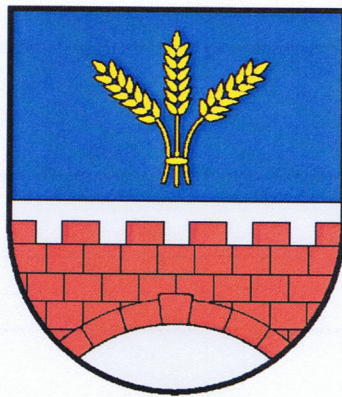


BEGRÜNDUNG

Flächennutzungsplan
5. Änderung
der Gemeinde Tremsbüttel

für das Gebiet:
„Südöstlich der Sattenfelder Straße / Kreisstraße K61
und südwestlich der Bebauung am Wiesengrund“



Endgültige Planfassung

22.03.2016

(Gemeindevertretung)

ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG

Baum Schwormstede GbR
Graumannsweg 69 • 22087 Hamburg

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Grundlagen	2
2. Anlass und Ziel	2
3. Geltungsbereich und Bestand	2
4. Ziele der Raumordnung	2
5. Standortalternativen	3
6. Städtebauliche Begründung	5
6.1. Bisherige Darstellung	5
6.2. Zukünftige Darstellung	5
6.3. Verkehr	5
6.4. Immissionen / Emissionen	6
6.5. Ver- und Entsorgung	6
6.6. Denkmalschutz, Altlasten und Kampfmittel	7
7. Umweltbericht	7

1. Grundlagen

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Tremsbüttel hat in ihrer Sitzung am 14.07.2015 die Aufstellung der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen. Der Flächennutzungsplanänderung liegen zugrunde:

- das Baugesetzbuch (BauGB),
- die Baunutzungsverordnung 1990 (BauNVO),
- die Planzeichenverordnung (PlanZV)

in den zum Zeitpunkt des abschließenden Beschlusses geltenden Fassungen.

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Tremsbüttel ist seit dem 21.10.1980 wirksam.

Als Plangrundlage wird die Deutsche Grundkarte im Maßstab 1 : 5.000 verwendet.

Die Bearbeitung der Flächennutzungsplanänderung erfolgt durch Architektur + Stadtplanung, Hamburg; Umweltbericht durch die Landschaftsarchitekten Bendfeldt Herrmann Franke, Kiel.

2. Anlass und Ziel

Anlass für die 5. Änderung des Flächennutzungsplanes ist der Bedarf an öffentlichen Parkmöglichkeiten (Park + Ride) an der Sattenfelder Straße (K 61) im Ortsteil Sattenfelde. Bisher stehen im Bereich des Bahnhofpunktes keine geordneten öffentlichen Parkplätze zur Verfügung. Mit dem Bau einer Park + Ride - Anlage mit insgesamt 15 Parkständen – davon ein Behindertenparkplatz – sollen geordnete Parkplatzmöglichkeiten in der Nähe des Bahnhofpunktes geschaffen werden. Die Gemeinde möchte mit dieser Park + Ride - Anlage die Nutzung des ÖPNV fördern. Das Grundstück befindet sich bereits im Eigentum der Gemeinde.

Ziel der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Park + Ride - Anlage zu schaffen.

3. Geltungsbereich und Bestand

Der Geltungsbereich liegt südwestlich des Siedlungskörpers Sattenfelde. Nordöstlich grenzt die Sattenfelder Straße / Kreisstraße K 61 und im Nordwesten schließt Wohnbebauung an den Geltungsbereich. Im Südwesten sowie im Südosten schließt offene Landschaft an das Plangebiet. In Richtung Norden bindet die Sattenfelder Straße / K61 den Ortsteil Sattenfelde an. In Richtung Süden führt die K 61 in den Ortsteil Tremsbüttel. Die Fläche des Plangebietes umfasst ca. 0,2 ha, ist nicht bebaut und wird zurzeit als Intensivgrünland genutzt. Am Nordrand existiert ein gesetzlich geschützter Knick.

4. Ziele der Raumordnung

Gemäß **Regionalplan für den Planungsraum I** Schleswig-Holstein Süd (Fortschreibung 1998) wird die Gemeinde Tremsbüttel dem Ordnungsraum Hamburg zugeordnet.

Ein Großteil der Gemeinde Tremsbüttel – u.a. der Hauptort Tremsbüttel - befindet sich

auf der Entwicklungsachse von Hamburg zum äußeren Achsenswerpunkt Bad Oldesloe innerhalb des Verdichtungsraumes um Hamburg. Der Gemeinde Tremsbüttel wird ohne zentralörtliche Einstufung eine planerische Wohnfunktion zu geordnet. Tremsbüttel ist damit ein wichtiger Ort für den Wohnungsbau in verkehrsgünstiger Lage, für den ein adäquater Anschluss an den ÖPNV von wichtiger Bedeutung ist.

Mit der Änderung des Flächennutzungsplanes wird der ÖPNV sowie die verkehrsgünstige Lage an der Bahnlinie Hamburg – Lübeck weiter gestärkt.

Der Geltungsbereich liegt am Ortsrand des Ortsteiles Sattenfelde im Grenzbereich zu einem regionalen Grünzug sowie zu einem Schwerpunktbereich für Erholung. Durch den Bau einer Park + Ride - Anlage geht in geringfügigem Maße landwirtschaftliche Fläche verloren. Da eine räumliche Nähe der geplanten Park + Ride - Anlage zum Bahnhofspunkt Kupfermühle gewährleistet werden soll und diese Fläche direkt an den bestehenden Siedlungsbereich angrenzt, wurde der Standort ausgewählt. Aufgrund des unmittelbaren räumlichen Zusammenhanges zum Ortsteil Sattenfelde und der Geringfügigkeit der Fläche sind keine Beeinträchtigungen der Zielsetzungen des regionalen Grünzuges sowie des Schwerpunktbereiches für Erholung zu erwarten.

Die Ziele der Änderung des Flächennutzungsplans, sind mit den übergeordneten Zielen der Landes-, Regional- und Kreisplanung vereinbar.

5. Standortalternativen

Die für die Flächennutzungsplanänderung vorgesehene Fläche liegt bisher im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Im Rahmen einer Standortalternativenprüfung sind weitere Flächen in der Nähe des Bahnhofes hinsichtlich der Nutzung sowie der Auswirkungen auf die Umweltbelange geprüft worden.

Für die Standortalternativenprüfung kommen neben der im weiteren Planverfahren konkret vorgesehenen Variante, die in Abbildung 1 dargestellten weiteren Flächen A und B in der Nähe des Bahnhofspunktes in Betracht.

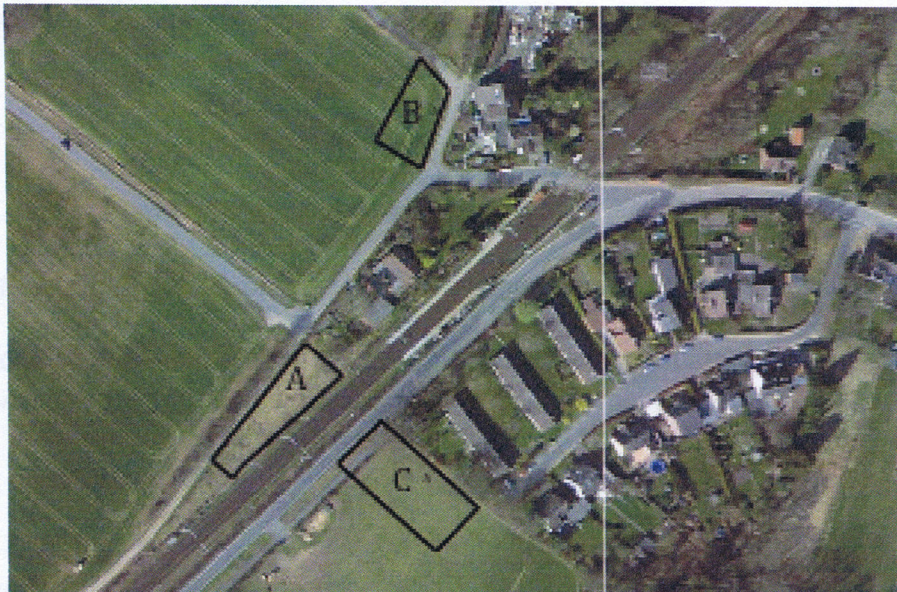


Abbildung 1: Standortalternativen

Die Alternativen werden anhand folgender Kriterien bewertet:

1. Räumliche Lage / (umgebende) Nutzung / Entfernung zum Bahnhofpunkt
2. Derzeitige Nutzung
3. Eigentumsverhältnisse
4. Natur und Landschaft

Fläche A:

1. liegt südöstlich des Bahnhofpunktes, Zufahrt über die Straße In de Butz, keine direkte Lage an der K 61, Nähe zum Bahnhofpunkt ist gegeben, nordöstlich grenzt Wohnbebauung an, aufwändige Erschließung, Lage zum Einzugsbereich des Hauptortes Tremsbüttel ungünstig
2. private Gartennutzung, Grundstückzuschnitt nicht optimal
3. privater Eigentümer, Verkaufsbereitschaft unklar
4. geringer Eingriff, da Gartennutzung, angrenzende Gehölzstrukturen sind zu berücksichtigen

Bewertung: Ungeeignet, aufgrund der ungünstigen Lage, des Zuschnitts und der Grundstückverhältnisse sowie Zufahrt über die Straße In de Butz. Im Hinblick auf längere Schrankenschliesszeiten wäre die Zufahrt der meist von Osten zufahrenden Pendler erschwert.

Fläche B:

1. liegt nordöstlich des Bahnhofpunktes, Zufahrt über die Straße In de Butz, keine direkte Lage an der K 61, Nähe zum Bahnhofpunkt ist gegeben, östlich sowie südlich grenzt Wohnbebauung an; Lage zum Einzugsbereich des Hauptortes Tremsbüttel ungünstig
2. Ackernutzung
3. privater Eigentümer, Verkaufsbereitschaft unklar
4. geringer Eingriff, da Ackernutzung

Bewertung: Ungeeignet, aufgrund der ungünstigen Lage und Grundstückverhältnisse sowie Zufahrt über die Straße In de Butz. Im Hinblick auf längere Schrankenschliesszeiten wäre die Zufahrt der meist von Osten zufahrenden Pendler erschwert.

Fläche C:

1. südwestlich des Bahnhofpunktes, Zufahrt über die Sattenfelder Straße / K61, Nähe zum Bahnhofpunkt ist gegeben, nordöstlich grenzt Wohnbebauung, Ab-rundung des Siedlungskörpers Sattenfelde. Direkte Anbindung an den Ortsteil Tremsbüttel, ohne dass der wesentliche Verkehr durch den Ortsteil Sattenfelde führt.
2. landwirtschaftliche Fläche / Intensivgrünland
3. im Eigentum der Gemeinde
4. geringer Eingriff, da Nutzung als landwirtschaftliche Fläche / Intensivgrünland, sofern Gehölze erhalten werden

Bewertung: Geeignet, aufgrund der Eigentumsverhältnisse (Gemeinde ist Eigentümerin) sowie die direkte Anbindung an Tremsbüttel und die Sattenfelder Straße / K 61 sowie die Nähe zum Bahnhofpunkt. Zudem geringer Eingriff in Natur und Landschaft bei Erhalt der Gehölze.

6. Städtebauliche Begründung

6.1. Bisherige Darstellung

Für den Bereich der geplanten Park+Ride-Anlage stellt der seit 1980 wirksame Flächennutzungsplan Flächen für die Landwirtschaft dar. Am nordöstlichen Rand werden Flächen für überörtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Die Grenzen des Landschaftsschutzgebietes „Tremsbüttel“ sind markiert.

Die 5. Änderung des Flächennutzungsplanes wird mit dem Ziel durchgeführt, die Park+Ride-Anlage planungsrechtlich vorzubereiten. Im wirksamen Landschaftsplan „Planung“ von 2002 ist die Fläche als Teil einer möglichen Siedlungserweiterung mit Option auf Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet „Tremsbüttel“ ausgewiesen. Ein Antrag zur Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet wird parallel zum Bauleitplanverfahren an die untere Naturschutzbehörde gestellt.

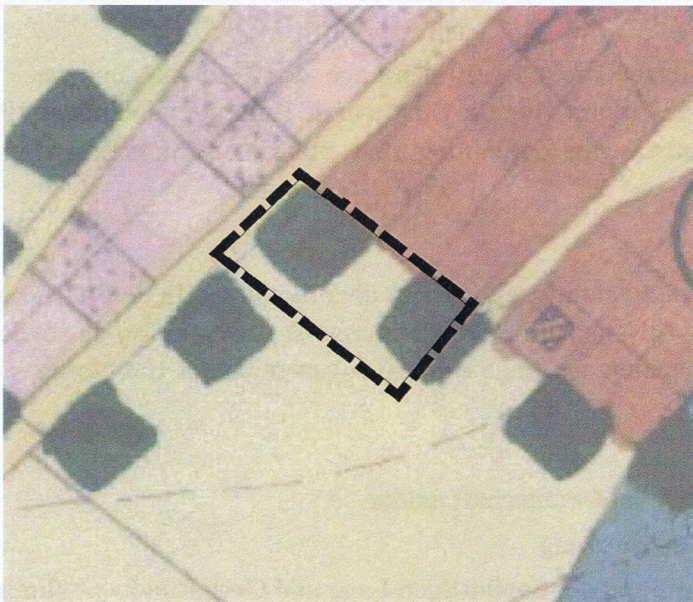


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Gemeinde Tremsbüttel, 1980, mit dem Geltungsbereich der 5. Änderung

6.2. Zukünftige Darstellung

In der 5. Änderung des Flächennutzungsplanes werden entsprechend den Zielen Flächen für den überörtlichen Verkehr mit der Zweckbestimmung „öffentlicher Parkplatz“ dargestellt. Die Flächendimensionierung ergibt sich aus dem Bebauungsplan und der zugrundeliegenden Erschließungsvorplanung eines Ingenieurbüros. (Vgl. B-Plan-Unterlagen)

Entsprechend der parallel beauftragten Entlassung aus dem LSG „Tremsbüttel“ wird südlich entlang der Geltungsbereichsgrenzen die zukünftige LSG-Grenze markiert.

6.3. Verkehr

Die Gemeinde Tremsbüttel ist an das übergeordnete Verkehrsnetz über die BAB A21 (Bargtheide – Kiel) angebunden. Des Weiteren erfolgt die Erschließung über die Sattenfelder Straße / K 61. Das Plangebiet des Geltungsbereiches ist über die K 61 erreichbar,

die in südlicher Richtung durch den Hauptort Tremsbüttel Anschluss an die BAB A 21 hat. In nördlicher Richtung verläuft die K 61 durch die Ortslage Sattenfelde bis nach Bad Oldesloe. Nördlich des Plangebietes befindet sich der Bahnhofpunkt Kupfermühle mit der Bahnlinie Richtung Hamburg – Lübeck.

Der Geltungsbereich befindet sich außerhalb der Ortsdurchfahrt. Die Anbauverbotszone von 15 m zur Fahrbahn ist in dem Flächennutzungsplan nachrichtlich übernommen. Gemäß § 29 StrWG sind außerhalb der Ortsdurchfahrt Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 15 m unzulässig, gemessen vom äußeren Rand der Fahrbahn.

Die für die erforderliche Zufahrt der P + R - Anlage zur Kreisstraße K61 erforderliche Sondernutzungserlaubnis gem. §§ 21, 24, 26 und 29 Abs. 3 StrWG S.-H. des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie S.-H. ist aufgrund der übergeordneten verkehrlichen Zielsetzungen zur Förderung des ÖPNV sowie des geplanten verkehrsgerechten Ausbaus in Aussicht gestellt worden.

Da die durch die FNP-Änderung vorbereiteten Vorhaben an die Bahnanlagen der Deutschen Bahn Netz AG angrenzen, sind diese so auszuführen, dass der Betrieb und die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs nicht gefährdet oder gestört wird. Die Deutsche Bahn ist beim Bauantragsverfahren zu beteiligen.

6.4. Immissionen / Emissionen

Die Park + Ride - Anlage soll südlich von vorhandenen Wohnnutzungen an der Straße „Wiesengrund“ entstehen. Zum parallel erarbeiteten Bebauungsplan Nr. 10 wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass von der P+R-Anlage keine unzumutbaren Lärmemissionen auf die Wohnbebauung ausgehen. Durch den Betrieb der P+R-Anlage werden an allen maßgeblichen Immissionsorten die Richtwerte für allgemeine Wohngebiete eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Durch den Betrieb der P+R-Anlage ergeben sich keine beurteilungsrelevanten Veränderungen.

Weitere Informationen sind der Schalltechnischen Untersuchung in der Anlage der Begründung des B-Planes Nr. 10 zu entnehmen.

6.5. Ver- und Entsorgung

Zum B-Plan Nr. 10 ist eine Baugrunduntersuchung erstellt worden. Danach ist eine Versickerung des Oberflächenwassers auf dem Plangebiet aufgrund der Bodenverhältnisse (Geschiebeböden) nicht möglich. Die Oberflächenentwässerung soll deshalb in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger über zwei Straßenläufe in den vorhandenen Straßengraben entlang der Sattenfelder Straße erfolgen. Vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBVSH), Niederlassung Lübeck erfolgte bereits eine grundsätzliche Zustimmung zur Einleitung des aus dem Plangebiet anfallenden Niederschlagswassers in den Straßenseitengraben der Kreisstraße 61. Es wird darauf hingewiesen, dass für den Abschluss des dafür erforderlichen Nutzungsvertrages dem LBV-SH, Niederlassung Lübeck die entsprechenden Unterlagen rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen sind. Zudem ist der Anschluss des Parkplatzes an den Straßenseitengraben mit Vorlage der endgültigen Planungsunterlagen vor Erschließungsbeginn der unteren Wasserbehörde anzuzeigen.

Daneben wird im B-Plan als Option eine Retentionsmulde für eine (geringe) Rückhaltung vor Einleitung in den Straßengraben ermöglicht.

Die Stromversorgung für die voraussichtlich erforderliche Beleuchtung kann über die Schleswig-Holstein Netz AG sichergestellt werden.

6.6. Denkmalschutz, Altlasten und Kampfmittel

Innerhalb des Plangebietes und daran angrenzend sind keine Kultur- und Sachgüter, die einem rechtlichen Schutz unterliegen, vorhanden bzw. bekannt. Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist die Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen und die Fundstelle bis zum Eintreffen der Fachbehörde zu sichern. Verantwortlich sind hier gem. § 15 DSchG (in der Neufassung vom 30. Dezember 2014) der Grundstückseigentümer und der Leiter der Arbeiten.

Ebenso sind Altlastenverdachtsflächen oder Altablagerungen sowie Kampfmittel im Plangebiet nicht bekannt.

7. Umweltbericht

Der auf den nächsten Seiten folgende Umweltbericht (nach § 2 Abs. 4 und § 2a Satz 2 Nr. 2 BauGB) wurde durch das Büro Bendfeldt Herrmann Franke aus Kiel erstellt und für den Bebauungsplan und die Flächennutzungsplanänderung gemeinsam erarbeitet.