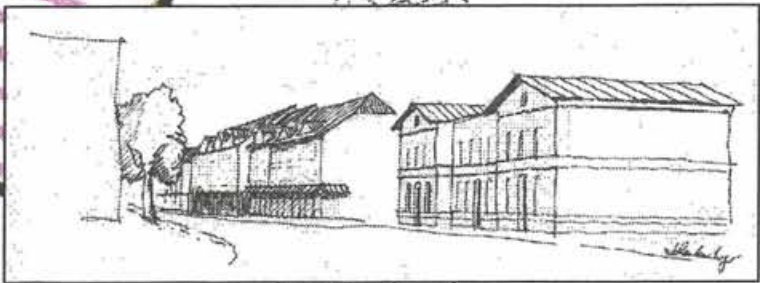
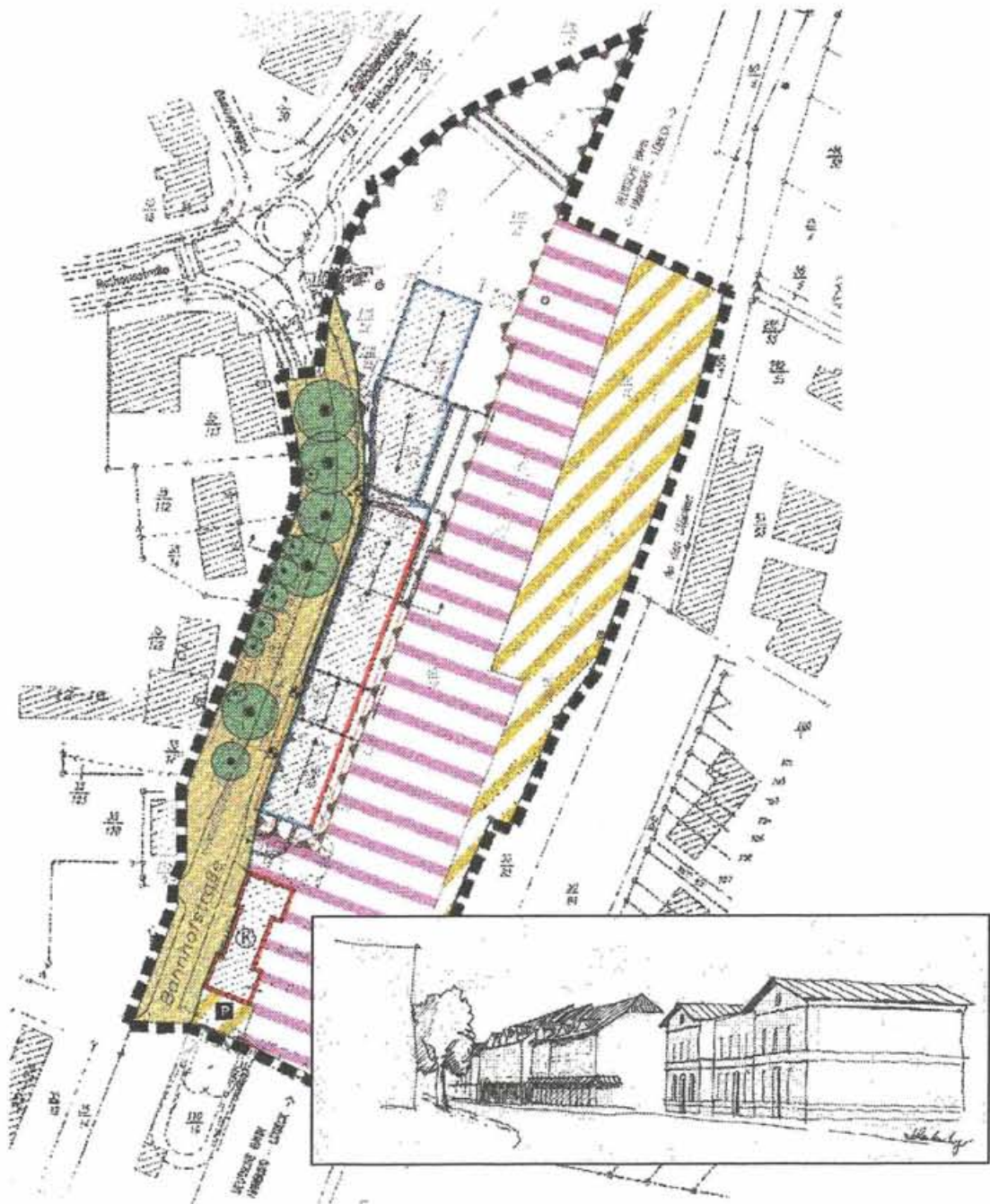


BEGRÜNDUNG

Bebauungsplan Nr. 1/ 1. Änderung

“Bahnhofstraße“



| <u>Inhaltsübersicht:</u> | Seite: |
|--|--------|
| 1. GRUNDLAGEN | 3 |
| 1.1 Lage im Raum / Geltungsbereich | 3 |
| 1.2 Bisherige Nutzung | 3 |
| 1.3 Rechtsgrundlagen | 4 |
| 1.4 Plangrundlage | 4 |
| 1.5 Bestehende Rechtsverhältnisse..... | 4 |
| 1.6 Bodenverhältnisse und Altlastenunbedenklichkeit | 5 |
| 1.7 Planungserfordernis und Ziel | 6 |
| 2. BEGRÜNDUNG ZU DEN PLANINHALTEN | 7 |
| 2.1 Bauungskonzept | 7 |
| 2.2 Art der baulichen Nutzung | 8 |
| 2.3 Maß der baulichen Nutzung und ihre Höhenentwicklung | 9 |
| 2.4 Verkehr | 10 |
| 2.4.1 Straßenraum | 10 |
| 2.4.2 Anlieferung | 10 |
| 2.4.3 Ruhender Verkehr | 11 |
| 2.5 Festsetzungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen..... | 11 |
| 2.5.1 Lärm | 12 |
| 2.5.2 Luftschadstoffe | 13 |
| 2.6 Regelungen im Grenzbereich zum Gelände der Deutschen Bahn AG | 13 |
| 3. GRÜNORDNERISCHE MASSNAHMEN..... | 14 |
| 4. VER- UND ENTSORGUNG | 15 |
| 5. DENKMALSCHUTZ UND ORTSGESTALTUNG..... | 16 |
| 6. MASSNAHMEN ZUR ORDNUNG DES GRUND UND BODENS..... | 16 |
| 7. ERSCHLIESSUNGSKOSTEN | 16 |

ANLAGE 1

Lärmuntersuchung für den Bebauungsplan Nr. 1 der Stadt Bargteheide,
Masuch und Olbrisch Ingenieurgesellschaft mbH, Oststeinbek, September 1995

ANLAGE 2

Untersuchung der Luftschadstoff-Immissionen für den Bebauungsplan Nr. 1, 1.
Änderung der Stadt Bargteheide,
Masuch u. Olbrisch Ingenieurgesellschaft mbH, Oststeinbek, November 1995

1. GRUNDLAGEN

1.1 Lage im Raum / Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Gebiet der Stadt Bargteheide, am westlichen Stadtkern, unmittelbar am Bahnhof und dem Bahnhofsgelände. Es wird begrenzt:

nördlich durch die nördliche Straßenbegrenzung der geplanten Straße K 12

westlich durch die westliche Straßenbegrenzung der Bahnhofstraße

südlich des Bahnhofsgebäudes durch die Verlängerung nördlichen Parzellengrenze der Parzelle 110/19 in westliche und östliche Richtung

östlich durch die Bundesbahnstrecke Hamburg - Lübeck

Der genaue Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1 / 1. Änderung „Bahnhofstraße“ kann der Planzeichnung (Teil A) im Maßstab 1 : 1000 entnommen werden.

1.2 Bisherige Nutzung

Im Plangebiet befindet sich von Süden nach Norden:

- Das Empfangsgebäude des Bahnhofes der Stadt Bargteheide an der Bahnstrecke Lübeck-Hamburg mit Vorbereichen,
- zwei Gebäude der ehemaligen Güterabfertigung der Bahn (das südliche steht leer, das nördlichere wurde bislang noch als Fahrradaufbewahrung für Kunden der Bahn genutzt),
- ein Farben- und Einrichtungsgeschäft („Farben -Möller“),
- der 1994/95 errichtete Neubau eines Büro- und Geschäftshauses
- eine Fläche zwischen der Rampe der Rathausstraße (K 12) und der Bahn ohne Bebauung, welche z.Z. als Parkplatz genutzt wird.

1.3 Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlagen für den Bebauungsplan Nr. 1 / 1. Änderung gelten:

- a) Das Baugesetzbuch 1986 (BauGB) in der zuletzt geänderten Fassung,
- b) die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.04.1993 (BGBl. Teil I, S. 479),
- c) die Landesbauordnung für das Land Schleswig - Holstein (LBO) vom 11.07.1994 ,
- d) die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. Teil I, Nr.3 vom 22.01.1991) ,
- e) die Ortsgestaltungssatzung der Stadt Bargteheide (letzter Stand vom 4.9.1985), sowie
- f) die Baumschutzsatzung der Stadt Bargteheide vom 02.05.1984

1.4 Plangrundlage

Als Plangrundlage dient die Vermessung im Maßstab 1 : 1000 des Ing.-Büros Grob und Teetzmann (Ahrensburg), welche mit dem Katasteramt Bad Oldesloe abgestimmt ist.

1.5 Bestehende Rechtsverhältnisse

Das Planungsgebiet ist eine Teilfläche des seit 8.6.1993 rechtsverbindlichen B-Plan Nr. 1neu. Dieser wurde entsprechend der städtebaulichen Zielvorstellungen der 1986 beschlossenen Rahmenplanung entwickelt. Die vorliegende 1. Änderung überplant den B-Plan Nr. 1neu für den Teilbereich zwischen Bahnhof und der geplanten Bahnüberführung.

Der in Aufstellung befindliche Flächennutzungsplan (bereits angezeigt) stellt für das Plangebiet im Norden eine Mischgebietsfläche und für die Fläche zwischen dem bestehenden Farben- und Einrichtungsgeschäft und dem Bahnhofsgebäude eine Parkplatzfläche da. Der Bebauungsplan nimmt die Ziele des Flächennutzungsplanes (Unterbringung der Parkplatzflächen für Park&Ride) auf (s. 2.1 Bebauungskonzept),

sieht aber darüber hinaus eine Bebauung mit Mischgebietsausweisung vor. Da der Kern der Zielvorgaben des Flächennutzungsplanes beibehalten wird und in Anbetracht der geringen Größe der Fläche i. V. mit der bedingten Darstellungsschärfe des Flächennutzungsplanes ist hier die Entwicklung aus dem F-Plan noch gegeben. Die Darstellung des Flächennutzungsplanes wird im Zuge einer nächsten Änderung entsprechend angepaßt.

Die Umplanung der Kreisstraße K 12neu auf der Trasse der Bahnhofstraße mit neuer Rampe und Überführung über die Bahn ist im südlichen Bereich planfestgestellt und realisiert. Im nördlichen Bereich war auch für diesen Plan zunächst die Übernahme der Trasse (mit neuer Brückenrampe) aus dem Entwurf zu Planfeststellung vorgesehen, wie sie noch im Planvorgänger dargestellt ist. 1998 wurde davon abweichend der Beschluß für eine neue Verkehrslösung gefaßt, der im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße / Rathausstraße einen Kreisverkehr vorsieht.

Für das Plangebietes gilt die Ortsgestaltungssatzung der Stadt Bargteheide (letzter Stand vom 4.9.1985), deren Festsetzungen vom B-Plan nicht berührt werden.

Ebenso die Satzung der Stadt Bargteheide zum Schutz von Bäumen (letzter Stand vom 02.05.1984).

1.6 Bodenverhältnisse und Altlastenunbedenklichkeit

Das Landesamt für Natur und Umwelt macht darauf aufmerksam, daß nach den im Geologischen Landesarchiv des LaNU vorliegenden Unterlagen im zentralen Bereich des Plangebietes westlich der Bahnstrecke (zwischen Bahnstrecke und Bahnhofstraße) an 5 Stellen oberflächennahe Auffüllungen mit Mächtigkeiten zwischen 0,3 und 1,2 m erbohrt worden sind. Anhand dieser Unterlagen läßt sich weder entscheiden, ob das aufgefüllte Material zur Zeit noch dort lagert. Dem LaNU ist ebenfalls unbekannt, ob es im Zuge geplanter Baumaßnahmen ohnehin abgetragen wird.

Altlasten sind im Planungsgebiet nicht bekannt. Anders lautende Informationen liegen nicht vor.

1.7 Planungserfordernis und Ziel

Im Verlauf einer neuen Verbindungsstraße zur Entlastung der Bargteheider Innenstadt zwischen der K 12 und L 89 (mit geplanter Verlängerung zur B 75 „Südümgehung“) wird auch der Bahnhofsbereich Bargteheides betroffen. Diese Straße (neue K 12) nimmt im Plangebiet im wesentlichen die Linienführung der Bahnhofstraße auf und erreicht über eine geplante Rampe im nördlichen Planbereich eine neu zu bauende Brücke über die Bahnstrecke. Die Straßenumgestaltung vor dem Bahnhof selbst ist bereits in den letzten Jahren schrittweise erfolgt.

Im Zuge des Straßeneubaus soll eine städtebauliche Aufwertung des Bereiches der Bahnhofstraße mit einer Neuordnung der Bebauung zwischen Bahnhof und Bahnbrücke erfolgen.

Das Gelände der Deutschen Bahn AG wird wegen des inhaltlichen Zusammenhanges (Emissionen) aus dem rechtsgültigen BP 1 als nachrichtliche Darstellung in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes übernommen. Einschränkende Festsetzungen für die Bahnflächen werden nicht getroffen. Die bislang als Bahnflächen gewidmeten Flurstücke 60/15 und 60/10 wurden unterdessen von der Stadt Bargteheide erworben. Hier sollen bahnhofsnah Park&Ride-Parkplätze entstehen und durch einen Fußgängerunterführung zur anderen Gleisseite verbunden werden. Die Entwidmung dieser Flächen ist vorgesehen.

2. BEGRÜNDUNG ZU DEN PLANINHALTEN

2.1 Bebauungskonzept

Aufgrund der derzeitig gestalterisch unbefriedigenden Situation (ungeordnete Schuppen- und Stellplatznutzung) an der wichtigen Verbindung zwischen Bahnhof - Bargteheider Innenstadt (Rathausstraße) soll durch qualifizierte Neu- und Umbaumaßnahmen eine Aufwertung dieses Bereiches erfolgen.

Der nördliche Teil der Bebauung im Plangebiet setzt bereits mit erdgeschossigen Läden die Nutzung des Stadtkernes fort. Das städtebauliche Konzept sieht eine Fortsetzung zu einer weitgehend geschlossenen Riegelbebauung bis zum denkmalgeschützten Empfangsgebäude des Bahnhofes vor. Durch seine Integration und den räumlichen Lückenschluß erfolgt eine zusammenhängende und städtischere Fassung der Bahnhofstraße mit einer visuellen Führung der Bahnreisenden in die Bargteheider Innenstadt. Eine weitere Absicht ist eine spürbare Lärmreduzierung zu den westlich der Bahnhofstraße gelegenen Wohnquartieren, welche durch die geschlossene Bauweise erreicht werden kann.

Folgende Gestaltungsziele liegen zugrunde :

- Durch die Änderung des B-Plans 1 soll eine funktionsfähige und gestalterisch befriedigende Verknüpfung zwischen Park- und Einkaufsmöglichkeiten geschaffen werden, die durch Büroräume und Wohnungen sinnvoll ergänzt wird. Dabei soll ein großer Teil der Parkplätze in der Tiefgarage als Park&Ride-Plätze auch für bahn-nutzende Pendler zur Verfügung stehen.
- Das Bebauungskonzept sieht zwei Neubauabschnitte vor: Nördlich gelegen (Bahnhofstraße 1) der in Abstimmung mit der städtebaulichen Planung bereits 1994/95 realisierte Neubau eines Büro- und Geschäftshauses (Bauherr: Bauherrengemeinschaft Timm, Wehnsen, Wutschik) und südlich anschließend bis kurz vor das unveränderte Bahnhofsgebäude ein zusammenhängender Abschnitt auf dem schmalen Streifen zwischen Bahn und Bahnhofstraße.
- Die neuen Gebäude sollen in ihrer Gestaltung und ihren Dimensionen für den nahe gelegenen Bahnhof keine Konkurrenz darstellen. Das alte Gebäude soll von den neuen in seiner Wirkung nicht „erdrückt“ werden.

- Wegen der räumlich beengten Fläche wird für die Fußgänger entlang der Geschäfte eine Arkadenzone vorgesehen, die einerseits eine wirtschaftliche Erschließung und Nutzung des Gebäudes ermöglicht, jedoch andererseits auch auf dieser Straßenseite einen attraktiven und geschützten Fußweg gewährleistet. Die Verbindung vom historischen Bahnhof zur Einkaufszone wird durch dieses „vermittelnde“ Element geschlossen.

2.2 Art der baulichen Nutzung

Die Bauflächen des Bebauungsplanbereiches werden entsprechend der vorgesehenen Nutzung als Mischgebiet (MI) ausgewiesen.

Zur Vermeidung eines Attraktivitätsverlust des innerstädtischen Bereiches (zu dem die Bahnhofstraße und der Bahnhofsbereich zugerechnet werden müssen) werden in allen Gebieten gemäß § 1, Abs. 5 BauNVO die Nutzungen Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten, letztere in den überwiegend gewerblich geprägten Teilen des Gebietes, ausgeschlossen. Gemäß § 1, Abs. 6 BauNVO sind auch die ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

(Zur detaillierten Begründung s. a. : Begründung zum B-Plan Nr. 1neu, Bargteheide, Juli 1990).

Trotz der bekannten starken Emissionen durch Bahn und geplante Straße (Gutachten in der Anlage 1) besteht der dringliche Wunsch der Eigentümer, durch Bewohnen auch dieser Gebiete ihre Geschäfte in einer sozialen Kontrolle zu wissen und die Gefahr von Vandalismus einzudämmen. Deshalb sieht der vorliegende Bebauungsplan entgegen der Ursprungsfassung die Möglichkeit von Wohnungen vor, wobei diese zu ihrem eigenen Schutz nur in den Obergeschossen und mit den notwendigen immissionschutzrechtlichen Einschränkungen (s. 2.5) möglich sind.

Entsprechend der beengten, jedoch wegen der Fußgängerbeziehungen attraktiven Lage wird im Mischgebiet 2 die Nutzung im Erdgeschoß auf ausschließlich Einzelhandel, Schank- und Speisewirtschaften sowie Dienstleistungen (Reisebüros, Versicherungsgeschäftsstellen usw.) beschränkt. In den Obergeschossen sind zusätzlich Wohnungen zulässig.

Im Untergeschoß sind die Parkplätze für den Park&Ride-Verkehr vorzusehen. (s. 2.4.2.). Ebenfalls in der Höhe des Untergeschosses wird eine öffentliche WC-Anlage und eine halboffene, beaufsichtigte Fahrradabstellanlage errichtet, die von dem Abgang zum vorgesehenen Fußgängertunnel erreicht werden können.

Die natürliche Belichtung der Tiefgarage soll durch die Transparenz des Vordaches über der Fahrradabstellanlage gewahrt bleiben. Dies wird privatrechtlich abgesichert.

2.3 Maß der baulichen Nutzung und ihre Höhenentwicklung

Ausgehend vom Maß der baulichen Nutzung in der angrenzenden Nachbarschaft wird für das Gebiet 1 eine Zweigeschossigkeit mit einer maximalen Grundfläche $GR_{max} = 600 \text{ m}^2$ und für die Gebiet 2 bis 4 eine Dreigeschossigkeit mit maximalen Grundflächen 1500 m^2 (Gebiet 2), 240 m^2 (Gebiet 3) und 480 m^2 (Gebiet 4) festgesetzt.

Die Grundflächenzahl entspricht umgerechnet etwa 0,72 und ist damit höher als die übliche Obergrenze für MI-Gebiete von 0,6. Dies ist durch die städtebaulich beabsichtigte Riegel- und Lärmschutzwirkung der Neubebauung auf der relativ schmalen vorhandenen Grundstückstiefe begründet. Eine Beeinträchtigung der Nachbarflächen findet nicht statt.

Auf der Seite der Bahn wird für den südlichen Baukörper eine Baulinie festgesetzt, um die angestrebte Lärmschutzwirkung zu erreichen. Sie wird um so günstiger, je enger der Baukörper an der Bahn zu liegen kommt. Der gewählte Abstand von 4 m bis zur Grundstücksgrenze zur Bahn ist aus den vorgenannten Gründen bewußt geringer als ein H (Höhe des Baukörpers), sodaß die Abstandsflächen des Neubaus auch auf dem Grundstück der Bahn zu liegen kommen werden.

Wegen der Nähe des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes (einfaches Kulturdenkmal) und seiner städtebaulich gewünschten Gewichtung als wichtiges öffentliches Gebäude sind die Trauf- und Firsthöhe der Neubauten in Gebiet 2 bis 4 zusätzlich beschränkt.

Es werden 3 Bezugspunkte in die Planzeichnung aufgenommen, die die ansteigenden Topographie berücksichtigen und eindeutige Bezüge zur Festlegung der Trauf- und Firsthöhen zu den einzelnen festgelegten Gebieten der Bahnhofstraße festlegen. (Der sonst übliche Bezug auf das Straßenniveau könnte wegen der durchgehenden Länge der geplanten Baukörper zu Interpretationsschwierigkeiten führen.) Wegen noch ausstehender Straßenumbaumaßnahmen werden diese auf dem Gehweg liegenden Punkte eindeutig auf NN bezogen. Eine Abstimmung mit dem planenden Architekten des Bauvorhabens ist erfolgt.

Aus redaktionellen Gründen erfolgt eine Aufteilung des ursprünglich vorgesehenen Gebietes 2 in drei Teilgebiete (Gebiet 2 bis 4), welche den Gebäudeabschnitten des Bauvorhabens entsprechen.

Die maximalen Traufhöhe wird auf 10,4 m bzw. 11,4 m über den jeweiligen Bezugspunkten festgelegt. Dies entspricht der entsprechenden Höhe des Bahnhofsgebäudes und ermöglicht die vorgesehenen Geschoßhöhen im Neubau.

Die maximalen Firsthöhen werden gestaffelt auf 14,9 m, 15,8 m und 15,5 festgesetzt. Dies entspricht bei einer Ausnutzung der maximalen Traufhöhe einer Dachneigung von jeweils 30° zuzüglich dafür notwendiger konstruktiver Höhen. Die unterschiedlichen Gebäudetiefen und die vorhandene Straßensenke bei Bezugspunkt 2 sind dabei berücksichtigt.

2.4 Verkehr

2.4.1 Straßenraum

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt ausschließlich über die vorhandene Bahnhofstraße sowie über die zukünftig anschließende, geplante K 12. Dieser Straßenzug ist im südlichen Planbereich (Umbau der Bahnhofstraße vor dem Empfangsgebäude) mittels einer Planfeststellung bereits realisiert. Der Bebauungsplan stellt diesen Planabschnitt nachrichtlich dar. Im nördlichen Bereich übernimmt der vorliegende Bebauungsplan den aktuellen Stand der Straßenplanungen (Kreisverkehrslösung) im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße / Rathausstraße. Die ursprüngliche nachrichtliche Übernahme der zur Planfeststellung vorgesehenen neuen Brückenrampe wurde deshalb aus dem Plan herausgenommen.

Die öffentliche Zugänglichkeit der Arkadenzone wird durch ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit abgesichert, weil der verbleibende Raum zur Fahrbahn (2,75 m) bereits den Fahrradverkehr aufnehmen muß (bis zur Realisierung eines kombinierten Weges auf der Westseite auch für beide Fahrtrichtungen).

2.4.2 Anlieferung

Ein ursprünglich vorgesehene ausschließliche Anlieferung von der Gleisseite kann wegen der Enge des Grundstückes nicht festgeschrieben werden. Die Erschließung erfolgt soweit als möglich über die Durchfahrt auf Flurstück 110/14, die deshalb durch entsprechende Höhen- und Breitenfestsetzungen in der Planzeichnung entsprechend dimensioniert und durch Fahrrechte abgesichert wird.

2.4.3 Ruhender Verkehr

Die Fläche im Norden des Plangebietes soll entsprechend aktueller Umplanung der Kreisstraße K 12 weiterhin durch eine direkte Zufahrt erschlossen werden, sie wird derart verschwenkt daß die Zu- und Abfahrt direkt aus dem Kreisverkehr erfolgen kann. Auf dieser Fläche sind die Stellplätze der Gebäude im Geltungsbereich ausreichend nachgewiesen, weitere liegen in der dargestellten Tiefgarage.

Eine weitere Erschließung der Stellplatzflächen erfolgt über die Durchfahrt auf die Südseite des Farbengeschäftes (auf das Flurstück 110/14) und wird durch ein Fahr- und Gehrecht abgesichert.

In der Tiefgarage im KG sind für den P&R-Verkehr mindestens 30 Stellplätze vorzusehen, deren Nutzung privatrechtlich abgesichert wird.

Die Zufahrt zu dem Tiefgaragengeschoß (Park-&-Ride) erfolgt über das Gelände der Deutschen Bundesbahn. Die Zufahrt ist durch ein Fahrrecht privatrechtlich abgesichert.

Über den vorgesehenen Fußgängertunnel südlich des Empfangsgebäudes können weitere Park-&-Ride-Parkplätze auf der Bahnhofsostseite erreicht werden. Hier ist eine offene Stellplatzanlage auf den bislang als Bahnflächen gewidmeten und unterdessen von der Stadt Bargteheide erworbenen Flurstücken 60/15 und 60/10 vorgesehen. Hier sollen bahnhofsnah Park&Ride-Parkplätze entstehen und durch einen Fußgängerunterführung zur anderen Gleisseite verbunden werden.

2.5 Festsetzungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen

Direkt im östlichen Teil des Geltungsbereiches liegt die Trasse der Bahnlinie Hamburg - Lübeck und dem Bahnhof Bargteheide. Insbesondere die unter Last anfahrenen Diesellokomotiven sind eine lärmintensive Schallquelle, die die beabsichtigte Geschäfts- und Wohnnutzung beeinträchtigen kann und einen qualifizierten Immissionsschutz erfordert.

Die Bahnhofstraße auf der anderen Seite im westlich Plangebiet stellt mit den durch ihren mittelfristigen Ausbau zu innerstädtischen Umgehungsstraße verstärkten und permanenten Verkehrsströmen eine nicht unerhebliche Lärmquelle dar. Hinzukommt aufgrund der Bahnhofsnähe in Stoßzeiten der Park-Suchverkehr.

Die Büro- und Geschäftsnutzung mit teilweise Wohnungen in den Obergeschossen in diesem lärmtechnisch sensiblen Bereich erfordert bei allen Aufenthaltsräumen die

im Immissionsbereich der Bahnhofsstraße und der Gleisanlagen liegen passive Schallschutzmaßnahmen um so die Lärmimmissionen auf das Minimum zu reduzieren. Es wurde ein entsprechende Gutachten erstellt, welche die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen ermitteln und bewerten (s. Anlagen 1 und 2).

2.5.1 Lärm

Die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005, Teil 1, Beiblatt 1 werden im Geltungsbereich des Bebauungsplanes zum Teil deutlich überschritten. Daher sind Lärmschutzmaßnahmen unumgänglich.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der geplanten Bebauung vor Straßen- sowie Schienenverkehrsgeräuschen kommen aus städtebaulichen Gründen nicht in Betracht.

Als entsprechender Ersatz werden Maßnahmen der Grundrißgestaltung und passive Lärmschutzmaßnahmen sowie schallgedämpfte Lüftungen für Schlaf- und Kinderzimmer vorgeschrieben. Da die Hauptbelastungen schienenseitig zu erwarten sind, sollten Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer vorzugsweise abgewandt orientiert werden und nur ausnahmsweise mit entsprechend verstärktem baulichen Lärmschutz auch zur Gleisseite.

Für alle Aufenthaltsräume sind entsprechend ihrer Ausrichtung Schutzvorkehrungen vorzusehen und im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Die lärmseitigen Außenbauteile (Gesamtheit von Wand und Lärmschutzfenster (DIN 2719)), dürfen die resultierendes Schalldämm-Maße ($R'_{w, res}$) entsprechend der festgesetzten Lärmpegelbereiche Werte von 35 bis 45 dB nicht unterschreiten (DIN 4109). Wie aus dem anliegenden Lärmuntersuchung hervorgeht, wird dadurch sichergestellt, daß die Lärmimmissionen von außen auf einen Innenraumpegel der Wohnungen von weniger als 35 dB (A) reduziert werden.

In Betracht kommen auch die innere Gliederung baulicher Anlagen durch die Pufferung der Aufenthaltsräume durch lärm mindernde, vorgelagerte Bauteile (z.B. Laubengangerschließungen und Wintergärten).

(Die Lärmuntersuchung von September 1995 des Ingenieurbüros Masuch und Olbrisch befindet sich in der Anlage 1)

Die Auswirkungen der P+R - Anlage (Sie wurde erst nach der vorstehenden Lärmuntersuchung beschlossen) wurde 1999 ebenfalls ermittelt. Die „Lärmtechnische Untersuchung, P+R-Anlage Bargteheide“ der Ing.-Gesellschaft Masuch + Olbrisch vom 4. Februar 1999 untersucht 2 Varianten: Einer ebenerdigen P+R-Anlage etwa auf Schienenniveau und einer P+R-Anlage mit Parkdecks.

Aufgrund der Berechnungsergebnisse erscheinen beide alternative Planungen aus lärmtechnischer Sicht mit der Nachbarschaft verträglich.

Mit der ebenerdigen Variante der P+R-Anlage wird die bestehende, in erster Linie durch den Bahnlärm geprägte Lärmsituation praktisch nicht verändert. Die von der P+R-Anlage allein stammenden Pegelanteile liegen - ohne weitere Lärmschutzmaßnahmen - unterhalb der Orientierungswerte der DIN 18005/1.

Die Variante einer P+R-Anlage mit Parkdecks verursacht - auch aufgrund der hierfür angenommenen höheren Parkplatzanzahl - gegenüber der ebenerdigen P+R-Variante höhere Parklärmissionen. (Diese liegen für sich betrachtet an der nächstgelegenen Wohnbebauung Brahmstraße über den Orientierungswerten). Demgegenüber steht eine Reduzierung des Bahnlärms für die Wohnbebauung Brahmstraße aufgrund der abschirmenden Wirkung der Parkdecks um bis zu ca. 4dB(A) und damit eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation in der gleichen Größenordnung. Eventuelle Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Parklärm (aufgesetzte Lärmschutzwand entlang der Ostseite des Obergeschoß-Parkdecks, Verzicht bzw. Verkleinerung der Öffnungen des Parkdeckes Erdgeschoß in Richtung Osten) müssen im weiteren Planungsverlauf konkretisiert werden.



2.5.2 Luftschadstoffe

Im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung der Luftschadstoffe (Anlage 2 der Begründung) wurden die Luftschadstoff-Immissionen an der geplanten Bebauung abgeschätzt, wie sie aus dem Betrieb der Tiefgarage (mit P&R-Anlage) sowie dem Schienenverkehr (unter expliziter Berücksichtigung von erhöhten Emissionen bei Zugabfahrten) auftreten können.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß für die geplanten Büro- und Wohnräume durch den Betrieb der P&R-Anlage keine Gesundheitsgefahren oder Erhebliche Nachteile oder Belästigungen durch die auftretenden Luftschadstoffe zu erwarten sind.

Für den Schienenverkehr kann im Regelfall von einer Ausreichenden Verdünnung der Luftschadstoff-Konzentration ausgegangen werden. Für den Fall ungünstiger Witterungslagen - insbesondere bei Wind aus östlichen Richtungen - kann jedoch nicht generell ausgeschlossen werden, daß sich an den der Bahnlinie zugewandten Gebäudefronten Luftschadstoff-Immissionen ergeben, die oberhalb der entsprechenden Grenz- und Leitwerte liegen. Hierbei sind als wesentliche Schadstoffe die Stickoxide und der Dieselruß zu nennen. Eine Geruchsbelästigung kann ebenfalls nicht ausgeschlossen werden.

Da die Hauptbelastungen schienenseitig zu erwarten sind, gilt auch hier die bereits wegen der Lärmbelastungen genannte Konsequenz, daß Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer vorzugsweise von der Gleisseite abgewandt orientiert werden sollten. Ebenfalls ist die Emissionsrichtung bei der Luftführung von Be- und Entlüftungsanlagen zu berücksichtigen.

Um zusätzliche Belastungen durch Lärm oder Luftschadstoff-Emissionen für die in den Gebäuden Arbeitenden bzw. Wohnenden zu unterbinden, sind bei den Anforderungen und der Installation aller Be- und Entlüftungsanlagen der Gebäude die Emissionsrichtungen zu berücksichtigen. Dies sowie ausreichende Schall-dämmung wären in den betroffenen Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

2.6 Regelungen im Grenzbereich zum Gelände der Deutschen Bahn AG

Bei einer Bebauung an den Grenzen zu Bahnanlagen sind folgende Hinweise des Eisenbahnbundesamtes zu beachten:

- Die Beleuchtung der bebauten Flächen ist so zu wählen, daß keine Beeinträchtigung des Zugverkehrs (Blendwirkung bzw. Signalsicht oder Signalverwechslung) auftreten kann.
- Gehölze und Sträucher sind so zu wählen, daß der Überhang nicht die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes beeinträchtigt. Bäume und Sträucher müssen durch ihre artbedingte Wuchshöhe so weit vom Gleis entfernt sein, daß bei Windwurf und Windbruch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet wird. Die erhöhten Sicherheitsabstände für einen künftig elektrischen Betrieb gemäß Bestimmungen DS 800 01 der deutschen Bahn sind zu gewährleisten.
- Das Grundstück ist zur Eisenbahn wehrhaft einzufriedigen, so daß keine Zuwegungsmöglichkeit zur Bahnanlage besteht.
- Es darf kein Oberflächenwasser zur Bahn hin abgeleitet werden.

Bezüglich der Erschütterungen bleibt das private Recht unberührt. Der Bebauungsplan trifft hierzu keine Regelungen, weil weder mit einem übermäßig sensiblen Baugrund, noch mit besonders sensiblen Gewerbe (Feinmechanische Betriebe) zu rechnen ist.

3. GRÜNORDNERISCHE MASSNAHMEN

Die überplante Fläche ist bereits bebaut und großteils versiegelt. Ein Ausgleich ist im Rahmen der geänderten Nutzung nicht erforderlich.

Die vorhandene Vegetation, die neben der sicherlich auch visuellen Qualität einen spürbaren Betrag zur Verbesserung des in diesem Bereich besonders beeinträchtigten Lufthaushaltes beiträgt, wird dabei soweit wie möglich erhalten, insbesondere die vorhandenen Großbäume wurden eingemessen und sind zur Erhaltung festgesetzt. Lediglich der Baum nördlich des Bahnhofsgebäudes wurde davon ausgenommen, um durch den Bebauungsplan eine eventuell hier zu erstellende Fußgängerbrücke über die Bahngleise nicht zu verhindern. Er bleibt jedoch durch die Baumschutzsatzung der Stadt Bargteheide ausreichend geschützt.

Als Begrünung für die Fassaden ist eine Berankung (z.B. Hopfen, Geißblatt oder Waldrebe) anzustreben.

4. VER- UND ENTSORGUNG

Das Plangebiet ist vollständig erschlossen. Die öffentlichen Einrichtungen der Stadt Bargteheide selbst sowie der SCHLESWAG und der Hamburger Gaswerke (HEINGAS) sind vorhanden und reichen für die geplanten Neubauten aus. Dies gilt auch für die Kapazität des Bargtheider Klärwerkes, das die in diesem Baugebiet entstehenden zusätzlichen Anschlüsse gut verkraften kann.

Der Bereich nördlich der Bahnhofstraße 1 wird von einer Gashochdruckleitung gequert. Sie wird im Bebauungsplan durch ein Leitungsrecht gesichert. Vor Beginn von Erdarbeiten muß aus Sicherheitsgründen die genaue Lage und Rohrleitung der Leitungen durch Probegrabung ermittelt und Rücksprache mit dem Betrieb der HEINGAS Bergedorf, Tel. 040/2366-8118 gehalten werden.

Hausanschlußleitungen, die nicht in die Plan eingetragen sind, sind rechtzeitig vor Beginn Ihrer Arbeiten bei o.g. Betrieb zu ertragen.

Die HEINGAS macht darauf aufmerksam, daß nach den für den Tiefbau geltenden technischen Regeln sämtliche Schacht- und Kanalbauwerke, auch im Bau befindliche, vor deren Betreten durch Kontrollmessungen auf Gasfreiheit zu überprüfen sind. Die Messungen müssen sich auf alle Arten von Gasen erstrecken.

Es ist vorgesehen, die Oberflächenwasser des Bereiches Bahnhofstraße zu dem im Bau befindlichen, im Bereich des BP 29 südlich gelegenen Becken zu führen. In diesem Zusammenhang wird eine Regenwasserbehandlung des von den befestigten Verkehrsflächen und Parkplätzen abfließenden Oberflächenwassers für Schwimmstoffe und absetzbare Stoffe mit Rückhaltung der mineralischen Kohlenwasserstoffe vorgesehen, um einer weiteren anthropogenen Belastung des aus dem Entnahmefröhen des Wasserwerkes geförderten Grundwassers vorzubeugen.

Es darf kein Oberflächenwasser zur Bahn hin abgeleitet werden.

5. DENKMALSCHUTZ UND ORTSGESTALTUNG

Das Bahnhofsgebäude ist nach Angaben der Denkmalschutzbehörde nachrichtlich als Kulturdenkmal nach dem Denkmalschutzgesetz in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Bei Bauanträgen für dieses Gebäude oder bei Bauten in seinem Denkmalschutzbereich wird die Denkmalschutzbehörde beteiligt und hat ein entscheidendes Wort, insbesondere bei der Gestaltung der Baukörper, mitzureden.

Das Gebiet der 1. Änderung des B-Planes Nr. 1 liegt im Geltungsbereich der Ortsgestaltungssatzung der Stadt Bargteheide, deren Gestaltungsvorschriften in auch nach Inkrafttreten dieses B-Plan grundsätzlich weiterhin gelten.

Diese speziell für Bargteheide ausgearbeiteten architektonischen Vorschriften zur äußeren Gestaltung der Baukörper sollen architektonische Mißgriffe der vergangenen Jahre verhindern und die Baukörper in ihrer Gestaltung dem gegliederten Kleinstadtcharakter Bargteheides anpassen. „Großstadtbauten“, die die nähere Umgebung erdrücken würden, sollen dadurch verhindert werden. Auf kleinräumige Gliederung wird Wert gelegt.

Die in der Gestaltungssatzung festgelegte Dachneigung von mindestens 30° kann im Bereich dieses Bebauungsplanes geringfügig unterschritten werden, weil dazu eine eigene Festsetzung (30° +/- 5°) getroffen wird. Dies erscheint wegen der Nähe des Bahnhofsgebäudes mit geringeren Dachneigungen und in Anbetracht der festgelegten maximalen Gebäudehöhe angemessen.

6. MASSNAHMEN ZUR ORDNUNG DES GRUND UND BODENS

Zur Realisierung der städtebaulichen Planungsziele des B-Plan Nr.1neu / 1. Änderung sind insbesondere für die geplante Umgehungsstraße K12 bodenordnerische Maßnahmen erforderlich. Für die Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage und auch der Parkflächen im Norden des Plangebietes sind Fahr- und Gehrechte abzusichern.

7. ERSCHLIESSUNGSKOSTEN

Für die vorgesehene Änderungsmaßnahmen entstehen der Stadt keine weiteren Kosten. Die Straßenumbaukosten werden durch eigenständige Planungen abgedeckt. Sollten Anpassungen im bereits umgebauten Bereich notwendig werden, so tragen diese Kosten die Investoren.

Die Kanalkosten werden von der Gemeinde bzw. von dem Versorgungsträger umgelegt. Die Kosten für die Gas- und Wasserversorgung werden entsprechend der Satzung verteilt.

Diese Begründung wurde in der Sitzung der Stadtvertretung Bargteheide

^{14.5.97, 24.9.97}
am^{2.9.98} gebilligt.

Bargteheide, den 02. DEZ. 1998
.....



Mitsch
Der Bürgermeister