

STADT AHRENSBURG
DER BÜRGERMEISTER
MANFRED-SAMUSCH-STRASSE 5
22923 AHRENSBURG
TEL. 04102-77-0
rathaus@ahrensburg.de



STADT AHRENSBURG
BEBAUUNGSPLAN NR. 93 „OHLENDAMM“
für den Bereich am Ohlendamm, nördlich der Schnellbahntrasse
und westlich des Waldemar-Bonsels-Wegs
Flur 5, Flurstücke 293 bis 299, 301, 548 tlw. und 549

BEGRÜNDUNG

März 2015

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

Inhaltsverzeichnis

1. Standort und städtebauliche Rahmenbedingungen 4
 - 1.1 Lage des Gebiets 4
 - 1.2 Städtebauliche Rahmenbedingungen 4
 - 1.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK, Juni 2010 5
 - 1.4 Städtebaulicher Rahmenplan – Ahrensburg Stadteingang-West; August 2010 6
 - 1.5 Ortsbildcharakter – Situation vor Ort 7
2. Ziele und Zwecke der Planung 10
 - 2.1 Zentrales Planungsziel – Ersatz des „Altbestandes“ 10
 - 2.2 Städtebauliches Konzept für das „neue“ Geschosswohnungsbau - Quartier 11
 - 2.3 weitere Entwicklungsbereiche - Wohnen 14
 - 2.4 Bestandsbereiche - Wohnen 15
 - 2.5 Entwicklungsbereich Waldemar-Bonsels-Weg 15
3. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen 16
 - 3.1 Flächennutzungsplan 16
 - 3.2 Landschaftsplan 17
 - 3.3 Sonstige übergeordnete Planungen 18
 - 3.4 Angaben zum Aufstellungsverfahren 18
4. Begründung der Festsetzungen 19
 - 4.1 Art der baulichen Nutzung 20
 - 4.2 Maß der baulichen Nutzung 22
 - 4.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen 23
 - 4.4 Straßenverkehrsflächen, sonstige Maßnahmen zur Erschließung 24
 - 4.5 Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen 26
 - 4.6 Grünordnung, Naturschutz, Artenschutz 27
5. Schallschutz 29
 - 5.1 Verkehr 29
 - 5.2 Gewerbe, geplante Bebauung 30
 - 5.3 Gewerbe, Bestandsbebauung, Mittelungspegel 30
 - 5.4 Gewerbe, Bestandsbebauung, Spitzenpegelüberschreitungen 30
6. Orientierende Bodenerkundungen 31
7. Technische Erschließung 32
8. Umweltbericht 33

Der Umweltbericht wurde erarbeitet von:



EGL - Entwicklung und
Gestaltung von Landschaft GmbH
Hamburg

Sonstige verwendete Fachgutachten:

- Gutachtliche Stellungnahme zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen und Gründungsmaßnahmen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 93 „Ohlendamm“ der Stadt Ahrensburg, Büro Reinberg, 07.03.2012
- Untersuchungsbericht Ahrensburg, Waldemar-Bonsels-Weg 168 – orientierende Bodenerkundung auf Verunreinigungen im Erdreich durch den Betrieb der ehemaligen Tankstelle, Büro Reinberg, 30.07.2013
- Orientierende Untersuchung Waldemar-Bonsels-Weg 168 in 22926 Ahrensburg, ECOS Umwelt Nord GmbH, 29.09.2014
- Orientierende Untersuchung Waldemar-Bonsels-Weg 168 in 22926 Ahrensburg, Nachuntersuchung des Grundwassers im Dezember 2014, ECOS Umwelt Nord GmbH, 07.01.2015
- Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 93 „Ohlendamm“ in Ahrensburg, Lärmkontor GmbH, 18.12.2012
- Erfassungsbericht B-Plan Nr. 93 Ohlendamm Ahrensburg – Fledermäuse, Gebäudebrüter -, Norddeutsches Büro für Landschaftsplanung (Hahn, A.), 23.04.2012
- Gebäudeabriss und Baumfällarbeiten Ohlendamm 2-6 in Ahrensburg, Gutachterliche Kurzstellungnahme des Vorhabens im Hinblick auf den Artenschutz gemäß § 44 (1) BNatSchG, le-guan GmbH, 01.10.2013

1. Standort und städtebauliche Rahmenbedingungen

1.1 Lage des Gebiets



Übersichtsplan

1.2 Städtebauliche Rahmenbedingungen

Der Bereich des Bebauungsplans Nr. 93 „Ohlendamm“ befindet sich direkt nördlich des U-Bahnhofs Ahrensburg-West (jedoch durch die Bahntrasse und einem Fuß- und Radweg von diesem getrennt) und ist somit auch Teil der gesamten westlichen Stadteingangssituation im Umfeld der Hamburger Straße.

Geltungsbereich

Der direkt benachbarte U-Bahnhof – West (Anschluss an Hamburg) prägt insbesondere die stadtfunktionalen Entwicklungspotenziale in diesem Gebiet. Durch die Möglichkeit der Nutzung des ÖPNV kann hier überwiegend eine Nachverdichtung im Sinne einer nachhaltigen Innenentwicklung zum Tragen kommen.

Lagegunst
Nähe ÖPNV-
Anschluss

Darüber hinaus ist das Quartier durch den nordwestlich angrenzenden Grünzug geprägt, der auch weiterhin von jeglicher baulichen Nutzung freizuhalten ist, jedoch die Freiraumsituation des Quartiers (insbesondere am Ohlendamm) nachhaltig positiv beeinflusst. Der entlang der Bahnlinie bestehende Fuß- und Radweg nach Westen in Richtung „Neuer Teich“ ist von überörtlicher Bedeutung und sollte in die städtebauliche Planung des Quartiers einfließen.

Umgebender Frei-
raum
Zu sichernde Wege-
beziehung

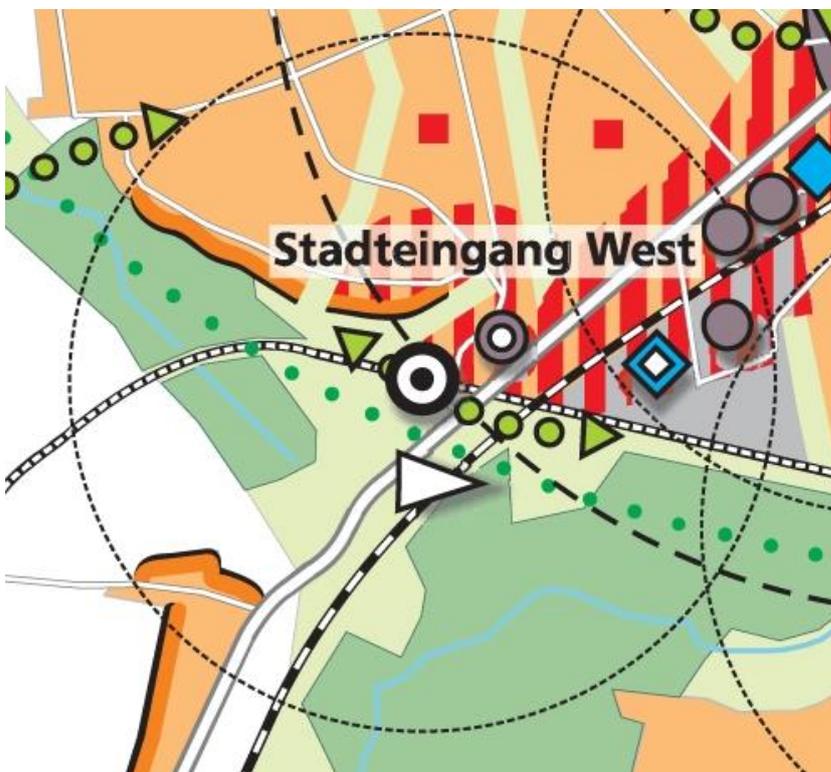
1.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK, Juni 2010

Auch das ISEK zeigt diese stadtfunktionalen Potenziale auf:

„Mit den Haltepunkten von Regional- und U-Bahn verfügt Ahrensburg über ein wesentliches Potenzial. Mit einer weitestmöglichen Ausrichtung weiterer Bautätigkeit an diesen Punkten wird ein Beitrag zur Vermeidung von motorisiertem Verkehr erreicht. Fuß- und Radverkehr wird begünstigt. Orte im Stadtgebiet, von denen innerhalb von 10 Minuten zu Fuß ein Bahnhof zu erreichen ist, werden vorrangig für neues Wohnen, neue Arbeitsstätten und Kultureinrichtungen entwickelt, sofern naturräumliche Belange dem nicht entgegenstehen.“

Diese Aussagen treffen („neues Wohnen“) in besonderem Maße für den Bereich Ohlendamm zu.

Stadtentwicklungspotenziale an den ÖPNV-Haltestellen



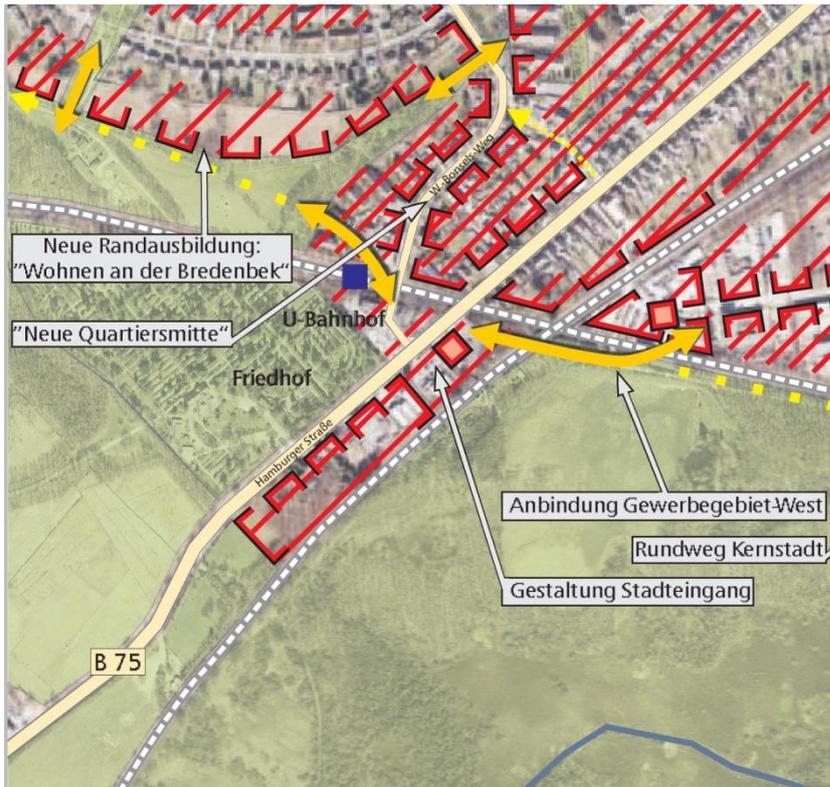
Strukturkonzept

Das Strukturkonzept des ISEK sieht den Bereich Ohlendamm daher konsequenterweise für eine Umstrukturierung im Bestand – Wohnen vor, mit Schwerpunkt der baulichen Verdichtung. Das ISEK geht weiter davon aus, dass im Bereich Ohlendamm ein Wohnraumpotenzial von ca. 16 zusätzlichen Wohneinheiten (gemessen am Bestand) umsetzbar ist (Ziel ist eine bauliche Dichte von ca. 50 WE je Hektar). Auch der funktionalen Verknüpfung von Siedlungsbereichen zu den nordwestlich angrenzenden Freiräumen wird eine große Bedeutung zugeschrieben (vgl. nächste Abbildung). Beidseitig des Waldemar-Bonsels-Wegs sollen darüber hinaus zukünftig markantere Gebäudekanten (durch großvolumigere Neubauten) den Straßenraum prägen.

Wohnraumpotenzial von + 16 WE

Höhere bauliche Dichte

Handlungs-
Schwerpunkt
Stadteingang-West



	Offene / geschlossene Raumkante		Aufwertung von Grünräumen
	Besondere städtebauliche Situation		Gewässer
	Verdichtung		Übergeordnete Straße
	Neuordnung / Umstrukturierung		Innerörtliche Verbindungsstraße
	Platzgestaltung, besonderer Straßenraum		
	Wichtige Wegeverbindung		U-Bahnhof
	Verknüpfung		

1.4 Städtebaulicher Rahmenplan – Ahrensburg Stadteingang-West; August 2010

Auch der vertiefende Rahmenplan setzt sich mit dem Bereich um den U-Bahnhof Ahrensburg West auseinander. U.a. für das bestehende Geschosswohnungsbau - Quartier am Ohlendamm werden hierbei folgende Zielsetzungen formuliert:

„Die Wohnquartiere sind trotz ihrer Qualitäten in Teilbereichen verbesserungswürdig. Die geringe Dichte bzw. die großen privaten Freiraumpotenziale in unmittelbarer Nähe zu einem Nahverkehrsknoten ist nicht mehr zeitgemäß, dies insbesondere in Anbetracht der unmittelbaren Nähe zu den hochwertigen Natur- und Landschaftsräumen.“

Entsprechend werden auf den relativ großen Grundstücksbereichen des Quartiers wohnbauliche Nachverdichtungen dargestellt, die insbesondere in Bezug zu den Freiräumen im Nordwesten ste-

Zu geringe Dichte

Nachverdichtungen
auf privaten Freiflächen

hen. Darüber hinaus wird ebenfalls eine Gebäudeform als straßenbegleitende Bebauung am Waldemar-Bonsels-Weg gefordert. Auch der überörtliche Fuß- und Radweg parallel nördlich der U-Bahnlinie wird als städtebauliches Ziel weiter aufgezeigt.

Straßenraumprägende Bebauung am W.-Bonsels-Weg



Ausschnitt „Räumliches Strukturkonzept“

Zu den Nachverdichtungsmöglichkeiten am Ohlendamm selbst wird folgendes ausgesagt:

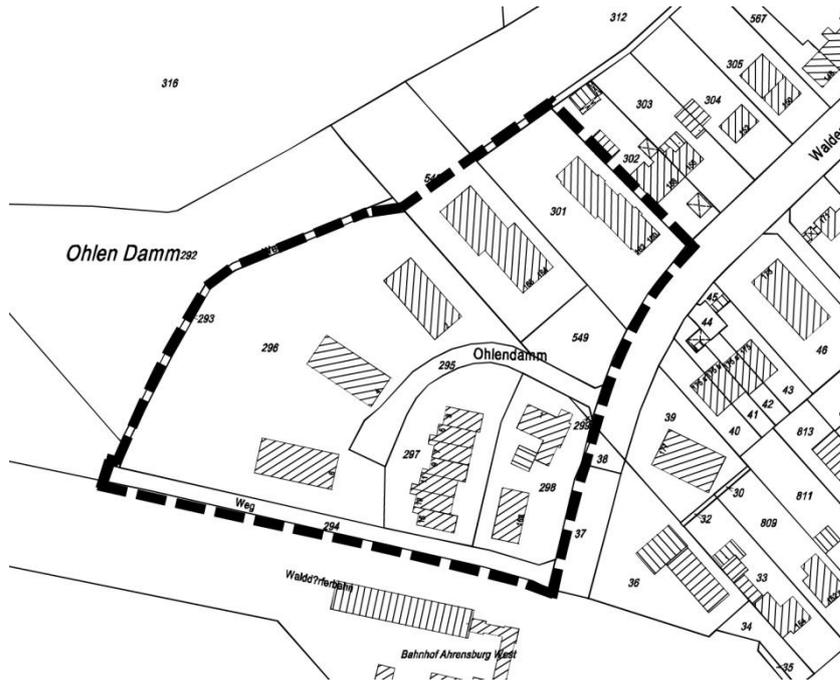
„Umstrukturierung birgt das Risiko, bestehende Strukturen und Qualitäten zu verdrängen. Eine behutsame Nachverdichtung der Wohnbebauung im Umfeld der U-Bahnhaltestelle darf nicht auf Kosten der derzeitigen Anwohner geschehen. Entwicklung höherer baulicher Dichte durch Austausch von Bauformen kann nur in kleinen Schritten geschehen, dort wo Gebäude abgängig sind und durch neue ersetzt werden sollen. Anders ist die Situation an den Stellen, wo potenzielle Nachverdichtungsflächen vorhanden sind – etwa bei den Häusern der „Neuen Lübecker“ am Ohlendamm oder im Hinterland an der Hamburger Straße.“

Gebäude der „Neuen Lübecker“

1.5 Ortsbildcharakter – Situation vor Ort

Das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 93 ist gänzlich baulich genutzt (mit Ausnahme der „tiefen“ privaten Freiflächen der Geschosswohnungsgebäude am Ohlendamm in Richtung des nordwestlich verlaufenden Grünzugs) und durch seine Lage in direkter Benachbarung zum U-Bahnhof Ahrensburg-West geprägt.

Gänzlich baulich genutzt



Geltungsbereich
BP 93



Schrägluftbild

Neben den Geschosswohnungstypen (II-geschossig + Steildach), die sich am Siedlungsrand fächerförmig Richtung Westen und Nordwesten entwickeln, finden sich südlich des Erschließungsstichs „Ohlendamm“ auch eine Reihenhauszeile jüngeren Datums (7 Reihenhäuser, ebenfalls II-geschossig + Steildach) sowie drei (tlw. ältere) eingeschossige Einzelhäuser am Waldemar-Bonsels-Weg (u.a. ein Back-Shop und Cafeteria, eine gastronomische Einrichtung und ein „5-Eck-Gebäude“ mit einer Einzelhandelsnutzung (Tierfutter) nördlich des Ohlendamm).

Vorhandene Gebäudetypologie



Eingeschossige Einzelhäuser mit Nichtwohnnutzungen am W.-Bonsels-Weg



Reihenhäuser mit Stellplatzanlage

Charakteristisch für die Grundstücke des Geschosswohnungsbaus sind große weitgehend ungenutzte private Grünflächen (im Übergang zum nordwestlich angrenzenden Grünzug) sowie ein auffallender Birken - Baumbestand (s.a. Schrägluftbild, Seite 7).

Ungenutzte Freiflächen mit auffallendem Baumbestand



Große Freiflächen im Bereich des Geschosswohnungsbaus

Aufgrund des Alters der Geschosswohnungstypen (1957 errichtet) und der ehemaligen (baurechtlichen) Rahmenbedingungen wurde zum damaligen Zeitpunkt keine Vorsorge für die Unterbringung der privaten KFZ's getroffen. Insoweit muss der Stichweg Ohlendamm zwar als Zufahrt mit (eingeschränkter) Wendemöglichkeit genutzt werden, wird jedoch in sehr hohem Maße auch als einzige „wohngebäudenah“ Parkplatzfläche benutzt und lässt daher fast jegliche stadträumliche Qualität (v.a. Aufenthaltsqualitäten) vermissen. Durch die beengten räumlichen Verhältnisse und der Situation des „Zuparkens“ der Straßenverkehrsfläche ergeben sich auch merkbare Schwierigkeiten insbesondere für die Fahrzeuge der Müllentsorgung, die hier kaum oder gar nicht wenden können.

Ohlendamm als ausschließliche verkehrliche Funktionsfläche



Fehlende stadträumliche Qualitäten durch „Zuparken“ des „Ohlendamm“

2. Ziele und Zwecke der Planung

2.1 Zentrales Planungsziel – Ersatz des „Altbestandes“

Ausschlaggebend für die weitere städtebauliche Entwicklung der im ISEK aufgezeigten Wohnraumpotenziale im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 93 „Ohlendamm“ ist das Engagement der Wohnungsbaugesellschaft „Neue Lübecker“ (NL), die ihren „Altbestand“ an Geschosswohnungsgebäuden aus den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts im Plangebiet kurzfristig durch moderne Stadtviellentypen und mittelfristig mit einer Reihenhauszeile (auf dem einzelnen nordöstlich gelegenen Grundstück) ersetzen will. Diese beabsichtigte städtebauliche „Entwicklungsmaßnahme“ war letztendlich auch der Grund für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 93 „Ohlendamm“, da insbesondere das Grundstück (Flurstück 296, s. Abb. unten) deutlich dichter bebaut werden soll. Da die nordwestlich gelegenen Bereiche des Grundstücks planungsrechtlich als sogenannter „Außenbereich im Innenbereich“ zu bewerten sind, können hier zusätzliche Baumöglichkeiten nur durch einen Bebauungsplan 8 und eine entsprechende FNP-Änderung) gewährleistet werden.

Ersatz des „Altbestandes“ durch neue bauliche Anlagen



Grundstücke und Gebäude im Eigentum der NL

2.2 Städtebauliches Konzept für das „neue“ Geschosswohnungsbau - Quartier

Im Vorfeld der Festlegung der Inhalte im Bebauungsplan wurden unterschiedliche städtebauliche Entwurfskonzepte entwickelt, die sich schwerpunktmäßig mit den Bebauungsmöglichkeiten des „großen“ Grundstücks (Flurstück Nr. 296) am Ohlendamm, im Sinne der Nachverdichtung im Innenbereich, beschäftigten.

Planungsvarianten

Nicht weiter verfolgte Bebauungskonzepte



Die oben dargestellten Konzepte, die sich in ihrer stadträumlichen Ausformulierung von den umgebenden Bereichen (durch eine „invertierte“ Gruppierung der neuen Wohngebäude um einen Innenhof übermäßig abgrenzten, wurden jedoch nicht weiter verfolgt. Auch die zu gleichmäßige Verteilung und zu statische Ausrichtung der Baukörper wurden planerisch verworfen.

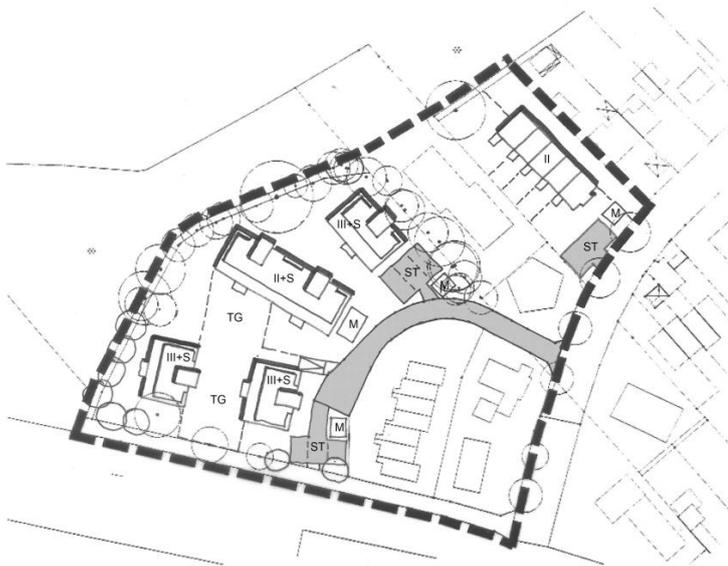
Favorisiert wurde dagegen eine städtebauliche Figur als „Neuinterpretation“ der (noch bestehenden) aufgefächerten „Fingerbebauung“, die in dieser Form auch im Rahmenplan dargestellt ist.

„Fingerbebauung“



Ausschnitt „Rahmenplan Stadteingang West“

„Fingerbebauung“



Favorisiertes städtebauliches Konzept auf den Grundstücken der NL

Grundsätzlich wird (gemäß den Aussagen des ISEK und des Rahmenplans Stadteingang West) eine merkbar dichtere Bebauung angestrebt – so ermöglicht das letztendlich festgelegte städtebauliche Konzept (über alle Grundstücke, die sich im Besitz der NL befinden) eine Entwicklung von 49 Wohneinheiten (44 davon auf dem Flurstück Nr. 296 und 5 auf dem nördlich gelegenen Flurstück Nr. 301). Im Bestand finden sich insgesamt 29 Wohneinheiten (21 davon auf dem Flurstück Nr. 296 und 8 auf dem Flurstück Nr. 301). Dies bedeutet insgesamt eine Erhöhung der Wohneinheiten um 20. Dies spiegelt sich auch wieder bei der Betrachtung der Wohnfläche – diese umfasst im Bestand 1.700 m² und erhöht sich durch die Planung auf 3.700 m² – somit vergrößert sich die Gesamtwohnfläche damit um 2.000 m².

Dichtere Bebauung und Erhöhung der Anzahl der Wohneinheiten

Um eine zu große Einheitlichkeit der zukünftigen Bebauung (s. Konzepte oben) zu vermeiden, wurde festgelegt, dass darüber hinaus verschiedene bauliche Höhenentwicklungen und auch das „additive Zusammenbauen“ von Gebäudetypen vorgesehen werden.

gebäudetypologische Differenzierung

Im Gegensatz zur bestehenden Situation wurde ebenfalls als zentrales planerisches Ziel festgelegt, eine entsprechend Anzahl an

Stellplätze und Tiefgarage

Stellplätzen zu gewährleisten (im Geschosswohnungsbau mehr als 1 Stellplatz je Wohneinheit). Diese Zielvorgabe ist nur durch die Errichtung einer Tiefgarage zu gewährleisten, die einerseits eine entsprechende Anzahl von Stellplätzen garantiert und andererseits den verbleibenden wohnungsnahen Freiraum vor einer zu intensiven Belegung mit ebenerdigen Stellplätzen schützt. Insoweit wird der überwiegende Teil der nachzuweisenden Stellplätze in einer Tiefgarage vorgesehen, die direkt über die Kellergeschosse an drei der vier vorgesehenen Wohngebäude angeschlossen werden kann. Durch diese Maßnahme wird auch der Ohlendamm in seiner Funktion als Parkplatzfläche im öffentlichen Straßenraum entlastet.



Lage der Tiefgarage und der ebenerdigen Stellplatzanlagen

Insgesamt können somit 30 Stellplätze in der Tiefgarage und weitere 19 Stellplätze ebenerdig (für 44 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau) vorgesehen werden. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von 1 WE / ca. 1,1 Stellplätze.

Anzahl der Stellplätze

Der Bereich des Geschosswohnungsbaus ist geprägt durch einen bestehenden Knick, der das Grundstück von der nordwestlich befindlichen Grünzone sowie dem nordöstlich gelegenen Grundstück abschirmt. Der Knick soll im südlichen Grenzverlauf ergänzt werden. Des Weiteren sind Bäume und Sträucher zum Anpflanzen, insbesondere im Bereich des Straßenverlaufs des Ohlendamms vorgesehen (auch für den Ausgleich für zu rodende Bäume gem. der Baumschutzsatzung der Stadt Ahrensburg), um hier die Straßenraum- und Aufenthaltsqualitäten deutlich zu verbessern. Aufgrund der vorgesehenen Überbauung des Grundstücks in seinen zentralen Bereichen müssen hier befindliche Bäume (überwiegend Birken) jedoch gerodet werden. Dies wird im Detail im Umweltbericht aufgezeigt und bilanziert.

Grünkonzept

In den Übergangszonen zwischen dem Straßenraum des Ohlendamms, den zwei ebenerdigen Stellplatzanlagen und den neuen Gebäuden werden insgesamt drei zentrale Standorte für Müllbe-

Standorte für Müllbehälter

hälter vorgesehen. Diese Bereiche werden entsprechend eingegrünt und tlw. in die Flächen zum Anpflanzen von Sträuchern integriert.

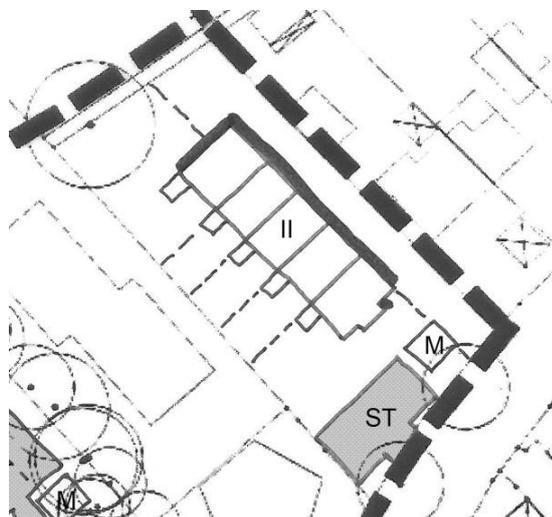
Aufgrund der kompletten Neuentwicklung des Bereichs wurde auch der Umgang mit dem anfallenden Oberflächenwasser neu konzipiert. Da die Böden in den höheren Bereichen grundsätzlich versickerungsfähig sind und das Grundwasser nicht hoch ansteht, wird das Oberflächenwasser dezentral durch verschiedene technische Maßnahmen zur Versickerung gebracht. Entsprechend wird hier die bestehende Regenwasserkanalisation deutlich entlastet.

Anfallendes Oberflächenwasser

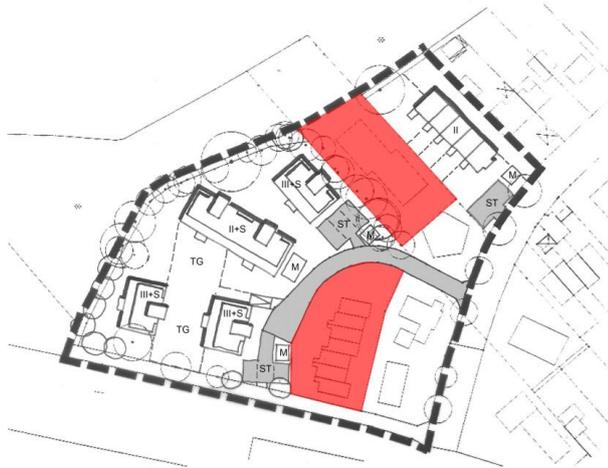
2.3 weitere Entwicklungsbereiche - Wohnen

An der nordöstlichen Plangebietsgrenze (ebenfalls auf einem Grundstück, das sich im Besitz der NL befindet) soll der bestehende Geschosswohnungsbau mittelfristig durch eine Reihenhauszeile ersetzt werden. Auf einen Ersatz durch ähnliche Geschosswohntypen wurde hier verzichtet, um hier den Übergang von dichter Bebauung im Süden und aufgelockerter Bebauung im Norden stadträumlich verträglich zu gestalten. Die Stellplatzlösung wird durch eine ebenerdige Stellplatzanlage (5 Stellplätze) mit Zu- und Abfahrt zum Waldemar-Bonsels-Weg gewährleistet. Insgesamt werden hiermit die bestehenden 8 Wohneinheiten (im bestehenden Geschosswohnungsbau) auf 5 Wohneinheiten in der zukünftigen Reihenhauszeile reduziert. Die Wohnfläche erhöht sich jedoch geringfügig von 450 m² auf 500 m².

Reihenhauszeile im Norden



2.4 Bestandsbereiche - Wohnen



Die oben dargestellten Bereiche sind ebenfalls baulich genutzt – das südlich gelegene Grundstück ist geprägt durch eine Reihenhauszeile (7 Reihenhäuser, II-geschossig mit nördlich anschließender Stellplatzanlage mit Zu- und Abfahrt zum Ohlendamm). Das weiter nördlich gelegene Grundstück ist geprägt durch einen weiteren Geschosswohnungsbau, jedoch hier in Einzeleigentum aufgeteilt. Da in diesen Bereichen kaum oder gar nicht mit weiteren städtebaulichen Entwicklungen zu rechnen ist, werden hier keine weiterführenden Konzepte entwickelt. Im Bebauungsplan wird hier der Bestand festgeschrieben.

Keine Änderung im Bestand

2.5 Entwicklungsbereich Waldemar-Bonsels-Weg



Ausschnitt
Rahmenplan Stadt-
eingang West

Der Rahmenplan Stadteingang West sieht für die stadträumliche Entwicklung des Waldemar-Bonsels-Wegs eine deutlich markantere straßenbegleitende Bebauung vor. Zurzeit ist die Westseite der Straße geprägt durch eine (tlw. ältere) eingeschossige Bebauung, tlw. mit Dachnutzung. Im weiteren Umfeld sind dies die einzigen eingeschossigen Gebäude. Im Rahmen einer Angebotsplanung werden hier entsprechende Baumöglichkeiten im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplans vorgesehen.

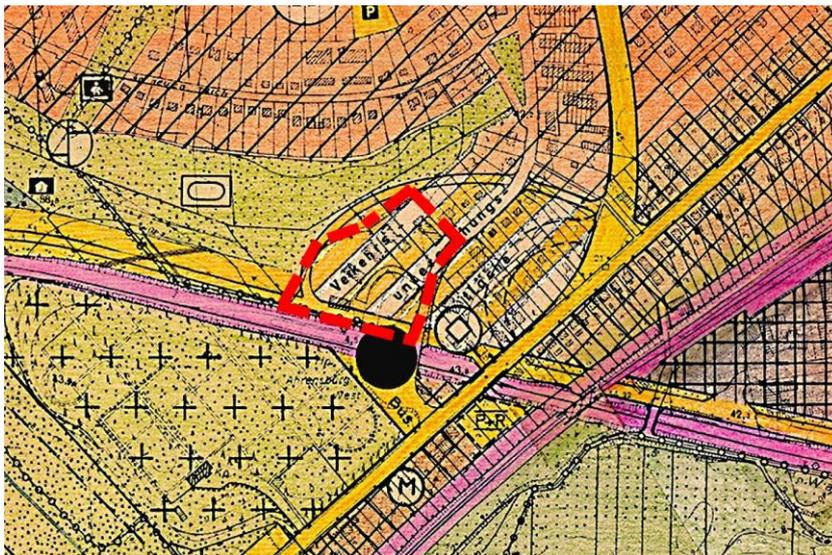
3. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Flächennutzungsplan

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Ahrensburg aus den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts ist der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 93 „Ohlendamm“ als „Verkehrsuntersuchungsfläche“ dargestellt, die im Übrigen auch weitere Bereiche zwischen Waldemar-Bonsels-Weg und Hamburger Straße umfasst.

FNP

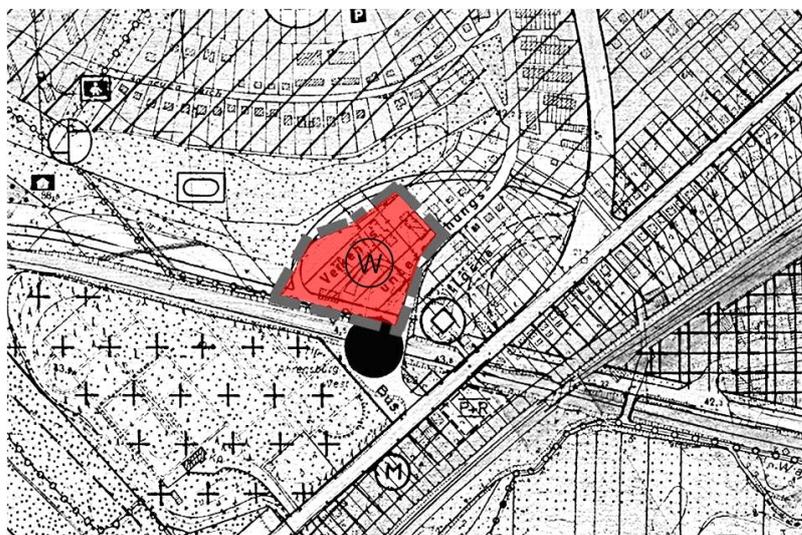
„Verkehrsuntersuchungsfläche“



Ausschnitt
Planfassung FNP
(Geltungsbereich
des Bebauungspla-
nes ist rot markiert)

Diese „verkehrsoptimierte“ Planung der 70er Jahre sah eine Art Zentralen Omnibusbahnhof im Kreuzungsbereich der Trassenverläufe der Hamburger Hochbahn und der Deutschen Bahn vor. Bis auf die kleine Busstation vor dem Bahnhofsgebäude der Hamburger Hochbahn sowie der Park + Ride – Anlage südöstlich der Hamburger Straße wurde diese Planung jedoch nicht weiter verfolgt.

Zentraler Omnibus-
bahnhof



Notwendige 42. FNP
– Änderung
Darstellung als
Wohnbaufläche

Um dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB entsprechen zu können (Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln), muss daher der Flächennutzungsplan für den Plangeltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 93 geändert werden. Dargestellt werden hier (entsprechend der Nutzungsziele des Bebauungsplanes) Wohnbaufläche gem. § 1 Nr. 1 BauNVO (Bau-nutzungsverordnung). Die Aufstellung der Änderung des Flächennutzungsplans (42.) erfolgt parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 93 „Ohlendamm“.

Entwicklungsgebot
gem. § 8 BauGB

Bei der Änderung des Flächennutzungsplanes werden nur die Bereiche in Wohnbaufläche umgewandelt, die dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes entsprechen. Somit verbleiben auf Ebene des Flächennutzungsplans noch Darstellungen der „Verkehrsuntersuchungsfläche“. Diese werden jedoch mittelfristig im Rahmen der bereits in Arbeit befindlichen Neuaufstellung des Gesamt-Flächennutzungsplans der Stadt Ahrensburg angepasst werden.

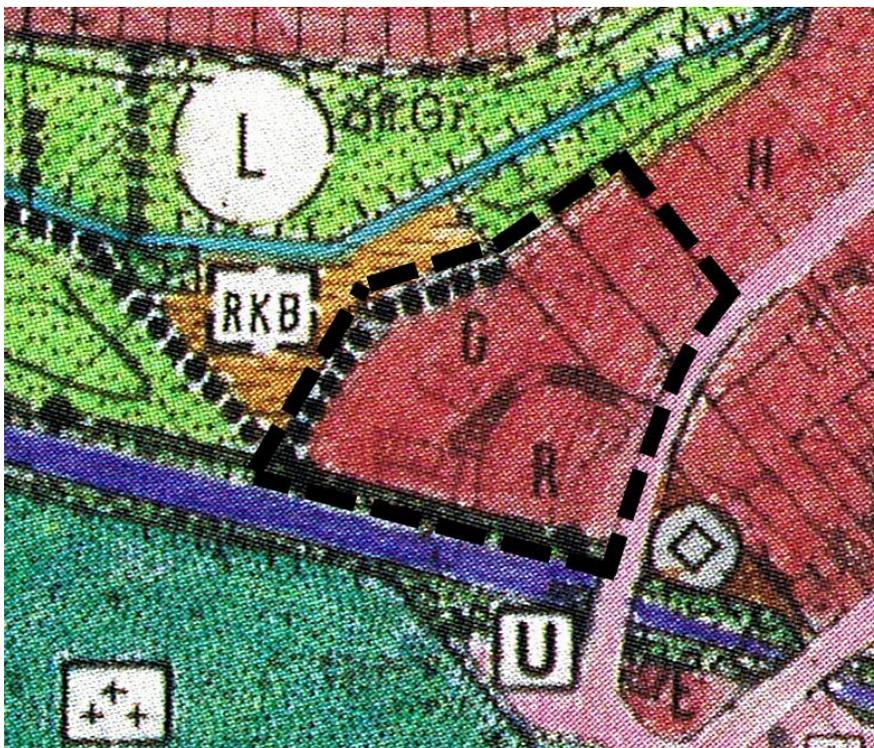
Neuaufstellung des
Gesamt - FNP

3.2 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan sieht für den kompletten Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 93 Wohn- und Mischbauflächen (Reihenhäuser und Geschosswohnungsbau) vor. Dies entspricht sowohl der Bestandssituation wie auch den dargestellten städtebaulichen Zielen, die mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 93 verbunden sind. Ebenso dargestellt ist der Knick an der nordwestlichen Plangebietsgrenze. Berichtigungen des Landschaftsplans sind daher nicht notwendig.

Wohn- und Misch-
bauflächen

Knick



Ausschnitt Planfas-
sung Landschafts-
plan

(Geltungsbereich
des Bebauungspla-
nes ist schwarz mar-
kiert)

3.3 Sonstige übergeordnete Planungen

Da sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanes innerhalb des Siedlungsgefüges bzw. weitgehend im so genannten Innenbereich befindet und als Planungsziel die Ausweisung von Wohngebieten verfolgt wird, sind landesplanerische bzw. regionalplanerische Belange nicht betroffen. Die Inhalte und Aussagen dieser übergeordneten Planungen (Landesentwicklungsplan, Regionalplan) zur Stadt Ahrensburg werden daher nicht weiter dargestellt.

Landesentwicklungsplan,
Regionalplan

3.4 Angaben zum Aufstellungsverfahren

Der Bebauungsplan Nr. 93 wird im sogenannten Regelverfahren aufgestellt. Dies bedeutet, dass alle vorgeschriebenen Beteiligungen gem. §§ 2, 3 und 4 BauGB durchgeführt werden müssen.

Regelverfahren

Des Weiteren muss ebenso ein Umweltbericht und zum Abschluss des Verfahrens auch die sogenannte „zusammenfassende Erklärung“ erarbeitet werden.

Umweltbericht
Zusammenfassende Erklärung

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 93 wurde am 23.05.2011 durch die Stadtverordnetenversammlung gefasst.

Aufstellungsbeschluss

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte am 23.02.2012 durch eine abendliche Informationsveranstaltung im Foyer des Ahrensburger Rathauses.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte durch Anschreiben vom 17.03.2012 sowie durch einen „Scoping“ – Termin am 29.03.2012.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB erfolgte vom 25.11.2013 bis 07.01.2014 („Öffentliche Auslegung“).

Öffentliche Auslegung

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte durch Anschreiben vom 06.12.2013.

Behördenbeteiligung

Die Satzung wurde am durch die Stadtverordnetenversammlung gefasst.

Satzungsbeschluss

Die fehlenden Daten werden später ergänzt.

4. Begründung der Festsetzungen

Planzeichnung



Planzeichenlegende

Art der baulichen Nutzung

- WA/1** Allgemeine Wohngebiete, s. Textfestsetzung 1.1 und 2.1 § 4 BauNVO
- WA/2** Allgemeine Wohngebiete, s. Textfestsetzung 1.1 § 4 BauNVO
- WA/3** Allgemeine Wohngebiete, s. Textfestsetzung 1.2 § 4 BauNVO

Maß der baulichen Nutzung

- 0,4 Grundflächenzahl
- z.B. II Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
- III Zahl der Vollgeschosse zwingend

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

- o Offene Bauweise
- Baugrenze

Verkehrsflächen

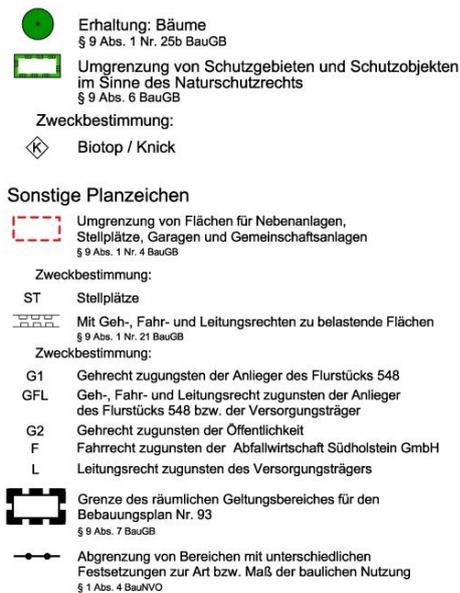
- § 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB
- Straßenverkehrsflächen
- Straßenbegrenzungslinie
- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
- Zweckbestimmung:
 - F+R Fuss- und Radweg

Grünflächen

- § 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB
- Öffentliche Grünflächen
- Zweckbestimmung:
 - K Knickergängung

Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

- § 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB
- Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB
- Anpflanzen: Bäume



4.1 Art der baulichen Nutzung

Der Gesamtbereich des Bebauungsplanes Nr. 93 ist überwiegend durch eine Wohnnutzung geprägt, was sich auch an der bestehenden Siedlungsstruktur und den Gebäudetypen (s. a. Luftbild auf Seite 7) deutlich ablesen lässt. Entsprechend wurden die Bauflächen des gesamten Geltungsbereichs als Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) festgesetzt. Da im Bereich des Waldemar Bonsels-Wegs auch verträgliche Nichtwohnnutzungen existieren und auch erhalten und weiterentwickelt werden sollen, wurden die Nutzungszulässigkeiten im Rahmen des ausgewiesenen Allgemeinen Wohngebiets im Planbereich differenziert festgesetzt.

Differenziert festgesetztes Allgemeines Wohngebiet

Für die „zurückliegenden“ Wohngrundstücke, die vom Ohlendamm erschlossen werden sowie für die vorgesehene Reihenhausbebauung im nördlichen Plangeltungsbereich (Allgemeine Wohngebiete WA/1 und WA/2) wurden die gem. § 4 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen als unzulässig festgesetzt. Dies ist begründet im stadtplanerischen Ziel, hier die zulässigen Wohnnutzungen zu schützen und insbesondere keine zusätzlichen Verkehre (Kundenverkehre, Park – Suchverkehre aufgrund arbeitsplatzintensiverer Nutzungen etc.) in den Stichweg Ohlendamm zu leiten.

WA/1 und WA/2
Ausschluss der ausnahmsweise zulässigen Nutzungen

Allgemeines Wohngebiet WA/1 und WA/2
(§ 4 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 6 BauNVO)

Festsetzung

Zulässig sind:

- Wohngebäude
- die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke

Nicht zulässig sind:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe
- Anlagen für Verwaltungen
- Gartenbaubetriebe
- Tankstellen

In den Bereichen am Waldemar-Bonsels-Weg die bisher schon durch Nicht – Wohnnutzungen geprägt waren und hier nördlich des U-Bahnhofs West auch weiterhin wohngebietsverträgliche ergänzende Nutzungen aufnehmen sollen (Allgemeines Wohngebiet WA/3) wird der Nutzungskatalog der Baunutzungsverordnung für § 4 Allgemeine Wohngebiete (BauNVO) weitgehend übernommen. Nur die ausnahmsweise zulässigen Tankstellen und Gartenbaubetriebe werden aufgrund ihres Flächenbedarfs, der hier nicht erfüllt werden kann, ausgeschlossen.

WA/3
Ausschluss von Tankstellen und Gartenbaubetriebe

Allgemeines Wohngebiet WA/3
(§ 4 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 6 BauNVO)

Festsetzung

Zulässig sind:

- Wohngebäude
- die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke

Ausnahmsweise zulässig sind:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe
- Anlagen für Verwaltungen

Nicht zulässig sind:

- Gartenbaubetriebe
- Tankstellen

Da das Plangebiet – hier insbesondere der Bereich Ohlendamm – bisher durch das (tlw. komplette) Fehlen von Stellplätzen geprägt war, ist eines der zentralen Planungsziele, entsprechende Stellplatzmöglichkeiten planungsrechtlich zu schaffen bzw. im Bereich der neuen Vorhaben der „Neuen Lübecker“ auch tatsächlich umzusetzen. Entsprechend sind im Rahmen des § 12 BauNVO Stellplätze und Garagen (und somit auch Tiefgaragen) grundsätzlich zulässig. Um im Entwicklungsbereich „Ohlendamm“ ein hohes Maß an Freiflächen zu gewährleisten, sind hier ebenerdige Stellplätze nur auf den hierfür vorgesehenen Flächen zulässig. Der überwiegende Teil der notwendigen und nachzuweisenden Stellplätze finden ihren Standort in der vorgesehenen Tiefgarage.

Regelungen zu Stellplätzen und Tiefgaragen

Zulässigkeit von Stellplätzen und Garagen (§ 12 BauNVO)

Festsetzung

Im Wohngebiet WA/1 (Flurstück 296) und in Teilen des Wohngebiets WA/2 (nur Flurstück 301) sind ebenerdige Stellplätze nur in den hierfür gekennzeichneten Flächen zulässig.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Zur Regelung des Maßes der baulichen Nutzung wurde für alle Bauflächen (Allgemeinen Wohngebiete) im Plangeltungsbereich eine GRZ (Grundflächenzahl) sowie die Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß bzw. die Zahl der Vollgeschosse als zwingend festgesetzt.

GRZ und Vollgeschosse

Um hier die beabsichtigten Nachverdichtungsmöglichkeiten im Innenbereich und Nähe zum U-Bahnhof West umsetzen zu können (tlw. vorhabenbezogen, tlw. im Sinne einer Angebotsplanung) wurden bei der Festlegung der GRZ von 0,4 die Obergrenzen für Allgemeine Wohngebiete gem. § 17 Abs. 1 BauNVO bewusst ausgeschöpft.

GRZ 0,4

Die Überschreitungsmöglichkeiten der festgesetzten GRZ von 0,4 orientieren sich ebenfalls an der Baunutzungsverordnung (§ 19 Abs. 4 BauNVO), wobei für die Allgemeinen Wohngebiete WA/2 und WA/3 eine allgemeinübliche Überschreitungsmöglichkeit (für Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird) von 50 % , also bis zu einer GRZ von 0,6 möglich ist.

WA/2 und WA/3
Überschreitung bis
0,6 GRZ

Die in den Allgemeinen Wohngebieten WA/2 und WA/3 festgesetzte maximal zulässige GRZ (0,4) darf durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen und ihren Zufahrten sowie durch die Grundflächen von Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und durch die Grundflächen von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird (Tiefgaragen), bis zu einer GRZ von 0,6 überschritten werden.

Festsetzung

Aufgrund des planerischen Ziels insbesondere in den Bereichen der Umstrukturierung, also im Allgemeinen Wohngebiet WA/1 (Ersatz der alten Geschosswohnungsgebäude durch modernere Stadtvillen) Stellplätze in ausreichender Anzahl vorzusehen, kann dies hier nur im Rahmen der Errichtung eines Tiefgaragengeschosses erfolgen. So werden hier von insgesamt 49 geplanten Stellplätzen 30 in einer Tiefgarage errichtet. Dies dient einerseits dazu erstmalig eine funktionierende Stellplatzlösung für den Ohlendamm umzusetzen, andererseits werden dadurch erhebliche ebenerdige und wohnungsnaher Freibereiche für Aufenthalt, Spielen und Freizeit gewährleistet. Dies bedeutet letztendlich jedoch auch, dass durch eine höhere Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten GRZ bis 0,7 (Tiefgaragen müssen bei der Ermittlung der Grundfläche mitgerechnet werden), gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich besser gewährleistet werden. Entsprechend wird hier im Rahmen der Abwägung der höheren Dichte der Vorrang vor den allgemeinen Obergrenzen der „Versiegelung“ gem. § 19 BauNVO eingeräumt.

WA/1 Überschreitung bis 0,7 GRZ

Die im Allgemeinen Wohngebiet WA/1 festgesetzte maximal zulässige GRZ (0,4) darf durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen und ihren Zufahrten sowie durch die Grundflächen von

Festsetzung

Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und durch die Grundflächen von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird (Tiefgaragen), bis zu einer GRZ von 0,7 überschritten werden.

Die Regelungen zur möglichen baulichen Höhenentwicklung erfolgt einerseits durch die Festsetzung der Anzahl der Vollgeschosse als Höchstmaß bzw. durch die zwingend umzusetzende Anzahl der Vollgeschosse.

Die Anzahl der Vollgeschosse als Höchstmaß orientiert sich in den Allgemeinen Wohngebieten WA/1 und WA/2 einerseits an den Bestandswerten, andererseits an den vorgesehenen Geschosswohnungen – Neubauten und umfassen daher 2 bzw. 3 Vollgeschosse.

Im Bereich des festgesetzten Allgemeinen Wohngebiets WA/3, also die Grundstücke, die direkt am Waldemar-Bonsels-Weg liegen und somit hier den öffentlichen Raum stadträumlich nachhaltig prägen, werden zwei Vollgeschosse als zwingend festgesetzt. Dies entspricht auch den formulierten Zielen des Rahmenplans Stadteingang West, der hier wesentlich markantere und raumprägende Gebäudestrukturen vorsieht.

4.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Im gesamten Plangeltungsbereich wird die offene Bauweise (Zulässigkeit von Gebäuden bis zu 50 m Länge, Abstandsflächen gem. Landesbauordnung müssen dabei eingehalten werden) festgesetzt. Dies entspricht sowohl der bestehenden städtebaulichen Struktur und Gestalt des Gebietes wie auch der Grundstruktur der Neubebauung im Bereich des Geschosswohnungsbaus.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden im gesamten Plangeltungsbereich ausnahmslos durch die Festsetzung von Baugrenzen festgelegt. Hierbei sind drei verschiedene Planbereiche zu unterscheiden: Die überbaubaren Grundstücksflächen des „Entwicklungsbereichs“ WA/1 sowie die Baugrenzen der neu zu errichtenden Reihenhauszeile werden jeweils entsprechend der vorgelegten hochbaulichen Planung festgelegt (mit Spielräumen von ca. 1,0m); die bestehende Reihenhauszeile südlich des Ohlendamm und die weiterhin bestehende Geschosswohnungszeile (WA/2) werden in ihren Baugrenzen mit sehr geringen Spielräumen festgesetzt, da hier keine weiteren Entwicklungsmöglichkeiten gegeben sind; die Grundstücke im WA/3 Bereich am Waldemar-Bonsels-Weg dagegen orientieren sich nicht am Bestand, sondern an den Aussagen des Rahmenplans Stadteingang West – hier werden entsprechend der Grundstückszuschnitte (insbesondere südlich des Ohlendamm) großflächige überbaubare Grundstücksflächen ausgewiesen (dies korrespondiert hier auch mit der Festsetzung zur baulichen Höhenentwicklung – zwingend 2 Vollgeschoss).

Vollgeschosse

Anzahl der Vollgeschosse als Höchstmaß

Anzahl der Vollgeschosse zwingend

Bauweise

Überbaubare Grundstücksflächen, Baugrenzen

4.4 Straßenverkehrsflächen, sonstige Maßnahmen zur Erschließung

Der Straßenraum „Ohlendamm“ wird in seinem räumlichen Bestand und aufgrund seiner Funktion als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Ohlendamm

Der überörtlich bedeutsame Wanderweg nördlich parallel der Bahntrasse der Hamburger Hochbahn wird im Sinne seiner Funktion als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung als „Fuß- und Radweg“ festgesetzt.

Rad- und Wanderweg entlang der Bahntrasse



Ausschnitt - Rad- und Wanderwegkarte der Stadt Ahrensburg

(Geltungsbereich = rote Kreis-Markierung)

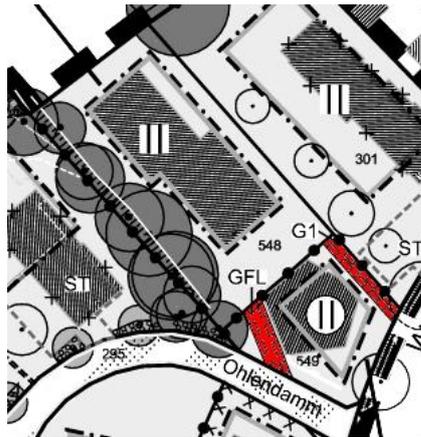
Im Plangeltungsbereich wurden aus unterschiedlichen Gründen verschiedene Geh-, Fahr- und Leitungsrechte festgelegt.

Gehr-, Fahr- und Leitungsrechte

Das Flurstück Nr. 548 (Grundstück mit dem Bestands – Geschosswohnungsbau in Einzeleigentum) war ursprünglich wohl mit dem zu einem späteren Zeitpunkt abgeteilten Flurstück Nr. 549 verbunden. Durch die Teilung des Grundstücks und die Errichtung des Einzelhandelsbetriebes besitzt das Flurstück Nr. 548 nunmehr keine Belegenheit mehr an öffentlichen Straßenverkehrsflächen. Um die Erschließung des Grundstücks zu ermöglichen wurde die bestehende Auffahrt auf das Grundstück (über das Flurstück 549) mit einem „Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger des Flurstücks 548 und zugunsten der Versorgungsträger“ (GFL) festgesetzt. Ebenfalls auf dem Flurstück Nr. 549 (nördlich des Einzelhandelsbetriebes) wurde eine bestehende fußläufige Zuwegung zum Flurstück Nr. 548 mit einem „Gehrecht zugunsten der Anlieger des Flurstücks 548“ (G1) festgesetzt.

Erschließung des Flurstück Nr. 548

GFL und G1

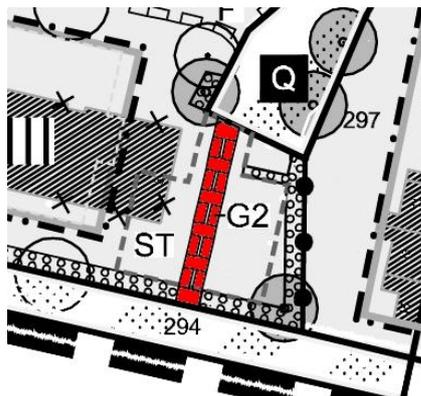


Ausschnitt Plan-
zeichnung - Flurstück
Nr. 548

Um auch zukünftig eine fußläufige „innere“ Quartiersanbindung an den überörtlichen Rad- und Wanderweg sicherstellen zu können, wird in Verlängerung der Quartierserschließung Ohlendamm, über die südlich gelegene ebenerdige Stellplatzanlage ein Gehrecht zugunsten der Öffentlichkeit (G2) festgelegt. Dieses wird zu einem späteren Zeitpunkt durch Eintragung einer Baulast gesichert werden. Anderweitige fußläufige Anknüpfungspunkte, insbesondere zu dem nordwestlich gelegenen Grünzug, können aufgrund der Lage des bestehenden Knicks nicht umgesetzt werden.

Anbindung des Oh-
lendamm an den
Rad- und Wander-
weg

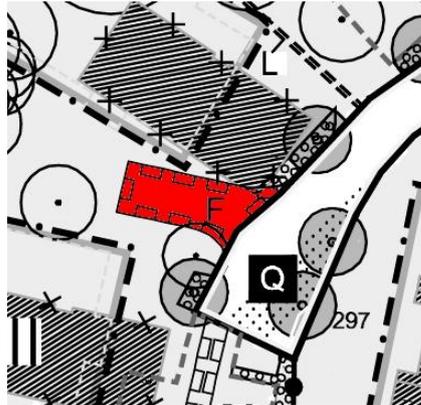
Gehrecht für
die Öffentlichkeit G2



Ausschnitt Plan-
zeichnung - Geh-
recht für die Öffent-
lichkeit

Die am Südende des Ohlendamms bestehende Wendemöglichkeit ist für größere Fahrzeuge, insbesondere für Fahrzeuge der Müllentsorgung, deutlich zu klein bemessen. Da die öffentliche Straßenverkehrsfläche (mangels sonstiger Abstellmöglichkeiten für PKWs) zusätzlich auch als Parkraum genutzt wurde, war ein Wenden für größere (und tlw. auch für kleinere) Fahrzeuge überwiegend nicht möglich. In Abstimmung mit dem Versorgungsträger und dem Grundstückseigentümer „Neue Lübecker“ wurde einvernehmlich festgelegt, dass Teile der notwendigen Feuerwehrumfahrt der neuen Geschosswohnungsgebäude auch für die Wendemaneöver der Müllfahrzeuge genutzt werden können. Planerisch festgeschrieben wird dies durch eine entsprechend bemessene Fläche mit der Festlegung „Fahrrecht zugunsten der Abfallwirtschaft Südholstein GmbH“ (F).

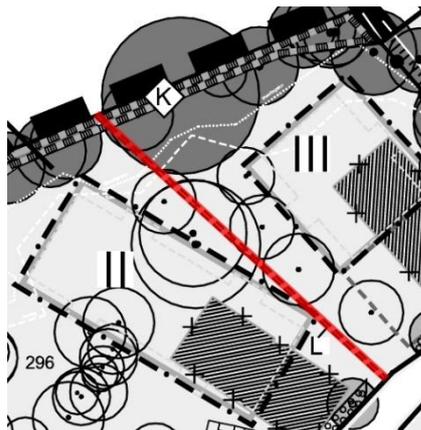
Wendemöglichkeit
für Müllfahrzeuge –
Fahrrecht zugunsten
der Abfallwirtschaft
Südholstein GmbH



Ausschnitt Plan-
zeichnung
Fahrrecht zugunsten
der Abfallwirtschaft
Südholstein GmbH

Nach Information der Stadtbetriebe Ahrensburg befindet sich zentral auf dem Flurstück Nr. 296 ein bestehendes Regenwassersiel, dass u.a. auch für das anfallende Oberflächenwasser in der Straße Ohlendamm herangezogen wird. Aufgrund der Festlegung des städtebaulichen Konzepts für die weitere Entwicklung dieses Bereichs kann die Lage und damit auch das Siel beibehalten werden. Entsprechend wurde die Leitungstrasse mit einem Leitungsrecht zugunsten des Versorgungsträgers festgelegt.

Entwässerung des
Ohlendamm
Leitungsrecht zu-
gunsten des Versor-
gungsträgers



Ausschnitt Plan-
zeichnung - Lei-
tungsrecht zuguns-
ten des Versor-
gungsträgers

4.5 Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Geräuschbelastungen durch den nahen Straßen- und Schienenverkehr sowie durch gewerbliche Lärmimmissionen bestehender Betriebe (Nichtwohnnutzungen) auf Wohngebäude innerhalb des Geltungsbereich des Bebauungsplanes durchgeführt worden („Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 93 „Ohlendamm“ in Ahrensburg“ Verfasser: Lärmkontor, Hamburg, den 18. Dezember 2012“), um die Auswirkungen innerhalb des Plangebietes beurteilen zu können (s.a. Pkt. 5 „Schallschutz“).

Schallschutzgutach-
ten



Verlauf der U-bahn-
Trasse (Hochbahn)

Insbesondere der Verkehrslärm und hier v.a. die nächtliche Belastung durch Schienenlärm der Bahnlinie Hamburg – Lübeck (und weniger durch die Hochbahn) bedingt Vorsorgemaßnahmen, die im Bebauungsplan verankert werden. Andere Verkehrslärmquellen und die o.g. „internen“ gewerblichen Immissionen sind dagegen vernachlässigbar. Aktive Schallschutzmaßnahmen scheiden aufgrund der Lage und der Baustruktur des Gebietes aus, daher wird folgende passive Schallschutzmaßnahme als Textfestsetzung übernommen.

Schienenlärm der
Bahnlinie Hamburg –
Lübeck

Der erforderliche Schallschutz der Wohn- und Schlafräume ist durch passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend der DIN 4109 /11/ und zusätzlich schallgedämmten Lüftungseinrichtungen für Schlafräume und Kinderzimmer sicherzustellen. Die Anforderungen an den passiven Lärmschutz sind nach den Tabellen 8 bis 10 der DIN 4109 im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens für die konkret geplanten Gebäude festzulegen.

Festsetzung zum
passiven Schall-
schutz

4.6 Grünordnung, Naturschutz, Artenschutz

Die Satzung zum Schutz der Bäume in der Stadt Ahrensburg gilt auch im Plangeltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 93. Diese gilt für Bäume im gesamten Stadtgebiet, und damit auch auf privaten Grundstücksflächen, soweit die Bäume einen Stammdurchmesser von 25 cm und mehr bzw. mit einem Stammumfang von 78,5 cm und mehr, gemessen in einer Höhe von 130 cm über dem Erdboden überschreiten. Diese Einzelbäume, Baumreihen und Baumgruppen werden durch die o.g. Satzung grundsätzlich zu geschützten Landschaftsbestandteilen erklärt. Ausnahmen hierzu sind u.a. bei der Durchführung eines zu genehmigenden Bauvorhabens möglich, wenn im Bereich des Baukörpers geschützte Bäume vorhanden sind und diese Bäume auch bei einer zumutbaren Verschiebung oder Veränderung des Baukörpers nicht erhalten werden können.

Baumschutzsatzung

Auf dem Grundstück der NL (Entwicklungsbereich WA/1) müssen 34 Bäume entfernt werden, davon sind 3 als erhaltenswert eingestuft worden. Diese werden durch entsprechende Neupflanzungen von

Zu ersetzende und
anzupflanzende
Bäume

Bäumen im Plangeltungsbereich ersetzt. Diese Maßnahme dient auch der besseren Gestaltung des öffentlichen Raums des Ohlendamms, da hier im oder am Straßenraum 6 der 8 neu anzupflanzenden Bäume ihren Standort finden.

Um den Straßenraum des Ohlendamms besser von den privaten Grundstücksflächen des WA/1 – Bereiches abzugrenzen, werden parallel zum Straßenverlauf zusätzlich Flächen zum Anpflanzen von Sträuchern festgesetzt. Dies dient einerseits der besseren räumlichen Ausgestaltung des Straßenraums selbst und andererseits der Eingrünung und optischen Einbindung der ebenerdigen Stellplatzanlagen sowie den notwendigen zentralen Standorten für Müllbehälter.

Anpflanzen von Sträuchern

Im Bereich des Bebauungsplanes befindet sich ein Knick, der den Entwicklungsbereich WA/1 nach Nordwesten und Nordosten abgrenzt, und als prägender Landschaftsbestandteil zu erhalten und zu ergänzen ist und als Schutzobjekt im Sinne des Naturschutzrechts entsprechend festgesetzt bzw. nachrichtlich übernommen wird. Darüber hinaus wird ein Knickabschnitt im Verlauf der südlichen Grundstücksgrenze innerhalb der ausgewiesenen öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Knickergängung“ neu angelegt.

Knicks

Knicks stehen nach § 25 Abs. 3 LNatSchG unter Schutz. „Maßnahmen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung von Knicks führen können sind verboten.“

§ 25 Abs. 3
LNatSchG

Nach heutiger Auslegung der Gesetze sind Knicks (einschließlich ihrer gesamten Vegetation) sowie zum selben Zweck angelegte ein- oder mehrreihige Gehölzstreifen zu ebener Erde geschützt. Für Knickverschiebungen und -rodungen sind Ausnahmeanträge bei den zuständigen Unteren Naturschutzbehörden zu stellen. Knicks bieten einen charakteristischen Lebensraum für eine artenreiche Ausbildung der Fauna und Flora. Mit Süd- und Nord- bzw. West- und Ostexposition schafft ein Knick sonnige und schattige Standorte auf engem Raum, mit entsprechenden Kleinklimaten (warm und trocken, wie auch feucht und kühl). Durch ihre lineare Struktur stellen Knicks ein Biotopverbundsystem von hoher ökologischer Bedeutung dar. Dieser Aspekt ist für das ökologische Gefüge im urbanen Raum besonders wichtig. Knicks sollten alle 10-15 Jahre abschnittsweise mit Erhalt einiger Überhälter auf den Stock gesetzt (geknickt) werden, damit ihr neuer Aufbau mit den einhergehenden positiven Auswirkungen auf den Naturhaushalt erhalten bleibt.

Regelungen zu Knicks

Da der Bereich der Tiefgarage auch als zentrale Freiflächen und Aufenthaltszone zwischen den neuen Gebäudekörpern bedeutsam ist, wurde festgelegt, dass der sehr überwiegende Teil dieser Fläche mit einer Bodenüberdeckung zu versehen ist, die letztendlich eine Begrünung dieses Bereichs im gewissen Umfang gewährleistet.

Überdeckung der Tiefgarage

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich in oder an den bestehenden Geschosswohnungsgebäuden im WA/1 – Gebiet Fledermausquartiere befinden. Daher wird festgesetzt, dass Abrissarbeiten bzw. Rodungsarbeiten nur im unkritischen Zeitraum von 01.10. bis zum 28.02. des Folgejahres zulässig sind. Sollten während dieser Arbeiten tatsächlich Fledermäuse entdeckt werden, sind die Arbeiten einzustellen und ein Fledermaus-Experte zur Klärung weiterer Schutzmaßnahmen hinzuzuziehen.

Fledermäuse

5. Schallschutz

Aus: „Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 93 „Ohlendamm“ in Ahrensburg“, Verfasser: Lärmkontor Hamburg, vom 18. Dezember 2012.

5.1 Verkehr

An der Planbebauung werden Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV/5/ tags für Wohngebiete (59 dB(A)) von bis zu 5 dB(A) an Stirnseiten der geplanten Gebäudekörper ermittelt. Nach Auswertung der vorliegenden Grundrisse wird allerdings deutlich, dass für die meisten Räume hinter den betroffenen Fassadenabschnitten weitere zusätzliche Fenster geplant sind, die im Bereich von Fassaden gelegen sind, vor denen die Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten werden.

Der nächtliche Grenzwert der 16. BImSchV /5/für Wohngebiete von 49 dB(A) wird vielfach um bis zu 9 dB(A) überschritten. Pegel im Bereich der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts und mehr werden auch an den lärmzugewandten Seiten der Bebauung nicht erreicht. Eine Überschreitung von 65 dB(A) tags in Außenbereichen, welche nach heutigen Kenntnissen eine Gesundheitsgefährdung darstellt, wird nicht berechnet.

Lärmabgewandte Gebäudeseiten sind für die meisten der gegenwärtig geplanten Wohnungen aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten nicht realisierbar. Auch für die Bestandsbebauung wäre eine entsprechende Festsetzung nicht praktisch umsetzbar. Da im Tagzeitraum zumindest die Grenzwerte für Mischgebiete eingehalten werden und keine gesundheitlich bedenklichen Werte berechnet werden, wird vorgeschlagen, die Herstellung gesunder Lebensverhältnisse für den Tagzeitraum durch eine konstruktiv geeignete Fassade zu sichern.

Aufgrund der Schienenlärmbelastung nachts sind jedoch besondere zusätzliche Maßnahmen zu empfehlen. Der Bebauungsplan kann auf diese Situation reagieren, indem folgendes festgesetzt wird: *Der erforderliche Schallschutz der Wohn- und Schlafräume ist durch passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend der DIN 4109 /11/ und zusätzlich schallgedämmten Lüftungseinrichtungen für Schlafräume und Kinderzimmer sicherzustellen. Die Anforderungen an den passiven Lärmschutz sind nach den Tabellen 8 bis 10 der*

DIN 4109 im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens für die konkret geplanten Gebäude festzulegen.

5.2 Gewerbe, geplante Bebauung

An der geplanten Bebauung werden die Richtwerte der TA Lärm /1/ voraussichtlich eingehalten. Weitergehende planerische Schutzmaßnahmen für Gewerbelärm sind somit nicht notwendig.

5.3 Gewerbe, Bestandsbebauung, Mittelungspegel

Die Gewerbelärmproblematik beschränkt sich auf die Bestandsbebauung, also auf einen genehmigungsrechtlich gesicherten Zustand. Der für die Richtwertüberschreitungen am frühen Morgen verantwortliche Betrieb wirtschaftet erkennbar schon längere Zeit im Gebiet. Ebenso besteht die benachbarte, von möglichen Richtwertüberschreitungen betroffene Bebauung bereits seit längerer Zeit.

Wenn gewerbliche, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuscentwicklung vergleichbar genutzte Gebiete und zum Wohnen dienende Gebiete aneinander grenzen, spricht die TA Lärm /1/ Abschnitt 6.7 von Gemengelagen. Für derartige aneinandergrenzende Gebietskategorien lässt die TA Lärm /1/ für die zum Wohnen dienenden Gebiete die Erhöhung der Immissionsrichtwerte auf geeignete Zwischenwerte bis hin zu den Mischgebietswerten zu. Im Bebauungsplan wird das Gebiet als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen, jedoch kann aufgrund der vorhandenen gewachsenen Strukturen (im Wohngebiet zulässiges Gewerbe und Wohnnutzung) von einer Gemengelage ausgegangen werden. Aufgrund dessen können um 5 dB(A) höhere Richtwerte (MI) von bis zu 45 dB(A) nachts als geeignete Zwischenwerte zugelassen werden.

Für verbleibende schalltechnische Konflikte im Bestand gilt, dass eine umfassende Lösung planerisch nicht möglich ist und auch von der Rechtsprechung nicht gefordert wird. Eine gegenseitige Rücksichtnahme muss vorausgesetzt werden. Falls massive Störungen dokumentiert sind, muss es das Ziel sein, durch Vereinbarungen zwischen den Beteiligten zu einvernehmlichen Lösungen „außerhalb des B-Plans“ zu gelangen, deren Ergebnisse wiederum in der Begründung des B-Plans zu dokumentieren sind.

5.4 Gewerbe, Bestandsbebauung, Spitzenpegelüberschreitungen

Die geringfügigen Spitzenpegelüberschreitungen aus dem Türenschlagen von Pkw auf dem Stellplatz der Frühgaststätte werden schalltechnisch als nicht relevant angesehen. Die Rechtsauffassung, dass Stellplatzlärm auch in Wohnbereichen zu den üblichen Alltagserscheinungen gehört und Stellplätze, deren Zahl dem durch die zulässige Nutzung verursachten Bedarf entspricht, in einem von Wohnbebauung geprägten Bereich keine erheblichen unzumutbaren Störungen hervorrufen, wird auch von der Parkplatzlärmstudie geteilt und fachlich für vertretbar gehalten.

Diese Rechtsauffassung vertritt den Ansatz, dass Maximalpegel für Stellplätze in Wohnanlagen nicht zu berücksichtigen sind. Aus der bestehenden unmittelbar benachbarten Stellplatzanlage am Ohlendamm, die den betroffenen Bestandsgebäuden zuzurechnen ist, sind vergleichbar hohe Spitzenpegel wie vom Parkplatz der Frühgaststätte zu erwarten. Ein Einzelereignis ist daher voraussichtlich nur schwer zurechenbar.

Wir schlagen vor, auf Anwendung eines Maximalpegelkriteriums für die Stellplatzanlage der Frühgaststätte im Sinne der oben dargelegten Rechtsauffassung zu verzichten. Es ist grundsätzlich anzunehmen, dass Pkw-Türenschrägen von der Stellplatzanlage der Frühgaststätte und der direkt benachbarten Reihenhäuser auftreten kann und den üblichen Alltagserscheinungen zuzurechnen ist.

6. Orientierende Bodenerkundungen

Auf der aktenkundigen Altlastverdachtsfläche (ehemalige Tankstellennutzung) auf dem Grundstück Waldemar-Bonsels-Weg 168 wurden in Absprache mit der unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Stormarn mehrfache weitergehende orientierende Bodenuntersuchungen vorgenommen.

Nach Einschätzung des Gutachters ist die Verunreinigung durch einen unsachgemäßen Betrieb (Undichtigkeit / Überlauf) eines Benzinabscheiders begründet. Dieser Benzinabscheider ist augenscheinlich nach Stilllegung der Tankstelle gereinigt und mit Sand verfüllt worden, sodass ein weiterer Schadstoffzufluss in den umliegenden Boden aus dieser Quelle nicht mehr zu erwarten ist.

Auf dem als Altlastverdachtsfläche eingestuftem Standort wurde der Verdacht einer schädlichen Bodenverunreinigung anhand der durchgeführten erweiterten orientierenden Untersuchung bestätigt. Die in den bisherigen Untersuchungen festgestellte Verunreinigung im Bereich der Abscheideranlage wurde in ihrer räumlichen Ausbreitung lateral und vertikal abgegrenzt und in ihrer chemischen Form detailliert dargestellt. In den restlichen Verdachtsflächen wurden keine relevanten Belastungen im Boden oder in der Bodenluft angetroffen. Bei der Belastung des Bodens neben dem Benzinabscheider handelt es sich um eine kleinräumige Verunreinigung. Nach der verbal-argumentativen Sickerwasserprognose ist am Ort der Beurteilung unter Berücksichtigung der Boden-, Bodenluft- und Grundwasseruntersuchungen nach den bisherigen Ergebnissen keine Überschreitung von Prüfwerten anzunehmen. Die Anordnung weiterführender Untersuchungen für den Gefährdungspfad Boden-Grundwasser (Detailuntersuchung nach § 9 Abs. 2 BBodSchG) ist somit nicht erforderlich. Um den Gefährdungsverdacht gänzlich auszuräumen, wird eine erneute Beprobung des Grundwassers und Untersuchung auf MKW, BTEX und LCKW bei höheren Grundwasserständen, bzw. im Winter 2014/2015 empfohlen.

Diese weitere Untersuchung erfolgte dann auch im Winterzeitraum 2014 / 2015. Hier fasst der Gutachter das Ergebnis wie folgt zusammen:

men: Bei der erneuten Beprobung der unterhalb einer kleinräumigen Bodenverunreinigung verfilterten Grundwassermessstelle wurden die Ergebnisse der Grundwasseruntersuchungen der orientierenden Erkundung aus dem September 2014 bestätigt. Die in der Bodenverunreinigung vorliegenden Schadstoffe (Benzin- und Mineralölkohlenwasserstoffe sowie BTEX) wurden im Grundwasser erneut nicht angetroffen. Der Gefährdungsverdacht des Grundwassers durch die Bodenverunreinigung wird daher als ausgeräumt angesehen.

Eine Kennzeichnung als eine „erheblich mit Schadstoffen belastete Fläche“ gem. BauGB ist somit im B-Plan Nr. 93 nicht erforderlich. Die untere Bodenschutzbehörde hat davon Kenntnis genommen und streicht die Fläche aus seiner Altlasten-Liste.

Bei Baumaßnahmen ist der anfallende Erdaushub in Augenschein zu nehmen (optisch und sensorisch) und gesondert zu entsorgen, da kleinräumige Bodenkontaminationen festgestellt worden sind. Hierbei ist die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Stormarn zu beteiligen. Bei Bau- oder Sanierungsmaßnahmen sind insbesondere die Bestimmungen der LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) und der DIN 19731 zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist die untere Abfallentsorgungsbehörde einzuschalten.

7. Technische Erschließung

Das Plangebiet ist seit mehr als 50 Jahren als grundsätzlich erschlossen anzusehen. Durch den Abriss und den Ersatz der bestehenden Geschosswohnungsgebäude wird sich an der technischen Erschließung strukturell nichts ändern.

Die Wasserversorgung wird durch die Hamburger Wasserwerke (HWW) sichergestellt. Die Löschwasserversorgung wird ebenfalls, wie bisher auch, durch die Hamburger Wasserwerke gewährleistet. Unterflur – Hydranten (nach Auswertung der Leitungspläne) befinden sich in unmittelbarer Nähe im Bereich Ohlendamm und im Waldemar-Bonsels-Weg.

Wasserversorgung
Löschwasser

Die Versorgung des Bebauungsplanbereichs mit Gas und mit elektrischer Energie kann durch die e.on AG bzw. Hamburger Gaswerke (HGW) erfolgen.

Gas und Strom

Das Schmutzwasser wird über das Schmutzwasserkanalsystem der Stadt Ahrensburg in die Kläranlage der Stadt Ahrensburg abgeleitet.

Schmutzwasser

Der Anschluss des Plangebietes an das öffentliche Fernsprechnet wird durch die Deutsche Telekom AG gesichert.

Telekommunikation

Die örtliche Müllentsorgung wird durch die „Abfallwirtschaft Südholstein GmbH“ gewährleistet.

Müll und Wertstoffe

Die Fragen des Brandschutzes werden in enger Abstimmung mit

Brandschutz

der Unteren Bauaufsichtsbehörde und der Feuerwehr geklärt. Feuerwehru- bzw. umfahrten sind für die Neubebauung vorgesehen.

8. Umweltbericht

Wird für die Satzungsunterlagen in die Begründung integriert.

Ahrensburg, den

.....
(Michael Sarach)
Bürgermeister