



BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan Nr. 74 "Bahnhof"
der Gemeinde Henstedt-Ulzburg

Architektur + Stadtplanung
17.11.1998

INHALTSVERZEICHNIS

1.0 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

- 1.1 Rechtsgrundlagen
- 1.2 Verfahren
- 1.3 Bestand und Lage des Gebietes

2.0 PLANUNGSZIELE

3.0 ÜBERGEORDNETE PLANUNGSGRUNDLAGEN

4.0 ENTWICKLUNG DES PLANES

- 4.1 Planerisches Grundprinzip
- 4.2 Art der baulichen Nutzung
- 4.3 Maß der baulichen Nutzung
- 4.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen
- 4.5 Städtebauliche Daten
- 4.6 Gestaltung
- 4.7 Grünordnung
- 4.8 Verkehrserschließung und Ruhender Verkehr
 - 4.8.1 Verkehrserschließung
 - 4.8.2 Ruhender Verkehr
- 4.9 Schallschutz

5.0 VER- UND ENTSORGUNGSEINRICHTUNGEN

6.0 MASSNAHMEN ZUR ORDNUNG DES GRUND UND BODENS

1.0 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253) in der zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses geltenden Fassung.

1.1 Rechtsgrundlagen

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Henstedt-Ulzburg hat in ihrer Sitzung am 19.06.1990 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 74 "Bahnhof" für das Gebiet: nördlich der Bahnhofstraße, östlich des Kirchweges, westlich der Hamburger Straße und südlich der geplanten Verbindungsstraße zwischen Hamburger Straße und Kirchweg aufzustellen. Am 21.05.1996 wurde der Aufstellungsbeschuß für diesen Plan geändert bzw. ergänzt und umfaßt nunmehr das Gebiet nördlich der Bahnhofstraße (Bebauungsplan Nr.63 "Ulzburg-Mitte") - östlich des Kirchweges - südlich des EBO-Bogens bzw. der nördlich davon liegenden Planstraße - westlich der Hamburger Straße / B 433 (Bebauungsplan Nr. 93 "Westlich Norddeck / Nordring") und der Bahnanlagen (Bebauungsplan Nr. 86 "Hamburger Straße - nördlich Beckersbergstraße").

Dem Bebauungsplan liegen zugrunde:

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

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

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

1.2 Verfahren

Das Bebauungsplanverfahren wurde nach dem Aufstellungsbeschuß vom 19.6.1990 bis zum Satzungsbeschuß am 29.6.1993 durchgeführt. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen, insbesondere durch die Veränderung der AKN-Trasse (siehe 2.0 Planungsziele), wurde der Bebauungsplan nicht zur Rechtskraft gebracht.

1995 wurde der Rahmen- und Strukturplan "Zentrum Ulzburg" aufgestellt, der auf dem Rahmenplan "Ulzburg-Mitte" basiert und auch den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 74 umfaßt. Da dieser Entwurf des Rahmen- und Strukturplanes "Zentrum Ulzburg" auch neue planerische Grundlagen für den Bebauungsplan Nr. 74 zur Folge hatte, wurde am 29.11.1995 ein Grundsatzbeschluß zum weiteren Verfahren gefaßt.

Das Bebauungsplanverfahren wird entsprechend den Vorgaben aus dem Rahmen- und Strukturplan wieder aufgegriffen. Der Geltungsbereich wurde um die Fläche nördlich der ehemaligen Bebauungsgrenze bis zum EBO-Gleis erweitert. Die Fortführung des Verfahrens erfolgt durch einen erneuten Entwurfs- und Auslegungsbeschluß.

1.3 Bestand und Lage des Gebietes

Das Plangebiet liegt im nördlichen Bereich des Zentrums vom Ortsteil Ulzburg der Gemeinde Henstedt-Ulzburg.

Es liegt westlich der Hauptdurchgangsstraße B 433 und westlich der vorhandenen sowie zukünftigen AKN - Eisenbahnanlagen, die in diesem Bereich mehrgleisig am vorhandenen Bahnhof ausgebaut sind. Nördlich an das Gebiet anschließend beginnt das Hauptgewerbegebiet der Gemeinde Henstedt-Ulzburg.

Westlich des Kirchweges befinden sich Wohnbaugebiete. Südlich an die Bahnhofstraße angrenzend befindet sich das Haupteinkaufszentrum des Ortsteiles Ulzburg. Im südwestlichen Geltungsbereich ist das Gebiet geprägt durch Wohnbebauung entlang des Kirchweges und im Bereich der Sackgasse "Langer Kamp".

Die Bebauung nördlich der Bahnhofstraße besteht aus Einzel- und Mehrfamilienhäusern, die im wesentlichen Wohnnutzung enthalten, jedoch durch die zentrumsnahe Lage immer mehr in eine gemischt genutzte Bauweise übergehen, d.h hier befinden sich teilweise Läden und Büros. Die heutigen und zukünftigen Bahnanlagen der AKN begrenzen das Gebiet am Ostrand. Westlich der vorhandenen Bahnanlagen befinden sich Gewerbeflächen, die im nordwestlichen Bereich im wesentlichen durch eine Baugesellschaft und eine Holzhandlung genutzt werden. Diese Flächen sind zum großen Teil versiegelt und werden als Erschließungs- und Lagerflächen genutzt. Im Norden des Planungsgebietes, südlich des EBO-Gleisbogens, befinden sich weitere kleinere Gewerbebetriebe, die über eine Stichstraße (Privatstraße) an den Kirchweg angebunden sind.

2.0 PLANUNGSZIELE

Die Gemeinde Henstedt-Ulzburg hat mit der Aufstellung eines Rahmenplanes für die Ortsmitte von Ulzburg, im Jahre 1988 die längerfristigen Planungsziele formuliert. Auf dieser Grundlage wurde der ursprüngliche Bebauungsplan Nr. 74 bis zum Satzungsbeschluß entwickelt.

Inzwischen führten neue Überlegungen zur AKN-Eisenbahn dazu, die Trasse nunmehr zweigleisig in Troglage im Zentrum zu belassen. Hierdurch sind umfangreiche Änderungen am Ostrand des Planungsgebietes, mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich, erforderlich geworden.

Ein neuer Rahmen und Strukturplan aus dem Jahre 1995 berücksichtigt alle Entwicklungen im Zusammenhang mit dem AKN-Umbau für die Ortsmitte von Ulzburg. In Bezug auf die AKN-Trasse und die Bahnhofsanlagen östlich des Geltungsbereiches (B-Plan Nr.86) entwickelt sich der vorliegende Bebauungsplan aus dem Planfeststellungsverfahren für den zweigleisigen Ausbau der AKN-Strecke A1 zwischen dem Bahnhof Ulzburg-Süd und dem Haltepunkt Kaltenkirchen-Süd (Planfeststellungsbeschluß vom 10.11.95 des Ministers für Wirtschaft, Technik und Verkehr; Aktenzeichen : 520 b - 622.228 - 2.3 - 2.7)

Es ist die langfristige Auslagerung der gewerblichen Nutzung aus dem nördlichen Gebiet vorgesehen, so daß durch einen baulichen Entwicklungsschwerpunkt "Zentrumscharakter" entstehen kann. Vorgesehen ist eine verdichtete Bebauung, die im Innenbereich durch Wohnnutzung geprägt ist und im Randbereich an der östlichen und südlichen Seite durch Mischnutzung, wie Handel, Handwerk und Dienstleistung in den Erdgeschossen und Wohnen in den Obergeschossen genutzt werden soll.

Bei den im Innenbereich in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich zum großen Teil um versiegelte Flächen, so daß durch die Bebauung und vorgesehene Durchgrünung eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand eintritt. Die Realisierung der Planung setzt eine langfristige Aussiedelung der Gewerbebetriebe voraus.

Das gleiche gilt für die bebauten Bereiche zwischen den Straßen Langer Kamp und Bahnhofstraße, wo aufgrund der bestehenden Grundstücksstrukturen die Neuordnung und Verdichtung nur langfristig erfolgen kann.

Generelle Ziele sind:

- zentrumsbildende Verdichtung;
- Verstärkung der Mischnutzung bestehend aus Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen;
- funktionale und gestalterische Verbesserung des Gesamtgebietes;
- langfristige Aussiedelung der Gewerbebetriebe;

- Schaffung einer zentralen Grünfläche mit Spiel- und Erholungsfunktion in direkter Nachbarschaft der Wohngebiete;
- Schaffung einer verkehrsabgesetzten, grünen Fuß- und Radwegverbindung zum Ulzburg-Center südlich der Bahnhofstraße
- Schaffung von direkten Verbindungen zum Bahnhof

3.0 ÜBERGEORDNETE PLANUNGSVORGABEN

Regionalplanung

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

Ziel der Raumordnung und Landesplanung ist die Fortsetzung der wirtschaftlichen und siedlungsmäßigen Entwicklung auf der Entwicklungsachse.

"Die zentralen Orte einschließlich der Stadtrandkerne sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung (s. Ziff. 5.11 LROPI). Sie sollen dieser Zielsetzung durch vorausschauende Bodenvorratspolitik und durch eine der zukünftigen Entwicklung angepaßten Ausweisung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen gerecht werden. In diesem Sinne sollten in den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung die ausgewiesenen Bauflächen über dem rechnerischen Bedarf liegen" (Regionalplan für den Planungsraum I (1987), Fortschreibung 1996).

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

Die industriell - gewerbliche Entwicklung soll sich im Norden der Gemeinde konzentrieren. Der aufzustellende Bebauungsplan entspricht somit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Flächennutzungsplan

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

Für die Fläche des Bebauungsplanes Nr. 74 "Bahnhof" stellt der wirksame Flächennutzungsplan Mischbauflächen dar. Somit ist der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

4.0 ENTWICKLUNG DES PLANES

4.1 Planerisches Grundprinzip

Vor der Neuaufnahme des Verfahrens für diesen Bebauungsplan wurde im Jahr 1995 ein Bebauungsentwurf entwickelt. Dieser Bebauungsentwurf nimmt die AKN-Planung und den Rahmen- und Strukturplan auf und stellt die Einbindung in den örtlichen Zusammenhang zwischen der Bahnhofstraße und dem EBO-Gleisbogens dar. Der Bahnhof liegt nördlich der Bahnhofstraße, wobei sich die nördlichen Bahnsteigausgänge neben dem, in der Planzeichnung mit MI 13 bezeichneten Baugebiet befinden. Dort werden neben Park-, Bike- und Ride Plätzen, eine Bushaltestelle und Taxenstände angeboten.

Die Erschließung des Gebietes erfolgt über den Kirchweg, der parallel zur Hamburger Straße verläuft und der im Süden liegenden Bahnhofstraße. Es ist außer für Fuss- und Radfahrer keine Überquerung des AKN-Troges möglich. Einzige Ausnahme bildet die nördlich des EBO-Bogens verlaufende Planstraße A.

Die Gemeinde strebt die Errichtung eines effektiven Radwegenetzes innerhalb der Gemeinde an, so daß Fahrradfahren eine sinnvolle Alternative zur Kfz-Nutzung darstellt. So wird die Anlage eines Fuß- und Radfahrweges in Nord-Süd Richtung, eingefäßt durch eine Baumallee, festgesetzt. Dieser Weg tangiert den zentralen Park und verbindet das Ulzburg-Center im Süden mit dem Gewerbegebiet im Norden.

Durch die vorhandenen Grundstückszuschnitte wurde ein rasterförmiges Erschließungs- und Baublocksystem geplant, das durch geringe Anteile an "Restflächen" eine effektive Ausnutzung und verdichtete Bebauung erwarten läßt. Dieses Prinzip wird (zwangsläufig) nur durch den EBO-Gleisbogen unterbrochen. Um hier eine stadträumliche Betonung dieser Situation zu schaffen, folgen die geplanten Baukörper diesem Bogen und sind mit ihrer Süd-West Ausrichtung optimal angeordnet.

Generell soll durch größere Verdichtung eine räumliche Verbesserung des zentralen Bereiches entstehen. Das Angebot an zentrumsnahem Wohnen, direkt am Bahnhof, soll damit auch zur besseren Annahme des ÖPNV beitragen.

4.2 Art der baulichen Nutzung

Die Baugebiete innerhalb des Plangeltungsbereiches werden als Mischgebiete (§ 6 BauNVO) festgesetzt. Damit entwickelt sich der vorliegende Bebauungsplan aus dem wirksamen Flächennutzungsplan, der für diese Flächen gemischte Bauflächen darstellt.

Es wird davon ausgegangen, daß insbesondere der östliche Bebauungsrand entlang der Bahngleise und der südliche Rand an der Bahnhofstraße durch eine Mischnutzung von Einzelhandel im Erdgeschoss, Büros und Praxen, sowie Wohnungen in den Obergeschossen geprägt sein wird.

4.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird in der Planzeichnung Teil A für die einzelnen Baukörper bzw. Baugebiete mit der Festlegung der Grundflächenzahl (GRZ) und der Zahl der Vollgeschosse zur Erzielung bestimmter städtebaugestalterischer Planungsabsichten festgelegt.

Bei einer Grundflächenzahl von 0,3 - 0,6 sollen zwei- bis viergeschossige Gebäude mit ausgebautem Dachgeschoß errichtet werden. Entlang der Bahn ist eine Zwei- bis Dreigeschossigkeit festgesetzt, um hier eine deutliche Raumkante zu schaffen. Für die Baugebiete mit III - IV Vollgeschossen wurde die Traufhöhe festgesetzt, damit sich das jeweilige letzte Vollgeschoss im Dachgeschoß befinden muß.

Im Bereich der Bahnhofstraße wird aufgrund der tieferen Grundstücke zusätzlich ein zweigeschossiger bzw. dreigeschossiger Teil durch eine Baugrenze festgesetzt, um hier gewerbliche Nutzungen mit größerer Bautiefe zu ermöglichen. Die inneren Bauflächen, sowie die Bebauung am Kirchweg werden, dem Gebietscharakter entsprechend, zwingend zweigeschossig festgesetzt. Es sollen Geschoßwohnungsbauten, Stadthausgruppen oder Stadtvillen entstehen. Durch diese Festsetzungen ergibt sich eine Staffelung in Dichte und Höhe der baulichen Anlagen vom Ostrand zum Innenbereich und zum Kirchweg.

4.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Für die Bauflächen Nr. 7, 11, 13, 14 und 15 wird die abweichende Bauweise in der Planzeichnung und im Text, Ziff. 2.2 festgesetzt. Dies erfolgt um der Leitidee einer deutlichen Raumkante am Ost- und Südrand des Gebietes zu folgen. Die Gebäude dürfen länger als 50 m sein. Mit der Festsetzung von Baulinien in diesen Bereichen wird die durch Gebäude gebildete Raumkante zusätzlich unterstützt.

Abweichungen, bzw. Rücksprünge sind gem. Text, Ziff. 2.1 zur Gliederung der Baukörper ausnahmsweise zulässig.

Desweiteren ist für die Baufläche Nr. 12 die abweichende Bauweise festgesetzt, mit der Einschränkung, daß die Gebäudekanten eine maximale Länge von 16,00 m haben dürfen. Damit soll die Grundidee der "Stadtvillen" weiter verfolgt werden, jedoch mit mehr Spielraum für die Grundstücksbesitzer.

In Richtung Westen soll sich das Plangebiet in offener Bauweise entwickeln. So sind in diesem Bereich die Bauflächen weitgehend mit einzelnen überbaubaren Flächen festgesetzt, um den Übergang zu den Wohngebieten westlich des Kirchweges zu erreichen.

Gebäude oder Gebäudeteile im Bestand, die außerhalb von überbaubaren Flächen liegen, haben Bestandsschutz.

4.5 Städtebauliche Daten

Der Planbereich, in der Planzeichnung Teil A durch eine unterbrochene, schwarze Linie gekennzeichnet, umfaßt insgesamt eine Fläche von ca. 13,30 ha.

Die Flächen teilen sich überschlägig wie folgt auf:

	Fläche ha	WE Anzahl	GE m ²	St. Anzahl	P. Anzahl	St. + P. ges.
MI	8,70	547	7500	698	227	925
VF	2,80	-	-	-	-	-
BA	0,50	-	-	-	-	-
GR	1,30	-	-	-	-	-
Ges.	13,30	547	7500	698	227	925

MI = Mischgebiet, VF = Verkehrsfläche, BA = Bahnanlagen,
GR = Grünfläche, St. = Stellplätze, P. = öffentliche Parkplätze

Unter Zugrundelegung einer gemischten Nutzungsstruktur in verdichteter Bauweise, wie sie sich im Bereich Ulzburg-Mitte in den letzten Jahren entwickelt hat, wird über die Errechnung der durchschnittlichen Bruttogeschoßfläche, abzüglich 20 % Konstruktions- und Verkehrsflächen, die Nettogeschoßfläche ermittelt und dann je Quartierscharakter ein Verhältnis von Wohnflächen und gewerblich genutzten Flächen angenommen (Eine detaillierte Berechnung ist dem Anhang zu entnehmen).

Die nachfolgenden Daten können nur eine Annäherung an die zu erwartende bauliche Ausnutzung sein:

Gewerbliche Flächen werden ca. 7500 qm entstehen. Derzeit sind durch die bestehenden Gewerbebetriebe ca. 4000 qm vorhanden.

Von ca. 547 Wohneinheiten, sind ca. 70 Wohneinheiten im Bestand vorhanden. Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße für Gemeinden in Großstadtrandlage von 2,3 Personen, wird durch die Realisierung des Bebauungsplanes Wohnraum für ca. 1260 Personen geschaffen. Von diesen Wohneinheiten lassen sich, wegen geplanter Aussiedlung der Holzhandlung, kurzfristig (bis etwa zum Jahr 2000) ca. 150 Wohneinheiten realisieren. Der zu erwartende Einwohnerzuwachs wird sich auf die Infrastruktur nicht auswirken, da sämtliche Einrichtungen vorhanden sind.

4.6 Gestaltung

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

Die bauliche Dichte erfordert gestalterische Vorgaben, die die Neubauvorhaben als zusammengehörige Einheit erscheinen läßt und gleichzeitig individuelle gestalterische Vielfalt fördert.

Es geht darum, ortsbildstörende Extreme in Material- und Farbwahl zu vermeiden. Persönlichkeit soll sich in architektonischen und handwerklichen Details dokumentieren. Somit beziehen sich die gebäudebezogenen Festsetzungen im wesentlichen auf die Dachneigung und die Eindeckung mit Pfannen sowie auf Fassadenmaterialien und Farben. Im Text sind unter Ziff. 5.2.1 bis 5.2.4 geneigte Dächer mit 30° - 48° Dachneigung vorgeschrieben. Mansarddächer, sowie Dächer als Staffelgeschosse, sind ausnahmsweise zulässig, um zeitgemäße Architekturformen zu ermöglichen. Der gestalterischen Einfügung von überdachten Stellplätzen und Anbauten dient die textliche Festsetzung Ziff. 5.3.1. Auch die ein- und zweigeschossigen, rückwärtigen Anbauten entlang der Hauptstraßen sollen in gleicher Weise wie die Hauptgebäude bzw. deren Fassaden gestaltet werden. Flachdächer sind zu begrünen, um in dem verdichteten Baugebiet eine Mindestausgleichsfunktion zu erreichen.

Aus ökologischen Gründen sind Befestigungen für Zufahrten und Stellplätze, die die Wasser- und Luftdurchlässigkeit unterbinden, unzulässig.

4.7 Grünordnung

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

Jedoch sind durch die vorhandenen Gewerbebetriebe und deren Freiflächen wesentliche Teile versiegelt, so daß bei Umstrukturierung der Nutzung langfristig eine Verbesserung zu erwarten ist. Die öffentlichen Verkehrsflächen sind teilweise vorhanden.

Im übrigen ist im Sinne des gesamten ökologischen Naturhaushaltes eine Verdichtung in Zentrumslage sinnvoller als ein Ausufern von Gemeindeteilen in die freie Landschaft. Die grundsätzliche Notwendigkeit dieses Eingriffs begründet sich aus städtebaulicher Sicht durch den dringenden Bedarf von Bauflächen in der Gemeinde Henstedt Ulzburg (vgl.Kap. 2.0).

4.8 Verkehrserschließung und ruhender Verkehr

4.8.1 Verkehrserschließung

Die Anbindungen der Baugebiete an das regionale Straßenverkehrsnetz erfolgen über den Kirchweg sowie über die Bahnhofstraße. Das innere Plangebiet wird über neue Wohnstraßen als Einhangsystem erschlossen. Eine direkte Anbindung an die Hamburger Straße (B 433) ist nur für Fuss- und Radfahrer möglich. Einzige Ausnahme bildet die nördlich des Ebo-Bogens verlaufende Planstraße A, die dadurch den Kirchweg von gewerblichem Verkehr entlasten wird.

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

4.8.2 Ruhender Verkehr

Die Stellplätze sind auf den privaten Grundstücken unterzubringen. Jedoch wurden wegen der erforderlichen Anzahl in den Bauflächen der Geschosswohnungsbauten Tiefgaragen festgesetzt. Um für diese Gebiete einen gewissen Gestaltungsfreiraum zu lassen, wurden die Tiefgaragenzufahrten nicht festgesetzt. Dieses ist in den jeweiligen Bauantragsverfahren zu regeln.

Die erforderlichen öffentlichen Parkplätze sind in den Straßenräumen in ausreichender Anzahl und angemessen verteilt festgesetzt.

Für erforderliche Grundstückszufahrten dürfen die Parkplatzflächen gem. Text, Ziff. 3.2 unterbrochen werden.

Aus der Tabelle 4.5 (städtebauliche Daten) ergibt sich ein Stellplatzbedarf von 698 Stellplätzen und 227 öffentlichen Parkplätzen.

4.9 Schallschutz

Für das Plangebiet sind die zu erwartenden Geräusch-Immissionen vom Straßen- und Bahnverkehr berechnet worden.

Ausgehend von der Lärmschutzuntersuchung sind die entsprechend notwendigen Schallschutzfestsetzungen passiver Art in den vorliegenden Bebauungsplan aufgenommen worden. Damit wird die Planung den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gerecht.

Für die in der Planzeichnung festgesetzten Gebäudefronten sind entsprechend den angegebenen Lärmpegelbereichen passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Dabei sind alle Räume, die dem ständigen Aufenthalt von Menschen dienen, entsprechend der technischen Baubestimmung der DIN 4109 zu schützen. Schlafräume, deren Fenster in Fassaden mit Angabe eines Lärmpegelbereiches liegen, sind mit schallgedämpften Lüftungen auszustatten.

Im Hinblick auf die Troglagensituation der AKN-Eisenbahn sind keine lautereren Geräuschimmissionen zu erwarten als die Berechnungen zeigen. Zusätzliche Festlegungen im Textteil B sind deshalb nicht erforderlich.

5.0 VER- UND ENTSORGUNGSEINRICHTUNGEN

a) Wasserversorgung

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

b) Schmutzwasser

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

c) Oberflächenentwässerung

Es ist beabsichtigt, das Oberflächenwasser der privaten Grundstücke auf diesen zur Versickerung zu bringen.

Für die versiegelten Flächen und die öffentlichen Verkehrsflächen ist die Einleitung des Oberflächenwassers in das bestehende Entwässerungssystem bereits vorhanden. Die entsprechenden hydraulischen Nachweise sind im Rahmen der gesamten Entwässerungsplanung der Gemeinde Henstedt-Ulzburg zu berücksichtigen und rechtzeitig vor Baubeginn der unteren Wasserbehörde zu melden. Eine Regenwasserrückhaltung erfolgt durch ein Rückhalterohr im öffentlichen Straßenraum

d) Stromversorgung

Die Stromversorgung erfolgt über die Schleswag AG.

e) Gas

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

f) Blockheizkraftwerk

Die Wärmeversorgung der Neubaugebiete erfolgt mit Fernwärme aus einem neuzubauenden Blockheizkraftwerk östlich der Planstraße C.

g) Abfallbeseitigung

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

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

h) Feuerlöscheinrichtungen

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

h) Altstandortverdachtsflächen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind der unteren Wasserbehörde Altlastenverdachtsflächen bekannt. Inwieweit diese Flächen tatsächlich eine Gefährdung sind, kann derzeit nicht beantwortet werden. Eine Untersuchung der Verdachtsflächen hat im Baugenehmigungsverfahren zu erfolgen und ist mit der unteren Wasserbehörde im Vorwege der Baumaßnahmen abzustimmen.

6.0 MASSNAHMEN ZUR ORDNUNG DES GRUND UND BODENS

Die Festsetzungen der im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzung für die im Geltungsbereich gelegenen Grundstücke, sowie die Abtretung der Verkehrsflächen an die Gemeinde Henstedt-Ulzburg, wird auf freiwilliger Basis angestrebt. Sollte es jedoch erforderlich werden, muß von den Möglichkeiten der §§ 45 ff bzw. 85 ff BauGB Gebrauch gemacht werden.

Henstedt-Ulzburg, den 04. Aug. 1999.....


Der Bürgermeister

