

BEGRÜNDUNG

ZUM

BEBAUUNGSPLAN NR. 43 - LADESTRASSE -

DER

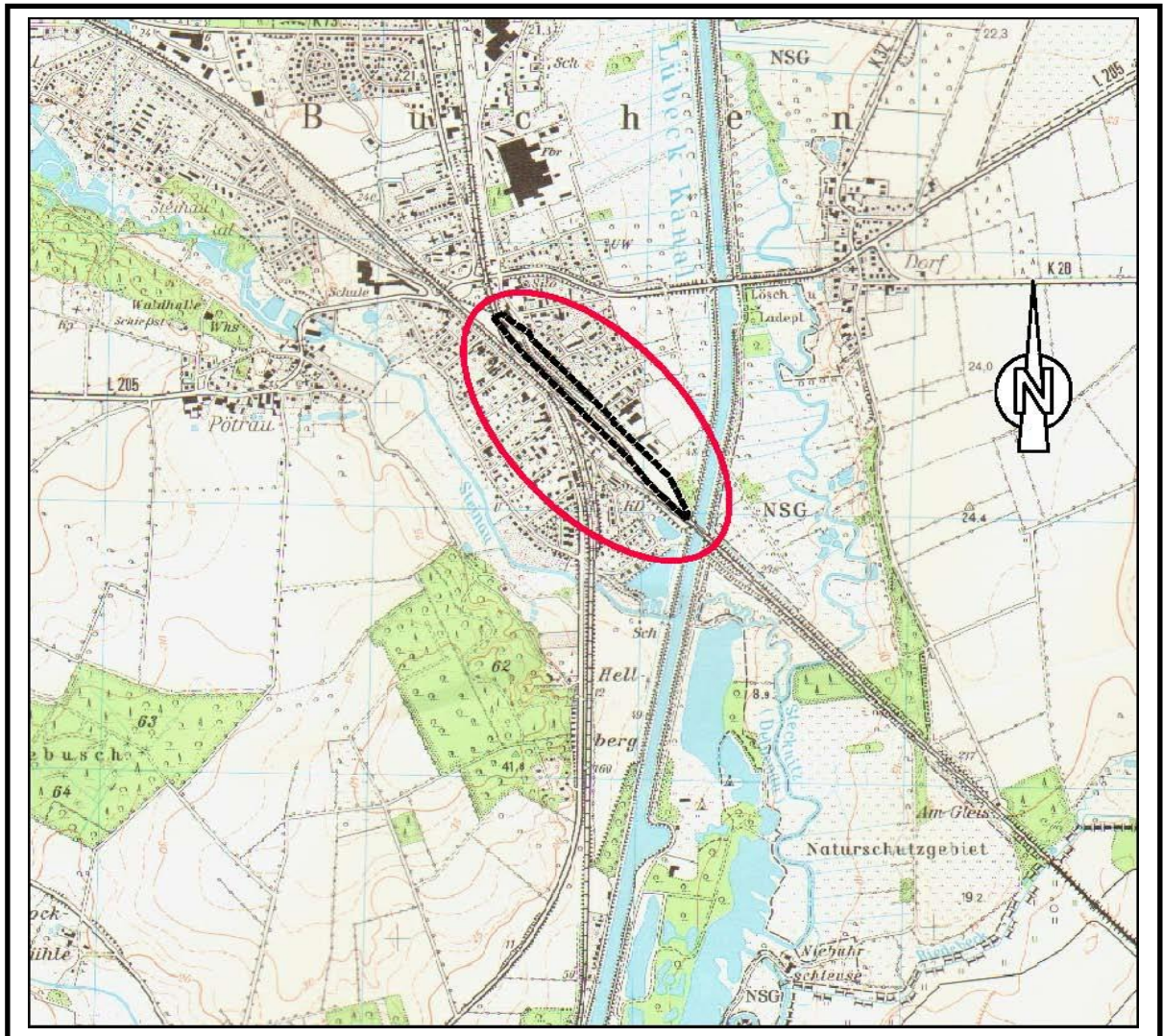
GEMEINDE BÜCHEN KREIS HERZOGTUM LAUENBURG

BESTEHEND AUS:

**TEIL I:
ZIELE, GRUNDLAGEN UND INHALTE**

**TEIL II:
UMWELTBERICHT**

Teil I der Begründung



Bebauungsplan Nr. 43 - Ladestraße - der Gemeinde Büchen Kreis Herzogtum Lauenburg

Verfahrensstand nach BauGB

08.06.2016

§3(1)



§4(1)



§3(2)



§4(2)



§4a(3)



§5



Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	4
2. Planungsgrundlagen	4
2.1 Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP 2010)	5
2.2 Regionalplan Planungsraum I (RP I)	5
2.3 Mobilitätsdrehscheibe Büchen	6
2. Geltungsbereich und Bestandsbeschreibung	7
3. Allgemeines Planungsziel	7
4. Einzelheiten der Planung	8
4.1 Gemeinbedarfsfläche Bauhof (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 6 BauGB)	8
4.2 Gemeinbedarfsfläche Rettungsdienst (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 6 BauGB)	9
4.3 Gemeinbedarfsfläche Sozialräume (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 6 BauGB)	10
4.4 Park- and Ride Anlage – PKW (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)	10
4.5 Park and Ride Anlage – Fahrradabstellanlage (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)	12
4.6 Bushaltestelle (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)	12
4.7 Grünordnerische Festsetzungen	12
4.8 Immissionsschutz	13
4.9 Einzäunung	14
5. Ver- und Entsorgung	14
6. Baugrund, Altlasten und Kampfmittel	16
7. Denkmalschutz	16

Anlagen

Anlage 1: schriftliche Ausführungen zum städtebaulich-verkehrlichen Konzept der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Büchen

Anlage 2: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 43 der Gemeinde Büchen, *erstellt durch LairmConsult vom 27. Oktober 2015*

Anlage 3: Baugrunduntersuchung, *erstellt durch Baukontor Dümcke vom 23.08.2012 (Achtung: wird nur auf Anforderung überreicht)*

Anlage 4: Stellungnahme des Kreises Herzogtum Lauenburg vom 02.11.2012 zu den Ergebnissen der orientierenden Untersuchung

Anlage 5: Erfassungsbogen zur Erkundung und Voruntersuchung sonstiger kontaminierter Standorte

1. Allgemeines

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Büchen hat in ihrer Sitzung am 29.09.2015 den mit Beschluss vom 10.03.2009 gefassten Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 43 für das Gebiet: „Gelände der ehemaligen Ladestr. Der Deutschen BahnAG zwischen der Bahnhofstr. und der Bahntrasse der Gemeinde Büchen nach § 13 a BauGB aufgehoben, da sich das städtebauliche Konzept geändert hat.

Weiter hat die Gemeindevertretung der Gemeinde Büchen in ihrer Sitzung am 29.09.2015 beschlossen, für das Gebiet der ehemaligen Ladestr. Der Deutschen Bahn AG zwischen der Bahnhofstr. Und der Bahntrasse Hamburg – Berlin der Gemeinde Büchen die Aufstellungsbeschlüsse zur 10. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie zum Bebauungsplan Nr. 43 der Gemeinde Büchen gefasst. Das Planungsziel ist die Flächen der ehemaligen Ladestraße der DB AG zwischen der Bahnhofstr. und der Bahntrasse Hamburg – Berlin als Park+Ride-Anlage, im zentralen Bereich als Bike+Ride-Anlage sowie im nordwestlichen und südöstlichen Teil des Gelände als Fläche für den Gemeinbedarf festzusetzen.

Der derzeit wirksame Flächennutzungsplan der Gemeinde Büchen stellt die Flächen des Plangebietes als „Bahnanlagen“ dar. Um das Vorhaben des Bebauungsplanes Nr. 43 der Gemeinde Büchen umsetzen zu können, ist eine Änderung des wirksamen Flächennutzungsplanes erforderlich.

Die Fläche der 10. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Büchen ist deckungsgleich mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 43 der Gemeinde Büchen. Die Gemeinde Büchen folgt mit der 10. Änderung des Flächennutzungsplanes dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB. Der Bebauungsplan Nr. 43 der Gemeinde Büchen wird im Parallelverfahren mit der 10. Änderung des Flächennutzungsplanes gemäß § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt.

2. Planungsgrundlagen

Die Gemeinden haben Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die Bauleitpläne „Flächennutzungspläne“ (vorbereitende Bauleitplanung) und „Bebauungspläne“ (verbindliche Bauleitplanung) sind die Steuerungsinstrumente der Gemeinde für eine geplante und städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes. Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen (§ 1 Abs. 3,4 BauGB). Folgende planerische Vorgaben sind bei der Bauleitplanung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 43 der Gemeinde Büchen aus den bestehenden und übergeordneten Fachplänen zu berücksichtigen:

Auszug Regionalplan 1

Die Gemeinde Büchen ist Unterzentrum im strukturschwachen ehemaligen Zonenrandgebiet. Aufgrund ihrer guten Entwicklungsvoraussetzungen nach der Grenzöffnung und ihrer günstigen Lage im Kreuzungspunkt der Bahnlinien Hamburg – Berlin und Lübeck – Lüneburg soll sie künftig die Funktion eines Entwicklungs- und Entlastungsortes für den Verdichtungsraum Hamburg wahrnehmen.

Dazu wird eine kontinuierliche wohnbauliche und industriell-gewerbliche Weiterentwicklung auch unter Ausnutzung der durch die A 24 Hamburg – Berlin und den Elbe-Lübeck-Kanal gegebenen Standortvorteile angestrebt. Zugleich soll der abschnittsweise Ausbau des neuen Ortszentrums mit Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen dazu beitragen, die zentralörtliche Funktion der Gemeinde zu stärken (5.6.4, RP I).

2.3 Mobilitätsdrehscheibe Büchen

Sowohl die Gemeinde Büchen als bevorzugter Wohnstandort als auch die umliegenden kleineren Orte dienen hauptsächlich dem Wohnen für Arbeitnehmer, die in die größeren umliegenden Städte auspendeln. In Büchen werden daher unmittelbar angrenzend an das Bahngelände noch eine größere Anzahl von Park+Ride - sowie Bike+Ride - Plätzen für Pkw als auch Fahrräder dringend benötigt. Aus diesem Grund überplant die Gemeinde Büchen derzeit das Gelände der ehemaligen Ladestraße, da es unmittelbar an der Bahnlinie liegt und bahntechnisch nicht mehr benötigt wird. In dem v.g. Bereich entstehen attraktive Abstellflächen für Autos und Fahrräder, die dazu beitragen werden, dass der öffentliche Personennahverkehr weiter an Attraktivität gewinnt. Im Rahmen des Ausbaus der künftigen Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Büchen wurden bereits die Bahnsteige saniert, neu geordnet und die Übergänge bedarfsgerecht und kundenfreundlich, z.B. mit Aufzügen, hergerichtet. Mit über 4000 Bahnkunden täglich an Werktagen stellt der Bahnhof Büchen einen wichtigen Knotenpunkt im öffentlichen Personennahverkehr des Landes Schleswig-Holstein dar. Durch die Herstellung weiterer Park+Ride - sowie zusätzlicher Bike+Ride- Plätze erfolgt eine Aufwertung des Bahnumfeldes.

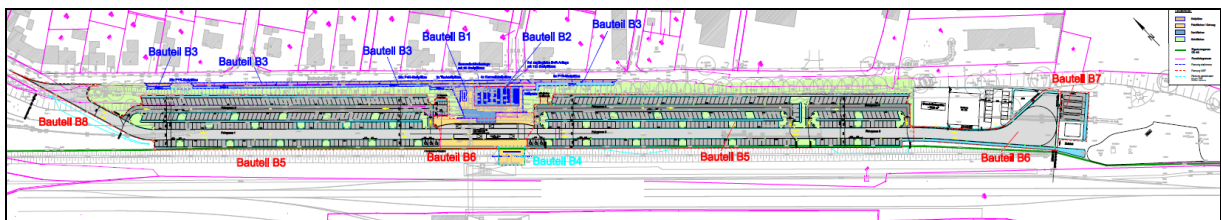


Abbildung 3 Verkehrskonzept, Quelle: Stationova 2016

Das neue verkehrspolitische Konzept für Park and Ride - Abstellplätze sowohl für Pkw als auch für Fahrräder korrespondiert dabei mit dem betrieblich technischen Konzept der Deutschen Bundesbahn für den Bahnhof Büchen, der damit zu einer modernen Verkehrsdrehscheibe wird. Es entsteht ein Bahnhof der kurzen Wege und der Barrierefreiheit. Die öffentlichen Räume rund um die Bahnanlagen müssen attraktiv gestaltet und in das innovative Konzept einbezogen werden.

Aufgrund der fortlaufenden konzeptionellen Planung und Anpassung an neue Erkenntnisse wurde die öffentlichen Verkehrsflächen zur Erschließung des Plangebietes in südöstlicher Richtung verkürzt, um die bestehenden rückwärtigen Grünflächen nicht zu beanspruchen und in ihrem Bestand erhalten zu können.

2. Geltungsbereich und Bestandsbeschreibung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 43 kann dem dieser Begründung vorausgehenden Übersichtsplan entnommen werden. Er lässt sich wie folgt umschreiben:

Der Bebauungsplan Nr. 43 umfasst das Gebiet der ehemaligen Ladestraße der Deutschen Bahn AG, das durch die Bahnhofstraße und deren Verlängerung bis zum Elbe-Lübeck-Kanal sowie durch den Lärmschutzwall entlang der Bahntrasse Hamburg-Berlin und das Gelände der Feuerwehr umgrenzt wird.

Wie bereits erwähnt, umfasst das jetzige Plangebiet die ehemalige Ladestraße der Deutschen Bahn, die für diese Zwecke nicht mehr benötigt wird. In Teilbereichen wird sie bereits zum „wildem“ Parken von Pkw und zum Abstellen von Fahrrädern genutzt. Ein Lärmschutzwall entlang der Bahnlinie begrenzt das Areal.

In der Nordwestecke liegt die Bauhoffläche der Gemeinde Büchen, die als Gemeinbedarfslfläche festgelegt wird, um hier Bauhofnutzungen zukünftig noch erweitern zu können.

Außerdem besitzt die DLRG im Südosten des Plangebietes ein kleineres Gelände, auf dem die Aktivitäten ausgeweitet werden sollen.

Von Südwesten nach Nordosten entlang der südwestlichen Geltungsbereichsgrenze verläuft das umfangreiche Bahngelände der Deutschen Bahn AG für den Bahnhof Büchen, an dem sich westlich dann Wohngebiete anschließen.

Im Nordwesten liegt mit dem Rathaus und mehreren weiteren öffentlichen Nutzungsbereichen das Ortszentrum von Büchen, an das sich wiederum östlich und auch nördlich des Plangeländes Wohngebiete anschließen.

3. Allgemeines Planungsziel

Sowohl die Gemeinde Büchen als bevorzugter Wohnort als auch die umgebenden kleineren Orte dienen hauptsächlich dem Wohnen für Arbeitnehmer, die in die größeren umliegenden Städte auspendeln. In Büchen werden daher unmittelbar angrenzend an das Bahngelände noch eine größere Anzahl von Park and Ride – Plätzen (ca. 500) sowohl für Pkw als auch für Fahrräder dringend benötigt. Das Gelände der ehemaligen Ladestraße bietet sich hier an, da es unmittelbar an der Bahnlinie liegt und bahntechnisch nicht mehr benötigt wird. Von den dort herzurichtenden Park and Ride - Parkplätzen aus kann man direkt auf die Bahnsteige wechseln. Es entstehen attraktive Abstellflächen für Autos und Fahrräder, die dazu beitragen werden, dass der öffentliche Personennahverkehr weiter an Attraktivität gewinnt und damit ausgebaut werden kann. Es soll die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Büchen entstehen bzw. ausgebaut werden, für deren Verwirklichung vor kurzem bereits einige Ausbauschritte getätigt wurden. So wurden beispielsweise die Bahnsteige saniert und neu geordnet und die Übergänge bedarfsgerecht und kundenfreundlich, z.B. mit Aufzügen, hergerichtet. Auf den Flächen des jetzigen Plangebietes soll nun die Herstellung weiterer Park and Ride - Parkplätze zur Attraktivitätssteigerung anschließen. Mit über 4000 Bahnkunden täglich an Werktagen stellt der Bahnhof Büchen einen wichtigen Knotenpunkt im öffentlichen Personennahverkehr des Landes Schleswig-Holstein dar. Durch die Herstellung von Park and Ride - Parkplätzen folgt auch die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes.

Das neue verkehrspolitische Konzept für Park and Ride - Abstellplätze sowohl für Pkw als auch für Fahrräder korrespondiert dabei mit dem betrieblich technischen Konzept der Deutschen Bundesbahn für den Bahnhof Büchen, der damit zu einer modernen Verkehrsdrehscheibe wird. Es entsteht ein Bahnhof der kurzen Wege und der Barrierefreiheit. Die öffentlichen Räume rund um die Bahnanlagen müssen attraktiv gestaltet und in das innovative Konzept einbezogen werden. Die Deutsche Bahn erhöht derzeit auch die Haltefrequenz am Bahnhof in Büchen. Dadurch wird die Attraktivität der Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs noch einmal gesteigert.

Der Ausbau der Mobilitätsdrehscheibe Büchen entspricht auch dem Klimaschutzkonzept des Kreises Herzogtum-Lauenburg und setzt dessen Zielvorgaben für das Segment Öffentlicher Personennahverkehr in Büchen um.

Es sollen aktuell 400 Parkplätze hergestellt werden. Der Bebauungsplan sieht aber Parkplatzflächen für weitere 100 Abstellflächen als Reserve für die Zukunft vor. Aktuelle Zählungen im Bahnhofsumfeld und bei den Passagierzahlen haben ergeben, dass dringend 400 PKW – Stellplätze als P+R – Anlage in Büchen benötigt werden. Zurzeit werden in den Bereichen rund um den Bahnhof ca. 350 bis 380 Parkplätze, zum Teil entlang der Straßen in den angrenzenden Wohngebieten, genutzt. Um den zukünftigen Bedarf mit decken zu können, wurden die weiteren Reserveflächen mit ausgewiesen.

4. Einzelheiten der Planung

4.1 Gemeinbedarfsfläche Bauhof (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 6 BauGB)

Die nordwestliche Fläche des Plangebietes wird als Fläche für den Gemeinbedarf Bauhof (BH) festgesetzt. In den Gemeinbedarfsflächen ist eine Wohnnutzung ausgeschlossen.

Der Bauhof der Gemeinde Büchen ist auf einer Fläche im Nordwesten des Plangebietes zwischen der Eisenbahnlinie, der Feuerwehr und der Bahnhofstraße angesiedelt. Kleinere Gebäude sind hier bereits vorhanden. Für den Bedarf des gemeindlichen Bauhofes müssen aber in absehbarer Zeit weitere Gebäude oder Unterstellmöglichkeiten sowie Lagerplätze errichtet werden, weshalb die gesamte Fläche für den Nutzungszweck Bauhof als Gemeinbedarfsfläche festgesetzt wird.

Der derzeitige Bauhof der Gemeinde Büchen befindet sich Am Rittbrook und hat eine Größe von ca. 4.100 m². Die Flächen werden von der Gemeinde gepachtet. Sowohl die höheren Fahrtkosten aufgrund der weniger zentralen Lage als auch die laufenden Kosten durch den bestehenden Pachtvertrag stellen eine wirtschaftliche Belastung für die Gemeinde dar. Diese Mittel können durch die vorliegende Planung eingespart werden bzw. für andere Zwecke verwendet werden.

Der neue Bauhof ist hier, auf einer Fläche zentral in der Gemeinde, gut untergebracht. So sind alle Gemeindeteile schnell auf relativ kurzem Wege erreichbar und die Anfahrten zu den Einsatzbereichen der Bauhofmitarbeiter können möglichst kurz gehalten werden. Außerdem ist die Lärmbelastung für Wohnnutzung durch die Bauhofnutzung und an- und abfahrende Fahrzeuge in diesem Bereich sehr gering, da kaum Wohnnutzung angrenzt und auf der anderen Seite schon wesentlich größere Lärmquellen (Bahn) vorhanden sind. Die zusätzliche

Belastung durch den Bauhof ist dabei unerheblich. Die Ausweisung und Einrichtung des Bauhofs auf dieser Fläche an den Bahnanlagen ist daher auch von überwiegend öffentlichem Interesse.

Die Neuansiedlung des Bauhofes auf Flächen, die auch für Wohnnutzung zur Verfügung gestellt werden können, macht dagegen städtebaulich keinen Sinn.

Es wurde insgesamt ein großes Baufeld durch Baugrenzen vorgegeben, da noch nicht genau abgesehen werden kann, wo welche Gebäude in welcher Größenordnung zu errichten sein werden. Um die Größenordnung der Gebäude einzuschränken, ist aber eine Grundflächenzahl von 0,6 und eine maximale Zweigeschossigkeit bei offener Bauweise vorgeschrieben, so dass keine zu groß dimensionierten baulichen Anlagen entstehen können, die sich nicht in die Bebauungstypik der umgebenden Gemeindeflächen einfügen würden. Auf der anderen Seite mussten die Ausnutzungsziffern so groß gewählt werden, um eine ausreichende Nutzungsmöglichkeit für den Bauhof auch tatsächlich zu gewährleisten und ihn nicht einzuschränken.

Da für die Bauhofnutzung auch eine Herstellung von befestigten Lagerflächen benötigt wird, ist durch textliche Festsetzung eine Überschreitung der zulässigen Grundflächenzahl für Lagerflächen und die in § 19 Abs. 4 Ziffer 1 und 2 aufgeführten Anlagen bis zu einer maximalen Grundflächenzahl von 0,9 zugelassen worden. Es wäre unrealistisch anzunehmen, dass nicht ein großer Teil der Bauhoffläche tatsächlich befestigt ist, um eine vernünftige Nutzung auch mit größeren Fahrzeugen zur Lagerung z.B. von Taumitteln oder ähnlichem zu gewährleisten.

Um zu gewährleisten, dass die Gebäude keine Richtfunktrassen o. ä. des Bundes oder anderer Betroffener stören, dürfen die baulichen Anlagen – einschließlich untergeordneter Gebäudeteile – eine Höhe von 30 m über Grund nicht überschreiten. Sollte diese Höhe überschritten werden, muss das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr informiert werden. Diese Aussage gilt auch für die übrigen Gemeinbedarfsflächen.

4.2 Gemeinbedarfsfläche Rettungsdienst (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 6 BauGB)

Im Südosten des Plangebietes wird eine Teilfläche als Fläche für den Gemeinbedarf Rettungsdienst (RD) festgesetzt. In den Gemeinbedarfsflächen ist eine Wohnnutzung ausgeschlossen.

Der derzeitige Standort der DLRG befindet sich am Moorweg in der Nähe des Waldschwimmbades/Sportplatzes. Das Gebäude stammt aus den 60/70er Jahren und ist für heutige Rettungsdienste nicht mehr zeitgemäß. Aufgrund des sich ständig erweiterten Aufgabensfeldes der DLRG für die Wasserrettung und seit jüngerer Zeit auch für den Einsatz im kreisweiten Katastrophenschutz ist die hier zur Verfügung stehende Fläche als Einsatz- und Übungsgelände (mit Fahrzeugen) viel zu klein und zu schlecht erreichbar.

Die Deutsche Lebensrettungsgesellschaft hat eine kleinere Grundfläche im Südwesten des Plangebietes, auf der ein Gebäude insbesondere für Schulungszwecke der DLRG aber auch für Lagerung von Materialien und Geräten errichtet werden soll. Da diese Fläche anschließend an die Park- and Ride Anlage für verkehrstechnische Zwecke nicht benötigt wird, ist es

ideal, die von der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft schon seit längerem gesuchte Baufläche hier anzusiedeln, da das Gelände anderweitig nicht genutzt wird und zum anderen auch keine Immissionsschutzprobleme mit angrenzender Wohnbebauung entstehen.

Gerade um die Arbeit von dringend benötigten Rettungsdiensten zu fördern, ist die Gemeinde Büchen sehr daran interessiert, diese Einrichtungen zu fördern. Aus diesem Grunde wurde jetzt das an den Bahnanlagen vorhandene freie Grundstück dafür zur Verfügung gestellt. Für die Nutzung durch Rettungsdienste z.B. für Schulungen ist das Gelände gut geeignet. Wohnbebauung könnte dagegen hier aus Immissionsschutzgründen nicht angesiedelt werden. Würde man eine andere Fläche im Gemeindegebiet für die Nutzung durch die Rettungsdienste auswählen, würde dadurch wiederum eine Fläche, die für dringend benötigte Wohnnutzung zur Verfügung gestellt werden könnte, blockiert. Es ist daher sinnvoller die Rettungsdienste auf einer für Wohnnutzung nicht nutzbaren Fläche anzusiedeln, weshalb es keine besseren Alternativgrundstücke für diese Nutzungsart gibt.

4.3 Gemeinbedarfsfläche Sozialräume (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 6 BauGB)

Im südöstlichen Bereich des Plangebietes wird eine Fläche als Fläche für den Gemeinbedarf Sozialräume festgesetzt. In den Gemeinbedarfsflächen ist eine Wohnnutzung ausgeschlossen.

Östlich angrenzend an die Gemeinbedarfsfläche für die DLRG wird ein kleiner Bereich als Gemeinbedarfsfläche ausgewiesen, auf den Sozialräume für Busfahrer entstehen sollen. Hier ist ein kleines Gebäude geplant, das maximal 60 m² Grundfläche aufweisen wird und deshalb auch nur eine eingeschossige offene Bauweise benötigt, in dem ein Aufenthaltsraum sowie WC- und Waschräume für Busfahrer eingerichtet werden sollen. Die im Bebauungsplan ausgewiesene Wendeschleife wird als Buswartebereich genutzt werden. Sie ist ausreichend breit bemessen, um jeweils an den Außenseiten Busse abzustellen. Während der Wartezeiten können Busfahrer dann diesen Sozialraum nutzen.

4.4 Park- and Ride Anlage – PKW (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

Um die in Büchen noch dringend benötigten Park and Ride Parkplatzflächen für Pkw einrichten zu können, wird der größte Teil des Plangebietes als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der tatsächlichen Zweckbestimmung Park and Ride Anlage ausgewiesen. Dieser Bereich wird südlich durch eine öffentliche Straßenflächen erschlossen, an die die Parkplatzflächen angeschlossen werden. So können ca. 500 Pkw Parkplätze hergestellt werden, von denen zunächst 400 in zwei Bereichen jeweils südlich und nördlich der Bushaltestelle im zentralen Bereich des Plangebietes entstehen werden.

Aus dem als Anlage der Begründung beigefügten städtebaulich – verkehrlichen Konzept „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Büchen“ geht auch die Notwendigkeit der jetzt vorgesehenen Anzahl der P+R - Parkplätze hervor. Es könnten in Büchen eher noch mehr als weniger P+R Parkplätze geschaffen werden. Die jetzt geplante Anzahl ist verkehrstechnisch und auch städtebaulich dringend notwendig, um z.B. das „wilde Parken“ in den angrenzenden Straßenzügen zu verhindern. Die der Planung zugrunde gelegte Anzahl der abgestellten PKW von Bahnbenutzern ist schon jetzt annähernd vorhanden. Diese Fahrzeuge werden zurzeit rund um den Bahnhof in den angrenzenden Straßen abgestellt. Das ist auch aus landschaftspflegerischer Sicht aber insbesondere aus der Gesundheitsvorsorge für die dortigen Anlieger auf Dauer nicht vertretbar. Es ist sinnvoller, die P+R – Fahrzeuge gesammelt

an einer Stelle der Gemeinde zusammen zu fassen. Das vermindert z.B. den Parkplatzsuchverkehr erheblich.

Um die Funktionsfähigkeit einer P+R-Anlage zu gewährleisten, muss diese sinnvollerweise in Bahnhofsnähe vorgesehen werden. Der Bedarf an Parkplätzen sowohl für PKW als auch für Fahrräder leitet sich aus dem Bestand ab. In Bahnhofsnähe stehen vergleichbar große Flächen nicht zur Verfügung, so dass eine Standortverlagerung hier als unzumutbare Alternative verworfen wird.

Die grundsätzliche Gestaltung der P+R-Anlage und ihrer Anbindung an die Bahnhofstraße wurde im Rahmen eines städtebaulich-verkehrlichen Konzepts vom 30.06.2015 untersucht. Darin wurde zunächst als Vorgabe für die Planung festgehalten, dass die P+R-Anlage auf dem Höhengniveau der Bahnanlagen zu belassen ist, um die Erdarbeiten in dem potentiell schadstoffbelasteten Bodenbereich und damit die Entsorgungskosten zu minimieren. Außerdem ist nur so ein höhengleicher Anschluss an die Bahngleise gewährleistet.

Daraus bedingt jedoch die Notwendigkeit, mit der Anbindung an die Bahnhofstraße einen Höhenunterschied von ca. 2,0m – 3,5 m zu überwinden.

Eine Ausfahrt der P+R-Anlage im östlichen Bereich (Richtung Skulpturenpark) wurde ebenfalls in einer sehr frühen Phase verworfen, um nicht den gesamten Park- und Busverkehr über die gesamte Länge durch die Bahnhofstraße zu schicken. Die würde zu einer erhöhten Belastung für die Anwohner führen und eine Verlängerung (grundhafter Neubau) der Bahnhofstraße notwendig machen.

Bei Anlegung der Ein- und Ausfahrt der P+R-Anlage direkt gegenüber der Einmündung Von-Lützow-Straße senkrecht an die Bahnhofstraße angeordnet würde ein 4-armiger Knotenpunkt geschaffen. Die Auffahrt müsste mit dieser Anordnung jedoch eine Längsneigung von ca. 6% aufweisen, um den Höhenunterschied auf dieser kurzen Distanz zu überwinden. Darüber hinaus ergibt sich durch die senkrechte Anordnung der Ein- und Ausfahrt bei der Befahrung durch Gelenkbusse (18m Länge) eine verhältnismäßig große überschleppte Fläche, was eine entsprechende Aufweitung des Knotenbereichs und der Fahrbahn der Zufahrt nach sich ziehen würde. Auch hier würde noch eine relevante Anzahl Anwohner von einer Erhöhung der Verkehrs- und Lärmbelastung in der Bahnhofstraße betroffen sein.

Da also die Nachteile dieser Variante die Vorteile bei Weitem überwiegen, wurde diese Form der Gestaltung nicht weiter verfolgt.

Die Zufahrt zur P+R – Anlage kann auch deshalb nur wie ausgewiesen vorgenommen werden. Die Prüfung mehrerer Varianten hat ergeben, dass nur so die Busse auch tatsächlich verkehrssicher die Bushaltstelle und die Wendeschleife erreichen können. Eine steilere oder verlegte Zufahrt gewährleistet keine verkehrssichere Abbiegesituation für die Busse. Die Anlage wird künftig täglich von 58 ankommenden und abfahrenden Besetztfahrten der Linien 8830, 8840 und 8850 genutzt werden. Zudem werden eine aktuell nicht quantifizierbare Anzahl von Leerfahrten die Überlageanlage am Ende der Ladestraße nutzen. Daher ist ein sicherer Zugang von und auf die Anlage aus dem örtlichen Straßennetz sicherzustellen.

Eine langgestreckte Zufahrt im nördlichen Bereich bietet erhebliche Vorteile:

- Die Ein- und Ausfahrt befindet sich an der Stelle der bereits vorhandenen Zufahrt zur vorhandenen P+R-Anlage.
- Durch die langgestreckte Anbindung ist ein mäßiges Längsgefälle realisierbar.

- Durch die teilweise Überdeckung mit der vorhandenen Zufahrt (und deren Lage im Gelände) können die notwendigen Erdarbeiten minimiert werden.
- Es sind nur noch wenige Anwohner von der Verkehrs- und Lärmbelastung durch Bus- und P+R-Verkehr betroffen.
- Die Einmündung kann gleichzeitig als Zufahrt zu den gemeindlich genutzten Flächen (Bauhof, Rettungsdienste o.ä.) genutzt werden. Dadurch ist keine zusätzliche Einmündung von der Bahnhofstraße aus notwendig.
- Die geplante Ein- und Ausfahrt ist so ausgerichtet, dass der Busverkehr fast geradeaus in die Ein- und Ausfahrt fahren kann, was fahrdynamisch äußerst günstig ist, da so die zu versiegelnden Flächen minimiert werden (keine Aufweitungen wegen Kurvenfahrten) und zum Wohle des im Bus befindlichen Fahrgastes starke Kurvenfahrten minimiert werden können. Weiterhin sind nur so die benötigten Sichtverhältnisse für den Busfahrer sichergestellt.

4.5 Park and Ride Anlage – Fahrradabstellanlage (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

Auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ist die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, auch in Sammelschließanlagen, Buswartehäuschen, Tunnel- und Treppenüberdachungen sowie einer Servicestation für Fahrräder zulässig. Die v.g. Anlagen können auch überdacht werden.

Zusätzlich zu den Abstellflächen für Autos soll auch eine große Park and Ride Anlage für Fahrräder entstehen. Dazu wird der Böschungsbereich abgegraben. Es ist sicherzustellen, dass diese Abgrabung zur Überwindung des Höhenunterschiedes durch eine Winkelstützwand oder eine abgetrepte befestigte Böschung angelegt und so errichtet wird, dass ein Abrutschen des Hanges verhindert wird. Die Fahrräder können dann auf dem Höhenniveau der Bahnhofstraße abgestellt werden. Es können ca. 100 Fahrradabstellplätze in sowohl offenen, überdachten als auch abschließbaren überdachten Flächen errichtet werden. Beides wird durch textliche Festsetzung auf der Verkehrsfläche besondere Zweckbestimmung zugelassen. Diese Fahrradabstellanlage ist dann durch einen Tunnel direkt ebenfalls an die Bahngleise angeschlossen. Dadurch dass die Park and Ride Anlage für Fahrräder abgesetzt von der für Pkw errichtet wird, wird eine Behinderung der jeweiligen Verkehrsteilnehmer untereinander ausgeschlossen. Die Fahrradfahrer werden durch die Autofahrer nicht gefährdet, da sie sich auf einem anderen Höhenniveau befinden.

4.6 Bushaltestelle (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)

Zwischen den größeren Park and Ride Anlageflächen oberhalb der Fahrradabstellanlage wird die öffentliche Verkehrsfläche durch eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung unterbrochen. Sie wird natürlich tatsächlich fortgeführt, aber in diesem Bereich können zusätzlich zur normalen Erschließungsstraße Bushaltestellen mit entsprechenden Wartehäuschen eingerichtet werden. Auch dies ist durch textliche Festsetzung auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung Bushaltestelle zugelassen. So können auch Bahnfahrer, die weder mit dem eigenen Pkw noch mit dem Fahrrad kommen, unmittelbar bis an den Bahnhofsbereich von Büchen mit öffentlichen Verkehrsmitteln herankommen. Ein unmittelbarer Zugang zu den Bahnsteiganlagen wird geschaffen.

4.7 Grünordnerische Festsetzungen

Zunächst wird auf die umfangreichen landschaftspflegerischen Ausführungen im Teil II – Umweltbericht – dieser Begründung verwiesen.

Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass einige Grüngliederungsbereiche im Bebauungsplan zusätzlich festgesetzt sind. So ist z.B. die Böschung des Hanges zur Bahnhofstraße zu erhalten und eventuell bei Abgängen in der Bepflanzung neu anzulegen.

Auch die Park and Ride Plätze sind durch Gestaltungsgrün untereinander abzugrenzen, zu gliedern und einzufassen.

Hinzu kommt die Festsetzung einer Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sozusagen am Ende der Verkehrsflächen im Südosten des Geltungsbereiches bis zum Elbe-Lübeck-Kanal. Sie bilden den Abschluss dieser gesamten neuen Park and Ride Anlage und gliedern sich damit landschaftspflegerisch in den Ortsrand Richtung Elbe-Lübeck-Kanal und die dortigen Niederungsflächen ein. Eine Verbindung von Wegesystemen aus diesem Grünbereich mit Anschluss an bereits vorhandene Wanderwege ist denkbar und vorgesehen.

4.8 Immissionsschutz

Im Rahmen des geplanten Vorhabens wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die prüft, wie sich die geplante P+R-Anlage auf die umliegende bestehende Wohnbebauung hinsichtlich der Verkehrslärsituation auswirkt (Anlage 2).

Im Zuge der Errichtung der P+R-Anlage wird die Schleuse im Walddurchbruch umgestaltet. Es bleibt ein Durchgang von ca. 3 m. Vor diesem Durchgang wird ein weiteres 3 m hohen Schallschutzelement platziert.

Es wurden die sich aus dem Verkehrslärm ergebenden Belastungen berechnet. Dabei wurden als maßgebliche Quellen die geplante P+R-Anlage, die Raiffeisen Straße, die Bahnhofstraße sowie die Schienenstrecken im Bereich des Bahnhofs Büchen der DB AG berücksichtigt. Zudem wurde gemäß 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung geprüft, ob sich durch die Maßnahme Anspruchsberechtigungen auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ ergeben und inwieweit Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen.

Die geplante Erweiterung der P+R-Anlage stellt einen erheblichen baulichen Eingriff an einer Verkehrsanlage dar. Für die geplante Erweiterung der P+R-Anlage lässt sich feststellen, dass die jeweiligen Immissionsgrenzwerte an allen Immissionsorten sicher eingehalten werden. Ansprüche „dem Grunde nach“ ergeben sich nicht.

Die Bahnhofstraße wird baulich nicht geändert, so dass der Straßenverkehr nicht zu berücksichtigen ist.

Im Zuge der Baumaßnahmen wird die vorhandene Schleuse im Lärmschutzwall zwischen der P+R-Anlage und Bahnstrecke umgestaltet. Die Umgestaltung der Schleuse stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff dar.

Für den Straßenverkehrslärm inklusive P+R-Anlage ist festzustellen, dass sich an nahezu allen Immissionsorten entlang der Raiffeisenstraße und der Bahnhofstraße bis zur Von-Lützwow-Straße Überschreitungen des jeweiligen Immissionsgrenzwertes ergeben. Im weiteren Verlauf südöstlich der Von-Lützwow-Straße werden die jeweiligen Immissionsgrenzwerte eingehalten. Aus dem Straßenverkehrslärm ergeben sich vom Prognose-Nullfall zum Prognose-Planfall von bis zu 2,6 dB(A). Die Anhaltswerte für Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden aus Straßenverkehrslärm nicht erreicht. Die Zunahmen liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A).

Es ergeben sich keine Zunahmen des Schienenverkehrs, Zunahmen bis zu 0,1 dB(A) liegen unterhalb der Rechen- und Rundungsgenauigkeit und sind somit nicht beurteilungsrelevant. Die geplante Änderung der Schleuse stellt somit einen gleichwertigen Ersatz der vorhandenen Schleuse dar.

Immissionseinwirkungen auf das Plangelände selbst, die vom Betrieb der Bahnanlagen sowie den Telekommunikationsanlagen ausgehen, die für den Bahnbetrieb benötigt werden, sind zu dulden. Eine entsprechende vertragliche Regelung hat die Gemeinde Büchen mit der Deutschen Bahn getroffen (§ 10 des Vertrages vom 13.12.2011 (UR – Nr. 518/2011 des Notars Dr. Lutz Rössler). Da nur verkehrliche bzw. gewerbliche oder schulungstechnische Nutzungsarten im Geltungsbereich geplant sind, können zurzeit Immissionsprobleme zwischen den Nutzungen im Plangebiet und den Bahnanlagen sowie deren Betriebseinrichtungen ausgeschlossen werden. Dies umso mehr, da durch textliche Festsetzung die Wohnnutzung auf den Gemeinbedarfsflächen auf Grund der Immissionslage generell ausgeschlossen ist.

4.9 Einzäunung

An allen Grundstücksgrenzen entlang der Bahnstrecke ist ein Maschendrahtzaun mit mindestens 1,25 m Höhe der auch unmittelbar südlich der Grundstücksgrenze verlaufen kann, zu errichten. Anstelle eines Zaunes kann auch ein Wall mit 1,50 Mindesthöhe angelegt werden.

Auf Grund von Verkehrssicherungspflichten und auch entsprechender Vereinbarungen in einem Kaufvertrag (siehe unten unter Ziffer 5) wird durch textliche Festsetzung eine Abzäunung aller Grundstücksgrenzen Richtung Bahnanlagen in einer Mindesthöhe von 1,25 m vorgeschrieben. An Stelle eines Maschendrahtzaunes kann auch ein mindestens 1,50 m hoher Wall errichtet werden. Durch diese textliche Regelung wird eine Behinderung des Bahnbetriebes durch Nutzungen auf den angrenzenden Grundstücken verhindert und eine sichere Rückhaltung sowohl von baulichen Anlagen und Bepflanzung als auch von Personen gewährleistet.

Einfriedungen entlang der Grundstücksgrenzen der Gemeinbedarfsflächen (Bauhof, Rettungsdienste, Sozialräume) sowie im Bereich der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Abstellfläche für Busse“ sind in einer Höhe von 2,00 m zulässig. Zum Schutz der v.g. Nutzungen sowie der sich auf dem Grundstück befindlichen Sachgegenstände vor unbefugten Betreten ist eine Einzäunung der Flächen zulässig.

5. Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung sowohl der Verkehrsflächen als auch der Gemeinbedarfsflächen muss zum Teil neu hergestellt bzw. saniert werden.

Wasserversorgung

Die Trink- und Brauchwasserversorgung erfolgt aus dem Netz des Wasserwerks der Gemeinde Büchen.

Oberflächenentwässerung

Das Plangebiet teilt sich wasserwirtschaftlich in zwei Teilflächen. Hierbei stellt die vorhandene Fußgänger-Tunnelanlage die Trennung in eine südliche und eine nördliche Teilfläche dar.

Anfallendes Oberflächenwasser der nördlichen Teilfläche wird, soweit möglich, flurnah abgeleitet und über die belebte Bodenzone, in Mulden, zur Versickerung gebracht. Die übrigen

abflusswirksamen Flächen der nördlichen Teilfläche entwässern über herzustellende Rohrsysteme in Richtung Theodor-Körner-Straße mit Anschluss an die bereits hergestellte Regenwasserklärung bzw. Regenwasserrückhaltung.

Das anfallende Oberflächenwasser der südlichen Teilfläche wird ebenfalls, soweit möglich, flurnah abgeleitet und über die belebte Bodenzone, in Mulden, zur Versickerung gebracht. Anfallendes Oberflächenwasser aller übrigen südlichen Flächen wird gefasst und über Rohrleitungen mehreren Rohrrigolen-Systemen mit vorgeschalteten Sandfanganlagen mit Leichtstoffrückhaltung zugeführt, wo es schadlos in den Untergrund eingeleitet wird.

Das vorstehend beschriebene Verfahren ist als Entwässerungskonzept mit dem Kreis Herzogtum Lauenburg, Fachdienst Wasserwirtschaft und dem Fachdienst Abfall und Bodenschutz abgestimmt worden. Die Genehmigungsfähigkeit wurde bestätigt.

Über das als Bahngelände ausgewiesene Areal verlaufen aber auch Regen- und Mischwasserkanäle der Deutschen Bahn mit den dazugehörigen Nebenanlagen, die deren gesamtes Bahngelände entwässern. Im Bereich dieser bahntechnischen Flächenausweisung sind die Weiternutzung und der Betrieb dieser Leitungen durch die Bahn gesichert, zumal auch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit zur Sicherung des Leitungsrechts im Grundbuch eingetragen ist. Da diese Leitungen aber auch noch weiter nach Norden auf dem gemeindeeigenen Flurstück 108/3 verlaufen, ist für dieses Teilstück ein entsprechendes Leitungsrecht im Bebauungsplan eingetragen worden, um es rechtlich abzusichern.

Löschwasserversorgung

Die Löschwasserversorgung erfolgt über das Trinkwassernetz der Gemeinde Büchen sowie eine ausreichende Anzahl an Unterflurhydranten sichergestellt.

Müllentsorgung

Die AWSH (Abfallwirtschaft Südholstein GmbH) erfüllt im Auftrag des Kreises Herzogtum Lauenburg, der öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger ist, alle Aufgaben der Abfallentsorgung. In diesem Zusammenhang gelten die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Kreises Herzogtum Lauenburg für die Entsorgung von Abfällen aus privaten Haushaltungen“. Die Zuwegungen sind so gestaltet worden, dass sie auch für 3-achsige Müllfahrzeuge befahrbar sind.

Im Bereich der Fahrradstellplätze wird zusätzlich ein Müllsammelplatz festgesetzt, um hier das Aufstellen von Entsorgungsbehältern explizit zu ermöglichen.

Zusätzliche Stellplätze für Müllbehälter sind im Bebauungsplan nicht explizit vorgesehen, weil sie im öffentlichen Bereich nicht benötigt werden. Auf den Gemeinbedarfsflächen ist ausreichend Platz vorhanden, um Müllabstellflächen auf den Grundstücken selbst zu schaffen. Sie müssen nicht gesondert ausgewiesen werden.

Energieversorgung Bahn

Bahneigene Stromkabel und eine Mittelspannungsstation verlaufen bzw. liegen auf dem als Bahnanlage gekennzeichneten Flurstück. Sie können auf Grund dieser Ausweisung weiterhin von der Bahn betrieben werden, zumal eine entsprechende beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch dieses Nutzungsrecht absichert. Ein zusätzlicher Eintrag im Bebauungsplan ist auf Grund dieser Rechtslage hierfür nicht notwendig.

Auf dem als Bahnanlage gekennzeichneten Flurstück steht außerdem eine Transformatorstation, die zwar von der Schleswig-Holstein Netz AG betrieben aber für bahntechnische Zwecke benötigt wird. Da auch sie auf der als Bahnanlage gekennzeichneten Fläche liegt, ist eine zusätzliche Kennzeichnung im Bebauungsplan nicht notwendig. Eine Grundbucheintragung zur rechtlichen Absicherung liegt hier ebenfalls vor.

6. Baugrund, Altlasten und Kampfmittel

Der Baugrund wurde bereits untersucht. Probleme treten nicht auf. Dazu wird auf die Baugrunduntersuchung vom Baukontor Dümcke vom 23.08.2012, die als Anlage 3 Bestandteil dieser Begründung ist, verwiesen.

Da das Gelände zum ehemaligen Güterbahnhof von Büchen gehörte, muss mit Altlasten gerechnet werden. Dazu wird auf den Erfassungsbogen zur Erkundung und Voruntersuchung sonstiger kontaminierter Standorte des Kreises Herzogtum Lauenburg, der als Anlage 5 Bestandteil dieser Begründung ist, verwiesen. Auf die Ausführungen zu diesem Themenkreis in Teil II dieser Begründung wird ebenfalls hingewiesen.

In der Gemeinde Büchen sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o.a. Fläche gemäß Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Sachgebiet 323, Mühlenweg 166, 24116 Kiel durchgeführt. Bauträger sollten sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen, damit Sondier- und Raummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.

7. Denkmalschutz

Das Archäologische Landesamt kann zurzeit keine Auswirkungen auf archäologische Kulturdenkmale gemäß § 2 (2) DSchG in der Neufassung vom 30.12.2014 durch die Umsetzung der vorliegenden Planung feststellen. Auf § 15 DSchG wird verwiesen, der lautet: „Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung.“

Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Beschaffenheit.

aufgestellt durch:

