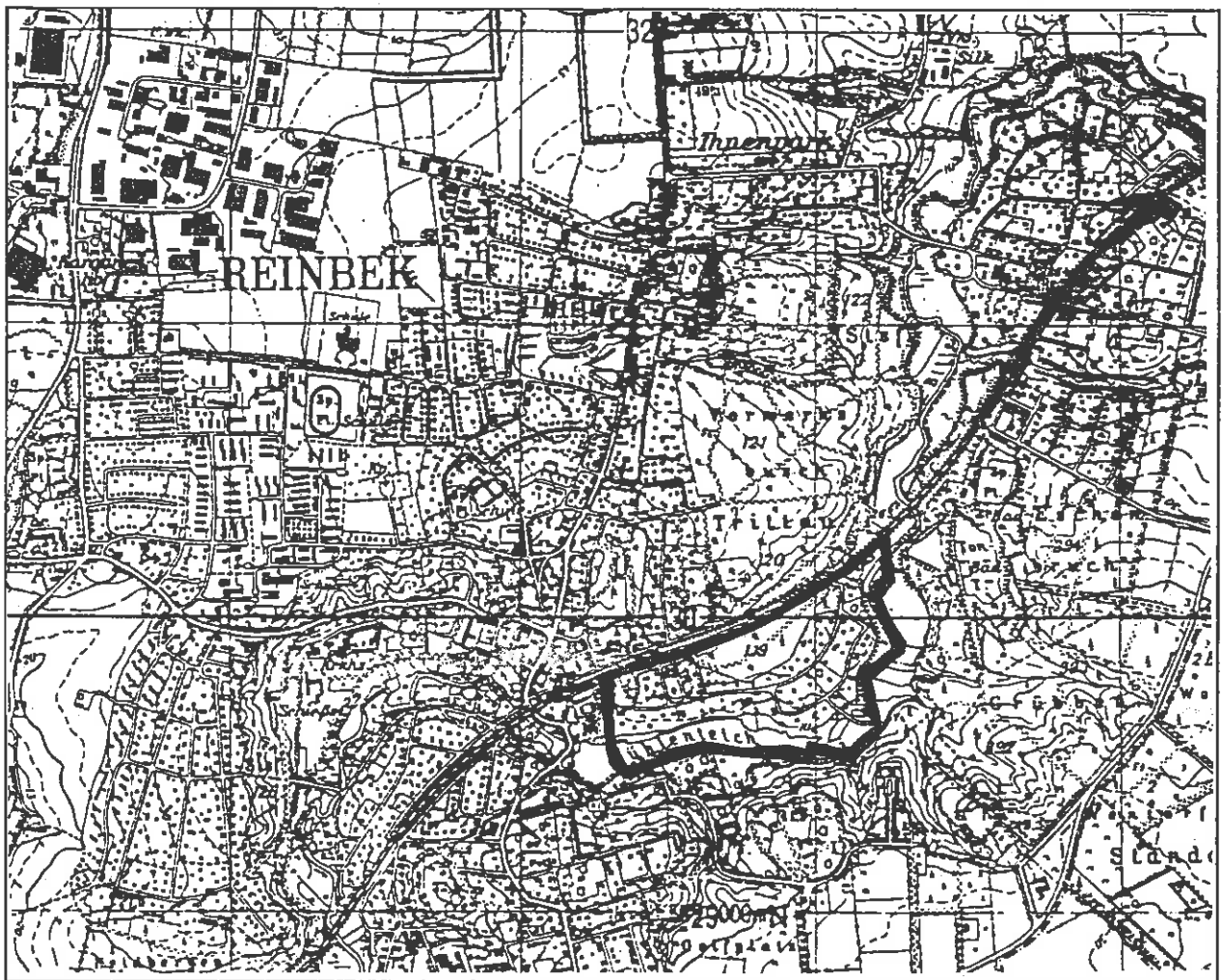


Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 33
der Stad Reinbek

Gebiet: "Ziegelkamp, südlich der Bundesbahnstrecke Hamburg-Berlin, westlich der Bille, nördlich des Mühlenteiches und östlich des Schloßgrundstückes mit den Straßen Bahnsenallee, Buchtallee, Herzog-Adolf-Straße und Gärtnerstraße, Eschenweg und Ladestraße teilweise".



Übersichtsplan M = 1 : 25.000

PLANUNGSBÜRO J. ANDERSSON
-Büro für Bauleitplanung -
Rapsacker 12a - 2400 Lübeck
Telefon 0451 / 87 9 87-0 * Telefax 0451 / 87 9 87-22

Planungsstand:

SATZUNG

...?...Ausfertigung

INHALTSVERZEICHNIS

zur Begründung des Bebauungsplanes Nr. 33 der Stadt Reinbek

| | | |
|-----|---|----------|
| 1. | Lage des Baugebietes | Seite 3 |
| 2. | Grundlagen des Bebauungsplanes | Seite 3 |
| 3. | Gründe zur Aufstellung des Bebauungsplanes | Seite 4 |
| 4. | Inhalt des Bebauungsplanes Nr. 33 | Seite 5 |
| 4.1 | Ausbau der Berlin-Gleise und Auswirkungen auf die Bebauungsplanung | Seite 7 |
| 5. | Ver- und Entsorgung des Baugebietes | |
| | a) Wasserversorgung | Seite 7a |
| | b) Versorgung mit elektrischer Energie | Seite 7a |
| | c) Gasversorgung | Seite 8 |
| | d) Fernsprechversorgung | Seite 8 |
| | e) Beseitigung des Schmutzwassers | Seite 8 |
| | f) Beseitigung des Oberflächenwassers | Seite 8 |
| | g) Feuerschutzeinrichtungen | Seite 8 |
| 6. | Verkehrliche Erschließung des Baugebietes | Seite 9 |
| 7. | Maßnahmen zum Schutz der Landschaft und zur Gestaltung des Baugebietes | Seite 18 |
| 8. | Denkmalpflege | Seite 20 |
| 9. | Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen | Seite 21 |
| 10. | Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens | Seite 24 |
| 11. | Überschlägige Ermittlung der Erschließungskosten | Seite 25 |
| 12. | Realisierung des Bebauungsplanes | Seite 26 |
| 13. | Hinweise / Sonstiges | Seite 26 |
| 14. | Beschluß über die Begründung | Seite 27 |
| 15. | Arbeitsvermerke | Seite 27 |
| | Grünordnungsplan | Anlage |
| | Gutachten | |

1. Lage des Baugebietes

Der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 33 der Stadt Reinbek liegt im Südosten der Stadt. Er umfaßt den Bereich zwischen den Bahnanlagen der Deutschen Bundesbahn im Norden, der Bille im Osten, dem südlichen Ufer des Mühlenteiches und damit der Gemeindegrenze zu den Gemeinde Wentorf (Kreis Herzogtum Lauenburg) im Süden sowie dem Gelände des Reinbeker Schlosses im Westen.

2. Grundlage des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan Nr. 33 wird aufgestellt auf der Grundlage des Flächennutzungsplanes der Stadt Reinbek in der Fassung der 6. Änderung. Bestehende Abweichungen bezüglich der festgesetzten öffentlichen bzw. privaten Grünflächen sollen anlässlich der nächsten Änderung des Flächennutzungsplanes an die Festsetzungen des Bebauungsplanes angepaßt werden. Eine vorherige Einleitung eines Änderungsverfahrens erschien der Stadt auf Grund der noch endgültig festzulegenden Grenzen des Naturschutzgebietes "Billetal" für unangebracht.

Als Kartengrundlage dient eine Vergrößerung der Flurkarten, die durch das Katasteramt Bad Oldesloe erstellt und beglaubigt wurden. Zusätzlich wurde ein "Baumkataster" durch das Büro Stephan Weis, Hamburg, erstellt. Die Höhenschichtenlinien wurden aus der Deutschen Grundkarte entnommen.

Als Rechtsgrundlage für den Bebauungsplan Nr. 33 gelten:

- a) das Bundesbaugesetz (BBauG) vom 18. August 1976 (BGBl. I Seite 2256), zuletzt geändert durch Gesetz

- vom 18. Februar 1986 (BGBl. I Seite 265), das Baugesetzbuch (BauGB) vom 08. Dezember 1986 (BGBl. I Seite 2253),
- b) die Baunutzungsverordnung 1976 (BauNVO) - BGBl. I Seite 1763- und von 1986 (BGBl. I Seite 2665),
 - c) die Landesbauordnung Schleswig-Holstein vom 24.02.1983 - LBO '83 - (GVOBl. Schl.-H. Seite 86) sowie
 - d) die "Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts" (Planzeichenverordnung 1981 - PlanzV. 81 -) vom 30. Juli 1981 (BGBl. I Seite 833).

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 33 wurde in der Sitzung der Stadtvertretung Reinbek am 03.07.1968 beschlossen.

Zur Sicherstellung der Bauleitplanung wurde nach §§ 14 und 16 Abs. 1 BBauG eine Veränderungssperre erlassen, die mit ihrer Bekanntmachung vom 30.07.1984 rechtsverbindlich und zwischenzeitlich neu gefaßt wurde.

3. Gründe zur Aufstellung des Bebauungsplanes

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 33 sollen die Inhalte des aufgestellten Grünordnungsplanes nach § 6 Abs. 2 Landschaftspflegegesetz (LPflegG) weitmöglichst durch die getroffenen Festsetzungen sichergestellt werden.

Gleichzeitig soll die städtebauliche Ordnung des Bereiches sowie die Erschließung geordnet bzw. neu gestaltet werden.

Ebenfalls soll durch den Bebauungsplan der Charakter des Gebietes als überwiegende "Villensiedlung" mit groß geschnittenen Grundstücken erhalten bleiben.

4. Inhalt des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan Nr. 33 setzt in seinen bebaubaren Bereichen "Allgemeine Wohngebiete" nach § 4 BauNVO und "Reine Wohngebiete" nach § 3 BauNVO in "offener Bauweise" fest.

Bei der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung ist davon ausgegangen worden, den vorhandenen baulichen Bestand festzuschreiben und Aus- bzw. Anbauten nur in geringem Umfang zuzulassen. Auch die neu festgesetzten überbaubaren Flächen auf bisher noch nicht bebauten Grundstücken nehmen auf diese gebietscharakteristische überwiegend villenartige Bauweise Rücksicht.

Eine gewisse "Verdichtung" der Bebauung (größere Ausnutzung der Grundstücke) ist lediglich im nordwestlichen Bereich des Bebauungsplanes im Bereich der Einmündungen der Bahnsenallee und der Herzog-Adolf-Straße in die Landesstraße vorgesehen. Dies wird städtebaulich aus Gründen der Innenstadtnähe und der Nähe zum Bahnhof der Deutschen Bundesbahn für erforderlich gehalten.

Die Bahnhofsnähe begründet ebenfalls die Festsetzung von Parkplätzen entlang der Ladestraße westlich der Einmündung der Bahnsenallee. Diese Parkplätze werden als "park and ride"-Plätze für Benutzer der Bundesbahn vorgesehen.

Der Uferbereich der Bille und des Mühlenteiches unterliegt den Schutzbestimmungen des § 40 des Landschaftspflegegesetzes - LPflegG - (Erholungsschutzstreifen). Diese Bestimmung wird bereits durch den Flächennutzungsplan durch die Darstellung von Grünflächen in Verbindung

mit der Übernahme der Grenzen des Landschaftsschutzgebietes entsprechend der "Kreisverordnung zum Schutze der Landschaftsteile in der Stadt Reinbek" vom berücksichtigt.

Die Festsetzung des Erholungsschutzstreifens in einer Tiefe von 50 m zur Uferlinie führt im Bereich des Mühlenteiches zu erheblichen Schwierigkeiten. Weil eine "mittlere Wasserhöhe" und damit die Feststellung und Einmessung der Uferlinie kaum möglich ist und auch Veränderungen durch die vorgesehene Ausbaggerung zu erwarten sind, wurde zur Festsetzung des Erholungsschutzstreifens eine angenommene Uferlinie festgesetzt, die als Mittel zweier Luftaufnahmen ermittelt wurde.

Der Bebauungsplan setzt zur Realisierung der Schutzbestimmungen des Landschaftspflegegesetzes und der Vorgaben des Flächennutzungsplanes sowie des Landschaftsplanes private Grünflächen nach § 9 (1) 15 BBauG fest. Soweit möglich werden die Grünflächen in 50 m Tiefe zur Uferlinie festgesetzt. Lediglich bei Grundstücken, deren vorhandene Bebauung dieses Maß nicht zuläßt, wird eine geringere Abmessung vorgenommen. Die Niederungsfläche im Südosten des Plangeltungsbereiches wird vollständig als private Grünfläche festgesetzt.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde ein Verfahren zur Festlegung eines "Naturschutzgebietes" für den Bereich des Bille-Ufers nach dem Gesetz über Natur- und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG -) vom 20.12.1976 (BGBl. I Seite 3574, berichtigt 1977 Seite 650), geändert durch Gesetz vom 01.06.1980 (BGBl. I Seite 649), durch die oberste Landschaftspflegebehörde durchgeführt. Die entsprechende "Landesverordnung über das Naturschutz-

gebiet 'Billetal' vom 14. August 1987" - GS Schl.-H.II, Gl. Nr. 791-4-85- ist zwischenzeitlich in Kraft getreten (GVOBl. Schl.-H. 1987 Seite 310). Diese Verordnung wird durch den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes beinhaltet ebenfalls den südlich der Bundesbahnstrecke befindlichen Erholungswald. Es wird in seinem Bestand festgesetzt und die Wanderwege aus dem Landschaftsplan und dem Grünordnungsplan übernommen. Der Grünordnungsplan wird der Begründung als Anlage beigefügt. Die verkehrliche Erschließung des Baugebietes wird neu geordnet. Angestrebt wird eine erhebliche Beruhigung des Verkehrs (30-km-Zone). Der verkehrliche Anschluß des Gebietes für Lkw erfolgt über die Bahnsenallee als Zufahrt und die Herzog-Adolf-Straße ab Ausfahrt. Für Pkw sind beide Straßen uneingeschränkt nutzbar, eine Einbahnstraßenregelung ist denkbar.

4.1 Ausbau der Berlin-Gleise und Auswirkungen auf die Bebauungsplanung

Die Deutsche Bundesbahn hatte Mitte 1990 den Ausbau der Eisenbahnstrecke Hamburg-Berlin angekündigt und in den nachfolgenden Monaten Vorplanungen aufgenommen und diese den betroffenen Gemeinden und Städten öffentlich, so auch in Reinbek, vorgestellt.

Für das Stadtgebiet Reinbek sieht die Planung der Deutschen Bundesbahn statt der bisherigen zwei Gleise den viergleisigen Ausbau vor, wobei der Nahverkehr auf dem nördlichen und der Fernverkehr auf dem südlichen Gleispaar abgewickelt werden soll. Die Deutsche Bundesbahn prognostiziert eine Zunahme von zur Zeit 60 Zügen auf etwa 120 Züge im Fernverkehr bis zur Jahrhundertwende. Der Ausbau der Strecke im Stadtgebiet wird eine Erhöhung der Zuggeschwindigkeit von jetzt ca. 140 km/h auf voraussichtlich ca. 160 km/h vorsehen.

Aufgrund des bisherigen Standes der Vorplanungen sind für das Gebiet des Bebauungsplanes und seines näheren Umfeldes folgende planungsrelevante Auswirkungen zu erwarten:

- Zum Schutze der Anwohner vor Lärmimmissionen entlang der Ausbaustrecke wird die Deutsche Bundesbahn auf der Grundlage der 16. Verordnung zum Bundesimmissionschutzgesetz (16. VO BimSchG) 1990 aktive Lärmschutzmaßnahmen vornehmen.
- Die Neugestaltung des Bahnhofsbereiches unter Einbeziehung eines neuen Verkehrskonzeptes für diesen Bereich. Diese neue Verkehrskonzeption hat Auswirkungen auf die künftige Ausbildung der Ladestraße im bisherigen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 33. Im Teilbereich der Ladestraße (von der westlichen Grenze des Plangebietes 70,00 m Länge), bisher als Verkehrsfläche und Fläche für das Parken von Fahrzeugen festgesetzt, soll aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes nr. 33 herausgenommen und in den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes Nr. 44 "S-Bahnhof/Schloß Reinbek" einbezogen werden. Die noch im Plangebiet befindlichen öffentlichen Parkplätze Ladestraße/Bahnsenallee sollen den örtlichen Bedarf decken. Ferner ist im westlichen Abschnitt der Ladestraße (künftiger B-Plan Nr. 44) der Bau einer Bus-Kehre und die Anlegung öffentlicher Parkplätze (P+R) vorgesehen.
- Die Brücke über die Bahnlinie (nördlich des Plangebietes) muß um etwa 3/4 m angehoben werden. Eine Höhenangleichung der Zufahrtsrampe Ladestraße und Herzog-Adolf-Straße wird erfolgen müssen.

5. Ver- und Entsorgung des Baugebietes

a) Wasserversorgung

Der gesamte Bereich der Stadt Reinbek wird durch die zentralen Anlagen der "Hamburger Wasserwerke" mit Trink- und Brauchwasser versorgt. Der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 33 ist an das bestehende Leitungsnetz angeschlossen.

Die "Hamburger Wasserwerke GmbH" weisen darauf hin, daß eine Wasserversorgung des Baugebietes nur möglich ist, wenn rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten nähere Angaben über den zu erwartenden Wasserbedarf mitgeteilt werden.

b) Versorgung mit elektrischer Energie

Die Stadt Reinbek wird durch das Elektrizitätswerk Reinbek - Wentorf GmbH mit elektrischer Energie versorgt. Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungs-

planes wird nach Abstimmung mit dem Versorgungsträger eine Fläche für eine Transformatorenstation festgesetzt. Vor Beginn von Tiefbauarbeiten ist die genaue Kabellage der Versorgungsleitungen bei dem Versorgungsunternehmen zu erfragen.

c) Gasversorgung

Die Stadt Reinbek wird von den "Hamburger Gaswerken" mit Gas versorgt. Der Anschluß des Bereiches Bebauungsplan Nr. 33 an das Netz der "Hamburger Gaswerke" ist möglich und wird entsprechend vorgesehen.

d) Fernsprechversorgung

Die Stadt Reinbek ist an das Telefonnetz Hamburg der Deutschen Bundespost angeschlossen.

e) Beseitigung des Schmutzwassers

Die Beseitigung des Schmutzwassers erfolgt über das vorhandene Leitungsnetz des Abwasserverbandes der Lauenburger Billegemeinden. Die entsprechenden Anlagen sind ausreichend dimensioniert und können die ggf. zusätzlich anfallenden Mengen aus dem B-Planbereich aufnehmen, wobei für Abwassermengen über 400 Einwohnergleichwerte eine Änderung des bestehenden Abwasservertrages erforderlich wird.

f) Beseitigung des Oberflächenwassers

Das im Baugebiet anfallende Oberflächenwasser wird durch die vorhandenen Entwässerungsleitungen abgeleitet.

g) Feuerschutzeinrichtungen

Der Feuerschutz der Stadt Reinbek wird durch die "Freiwillige Feuerwehr Reinbek" sichergestellt. Das Baugebiet ist mit einer ausreichenden Zahl von Hydranten ausgestattet.

6. Verkehrliche Erschließung des Baugebietes

6.1 Vorhandene Straßen und Wege

Der Ziegelkamp ist nur im Nordwesten verkehrlich angebunden über die Sophienstraße mit Hilfe einer Brücke über die Bahnlinie sowie die Ladestraße.

Die Brücke über die Bahnlinie ist mit einer Aufpflasterung an der Zufahrtsrampe Ladestraße 1985 neu hergestellt worden. Die Herzog-Adolf-Straße besitzt auf der Westseite einen ca. 2 m breiten durch Naturbord abgesetzten Gehweg in Grand, eine knapp 4 m breite asphaltierte Fahrbahn sowie einen unbefestigten Randstreifen auf der Ostseite in ca. 1 m Breite.

Die Ladestraße ist in 5 m Breite asphaltiert und besitzt nur auf der Südseite einen ca. 1 m breiten in Grand befestigten Gehweg.

Der Teilabschnitt der Bahnsenallee zwischen Ladestraße und der Einmündung Herzog-Adolf-Straße ist mit Unterbau versehen in Grand befestigt. Der Teilabschnitt der Bahnsenallee zwischen Herzog-Adolf-Straße bis zur Einmündung Buchtallee besitzt auf der Nord- und Südseite je einen 2 m breiten in Grand befestigten Gehweg mit einer zwischen Hochborden verlaufenden 6 m breiten asphaltierten Fahrbahn, die sich kurz vor der Einmündung der Buchtallee und vor der baumbestandenen Insel bis auf 12 m verbreitert. Die Fahrbahn besitzt einen guten Unterbau und bedarf dringend einer Deckensanierung; im übrigen Bereich ist die Fahrbahn zu erneuern; die Bordsteine sind nicht in Beton gesetzt und sacken daher in Teilstrecken ab.

Das zwischen den Einmündungen der Buchtallee liegende Teilstück der Bahnallee ist mit einem Unterbau versehen und in Grand befestigt; ein provisorisch angegrenzter Gehweg befindet sich auf der Nordseite. Das nordöstliche Teilstück der Bahnallee hinter der Einmündung Buchtallee bis zum Wald ist in 5 m Breite in Grand befestigt mit einer Mulde auf der Westseite.

Die Buchtallee ist im westlichen Bereich auf gut 100 m Länge in ca. 5 m Breite in Asphalt befestigt ohne Seitenbegrenzung und im weiteren Bereich mit Unterbau versehen in Grand befestigt. Auf der äußeren Seite der Buchtallee verläuft ein teilweise durch Grünstreifen abgesetzter in Grand befestigter Gehweg.

Die Gärtnerstraße und der Eschenweg sind in voller Breite mit Unterbau versehen und in Grand befestigt.

Fuß- und Wanderwegenbindungen bestehen im Nordosten über den ehemaligen Zugang zum Gebäude Bahnallee 2 mit Anbindung an den Schloßpark, Zugang zum Erholungswald Vorwerksbusch über den Eschenweg und die Gärtnerstraße sowie im Nordosten über die Bahnallee sowie im Süden in mitten der Buchtallee zu Bauerbrücke. Eine Wegeparzelle befindet sich zwischen Buchtallee und Bahnallee.

Die befestigten Bereiche der Bahnallee und Buchtallee wurden in den sechziger Jahren auf freiwilliger Leistung von einigen Anliegern finanziert und durch die Stadt hergestellt. Die Stadt hat Anfang der siebziger Jahre im Rahmen der Kostenspaltung die Straßenbeleuchtung in dem gesamten Ziegelkamp hergestellt.

Probleme in der Erschließung liegen vor im Bereich des Knotens Herzog-Adolf-Straße/Bahnbrücke/Ladestraße/Eschenweg, durch die abschüssige Strecke Herzog-Adolf-Straße mit der dann unübersichtlichen und engen Einmündung in die Bahnsenallee, durch die sehr breite und daher zu schnellbefahrene ausgebaute Teilstrecke der Bahnsenallee und die in Grand befestigten Straßen, die nach Regenfällen zu Schlaglochstrecken werden, nach der Frostperiode sich in Schlammwüsten verwandeln und in Trockenzeiten insbesondere im Sommer selbst bei langsam fahrenden Fahrzeugen unerträgliche Staubbelästigungen hervorrufen.

6.2 Ziele der Erschließung

Der Ziegelkamp gilt als nicht voll erschlossen, da nur die Teilmaßnahme Beleuchtung durchgeführt ist. Eine abschließende Erschließung ist dringlich zur Abstellung der unter 6.1 genannten Probleme sowie zur Verringerung des erheblichen Unterhaltungsaufwandes durch die Stadt. Die Erschließungsmaßnahmen sollen die Natürlichkeit der parkartigen Auenlandschaft unterstützen. Aus Gründen des Umweltschutzes sollte der Anteil der versiegelten Oberflächen möglichst gering gehalten werden und wichtige Wanderwegverbindungen müssen teilweise entlang dieser Straßen verlaufen. Aus Kostengründen ist eine einfache Erschließung anzustreben, zumal verschiedene Anlieger bereits freiwillige Leistungen erbracht haben.

Die Erschließung baut auf den Erkenntnissen der Verkehrsberuhigung Stand 1987, auf RAS und der EAE 85 auf.

Für die Haupteerschließung ist die Einhaltung der angeordneten Tempo 30-Zone wünschenswert, weshalb entsprechende Ausbaukriterien zu Grunde gelegt werden. In der Gärtnerstraße sollte die Kleingliedrigkeit auch im Ausbau der Straße zum Ausdruck kommen.

Wichtige Wanderwegverbindungen sollten in der Planung Berücksichtigung finden. Diese bestehen zwischen dem Schloß und dem Vorwerksbusch sowie der Bauerbrücke und dem Schloß, der Bauerbrücke und dem Vorwerksbusch und der Tonteichbrücke sowie Bahnunterführung östlich der Bahnsenallee.

6.3 Erschließungssystem und Wanderwegnetz

Die Straßenerschließung gliedert sich in ein abgestuftes System auf. Beginnend mit der Bahnbrücke führt die Haupteerschließung über die Herzog-Adolf-Straße, knickt in die Bahnsenallee nach Osten ab und findet einen ersten Abschluß in einem Wendeplatz bei der Einmündung Buchtallee. Fahrbahneinengungen, Verschwenkungen und Stellplätze sollen dazu beitragen, daß 30 km/h als angemessene Geschwindigkeit vom Autofahrer erkannt wird. Hinter der Kehre beginnt eine Schleifenstraße, umfassend die Buchtalle und einen Teil der Bahnsenallee, die über Gehwegüberfahrten von dem vorderen Teil der Bahnsenallee abgesetzt ist; für Lkw ist eine Fahrtrichtung entgegen dem Uhrzeigersinn festzusetzen vorgesehen, um bei geringen Straßenbreiten Begegnungsverkehr zwischen großen Fahrzeugen auszuschließen. Die Gärtnerstraße sollte eine Kleingliedrigkeit auch im Straßenausbau widerspiegeln.

Bei der gesamten Erschließung handelt es sich um ein sackgassenartiges System, weshalb es angebracht ist, in möglichst großer Zahl Kehren anzuordnen. Diesem Ziel wird Rechnung getragen durch Wendemöglichkeiten in der Kurve der Bahnsenallee im Westen, in den Einmündungsbereichen der Herzog-Adolf-Straße und der Gärtnerstraße in die Bahnsenallee sowie im Bereich der Inseln in der Bahnsenallee, an letzterer Stelle auch für Lkw's. Entlang der Ladestraßen sollen auf der Südseite Stellplätze für das Schloß, P + R sowie die Neubebauung in Nähe der Ladestraße erstellt werden. Ansonsten sind Parkplätze unter Einsparung von Fahrbahnbreiten parallel zu den Straßen vorgesehen.

Der vorhandene Wanderweg, vom Schloßgrundstück kommend, soll an der Ladestraße durch einen Grün- und Parkstreifen abgegrenzt verlaufen, über die Aufpflasterung südlich der Brücke den Eschenweg nutzend oder über die Brücke auf die Nordseite in den Vorwerksbusch führen.

Der vorhandene Zugang am Wald im Bereich der Gärtnerstraße soll so gestaltet werden, daß für größere Versorgungsfahrzeuge im Notfall Wendemöglichkeiten gegeben sind. An der engsten Stelle zwischen Vorwerksbusch und Bahnsenallee ist zur Vorsorge möglicher zukünftiger Versorgungsleitungen ein Leitungsrecht zum Wald eingetragen sowie ein Weg in der Bahnsenallee im Knickpunkt zum Schloßgrundstück, als Fortsetzung der dort bestehenden Allee zu schaffen. Unter dieser Voraussetzung kann auf den im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wanderweg am Nordufer des Mühlenteiches (zwischen dem Schloßgrundstück und der städtischen Wegeparzelle zwischen den Einmündungen Herzog-Adolf-Straße und Gärtnerstraße auf der Südseite der Bahnsenallee) verzichtet werden. Allerdings sollte diese Wegeparzelle aktiviert werden und einen Aussichtspunkt auf den Mühlenteich schaffen.

6.4 Alternatives Erschließungssystem

Alternativ zum ortsgerechten Straßenausbau mit geschwindigkeitsdämpfenden Bauelementen wurde ein herkömmlicher Straßenausbau mit weitgehender Flächenversiegelung untersucht. Die erforderlichen Verkehrsflächen sind für solch eine Planung nicht ausreichend, so daß Grunderwerb erforderlich wäre. Auch die Versiegelung der ganzen Verkehrsfläche mit Asphalt (5,50 m breit) und Pflaster für Nebenanlagen widerspricht dem Naturschutzgedanken dieses billenahen Wohngebietes. Pflaster für die Fahrbahn hingegen widerspricht bei den vorhandenen Straßenlängen den Ansprüchen an den Lärmschutz. Es entstünden die bekannten Probleme der Verkehrssicherheit bei 50 km bzw. durch Nichteinhaltung der angeordneten 30 km/h-Zone.

Auch kostenseitig würde ein konventioneller Ausbau ca. 50 % teurer werden als der vorgesehene ortsgerechte Straßenausbau.

6.4 Einzelmaßnahmen

Herzog-Adolf-Straße

Diese Straße erfährt eine Aufweitung im nördlichen Bereich zur Anlegung von dringend notwendigen Parkplätzen. In Verbindung mit der Aufweitung kann der aufgepflasterte Bereich dermaßen verbessert werden, daß die Kreuzung übersichtlicher wird und gleichzeitig sicherer befahren werden kann. Im Bereich des Wechsels des Gehweges erfolgt eine kleine Aufpflasterung. Die Straßenbreite südlich der Aufpflasterung soll in der befestigten Form erhalten bleiben und der unbefestigte Seitenstreifen auf der Ostseite sollte mit Naturstein als Vielzweckstreifen angelegt werden. Die Einmündung dieser Straße wird als aufgepflasterter Platz in Sechseckform gestaltet, damit Fahrzeuge dort kehren können ($R = 7 \text{ m}$) und eine Aufweitung des bestehenden Engpasses erfolgt.

Ladestraße

Die Fahrbahn ist in ausreichender Breite hergestellt. Es fehlen Parkplätze und Gehwege. Der Gehweg zwischen der Herzog-Adolf-Straße und der Bahnsenallee soll gleichzeitig als Wanderweg ausgebildet werden.

Westlich der Bahnsenallee werden öffentliche Parkplätze angelegt und eine Überfahrt für die Tiefgarage der ersten Bauflucht der südlichen Bebauung vorgesehen.

Bahnsenallee zwischen Herzog-Adolf-Straße und Ladestraße
Dieser Straßenabschnitt erfährt im Kurvenbereich eine Aufweitung, die geeignet ist, einen Pkw-Wendeplatz unterzubringen.

In Anlehnung an die Gestaltung des Schloßparks bietet sich eine Ausbildung dieses Platzes mit Pflaster und Baumumgrünung an. Eine Verbindung von diesem Platz zur Baumallee auf dem Schloßgrundstück wäre wünschenswert. Damit in diesem Streckenabschnitt langsam gefahren wird, sollen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorgesehen werden.

Bahnsenallee zwischen Herzog-Adolf-Straße und Kehre
In diesem Teilabschnitt ist es erforderlich, die Fahrbahndecke zu erneuern und neue Bordsteine in Beton zu setzen. Insofern bietet es sich an, Korrekturen zur Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit vorzunehmen. Die Fahrspur soll durch Einbau von Verengungen verringert werden und die Parkplätze entstehen zwischen diesen Einengungen. Insgesamt wird hierdurch ein Verschwenken erreicht und das Parken auf den Gehwegen soll unterbleiben. Die sehr breite Fahrspur vor der Kehre wird durch die Parkbuchten mit Einengungen auf beiden Seiten verschmälert. Optisch endet diese Straße mit dieser Kehre.

Bahnsenallee zwischen den Buchtallee-Einmündungen sowie Buchtallee

Hierbei handelt es sich um eine Ringstraße, beginnend und endend an der Kehre mit Grundstücksüberfahrten. Die Fahrbahn besteht aus einem durchlaufendem System. Die Befestigung ist gem. EAE 85 in 4,75 m Breite vorgesehen, die sich auf 3,25 m Asphaltband und jeweils 0,7 m Pflasterstreifen als gleichzeitige Entwässerungsrinne aufteilt. Das Setzen von Hochbordsteinen ist nicht vorgesehen. Durch wechselseitige Anordnung von Parkstreifen und Verbindung mit Bäumen ergibt sich ein ständiges Verschwenken der Achse, wodurch langsames Fahren erreicht werden soll. Wegen des vorhandenen Pflasterstreifens reicht eine Parkspurbreite von 1,50 m aus. Diese Parkspur kann je nach Bedarf in Naturstein oder wie der Wasserlauf gepflaster werden. Diese Parkspuren sind gleichzeitig Ausweichflächen bei Lkw-Lieferverkehr.

Das System des durch Grünstreifen abgesetzten Geh- und Wanderweges an der Außenseite dieser Straße hat sich bewährt und soll beibehalten werden, wobei eine Abgrenzung durch Findlinge, wie vorhanden, zum Teil als ergänzende Absicherung erfolgt.

Bahnsenallee östlich Buchtallee bis Wald

Dieser knapp 100 m lange Weg erschließt nur zwei Grundstücke und dient überwiegend Wanderern. Trotz laufender Unterhaltung, gutem Quergefälle und Entwässerungsmulde ist der Weg wegen der umstehenden hohen Bäume bei dichtem Bewuchs bei Regenwetter sehr schnell eine Schlammfläche, weshalb sich ein Ausbau als Mischfläche wegen des geringen Platzbedarfes anbietet.

Gärtnerstraße

Die Gärtnerstraße besitzt ein starkes Gefälle nach Süden, welches immer wieder zu Ausspülungen führt. Daher sollte eine Befestigung bis in Höhe der letzten Zufahrt vorgenommen werden, allerdings unter Berücksichtigung der Kleinmaßstäblichkeit als Wohnweg möglicherweise mit kleinen Zierbäumen.

Eschenweg

Der Eschenweg besitzt eine untergeordnete Erschließungsfunktion, da die angrenzenden Grundstücke alle ebenfalls von den angrenzenden Straßen erschlossen werden. Daher verkehren hier äußerst selten Fahrzeuge und ist eine Erschließung in kies- und schlackegebundener Bauweise ausreichend. Um Durchgangsverkehr zu vermeiden, soll im Eschenweg eine Absperrung auf der Ostseite, wie vorhanden, erhalten bleiben. Der Einmündungsbereich des Eschenweges in die Herzog-Adolf-Straße ist aufgepflastert, wodurch die früher bestehende Unfallträchtigkeit nicht mehr gegeben ist.

Wanderwege

Die übrigen Wanderwege sollen kiesgebunden erhalten bleiben und ggf. mit einer neuen Deckschicht versehen werden. Eine Aktivierung der städtischen Wegeparzelle südlich der Bahnsenallee zwischen Herzog-Adolf-Straße und Gärtnerstraße zum Mühlenteich hin mit Abschluß eines Steges auf dem Mühlenteich kann dem Wanderer und Erholungssuchenden eine zusätzliche Attraktion bieten.

7. Maßnahmen zum Schutz der Landschaft und zur Gestaltung des Baugebietes

Für den Bereich des neu aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 33 hat die Stadt parallel zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes beschlossen, durch den Freien Garten- und Landschaftsarchitekten BDLA Ernst-Dietmar Hess, Norderstedt, einen Grünordnungsplan aufstellen zu lassen. Der Inhalt dieses Planes ist wesentlicher Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanes.

Auf der Grundlage einer landschaftsplanerischen Bestandaufnahme sowohl der natürlichen Gegebenheiten und Landschaftsbestandteile, hier besonders des Baumbestandes und der Billeniederung, als auch des Planungsraumes als Wohnumfeld und Naherholungsraum trifft der Grünordnungsplan Festsetzungen und Planaussagen zum Schutz und zur nachhaltigen Sicherung der erhaltenswerten Landschaftselemente, zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes einerseits sowie zum Erhalt und zur Entwicklung öffentlicher und privater Grünflächen als Gliederungselemente und Aufenthaltsräume andererseits. Die grünplanerischen Festsetzungen betreffen Erhaltungs- und Pflanzgebote, Regelungen zur Minimierung der Bodenversiegelung und zur landschaftsverträglichen baulichen Nutzung sowie Aussagen zu Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen für bestimmte Lebensräume.

Der Bebauungsplan trifft Festsetzungen über die zu pflanzenden Arten und Größen der festgesetzten Anpflanzgebote. Dabei werden folgende Qualitäten und Arten empfohlen:

Großkronige Bäume (Krone im ausgewachsenen Zustand ca. 6 m):

Stammumfang mindestens 20/25 cm

Arten: *Carpinus betulus* (Hainbuche)

Quercus robur (Stieleiche)

Tilia cordata (Winterlinde)

Kleinkronige Bäume (Krone im ausgewachsenen Zustand ca. 6 m):

Stammumfang mindestens 18/20 cm

Arten: *Betula pendula* (Birke)

Crateagus-Arten (Dorn-Arten)

Sorbus aucuparia (Eberesche)

Sorbus intermedia (Mehlbeere)

Hecken

Carpinus betulus (Hainbuche)

Fagus sylvatica (Rotbuche)

Ligustrum vulgare (Liguster)

Im Uferbereich von Bille und Mühlenteich

Arten der Schwarzerlengesellschaft, wie

Alnus glutinosa (Schwarzerle)

Fraxinus excelsior (gemeine Esche)

Salix specialis (Weiden-Arten)

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß beim Fällen von Bäumen, auch der als künftig entfallend dargestellten Einzelbäume, die Baumschutzsatzung der Stadt Reinbek zu beachten ist!

Empfohlen wird im Interesse des Natur- und Landschaftschutzes ebenfalls, bereits abgestorbene Bäume im Bereich der privaten Grünflächen nicht zu beseitigen. Sie bilden ökologische wertvolle Bestandteile des Landschaftsraumes und bieten seltenen Tier- und Pflanzenarten Grundlagen für deren Bestehen.

"Ein erheblicher Teil des Plangebietes umfaßt Waldflächen des Forstamtes Trittau. Unmittelbar an diese Waldflächen angrenzend befinden sich innerhalb des gesetzlichen Mindestabstandes von 30 m bebaute Grundstücke mit Erweiterungsmöglichkeiten.

Die Untere Forstbehörde weist besonders auf die Brandgefahren innerhalb des nach der Landesverordnung zum Schutz der Wälder, Moore und Heiden geforderten Mindestabstandes von 30 m von der Waldgrenze hin, da der angrenzende Waldbestand Höhen von bis zu 30 m darüber erreichen wird. Auf der Grundlage der oben genannten Landesverordnung sind folgende Auflagen einzuhalten:

1. Die Gebäude sind mit feuerfesten Außenwänden und Hartbedachung zu erstellen. Die Schornsteine sind zur Vermeidung des Funkenfluges mit einer eisernen Abdeckplatte zu versehen.
2. Auf den Grundstücken dürfen keine brennbaren Stoffe außerhalb der Gebäude gelagert werden.
3. Auf den Grundstücken darf kein offenes Feuer angezündet werden.
4. Die Grundstücke dürfen zur Vermeidung feuergefährlicher Verbindungen zum benachbarten Wald nicht forstmäßig bepflanzt werden - auch keine Nadelholzhecken -.
5. Zur Waldgrundstücksgrenze sind die Grundstücke mit einem festen und durchlaßlosen Zaun einzufriedigen bzw. ist ein vorhandener Zaun stets funktionsfähig instand zu halten."

Das Billetal und der Mühlenteich mit seinem nördlichen Uferbereich sowie der größte Teil des Erholungswaldes unterliegen dem Landschaftsschutz entsprechend der Kreisverordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in der Stadt Reinbek. Der Bebauungsplan übernimmt die Begrenzungen dieser Verordnung und trifft entsprechende Festsetzungen.

Beachtet werden ebenfalls die Vorgaben des Landschaftsplanes der Stadt.

8. Denkmalpflege

Im Westen an den Geltungsbereich angrenzend befindet sich das "Kulturdenkmal von nationaler Bedeutung", "Schloß Reinbek". Der engere Schutzbereich dieser Anlage wirkt sich jedoch nicht auf den Bereich des Bebauungsplanes aus.

Innerhalb des Bereiches des Bebauungsplanes Nr. 33 sind entsprechend der Mitteilung des Landesamtes für Denkmalpflege Schleswig-Holstein keine Kulturdenkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes vorhanden. Es sind jedoch vier Gebäude benannt worden, die als "erhaltenswerte Bausubstanz" bezeichnet werden (E).

Weitere bauliche Anlagen sind als gebietsprägend oder als baugeschichtlich wertvoll zu bewerten und bedürfen zur Wahrung des dadurch entstehenden Gebietscharakters nach Auffassung der Stadt besonderen Schutz.

Zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt ist für das bebaute Gebiet Ziegelkamp aufgrund § 172 BauGB eine Erhaltungssatzung als sonstige Satzung erlassen.

9. Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen

a) Lärmschutz

Maßnahmen zum Schutz gegen Lärmimmissionen sind für den nordwestlichen Teilbereich des Bebauungsplanes (WA-Gebiet) erforderlich. Hierzu wurde durch das Büro Masuch & Olbrisch, Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH, Gewerbering 2, 2000 Oststeinbek, eine Lärmuntersuchung vorgenommen. Als Ergebnis dieses Gutachtens vom September/Oktober 1987 wird folgendes festgestellt:

Die Nähe zu den Gleisanlagen ist im westlichen Plangeltungsbereich bereits durch eine WA-Festsetzung für die Bebauung in unmittelbarer Nachbarschaft der Bundesbahn Rechnung getragen.

Die weitere Entwicklung und Arrondierung sollte nicht durch überzogene Forderungen an den Lärmschutz in Frage gestellt werden. Daher sollten Schutzvorkehrungen sich auf passiven Lärmschutz und, für neue Gebäude, auf Maßnahmen zur Grundrißgestaltung beschränken.

Die Dimensionierung der Schutzvorkehrungen sind in Form vom Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109, E 2/79, Teil 6, Schallschutz im Hochbau, ermittelt worden. Danach kommen maximale Lärmschutzmaßnahmen des Lärmpegelbereichs III (Schalldämmmaße für Aufenthaltsräume in Wohnungen $R_w = 40$ dB für Außenwände und $R_w = 35$ dB für Fenster (sofern sie nicht mehr als 60° der Außenwandfläche des betrachteten Raumes ausmachen) in Frage. Die Lärmschutzwerte des Lärmpegelbereichs II werden auf Grund der vom Wärmeschutz her erforderlichen Ausführung der Außenbauteile ohne zusätzliche Vorkehrungen erreicht.

Der Bebauungsplan setzt daher für einen Bereich entlang der "Ladestraße" mit den ermittelten Lärmpegelbereichen II und III die Mindestwerte des Bereichs III fest, die daher für Teilbereiche dieser Flächen

sicherlich als überdimensioniert angesehen werden können. Diese Festsetzung läßt jedoch Ausnahmen zu, die bei einem entsprechenden Nachweis niedrigere Anforderungen zulassen. Mit dem Ausbau der Berlin-Gleise wird die Deutsche Bundesbahn zum Schutze der Anwohner im erforderlichem Umfange aktive Lärmschutzmaßnahmen auf der Grundlage der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (1990) vornehmen. Das Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich erst 1992 durchgeführt werden.

b) ehemalige Mülldeponie-Fläche

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 33 ist das Vorhandensein einer ehemaligen Mülldeponie-Fläche bekannt. Sie befindet sich innerhalb der Forstfläche, östlich der "Gärtnerstraße".

Diese Fläche wurde vom Umweltamt des Kreises Stormarn unter der lfd. Nummer 109 aufgenommen. Nach den Ermittlungen hat diese ehemalige Deponie eine Ausdehnung von ca. 0,60 ha und eine Kapazität von ca. 3.000 m³. Eine Beschickung soll 1950 abgeschlossen worden sein.

Nach Feststellung der Stadt sollen jedoch lediglich Hausmüll und Gartenabfälle gelagert worden sein. Diese Deponiefläche wurde nachrichtlich in dem Bebauungsplan gekennzeichnet. Das Ergebnis der zwischenzeitlich vorgenommenen Untersuchungen ("Untersuchungsbericht über die Gasmessungen vom 17.04.1989 im Bereich der Altablagerung Nr. 109 Stadt Reinbek 'Gärtnerstraße/Ziegelkamp") hat zu dem Ergebnis geführt, daß keine Gefährdungen von dieser Deponie ausgehen.

Zusätzlich wurden aber aufgrund von Hinweisen eines Anliegers Bodenuntersuchungen auf den Parzellen 186 und 187 der Flur 5 in Reinbek, gelegen südlich der "Ladestraße" zwischen "Bahnsenallee" im Westen und "Herzog-Adolf-Straße" im Osten, durchgeführt. Bei diesen Flächen handelt es sich um das Grundstück des ehemaligen "Holzinstitutes".

Die entsprechenden Untersuchungen wurden durch das "Büro für angewandte Geowissenschaften Dr. Alexander Iwanoff", Hamburg, durchgeführt. Dabei wurden nach dem 1. Bericht vom 18.09.1989 zunächst 4 Bodenproben entnommen und eine Analytik vorangefertigt.

Dieses erste Ergebnis stellte fest, daß in einem Teilbereich (Probefeld 10) eine deutliche Kontamination vorhanden war und führte zu detaillierteren Untersuchungen (Bericht vom 06.12.1989) dieses Probefeldes. Die entsprechenden Bodenproben, die bis zu einer Tiefe von 0,50 m entnommen wurden, zeigten Quecksilbergehalte im Boden, die unregelmäßig und vor allem kleinräumig verteilt waren und teilweise die zulässigen Bodenwerte überschritten.

Das Gutachten führt aus, daß zwar über die Identität der gefundenen Quecksilberverbindungen keine Angaben gemacht werden können, aber neben dem Vorkommen von Quecksilber-II-Chlorid mit dem Auftreten von ausgesprochenen toxischen organischen Quecksilberformen gerechnet werden muß. Ausgeschlossen werden kann auch nicht, daß auch tiefere Bodenbereiche verunreinigt sind.

Dies gilt auch für andere für Holzverarbeitende Betriebe typischen Stoffe wie halogenierte Kohlenwasserstoffe (auch Aromate), Zinn, Arsen, Kupfer, Chrom und Fluor.

Bei diesem Untersuchungsstand konnte ein vom Baugrundstück ausgehendes Gefährdungspotential nicht flächendeckend beurteilt werden. So wurde eine weitere Analytik durchgeführt.

Dabei wurde festgestellt, daß die Quecksilbergehalte von Bodenproben (B 17 bis B 20) zwischen 0,11 mg/kg TS und der Bestimmungsgrenze schwanken, die bei 0,05 mg/kg TS liegt. Sie zeigen damit keinerlei Auffälligkeiten und liegen im Bereich der zu erwartenden natürlichen Bodenwerte. Diese Quecksilberkonzentrationen liegen auch unterhalb der meisten vorherigen Meßwerte (außer B 12) und lassen damit auch gering ausgedehnte Belastungen in den Entnahmefeldern unwahrscheinlich erscheinen.

Als kontaminiert ist aufgrund der Untersuchungen lediglich der Bereich des Probennahmefeldes B 10 anzusehen, wobei die durchgeführten Untersuchungen ergaben, daß hier eine nahezu punktförmige Verunreinigung im Bereich der geplanten Tiefgarage vorliegt, die zum hohen Quecksilbergehalt der Mischprobe geführt hat.

Der Boden im Bereich des Feldes B 10 sollte vorsorglich ausgetauscht werden, wobei ggf. eine Entsorgung als belasteter Bodenaushub im Sinne des Generalplanes Abfallentsorgung des Landes Schleswig-Holstein (MELF 1987) durchzuführen ist. Ferner empfahl der Gutachter eine Befragung der ehemals hier beschäftigten Personen vorzunehmen. Dieser Empfehlung wird nicht gefolgt, da das Umweltamt bereits mehrere Zeitzeugen, darunter auch ehemalige Mitarbeiter des Holzschutzinstituts mit dem Ergebnis befragte, daß eine "zusätzliche Belastung des Bodens mit Pestiziden bzw. Holzschutzmitteln definitiv ausgeschlossen werden kann, da nur mit geringen Mengen an organischen Stoffen für analytische Zwecke gearbeitet wurde und die Abfälle in Fässern gesammelt und wegtransportiert wurden".

Da im Bereich der restlichen Grundstückflächen aufgrund der sehr niedrigen, teilweise unterhalb der Nachweisgrenze liegenden Quecksilberkonzentration keine unmittelbar folgenden weiteren Maßnahmen vom Gutachter angeregt wurden, bestehen hier für die Bauflächenausweisung im Bebauungsplan nach erfolgter Zeitzeugenbefragung und Rücksprache mit dem Gutachter keine Bedenken.

10. Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens

Die durch den Bebauungsplan Nr. 33 überplanten Baugrundstücke befinden sich in Privathand.

Die notwendige Ordnung des Grund und Bodens ist im Wege gütlicher Vereinbarung vorgesehen. Nur wenn dies nicht oder nur zu von der Stadt nicht tragbaren Bedingungen möglich ist, finden die entsprechenden Maßnahmen nach dem Bundesbaugesetz (BBauG) - §§ 45 ff. (Umlegung), §§ 80 ff (Grenzregelung) bzw. §§ 85 ff (Enteignung) - Anwendung. Hierzu siehe letzte Spalte des Eigentümerverzeichnisses.

11.Überschlägige Ermittlung der Erschließungskosten

Die voraussichtlich bei der Realisierung des Bebauungsplanes Nr. 33 der Stadt Reinbek entstehenden Erschließungskosten im Sinne des § 127 ff BBauG wurden durch das Sachgebiet Tiefbau der Stadt wie folgt ermittelt:

| | |
|---|---------------|
| 1. Ausbau der P + R-Plätze | 130.000,-- DM |
| 2. Straßenausbau mit Parkplätzen | |
| a) Ladestraße | 65.000,-- DM |
| b) Bahnsenallee West | |
| c) Bahnsenallee Mitte | 621.000,-- DM |
| d) Bahnsenallee Ost | |
| e) Herzog-Adolf-Str. | 37.000,-- DM |
| f) Gärtnerstraße | 65.000,-- DM |
| g) Eschenweg | 8.000,-- DM |
| h) Buchtallee | 371.000,-- DM |
| 3. Straßenbeleuchtung (bereits abgerechnet) | 67.000,-- DM |
| 4. Grunderwerb | 30.000,-- DM |
| 5. Straßenentwässerung | 178.000,-- DM |
| 6. Wanderwege | 32.000,-- DM |

Anpflanzungen und Arbeiten im Rahmen der Realisierung des Grünordnungsplanes wurden nicht berücksichtigt. Somit entstehen voraussichtliche Gesamtkosten in Höhe von

1.604.000,-- DM

Die Stadt Reinbek trägt mindestens 10 % des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes nach § 127 BBauG (Pos. 2b - h, 3, 4 und 5), d.h. ca. 138.000,-- DM.

Die von der Stadt Reinbek zu tragenden Kosten werden rechtzeitig in dem entsprechenden Haushaltsplan zur Verfügung gestellt.

Die übrigen Kosten werden nach den geltenden Satzungen der Stadt und im Rahmen des KAG auf die Anlieger umgelegt.

12. Realisierung des Bebauungsplanes

Der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 33 ist bereits überwiegend bebaut. Zusätzliche Bauten werden im Rahmen der Abwägung der landschaftspflegerischen und der wirtschaftlichen Belange nur in geringem Umfang zugelassen.

13. Hinweise / Sonstiges

- a) Die Stadt Reinbek empfiehlt den Bauherren im Interesse des Schutzes des natürlichen Wasserhaushaltes, das anfallende Dachflächenwasser bei Eignung der Bodenbeschaffenheit des Baugrundstückes auf dem Grundstück selbst zu versickern.
- b) In der Stadt Reinbek besteht eine "Baumschutzsatzung".
- c) Den Bewohnern des Gebietes wird empfohlen, für die Heizung der Gebäude nur umweltfreundliche Brennstoffe (z.B. Erdgas) zu verwenden.
- d) Innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Bille bedürfen Veränderungen der Erdoberfläche, die Herstellung von Anlagen bzw. die Beseitigung und das Pflanzen von Bäumen und Sträuchern sowie das Lagern von Stoffen und die Entnahme von Bodenbestandteilen der wasserbehördlichen Genehmigung.

Ergänzt gemäß Erlaß
des Innenministers des Landes
Schleswig - Holstein vom 28.05.1993
Az: IV 810b - 512.113 - 62.60 (33)

Reinbek, den

19. Oktober 1993

Bürgermeister



14. Beschluß über die Begründung

Diese Begründung wurde in der Sitzung der Stadtvertretung Reinbek am 26.06.1991 einschließlich Änderung des Beschlusses am 24.09.1992 gebilligt.

Reinbek, den 26.2.93



(Bürgermeister)

15. Arbeitsvermerke

Aufgestellt durch das PLANUNGSBÜRO J. ANDERSEN
Rapsacker 12a 2400 Lübeck 1
Tel.: 0451/ 87987-0

Aufgestellt am 19.05.1987

| | |
|------------------------------|--|
| zuletzt geändert/ (Stand) | 01.04.1988 23.06.1988 20.04.1989 10.01.1990 |
|------------------------------|--|

| | |
|----------|------------|
| geändert | 08.04.1992 |
|----------|------------|

Geändert gem. Erlaß MdI vom 28.5.93 Az. IV 810 b - 512.113 - 62.60 (33)

Lübeck, den 16.11.92

(Planverfasser)