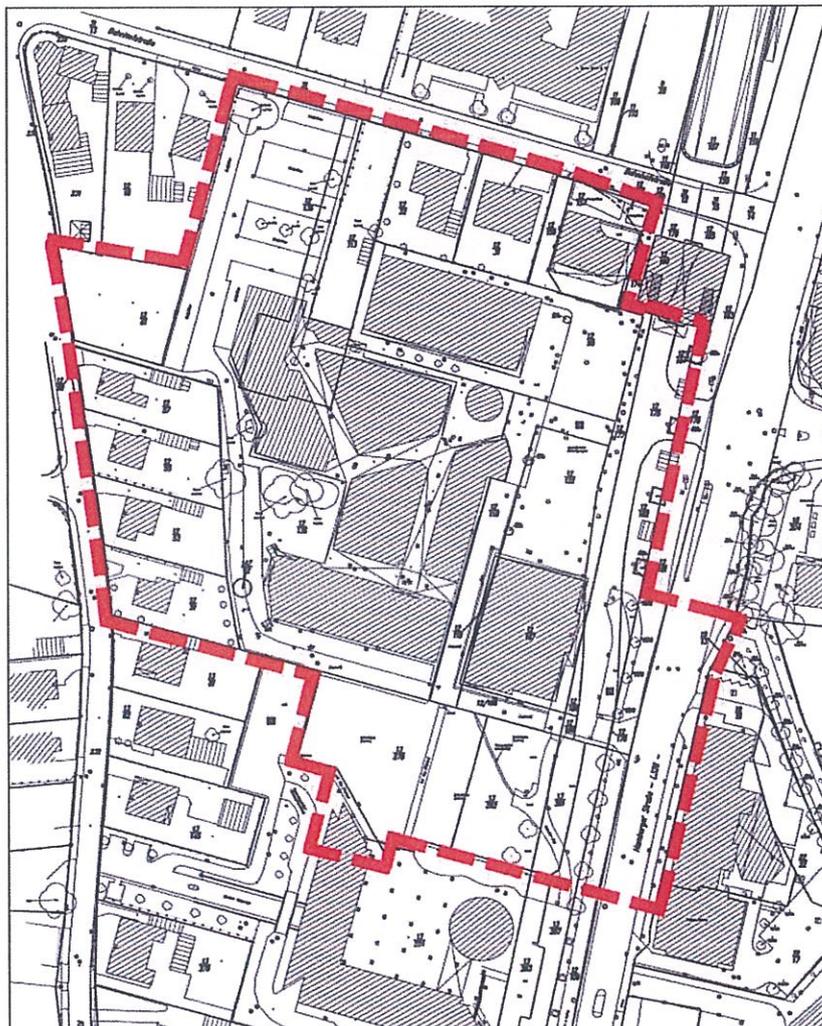
1. Lage und Standort

Der Plangeltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 umfasst das Gebiet zwischen Bahnhofstraße im Norden, Hamburger Straße im Osten, Rathaus im Süden und Kirchweg im Westen.

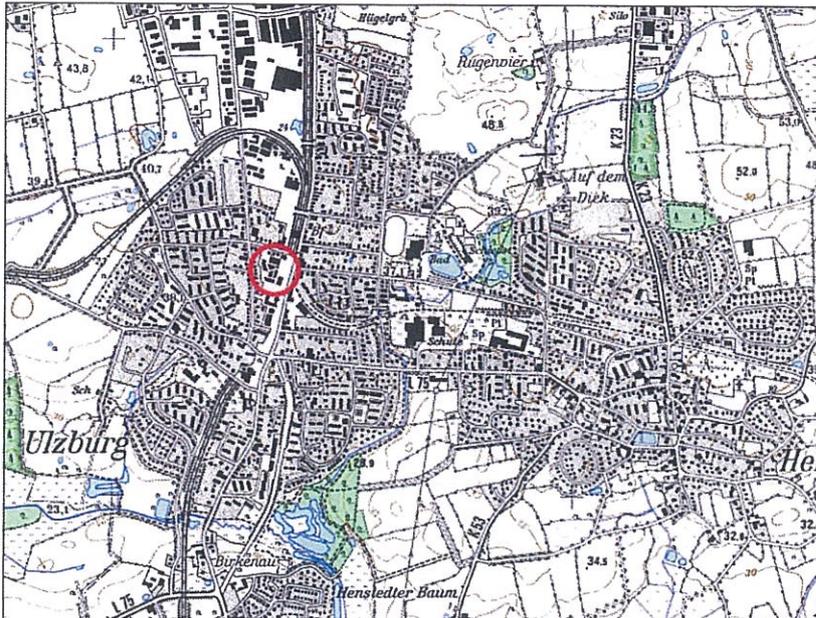
Lage im Ortszentrum
Ulzburg

Die Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 soll Bau- und Planungsrecht für die Neuerrichtung eines Einkaufszentrums (CCU – City-Center-Ulzburg) am Standort des bisherigen Ulzburg-Centrums gewährleisten. Die bisherigen Bestimmungen des Bebauungsplanes Nr. 63 müssen daher insbesondere bzgl. der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und den überbaubaren Grundstücksflächen angepasst werden.

Planungsziel und
Änderung bisheriger
Festsetzungen



Geltungsbereich der
2. Änderung des
Bebauungsplanes
Nr. 63



Lage des Plangebietes –
Übersichtsplan

Das Plangebiet liegt im zentralen Bereich des Ortsteils Ulzburg der Gemeinde Henstedt-Ulzburg. Die Gesamtlage des Gebietes ist geprägt durch bestehende zentrale Einrichtungen (u.a. das Rathaus, Hotels, sonstige Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen und insbesondere durch den eingeschossigen Ladenkomplex des bestehenden Ulzburg-Centrums mit seinen überdachten Passagensystem) sowie durch überörtliche Verkehrstrassen (Hamburger Straße als Hauptdurchgangsstraße – Landesstraße 326 – und der AKN – Eisenbahnanlagen mit Bahnhof und Haltestelle direkt nördlich des Plangebietes).

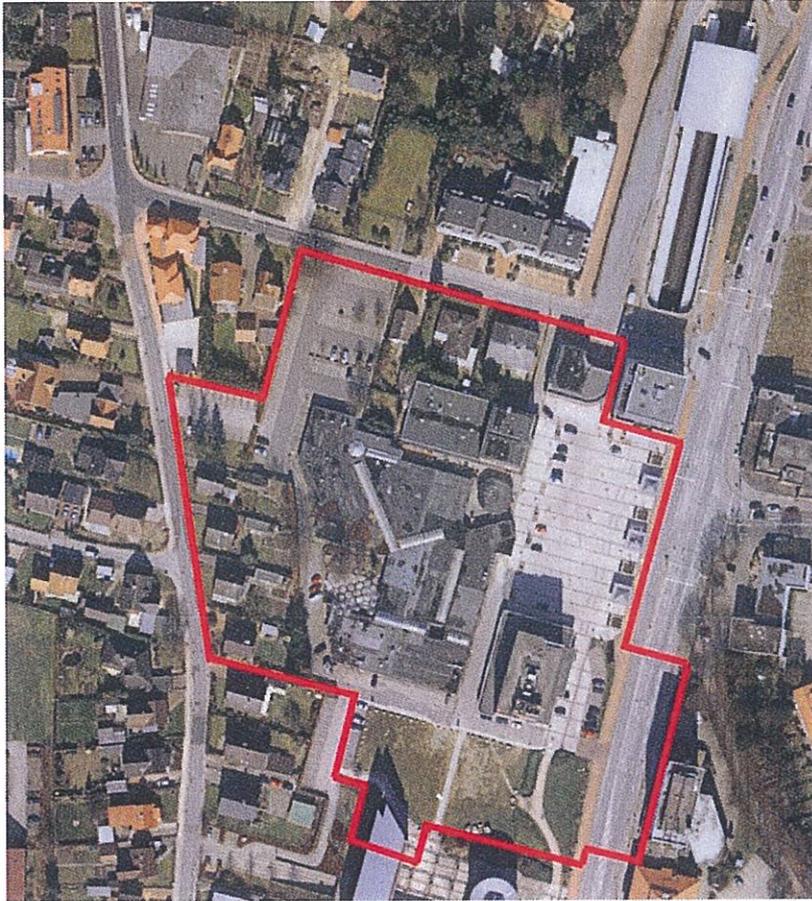
2. Ziele und Zwecke der Planung

2.1 Bestehender Stadtraum und Funktionalität

Auf der nachfolgenden Luftbildaufnahme sind zu erkennen:

- rechts oben: AKN-Haltestelle mit Zugang zum südlich gelegenen „Torhaus“ sowie die Ost-West verlaufende Bahnhofstraße
- rechts: die Nord-Süd verlaufende Hamburger Straße
- unten: nördlicher Teil des Rathauses
- Zentral: sechsgeschossiges Wohn- und Geschäftsgebäude und das eingeschossige Ulzburg-Centrum mit seinem Passagensystem
- Links: der Nord-Süd verlaufende Kirchweg

Rot: Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63



Luftbild –Übersicht

Das Plangebiet und die nähere Umgebung sind durch sehr unterschiedliche und heterogen wirkende Stadtstrukturen, die unvermittelt aufeinandertreffen, charakterisiert. So finden sich an der Hamburger Straße als Hauptdurchgangsstraße der Gemeinde bis zu siebengeschossige Solitärgebäude neben typischen zwei- bis dreigeschossigen Straßenrandbebauungen.

Städtebauliche und stadträumliche Mängel



Abb. links: Geschäfts- und Wohnhaus westlich der Hamburger Straße

Abb. rechts : Hotel östlich der Hamburger Straße

Am Kirchweg und insbesondere westlich des Kirchweges dominieren typische Einfamilienhäuser der letzten Jahrzehnte, die unvermittelt auf das eigentliche Ortszentrum Ulzburg treffen.

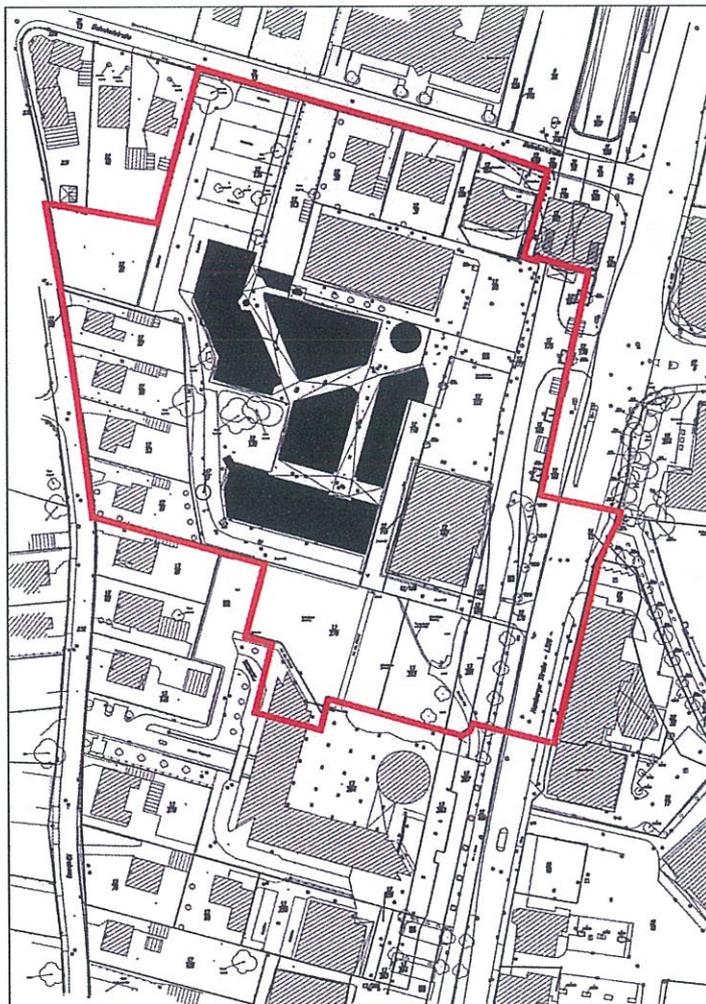
Einfamilienhäuser am Kirchweg



Abb.
Kirchweg-Panorama

Insbesondere das bestehende eingeschossige Ulzburg-Centrum mit seinem Passagensystem als eigentliches räumliches und funktionales Bindeglied zwischen Bahnhof / Haltestelle AKN und Rathausneubau kann dieser Aufgabe nicht gerecht werden. V.a. die sehr geringe Höhenentwicklung, die in Teilen desolat wirkende Gestaltung nach außen und innen, die „Kleinteiligkeit“ der Raumangebote bzw. Verkaufsflächenangebote sowie die schwierige interne Orientierung entsprechen nicht diesem zentralen Standort und den sonstigen bisher umgesetzten baulichen und funktionalen Einrichtungen (s. auch Pkt. 2.2) in den anderen Bereichen des Zentrums.

bestehendes
Ulzburg-Centrum



bestehendes Ulzburg-Centrums
(schwarz markiert)

rot umrandet:
Geltungsbereich des
BP 63, 2.Ä.



Abb.
Durchfahrt zwischen
Ulzburg-Centrum
und östlich gelege-
nen „Hochhaus“



Abb.
bestehendes
Ulzburg-Centrum
Südfassade zum
Rathaus und typi-
sche Passage

2.2 Beabsichtigte Maßnahmen – B-Plan 63

Aufgrund der bisherigen städtebaulichen Zielsetzungen bzgl. der Entwicklung des zentralen Bereichs der Gemeinde wurden Maßnahmen auf Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 63 umgesetzt, die dieser zentralen Mitte der Gemeinde ein entsprechendes Gewicht im stadträumlichen Sinne wie auch in der Funktionsstärkung des Zentrums gegeben hat.

Bisherige Maßnah-
men

Hierzu zählen insbesondere der Neubau des Rathauses, die Tieferlegung der AKN – Bahnlinie und der damit verbundene Neubau der AKN – Haltestelle bzw. des Bahnhofes und des „Torhauses“ (als „Eingangsgebäude“ zum Marktplatz und zur zentralen Mitte der Gemeinde) sowie mehrere urban und gestalterisch stimmig wirkende Neubauten an der Bahnhofstraße und südlich des Rathauses, teilweise als Solitärgebäude, teilweise als Zeilenbauten ausgeführt.

Neubau des Rat-
hauses
AKN – Haltestelle
Marktplatz

Durch die Tieferlegung der AKN – Bahnlinie ergab sich darüber hinaus auch die Möglichkeit zusammenhängende Grün- und Freiflächen (u.a. der „Marktplatz“) und Parkmöglichkeiten im zentralen Bereich der Gemeinde herzustellen.

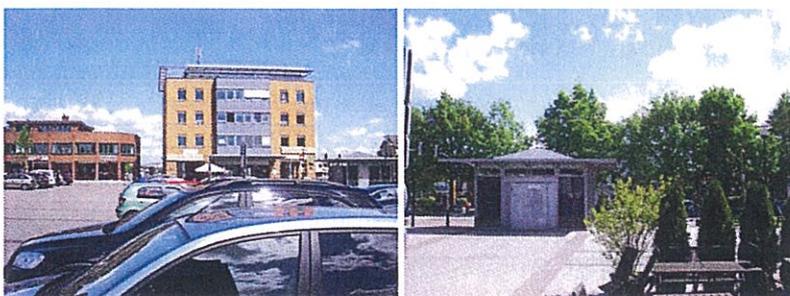


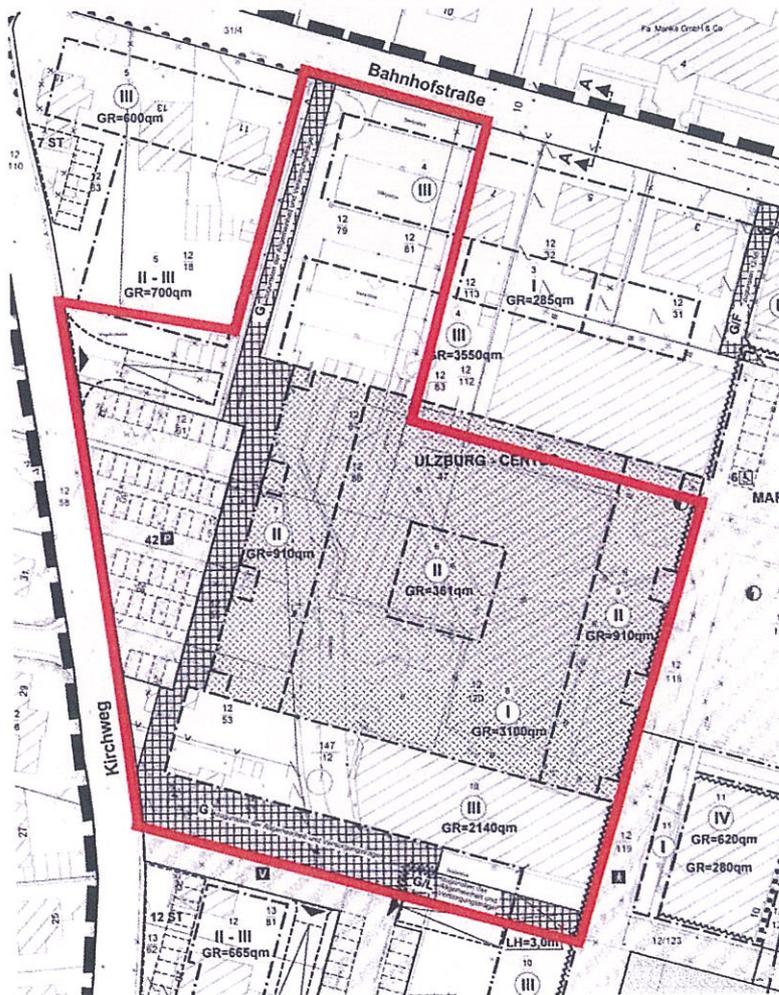
Abb. links:
Neues Torhaus mit
Zugang zur AKN

Abb. rechts:
Platzgestaltung
„Marktplatz“



Abb. links:
Rathaus

Abb. rechts:
Haltestelle und tief-
gelegte AKN



Aktueller Vorhaben-
bereich auf Planaus-
schnitt des BP 63
projiziert

Für den Bereich des bestehenden Ulzburg-Centrums wurden im Bebauungsplan Nr. 63 u.a. folgende Festlegungen getroffen:

- Ausweisung des Bereichs als Kerngebiet –MK- gem. § 7 Bau-NVO
- Schaffung von Baurecht für neue bauliche Vorhaben für ein-, zwei- und dreigeschossige Baukörper, wobei die Geschossigkeiten teilweise als zwingend festgesetzt wurden
- Im Bereich des zukünftigen Vorhabens wurden ca. 15.000 m² Geschossfläche ermöglicht

Ziele des
Bebauungsplanes
Nr. 63 für das beste-
hende Ulzburg-
Centrum

Im Rahmen der baulichen Umsetzungen auf Basis des Bebauungsplans Nr. 63 konnten diese städtebaulichen Zielsetzungen (mit Ausnahme der Nutzungskategorie) jedoch nicht erreicht werden. Die tatsächliche Grundfläche / Geschossfläche beträgt 4.100 m² und schöpft damit die planungsrechtlich möglichen 15.000 m² Geschossfläche innerhalb des aktuellen Vorhabenbereichs nicht einmal annäherungsweise aus.

Um den zentralen Bereich wurden verschiedene Parkmöglichkeiten in ebenerdiger Form und als Tiefgarage (als textliche Festsetzung ohne Bereichseinschränkungen) ausgewiesen und teilweise baulich umgesetzt. Darüber hinaus bestehen Parkmöglichkeiten, die nicht durch Festsetzungen des Bebauungsplanes abgedeckt sind.

- Öffentlich nutzbare Parkplätze am Marktplatz (als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Markt-platz“ ausgewiesen und umgesetzt)
- Öffentliche Parkplätze am Kirchweg (ausgewiesen und teilweise umgesetzt)
- Öffentliche Parkplätze westlich des Rathauses (ausgewiesen und umgesetzt)
- Stellplätze südlich des Rathauses (ausgewiesen und umgesetzt – öffentlich nutzbar)
- Bestehende öffentlich nutzbare Parkplätze an der Bahnhofstraße (nicht aus dem Bebauungsplan Nr. 63 entwickelt)

Für die Erschließung des Centers und den weiteren Parkmöglichkeiten im zentralen Bereich von Ulzburg wurden somit die entsprechenden Zufahrtsmöglichkeiten auf die Hamburger Straße, die Bahnhofstraße und den Kirchweg verteilt (und weitgehend im Bebauungsplan Nr. 63 auch festgeschrieben). Damit werden allerdings auch die Verkehrs- und Lärmbelastung in die Fläche getragen und in der Bahnhofstraße und im Kirchweg schutzbedürftige, bestehende Nutzungen belastet.

Ziele des
Bebauungsplanes
Nr. 63 –
Parkkonzeption für
den zentralen Be-
reich



Rot: im BP 63 festgesetzte öffentliche Parkplätze und Tiefgaragenabfahrten, gestrichelte rote Linie: mögliche zulässige Tiefgarage

Blau: bestehende öffentliche Parkplätze und Parkmöglichkeiten

Orange: dadurch belastete Straßen / Zufahrten zu den Parkplätzen

2.3 Vorhabenplanung und stadtplanerische Zielsetzungen

2.3.1 Darstellung des Vorhabens

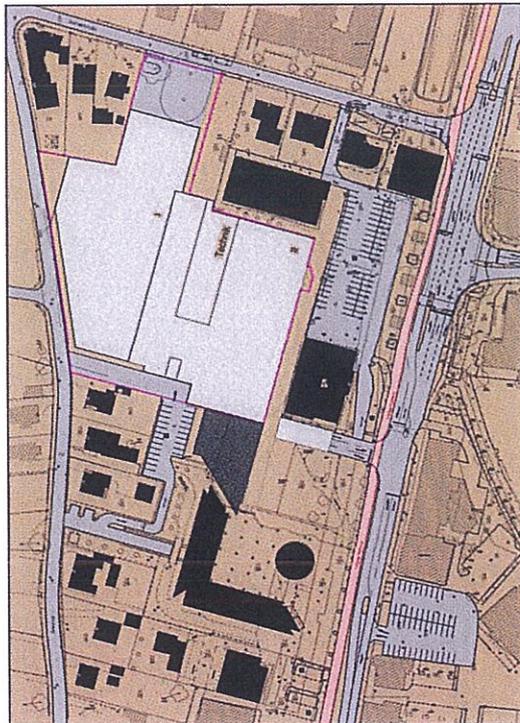
Ziel und Zweck der Planung ist, am Standort des bestehenden Ulzburg-Centrums ein neues Einkaufszentrum mit insgesamt ca. 12.500 m² Verkaufsfläche (davon etwa 10.900 m² städtebaulich und planungsrechtlich relevante Verkaufsfläche von Einzelhandelseinrichtungen und ca. 1.000 m² Flächenanteil für gastronomische Einrichtungen sowie 600 m² für Dienstleistungseinrichtungen) zu entwickeln. Zum Marktplatz soll dabei eine zweigeschossige, im Bereich des Kirchwegs eine eingeschossige Bauweise umgesetzt werden.

Größenordnung des Einkaufszentrums

Die gesamte Einzelhandelsverkaufsfläche von 10.900 m² ergibt sich durch folgende geplante Nutzungen (mit Flächenangaben in m²):

Verkaufsflächenstruktur des geplanten Einkaufszentrums

Lebensmittel, Reformwaren	3.800
Gesundheits- und Körperpflege	1.400
Übriger periodischer Bedarf (Blumen, Zeitschriften)	200
Bekleidung, Wäsche	3.100
Schuhe, Lederwaren	900
Uhren, Schmuck, Optik	300
Bücher, Schreibwaren	300
Elektroartikel / Unterhaltungselektronik, Photo, PC und Zubehör, Neue Medien	100
Spiel, Sport, Hobby,	300
Glas / Porzellan / Keramik, Hausrat	300
Einrichtungsbedarf (Heimtex, Wohnaccessoires)	200



Lage des neuen Einkaufszentrums im städtebaulichen Umfeld

Der Haupteingang des Centers soll sich zum Marktplatz hin orientieren. In einem Tiefgaragengeschoss sollen entsprechende Stellplätze (ca. 300) angeboten werden. Die Zufahrt zu den Stellplätzen soll durch eine direkte Anbindung an die Hamburger Straße und dann über Fahr rampsen zum Tiefgaragengeschoss selbst erfolgen. Die Erschließung der Anlieferungszone erfolgt über die Bahnhofstraße.

Erschließung

2.3.2 Stadtplanerische Zielsetzungen

Das nachfolgende Anforderungsprofil bildet die Grundlage für die weiteren Planungsschritte und die Realisierung des Vorhabens:

Ziele der Stadtentwicklung

- Weiterer Ausbau des zentralen Bereichs zwischen Rathaus und AKN-Haltestelle zu einem bedarfsgerechten und leistungsfähigen Versorgungs- und Dienstleistungszentrum
- Stärkung Henstedt-Ulzburgs in seiner Funktion als landesplanerisch ausgewiesenem Stadtrandkern 1. Ordnung innerhalb der Achse Hamburg - Kaltenkirchen
- Errichtung eines SB-Warenhauses mit einem hohen Anteil an frischen Lebensmitteln sowie eines Discounters und ergänzende Nutzungen als „Frequenzbringer“ für die Ulzburger Mitte
- Gewährleistung der Kaufkraftbindung
- Unterbringung von weiteren Ladengeschäften und gastronomischen Einrichtungen, die abgestimmt auf den vorhandenen Einzelhandel, eine Ergänzung des Ortszentrums darstellen und die Angebotsvielfalt erhöhen

- Beseitigung der desolaten stadträumlichen und stadtgestalterischen Situation am und um das bestehende Ulzburg-Centrum
- Herstellen eines adäquaten und stadträumlich wirksamen Raumabschlusses (zwei Geschosse) zu den bestehenden öffentlichen Räumen hin (insbesondere zum Marktplatz und zu der Freifläche nördlich des Rathauses) durch den Neubau des Einkaufszentrums und einem dreigeschossigen Verbindungsbau (im Rahmen einer Angebotsplanung) zwischen Einkaufszentrum und Rathaus
- Städtebaulich verträglicher Umgang mit dem vorhandenen Umgebungsbereich und tlw. fassadenmäßige Anbindung an bestehende bauliche Anlagen
- Bessere Wege- und Blickbeziehungen durch Schaffung von urbanen öffentlichen Räumen; Beseitigung von bisherigen un- bzw. untergenutzten Flächen

- Gut anfahrbares und ausreichendes Stellplatzangebot in der Tiefgarage im Einkaufszentrum
- Sicherstellung der Erschließung der Stellplätze über eine abschließliche Zufahrt von der Hamburger Straße
- lärmtechnisch optimierte Abwicklung des Anlieferverkehrs an der Anlieferungszone an der Bahnhofstraße

Ziele des Städtebaus und der Stadtgestaltung:

Erschließung

3. Zum Aufstellungsverfahren

3.1 Anwendung des so genannten Regelverfahrens

Für die Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 kommt das so genannte „Regelverfahren“ zur Anwendung. Dies bedeutet u.a., dass alle nach BauGB vorgesehenen Beteiligungsschritte (insbesondere nach den §§ 3 und 4 BauGB) durchzuführen sind. Darüber hinaus ist die Erarbeitung der Umweltprüfung und des darauf aufbauenden Umweltberichts, der nachfolgend als besonderer Teil der Begründung zum Bebauungsplan in diese zu integrieren ist, notwendig. Nach Abschluss des Verfahrens ist des Weiteren die so genannte „zusammenfassende Erklärung“ zu erarbeiten und den Verfahrensunterlagen beizufügen.

Beteiligungen nach §§ 3 und 4 BauGB

3.2 Bisherige Verfahrens- bzw. Beteiligungsschritte

Das Planverfahren wurde durch Aufstellungsbeschluss des Umwelt- und Planungsausschusses der Gemeinde Henstedt-Ulzburg vom 08.06.2009 für die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 eingeleitet.

Aufstellungsbeschluss

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung hat nach der Bekanntmachung in Form einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 21.01.2010 im Rathaus der Gemeinde Henstedt-Ulzburg stattgefunden.

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB hat in Form eines so genannten „Scoping-Termins“ am 18.01.2010 ebenfalls im Rathaus der Gemeinde Henstedt-Ulzburg stattgefunden.

Frühzeitige Behördenbeteiligung

Der Entwurf sowie die öffentliche Auslegung des Plans nach § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB wurden in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses der Gemeinde Henstedt-Ulzburg am 05.07.2010 beschlossen. Der Plan und die sonstigen Dokumente wurden vom 22.07.2010 bis zum 06.09.2010 öffentlich ausgelegt.

Beschluss zum Entwurf sowie zu den Beteiligungen nach §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB

Aufgrund von notwendigen planerischen Änderungen wurden zwei weitere öffentliche Auslegungen sowie zwei weitere Beteiligungen der Behörden gem. § 4a Abs. 3 BauGB notwendig. Die Beschlüsse hierzu wurden vom Umwelt- und Planungsausschuss der Gemeinde Henstedt-Ulzburg am 20.06.2012 und am 16.04.2012 gefasst.

Erneute öffentliche Auslegungen und Behördenbeteiligungen (§ 4a Abs. 3 BauGB)

Der endgültige Satzungsbeschluss wurde dann abschließend am 19.03.2013 durch die Gemeindevertretung gefasst.

Satzungsbeschluss

3.3 Rechtsgrundlagen

Dem Bebauungsplan liegen zugrunde:

- Das Baugesetzbuch (BauGB)
- Die Baunutzungsverordnung (BauNVO)
- Die Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90)
- Die Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO)

BauGB
BauNVO
PlanzV
LBO

in der jeweils gültigen Fassung.

Die Geschossfläche ist ein Begriff aus dem Bau- und Planungsrecht. Sie wird definiert durch § 20 Abs. 3 BauNVO (Baunutzungsverordnung). Die gesamte Geschossfläche eines Gebäudes wird dabei nach den Außenmaßen des Gebäudes in allen Vollgeschossen ermittelt.

Weitere Begriffserläuterungen

Geschossfläche

Die Verkaufsfläche (VKF / Vkf.) ist Teil der Geschäftsfläche eines Einzelhandelsbetriebes, der dem Verkauf dient. Eingeschlossen sind die Standflächen für Warenträger, Konsumbereiche und dem Kunden zugängliche sonstige Verkaufs- und Serviceflächen, nicht dagegen Treppen- und Schaufensterflächen. Die Verkaufsfläche schließt auch Freiflächen, die nicht nur vorübergehend für Verkaufszwecke genutzt werden, ein.

Verkaufsfläche

4. Übergeordnete Planungen

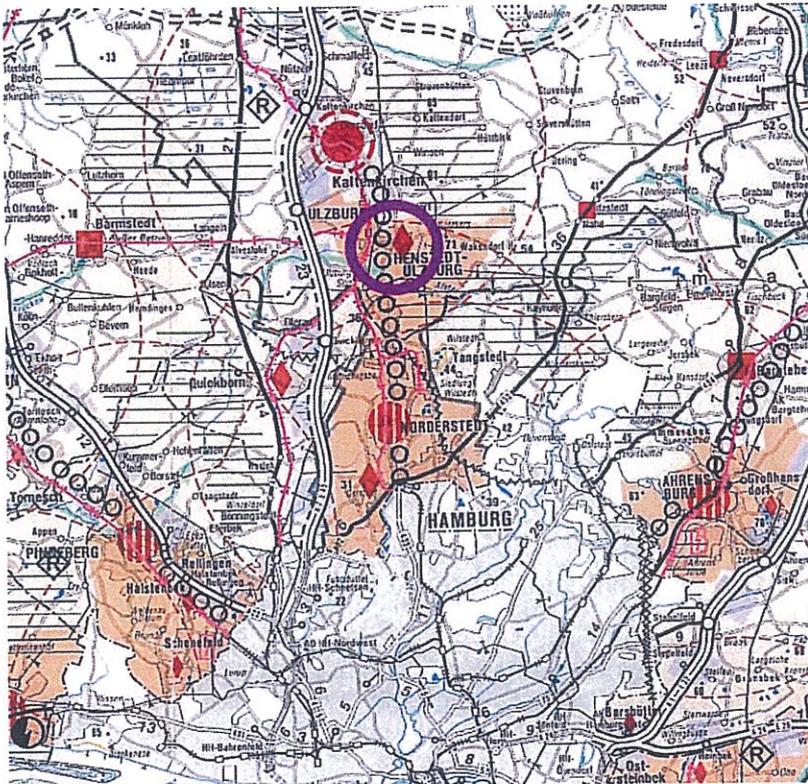
4.1 Landesentwicklungsplan 2010

Gemäß Landesentwicklungsplan des Landes Schleswig-Holstein von 2010 liegt die Gemeinde Henstedt-Ulzburg als ausgewiesener Stadtrandkern 1. Ordnung im Verdichtungsraum Hamburg sowie innerhalb der Siedlungsachse Hamburg -- Kaltenkirchen. Des Weiteren ist die Landesstraße 326 dargestellt. Darüber hinaus befindet sich Henstedt-Ulzburg innerhalb der dargestellten 10 km – Umkreise um die Mittelzentren Kaltenkirchen (als äußerer Achschwerpunkt) und Norderstedt.

Stadtrandkern 1.
Ordnung innerhalb
der Achse Hamburg
- Kaltenkirchen

In den Ordnungsräumen sind unter Berücksichtigung der ökologischen und sozialen Belange u.a. eine differenzierte Weiterentwicklung des baulichen Verdichtungsprozesses und eine dynamische Wirtschaftsentwicklung anzustreben.

Weitere bauliche
und wirtschaftliche
Entwicklung



Planausschnitt Landesentwicklungsplan 2010

Violetter Kreis = Standort Henstedt-Ulzburg

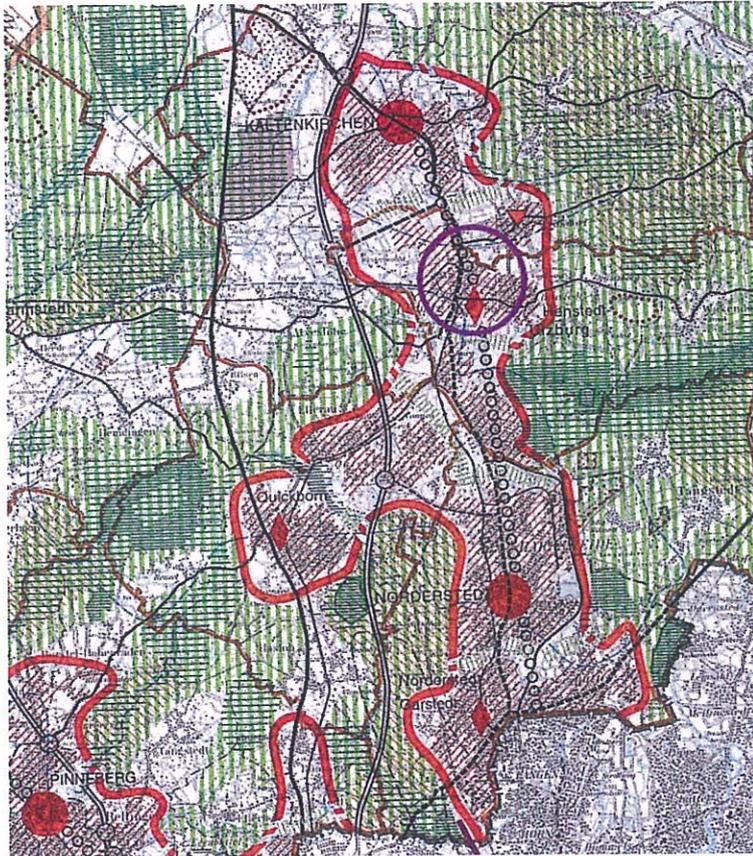
4.2 Regionalplan für den Planungsraum I – Fortschreibung 1998

Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg ist auf der Achse Hamburg – Bad Oldesloe als Stadtrandkern 1. Ordnung im Verdichtungsraum ausgewiesen. Gemäß Regionalplan für den Planungsraum I – Fortschreibung 1998 soll sich die Siedlungsentwicklung schwerpunktmäßig im Achsenraum vollziehen, der Bereich des Bebauungsplanes liegt innerhalb der im Regionalplan dargestellten Abgrenzung der Siedlungsachse Hamburg – Kaltenkirchen. Dieser Bereich ist auch als Teil des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebietes eines zentralen Ortes dargestellt.

Achsenswerpunkt

Im Abschnitt „Ziele und Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden“ wird folgendes erläutert: „Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg ist Stadtrandkern 1. Ordnung und aufgrund ihrer verkehrsgünstigen Lage auf der Achse Hamburg – Kaltenkirchen in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Diese Entwicklung soll sich künftig fortsetzen. Durch den Ausbau des Ortszentrums Ulzburg zu einem bedarfsgerechten und leistungsfähigen Versorgungs- und Dienstleistungszentrum sollen die zentralörtlichen Funktionen gestärkt werden.....“ Die Planung und Umsetzung des neuen CCU – City-Center-Ulzburg und die dafür notwendige Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 entsprechen diesen landesplanerischen Forderungen im besonderem Maße.

Weitere Entwicklung des Ortszentrums Ulzburg



Planausschnitt Regionalplan

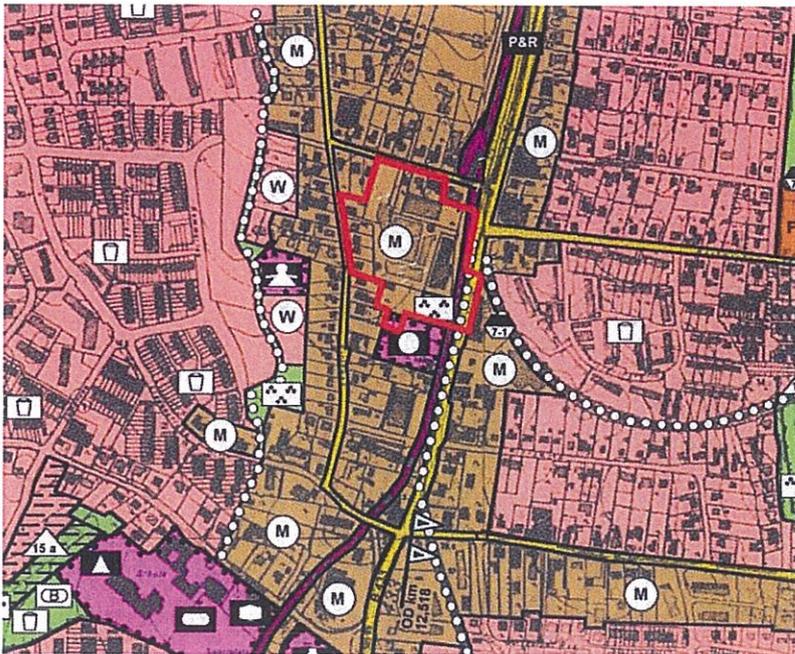
Violetter Kreis =
Standort Henstedt-
Ulzburg

5. Planungen der Gemeinde

5.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Henstedt-Ulzburg stellt für den Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 überwiegend gemischte Baufläche dar. Auch der Ursprungs - Bebauungsplan Nr. 63, mit der Ausweisung -MK- Kerngebiet gem. § 7 BauNVO, berücksichtigt diese Darstellung des Flächennutzungsplans. Da sich mit der Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 die Baugebietskategorie nicht ändert und die Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung beibehalten wird, wahrt der Bebauungsplan das so genannte Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB „Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.“ Die kleinen zu überplanenden Bereiche der Hamburger Straße bzw. die sonstigen Erschließungsflächen werden entsprechend als Straßenverkehrsfläche bzw. als Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung überplant. Der Teilbereich des Rathauses wird als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Verwaltung“ überplant.

Flächennutzungsplan und Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB



Ausschnitt Flächen-
nutzungsplan
Geltungsbereich der
2. Änderung des BP
63 ist rot umrandet

5.2 Bebauungsplan Nr. 63

Der bisher rechtswirksame Bebauungsplan Nr. 63 sieht grundsätzlich eine Kerngebietsausweisung sowie eine Vielzahl von verschiedenen Funktionsflächen (als festgesetzte Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) vor. Der Bereich des Rathausgebäudes wurde als Fläche für den Gemeinbedarf ausgewiesen. Dies wird sich auch durch die zukünftigen Festsetzungen der 2. Änderung des Bebauungsplanes nicht ändern.

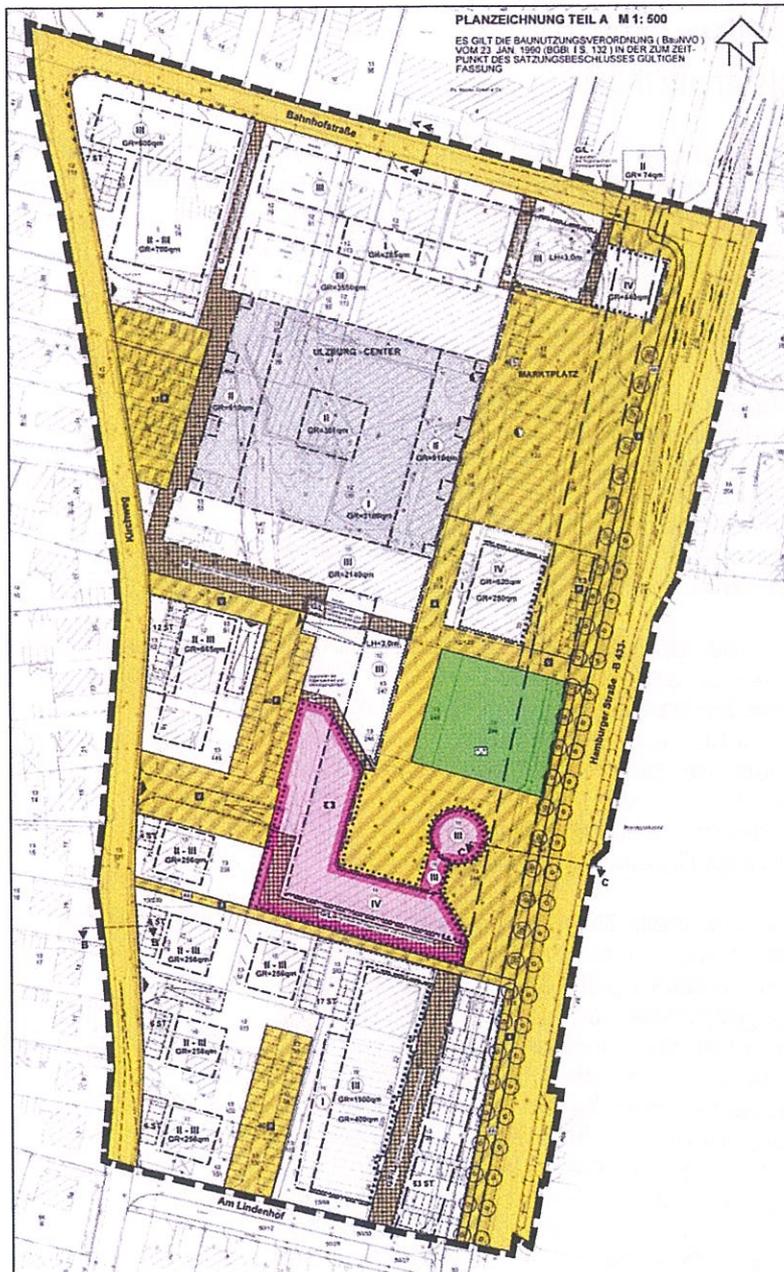
Kerngebiet und Flä-
chen für den Ge-
meinbedarf

Jedoch sind die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, Höhenentwicklung der baulichen Anlagen, Geschossigkeit, maximale Grundfläche sowie insbesondere die Ausweisungen zu überbaubaren Grundstücksflächen an das neue Vorhaben anzupassen.

Änderungen beim
Maß der baulichen
Nutzung und den
„Baufenster“

Insbesondere durch die Zufahrtmöglichkeit zum Einkaufscenter von der Hamburger Straße aus, werden sich in diesem Bereich die bisher festgelegten Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung bzw. deren Zonierungen und Abgrenzungen untereinander ändern.

Erschließung



Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 63 (Ursprungs - Bebauungsplan)

5.3 1. Änderung des B-Plans 63

Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 betraf zwei Grundstücke im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße / Kirchweg, hier wurden die Baugrenzen geändert. Da sich diese Grundstücke außerhalb des Plangeltungsbereichs der 2. Änderung befinden, bleiben die Festsetzungen der 1. Änderung hier weiterhin rechtswirksam.

Änderung von Baugrenzen

6. Örtliche und überörtliche Einzelhandelsstrukturen

Zusammenfassung des „Gutachtens zur Ansiedlung des City-Center-Ulzburg (CCU) in der Gemeinde Henstedt-Ulzburg – Endbericht für den Auftraggeber“ vom 17.02.2011, Verfasser: CIMA Beratung + Management GmbH. Das Gutachten wird Anlage zur Begründung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63.

Einzelhandelsgutachten von CIMA

6.1 Einzelhandelssituation in Henstedt-Ulzburg

Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg ist landesplanerisch als Stadtrandkern I. Ordnung eingestuft. Die Fortschreibung des Regionalplans für den Planungsraum I (Schleswig-Holstein Süd) setzt folgendes Ziel für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg fest. „Durch den Ausbau des Ortszentrums Ulzburg zu einem bedarfsgerechten und leistungsfähigen Versorgungs- und Dienstleistungszentrum sollen die zentralörtlichen Funktionen gestärkt werden.“

Stadtrandkern
1. Ordnung

Der Einzelhandel in der Gemeinde Henstedt-Ulzburg ist geprägt durch eine starke Konkurrenzsituation mit dem naheliegendem Oberzentrum Hamburg, den Mittelzentren Kaltenkirchen und Nordstedt, sowie dem benachbarten Stadtrandkern I. Ordnung Quickborn. Der Henstedt-Ulzbürger Einzelhandel zählt aktuell insgesamt 138 Betriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von 61.570 m². In den vor Ort vorgefundenen Betriebsgrößen wird eine stark fachmarktlastige, großformatige Einzelhandelsstruktur deutlich.

Konkurrenz zu anderen Zentren

Die Zentralität der Gemeinde über alle Branchen erreicht mit 108 % einen durchschnittlichen Wert, der auf leichte Kaufkraftzuflüsse aus dem Umland schließen lässt. Im innenstadtprägenden persönlichen Bedarfsbereich (Bekleidung/Wäsche, Schuhe/Lederwaren, Uhren/Schmuck/Optik) werden bei einer Handelszentralität von 77 % hingegen saldierte Kaufkraftabflüsse sichtbar. Die ausgewiesenen, relativ hohen Einzelhandelszentralitäten bezogen auf einzelne Sortimente in Henstedt-Ulzburg werden größtenteils in den Außenlagen, insbesondere am Sonderstandort Gewerbepark Nord erwirtschaftet. Die Ulzburger-Mitte hat aktuell eine sehr eingeschränkte Bedeutung als Einzelhandelsstandort innerhalb der Gemeinde Henstedt-Ulzburg. Die für eine Mitte prägenden zentrenrelevanten Sortimente erreichen nur in den Branchen Uhren/ Schmuck/ Optik sowie Bücher/ Schreibwaren dominante Verkaufsflächenanteile. In allen anderen zentrenrelevanten Sortimentsbereichen konnte ein klares Übergewicht des Gewerbepark Nord festgestellt werden.

Zentralität der
Gemeinde

Ulzburg-Mitte mit erheblichen Defiziten

6.2 Kommunale und regionale Verträglichkeit des Vorhabens

Die für das geplante City-Center Ulzburg als Grundlage für die Verträglichkeitsrechnung angenommene Flächenproduktivität von insgesamt 3.597 €/m² liegt ca. 22 % über der durchschnittlichen Flächenproduktivität der Gesamtgemeinde. Das CCU würde mit der vorgelegten Verkaufsflächenstruktur einen jährlichen Umsatz von rund 39,2 Mio. € (brutto) erwirtschaften. Etwas weniger als die

Flächenproduktivität, prognostizierte Umsätze und verträgliche Verdrängungsquoten

Hälfte (47 %) der prognostizierten Umsätze werden innerhalb der Gemeinde Henstedt-Ulzburg umverteilt. Mehr als die Hälfte des prognostizierten Umsatzes des City-Centers kann von außerhalb des Gemeindegebietes generiert werden. Dies wirkt sich zentralitätserweiternd aus. Bei Umsetzung des geprüften Branchenkonzeptes würden aus Sicht der CIMA Verdrängungsquoten in der Ulzburger-Mitte und im sonstigen Gemeindegebiet erreicht, die in allen betrachteten Sortimentsbereichen als verträglich zu bewerten sind.

Der räumliche Schwerpunkt der Umsatzumverteilungen im Gemeindegebiet Henstedt-Ulzburgs liegt im Gewerbepark Nord außerhalb der Ulzburger-Mitte. Dieser nicht-integrierte Standort, mit den dort angesiedelten, äußerst leistungsstarken Fachmärkten wird aktuell von den Konsumenten sehr gut angenommen. Er kann eine gewisse regionale Strahlkraft entfalten und hat für die Einzelhandelsstruktur innerhalb der Gemeinde eine große Bedeutung. Die im „Worst-Case“-Ansatz prognostizierten Umsatzumverteilungsquoten betreffen nur ausgewählte Branchen, die oftmals nur als Randsortimente in den großen Fachmärkten oder Warenhäusern vorhanden sind.

Umsatzverteilungen
im Gewerbepark-
Nord

Darum geht die CIMA davon aus, dass auch für diese Fachmarkt-agglomeration die zu erwartenden Umsatzumverteilungen für den bestehenden Einzelhandel zwar nicht ohne Folgen bleiben werden, im Ergebnis jedoch keine negativen „städtebaulichen Effekte“ nach sich ziehen wird. Herauszustellen bleibt insgesamt, dass die genannten Umsatzverlagerungen in der Ulzburger-Mitte in allen Fällen unterhalb des abwägungsrelevanten Bereichs liegen. Die planungsrechtlich relevanten Verdrängungsquoten in den zentralen Versorgungskernen der in Abstimmung mit der Landesregierung detailliert untersuchten Kommunen im Umland (Kaltenkirchen, Quickborn, Norderstedt) liegen in der geprüften „Worst – Case“-Betrachtung in allen Sortimentsbereichen unter der relevanten 10 % - Schwelle.

stadtplanerische
Verträglichkeit des
Vorhabens

Für das Planvorhaben CCU kann also die städtebauliche und raumordnerische Verträglichkeit in den zu prüfenden Kommunen konstatiert werden. Negative städtebauliche Auswirkungen nach § 11 (3) BauNVO sind aus Gutachtersicht nicht zu erwarten.

Raumordnerische
Verträglichkeit des
Vorhabens

6.3 Fazit

Nach Abwägung der Chancen und Risiken, die durch die Ansiedlung eines City-Centers am geplanten Standort entstehen, kommt die CIMA zu dem Schluss, dass die positiven Effekte, die mit der Ansiedlung verbunden sind, deutlich überwiegen. Die Realisierung eines City-Centers bietet für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg die Chance, einen Teil der bislang abfließenden Kaufkraft vor Ort zu binden, die Kaufkraftbindung im Marktgebiet zu steigern und die Stellung der Ulzburger-Mitte als Einkaufsstandort im Verhältnis zum Gewerbepark Nord zu verbessern. Diese Chancen können durch das City-Center genutzt werden, wenn es sich durch einen entsprechenden Besitz als qualitative Ergänzung zum Fachmarktstandort Gewerbepark Nord positionieren kann.

Erhöhte Kaufkraft-
bindung sowie bes-
sere Entwicklung der
Ulzburger Mitte

6.4 Erläuterungen zum Begriff „Verkaufsfläche“

Die Gesamtfläche des CCU inklusive Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen beträgt 12.500 m². Für das vorliegende Einzelhandels-Gutachten wurden von Seiten der CIMA lediglich die aus der Perspektive der Einzelhandelsbetrachtung relevanten Verkaufsflächen von insgesamt 10.900 m² auf die kommunale und regionale Verträglichkeit geprüft, da auch nur der auf der Verkaufsfläche für Einzelhandel erzielte Umsatz umverteilungsrelevant ist und als Grundlage für die raumordnerische Beurteilung geprüft werden muss. Erfahrungsgemäß sind für ein funktionierendes Einkaufszentrum jedoch neben Flächen für den Einzelhandel auch Flächen für ergänzende gastronomische Einrichtungen und Dienstleistungen erforderlich (geplante Aufteilung: 1.000 m² Gastronomiefläche und 600 m² Dienstleistungsfläche). Diese Flächen sind jedoch nicht einzelhandelsrelevant und wurden daher in der Verträglichkeitsanalyse nicht berücksichtigt.

Zur Definition „Verkaufsfläche“

7. Verkehr / Erschließung

Zusammenfassung der „Verkehrsuntersuchung City-Center-Ulzburg, 2. Auslegung B-Plan Nr. 63“ von 02/2011, Verfasser: BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH. Das Gutachten wird Anlage zur Begründung der 2.Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63.

Verkehrsgutachten
von Dorsch Consult

7.1 Verkehrlich - planerische Bedingungen

Die CCU City-Center Ulzburg GmbH & Co. KG beabsichtigt die Errichtung eines neuen Einkaufszentrums (City-Center Ulzburg – CCU) auf dem Grundstück der vorhandenen Einzelhandelseinrichtung an der Hamburger Straße in der Gemeinde Henstedt-Ulzburg. Geplant ist die Entwicklung eines Einkaufszentrums mit insgesamt 12.500 m² Verkaufsfläche. Um das Bauvorhaben planungsrechtlich zu sichern ist eine Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 „Ulzburg-Mitte“ notwendig. Im Rahmen der Bauleitplanung wurde die hiermit vorgelegte Verkehrsuntersuchung erstellt, welche die verkehrlichen Auswirkungen der Planung auf das umliegende Straßennetz näher untersucht sowie Vorschläge für eine verträgliche und leistungsfähige Erschließung des Einkaufszentrums erarbeitete.

Zur Aufgabenstellung

Zunächst wurden zur Ergänzung der durch die Gemeinde durchgeführten Verkehrszählungen (am Kirchweg, Bahnhofstraße, Hamburger Straße und Maurepasstraße) eigene Knotenpunkterhebungen vorgenommen, um den Bestandsverkehr auf der Hamburger Straße, der Beckersbergstraße und der Bahnhofstraße zu ermitteln. Für die Hamburger Straße südlich Beckersbergstraße wurde ein Verkehrsaufkommen von 19.420 Kfz/24h, auf der Beckersbergstraße von 2.910 Kfz/24h, auf der Bahnhofstraße von 5.870 Kfz/24h und auf dem Kirchweg von 3.950 Kfz/24h ermittelt. Diese Untersuchungen wurden um Verkehrszählungen am Samstag ergänzt. Während samstags die Verkehre auf der Hamburger Straße und der Bahnhofstraße geringer als werktags sind, liegen die Werte auf der Beckersbergstraße samstags höher. Die niedrigeren Werte von Ham-

Zusätzliche Verkehrserhebungen

burger Straße und Bahnhofstraße kompensieren die höheren Belastungen auf der Beckersbergstraße. Damit ist an Samstagen keine geringere Verkehrsqualität als werktags festzustellen. Den verkehrstechnischen Berechnungen wurden die ungünstigeren werktäglichen Verkehre zu Grunde gelegt.

Die ermittelten werktäglichen Spitzenstundenwerte wurden für Leistungsfähigkeitsuntersuchungen an den Knotenpunkten im Zuge der Hamburger Straße herangezogen. In Zusammenfassung der Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Analyse ist festzustellen, dass die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte Hamburger Straße / Beckersbergstraße, Hamburger Straße / Bahnhofstraße sowie Hamburger Straße / Maurepasstraße schon im derzeitigen Zustand während der Spitzenverkehrszeiten überlastet sind. Kritisch sind jeweils die Hauptströme im Zuge der L 326 Hamburger Straße sowie die Maurepasstraße.

bereits bestehende Überlastungen

Ein Vergleich der Analysebelastungen 2005 aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit den Analysebelastungen 2010 der hier vorgelegten Untersuchungen macht deutlich, dass der im VEP genannte Zuwachs von jährlich 1,9 % bzw. knapp 10 % in 5 Jahren auf der Hamburger Straße bisher nicht eingetreten ist.

Vergleich 2005 - 2010

7.2 Verkehrsprognose

Im Anschluss an die Bestandsaufnahme erfolgte die Berechnung der zusätzlichen Verkehre, welche durch die Realisierung des CCU entstehen. Auf der Grundlage von Art und Umfang der geplanten Nutzungen und unter Verwendung von Mobilitätskennwerten wurde das durch das CCU generierte Verkehrsaufkommen mit 4.452 Kfz/24h ermittelt. Der Neuverkehr beträgt unter Berücksichtigung der Mitnahmeeffekte 3.340 Kfz/24h.

Neuverkehr des CCU

Im Rahmen der Verkehrsprognose wurde dann zunächst auf Basis der ermittelten Verkehrsdaten (Ergebnisse der Verkehrszählung) der so genannte Prognose-Nullfall als Bezugsfall berechnet. Er stellt den künftigen Verkehr im Jahr 2020 ohne die Realisierung des geplanten Bauvorhabens dar. Die Verkehrszuwachsraten bis zum Prognosejahr 2020 wurden dem VEP entnommen (nicht mehr weiterverfolgte Planungen zum Beckershof entfallen). Demnach steigt der Verkehr von 2010 bis 2020 auf der nördlichen Hamburger Straße von 19.250 auf 19.850 (+600 Kfz/24h) und auf der südlichen Hamburger Straße von 19.420 auf 20.020 Kfz/24h (+600 Kfz/24h). Der Verkehr auf der Beckersbergstraße nimmt von 2.910 auf 3.000 Kfz/24h (+90 Kfz/24h) zu. Auf der westlichen Bahnhofstraße ergibt sich eine Verkehrszunahme von 5.870 auf 6.060 Kfz/24h (+190 Kfz/24h) und auf der östlichen Bahnhofstraße von 5.810 auf 5.990 Kfz/24h (+180 Kfz/24h). Das Verkehrsaufkommen auf dem Kirchweg steigt von 3.950 auf 4.070 Kfz/24h (+120 Kfz/24h).

Prognose - Nullfall

Durch die Überlagerung des Neuverkehrs aus dem CCU mit der zukünftig im Untersuchungsgebiet vorhandenen Verkehrsbelastung (Prognose - Nullfall) ergibt sich der Prognoseverkehr des Planfalls. Unter Berücksichtigung des CCU-Verkehrs und Verlagerungen aus

Prognose - Nullfall + Neuverkehr des CCU = Prognoseverkehr des Planfalls

der geänderten Stellplatz- und Erschließungskonzeption steigt der Verkehr dann auf der nördlichen Hamburger Straße von 19.850 auf 21.190 Kfz/24h (+1.340 Kfz/24h) und auf der südlichen Hamburger Straße von 20.020 auf 21.380 Kfz/24h (+1.360 Kfz/24h). Der Verkehr auf der Beckersbergstraße nimmt von 3.000 auf 3.210 Kfz/24h (+210 Kfz/24h) zu. Auf der Bahnhofstraße ergibt sich westlich eine Verkehrszunahme von 6.060 auf 6.440 Kfz/24h (+380 Kfz/24h) und östlich von 5.990 auf 6.730 Kfz/24h (+740 Kfz/24h). Das Verkehrsaufkommen auf dem Kirchweg bleibt unverändert bei 4.070 Kfz/24h (+/- 0 Kfz/24h).

7.3 Verkehrliches Konzept

Als Knotenpunkt zum CCU soll die heute bereits bestehende Zufahrt zum Marktplatz (derzeit als Gehwegüberfahrt gestaltet) dienen. Aufgrund des zunehmenden Verkehrs im motorisierten Verkehr und im Fußgängerverkehr ist diese Gehwegüberfahrt künftig zu einer Lichtsignalgeregelten Einmündung auszubauen. Die Ausfahrt vom CCU ist mit separaten Links- und Rechtseinbiegestreifen zur Hamburger Straße auszustatten. Ebenso wird ein Rechtsabbiegestreifen für die von Norden kommenden und ein Linksabbiegestreifen für die von Süden kommenden Fahrzeuge benötigt. Für die Fußgänger werden gesicherte Furten im Signalprogramm berücksichtigt.

Erschließung des
CCU von der Ham-
burger Straße

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für die Bestandssituation wies nach, dass die Knoten Hamburger Straße / Beckersbergstraße / Bahnhofstraße sowie Hamburger Straße / Maurepasstraße / Lindenstraße bereits heute insbesondere in den Spitzenstunde überlastet sind und erhebliche Stauerscheinungen auftreten. Kritisch sind hierbei insbesondere die Hauptströme im Zuge der Hamburger Straße. Eine Überprüfung der Signalprogramme der betroffenen Knotenpunkte zeigt, dass diese ein gewisses Optimierungspotenzial aufweisen. Bei einer Überarbeitung der Programme (Aktualisierung Bemessungsverkehrsstärken, an die Vormittags- und Nachmittagspitze angepasste Signalprogramme, Entfall Doppelanwurf, Erhöhung Umlaufzeit von 72s auf 90s) können deutliche Verbesserungen in der Qualität im Verkehrsablauf erreicht werden.

Änderung der Licht-
signalprogramme

Da der Knotenpunkt Hamburger Straße / Bahnhofstraße / Beckersbergstraße bereits heute schon überlastet ist, kommen die auf Basis des Planfall 2020 durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen (auch unter Maßgabe der oben erwähnten Signalprogramm Anpassungen) zu dem Ergebnis, dass der Knotenpunkt mit der prognostizierten Verkehrsbelastung bei 72 s Umlaufzeit ebenfalls nicht leistungsfähig ist. Bei einer Erhöhung der Umlaufzeit von 72 s auf 90 s kann der Knoten allerdings leistungsfähig betrieben werden. Mindestens die anzustrebende Verkehrsqualitätsstufe D wird im Signalprogramm mit 90 s Umlaufzeit erreicht.

Zukünftige Verkehrs-
qualitätsstufe D

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit am Knoten Hamburger Straße / Maurepasstraße / Lindenstraße ergab, dass dieser bei einer Erhöhung der Umlaufzeit von 72 s auf 90 s ebenfalls leistungsfähig betrieben werden kann. Mindestens die anzustrebende Verkehrsqualitätsstufe D wird im Signalprogramm mit 90 s Umlaufzeit er-

reicht. Eine Einbindung der Zufahrt CCU in die im Zuge der Hamburger Straße bestehende Grüne Welle wurde geprüft und als möglich angesehen.

7.4 Verkehrliche Gesamtbewertung

Der Teilknoten Zufahrt CCU kann sowohl beim Betrieb mit 72 s Umlaufzeit als auch bei einer Umlaufzeit von 90 s leistungsfähig betrieben werden. Es wird in beiden Fällen mindestens die anzustrebende Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Eine leistungsfähige Anbindung des CCU an die Hamburger Straße wäre damit (auch bei 72 s) gegeben. Darüber hinaus können bei einer Anpassung des Signalprogramms (z.B. Erhöhung der Umlaufzeit auf 90 s auch Verbesserungen der Verkehrsqualität an den anderen untersuchten Knoten (Beckersbergstraße, Bahnhofstraße und Maurepasstraße) im Zuge der Hamburger Straße erreicht werden.

90 s Umlaufzeit

Da bereits für die Bestandssituation Überlastungen und Stauscheinungen verkehrstechnisch nachgewiesen wurden, ist das CCU nicht Verursacher für die Verkehrsproblematik auf der Hamburger Straße. Da der neue Knotenpunkt am CCU jedoch ohnehin in die Grüne Welle der Hamburger Straße eingepasst werden muss, sollte seitens der Gemeinde überlegt werden, ob in diesem Zusammenhang nicht die gesamte mit einer Grünen Welle koordinierte Strecke zwischen Dammsücken und Gutenbergstraße überarbeitet werden sollte. Bei Ausschöpfung des im Rahmen dieser Untersuchung festgestellten Optimierungspotenzials kann eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität auf der gesamten Hamburger Straße erreicht werden. Der Landesbetrieb Verkehr und Straßenbau des Landes Schleswig Holstein als Baulastträger für die Hamburger Straße wurde bereits über diese Überlegungen informiert und hat seine prinzipielle Zustimmung signalisiert.

Verbesserung der Gesamtsituation

8. Sonstige verkehrliche Belange

8.1 ÖPNV

Unmittelbar nördlich des Plangeltungsbereichs befindet sich der HVV – Schnellbahnknoten „Henstedt-Ulzburg“ (AKN-Linien A1, (A2) und A3) in Kombination mit einer Busumsteigeanlage, die von folgenden Buslinien des VHH (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG) bedient werden:

VHH-Buslinien

- Linie 196: Gewerbegebiet Ulzburg – A-Henstedt-Ulzburg – Henstedt Kirche – Kisdorf
- Linie 293: U/A Norderstedt Mitte – A-Henstedt-Ulzburg – Henstedt Kirche – Kisdorf
- Linie 6541: Barmstedt Gymnasium – A-Henstedt-Ulzburg
- Linie 7141: A-Henstedt-Ulzburg – Bf. Bad Oldesloe
- Linie 616: U/A Norderstedt Mitte – A-Henstedt-Ulzburg – Kisdorf (Nachtbus in Nächten vor Samstag sowie Sonn- und Feiertagen)

8.2 Umbaumaßnahmen an der Landesstraße 326

Der Plangeltungsbereich erstreckt sich innerhalb einer nach § 4 StrWG festgesetzten Ortsdurchfahrt im Zuge der Landesstraße 326, Abschnitt 040, ca. Station 0,265 bis ca. Station 0,50.

Die Landesstraße 326 ist in dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes in einem Bereich mit ausgewiesen, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Einbau von Linksabbiegespuren zu schaffen.

Da die Landesstraße für die Erschließung des Einkaufszentrums umgebaut werden muss, sind folgende Auflagen des Landesbetriebs Straßenbau zu berücksichtigen:

Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau

- Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes ist frühzeitig mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Itzehoe, Breitenburger Straße 37, 25524 Itzehoe, abzustimmen.
- Für die Änderung der Landesstraße 326 (Herstellung einer Linksabbiegespur/Rechtsabbiegespur) ist ein detaillierter Entwurf aufzustellen und zusammen mit einer verkehrstechnischen Untersuchung mit Leistungsfähigkeitsnachweis der Niederlassung Itzehoe in dreifacher Ausfertigung zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Als Entwurfsunterlagen sind mindestens erforderlich: Lageplan M 1 :500, Höhenplan mit Entwässerungseinrichtungen, Regelquerschnitt mit Deckenaufbauangaben und Erläuterungsbericht und ggf. Ablöseberechnung. Für die Prüfung des Straßenbauentwurfes ist ein Zeitraum von mindestens 3 Monaten zu berücksichtigen.
- Sollte die Leistungsfähigkeit nicht nachgewiesen werden können, so hat die verkehrliche Erschließung über das gemeindliche Straßennetz zu erfolgen.
- Etwaige entstehende Kosten für den Mehraufwand an Straßenunterhaltung (z. B. Lichtsignalanlagen und Linksabbiegespuren einschließlich der Ablösezahlungen) gehen nicht zu Lasten des Baulastträgers Land.
- Alle Veränderungen an der Landesstraße 326 sind mit dem Landesbetrieb, Niederlassung Itzehoe abzustimmen. Außerdem dürfen für den Straßenbaulastträger der Landesstraße keine zusätzlichen Kosten entstehen.

8.3 Erschließung des Rathausparkplatzes

Der westlich des Rathauses gelegene Parkplatz wird zukünftig seine verkehrlichen Anschlüsse im Bereich des Einkaufszentrums verlieren. Da die hier konzipierte Verkehrsführung (und auch die ausgebauten Fahrgassen) als Einbahnstraßenführung errichtet wurde, wird das zukünftige Abfahren zum Kirchweg über das Grundstück des Einkaufszentrums erfolgen. Die Vorhabenplanung wird dieses berücksichtigen, einvernehmliche Regelungen mit der Gemeinde Henstedt-Ulzburg werden getroffen.

9. Lärmgutachten

Zusammenfassung der „Lärmuntersuchung Henstedt-Ulzburg, B-Plan 63 2. Änd. CCU City-Center-Ulzburg – 3. Neubearbeitung –, vom 28.02.2011, Verfasser: Büro für Bauphysik, Dipl.-Phys. Karsten Hochfeldt. Das Gutachten wird Anlage zur Begründung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63.

Lärmuntersuchung
des Büros für Bau-
physik - Hochfeldt

9.1 Prognosefall 2010 - Voraussetzungen

Der Beurteilung des geplanten Einkaufcenters wurden täglich 5.090 PKW-Bewegungen (Prognosefall 2020) in der Tiefgarage und für die Ver- und Entsorgung 9 LKW und 7 Lieferwagen im Bereich der Ladezone zugrunde gelegt. Ferner wurden LKW - Kühlaggregate, Containerwechsel sowie eine Technikzentrale für das Gebäude berücksichtigt.

PKW-Bewegungen
und Anlieferungen

9.2 Vorhabenbezogene Lärmschutzmaßnahmen

Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm können mit folgenden Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden:

Einzelmaßnahmen
am Vorhaben

- Überdachung der Anlieferzone gemäß aktueller Planung.
- Ergänzende Lärmschutzwand Anlieferzone (H = 3,5 m, L = 16 m) entlang der Westgrenze zum Schutz des Immissionsortes 3.
- Anordnung eines Vordaches vor der Sackanlieferung mit seitlicher Lärmschutzwand.
- Keine Nachtanlieferungen (22:00 bis 06:00 Uhr).
- Schallabsorbierende Verkleidung der Decke und der Wände der Rampe zur Tiefgarage.
- Zufahrt zur TG asphaltiert (oder lärmtechnisch gleichwertiger Belag).
- Lärmarme Ausführung etwaiger Regenrinnen.
- Begrenzung der Emissionen der Technikzentrale auf dem Dach auf $L_w = 81 \text{ dB(A)}$, Mindestabstand der Quellen zur Fassade 12 m.

Unter diesen Voraussetzungen werden die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen überall eingehalten.

9.3 Verkehrslärm

Der Verkehrslärm auf den öffentlichen Straßen erhöht sich an den meisten Einwirkorten nur marginal (weniger als 1 dB(A)). Die Zufahrt zur TG verursacht kaum wahrnehmbare Erhöhungen am Hochhaus. Nennenswerte Erhöhungen der Beurteilungspegel ergeben sich aufgrund der geplanten LSA für die Einmündung in die Hamburger Straße. Die Pegelerhöhungen im Einflussbereich der LSA betragen bis zu $3,3 \text{ dB(A)}$ und dies vor dem Hintergrund, dass bereits im Prognosefall die Immissionen für der Hamburger Straße nahe gelegene Gebäude in einem Bereich liegen, für den Gesundheitsgefährdung angenommen werden müssen. Deshalb wird empfohlen, Maßnahmen zur Minderung der Immissionen in der Hamburger Straße zu treffen. .

Maßnahmen – Lärm-
immissionen durch
Verkehr

Es sei angemerkt, dass hinsichtlich des Vorher/Nachher-Vergleiches dem Vorherzustand die heutige Situation zugrunde gelegt wurde. Demgegenüber erlaubt der noch gültige B-Plan 63 ein deutlich umfangreicheres Geschäftszentrum, welches auch entsprechend größere Verkehrsströme nach sich ziehen würde. Aufgrund der im B-Plan 63 dargestellten Anbindung der Tiefgarage an den Kirchweg würden sich für die heute nur mäßig frequentierten Straßen Kirchweg und Bahnhofstraße starke Verkehrszunahmen ergeben und damit die dort gelegenen zahlreichen Wohngrundstücke verlärmten.

Vergleich B-Plan 63 und 2. Änd. Des B-Plan 63

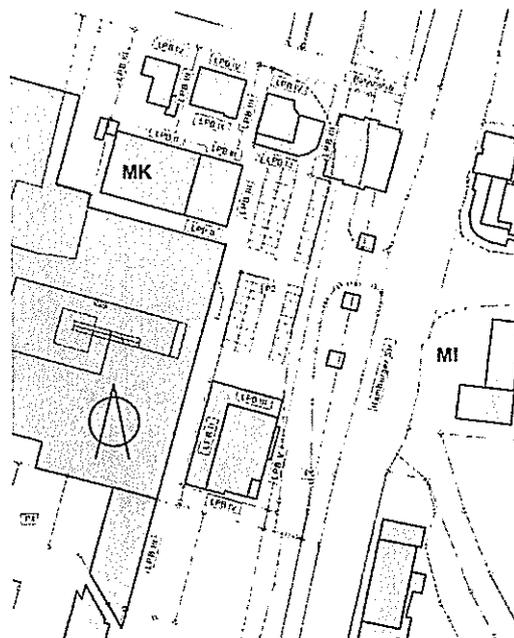
Die in dieser Untersuchung dargestellten Erhöhungen des Verkehrslärms sind damit nicht der aktuellen Planung, sondern bereits der vorangegangenen Bebauungsplanung anzulasten. Dies gilt auch für den Bereich der Lichtsignalanlage, da der aktuelle B - Plan 63 auch eine Erschließung über die Hamburger Straße zulässt und bei entsprechender Belegung des heutigen Ulzburg-Centers ebenfalls eine LSA erforderlich werden würde. Die Anbindung der Tiefgarage des Centers direkt an die Hamburger Straße stellt gegenüber dem bisherigen B-Plan 63 eine Verbesserung dar, weil damit Verlärmungen von Bahnhofstraße und Kirchweg vermieden werden.

Verhinderung der Verlärmung der Bahnhofstraße und des Kirchwegs

9.4 Fazit

Die Orientierungswerte für Gewerbelärm werden überall eingehalten. Die Orientierungswerte für Verkehrslärm sind im Plangebiet nahezu überall eingehalten. Überschreitungen gibt es lediglich an der Ostfassade des Hochhauses. Die Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 für das Plangebiet zeigt nachfolgende Abbildung. Außerhalb des B-Planes erhöht sich der Verkehrslärm aufgrund der Zuschläge für die LSA in deren näheren Umgebung.

Einhaltung der Orientierungswerte



Übersichtsplan Lärmpegelbereiche

10. Bodenverunreinigungen

Zusammenfassung der „Orientierenden Bodenluftuntersuchungen im Bereich einer ehemaligen chemischen Reinigung hinsichtlich möglicher Schadstoffbelastungen“ vom 20. Mai 2009, Verfasser: Büro Rolf Eick & Ulrich Hedicke. Das Gutachten wird Anlage zur Begründung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63.

Bodenuntersuchung des Büros Rolf Eick & Ulrich Hedicke

10.1 Beeinträchtigungen der Bodenluft

Bezüglich möglicher nutzungsbedingter Schadstoffbelastungen wurde für den Bereich einer ehemaligen chemischen Reinigung (Teile der Flurstücke 12/135 und 12/136), welche bei der Unteren Bodenschutzbehörde als Altstandort aktenkundig ist, eine orientierende Bodenluftuntersuchung durchgeführt (Rolf Eick & Ulrich Hedicke, 2009). Während Hinweise auf eine Schadstoffbelastung des Bodens mit sog. BTEX-Aromaten (leichtflüchtige Aromate, Benzol, Toluol, Ethylbenzol und Xylole) nach den Laborbefunden nicht vorliegen, wurden in der Bodenluft der Messstellen Konzentrationen von LCKW (leichtflüchtige chlorierte Kohlenwasserstoffe) nachgewiesen. Die sich ggfs. aus dem in der Bodenluft nachgewiesenen Konzentrationen ergebende Gefährdungssituation für den Schadstoff-Wirkungspfad „Bodenluft-Innenraum-Mensch“ wird von den Gutachtern gegenwärtig als gering eingeschätzt. Diese Auffassung wird auch durch die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Segeberg geteilt.

Standort einer ehemaligen chemischen Reinigung

10.2 Mögliche Grundwasserverunreinigungen

Im Auftrag des Kreises wurde im Mai 2010 eine Grundwassermessstelle errichtet. Die Messstelle befindet sich im Abstrombereich der Reinigung (das Grundwasser fließt in diesem Bereich in SSW-Richtung). Es wurden LCKW-Gehalte über dem Maßnahmen-schwellenwert der LAWA gemessen. Es besteht weiterer Untersuchungsbedarf, da der Verdacht einer Grundwasserverunreinigung besteht. Im Anstrom und im seitlichen Abstrom im Bereich der ehemaligen Reinigung sind weitere Grundwasseruntersuchungen notwendig, um feststellen zu können, ob es einen Sanierungsbedarf für die Grundwasserverunreinigung gibt. Weitere Details zu den bisherigen Untersuchungen und zum weiteren Vorgehen sind bei der unteren Bodenschutzbehörde zu erfragen und mit dieser abzustimmen.

Weitere Untersuchungen zum Grundwasser

11. Luftschadstoffe

Zusammenfassung der „Luftschadstoffuntersuchung zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63 Ulzburg-Mitte“, vom 22. April 2010, Verfasser: LAIRM Consult GmbH. Das Gutachten wird Anlage zur Begründung der 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 63.

11.1 Planerische Bedingungen

Im Rahmen der Bauleitplanung ist der Schutz der angrenzenden Bebauung vor Luftschadstoffemissionen sicherzustellen. Die Beurteilung erfolgt auf Grundlage der aktuellen bzw. bereits geplanten Grenz- und Richtwerte auf nationaler und europäischer Ebene (22. BImSchV, EU-Richtlinien, TA Luft). Dabei werden der Prognose-Nullfall und der Prognose-Planfall einbezogen. Als maßgebliche Schadstoffkomponenten für den Straßenverkehr werden Stickstoffdioxid, Benzol und Feinstaub der Größenklassen PM10 und PM2,5 betrachtet. Die Auswirkungen des Planvorhabens werden durch einen Vergleich des Prognose-Nullfalls mit dem Prognose-Planfall bewertet. Die Ermittlungen umfassen alle maßgeblichen Straßenabschnitte im Umfeld des Plangebiets. Im Hinblick auf die großräumige Hintergrundbelastung werden aktuelle Messergebnisse der Luftüberwachung herangezogen.

Vergleich Prognose-Nullfall – Prognoseplanfall

11.2 Fazit

Betrachtet man die Gesamtemissionen für den Schadstoffe NOx im Untersuchungsgebiet, so sind im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall Zunahmen von 6,4 % zu erwarten. Für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) sind im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall Zunahmen von 7,2 % bzw. 6,9 % zu erwarten. Für Benzol ist mit Zunahmen von etwa 8,1 % zu rechnen. Für die Kohlendioxidemissionen ergeben sich gegenüber dem Prognose-Nullfall Zunahmen um etwa 7,5 %.

Leichte Zunahme von Emissionen

Immissionsseitig ist im Bereich der maßgeblichen schützenswerten Bebauung festzustellen, dass für die untersuchten Schadstoffkomponenten NO₂, Benzol, Feinstaub (PM₁₀) und Feinstaub (PM_{2,5}) die derzeit geltenden Grenz- und Prüfwerte zum Schutz des Menschen im Prognose-Planfall eingehalten werden. Darüber hinaus werden auch die zu späteren Zeitpunkten (ab 2015) vorgesehenen Grenzwerte eingehalten. Aus lufthygienischer Sicht ist das geplante Vorhaben den obigen Ergebnissen entsprechend mit dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich.

Einhaltung der Grenz- und Prüfwerte

12. Begründung der Festsetzungen

12.1 Vergleich mit dem B-Plan 63

Festlegungen des Ursprungs - Bebauungsplanes Nr. 63, insbesondere zur Art (Kerngebiet) und Maß der baulichen Nutzung (weitgehende komplette Überbauung) werden grundsätzlich beibehalten, da sich die primären Nutzungsziele – Planungs- und Baurecht für ein zentral gelegenes Einkaufszentrum zu schaffen - nicht geändert haben.

Art und Maß der baulichen Nutzung im Vorhabenbereich

Dies gilt auch für die Festlegungen der 2. Änderung des Bebauungsplanes für die Bereiche, die sich nicht im Vorhabenbereich befinden. Festsetzungen zu den Bauflächen an der Bahnhofstraße

Art und Maß der baulichen Nutzung in den sonstigen Be-

sowie zum Bereich des Rathauses und dem hier nördlich anschließende Baufenster und dem so genannten „Hochhaus“ westlich der Hamburger Straße orientieren sich weitgehend an den Festlegungen des Ursprungs - Bebauungsplan.

reichen

Durch die Neustrukturierung des Bereichs des eigentlichen Einkaufcenters ergeben sich hier jedoch Änderungen bei den überbaubaren Grundstücksflächen, der Festlegung von Baulinien und Baugrenzen sowie der internen Bereicherschließung auf den bisherigen Funktionsflächen im direkten Umfeld des Einkaufcenters.

Änderungen bei den überbaubaren Grundstücksflächen und den internen Erschließungsflächen

Diese Änderungen sind abgestimmt auf die vorliegende Vorhabenplanung, insbesondere die Festlegungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen sowie der baulichen Höhenentwicklung entsprechen dem hochbaulich-funktionalem Entwurf zum neuen City-Center-Ulzburg – CCU.

12.2 Art der baulichen Nutzung – sonstige Grundnutzungen

Für den Vorhabenbereich sowie für die nicht vorhabenbezogenen Bereiche (mit Ausnahme des überplanten Bereichs des Rathauses) werden Kerngebiete (MK - § 7 BauNVO) festgesetzt, um einerseits die planungsrechtliche Grundlage zur Realisierung des geplanten Nutzungskonzeptes – Einkaufcenter – sicherzustellen und andererseits, um die innerstädtischen Bereiche entsprechend der bestehenden Art und des Maßes der Nutzung sowie aufgrund der stadtentwicklungsplanerischen Ziele der Gemeinde festzuschreiben. Im bisherigen Bebauungsplan Nr. 63 ist diese Kerngebietenutzung ebenfalls für die Bauflächen festgeschrieben worden.

MK - Kerngebiet

Da insbesondere die bestehende und stadtplanerisch angestrebte Nutzungsstruktur durch die verträgliche innerstädtische Mischung von Wohnen und „Nichtwohnen“ (verträgliches Gewerbe, Gastronomie, Dienstleistungen, Einzelhandel etc.) geprägt wird oder werden soll, sind im MK/2 – Bereich (im Baufeld zwischen Rathaus und Einkaufcenter sowie im MK/3 – Bereich, im so genannten „Hochhaus“ westlich der Hamburger Straße) Wohnungen in den Erdgeschossbereichen ausgeschlossen.

Ausschluss von Wohnungen in den Erdgeschossbereichen im Bereich MK/2 und MK/3

Grundsätzlich zulässig sind Wohnnutzungen dagegen innerhalb des MK/1 – Bereichs. Dies entspricht hier den stadtplanerischen Zielsetzungen, innerhalb des zentralen Bereichs von Ulzburg neben den vorgesehenen Einkaufsmöglichkeiten auch Wohnen planungsrechtlich zu ermöglichen.

zulässige Wohnungen im Bereich des MK/1

Mit Ausnahme des Ausschlusses von Tankstellen aller Art in allen Kerngebieten, die im Plangebiet aufgrund ihrer Baustruktur und ihrer notwendigen verkehrlichen Erschließungsstrukturen als störendes Element beurteilt werden müssen, werden ansonsten keine weiteren Nutzungseinschränkungen vorgenommen.

Ausschluss von Tankstellen

Um zukünftige Engpässe bei Kundenstellplätzen zu vermeiden und um damit Park-Such-Verkehre zu minimieren, wurde festgesetzt, dass die notwendige Anzahl von Stellplätzen für Kunden und Be-

Errichtung von Tiefgaragen

schäftigte des neuen Einkaufszentrums sowie des Verbindungsbaus zum Rathaus (MK/2 – Bereich) ausschließlich in einer Tiefgarage (Garagengeschoss) zu errichten sind. Aus stadträumlichen Zielsetzungen und Überlegungen zum Lärmschutz sind Parkpaletten auf den Dächern der neuen Vorhaben unzulässig.

Es gelten darüber hinaus die allgemeinen Regelungen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) für die Errichtung von Stellplätzen und Garagen - §12 Abs. 1 BauNVO besagt: „Stellplätze und Garagen sind in allen Baugebieten zulässig.....“. Dies gilt für alle ausgewiesenen Baugebiete, außer dem Bereich des neuen Einkaufszentrums (MK/1 – CCU). Im Bereich an der Bahnhofstraße sind Stellplätze in den ausgewiesenen Vorzonen allgemein zulässig.

Zulässigkeit von
Stellplätzen und
Tiefgaragen

Da der nördliche Teil des Rathauses Bestandteil des Geltungsbereichs der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 63 ist, werden hier die Regelungen des Ursprungs - Bebauungsplans übernommen. Der Bereich wird als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Verwaltung“ festgesetzt. Dies entspricht ebenfalls der Bestandsituation.

Gemeinbedarfsfläche – öffentliche
Verwaltung - Rat-
haus

Vergleichbares gilt für die bisher festgesetzte öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“. Auch diese wird entsprechend der bisherigen Regelungen des Ursprungs - Bebauungsplanes übernommen. Aufgrund der neuen Zufahrt zur Tiefgarage des City-Centers-Ulzburg wird die öffentliche Grünfläche jedoch in ihrer Flächengröße geringfügig kleiner festgesetzt.

Öffentliche Grünfläche
„Parkanlage“

Aufgrund der Neukonzeption der Zufahrt zum City-Center-Ulzburg von der Hamburger Straße aus, wurde der Bereich der neuen Knotenpunktausbildung in der Hamburger Straße mit in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes übernommen und als „gelbe“ Straßenverkehrsfläche in den nach der Verkehrsplanung notwendigen Dimensionierung festgesetzt.

Verkehrsflächen

Der Bereich des bestehenden „Marktplatzes“ wurden aufgrund ihrer „Multifunktionalität“ (Marktbetrieb, zurzeit öffentlich nutzbare Parkplätze, zentraler Platzbereich zwischen Rathaus, AKN – Haltestelle und neuem Einkaufszentrum) als Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Marktplatz“ festgesetzt. Mittelfristiges Ziel der Gemeinde Henstedt-Ulzburg ist im Weiteren eine autofreie Gestaltung des Marktplatzes umzusetzen.

Verkehrsflächen besonderer
Zweckbestimmung

Der direkte Vorbereich des Einkaufszentrums selbst wurde hingegen als Fußgängerbereich ausgewiesen, da hier ein direktes Fahren und Abstellen von Fahrzeugen nicht möglich sein soll – auch der bisher als Fahrgasse genutzte Bereich zwischen Einkaufszentrum und dem sogenannten „Hochhaus“ wird aus den gleichen Gründen als Fußgängerbereich festgesetzt (dies entspricht im übrigen auch den Festlegungen des Ursprungs - Bebauungsplans).

Fußgängerbereiche

Die bestehenden Fuß- und Fahrradwege parallel zur Hamburger Straße und der Verbindungsweg vom Marktplatz zum Rathaus werden entsprechend des Bestandes und den bisherigen Auswei-

Fuß- und Fahrrad-
wege

sungen des Ursprungs - Bebauungsplans als Fuß- und Fahrradwege festgesetzt.

Auch die neue Zufahrt zur Tiefgarage des neuen Einkaufszentrums wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Zufahrt zum City-Center-Ulzburg“ in den verkehrsplanerisch notwendigen Dimensionierungen für die notwendigen Fahrspuren ausgewiesen.

Zufahrt zum Einkaufszentrum

Um den Gehweg am Kirchweg (nördlich des Einkaufszentrums) verbreitern zu können, wurde ein 1,50 m breiter Grundstücksstreifen des eigentlichen Vorhabenbereichs als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Verbreiterung des Kirchwegs

Bis auf die Ausfahrtmöglichkeit des Rathausparkplatzes über das CCU-Grundstück wurde die Gesamtlänge des Kirchwegs innerhalb des Plangeliebungsereichs mit der Festsetzung „Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten“ festgesetzt, um hier planungsrechtlich Erschließungs- und Andienungsverkehr zu verhindern, um so den Kirchweg nicht zusätzlich durch Lärmimmissionen zu belasten.

Keine Aus- und Einfahrten am Kirchweg

12.3 Maß der baulichen Nutzung

Im maßgeblichen Kerngebiet MK/1 – CCU wird entsprechend der städtebaulichen Konzeption und der hochbaulich - funktionalen Planung eine GRZ (Grundflächenzahl) von 1,0 festgesetzt. Damit wird die Obergrenze der BauNVO (Baunutzungsverordnung) ausgeschöpft. Vergleichbares gilt auch für den Bereich des so genannten „Hochhauses“ sowie für das Gebäude nördlich des Centers, da hier aufgrund des Grundstückszuschnitts keine Möglichkeit besteht unversiegelte oder begrünte Grundstücksbereiche sinnvoll entwickeln zu können.

GRZ 1,0

In den anderen Kerngebieten an der Bahnhofstraße und dem MK/2 - Bereich nördlich des Rathauses wird eine GRZ von 0,9 festgesetzt, da hier aufgrund der bestehenden Bebauung bzw. der möglichen Neubebauung Freiflächen oder begrünte Grundstücksflächen im geringen Umfang möglich sind, ohne die eigentliche bauliche Nutzung einzuschränken.

GRZ 0,9

In den Kerngebieten werden zusätzlich Regelungen zu der Zahl der zulässigen Vollgeschosse getroffen. Aus stadträumlichen Zielsetzungen, den Straßenraum nachhaltig zu prägen, wird das Baufeld an der Bahnhofstraße mit einer zwingenden Dreigeschossigkeit bzw. mit einer Dreigeschossigkeit als Höchstmaß ausgewiesen. Das nördlich des Rathauses gelegene Baufeld wird ebenfalls mit einer zwingenden Dreigeschossigkeit ausgewiesen, um einen harmonischen baulichen Übergang zum „hohen“ Rathaus zu gewährleisten. Dies entspricht im Übrigen auch den Festsetzungen des Ursprungs - Bebauungsplans.

Zahl der Vollgeschosse und maximale Höhenentwicklung

Das so genannte „Hochhaus“ westlich der Hamburger Straße wird ebenfalls entsprechend der Festsetzungen zur Höhenentwicklung des Ursprungs - Bebauungsplans ausgewiesen. Insgesamt wird in diesem Baufeld eine zwingende Viergeschossigkeit (im Bestand

sind sechs Vollgeschosse umgesetzt worden -- dies erscheint jedoch stadträumlich zu hoch gewählt) festgeschrieben. Der Vorbau des „Hochhauses“ im Erdgeschoßbereich wird gemäß der Bestandssituation eingeschossig festgesetzt.

Der Bereich des zukünftigen Einkaufszentrums (Kerngebiet MK/1 - CCU) wird entsprechend der hochbaulichen Planungen in Teilen mit einer Zweigeschossigkeit als Höchstmaß festgesetzt. Die überbaubaren westlichen Bereiche am Kirchweg werden jedoch nur mit einem Vollgeschoss als Höchstmaß festgesetzt, um hier den Übergang zu den bestehenden baulichen Einzelhausstrukturen westlich des Kirchwegs stadträumlich harmonischer gestalten zu können. Zur eindeutigen Regelung der zukünftigen Höhenentwicklung des Vorhabens CCU werden hier zusätzlich maximale Gebäudehöhen (in Abhängigkeit zu der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß) festgelegt und ausgewiesen.

12.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

In den verschiedenen Teilbereichen des Bebauungsplans werden unterschiedliche Festsetzungen zur Bauweise getroffen.

Auf den Grundstücksflächen des Einkaufszentrums sowie für die nördlich anschließenden Grundstücke wird eine abweichende Bauweise festgelegt, die auf den internen Bauflächen eine geschlossene Bauweise erzwingt (ausnahmsweise ist hier jedoch die Errichtung von Lichthöfen oder sonstigen Vorkehrungen zur Sicherung der Belichtungsverhältnisse zulässig), dies ermöglicht insbesondere den kompletten Raumabschluss des Marktplatzes nach Westen. Für den Bereich der straßenbegleitenden Bebauung parallel zur Bahnhofstraße (westlich der Abfahrt vom Marktplatz – Geh-, Fahr- und Leitungsrecht) wird die abweichende Bauweise modifiziert: bei der Errichtung von Staffelgeschossen besteht hier nicht die zwingende Verpflichtung ebenfalls auf die seitlichen oder hinteren Grundstücksgrenzen zu bauen. Dies soll insbesondere eine homogenere und differenziertere Gesamtgestaltung der neuen Gebäudekubatur an der Bahnhofstraße gewährleisten. In angrenzenden Bereichen, in denen geschlossene Bauweise festgesetzt wird, muss auch im MK/1 Bereich auf die Grenze gebaut werden.

Abweichende Bauweise

Die Regelungen zur abweichenden Bauweise besagen:

- Dass innerhalb des oben markierten Bereichs Gebäude ohne Längenbeschränkung (also unbegrenzt) zulässig sind. Dies entspricht der MK-Ausweisung mit einer GRZ von 0,9 bis 1,0 und stellt insbesondere sicher, dass raumwirksame Gebäudekanten u.a. entlang des gesamten Marktplatzes errichtet werden können.
- Dass innerhalb des oben markierten Bereichs keine Abstandsflächen gem. LBO zu den seitlichen und zu den rückwärtigen Grundstücksgrenzen einzuhalten sind. Dies erzwingt im oben gekennzeichneten Bereich eine städtebaulich gewünschte und nutzungsmäßig sinnvolle „Komplett“ – Überbauung der Grundstücksflächen, insbesondere auch in den „internen“ Bereichen, wo Grundstücke, die sich in unterschiedlichen Eigentumsver-

hältnissen befinden, aneinanderstoßen („Auf gemeinsamen Grundstücksgrenzen innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen müssen hier die Gebäude ohne Grenzabstände errichtet werden“).

- Ein Abweichen von dieser „Komplett“ – Überbauung ist ausnahmsweise gestattet, für die Errichtung von Lichthöfen oder ähnliche Vorkehrungen.
- Ebenso kann für Staffelgeschosse (also für die obersten Geschosse der Gebäude in den Bereichen mit der Festsetzung „a1“ – also für die Grundstücke entlang der Bahnhofstraße) ein Zurücksetzen von den Grundstücksgrenzen zugelassen werden. Dies gilt jedoch nicht für die darunter liegenden Vollgeschosse.
- Um ein direktes „Anbauen“ des „Zwischenbaus“ an das Einkaufscenter zu erzwingen und um somit auch hier eine raumwirksame, geschlossene Raumkante zu erhalten, wurde folgende Regelung getroffen: In den Bereichen in denen geschlossene Bauweise – g - auf benachbarten Grundstücken festgesetzt ist (Bereich des Zwischenbaus), muss hier auch innerhalb der mit – a -“ (abweichende Bauweise) bezeichneten Bereiche (angrenzender Bereich des Einkaufscenters) auf die Grenze gebaut werden.

Mit einer geschlossenen Bauweise wurde die Baufläche nördlich des Rathauses festgesetzt. Hier muss zwingend an das Rathausgebäude sowie an das Center angebaut werden (die technische Voraussetzung hierfür ist durch ein „Brandwand“ ohne Öffnungen beim nördlichen Abschluss des Rathausgebäudes gegeben). Die geschlossene Bauweise wurde auch für den überwiegenden Teil des Baufronts an der Bahnhofstraße ausgewiesen, da hier einer urbanen und dichten Bauweise der Vorzug vor einer Einzelhausbebauung eingeräumt wird.

geschlossene Bauweise

Die offene Bauweise wurde für das bestehende Gebäude als nördlicher Raumabschluss des Marktplatzes festgesetzt, um hier den Solitärcharakter der benachbarten Eckbebauung Hamburger Straße / Bahnhofstraße („Torhaus“) nicht zu beeinträchtigen.

Offene Bauweise

Für das Grundstück des so genannten „Hochhauses“ wurde keine Bauweise festgelegt - dies erfolgte in Übernahme der bisherigen Festsetzungen des Ursprungs - Bebauungsplans.

„Hochhaus“ ohne ausgewiesener Bauweise

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden grundsätzlich durch Baugrenzen und Baulinien definiert.

Überbaubare Grundstücksflächen

Insbesondere die zukünftige Hauptfassade des Einkaufscenters zum Marktplatz (und die Hauptfassade des südlichen Verbindungsbaus zum Rathaus) wurden mit Baulinien festgesetzt. Dies soll hier die zukünftigen Fassadenstandorte erzwingen.

Baulinien

Des Weiteren wurden Baulinien im Bereich der Anlieferungszone des neuen Einkaufscenters an der Bahnhofstraße festgelegt, um hier in diesen lärmtechnisch sensiblen Bereichen eine komplette Einhausung der betrieblichen Fahrgassen (bis an die Grundstücksgrenzen) sowie der eigentlichen Be- und Entladezonen zu ermöglichen.

chen.

In den anderen Bereichen werden die überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen definiert, um hier flexiblere Baumöglichkeiten, insbesondere in den rückwärtigen Grundstücksflächen, zu ermöglichen.

Baugrenzen

Um gemäß den lärmtechnischen Empfehlungen die Errichtung von notwendigen oder sinnvollen Lärmschutzmaßnahmen (bzw. auch Sichtschutzmaßnahmen) an den Grundstücksgrenzen des Einkaufszentrums zu ermöglichen, wurde festgelegt, dass die hierzu erforderlichen baulichen Maßnahmen zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch auf den Grundstücksgrenzen bzw. innerhalb der seitlichen Grenzabstandsflächen zulässig sind.

Zulässigkeit von Nebenanlagen

12.5 Anpflanzen und Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Der zentrale Bereich des Ortsteils Ulzburg soll weiterhin als zentraler innerstädtischer – urbaner Raum entwickelt werden. Die jeweiligen Ausweisungen als Kerngebiete sowie die der teilweise hohe Überbauungs- und Versiegelungsgrad spiegelt dieses stadtentwicklungsplanerische Ziel wieder. Um hier insbesondere die Straßenräume der Hamburger Straße sowie der Bahnhofstraße einer entsprechenden höherwertigen Ausgestaltung zuführen zu können, wurden Straßenbäume zum Erhalt bzw. zum Anpflanzen (teilweise im Plan, teilweise textlich) festgesetzt.

Bäume

Zur besseren Ausgestaltung von innerstädtischen (und damit auch teilweise rein funktionalen) Fassaden bzw. einzelner Fassadenbereiche, wurde festgesetzt, dass alle fensterlosen Fassaden- oder Wandabschnitte ab einer Mindestbreite von 4,0 m zwingend mit geeigneten Pflanzen einzugrünen sind (mit Ausnahme der zukünftigen Anlieferungszone des Einkaufszentrums).

Fassadenbegrünung

Eine zwingende Festsetzung zur Fassadenbegrünung incl. eines 1,5 m breiten Pflanzstreifens erhält der vorgesehene eingeschossige Baubereich des neuen Einkaufszentrums am Kirchweg, um hier die Gestaltung des öffentlichen Raums des Kirchwegs nicht nachhaltig zu stören. Die Dachflächen des Einkaufszentrums sind zwingend zu begrünen, mit Ausnahme der Flächen für technische Vorkehrungen zur Gewinnung von regenerativer Energie.

Fassaden- und Dachbegrünung des Einkaufszentrums

Ebenfalls aus stadtgestalterischen Zielsetzungen wurden innerhalb der Anlieferungszone des CCU an der Bahnhofstraße Einhausungs- und Eingrünungsmaßnahmen für Müllbehälter, Container-Standorte und vergleichbare Nebeneinrichtungen festgesetzt.

Anlieferungszone des CCU

12.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

In Übernahme der Festlegungen des Ursprungs - Bebauungsplans wurden Geh- Fahr- und Leitungsrechte für die Ausfahrt vom Marktplatz nach Norden auf die Bahnhofstraße festgesetzt.

Zwischen Marktplatz und Bahnhofstraße

Auch zwischen bestehendem Rathausgebäude und nördlichem Anschlussbau wurde ein entsprechendes Geh- und Leitungsrecht aus dem Ursprungs – Bebauungsplan übernommen, um hier die Erreichbarkeit der Rathauses und des Gesamtbereichs an der Hamburger Straße von den Wohnquartieren westlich des Kirchwegs zu ermöglichen.

Nördlich des Rathauses

Um ein Verlassen des Rathausparkplatzes (westlich des Rathauses, außerhalb des Plangeltungsbereichs) auch weiterhin zu ermöglichen, wurde auf einem Grundstücksteil des CCU ein entsprechendes Fahr- und Leitungsrecht ausgewiesen. Die entsprechende Überfahrt auf den Kirchweg wurde mit dem Planzeichen „Ausfahrt“ gekennzeichnet.

Nördlich des Rathausparkplatzes

12.7 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Aufgrund der Ergebnisse des Lärmgutachtens, das insbesondere die zukünftigen Verkehre (Kundenverkehre und Anlieferungsverkehre) sowie anlagenbezogene Emissionen betrachtete, sind zahlreiche Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Gewährleistung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen in den Bebauungsplan eingeflossen. Hierzu zählen:

Festsetzungen zum Lärmschutz

- Überdachung der Anlieferzone gemäß aktueller Planung.
- Ergänzende Lärmschutzwand Anlieferzone (H = 3,5 m, L = 16 m) entlang der Westgrenze zum Schutz des Immissionsortes 3.
- Anordnung eines Vordaches vor der Sackanlieferung mit seitlicher Lärmschutzwand.
- Keine Nachtanlieferungen (22:00 bis 06:00 Uhr) sowie keine Anlieferungen ganztags an Sonn- und Feiertagen
- Schallabsorbierende Verkleidung der Decke und der Wände der Rampe zur Tiefgarage.
- Zufahrt zur TG asphaltiert (oder lärmtechnisch gleichwertiger Belag).
- Lärmarme Ausführung etwaiger Regenrinnen.
- Begrenzung der Emissionen der Technikzentrale auf dem Dach auf Lw = 81 dB(A), Mindestabstand der Quellen zur Fassade 12 m.
- Regelungen zu festgesetzten Lärmpegelbereichen (war auch im Ursprungs - Bebauungsplan geregelt).
- Teilausschluss von Wohnungen im sogenannten Hochhaus

12.8 Festsetzungen zur Gestaltung baulicher Anlagen

Um den städtisch – urbanen Raum des zentralen Bereichs des Ortsteils Ulzburg auch stadtgestalterisch homogen entwickeln zu können wurden für Teilbereiche Auflagen zur Fassadengestaltung der baulichen Anlagen getroffen

Gestaltung von baulichen Anlagen

Im gesamten Plangeltungsbereich wurde aus den vergleichbaren Gründen Regelungen zur Gestaltung von Werbeanlagen getroffen.

Werbeanlagen

12.9 Hinweise und Empfehlungen

Insbesondere während der zukünftigen Bauarbeiten (Abbruchmaßnahmen, Errichtung der neuen baulichen Vorhaben) sind zeitlich begrenzte Maßnahmen zur Lärminderung als Hinweise aufgenommen worden, um auch während diesen zeitlich begrenzten Bauaktivitäten einen optimalen Lärmschutz zu gewährleisten.

Lärmschutz bei Bauarbeiten

Beim Anpflanzen von Bäumen werden Qualitätsmerkmale und Größenordnungen aufgezeigt und empfohlen.

Anpflanzen von Bäumen

Die Beseitigung von Gehölzen ist in der Zeit vom 15. März bis zum 30. September nicht zulässig.

Artenschutz

13. Technische Erschließung

Die Wasserversorgung erfolgt zentral mit Anschlusszwang für alle Grundstücke über den Zweckverband Wasserversorgung Kaltenkirchen/Henstedt-Ulzburg. Die bestehenden Leitungen dienen teilweise zur Stabilisierung des Trinkwasserortsnetzes. Bei notwendigen Umverlegungen der Trinkwasserleitungen ist die terminliche Gestaltung so zu planen, dass die örtliche Trinkwasser- und Löschwasser Versorgung nicht beeinträchtigt wird. Vor Beginn der baulichen Umsetzung des Vorhabens ist der Zweckverband Wasserversorgung Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg zu informieren, um terminliche Engpässe bei der Umsetzung der Erschließung zu vermeiden.

Frischwasser

Die Strom- und Gasversorgung erfolgt über die E.ON Hanse und den Hamburger Gaswerken bzw. über die Schleswig-Holstein Netz AG. Aufgrund der Bestandsituation und der bereits vorhandenen, baulich genutzten Grundstücke, müssen bestehende Strom- und Gasversorgungsleitungen umgelegt werden, so dass ein Ringschluss, wie er bereits vorhanden ist, auch weiter gewährleistet ist. Ebenfalls muss die vorhandene Mittelspannungsstation Hamburger Straße 2 versetzt werden. Diese Mittelspannungsstation versorgt das Rathaus sowie einen Teil des Kirchwegs. Ein entsprechender Alternativstandort für diese Station muss im weiteren Verfahren gesucht und in Abstimmung mit dem Versorgungsträger festgelegt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine planungsrechtliche Ausweisung eines möglichen Standorts noch nicht möglich. Details sind spätestens im Baugenehmigungsverfahren zu regeln.

Strom- und Gasversorgung

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

Schmutzwasser

Im Plangeltungsbereich ist eine Einleitung des anfallenden Oberflächenwassers in das vorhandene und zu ergänzende Entwässerungsnetz vorgesehen.

Oberflächenwasser

Das Gebiet wird von der E.ON Hanse mit Erdgas versorgt, ein Anschluss- und Benutzungszwang besteht nicht.

Gas

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

Müll

Das Feuerlöschwasser wird aus dem Rohrnetz der Wasserversorgung aus hierfür bestimmten Hydranten entnommen. Das Löschwasser für einen Feuerwehreinsatz muss beim Einkaufscenter an mindestens zwei möglichst gegenüberliegenden Stellen vorhanden sein. Die Anforderungen der LBO 2009 zum Brandschutz und der DIN 14090 zu der Ausgestaltung von Feuerwehrezufahrten und den notwendigen Aufstellflächen werden berücksichtigt.

Feuerlöscheinrichtungen / Brandschutz

Das Plangebiet beinhaltet den abgedeckten Trog der Strecke Hamburg-Eidelstedt -- Neumünster-Süd des Eisenbahninfrastrukturunternehmens AKN Eisenbahn AG. Folgende Aspekte sind daher (nach Aussagen des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein) bei der baulichen Umsetzung des Vorhabens zu berücksichtigen:

AKN Eisenbahn AG

- Sofern bauliche Veränderungen statischen Einfluss auf die vorhandenen Konstruktionen des abgedeckten AKN-Troges nehmen können, müssen diese von einem vom Eisenbahnbundesamt (EBA) zugelassenen Prüfsachverständigen für Baustatik anhand der vorhandenen statischen Unterlagen aus der Baumaßnahme des zweigleisigen Ausbaus der AKN-Trasse überprüft werden. Ein entsprechend geprüfter Nachweis ist dann zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen.
- Hinsichtlich baulicher Anlagen im Bereich der Gleisanlagen sowie Maßnahmen zum Schutz der Eisenbahnanlagen gilt der Abschnitt II § 6 und § 7 des Eisenbahngesetzes für das Land Schleswig-Holstein vom 27.06.1995 hin.
- Oberflächen- und Abwässer dürfen nicht auf die Bahnanlagen abgeleitet werden.
- Forderungen der Grundstückseigentümer und -nutzer hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Liegenschaften durch die bestehende Eisenbahnanlage und den Eisenbahnbetrieb (z. B. Lärmsanierungen) sind auch durch die Rechtsnachfolger der o. g. Personen nicht möglich und damit auszuschließen.

Die AKN haftet für keinerlei Schäden, die sich aus der Eigenart ihres Eisenbahnbetriebes ergeben. Hierzu können auch keine Forderungen wegen der vom Schienenverkehr hervorgerufenen Immissionen, insbesondere Erschütterungen, Verkehrsgeräusche und sonstige in den gesetzlichen Vorschriften behandelte Auswirkungen, geltend gemacht werden. Als Grundlage aller materiellen Regelungen dieser Maßnahme gilt der Veranlassergrundsatz.

Darüber hinaus sind sämtliche Arbeiten im Bereich des Troges im Einzelnen in Absprache mit der AKN Eisenbahn AG durchzuführen, z.B. Aufgrabungen über den Trogdeckeln oder besondere Lasten in Trognähe durch Kräne bis 6,0 m zur äußeren Trogwand.

14. Gestaltung der Tiefgarage

Das neu zu errichtende Tiefgaragengeschoss ist zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens so zu gestalten, dass sogenannte Angsträume vermieden und soziale Kontrolle ermöglicht wird. Gemäß der Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (GarVO) beinhaltet dies insbesondere:

- Eine überschaubare Gestaltung, die eine gefahrlose Orientierung ermöglicht
- Wände und Decken mit hellem Anstrich
- Eine gute Ausleuchtung
- Die Vermeidung nicht einsehbarer Bereiche
- Mind. 10 % der Einstellplätze sollen ausschließlich der Benutzung durch Frauen vorbehalten und als solche kenntlich sein (Frauenparkplätze)
- Anordnung dieser Plätze in der Nähe der Zufahrt mit guter Anbindung zu den treppenräumen
- Anbringung gut sichtbarer Alarm – Melder
- Überwachung durch Videokameras

Zu berücksichtigende Gestalt- und Sicherheitselemente

15. Eingriff – Ausgleich, Artenschutz

Im Bereich der bereits baulich genutzten Grundstücke des Kerngebiets mit zum Teil noch weitergehenden Baurechten (rechtswirksamer Bebauungsplan Nr. 63) entstehen durch die geänderten Festsetzungen keine weiteren Eingriffe in den Bodenhaushalt und Biotope (Baumbestand) und insofern kein naturschutzrechtlicher Kompensationsbedarf.

Keine neuen naturschutzrechtlichen Eingriffe

Aus Artenschutzgesichtspunkten werden ebenfalls keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. (vgl. auch Ausführungen und Erläuterungen des Umweltberichts).

Artenschutz

16. Umweltbericht

Der Umweltbericht, Stand 23.05.2011, wurde verfasst von LANDSCHAFTSPLANUNG JACOB.

16.1 Einleitung

16.1.1 Planungsinhalte und -ziele

Mit der 2. Änderung des B-Plan Nr. 63 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neuerrichtung eines Einkaufszentrums (CCU – City-Center-Ulzburg) am Standort des bestehenden Ulzburg-Centers geschaffen.

Der ca. 4 ha große Änderungsbereich wird im Norden von der Bahnhofstraße, im Westen vom Kirchweg, im Osten von der Hamburger Straße und im Süden vom Gelände des gemeindlichen Rathauses begrenzt.

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Henstedt-Ulzburg stellt für den Geltungsbereich der 2. Änderung des B-Plans 63 überwiegend gemischte Bauflächen dar. Im rechtskräftigen B-Plan 63 ist der Plangeltungsbereich als Kerngebiet festgesetzt. Die zulässige Geschossfläche beträgt 15.000 qm, die Geschossigkeit 1-3 Geschosse, zum Teil mit zwingender Vorgabe der Geschossigkeit, die zulässige Gebäudehöhe 14,50 m.

Im Zuge der bislang durchgeführten Bebauungen wurden für den Bereich des Centers weder die Geschossigkeiten noch die Ausnutzungsziffern des geltenden Planrechts erreicht, gegenüber der zulässigen Geschossfläche von 15.000 qm beträgt die tatsächliche Geschossfläche und gleichzeitig Grundfläche des nur eingeschossigen Ulzburg-Centers aktuell nur rd. 4.100 qm.

Neben den Bauflächenfestsetzungen gibt es Festsetzungen für zahlreiche Straßenverkehrsflächen mit unterschiedlichen Funktionen (Verkehrsflächen, Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung wie Parkplätze, Stellplätze, Fußgängerbereiche etc.). Die verkehrliche Erschließung gemäß geltendem B-Plan (sowie auch tatsächlich) erfolgt für den Kfz-Verkehr über Zufahrten von der Hamburger Straße, von der Bahnhofstraße und vom Kirchweg zu den Park- und Stellplätzen. Von der Hamburger Straße besteht planungsrechtlich und real südlich des 6-geschossigen Gebäudes eine Zufahrt zum Marktplatz bzw. den dortigen Parkplätzen. Der Anlieferungsverkehr wird derzeit ebenfalls über die Bahnhofstraße abgewickelt.

Auf der Grundlage des seinerzeit erstellten Lärmschutzgutachtens sind für die zur Hamburger Straße ausgerichteten Gebäudefassaden passive Schallschutzmaßnahmen und Maßnahmen der Grundrissgestaltung festgesetzt (Lärmpegelbereiche III und IV im Änderungsbereich).

Grünfestsetzungen enthält das geltende Planrecht nur im Bereich der öffentlichen Grünfläche in Benachbarung zum Rathaus, welche zwar im Geltungsbereich der B-Plan-Änderung, aber überwiegend außerhalb des nun zu ändernden Vorhabensbereiches liegt. Entlang der Hamburger Straße sind Baumpflanzungen auf öffentlichem Grund, entlang des Kirchwegs straßenzugewandt auf Privatgrund festgesetzt.

Die Inhalte der rechtswirksamen 1. Änderung des B-Plans betreffen überbaubare Flächen außerhalb des aktuellen Änderungsbereiches (Ecke Bahnhofstraße/Kirchweg) und haben daher keine Relevanz für das vorliegende Verfahren.

Das städtebauliche Konzept sieht für den aktuellen 2. Änderungsbereich des B-Plans 63 die Errichtung eines neuen Einkaufszentrums mit insgesamt 12.500 qm Verkaufsfläche über teilweise zwei Geschosse vor. Die Art der Nutzung (Kerngebiet) bleibt unverändert, die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (Höhenentwicklung, Geschossigkeit, Grundflächen / Geschossflächen) sowie die Ausweisungen der überbaubaren Flächen werden an das neue Vorhaben angepasst. Die max. Gebäudehöhe beträgt 12,50 m für den zweigeschossigen Teil (mit bereichsweise zulässiger Überschreitung um bis zu 3,00 m), entlang des Kirchwegs ist nur ein Geschoss zulässig und die Höhe auf 6,50 m begrenzt.

Der Haupteingang des Einkaufszentrums wird sich zum Marktplatz (an der Hamburger Straße) orientieren. Die PKW-Zufahrt zu den Kunden- und Mitarbeiterstellplätzen, welche im Tiefgaragengeschoss (ca. 300) des Centers untergebracht werden, erfolgt durch eine direkte Anbindung an die Hamburger Straße. Die LKW-Anlieferungen des CCU, d.h. alle an- und Abfahrten des Lieferverkehrs, finden ausschließlich über die Bahnhofsstraße statt.

Öffentliche Fußwege werden entlang der Hamburger Straße sowie auf der Ostseite des Kirchwegs im Vorhabensbereich des CCU festgesetzt. Anstelle des bisher geltenden Gehrechts von der Bahnhofstraße Richtung Süden (am Westrand des Geltungsbereichs der 2. Änderung) wird nun eine Zugänglichkeit etwa 60 m weiter östlich über ein Gehrecht, d.h. eine Passage, gesichert.

Die öffentliche Grünfläche bleibt zwar im Grundsatz erhalten, wird aber durch die Zufahrt zur TG im nördlichen Teil angeschnitten.

Die Oberflächenentwässerung der Flächen erfolgt unverändert mit Anschluss an die bestehende Kanalisation.

16.1.2 Planungsrelevante Umweltschutzziele und ihre Berücksichtigung

Grundsätzlich sind die in Fachgesetzen (wie u.a. Baugesetzbuch, Naturschutzgesetze, Immissionsschutz-Gesetzgebung, Abfall-Wasser-Gesetzgebung) und in Fachplänen allgemein formulierten Aussagen und Zielen des Umweltschutzes bei der Planung zu be-

rücksichtigen.

Grundlagen für die städtebauliche Beurteilung von Lärmimmissionen bilden das Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie die einschlägigen Vorschriften der TA Lärm und der DIN 18005 Teil 1.

Für die Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die aktuellen Grenz- und Richtwerte auf nationaler und europäischer Ebene (22. BImSchV, EU-Richtlinien) maßgeblich.

Aus der Landschaftsplanung ergeben sich für den Geltungsbereich folgende Vorgaben:

- * Im B-Plan 63 hat der Baumbestand keine Berücksichtigung gefunden, Erhaltungsfestsetzungen sind nicht formuliert.
- o Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG bzw. § 21 LNatSchG sowie flächige Schutzgebiete gemäß LNatSchG liegen weder planintern noch unmittelbar angrenzend vor.
- o Eine Baumschutzsatzung besteht für die Gemeinde Henstedt-Ulzburg nicht.

Besondere Anforderungen ergeben sich zudem aus den Vorschriften für den Artenschutz gemäß BNatSchG, d.h. Vorkommen von streng und besonders geschützten Pflanzen- und Tierarten sowie Verbotstatbestände im Sinne des § 44 (1) BNatSchG sind abzu prüfen. Dabei sind für die artenschutzrechtliche Betrachtung des Eingriffs gemäß § 44 (5) BNatSchG nur die nach europäischem Recht streng geschützten Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und die europäischen Vogelarten relevant.

Das Plangebiet liegt weit außerhalb von nach FFH- und Vogelschutzrichtlinie ausgewiesenen Gebieten.

Besondere Anforderungen an den Grundwasserschutz z.B. infolge von ausgewiesenen Wasserschutzgebieten bestehen nicht.

16.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

16.2.1 Bestandsaufnahme sowie Bewertung der Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung

Mensch:

Die Betrachtung des Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit zielt vorrangig auf Aspekte des gesundheitlichen Wohlbefindens ab. Diese werden in Zusammenhang mit den Daseinsgrundfunktionen gebracht (Wohnen, Arbeiten, Kommunikation, in Gemeinschaft leben, Bildung, Versorgung, Erholung). Zu berücksichtigen sind daher die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie die Erholungsfunktion.

Die Beurteilung der maßgeblichen Umwelteinflüsse (Lärm und Schadstoffbelastung) ist in der Lärmuntersuchung durch das Büro

für Bauphysik (2010) sowie in der Luftschadstoffuntersuchung durch LAIRM Consult (2010) vorgenommen worden. Darin wurden jeweils die Auswirkungen der geplanten Festsetzungen (= Prognose-Planfall) gegenüber dem rechtskräftigen B-Plan (= Prognose-Nullfall) aufgezeigt und bewertet.

Ausgangssituation

Wohnfunktion

Bei der Wohn- und Wohnumfeldfunktion zählen eine geringe Lärmbelastung und saubere Luft zu den wichtigsten Voraussetzungen, bezogen auf die bestimmenden Umwelteinflüsse.

Lärm

Die Schutzbedürftigkeit der Nachbarschaft ergibt sich aus den Festsetzungen der Gebietsnutzungen in den B-Plänen:

Im Plangebiet des B-Plans 63, d.h. zwischen Kirchweg, Bahnhofstraße und Hamburger Straße, sind sämtliche Bauflächen als Kerngebiet (MK) festgesetzt. Östlich der Hamburger Straße, nördlich der Bahnhofstraße sowie unmittelbar westlich des Kirchwegs sind überall Mischgebiete (MI) festgesetzt.

Dabei kommen den Kerngebieten eine geringe und den Mischgebieten eine hohe Wohnfunktion und damit eine hohe Schutzbedürftigkeit zu. Festgesetzte Gebiete mit sehr hoher Wohnfunktion (Wohngebiete) sind nicht vorhanden.

Vorbelastungen bestehen insbesondere aus dem Verkehrslärm und zum geringen Teil durch Gewerbelärm aus dem bestehenden Ulzburg-Center.

Dabei ist festzustellen, dass das tatsächliche Ausmaß des Gewerbelärms durch die geringe Auslastung des Centers und die hohen Leerstände äußerst begrenzt ist, wohingegen bei B-Plan-gemäßer Ausnutzung der Verkaufsflächen eine deutlich höhere Belastung durch Anlieferungen etc. anzunehmen ist (Prognose-Nullfall). Vom heutigen Grundstück des Centers gehen aber nach den Berechnungen der Lärmuntersuchungen tags keine nennenswerten Lärmemissionen aus. Nächtliche Geräusche gehen mit dem Betrieb der dort befindlichen Disco besonders an Wochenenden einher.

Bestehende Belastungen aus Verkehrslärm resultieren insbesondere von den umgebenden Straßen, besonders von der Hamburger Straße. Auf der Hamburger Straße und insbesondere im Nahbereich der Einmündung der Bahnhofstraße sind die Orientierungswerte für MI-Nutzung im Prognose-Nullfall tags und nachts weit überschritten. Auch an der der Hamburger Straße zugewandten Ostseite des Hochhauses sind bereits im Prognose-Nullfall die Orientierungswerte für Kerngebiete überschritten.

Die bestehenden Lärmbelastungen des Plangebiets sind im Einzel-

nen der schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

Luft

Für die Beurteilung der Luftschadstoffsituation sind die Immissionsorte mit den auch für die schalltechnischen Belange relevanten Bereichen identisch.

Die aktuellen Belastungen der Luftsituation resultieren im Wesentlichen aus dem Straßenverkehr. Die Luftschadstoffe stammen überwiegend aus den Verbrennungsmotoren der Fahrzeuge, im Weiteren auch aus der Aufwirbelung von Staub durch das Fahren von Fahrzeugen auf Straßen. Zu den maßgeblichen Schadstoffkomponenten zählen Stickstoffdioxid, Benzol und Feinstaub (PM10 und PM2,5). Die Belastungen im Prognose-Nullfall sind an den maßgeblichen Immissionsorten im Umfeld des Plangebiets je nach Schadstoffkomponenten als mittlere bis erhöhte Konzentrationen einzustufen.

Die bestehenden Luftschadstoffbelastungen bzw. Hintergrundbelastungen sind in der Luftschadstoffuntersuchung enthalten.

Erholungsfunktion

Angesichts der fehlenden Ausstattung des Plangebiets mit Flächen oder Einrichtungen ist die Erholungsfunktion insgesamt als gering zu bezeichnen.

Innerhalb des Geltungsbereichs haben lediglich die öffentlichen Flächen und Plätze eine gewisse Bedeutung für die Freizeit und Wegeverbindungen innerhalb des Zentrums. Mit Ausnahme des bereits umgestalteten Markplatzes und des die Hamburger Straße begleitenden Fußwegs ist die Aufenthaltsqualität der Freiflächen wegen des desolaten Zustands des bestehenden Centers jedoch eingeschränkt.

Auswirkungen

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Lärm

In der Lärmuntersuchung wurden die Veränderungen der Belastungen aus Gewerbelärm und Verkehrslärm sowohl getrennt als auch die Veränderungen der Gesamtbelastungen ermittelt. Als Untersuchungsfälle wurden der Prognose-Nullfall ohne Umsetzung der B-Plan-Änderung und der Prognose-Planfall berücksichtigt. Beide Untersuchungsfälle beziehen sich auf den Prognosehorizont 2020.

Gewerbelärm: Zur Beurteilung der Geräuschbelastungen im Prognose-Nullfall und im Prognose-Planfall wurden die Beurteilungspegel aus Gewerbelärm an den maßgebenden Immissionsorten der angrenzenden Bebauung sowohl im Plangebiet als auch angrenzend ermittelt.

Für den Betrieb des Einkaufszentrums wurden die PKW-Bewegungen in der Tiefgarage sowie die Anlieferungen per LKW und Lieferwagen im Bereich der Lieferzone, die LKW-Kühlaggregate, Containerwechsel sowie die Technikzentrale des Gebäudes berücksichtigt.

Die Auswirkungen des Gewerbelärms stellen sich wie folgt dar:

Tageszeitraum:

- Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für MI- sowie MK-Nutzungen werden an allen schutzbedürftigen Immissionsorten eingehalten.
- Tags ergeben sich die höchsten Immissionen in der Nachbarschaft der Anlieferungszone. Der Immissionsrichtwert ist aber eingehalten.
- Im Bereich der Zufahrt zur TG-Rampe ist der Immissionsrichtwert ebenfalls überall eingehalten.
- Die für einzelne Pegelspitzen zulässigen Höchstwerte werden während der Tageszeit weit unterschritten.
- Der anlagenbezogene Verkehrslärm auf der öffentlichen Zufahrt zur TG ist im Sinne der TA Lärm als nicht erheblich einzustufen.

Nachtzeitraum:

- Die von nächtlichen PKW-Abfahrten verursachten Immissionen unterschreiten den Immissionsrichtwert überall.
- Die haustechnischen Anlagen verursachen Immissionen, welche jedoch soweit begrenzt werden, dass der nächtliche Richtwert eingehalten wird.
- Der anlagenbezogene Verkehrslärm auf der öffentlichen Zufahrt zur TG ist im Sinne der TA Lärm auch nachts als nicht erheblich einzustufen.
- Die von an- oder abfahrenden LKW verursachten Pegelspitzen im Bereich des Anlieferhofes überschreiten die für den Nachtzeitraum zulässigen Höchstwerte, weshalb nächtliche Anlieferungen in der Ladezone ausgeschlossen werden.

Verkehrslärm: Im Rahmen der Lärmuntersuchung wurden die Belastungen aus dem Verkehrslärm berechnet. Dabei wurde der Straßenverkehrslärm aus den maßgeblichen umliegenden Straßenabschnitten, den Zufahrten sowie Parkplätzen berücksichtigt. Die Straßenverkehrsbelastungen wurden dem Verkehrsgutachten von Dorsch Consult Ing. GmbH entnommen. Der Prognosehorizont beträgt 2020.

Der Verkehrslärm auf den öffentlichen Straßen erhöht sich an den meisten Einwirkorten nur marginal. Gerade wahrnehmbare Erhöhungen ergeben sich durch die Zufahrt zur TG am Hochhaus. Nennenswerte Erhöhungen der Beurteilungspegel ergeben sich aufgrund der geplanten LSA für die Einmündung in die Hamburger Straße. Im Plangebiet sind die Orientierungswerte für Verkehrslärm nahezu überall eingehalten. Überschreitungen gibt es lediglich an der Ostfassade des Hochhauses.

Die Auswirkungen des Verkehrslärms stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

- * Durch die TG-Zufahrt in Verbindung mit der neuen LSA an der Einmündung ergibt sich für die Westseite und die Südseite des Hochhauses tags eine gerade wahrnehmbare Pegelzunahme, die Nachtwerte bleiben praktisch unverändert.
- * Die geänderte Erschließung des Parkplatzes auf dem Marktplatz führt bei den südlichen Anliegern der Bahnhofstraße zu gerade wahrnehmbaren Pegelerhöhungen, in anderen Bereichen ohne spürbare Wirkung.
- * In der Hamburger Straße führt das durch das CCU verursachte zusätzliche Verkehrsaufkommen nur zu sehr geringen Pegelerhöhungen (unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle). Wahrnehmbare Pegelzunahmen ergeben sich lediglich im Einflussbereich der neuen LSA. Im gesamten Verlauf der Hamburger Straße treten allerdings bereits im Prognosefall für nahe gelegene Gebäude besonders hohe Überschreitungen der Orientierungswerte auf.
- * In der Bahnhofstraße verursacht das Vorhaben nur marginale, nicht wahrnehmbare Pegelerhöhungen. Der Wegfall des bisherigen Parkplatzes führt teilweise zu wahrnehmbaren bis deutlichen Pegelabnahmen.
- * Im Kirchweg führt das Vorhaben, bedingt durch Reflexionen, zu leichten, nicht wahrnehmbaren Pegelzunahmen.

Gesamtlärm: Für die meisten Immissionsorte berechnen sich nur sehr geringe Änderungen von 1 dB(A) oder weniger, womit diese unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen.

Pegeländerungen von mehr als 1dB(A) ergeben sich für folgende Bereiche:

- * Anlieferzone: für das westlich benachbarte Grundstück gerade wahrnehmbare Pegelabnahmen nachts wegen Entfall des Parkplatzes
- * Südlich des CCU (Ausfahrt vorhandener Parkplatz): für das südlich benachbarte Wohnhaus tags und nachts gerade wahrnehmbare bis deutliche Pegelabnahme, nachts deutliche Minderungen wegen Abschirmung des Verkehrslärms von der

- Hamburger Straße
- TG-Zufahrt: an der Westseite des Wohnhauses tags gerade wahrnehmbare Erhöhung, nachts deutliche Abnahme (Entfall der Disco), an der Süd- und Ostseite (kein Aufenthaltsraum) gerade wahrnehmbare Zunahmen tags
- nördliche Marktplatzausfahrt: anteilig gerade wahrnehmbare Pegelzunahmen tags
- Bereich neue LSA: entlang der Hamburger Straße je nach Immissionsort marginale bis deutliche Pegelerhöhungen tags

Im Nahbereich der Hamburger Straße liegen die Lärmimmissionen in einem Bereich, für den Gesundheitsgefährdungen angenommen werden müssen. Bei der überwiegenden Zahl der Immissionsorte gilt dies bereits für den Prognose-Nullfall.

Die detaillierten Ergebnisse sind anhand der Lärmuntersuchung nachvollziehbar.

Luft

Im Rahmen der Luftschadstoffuntersuchung wurden die Auswirkungen im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall ohne Umsetzung der geplanten Maßnahme aufgezeigt und bewertet. Beide Untersuchungsfälle beziehen sich auf den Prognosehorizont 2020.

Betrachtet man die Gesamtemissionen für den Schadstoffe NO_x im Untersuchungsgebiet, so sind im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall Zunahmen von 6,4 % zu erwarten. Für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) sind im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall Zunahmen von 7,2 % bzw. 6,9 % zu erwarten. Für Benzol ist mit Zunahmen von etwa 8,1 % zu rechnen. Für die Kohlendioxidemissionen ergeben sich gegenüber dem Prognose-Nullfall Zunahmen um etwa 7,5 %.

Immissionsseitig ist im Bereich der maßgeblichen schützenswerten Bebauung festzustellen, dass für die untersuchten Schadstoffkomponenten NO₂, Benzol, Feinstaub (PM₁₀) und Feinstaub (PM_{2,5}) die derzeit geltenden Grenz- und Prüfwerte zum Schutz des Menschen im Prognose-Planfall eingehalten werden. Darüber hinaus werden auch die zu späteren Zeitpunkten (ab 2015) vorgesehenen Grenzwerte eingehalten.

Die Beurteilung der Luftschadstoffbelastungen und der Auswirkungen durch die geplanten Maßnahmen ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung neben der Prüfung auf Einhaltung der Grenzwerte auch anhand von pauschalen Bewertungsstufen erfolgt, die in Bezug auf die jeweiligen Immissionsgrenzwerte definiert sind. Die Belastungen im Prognose-Nullfall sind an den maßgeblichen Immissionsorten im Umfeld des Plangebiets je nach Schadstoffkomponente als mittlere bis erhöhte Konzentrationen einzustufen. Im Prognose-Planfall sind keine relevanten Veränderungen der Einstufungen zu erwarten.

Die Zunahmen der Gesamtbelastungen im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall fallen für alle maßgeblichen Luftschadstoffe mit deutlich unter 10 % gering aus. Eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der Luftschadstoffsituation durch das Planvorhaben ist daher nicht zu erwarten, insbesondere da alle relevanten Grenzwerte eingehalten werden.

Auswirkungen der Abrissarbeiten

Im Zusammenhang mit den umfangreichen Abrissarbeiten und Neubauaktivitäten kommt es erfahrungsgemäß zu weiteren Emissionen (Lärm, Staubbildung, Vibration/Erschütterungen). Diese sind Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens.

Erholungsfunktion

Für die Aufenthaltsqualität (und damit die Erholungsfunktion im weitesten Sinne) ergibt sich durch die Gestaltung und Belebung der öffentlichen Flächen im Zentrum eine Verbesserung gegenüber dem Bestand. Obwohl mit Ausnahme der straßenbegleitenden Fuß/Radwege keine besonderen Festsetzungen für Fußwege getroffen werden, stehen die Freiflächen außerhalb der Gebäude für fußläufige Verbindungen vom Bahnhof Richtung Rathaus zur Verfügung. Dabei ist auf eine sichere Wegeföhrung und Quermöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zu achten. Ein Gehrecht von der Bahnhofstraße in das Center ergänzt die Erreichbarkeit von Norden. Wegen der fehlenden Durchwegung des Centers zum Kirchweg besteht zukünftig aber keine Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung mehr.

Die im geltenden B-Plan festgesetzte Grünfläche verkleinert sich infolge der für die Zufahrt zur TG benötigten Verkehrsflächen.

Tiere und Pflanzen

Ausgangssituation

Der überwiegende Anteil der Flächen des Änderungsbereiches unterliegt einer gemischten bzw. Kerngebiets-Nutzung, ist überwiegend überbaut und versiegelt. Das Plangebiet weist keine Grünflächen, nur eine äußerst geringe Durchgrünung der Freiflächen, keine Dach- und keine Fassadenbegrünung auf und hat daher als Lebensraum für Tiere und Pflanzen nur eine untergeordnete Bedeutung bzw. ist als lebensfeindlich einzustufen. Lediglich auf den wenigen unversiegelten Flächen der Anliegergrundstücke der Bahnhofstraße ist mit den aktuell noch vorhandenen Gartenbereichen ein gewisses Lebensraumpotenzial für Tiere und Pflanzen erkennbar. Nach den geltenden Festsetzungen ist jedoch auch hier eine höhere bauliche Ausnutzung zugelassen.

Erhaltenswerte Baum- oder Gehölzbestände befinden sich real in folgenden Bereichen:

- markante Blutbuche (1,1 m Stammdurchmesser, 15 m Kronen-

- durchmesser) an der Stellplatzzufahrt von der Bahnhofstraße
- jüngere Linden innerhalb des Stellplatzes zwischen Bahnhofstraße und Center
- mehrere Einzelbäume (Eiche, Buche, Linde, Ahorn) im Innenhof des Centers
- gut entwickelte und raumbildende Buchenhecken am Westrand des jetzigen Centers und entlang der Zufahrt von der Bahnhofstraße
- neu angepflanzte Straßenbäume entlang der Hamburger Straße (gemäß Festsetzungen; dabei ist die Zweireihigkeit infolge des Straßenquerschnitts nur außerhalb des aktuellen Änderungsbereiches realisiert worden)

Diese Gehölzbestände bieten den weniger anspruchsvollen und störungsempfindlichen Tierarten der Siedlungen zumindest Teillebensstätten (Vögel, Kleinsäuger, Insekten). Die Blutbuche weist offensichtlich eine Vielzahl von Krähenestern (max. 10) auf und ist seit einigen Jahren nachweislich Standort einer Saatkrähenkolonie (es handelt sich um eine vergleichsweise sehr kleine Kolonie. Weitere 3 Saatkrähenkolonien sind im Raum Henstedt-Ulzburg bekannt).

Aus planungsrechtlicher Sicht haben die Gehölze mit Ausnahme der straßenbegleitenden Baumreihe jedoch keinen Bestand, da sie alle innerhalb der zulässig überbaubaren Flächen und der Verkehrsflächen liegen und nicht zum Erhalt festgesetzt sind.

Insgesamt hat das Plangebiet somit eine geringe naturschutzfachliche Bedeutung.

Angesichts der geringen bis fehlenden Ausstattung an Biotop- und Habitatstrukturen, der Lage im Siedlungsraum und an der vielbefahrenen Bundesstraße und der infolgedessen nutzungsbedingten Störungen (motorisierter Verkehr, Radfahrer, Fußgänger, Hunde etc.) ist für die Belange des Artenschutzes davon auszugehen, dass

- ein Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie von (nur) nach nationalem Recht streng oder besonders geschützten Pflanzenarten ausgeschlossen ist, da der überwiegende Teil der entsprechenden Arten selten und auf naturnahe, vergleichsweise anspruchsvolle Standorte angewiesen ist,
- Vorkommenspotentiale für streng geschützte Fledermausarten im Plangebiet wegen des Mangels an geeigneten Gehölz- und sonstigen Strukturen, des noch zu geringen Alters der Einzelbäume, fehlender Höhlen und Spalten etc. nicht gegeben sind (in den im Norden und Westen angrenzenden Gärten stehen zudem potentiell weitaus geeignetere Quartiers- und Nahrungsangebote zur Verfügung),
- der Änderungsbereich für alle weiteren Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie keine geeigneten Habitate bzw. keinen ge-

- eigneten Lebensraum bietet,
- von den europäischen Vogelarten das Vorkommen der Saatkrähe als Koloniebrüter von Bedeutung ist und
 - ein Vorkommen von weiteren Brutvogelarten sich aus den genannten Gründen auf der Fläche auf wenige ungefährdete, äußerst störungsunempfindliche und zumeist unspezialisierte Vogelarten der Siedlungsgebiete reduziert; geeignete Bruthabitats stellen lediglich die wenigen Bäume als Nistplatz der Baumfrei- und Nischenbrüter sowie die Hecken für Gebüschfrei-Brüter dar.

Die Saatkrähe zählt zu den besonders geschützten Vogelarten, ist ein Koloniebrüter, steht nicht auf der Roten Liste und ist in Schleswig-Holstein in einem günstigen Erhaltungszustand.

Auswirkungen

Angesichts der zum Teil bereits vollflächigen Bebauung und des nur äußerst geringen Grünbestandes sowie der bereits bestehenden planungsrechtlichen Festsetzungen ist aus naturschutzrechtlicher Sicht durch die geänderten Festsetzungen nicht mit erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen zu rechnen:

Die Beseitigung des real vorhandenen Baum- und Gehölzbestandes und die damit einhergehenden Teil-Verluste von Lebensräumen für die heimische Pflanzen- und Tierwelt (potenzielle Brut- und Nahrungsbiotope sowie Tagesverstecke für gehölzbewohnende Tiere) ist nach den derzeitigen Festsetzungen des B-Plans überwiegend auch bereits zulässig und tritt somit nicht infolge der Planänderung ein. Dennoch ist geprüft worden, die dominante Buchenhecke in die geänderte Planung zu integrieren, was wegen der Erschließungs- und Anlieferungsmerkmale aber nicht möglich ist. Hingegen ist die erstmalige Sicherung der markanten Buche gegenüber der planungsrechtlichen Situation, nach der der Baum keinem Schutz unterliegt, als positive Auswirkung der 2. B-Plan-Änderung zu werten. Der Baum bleibt als Fortpflanzungsstätte der Krähenkolonie somit ebenfalls erhalten.

Die Durchgrünungsvorschriften zur anteiligen Fassadenbegrünung, zur Dachbegrünung des CCU und die (textlich) festgesetzten Baumpflanzungen an der Bahnhofstraße fragen zur Schaffung von Grünmasse und Teil-Lebensräumen für die heimische Pflanzen- und Tierwelt auf den ansonsten verarmten Zentrumsflächen bei. Sie schaffen zudem einen gewissen Ausgleich für den entfallenden Baum- und Heckenbestand, wenn auch aus planungs- bzw. naturschutzrechtlicher Sicht hierfür kein Ausgleich erforderlich wird. Insbesondere die Vorgaben zur Fassadenbegrünung und zur Dachbegrünung gehen über die bisherigen Festsetzungen hinaus und stellen somit ebenfalls eine positive Auswirkung dar.

Im Bereich der Einmündung der TG-Zu- und Ausfahrt in die Hamburger Straße kommt es zum Fortfall von 2 der straßenbegleitend festgesetzten und vorhandenen Bäume. Die im geltenden B-Plan

festgesetzte 2. Baumreihe lässt sich wegen des Flächenanspruchs der Verkehrsflächen mit Abbiegespuren im Änderungsbereich auch zukünftig nicht realisieren.

Vor dem Hintergrund der geringen Habitatsignung des Plangebiets kann für alle artenschutzrechtlich relevanten Arten ausgeschlossen werden, dass durch die Änderung des B-Plans artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 (1) BNatSchG eintreten. Die Einhaltung der diesbezüglichen Bestimmungen betrifft unter Voraussetzung der unten aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen die Tötungsverbote, Störungsverbote, Verbote des Beschädigens und Zerstörens von Lebensstätten sowie den Verlust der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang.

Da keine Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG eintreten, werden auch keine artenschutzrechtlichen Kompensationsbedarfe ausgelöst.

Boden

Ausgangssituation

Grundsätzlich zählt der Änderungsbereich naturräumlich zur Geest und weist sandige Bodenverhältnisse auf. Die natürlicherweise vorkommenden Braunerde-Podsole weisen keine besonderen Standorteigenschaften auf, haben nur eine allgemeine Bedeutung für den Naturschutz, sind regional verbreitet und vergleichsweise unempfindlich.

Die im Rahmen der u.g. Schadstoff-Untersuchung bis in 11 m Tiefe durchgeführten Sondierbohrungen bestätigen die fein- bis mittel-sandigen gewachsenen Böden.

Die natürlichen Bodenfunktionen sind allerdings nutzungsbedingt im größten Teil des Plangebiets deutlich überformt. Infolge der großflächigen Überbauungen und Versiegelungen sind die Lebensraumfunktionen für Pflanzen und Tiere sowie Bodenorganismen, die Filter- und Pufferfunktionen und das Regulationspotential für den Wasserkreislauf erheblich eingeschränkt, was als Vorbelastung zu werten ist. Lediglich auf den wenigen unbebauten Restflächen der Anliegergrundstücke an der Bahnhofstraße kann von weniger gestörten Bodenfunktionen ausgegangen werden. Auch hier lässt der geltende B-Plan jedoch höhere Ausnutzungen zulasten der aktuellen Gartenflächen zu.

Bzgl. möglicher nutzungsbedingter Schadstoffbelastungen wurde für den Bereich einer ehemaligen chemischen Reinigung (Teile der Flurstücke 12/135 und 12/136), welche bei der Unteren Bodenschutzbehörde als Altstandort aktenkundig ist, eine orientierende Bodenluftuntersuchung durchgeführt (Rolf Eick & Ulrich Hedicke, 2009). Während Hinweise auf eine Schadstoffbelastung des Bodens mit sog. BTEX-Aromaten (leichtflüchtige Aromate Benzol, Toluol,

Ethylbenzol und Xylole) nach den Laborbefunden nicht vorliegen, wurden in der Bodenluft der Messstellen Konzentrationen von LCKW (leichtflüchtige chlorierte Kohlenwasserstoffe) nachgewiesen.

Die sich ggfs. aus dem in der Bodenluft nachgewiesenen Konzentrationen ergebende Gefährdungssituation für den Schadstoff-Wirkungspfad „Bodenluft-Innenraum-Mensch“ wird von den Gutachtern gegenwärtig als gering eingeschätzt.

Weitere Hinweise auf Altlastenverdachtsflächen liegen für den Änderungsbereich nicht vor. Die Untersuchungen der Bodenschutzbehörde des Kreises Segeberg beziehen allerdings mehrere ehemalige Reinigungsbetriebe in der näheren Umgebung mit ein.

Auswirkungen

Angesichts der schon bestehenden und planungsrechtlich zulässigen Versiegelung und Überbauung der Flächen führt die Änderung von Art und Maß der baulichen Nutzungen nicht zu relevanten weitergehenden Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen. Es werden mit Ausnahme des Anschnitts der Grünfläche durch die TG-Zufahrt keine Flächen erstmals einer Bebauung zugeführt.

Die bekannten Schadstoffbelastungen durch die ehemalige Reinigung verstärken sich vorhabensbedingt nicht, sondern werden vielmehr im Rahmen der Baumaßnahme weiter geprüft und saniert. Im Zusammenhang mit den Auskofferungsarbeiten für den in diesem Bereich geplanten Tiefgaragenbau werden der betroffene Boden fachgerecht entsorgt, potentielle Ausdünstungen überprüft und durch bauliche Maßnahmen unterbunden, zumal im Hinblick auf den geplanten Lebensmittelmarkt ohnehin eine Verträglichkeit sicherzustellen ist.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Boden ist im Gesamtzusammenhang nicht zu erwarten.

Wasser

Ausgangssituation

Die natürliche Oberflächenentwässerung und die Grundwasserfließrichtung sind entsprechend der naturräumlichen Situation und des Reliefs grundsätzlich nach Süden zur Pinnau ausgerichtet. Die Standorte sind grundwasserfern, wie die o.g. Sondierbohrungen bestätigt haben: so sind bis in 11 m Tiefe keine wasserführenden Schichten angetroffen worden. Die anstehenden Sedimente sind von Natur aus gut durchlässig. Die infolgedessen natürliche Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers ist jedoch angesichts der Mächtigkeit der Deckschichten deutlich gemindert.

Auch der Wasserhaushalt ist durch die aktuellen und zulässigen Nutzungen deutlich überformt. So ist die Bedeutung der Sande für die Grundwasserneubildung versiegelungsbedingt eingeschränkt

und der Oberflächenabfluss wird in die bestehende Kanalisation abgeleitet. Gleichzeitig übernehmen die bestehenden Versiegelungen Schutzfunktionen gegenüber dem Grundwasser im Hinblick auf nutzungsbedingte Verunreinigungen, z. B. aus dem Verkehr.

Ausgehend von der ehemaligen Nutzung einer Teil - Gebäudefläche als chemische Reinigung ist die bezeichnete orientierende Bodenuntersuchung zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Schadstoffeintrag ins Grundwasser wegen der spezifischen Stoffeigenschaften der festgestellten Substanzen (hohe Flüchtigkeit von LCKW, horizontale und vertikale Ausbreitung) nicht ausgeschlossen werden kann. Das Gutachten gibt Hinweise auf weiteren Untersuchungsbedarf zur Überprüfung der Grundwassersituation. Die Erkundungen sind eingebunden in das ohnehin laufende Untersuchungsprogramm der Unteren Bodenschutzbehörde, nach dem Beobachtungsbrunnen im potentiellen An- und Abstrombereich der ehemaligen Reinigungsbetriebe beprobt werden, um festzustellen, ob es einen Sanierungsbedarf für die Grundwasserverunreinigung gibt.

Oberflächengewässer sind im Geltungsbereich nicht vorhanden.

Auswirkungen

Angesichts der schon bestehenden und planungsrechtlich zulässigen Versiegelung und Überbauung der Flächen führen die geänderten Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzungen auch für das Schutzgut Wasser nicht zu erheblichen weitergehenden Beeinträchtigungen. Die Oberflächenentwässerung wird im Grundsatz nicht verändert.

Die möglichen qualitativen Gefährdungen des Grundwassers und der Vorflut, welche sich grundsätzlich aus der Belastung des Oberflächenabflusses durch Schadstoffe des Verkehrs (Leichtflüssigkeiten), besonders von den Erschließungsflächen und den oberirdischen Stellplätzen, ergeben können, ändern sich wegen der bestehenden Vorbelastungen nicht, zumal ein Großteil des ruhenden Verkehrs im Tiefgaragengeschoss des neuen Centers untergebracht wird und sich der Stand der Technik in der Oberflächenentwässerung (Ölabscheider etc.) seit der Erstbebauung des Gebietes weiterentwickelt hat.

Das Gefährdungspotential für das Grundwasser infolge der Verunreinigungen durch die ehemalige Reinigung verringert sich insofern, als dass mit dem Abriss des Gebäudes und dem Bodenaushub für das TG-Geschoss der potentiell belastete Boden beseitigt wird. Unabhängig von der Änderung des B-Plans läuft das Untersuchungsprogramm des Kreises Segeberg mit Beobachtungsbrunnen und ggfs. durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen. Diese sind bei der Konkretisierung des Vorhabens in die Planung einzubinden.

Eine vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Wasser ist somit weder in quantitativer noch in qualitativer Hinsicht zu erwarten.

Klima

Ausgangssituation

Das örtliche Klima innerhalb des Änderungsbereichs des B-Plans ist durch die stark baulich geprägten Nutzungen und die äußerst geringe Vegetationsausstattung beeinflusst. Auf den bebauten Flächen herrschen grundsätzlich veränderte kleinklimatische Verhältnisse: höhere Tag- und Nacht-Temperaturen, geringere Luftfeuchtigkeit, verminderte Windgeschwindigkeit bei gleichzeitiger Wirbelbildung, erhöhte Luftbelastung durch Stäube und Verunreinigungen. Klimatisch ausgleichswirksame Strukturen (Frischlufthbildung, Luftfilterung, Kaltluftentstehung etc.) kommen hier nicht vor, so dass die rechtswirksam als Kerngebiet festgesetzten Flächen als klimatisches Belastungsgebiet einzustufen sind.

Auswirkungen

Beeinträchtigungen des Klimahaushaltes infolge der geänderten Festsetzungen sind vor dem Hintergrund der nutzungsbedingt und planungsrechtlich bereits zulässigen stark vorbelasteten Ausgangssituation zu beurteilen. Eine Verstärkung oder Veränderung der versiegelungsbedingten stadtklimatischen Temperaturextreme tritt nicht ein. Zu erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kleinklima kommt es somit nicht.

Luft

Ausgangssituation

Die lufthygienische Ausgangssituation wird im Änderungsbereich des Bauleitplans durch die innerörtliche Lage, die bestehenden Kerngebietsnutzungen sowie die Benachbarung zur B 433 (Hamburger Straße) geprägt. Infolgedessen überwiegen die Belastungsfaktoren die für das Schutzgut Luft ausgleichswirksamen Strukturen.

Aufgrund der hohen Versiegelungsraten und des nur sehr geringen Anteils an Grünstrukturen auf den bebauten Grundstücken haben die insgesamt wenigen Gehölzbestände nur sehr kleinräumige Bedeutung für die Luftfilterung. Auch tragen die kleinräumigen bewachsenen Flächen nur äußerst eingeschränkt zum örtlichen Luftaustausch bei, zumal ein wirksamer Verbund mit der unbebauten Landschaft nicht besteht.

Bzgl. der maßgeblichen Schadstoffquellen und –komponenten wird auf das Schutzgut Mensch verwiesen.

Auswirkungen

Für die Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen der geplanten Nutzungen und Vorhaben wurde eine entsprechende Untersu-

chung durchgeführt und eine Beurteilung insbesondere im Hinblick auf die angrenzenden Nutzungen vorgenommen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass vor dem Hintergrund der bestehenden Belastungen (innerhalb und außerhalb des Plangebietes) die Zunahmen für alle maßgeblichen Luftschadstoffe gering ausfallen und eine beurteilungsrelevante Verschlechterung der Luftschadstoffsituation durch die Festsetzungen des B-Plans daher nicht zu erwarten ist, insbesondere da alle relevanten Grenzwerte eingehalten werden (siehe auch Schutzgut Mensch).

Die abriss- und baubedingten Auswirkungen auf die Luft (Stäube etc.) sind erst auf der Baugenehmigungsebene relevant.

Mit der Änderung des B-Plans kommt es nicht zu nennenswerten Veränderungen der lufthygienischen Situation, zumal die Beseitigung des verbliebenen Baumbestandes und der hohe Anteil an Baumasse schon nach geltendem Recht zulässig wären. Die anteilig festgesetzte Fassadenbegrünung sowie die Dachbegrünung des CCU wirken einer weiteren Verschlechterung entgegen, indem Stäube gebunden und Grünmasse geschaffen werden.

Landschaft

Ausgangssituation

Das Landschafts- bzw. Ortsbild des Änderungsbereichs wird durch die innerörtliche Lage, die quasi gewerbliche Ausrichtung seiner Nutzungen und die erheblichen Anteile an fließendem und ruhendem Verkehr bestimmt. Auf erheblichen Teilen der Grundstücke besteht eine hohe Versiegelungsrate mit äußerst geringer Durchgrünung und entsprechend fehlenden gliedernden Strukturen. Lediglich die mit 150 bzw. 80 m Länge und 2 bzw. 3 m Höhe eindrucksvollen Buchenheckenabschnitte an den jetzigen Grundstücks- bzw. Nutzungsgrenzen und die wenigen Großbäume wirken ansatzweise ortsbildprägend. Auch diese sind jedoch nach den bisher zulässigen baulichen Ausnutzungen nicht zu erhalten und damit planungsrechtlich nicht vorhanden.

Hinzu kommen die stadträumlichen Mängel durch das ungeordnete Nebeneinander unterschiedlicher Gebäudestrukturen und die insgesamt desolat wirkende Gestaltungsqualität des bestehenden Centers, die sich negativ auf das Ortsbild dieses zentralen Standorts auswirken.

Lediglich der öffentliche Straßenraum der Hamburger Straße weist mit den vor wenigen Jahren vorgenommenen Straßenbaumpflanzungen Begleitgrün auf und wirkt infolgedessen gegliedert.

Die zur Gestaltung auf Privatgrund festgesetzten Baumpflanzungen entlang des Kirchwegs sind bisher nicht realisiert. Weitere nennenswerte Gestaltungs- und Grünfestsetzungen enthält der geltende B-Plan nicht.

Auswirkungen

Angesichts der bestehenden Mängel des Landschafts-/Ortsbildes in der realen Ausgangssituation und der städtebaulichen und stadtgestalterischen Ziele der B-Plan-Änderung (Beseitigung der desolaten Situation, Verbesserung von Blickbeziehungen, Neugestaltung von Räumen) kommt es durch die Festsetzungen der B-Plan-Änderung nicht zu weitergehenden Beeinträchtigungen des Schutzguts Landschaft. Vielmehr besteht die Möglichkeit einer erheblichen Aufwertung der Bestandssituation insbesondere zum Marktplatz hin, was als positive Auswirkung zu werten ist. Die zulässige Geschossigkeit und die zu erwartenden maximalen Gebäudehöhen liegen im Bereich der bisher festgesetzten Traufhöhen.

Die bislang festgesetzten Bäume entlang des Kirchwegs sind im Rahmen der 2. Änderung des B-Plans nicht mehr realisierbar. Mit der erstmals festgesetzten Fassadenbegrünung des Centers zum Kirchweg hin und der in diesem Bereich abgestuften Höherentwicklung wird die Gebäudefront aufgelockert und das Ortsbild anteilig gestaltet. Dies gilt auch für die Bahnhofstraße infolge der dort auf den privaten Flächen festgesetzten Baumpflanzungen. Auch trägt der Erhalt der Blutbuche an der Bahnhofstraße zum Erhalt des Ortsbildes bei. Der Verlust der beiden festgesetzten und vorhandenen Straßenbäume infolge der TG-Zufahrt ist für das Ortsbild im Gesamtzusammenhang nicht erheblich.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Ausgangssituation

Kulturgüter sind im Geltungsbereich der B-Plan-Änderung nicht vorhanden.

Als sonstige Sachgüter sind die vorhandenen Nutzungen mit ihrem baulichen Bestand (soweit sie nicht das jetzige Ulzburg-Center betreffen) zu berücksichtigen, allerdings unter Berücksichtigung der bereits geltenden städtebaulichen Festsetzungen.

Auswirkungen

Aufgrund des Fehlens von Kulturgütern kommt es auch nicht zu Betroffenheiten.

Die Sachgüter (Gebäude, Leitungen) erfahren keine Einschränkungen, da sie in den Festsetzungen berücksichtigt werden.

Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen sind abhängig von den Wechselbeziehungen, d.h. den Wirkungszusammenhängen zwischen den einzelnen Schutzgütern oder auch innerhalb von Schutzgütern.

Wechselwirkungskomplexe mit Schutzgut übergreifenden Wirkungsnetzen, die aufgrund besonderer ökosystemarer Beziehungen zwischen den Schutzgütern eine hohe Eingriffsempfindlichkeit aufweisen und i.d.R. nicht wiederherstellbar sind, sind im Plangebiet vor dem Hintergrund der bereits weitgehenden und intensiven baulichen Nutzungen und der innerörtlichen Lage nicht vorhanden.

Auswirkungen

Eine Verstärkung der Umweltauswirkungen durch sich negativ verstärkende Wechselwirkungen ist durch die Änderung des B-Plans nicht zu erwarten.

16.2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Ohne die 2. Änderung des B-Plans 63 würden die bestehenden Nutzungen entsprechend der jeweiligen Genehmigungen bzw. sonstiger Zulassungsverfahren weitergeführt werden. Bauliche Erweiterungen würden sich an den Festsetzungen des geltenden B-Plans 63 orientieren. Eine Erweiterung bzw. ein Neubau des Ulzburg-Centers wäre demnach in ganz erheblichem Umfang möglich, da das derzeitige Center das zulässige Maß des B-Plans bei weitem nicht ausnutzt.

Die Erschließung (Kunden und Anlieferung) würde unverändert wie im Bestand verlaufen, d.h. mit Schwerpunkt über die Bahnhofstraße und den Kirchweg. Im Rahmen der bestehenden Festsetzungen wäre eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstraße und auf dem Kirchweg möglich, da dort eine größere Parkplatzanlage und eine weitere TG-Zufahrt zulässig sind. Dementsprechend würden die Lärm- und Schadstoffimmissionen für das angrenzende Mischgebiet zunehmen. Eine Quantifizierung dieser Zunahme ist nur schwer möglich (vgl. Definition Prognosenußfall im Schallschutzgutachten). Der Anspruch auf Lärmschutz würde sich nach den Festsetzungen des geltenden Rechts richten, welche sich auf die zur Hamburger Straße ausgerichteten Fassaden beschränken.

Die Freiraumqualität und das Ortsbild würden in der mangelnden Ausprägung bestehen bleiben, erst bei Umbaumaßnahmen im Rahmen der geltenden Festsetzungen würden sich auch die baulichen und die Aufenthaltsqualitäten außerhalb der Gebäude verbessern.

Die Bodenversiegelungen blieben unverändert. Die Sanierung des Altstandorts der ehemaligen Reinigung in Bezug auf den Boden und das Grundwasser würde unabhängig vom B-Plan-Verfahren vorgenommen werden müssen.

In Ermangelung einer gemeindlichen Baumschutzsatzung unterliegt der Baumbestand im Änderungsbereich (z.B. Blutbuche an der Parkplatzzufahrt von der Bahnhofstraße, Solitäre innerhalb des Cen-

ters) keinen besonderen Schutzvorschriften, zumal der bisherige B-Plan keine diesbezüglichen Grünfestsetzungen enthält, er könnte somit ersatzlos entfallen. Die mangelhafte Durchgrünung des Kerngebiets bliebe unverändert. Solange keine baulichen Veränderungen einträten, würden auch die entlang des Kirchwegs festgesetzten Baumpflanzungen nicht vorgenommen. Bestand hätten lediglich die Bäume entlang der Hamburger Straße, für die festgesetzte 2. Baumreihe wäre auch ohne das Vorhaben kein ausreichender Platz im Straßenquerschnitt vorhanden.

Für alle anderen Schutzgüter sowie die Wechselwirkungen ergäben sich keine anderen Umweltauswirkungen bei Nichtdurchführung der Planung.

16.2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich der erheblichen Auswirkungen

Die Belange des Umweltschutzes sind bei der Änderung des B-Plans und in der Abwägung zu berücksichtigen. Insbesondere sind auf der Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu beurteilen und Aussagen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich zu treffen. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen betreffen aber auch die Lärm- und Luftschadstoffsituation für den Menschen.

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Schutzgut Mensch

Auf der Grundlage der Lärmuntersuchung werden im B-Plan entsprechende Festsetzungen zum Lärmschutz getroffen.

Zum Schutz der angrenzenden Nutzungen vor Gewerbelärm sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Bündelung der Anlieferungen über die Bahnhofstraße
- Ausschluss von LKW-An- und Abfahrten des CCU über den Kirchweg
- Einhausung der Anlieferzone einschließlich Umfahrt, Vordach an der Anlieferungszone, zusätzliche Lärmschutzwände an der Grenze zur westlich und östlich benachbarten Bebauung
- Ausschluss von LKW-Nachtanlieferungen (22:00 bis 06:00 Uhr)
- Ausschluss von Anlieferungen ganztags auch an Sonn- und Feiertagen
- Ausschluss von Parkpaletten auf Gebäudedächern
- Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Untergeschoss
- Einhausung der TG-Rampe

- schallabsorbierende Verkleidung der Rampe zur Tiefgarage (Seitenwände, Decke)
- Asphaltierung der Zufahrt zur TG
- lärmarme Ausführung etwaiger Regenrinnen
- Begrenzung der Emissionen der Summe aller haustechnischen Anlagen

Zum Schutz der Nutzungen vor Verkehrslärm werden in der Planzeichnung Lärmpegelbereiche nach DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, festgesetzt. Die abgestuften Festsetzungen gelten für die Ost- und Südfassade des Hochhauses, den Verbindungsbau zwischen CCU und Rathaus, die Straßen- und Seitenfassaden der Bahnhofstraße in der 1. Baureihe sowie zum Marktplatz orientierte Fassaden.

Die zum Schutz vor Verkehrslärm außerhalb des Plangebiets in der Lärmuntersuchung formulierten Maßnahmenvorschläge wie Durchfahrtsbeschränkungen, Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Austausch der Fahrbahnoberfläche etc. beziehen sich auf die Hamburger Straße und sind nicht Gegenstand der Festsetzungen der 2. B-Plan-Änderung. Sie zielen vorwiegend auf eine Absenkung der dort (auch ohne die Änderung) bestehenden sehr hohen Vorbelastungen (im Bereich der Gesundheitsgefährdung) ab.

Außerdem trägt das Erschließungskonzept zur Minimierung der Lärmbelastung bei:

- Bündelung der PKW-Zufahrten von der Hauptverkehrsstraße
- Reduzierung des Verkehrs in den untergeordneten Straßen (Bahnhofstraße jegliche Anlieferungs- und -abfahrt, Kirchweg keine Anlieferungsverkehre, in beiden Straßen keine Kundenzufahrten)

Im Ergebnis der Luftschadstoffuntersuchung sind Festsetzungen zum Schutz vor Luftschadstoffemissionen oder -immissionen nicht erforderlich.

Für die abriss- und baubedingten Auswirkungen werden im B-Plan folgende Hinweise gegeben: vibrationsarme Abbruchmethoden, lärmarme Abbruchmethoden, Verwendung von lärmarmen Baggern, Kompressoren und sonstiger Kleinmaschinen, Verzicht auf laute Rammarbeiten und Spundungen, Begrenzung der Arbeitszeiten auf tagsüber etc.

Zur sicheren Wegeführung für Fußgänger im Bereich der Tiefgaragenzufahrt wurde deren Rampe vom Centerkomplex nach Osten abgerückt und so eine gefahrlose Passage ermöglicht.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Für den vorhandenen Baum- und Heckenbestand ergeben sich – außer für die Blutbuche – keine Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, da er sich im Bereich der geplanten Gebäude- bzw. Erschließungsflächen befindet und ein Abrücken nicht möglich ist. Bei der Beseitigung sind allerdings die naturschutzrechtlichen Verbotsfristen des § 39 (5) und (6) BNatSchG bzw. § 27a LNatSchG zu berücksichtigen.

Auch aus Gründen des Artenschutzes sind die notwendigen Fällarbeiten außerhalb dieser Verbotsfristen vorzunehmen, um Konflikte mit dem Tötungsverbot, d.h. die Beseitigung potentiell besetzter Brutplätze der Avifauna, zu vermeiden.

Mit dem Erhalt der Blutbuche einschließlich der kleinen Krähenkolonie wird dem Vermeidungsgebot entsprochen. Zur nachhaltigen Sicherung des Baums sind entsprechende Baumschutzmaßnahmen vorgesehen.

Schutzgut Boden

Für das Schutzgut Boden ergeben sich vor dem Hintergrund der bestehenden und planungsrechtlich zulässigen hohen Versiegelungsraten und der nutzungsbedingten Anforderungen keine Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen.

Schutzgut Wasser

Auch für den Wasserhaushalt sind keine wesentlichen Minimierungsmaßnahmen wegen der schon bestehenden und zulässigen hohen Versiegelungsraten und der stark eingeschränkten Versickerungsmöglichkeiten realisierbar.

Die Sanierungsmaßnahmen des Altstandorts finden unabhängig von den Maßnahmen und Festsetzungen des B-Plans statt.

Schutzgut Klima

Die festgesetzten anteiligen Fassaden- und Dachbegrünung und Baumpflanzungen tragen kleinräumig zur Minderung der versiegelungsbedingten Folgen für das örtliche Klima bei.

Schutzgut Luft

Auch für das Schutzgut Luft wirken die festgesetzte Fassaden- und Dachbegrünung und die Baumpflanzungen minimierend bzgl. der Belastungen, indem der Bestand an lufthygienisch wirksamen Strukturen gestärkt wird.

Schutzgut Landschaft

Durch die Neugestaltung der Zentrumsflächen wird das Ortsbild erheblich aufgewertet, die Gestalt- und Aufenthaltsqualität werden

verbessert. Durch die Rücknahme der Grenze zwischen Ein- und Zweigeschossigkeit sowie Fassadenbegrünungen werden die Kerngebietsflächen insbesondere gegenüber den Mischnutzungen am Kirchweg besser eingebunden, der Übergang wird gemindert. Der festgesetzte Pflanzstreifen sichert dafür die Voraussetzungen.

Die beidseitige Begrünung der erforderlichen Lärmschutzwände im Bereich der Anlieferzone trägt zu deren Einbindung insbesondere im nachbarschaftlichen Bereich bei.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter ergeben sich keine Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen.

Ausgleichsmaßnahmen

Im Bereich der bereits baulich genutzten Grundstücke des Kerngebiets mit zum Teil noch weitergehenden Baurechten entstehen durch die geänderten Festsetzungen keine weiteren Eingriffe in den Bodenhaushalt und Biotope (Baumbestand) und insofern kein naturschutzrechtlicher Kompensationsbedarf.

Aus Arienschutz Gesichtspunkten werden ebenfalls keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

16.2.4 Alternative Planungsmöglichkeiten

Da es sich um die Erneuerung des vorhandenen Centers in der Ortsmitte handelt, ergeben sich keine Standortalternativen. Eine dezentrale Ansiedlung eines Einkaufcenters auf der grünen Wiese würde nicht nur den städtebaulichen und landesplanerischen Zielen widersprechen, sondern auch mit einer Steigerung des Verkehrs verbunden sein. Aus der Sicht des Verkehrsgutachtens und der Lärmuntersuchung trägt die verbrauchernahe Lage in der Ortsmitte im Gesamtzusammenhang zur Verkehrsvermeidung bei.

Im Hinblick auf das Vorhaben sind folgende alternative Planungsmöglichkeiten denkbar:

Während die Nutzungsart (Kerngebiet) aufgrund der Lage, der Aussagen der vorbereitenden Bauleitplanung und der schon vollzogenen Entwicklung auf Teilflächen des Zentrums feststeht, sind für das Maß der Nutzung (Geschossigkeit, Baufelder) grundsätzlich Varianten denkbar, welche aber keine erheblichen Unterscheidungsmerkmale für die B-Plan-Festsetzungen und deren Umweltauswirkungen bedingen.

Hingegen sind für die verkehrliche Erschließung folgende Varianten denkbar und im Rahmen des Planverfahrens alternativ geprüft worden:

Eine alternative Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf einem Parkdeck des Centers (anstelle der TG) würde zwar keine verän-

dernten Zufahrten bedingen, wäre aber für die Lärmbelastung der angrenzenden Nutzungen besonders im Kirchweg deutlich ungünstiger zu beurteilen (An- und Abfahrten, Türenschnlagen, Einkaufswagen etc. bei weitgehend freier Lärmausbreitung). Eine Dachbegrünung des CCU wäre dann nicht realisierbar. Diese Lösung wurde von den politischen Gremien der Gemeinde ausdrücklich ausgeschlossen. Eine anteilige Einhausung des Parkdecks würde immer noch ungünstigere Lärmimmissionen als die Unterbringung im geschlossenen Untergeschoss mit sich bringen.

Für die Erschließung des Centers könnten die Zufahrten (wie bisher im B-Plan festgesetzt) weiterhin auf die Hamburger Straße, die Bahnhofstraße und den Kirchweg verteilt werden. Damit würden die Verkehrs- und Lärmbelastung weiterhin bzw. zunehmend in die Fläche getragen werden und in der Bahnhofstraße und im Kirchweg schutzbedürftigere Nutzungen belasten als entlang der Hamburger Straße. Zudem ist die Bahnhofstraße verkehrlich ungeeignet, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen (vgl. Verkehrsuntersuchung). Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung und der Lärmuntersuchung stellt die PKW-Zufahrt von der Hamburger Straße mit ca. 5.000 Fahrten auch wegen der Bündelung des Verkehrs die günstigste Lösung dar.

Für die LKW-Anlieferung von der Bahnhofstraße zeichnen sich aus funktionalen Gründen (betriebliche Abläufe; Anlieferung von hinten/von der Seite und nicht durch den Haupteingang des Centers) keine Alternativen ab. Eine zusätzliche LKW-Anlieferung Süd wurde im Verlauf des Planverfahrens verworfen. Eine zunächst von der Hamburger Straße aufgetragene Zufahrt führte zur Durchmischung der Verkehre mit mangelnder Verkehrssicherheit. Eine Anlieferung vom Kirchweg mit rückwärtiger Ein- und Ausfahrt wurde wegen der Belastung des Kirchwegs und aufgrund von Sicherheitsaspekten ebenfalls aufgegeben. Auch eine Splittung des LKW-An- und Abfahrbetriebes (Bahnhofstraße – Anlieferung, Kirchweg nur Ausfahrt) wurde als ungünstiger für die benachbarten Nutzungen als die nun festgesetzte Lösung (An- und Abfahrt der LKW ausschließlich über die Bahnhofstraße) eingestuft und daher nicht weiter verfolgt.

Hinsichtlich der Vorkehrungen zum Lärmschutz sind aktive Lärmschutzmaßnahmen aus städtebaulichen und funktionalen Gründen sowie auch wegen der beengten Verhältnisse nicht möglich.

16.3 Zusätzliche Angaben

16.3.1 Beschreibung der verwendeten Methodik und Hinweise auf Schwierigkeiten und Kenntnislücken

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgte verbal argumentativ. Als Beurteilungsgrundlage für die Beschreibung und Bewertung der Ausgangssituation und der Auswirkungen wurden verschiedene Unterlagen und Fachgutachten herangezogen:

- B-Plan 63 in der Fassung vom 11.5.2000

- Verkehrsuntersuchung City-Center-Ulzburg, BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, Fassung für die 2. Auslegung, Februar 2011
- Schallschutzgutachten, Büro für Bauphysik, 3. Neubearbeitung, Februar 2011
- Luftschadstoffuntersuchung, LAIRM Consult GmbH, April 2010
- Orientierende Bodenluftuntersuchung für Teile der Flurstücke 12/135 und 12/136, Rolf Eick & Ulrich Hedicke, Mai 2009

Für die Beurteilung der Lärm- und Luftschadstoffsituation im Hinblick auf das Schutzgut Mensch (sowie in Wechselwirkung auch für das Schutzgut Luft) wurden spezifische Untersuchungen durchgeführt, in der die Auswirkungen der geplanten Festsetzungen gegenüber dem Prognose-Nullfall aufgezeigt und bewertet wurden. Darin wurden jeweils alle aktuell geltenden Gesetze, Verwaltungsvorschriften, Richtlinien und Regelvorschriften sowie alle verfügbaren projektbezogenen Quellen und Unterlagen berücksichtigt.

Als Grundlage für die Prognosen zu Lärm und Luftschadstoffen wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt, welche aus den turnusmäßigen Verkehrszählungen der Gemeinde, eigener Knotenpunkterhebungen und Analysebelastungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan den Bestand ermittelte, den Prognose-Nullfall als Bezugsfall errechnete, das durch das CCU generierte Verkehrsaufkommen auf der Grundlage von Art und Umfang der geplanten Nutzungen und unter Verwendung von Mobilitätskennwerten ermittelte, um dann durch die Überlagerung den Verkehr des Planfalls zu prognostizieren. Das Verkehrskonzept wurde im Vorfeld mit der zuständigen Fachbehörde (LBV) abgestimmt.

Das Schallschutzgutachten wurde an die Ergebnisse zusätzlicher Verkehrszählungen, veränderter Anlieferungszone etc. angepasst.

Die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung für den Gewerbelärm verwendeten Ansätze liegen auf der sicheren Seite (Aufrundung der PKW-Bewegungen der TG, Doppelansatz für beide grundsätzlichen Zufahrtsmöglichkeiten zur Anlieferzone, Annahme günstiger Schallausbreitungsbedingungen), so dass eine Überschreitung der im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ermittelten Beurteilungspegel mit einiger Sicherheit nicht zu erwarten ist.

Für die Beurteilung der Luftschadstoffbelastungen wurden die aktuellen Grenz- und Immissionswerte herangezogen (EU-Richtlinien, 22. BImSchV, TA Luft). Die Beurteilung erfolgte anhand der für den Straßenverkehr maßgeblichen Leitkomponenten Stickstoffdioxid, Benzol und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}).

Für die Berechnung der Abgasemissionen wurde das Bezugsjahr 2015 zugrunde gelegt. Damit ist sichergestellt, dass die verwendeten Emissionen auf der sicheren Seite liegen, auch wenn die Abnahmen der Emissionsfaktoren aufgrund einer Verbesserung der

Fahrzeugtechnik und der Kraftstoffe nicht in dem Umfang eintreten sollten, wie sie für die Jahre bis 2020 und später prognostiziert werden.

Im Hinblick auf die großräumige Hintergrundbelastung wurden aktuelle Messergebnisse der Luftüberwachung Hamburg herangezogen. Dabei wurde in der vorliegenden Untersuchung von dem konservativen Ansatz ausgegangen, dass die großräumige Hintergrundbelastung konstant bleibt. Tatsächlich ist jedoch zu erwarten, dass aufgrund emissionsmindernder Maßnahmen zur flächendeckenden Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV in den kommenden Jahren eine Abnahme der großräumigen Hintergrundbelastungen zu erwarten ist. Dies wird voraussichtlich auch zu einer Abnahme der Feinstaub- und Stickstoffdioxid - Hintergrundbelastungen führen, so dass die tatsächlichen Gesamtbelastungen geringer ausfallen werden als hier dargestellt (Eine Anpassung der Luftschadstoffuntersuchung wurde aufgrund des Fortfalls der ehemals vorgesehenen Anlieferungszone Süd nicht erforderlich, da lediglich die ohnehin weit unter 1 % liegenden Zunahmen der relevanten Schadstoffe an den benachbarten Immissionsorten entfallen. Für die Anlieferungszone an der Bahnhofstraße benachbarten Immissionsorte ergeben sich daraus keine zusätzlichen Belastungen, da Art und Anzahl der dortigen Anlieferungen aufgrund der notwendigen Anpassung der Mieterstruktur unverändert bleiben. Auch für den Ausschluss der LKW-Ausfahrten über den Kirchweg wurde keine Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchung vorgenommen, zumal die dortigen anlieferungsbedingten Zunahmen der relevanten Schadstoffe zwischen 0,0 und 0,4 % betragen und der Wegfall dieser Belastungen gleichermaßen irrelevant ist).

Eine ausführliche Darstellung der Methodik ist in den Fachgutachten Verkehr, Lärm und Luft jeweils enthalten.

Für die Aussagen zum Schutzgut Pflanzen und Tiere wurde eine Geländebegehung durchgeführt und die Festsetzungen des geltenden B-Plans ausgewertet. Im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Belange gemäß BNatSchG wurden anhand der Habitat-ausstattung das (potenzielle) Vorkommen streng und besonders geschützter Arten gemäß BNatSchG abgeschätzt und Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG abgeprüft. Für die Vorkommen der Saatkrähe wurden die Kenntnisse der örtlichen Naturschutzverbände hinzugezogen und für die Beurteilung der Zugriffsverbote und der ggfs. zu ergreifenden Maßnahmen das LLUR vorsorglich zu Rate gezogen.

Für die Beurteilung des Schutzgutes Boden und Wasser liegen Aussagen für eine Teilfläche im Zusammenhang mit der Bodenluftuntersuchung im Bereich einer ehemaligen chemischen Reinigung vor.

Bei den Fachgutachten Verkehr und Lärm ergab sich bzgl. des Prognosefalls die Schwierigkeit, dass die reale und die planungsrechtliche Ausgangssituation erheblich voneinander abweichen, da der geltende B-Plan eine weitaus höhere bauliche Aus-

nutzung zulässt, als tatsächlich vorhanden ist, und das bestehende Center zudem deutliche Leerstände aufweist. Infolgedessen ist der theoretische Lastfall für den Gewerbelärm nicht fassbar, so dass in der Lärmuntersuchung von der heutigen Situation ausgegangen wurde. Insofern ist festzustellen, dass die bestehende Belastung erheblich unter der derzeit planungsrechtlich möglichen liegt. Für den Prognoseplanfall heißt dies wiederum, dass die aus dem geltenden Planrecht resultierenden Verkehre und Lärmbelastungen sogar noch höher als die für die 2. Änderung des B-Plans nun prognostizierten liegen würden und zudem eine ungünstigere Verteilung (über die Nebenstraßen) aufweisen würden. Dies ist bei der Interpretation zu berücksichtigen.

Weitere Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen bestanden nicht.

16.3.2 Maßnahmen zur Überwachung

Um frühzeitig unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen zu ermitteln und ggf. Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können, sind geeignete Maßnahmen zur Überwachung zu benennen.

Aus der Sicht der getroffenen Festsetzungen und Maßnahmen ist für den vorliegenden Bauleitplan nicht davon auszugehen, dass sich die Auswirkungen nach Realisierung des Vorhabens anders darstellen oder unvorhergesehene Auswirkungen für einzelne Schutzgüter eintreten, zumal die Beurteilungsgrundlagen dem Stand der Technik entsprechen und insbesondere die Ansätze zum Gewerbelärm und zur Prognose der Luftschadstoffe auf der sicheren Seite liegen. Eine Überschreitung der im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ermittelten Beurteilungspegel und Luftschadstoffbelastungen ist mit einiger Sicherheit nicht zu erwarten.

Infolgedessen ergibt sich keine Notwendigkeit besonderer Überwachungsmaßnahmen.

Die notwendigen Regelungen und Nachweise der Zulässigkeit im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren, z.B. Einhaltung der Anforderungen an den passiven Schallschutz, sind davon unberührt.

Die Maßnahmen zur Überwachung des Grundwassers anlässlich der Verunreinigungen im Bereich der ehemaligen Reinigung sind unabhängig von der B-Plan-Änderung durchzuführen und somit nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Bei der Realisierung des Vorhabens sind ggfs. weitere Maßnahmen mit der Unteren Boden-schutzbehörde abzustimmen.

16.4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Mit der 2. Änderung des B-Plans 63 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neuerrichtung eines Einkaufszentrums (CCU) am Standort des bestehenden Ulzburg-Centers geschaffen.

Gegenwärtig wird annähernd der gesamte Änderungsbereich von gemischt genutzten Flächen eingenommen. Die bebauten Grundstücke sind durch hohe bauliche Ausnutzung und hohe Versiegelungsgrade gekennzeichnet. Lediglich im Süden ist eine noch umgestaltete Grünfläche vorhanden.

Nennenswerte Baumbestände sind nur punktuell sowie straßenbegleitend an der Hamburger Straße vorhanden. Hervorzuheben ist die Blutbuche an der Bahnhofstraße, welche Lebensraum einer Kolonie aus Saarkrähen ist.

Nach den geltenden Festsetzungen des B-Plans ist eine weitaus höhere bauliche Ausnutzung (Geschossigkeit, Geschossflächen) zulässig als vorhanden. Für den Baumbestand gelten keine Festsetzungen zur Erhaltung.

Die Umweltauswirkungen wurden unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzungen, planungsrechtlichen Zulässigkeiten und Vorbelastungen des Plangebiets beurteilt. Infolgedessen betreffen sie nur in geringem Umfang die Schutzgüter Boden, Wasser und Klima, da keine weitergehende oder erstmalige Bebauung von Flächen erfolgt. Angesichts der Tatsache, dass die Beseitigung der Bestände planungsrechtlich bereits zulässig ist, treten auch für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere aus naturschutzrechtlicher Sicht mit Ausnahme des Verlustes von 2 festgesetzten Straßenbäumen keine erstmaligen Eingriffe auf. Aus Artenschutzsicht wäre die Zerstörung der Fortpflanzungsstätte der Saarkrähen beurteilungsrelevant gewesen. Durch die Änderung des Vorhabens und die Korrektur der Baugrenzen in diesem Bereich konnten der Baumerhalt und damit auch der Standort der Krähenkolonie allerdings gesichert werden. Ansonsten können artenschutzrechtlich relevante Auswirkungen durch entsprechende Einhaltung von Verbotsfristen für die Gehölzbeseitigung ausgeschlossen werden.

Die maßgeblichen verkehrs- und nutzungsbedingten Auswirkungen auf den Menschen bzw. über den Luftpfad, d.h. Lärm und Luftschadstoffe, sind gutachterlich intensiv beurteilt worden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass durch die planungsrechtlichen Festsetzungen des B-Plans sowohl für den Verkehrslärm und den Gewerbelärm als auch für den Gesamtlärm überwiegend keine beurteilungsrelevanten Veränderungen der Gesamtlärmsituation zu erwarten sind. Der Verkehrslärm auf den öffentlichen Straßen erhöht sich für die meisten Einwirkorte nur marginal. Nur gerade wahrnehmbare Pegelerhöhungen ergeben sich durch die Zufahrt zur TG am Hochhaus. Nennenswerte Pegelerhöhungen resultieren aus der geplanten Lichtsignalanlage an der Einmündung in die Hamburger Straße. Einen kritischen Bereich des Gewerbelärms stellt die Anlieferungszone und die TG-Zufahrt für die angrenzenden Nutzungen dar.

Entsprechende Maßnahmen und Festsetzungen zum Lärmschutz werden insbesondere durch die Bündelung der Anlieferungsvorgänge in der Bahnhofstraße, Vorgaben zur Einhausung der Anliefe-

rungszone, den Ausschluss von Nachtanlieferungen sowie sonn- und feiertäglichen Anlieferungen, den Ausschluss von Lieferverkehren auf dem Kirchweg, die Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Untergeschoss, den Ausschluss von Parkpaletten auf Gebäudedächern und Vorgaben zur Ausführung und Verkleidung der Tiefgaragenausfahrt (zum Schutz vor Gewerbelärm) und abgestuften Lärmpegelbereiche mit Hinweisen zum passiven Schallschutz (zum Schutz vor Verkehrslärm) getroffen.

Auch aus lufthygienischer Sicht ist keine beurteilungsrelevante Verschlechterung der maßgeblichen Luftschadstoffe (Stickstoffdioxid, Feinstaub und Benzol) zu erwarten, da die Zunahmen der Gesamtbelastungen mit deutlich unter 10 % gering ausfallen und alle relevanten Grenzwerte eingehalten werden. Somit sind die festgesetzten Nutzungskategorien und Vorhaben mit dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich.

Alle anderen Auswirkungen sind von nachgeordneter Relevanz.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der erheblichen Auswirkungen beziehen sich zum einen auf die o.g. Lärmschutzfestsetzungen, zum anderen auf die naturschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Verbotfristen bei der Beseitigung der Gehölzbestände.

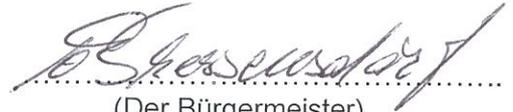
Wegen der bestehenden und planungsrechtlich zulässigen baulichen Ausnutzung des Plangebiets entsteht kein naturschutzrechtlicher Kompensationsbedarf.

Die geprüften alternativen Planungsmöglichkeiten (Erschließung, ruhender Verkehr, Lärmschutz) haben keine Lösungsansätze hervorgebracht, die zu offensichtlich geringeren Auswirkungen auf die Schutzgüter, insbesondere Menschen und Luft, führen.

Bei den Fachgutachten Verkehr und Lärm ergab sich bzgl. des Prognosenullfalls die Schwierigkeit, dass die reale und die planungsrechtliche Ausgangssituation erheblich voneinander abweichen, da der geltende B-Plan eine weitaus höhere bauliche Ausnutzung zulässt, als tatsächlich vorhanden ist, und das bestehende Center zudem deutliche Leerstände aufweist. Insofern ist davon auszugehen, dass die bestehende Belastung erheblich unter der derzeit planungsrechtlich möglichen liegt und dass die aus dem geltenden Planrecht resultierenden Verkehre und Lärmbelastungen höher als die für die 2. Änderung des B-Plans nun prognostizierten liegen würden und zudem eine ungünstigere Verteilung (über die Nebenstraßen) aufweisen würden.

Die Notwendigkeit besonderer Überwachungsmaßnahmen im Hinblick auf unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen ist nicht gegeben, da die wesentlichen Auswirkungen gutachterlich untersucht wurden und diese Untersuchungen mit Annahmen auf der sicheren Seite bzw. nach aktuellem Stand der Technik durchgeführt wurden.

Henstedt-Ulzburg, den .01.08.2013



(Der Bürgermeister)
in Vertretung

1. stellvertretende Bürgermeisterin
Elisabeth von Bressendorf



