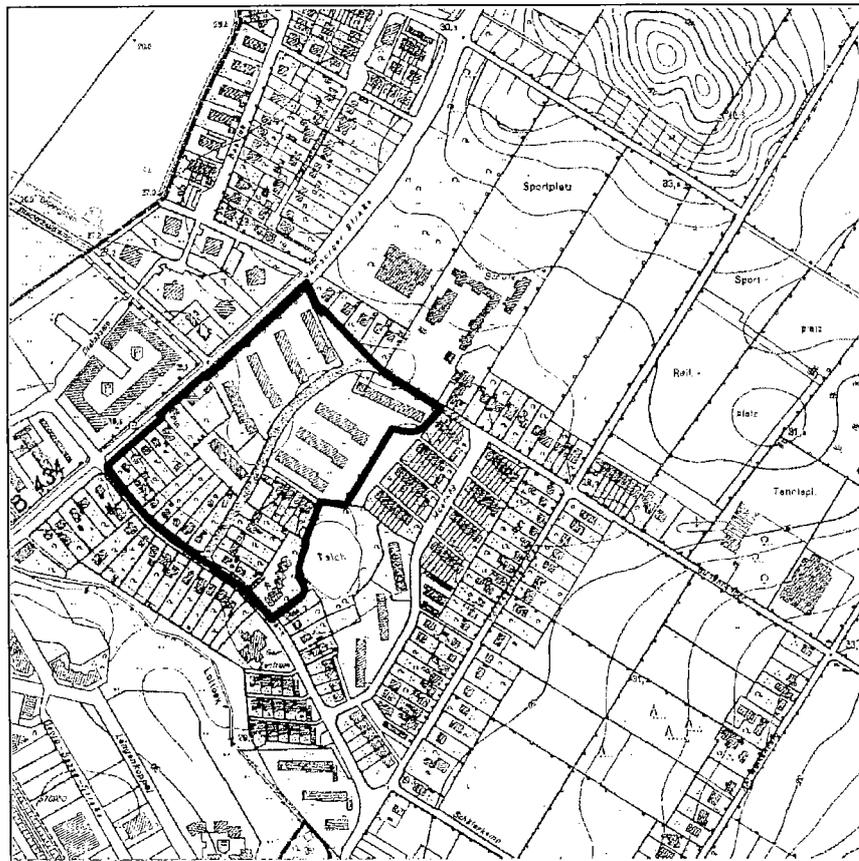
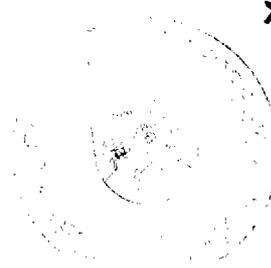


BEGRÜNDUNG
ZUM
BEBAUUNGSPLAN NR. 19 „TEICHWEG“
GEMEINDE AMMERSBEK
mit örtlichen Bauvorschriften



Rechtskräftige Fassung



Ammersbek, 18.06.08

(Bürgermeister)

INHALTSVERZEICHNIS

1. Grundlagen und Verfahrensablauf	1
2. Lage und Geltungsbereich	1
3. Anlass und Ziel der Planung	1
4. Rahmenbedingungen	2
4.1. Raumordnung und Landesplanung	2
4.2. Flächennutzungsplan.....	2
4.3. Bebauungspläne/Planungsrecht.....	3
4.4. Sonstige Vorgaben	3
4.4.1. Baumschutzsatzung	3
4.4.2. Verkehrsgutachten	3
4.4.3. Lärmgutachten	3
4.4.4. Umweltbericht – Vorprüfung des Einzelfalls	3
4.5. Städtebauliche Situation	5
4.6. Erschließungssituation / Ruhender Verkehr	7
5. Planinhalt und Abwägung	8
5.1. Allgemeines Wohngebiet	8
5.2. Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen.....	11
5.2.1. Festsetzungen im WA1	11
5.2.2. Ausgangssituation im WA 2.....	11
5.2.3. Festsetzungen im WA 2	12
5.2.4. Stellplatzlärm im WA 2	12
5.3. Grünflächen	12
5.4. Immissionsschutzbezogene Festsetzungen.....	12
5.5. Erschließung.....	14
6. Aufhebung bestehender Pläne	14
7. Flächen- und Kostenangaben	15
7.1. Flächenangaben	15
7.2. Kostenangaben.....	15
8. Ver- und Entsorgung	15
8.1. Allgemein	15
8.2. Besondere Hinweise zum Oberflächenwasser und Grundwasser	15

1. Grundlagen und Verfahrensablauf

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Ammersbek hat in ihrer Sitzung am 27.06.2006 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 19 aufzustellen. Zur Sicherung der Planungsziele wurde am 27.06.2006 eine Veränderungssperre erlassen.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung hat nach der Bekanntmachung vom 10.07.2007 im Stormarner Tageblatt am 19.07.2007 stattgefunden. Die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde vom 31.07.2007 bis zum 14.09.2007 vorgenommen.

Die öffentliche Auslegung fand vom 06.02.2008 bis zum 07.03.2008 statt.

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415 zuletzt geändert am 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316)).

2. Lage und Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Ortsteil Lottbek der Gemeinde Ammersbek. Es umfasst die Flächen nördlich der Straße „An der Lottbek“, östlich der Hamburger Straße, westlich des Moorteiches und südlich der Straße „Teichweg“.

Der Geltungsbereich ist ca. 6,4 ha groß.

3. Anlass und Ziel der Planung

Die Gemeinde Ammersbek beabsichtigt, die gewachsene Struktur des Plangebiets planungsrechtlich unter Erhaltung der Grünzüge und Beachtung der verkehrlich stark belasteten Situation im öffentlichen Straßenraum des „Teichweg“ zu sichern. Planungsziel ist die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets unter Erhaltung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Die Gemeinde Ammersbek sieht sich einer stetigen Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum ausgesetzt, der vor allem von der Stadt Hamburg ausgeht. Die Bevölkerung ist in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen, seit 1987 (8.107 Einwohner) bis 2007 (9.155 Einwohner) um rund 13 %.

Unter Achtung der raumordnerischen Ziele eignen sich nicht alle Siedlungsflächen für eine Nachverdichtung. Gerade in den gewachsenen Bereichen, wo die vom Anliegerverkehr in Anspruch genommenen Flächen überproportional ausgelastet sind, soll die vorhandene Wohnkultur angemessen gesichert und unter Berücksichtigung der bestehenden Qualitäten gegebenenfalls behutsam weiterentwickelt werden.

Deshalb soll für den nördlichen Geltungsbereich keine bauliche Verdichtung zugelassen werden. Die mehrgeschossige Zeilenbebauung, die in den 60er Jahren entstanden ist, wird durch entsprechende Freiräume gegliedert und geprägt. Anders als in anderen Zeilensiedlungen dieser Dichte sind diese Freiräume bis heute überwiegend von Überbauung (z. B. Stellplätzen) freigehalten worden, so dass sie durch Rasenflächen und Gehölze bestimmt werden. Das Quartier hat durch zusammenhängende öffentliche und private Grünstrukturen eine hohe Freiraumqualität, die in ihrer Ausprägung und Qualität erhalten werden soll.

Im südlichen Geltungsbereich besteht eine kleinteiligere Bebauung, die durch freistehende Einfamilienhäuser mit großen Gärten geprägt ist. In diesem Bereich soll eine Nachverdichtung ermöglicht werden. In Teilbereichen (Hinterlieger „An der Lottbek“) ist dies bereits nach bestehendem Planungsrecht zulässig gewesen, in anderen Bereiche (Hinterlieger Hamburger Straße) nicht. Für die Hinterliegererschließung „An der Lottbek“ war bisher eine Erschließung entlang der hinteren Grundstücksgrenze vom Teichweg aus vorgesehen. Diese Erschließung ist jedoch nicht mehr erwünscht. Zum einen hat sich in diesem Bereich ein ortsbildprägender Gehölzbestand herausgebildet, der nicht beeinträchtigt werden soll, zum anderen soll der Teichweg nicht durch zusätzliche Verkehre belastet werden. Die Erschließung soll nun über die jeweiligen Grundstücke von „An der Lottbek“ bzw. von der Hamburger Straße aus erfolgen.

4. Rahmenbedingungen

4.1. Raumordnung und Landesplanung

Ammersbek liegt mit seinem Ortsteil Lottbek im Ordnungsraum Hamburg, in dem eine differenzierte Weiterentwicklung des baulichen Verdichtungsprozesses und eine dynamische Wirtschaftsentwicklung angestrebt werden soll. Ammersbek hat keine eigene zentralörtliche Einstufung (Regionalplan für den Planungsraum I (Schleswig-Holstein Süd) 1998). Die Gemeinde soll insbesondere Aufgaben in der Versorgung mit Wohnraum und Gewerbe wahrnehmen (Landesraumordnungsplan des Landes Schleswig-Holstein 1998).

Die Gemeinde Ammersbek dient aufgrund ihrer Lage als Siedlungsfläche für Hamburg. Der Ortsteil Lottbek hat im Regionalplan Schleswig-Holstein für den Planungsraum I (1998) die Zuweisung: „Besonderer Siedlungsraum im baulichen Siedlungszusammenhang mit Hamburg“.

4.2. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Ammersbek stellt die Bauflächen des Geltungsbereichs als Wohnbaufläche dar, die Landesstraße wird als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben.

4.3. Bebauungspläne/Planungsrecht

Mit dem Bebauungsplan Nr. 19 „Teichweg“ wird vorhandenes Planrecht ersetzt. Maßgebend für die planungsrechtliche Beurteilung von Bauvorhaben war bislang der Bebauungsplan B 3 „An der Lottbek“ aus dem Jahr 1961. Dieser hat mehrere Änderungsverfahren durchlaufen, wobei die 1. und die 6. Änderung Flächen im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 19 betreffen.

4.4. Sonstige Vorgaben

4.4.1. Baumschutzsatzung

In Ammersbek besteht die Baumschutzsatzung vom 10.03.1999.

4.4.2. Verkehrsgutachten

Im Auftrag der Gemeinde Ammersbek wurde im April 2007 ein Verkehrsgutachten erstellt. Gegenstand des Gutachtens ist die Analyse und Bewertung der Leistungsfähigkeit und Tragfähigkeit der Verkehrsanlagen hinsichtlich des fließenden und des ruhenden motorisierten Verkehrs.

4.4.3. Lärmgutachten

Angesichts des Verkehrsaufkommens auf der Hamburger Straße ist das Plangebiet von Lärmemissionen betroffen. Aus diesem Grund ist im Februar 2007 eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt worden. Dabei wurden auch die Lärmemissionen untersucht, die vom Kraftfahrzeugverkehr auf dem „Teichweg“ und „An der Lottbek“ ausgehen.

4.4.4. Umweltbericht – Vorprüfung des Einzelfalls

Der Bebauungsplan Nr. 19 ist ein Bebauungsplan der Innentwicklung und unterliegt damit den Regelungen des § 13 a BauGB. Danach können Bebauungspläne, die eine Grundfläche von bis zu 20.000 m² zulassen, ohne Umweltverträglichkeitsprüfung aufgestellt und im beschleunigten Verfahren durchgeführt werden (§ 13 a Abs. 1 Nr. 1 BauGB). Für Pläne mit zulässigen Versiegelungen zwischen 20.000 m² und 70.000 m² kann auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden, wenn die Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass der Bebauungsplan keine erheblichen Umweltauswirkungen haben wird (§ 13 a Abs. 1 Nr. 2 BauGB).

Im vorliegenden Fall können rund 25.000 m² der Flächen in den Baugebieten versiegelt werden. Somit ist die Prüfung des Einzelfalls anzuwenden, die nachfolgend in Anlehnung an Anlage 2 UVPG durchgeführt wurde.

Merkmale des Vorhabens

Der Geltungsbereich ist ca. 6,4 ha groß. Beim Bebauungsplan Nr. 19 handelt es sich um einen überwiegend bestandssichernden Bebauungsplan.

Im WA 1 werden zwei neue überbaubare Bereiche (Hinterlieger Hamburger Straße) festgesetzt. Dadurch wird erstmalig die Errichtung von (Wohn-)Gebäuden in diesen Bereichen ermöglicht. Allerdings tritt keine Erhöhung der zulässigen Versiegelung ein. Für die Wohngebiete WA 1 und WA 2 galten bisher die BauNVO 1977 bzw. noch ältere Fassungen der BauNVO. Nach diesen rechtlichen Regelungen besteht keine Begrenzung der Versiegelung durch Nebenanlagen (Geh- und Fahrwege, Stellplätze, Garagen, Nebengebäude, Terrassen etc.), so dass in den Wohngebieten bisher eine vollflächige, also 100 %ige Versiegelung der Grundstücke zulässig war. Durch die Umstellung auf die BauNVO 1990 und die Festsetzung der GRZ bzw. GR und der zulässigen Überschreitung wird dieser Wert sowohl im WA 1 als auch im WA 2 auf ca. 45 % reduziert.

Die öffentlichen Straßenflächen werden bestandsgemäß beibehalten. Die Baugebiete WA 1 und WA 2 werden zugunsten von privaten Grünflächen um ca. 3.400 m² in ihrer Fläche verkleinert.

Durch die Planung wird der bisherige Freiraumschutz fortgeführt und verbessert (Umstellung auf BauNVO 1990, s. o.), außerdem werden ortsbildprägenden Gehölzstreifen und Grünflächen erstmals zeichnerisch festgesetzt.

An der Abfallerzeugung im Gebiet wird sich planungsbedingt fast nichts ändern, da nur geringfügige wohnbauliche Ergänzungen zulässig werden (etwa fünf eingeschossige Wohnhäuser in zweiter Reihe an der Hamburger Straße). Auch hinsichtlich der Umweltverschmutzung und Belästigungen sowie bezüglich des Unfallrisikos sind keine signifikanten Änderungen gegenüber dem Status Quo zu erwarten.

Standort des Vorhabens

Der Geltungsbereich wird seit Jahrzehnten als Wohn-Siedlungsbereich mit Grünflächenbereichen und Erschließungsstraßen genutzt, diese Nutzung wird durch die Planung nicht verändert.

Es werden nur geringfügige bauliche Ergänzungen und insgesamt eine Verringerung der Versiegelung vorgesehen. Dabei werden gleichzeitig einige Gehölzbestände und Grünflächen zeichnerisch festgesetzt und der Freiraumschutz insgesamt verbessert. Deshalb werden sich im Gebiet hinsichtlich des Reichtums, der Qualität und der Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes geringfügige Verbesserungen gegenüber dem Status Quo einstellen.

Durch die Planung werden keine Erhaltungsziele und Schutzzwecke bezüglich Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung bzw. der Europäischen Vogelschutzgebiete berührt. Es liegen auch keine nationalen Schutzzwecke oder -gebiete (wie z. B. Naturschutzgebiete, Nationalparke, gesetzlich geschützte Biotop, Wasserschutzgebiete, Denkmale, archäologisch bedeutsame Landschaften o. ä) vor. Ammersbek liegt in einem „Besonderen Siedlungsraum im baulichen Siedlungszusammenhang mit Hamburg“ und damit in einem Siedlungsschwerpunkt in verdichteten Räumen im Sinne des § 2 Nr. 2 und 5 des Raumordnungsgesetzes.

Merkmale der möglichen Auswirkungen

Aus den vorhergehenden Absätzen ergibt sich, dass keine erheblichen Auswirkungen der Planung zu erwarten sind.

Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit oder auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten.

Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass

- im Geltungsbereich keine den Naturhaushalt beeinträchtigenden Eingriffe vorbereitet werden
- die Versiegelbarkeit der Böden flächenmäßig reduziert wird
- prägende Grünstrukturen planungsrechtlich geschützt werden
- die Planung die hohe Qualität der Freiräume und des Wohnumfeldes sichert.

Es sind keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten, die obenstehende Überprüfung anhand der Anlage 2 des UVPG hat keine Anhaltspunkte ergeben, dass die Planungsziele, das Plangebiet oder die möglichen Auswirkungen der Planungsabsichten einen besonderen Untersuchungsbedarf erfordern.

Deshalb ist keine Umweltprüfung erforderlich.

4.5. Städtebauliche Situation

Das Plangebiet ist für den individuellen motorisierten Verkehr über die Straße „An der Lottbek“ mit einer Lichtsignalanlage an die Hamburger Straße angebunden. Letztere ist die Hauptverkehrsstraße (L 225), die den Ortsteil Hamburg-Bergstedt mit Bargteheide verbindet.

Die Anbindung des Plangebietes für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer ist überdurchschnittlich gut. Die Durchlässigkeit des Gebiets für

Fußgänger und Radfahrer ist durch unterschiedliche Wegebeziehungen sichergestellt.

Im nordwestlichen Teil des Plangebiets haben sich die parallel zur Hamburger Straße verlaufenden Grundstücksränder als baumreiche Geländestreifen ausgebildet und werden als Spielflächen genutzt. Diese Flächen grenzen im Norden des Geltungsbereichs an einen Westausläufer des „Teichweg“, der nur für Fußgänger und Radfahrer zur Hamburger Straße hin durchlässig ist. Die Hamburger Straße kann mit Hilfe einer Bedarfsampel an dieser Stelle überquert werden.

Ein weiterer, stark durch Baumbestand und Grün geprägter Bereich verläuft an der Ostseite des Geltungsbereichs. Er bildet mit dem in ihn eingebetteten Moorteich eine öffentliche Grünachse, die in Nord-Süd-Richtung eine Verbindung zwischen dem Schul- und Sportgelände und den Grünflächen und dem Versorgungszentrum im Süden herstellt.

Auf Höhe des Plangebiets liegt an der Hamburger Straße eine Bushaltestelle. In etwa 500 m Entfernung liegt die Haltestelle "Hoisbüttel" der Hamburger U-Bahnlinie U 1, die wochentags im 20-Minuten-Takt zum Hauptbahnhof fährt.

Die innere Erschließung des Plangebiets erfolgt über den „Teichweg“. In Höhe der Zeilenbauten bestehen beidseitig Parkstreifen, die unterschiedlich gegliedert sind. Östlich der Gabelung des „Teichweg“ sorgen bauliche Einrichtungen für eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit. Hier sind die nördlich angrenzenden öffentlichen Gemeinbedarfseinrichtungen (Grundschule, Jugendtreff, Sporthalle, Sportfläche, Kindertagesstätte und Kinderspielplatz) angebunden. Der Westarm des „Teichweg“ ist für Pkw als Sackgasse ausgebildet und für öffentliche Parkplätze angelegt.

Die Straße „An der Lottbek“ begrenzt in südlicher Richtung das Plangebiet. Wie auch der „Teichweg“ ist sie als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Sie verfügt beidseitig über Gehwege und einen fast durchgehenden einseitigen Parkstreifen.

In Bezug auf die Bebauung ist das Plangebiet geteilt. Die Straße „An der Lottbek“ und der südliche Teil des „Teichweg“ wird von ein- bis zweigeschossigen Einzelhäusern geprägt. Im weiteren Verlauf nach Norden erhält der „Teichweg“ einen anderen Charakter. Hier stehen neun drei- bis sechsgeschossige Geschosswohnungsbauten quer zur Straße. Der Wechsel von Wohngebäuden und Grünflächen schafft ausgezeichnete Verhältnisse für Besonnung, Belichtung und Belüftung.

Die Einzelhausgrundstücke entlang der Straße „An der Lottbek“ sowie im südlichen Abschnitt des „Teichweg“ haben schmale, lang gestreckte Wohngärten mit einem heterogenen Gehölzbestand. Der nördliche Bereich des Geschosswohnungsbaus wird von Rasenflächen mit eingestreutem

Baumbestand umschlossen, östlich des „Teichweg“ bestimmen private Stellplatzanlagen das Erscheinungsbild.

4.6. Erschließungssituation / Ruhender Verkehr

Die folgenden Ausführungen sind überwiegend dem Verkehrsgutachten (s. o., Ziffer 4.4.2) entnommen.

Das Verkehrsaufkommen im Planungsbereich wird in erster Linie durch Anwohnerverkehre geprägt. Darüber hinaus wird der „Teichweg“ als Zufahrt zu den nördlich des Plangebiets liegenden Einrichtungen (Grundschule, Kindertagsstätte und Sportplatz) genutzt. Während das durch den Sportplatz erzeugte Verkehrsaufkommen zu vernachlässigen ist, treten bei den Fahrten zur Grundschule und zur Kindertagesstätte in der Zeit von 7 bis 8 Uhr deutliche Tagesspitzen auf, die zu Engpässen und Konfliktsituationen führen. In dieser Zeit ist mit Behinderungen zu rechnen, die sich in Ausweichmanövern sowie Wartezeiten bzw. Gefährdung bei Fußgängerquerungen äußern. Zudem ist zu beobachten, dass ein Teil des Verkehrs in dieser Zeit auf benachbarte Straßen (Moorweg, Bullenredder) ausweicht. Diese Missstände treten überwiegend im genannten Zeitraum auf, zumal das Gesamtverkehrsaufkommen über die übrige Tageszeit vergleichsweise gering ist.

Der ruhende Verkehr stößt im nördlichen Bereich des Plangebiets an Kapazitätsgrenzen. Im dortigen Geschosswohnungsbau sind etwa 265 Wohnungen vorhanden. Gemäß der Anlage 1 der Verwaltungsvorschrift zu § 55 der Landesbauordnung des Landes Schleswig-Holstein ist im Regelfall bei der Errichtung von Einfamilienhäusern jeweils 1 Stellplatz pro Wohneinheit erforderlich, bei Mehrfamilienhäusern ist 0,7 - 1 Stellplatz pro Wohneinheit nachzuweisen.

Für die 265 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau sind demnach 185 bis 265 private Stellplätze erforderlich. Wenn – wie im Verkehrsgutachten – vom niedrigeren Wert ausgegangen wird, ergibt sich folgende Betrachtung:

Erforderlich sind 185 Stellplätze, vorhanden sind jedoch nur 89. Rechnerisch ergibt sich damit ein **Defizit von 96 privaten Stellplätzen**.

Dieses Unterangebot an privaten Stellplätzen im Bereich der Geschosswohnungsbauten führt dazu, dass ein Teil der Anwohner ihre Fahrzeuge außerhalb der offiziell dafür vorgesehenen Stellplatzflächen abstellen und auf die Fahrbahn des „Teichweg“ sowie die Parkplätze des Schulgeländes ausweichen. Eine Verlagerung in die angrenzenden Wohngebiete („An der Lottbek“, „Moorweg“) ist hingegen nicht beobachtet worden.

Bei den öffentlichen Parkplätzen ist im Plangebiet ein rechnerisches **Überangebot von 12 öffentlichen Parkplätzen** vorhanden: Einem Bedarf von 56 Parkständen steht ein Angebot von 68 gegenüber.

Außerdem sind auf dem Schulparkplatz weitere 56 Pkw-Stellplätze vorhanden. Diese Stellplätze stehen nur eingeschränkt als Ausweichmöglichkeit für das WA 2 zur Verfügung, da sie nur außerhalb der Zeiten des Schulbetriebs und der abendlichen Sportveranstaltungen oder Schulveranstaltungen für die Öffentlichkeit nutzbar sind. Im Regelfall stehen sie für eine Nutzung über Nacht (von etwa 22:00 Uhr bis morgens gegen 7:30 Uhr) zur Verfügung, häufig können sie auch am Nachmittag genutzt werden. In den Schulferien und an schulfreien Tagen stehen sie meist ganztägig als Ausweichparkplätze für das Wohnquartier zur Verfügung. Aufgrund der Schul-Nutzung an allen übrigen Vormittagen sowie teilweise an den Nachmittagen und Abenden abgeschätzt, dass etwa die Hälfte der 56 Schul-Stellplätze, **also 28 Stellplätze als verfügbar für das WA 2 eingestuft**. (Doppelnutzung der Stellplätze im Sinne des § 55 LBO)

Damit ergibt sich für das WA 2 ein rechnerisches Defizit von privaten Stellplätzen von $96 - 12 - 28 = 56$ Stellplätzen.

5. Planinhalt und Abwägung

5.1. Allgemeines Wohngebiet

Die Art der baulichen Nutzung wird durch Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets bestimmt. In den beschriebenen Bebauungsstrukturen sollen außer dem Wohnen auch andere Nutzungen, die mit dem Wohnen verträglich sind, zulässig sein, um ein lebendiges Nebeneinander der auf das Wohnen bezogenen Nutzungen zu ermöglichen. Die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO werden nicht Bestandteil des Bebauungsplans, um Konfliktpotentiale zwischen dem Wohnen und möglichen anderen Nutzungen gering zu halten.

Das Maß der baulichen Nutzung wird in den Gebieten WA 1 und WA 2 in Anlehnung an den Bestand unterschiedlich festgesetzt.

Im südlichen Teilbereich (WA 1) wird die zulässige Geschosshöhe auf ein Vollgeschoss beschränkt. Diese Festsetzung entspricht der Ausweisung des bisher gültigen Planrechts. Die Grundflächenzahl (GRZ) wird mit 0,3 festgesetzt, um ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten zuzulassen. Für Nebenanlagen, Stellplätze und sonstige Versiegelungen gelten die Regelungen des § 19 Abs. 4 BauNVO, wonach die zulässige GRZ durch diese Flächen um bis zu 50 % überschritten werden darf. Dieser Wert erlaubt ein angemessenes Verhältnis von Bebauung und Freiflächen und sichert die bestehenden großzügigen grün gestalteten Gartenflächen.

Zulässig sind Einzel- und Doppelhäuser. Den Grundstückseigentümern wird damit die Möglichkeit eingeräumt, ihre Grundstücksgrenzen einseitig zu bebauen, was insbesondere für eine künftige Bebauung in zweiter Reihe differenzierte Möglichkeiten der Grundstücksnutzung schafft.

Im südöstlichen WA 1 zwischen dem Teich und der Straße „An der Lottbek“ bzw. dem „Teichweg“ wird in zwei Baufeldern die offene Bauweise festgesetzt, eine Einengung auf Einzel- und Doppelhäuser entfällt, um den hier vorhandenen Hausgruppen zu entsprechen.

Die Festlegung der überbaubaren Grundstücksflächen ermöglicht neben der Bestandssicherung eine maßvolle Nachverdichtung im WA 1. Die Grundstücke dürfen mit Bautiefen von 13, 14, 15 und 18 m bebaut werden. Dabei wird den Grundstücken im südwestlichen Geltungsbereich in den hinteren Grundstücksbereichen eine zweite Baumöglichkeit eröffnet.

Die Erschließung für die Hinterlieger soll von der Straße „An der Lottbek“ und von der Hamburger Straße aus durch die vorderen Grundstücksbereiche erfolgen. Es soll den jeweiligen Grundstückseigentümern überlassen bleiben, ob sie die hintere Baumöglichkeit nur über ihr eigenes Grundstück erschließen oder ob sie gemeinsam mit ihrem rechten oder linken Grundstücksnachbarn einen Erschließungsweg bauen möchten. Deshalb wird hinsichtlich der Hinterlieger-Erschließung keine Festsetzung getroffen.

Zur Steuerung der Höhenentwicklung wird für das WA 1 eine maximale Gebäudesockelhöhe von 0,5 m unterhalb bzw. 1 m oberhalb der Fahrbahnmitte der angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt. Die Beschränkung der Wohneinheiten auf max. 2 pro Gebäude im WA 1 dient der Anpassung der Neubebauung an den überwiegend durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägten Gebäudebestand.

Im nördlichen Geltungsbereich (WA 2) wird die Zahl der zulässigen Vollgeschosse entsprechend dem Bestand mit drei, vier und sechs festgesetzt. Eine Aufstockung oder sonstige Nachverdichtung im Bereich der Zeilenbauten ist planerisch nicht erwünscht, da das Gebiet in seiner gestalterischen Qualität, Freiraumausstattung und Dichte gesichert werden soll. Eine Nachverdichtung würde insbesondere hinsichtlich der Stellplatzsituation zu einer Verschärfung des bereits bestehenden Konfliktpotentials führen (s. u., Pkt. 5.2) und eine Beeinträchtigung der Freiraumqualität nach sich ziehen.

Zur Sicherung der Gebäudekubatur wird eine maximal zulässige Gebäudehöhe, bezogen auf die Oberkante der Fahrbahnmitte des „Teichweg“ festgesetzt. Die Festsetzungen entsprechen den heutigen Gebäudehöhen, wobei jeweils ein Zuschlag von etwa 1 m für eventuelle Änderungen im Dachaufbau beinhaltet ist. Um- und Neubauten sind lediglich im Rahmen des Gebäudebestands zulässig.

Dem städtebaulichen Konzept der kammartigen Bebauung folgend wird im Abschnitt der Geschossbauten eine geschlossene Bauweise festgesetzt.

Die Gebäudekörper im WA 2 werden eng durch Baugrenzen umfasst, zusätzlich wird für jedes Gebäude eine zulässige Grundfläche GR in

Quadratmetern festgesetzt. Diese wird für jeden Baukörper so gewählt, dass sie etwas größer als die überbaubaren Flächen ist, so dass die Baugrenze (nicht die GR) die zulässige Größe des Gebäudes bestimmt. Für das gesamte WA 2 beträgt die festgesetzte Grundfläche 7.900 m².

Zusätzlich dürfen im WA 2 durch Nebenanlagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten 5.300 m² überbaut werden. Diese Zahl berücksichtigt die bereits vorhandenen Versiegelungen (Stellplatzanlagen, Müllsammelbereiche, Wohnwege, Eingangsbereiche für Treppenhaus und Keller) und erlaubt eine zusätzliche Versiegelung auf ca. 500 m² in den Freiflächen des WA 2. Derzeit ist nicht beabsichtigt, bestimmte Flächen zu überbauen. Durch die Festsetzung wird für die Zukunft die Möglichkeit eröffnet, bei Erfordernis ohne Änderung des Bebauungsplanes Versiegelungen in den Freiflächen vornehmen zu können. Die Versiegelungen werden folgendermaßen aufgeteilt: Im WA 2 zwischen Teichweg und Hamburger Straße darf die festgesetzte Grundfläche durch Stellplätze und ihre Zufahrten sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO um 2.500 m² überschritten werden, im WA 2 zwischen Teichweg und der Bebauung am Moorweg um 2.800 m².

Die enge Begrenzung der Gebäude durch Baugrenzen dient dem Schutz des Freiraums. Um für die Wohnungen trotzdem noch Spielräume für eine Umgestaltung und Entwicklung zu schaffen, darf die Baugrenze an der Südseite und an der Ostseite der dreigeschossigen Gebäude durch Balkone überschritten werden, solange diese maximal 1,5 m tief und max. 3,5 m breit sind. Durch diese Festsetzung wird ein individueller Gestaltungs- und Erweiterungsbedarf geschaffen, ohne dass das Gebäudevolumen oder die Wirkung des Gebäudes in den öffentlichen Raum wesentlich geändert würde. Die Festlegung von maximalen Abmessungen für den Einzelbalkon gewährleistet, dass die Balkone die Fassaden nicht optisch dominieren werden.

Hinsichtlich der zulässigen Gesamtversiegelung tritt sowohl für das WA 1 als auch für das WA 2 gegenüber dem Status Quo eine Verringerung ein.

Im Bereich des WA 1 wird die GRZ von 0,18 bzw. 0,2 (Stand: 6. Änderung) auf 0,3 angehoben. Die zulässige Versiegelung wird jedoch durch die Umstellung auf die BauNVO 1990 verringert: Die 6. Änderung des Bebauungsplans Nr. 3 ist im Jahr 1986 rechtskräftig geworden, deshalb gilt die BauNVO 1977. Diese BauNVO sieht (ebenso wie die in Teilen des Plangebietes geltenden ältere Fassungen der BauNVO) keine Anrechnung von Nebenanlagen auf die GRZ vor. Somit ist die seinerzeit festgesetzte GRZ nicht unmittelbar mit der heutigen vergleichbar. Bei einer alten GRZ von 0,2 ist eine Versiegelung des Grundstücks durch Nebenanlagen praktisch ohne Obergrenze zulässig. Nach der BauNVO 1990, die für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 19 gilt, ist für Nebenanlagen lediglich eine 50 %ige Überschreitung der GRZ möglich, sofern nichts anderes festgesetzt wird. Dies ist hier der Fall. Damit beträgt

die zulässige Gesamtversiegelung im WA 1 nun 45 %, vorher waren es aus o. g. Gründen 100 %.

Im WA 2, das knapp 3 ha groß ist, entspricht die zugelassene Versiegelung von 13.200 m² etwa 44 % der Gesamtfläche.

5.2. Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen

5.2.1. Festsetzungen im WA1

Im Bereich der Einzelhausbebauung (WA 1) sollen die Vorgärten von baulichen Anlagen freigehalten werden. Deshalb ist die Errichtung von Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO und von Garagen gemäß § 12 BauNVO zwischen der Straßenbegrenzungslinie der öffentlichen Verkehrsfläche und der straßenseitigen Baugrenze nicht zulässig.

5.2.2. Ausgangssituation im WA 2

Für das WA 2 besteht aktuell ein rechnerisches Stellplatzdefizit von 56 Stellplätzen. Dieses Defizit kann im Plangebiet nicht befriedigt werden ohne massive Änderungen des Wohnumfeldes vorzunehmen. Die Schaffung der zusätzlichen privaten Einstellplätze wäre in ausreichendem Maß nur auf Flächen möglich, die durch ihre direkte Nachbarschaft zu Wohnungen zu konflikträchtigen Verhältnissen und Beeinträchtigungen der Wohnnutzung geführt hätten. Außerdem müssten Rasenflächen mit prägendem Baumbestand zwischen den Gebäuden vollständig beseitigt werden müssen.

Für die Herstellung von 56 privaten Stellplätzen mit ihren Zufahrten müssten etwa 1.600 m² bisher freier Vegetationsfläche versiegelt werden (Faustzahl: 25 bis 30 m² pro Stellplatz). Das würde bedeuten, dass die Freiflächen zwischen den Mehrfamilienhäusern im westlichen Plangebiet eine gravierende Verschlechterung erfahren würden. Die Versiegelung der Freiflächen würde sich fast flächendeckend von Haus zu Haus erstrecken und negative Auswirkungen auf die Wohnqualität und das Kleinklima zeitigen. Besonders gravierend sind Verschlechterung der Aufenthaltsqualität, die auch die angrenzenden Grünflächen betrifft sowie die Zunahme der Gefährdung für die Kinder. Die Versiegelung solch erheblicher Freiraumanteile kann durch Neugestaltung oder andere planerische Maßnahmen nicht aufgewogen werden, so dass in der Abwägung der unterschiedlichen Belange auf einen Nachweis der rechnerisch fehlenden privaten Stellplätze verzichtet wird. Durch die Doppelnutzung der Schul-Stellplätze, durch die Nutzung der überzähligen öffentlichen Parkplätze und durch das Abstellen von Kfz im Straßenraum (wo er unmarkiert, aber breit genug ist) hat sich in den letzten Jahren eine Situation eingeschpielt, die – abgesehen von geringen Verkehrsbehinderungen (vgl. S. 6 der Verkehrlichen Untersuchung) - funktioniert. Zudem ist durch die Nähe des Plangebiets zu Schule, Kindergarten und Versorgungseinrichtungen die Tatsache gegeben, dass die Bewohner viele Wege ohne den Einsatz eines Pkw erledigen können.

Zudem besteht mit der Bushaltestelle auf Höhe des Plangebietes und dem U-Bahn-Haltepunkt Hoisbüttel eine günstige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr, es sind auch ausreichend Fahrradwege vorhanden (vgl. § 55 Abs. 1 LBauO), so dass teilweise auf Stellplätze verzichtet werden kann.

Die Anlage weiterer Stellplatzanlagen wäre mit gravierenden negativen Folgen für das Wohnquartier bezüglich der Wohn- und der Freiflächenqualität verbunden. Deshalb trifft der Bebauungsplan vor allem bestandssichernde Festsetzungen.

5.2.3. Festsetzungen im WA 2

Die Errichtung von weiteren Stellplätzen außerhalb der dafür gekennzeichneten Gemeinschaftsstellplätze ist planungsrechtlich ausgeschlossen. Garagen sind grundsätzlich im als WA 2 bezeichneten Gebiet unzulässig.

5.2.4. Stellplatzlärm im WA 2

Das bestehende und in die neue Planung übernommene Stellplatzkonzept basiert auf einer Bereitstellung von Stellflächen im Bereich der Seitenflächen der Geschosswohnungsbauten. Da die Gebäude in Richtung der Grünräume orientiert sind, ist der An- und Abfahrtsverkehr der Gemeinschaftsstellplätze mit vergleichsweise geringen Störungen der Anwohner verbunden. Das Störungspotenzial liegt im Rahmen des in Wohngebieten typischen Anwohnerverkehrs. Eine eingehende Betrachtung wurde daher im Gutachten nicht vorgenommen.

5.3. Grünflächen

Zwei private Grünflächen entlang der Hamburger Straße und an der östlichen Grenze sichern dem Planbereich einen grünen, räumlich wirksamen Rahmen. Sie schirmen gegen die stark befahrene Hamburger Straße ab und schaffen damit einen optischen und psychologischen Schutz und gestalten das Gebiet in Richtung der öffentlichen Grünfläche mit dem Moorteich.

Darüber hinaus werden zwei Geländestreifen auf den privaten Grundstücken als private Grünflächen festgesetzt: Quer zum „Teichweg“ sichern diese einen raumbildenden Baumbestand, der das Quartier gliedert. Während der Gehölzstreifen auf der Westseite des „Teichweg“ sehr dicht ausgeprägt ist, wird er auf der Ostseite merklich spärlicher. Deshalb wird die private Grünfläche auf der Westseite durch die Festsetzung *Fläche für die Erhaltung von Bäumen ...* ergänzt, auf der Ostseite kommt noch als Doppelfestsetzung die Signatur *Fläche zum Anpflanzen von Bäumen* hinzu.

5.4. Immissionsschutzbezogene Festsetzungen

Schutzbedürftig vor schädlichen Einwirkungen durch Straßenlärm sind die Wohnnutzungen im Plangebiet sowie die beiden nördlich des Plangebiets

liegenden Einrichtungen der Grundschule und Kindertagesstätte. Im Lärmgutachten (vgl. Ziffer 4.4.3) wurde die Bewertung der Immissionspegel auf der Grundlage der Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) vorgenommen. Die wichtigsten Ergebnisse des Gutachtens werden im Folgenden zusammengefasst:

Bei einem für das Jahr 2020 prognostizierten Verkehrsaufkommen von 24.000 Kfz/24 h und einem Lkw-Anteil von 4 % werden im unmittelbaren Seitenbereich der Hamburger Straße tagsüber Lärmwerte von über 70 dB(A) und nachts von über 60 dB(A) erreicht. Diese hohen Lärmwerte, die deutlich über den Orientierungswerten der DIN 18005 (tags 55 dB(A) / nachts 45 dB(A)) liegen, betreffen die Westseiten der Einfamilienhäuser im südlichen Geltungsbereich und z. T. auch die Stirnseiten der mehrgeschossigen Zeilenbebauung.

Das Verkehrsaufkommen „An der Lottbek“ und im östlichen Bereich des „Teichweg“ ist hingegen vergleichsweise gering („An der Lottbek“: 1.700 Kfz/24 h; „Teichweg“: 1.000 Kfz/24 h im Prognosejahr) und daher für die Lärmsituation unbeachtlich. Schallschutzmaßnahmen sind entlang dieser beiden Straßen nicht erforderlich. Auch die nördlich des Plangebiets befindlichen schutzwürdigen Nutzungen (Grundschule und Kindertagesstätte) werden nicht durch Verkehrs-Emissionen des „Teichweg“ betroffen.

Zur Beurteilung der planerisch notwendigen Maßnahmen sind die berechneten bzw. auf das Jahr 2020 hochgerechneten Schallimmissionspegel mit den Werten der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) zu vergleichen. Die 16. BImSchV schreibt Grenzwerte vor, deren Überschreitung als gesundheitsgefährdend eingestuft wird; eine Überschreitung der Grenzwerte ist nicht zulässig und löst daher unbedingten Handlungsbedarf aus. Für allgemeine Wohngebiete liegen die Immissionsgrenzwerte bei tags 59 dB(A) / nachts 49 dB(A).

Der vom Gutachter entlang der Hamburger Straße prognostizierte Lärmpegel von mehr als 70 dB (A), der dem im Plan dargestellten Lärmpegelbereich (LPB) V entspricht, löst einen solchen Handlungsbedarf aus. Als planerischer Lärmimmissionsschutz kommen folgende Maßnahmen in Betracht: Die Einhaltung von Mindestabständen, eine Stufung der Nutzung, die Stellung der Gebäude, Grundrissanordnungen sowie aktive und passive Schallschutzmaßnahmen.

Da es sich im von Lärmimmissionen am stärksten betroffenen Bereich weitestgehend um eine Bestandssituation handelt, kommt eine Einhaltung von Mindestabständen, eine Lärm abweisende Gebäudestellung sowie eine Berücksichtigung der Emissionen in den Wohnungsgrundrissen nicht in Betracht. Eine bauliche Schließung der Freiraumbereiche zwischen den Geschossbauten durch Festsetzung von parallel zur Hamburger Straße ausgerichteten Baukörpern wäre denkbar, wurde aber aus Gründen des Freiraumschutzes und der Sicherung der Wohnqualität nicht weiterverfolgt.

Für die mit Lärmpegelbereich (LPB III, IV und V) festgesetzten Baugebietsteile wird passiver Schallschutz gegenüber der Landesstraße festgesetzt. Hier sind Vorkehrungen zum Schallschutz bei Neubauten, wesentlichen baulichen Änderungen und Umbauten, die einem Neubau gleichkommen, auszuführen. Räume, die zum Schlafen genutzt werden oder dem Aufenthalt von Kindern dienen, sollten innerhalb der gekennzeichneten Lärmpegelbereiche mit schalldämmten Lüftungseinrichtungen ausgestattet werden sofern der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf andere, nach den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik geeignete Weise sichergestellt werden kann.

Die straßenzugewandten Seiten und die senkrecht zur Straßenachse stehenden Bauteile (Wand, Dach, Fenster, Tür) von Aufenthaltsräumen in Wohnungen, Übernachtungsräumen sowie von Büroräumen sind so auszuführen, dass sie den Anforderungen des jeweiligen Lärmpegelbereiches der DIN 4109 ("Schallschutz im Hochbau") genügen.

Die erforderlichen Schalldämmmaße betragen:

Lärmpegelbereich nach DIN 4109	maßgeblicher Außenlärmpegel dB(A)	erforderl. bewertetes Schalldämmmaß R'wres dB	
		Wohnräume	Bürräume
VI	76 - 80	50	45
V	71 - 75	45	40
IV	66 - 70	40	35
III	61 - 65	35	30

5.5. Erschließung

Die Erschließungsanlagen werden unverändert beibehalten. Der „Teichweg“ bleibt die zentrale Wohngebietserschließungsstraße, die Straße „An der Lottbek“ dient weiterhin dem Anschluss des Wohngebiets an die Hamburger Straße.

Beibehalten wird auch die als Sackgasse ausgebildete öffentliche Parkplatzfläche im nordwestlichen Geltungsbereich. Ein Ausbau des hier befindlichen Fuß- und Radwegs für Kraftfahrzeuge ist nicht erwünscht.

Die innere Erschließung für Fußgänger und Radfahrer erfolgt über attraktive Fußwege, die die Verbindung zwischen dem „Teichweg“ und den beiden als private Grünfläche ausgewiesenen Flächen herstellen. Da sie ausschließlich den Anwohnern dienen, ist eine weitere planerische Sicherung nicht erforderlich.

6. Aufhebung bestehender Pläne

Für das Plangebiet wird der derzeit rechtsverbindliche Bebauungsplan B 3 aus dem Jahr 1962 einschließlich seiner Änderungen aufgehoben und durch neues Planrecht ersetzt.

7. Flächen- und Kostenangaben

7.1. Flächenangaben

Das Plangebiet ist 6,4 ha groß. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsfläche beträgt 8% (0,51 ha), die Größe der privaten Grünflächen beträgt ca. 0,34 ha. Die allgemeinen Wohngebiete 1 und 2 umfassen etwa 5,52 ha.

7.2. Kostenangaben

Für die Gemeinde Ammersbek entstehen aus der Feststellung des Bebauungsplans keine Investitionskosten.

8. Ver- und Entsorgung

8.1. Allgemein

Beim Plangebiet handelt es sich um ein voll erschlossenes Baugebiet innerhalb der Ortslage. Da sich weder die Art noch das Maß der baulichen Nutzung gegenüber dem bisherigen Stand wesentlich ändert, ist davon auszugehen, dass die Erschließung auch weiterhin gesichert ist.

Auf der Nordseite des „Teichweg“ liegt gegenüber dem 6-geschossigen Wohngebäude im WA 2 ein großer Spielplatz, der von den Kindern im Plangebiet mit genutzt werden kann. Außerdem kann dem Spiel- und Bewegungsbedürfnis der Kinder in Grünflächen im Plangebiet und östlich des Plangebietes entsprochen werden.

8.2. Besondere Hinweise zum Oberflächenwasser und Grundwasser

Angesichts der mengenmäßig starken Auslastung der als Vorflut dienenden Lottbek soll bei Baumaßnahmen im Plangebiet eine möglichst vollständige grundstücksbezogene Versickerung angestrebt werden: Um eine zusätzliche Spitzenbelastung der Oberflächengewässer zu vermeiden, sollen Verkehrsflächen im öffentlichen und privaten Bereich minimiert und in wassergebundener Bauweise erstellt werden. Niederschlagswasser von befestigten Verkehrsflächen, Wegeflächen und sonstigen Nebenflächen (z.B. Terrassen) soll über die belebte Bodenzone oberflächlich versickert werden

Eine dauerhafte Grundwasserabsenkung bzw. -ableitung durch Kellerdrainagen stellt einen nach Wasserrecht erlaubnispflichtigen Tatbestand dar. Da das Grundwasser gemäß Gesetzgebung unter besonderem Schutz steht und eine Grundwasserabsenkung regelmäßig durch bautechnische Maßnahmen vermeidbar ist (Bau einer sog. "Wanne"), kann eine Erlaubnis im Allgemeinen nicht erteilt werden. Über Ausnahmen entscheidet die Wasserbehörde auf Antrag. Grundsätzlich wird empfohlen, bei hoch anstehendem Grundwasser auf den Bau eines Kellers zu verzichten. Dränagen zur Ableitung von nur gelegentlich anstehendem Stau- oder Schichtenwasser sind zulässig. Sie sind der Wasserbehörde mit Bauantragstellung anzuzeigen. Es ist durch ein Fachgutachten

(Baugrunduntersuchung) der Nachweis zu erbringen, dass mit der Dränagemaßnahme keine dauerhafte Grundwasserabsenkung einhergeht.

Versickerungsanlagen sind anzeigepflichtig. Die Anzeige ist vom Grundstückseigentümer bei der Unteren Wasserbehörde des Kreises Stormarn einzureichen. In bestimmten Fällen sind Versickerungsanlagen auch erlaubnispflichtig. Über Einzelheiten informiert die Untere Wasserbehörde.