

Diese digitale Fassung entspricht der rechtsverbindlichen Satzungsausfertigung

BEGRÜNDUNG

ÜBER DIE 5. ÄNDERUNG DER INNENENTWICKLUNG DES BEBAUUNGSPLANES NR. 54 DER STADT NEUSTADT IN HOLSTEIN

für ein Gebiet in Neustadt in Holstein zwischen der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden bzw. den Straßen Am Holm und An der Wiek

- „Am Holm/An der Wiek –



Auftragnehmer:



Röntgenstraße 1 • 23701 Eutin
Tel.: 04521 / 83 03 991
Fax.: 04521 / 83 03 993
info@stadtplanung-kompakt.de

Inhaltsverzeichnis

1	Begründung des Entwurfs	3
1.1	Planungsabsicht	3
1.2	Einbindung in die Hierarchie des Planungssystems	14
1.3	Räumlicher Geltungsbereich.....	16
2	Begründung der Planung	18
2.1	Begründung der geplanten städtebaulichen Festsetzungen	18
2.2	Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch (BauGB)	22
2.3	Festsetzungen nach dem Landesrecht Schleswig-Holstein	23
2.4	Erschließung	23
2.5	Grünplanung.....	25
2.6	Kinderfreundlichkeit in der Bauleitplanung	27
3	Emissionen und Immissionen	28
3.1	Ergebnis aus Anlage 1.....	28
3.2	Hubschrauberlandeplatz der Bundespolizei.....	31
3.3	Gerüche – Stäube – magnetische Felder	33
4	Ver- und Entsorgung	33
4.1	Stromversorgung	33
4.2	Wasserver- und -entsorgung.....	33
4.3	Löschwasserversorgung.....	34
4.4	Müllentsorgung.....	36
4.5	Gasversorgung.....	36
5	Hinweise	36
5.1	Bodenschutz.....	36
5.2	Altlasten	37
5.3	Archäologie	37
5.4	Hochwasserschutz	38
5.5	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.....	39
6	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen	39
7	Städtebauliche Daten	39
7.1	Flächenbilanz	39
7.2	Bauliche Nutzung	39
8	Kosten für die Stadt	40
9	Verfahrensvermerk	40

Anlage: „Schalltechnische Untersuchung“ vom Akustik Labor Nord, Lübeck, Stand vom 27.10.2014, Nr.: ALK 1208.11962014 G/V/Sp - 2

Bearbeiter:

Stadtplanung:

Gabriele Teske

Dipl.-Ing. Stadtplanerin

Dipl.-Wirtschaftsjuristin (FH)



1 BEGRÜNDUNG DES ENTWURFS

1.1 Planungsabsicht

1.1.1 Ziele der Bauleitplanung

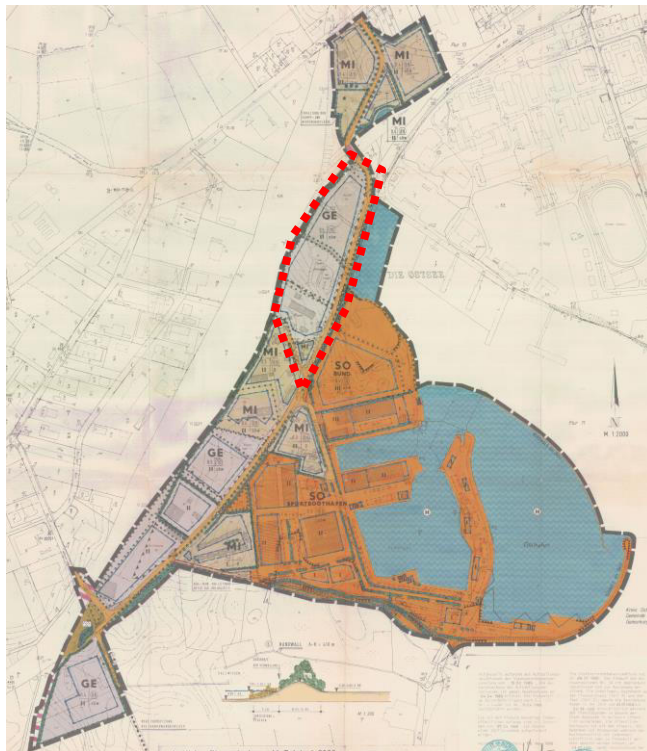
Planungsziel ist Anpassung des Plangebietes an die geänderten städtebaulichen Bedürfnisse innerhalb der Fläche westlich der Straße „Am Holm“, südlich der Straße „An der Wiek“ bzw. östlich der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden dahingehend, dass die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ausweisung eines Mischgebietes geschaffen werden.

1.1.2 Zwecke der Bauleitplanung

Der Bebauungsplan Nr. 54 setzt für das Plangebiet ein Gewerbegebiet nach § 8 Baunutzungsverordnung (BauNVO) fest (siehe Bild 1). Im nördlichen und westlichen Bereich entstanden zwischenzeitlich Gewerbebetriebe, die auf die maritim geprägte Zielgruppe ausgerichtet sind. Weiterhin stehen Hallen, die als Winterlager für Yachten dienen. Im Sommer haben diese Yachten ihren Liegeplatz im südöstlich gelegenen Yachthafen, der ebenfalls über den Bebauungsplan Nr. 54 abgesichert ist. Somit siedelten sich im Gewerbegebiet maritime Nutzungen an, die der Ergänzung des östlich angrenzenden Yachthafens dienen.

Ein Bedarf an Bauflächen für Gewerbebetriebe mit anderen Zielausrichtungen ist an dem Standort nicht mehr erkennbar, seitdem das interkommunale Gewerbegebiet am südwestlichen Ortsrand von Neustadt i. H. besteht. Somit sind ca. 50 % der Fläche ungenutzt.

Bild 1: Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 54



Zudem wird deutlich, dass ein weiteres Wachstum an weiteren Yachten nicht zu erwarten ist, welches einen weiteren Bedarf an Winterlagern begründen könnten.

Zu dieser geänderten Situation kommt die Tatsache, dass

- die Bundeswehr schon vor geraumer Zeit den Standort östlich der Kreuzung „Am Holm“/„An der Wiek“ aufgegeben hat. Dort steht bisher ein Gebäude, welches diversen Büros dient. Durch seine innenörtliche Lage bietet es sich geradezu für eine städtebauliche Neuordnung an; und
- der Sportboothafen im Osten keine baulichen Nutzungen zulässt, die eine touristische Neuausrichtung an die geänderten Bedürfnisse der Bootseigner ermöglicht.

Somit bestehen im städtischen Innenbereich Flächen, die eine jeweils zielorientierte städtebauliche Neuordnung erfordern.

In dem Leitfaden für Kommunen „Optimierung der Touristischen Infrastruktur“ von April 2009, welches durch das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Lande Schleswig-Holstein herausgegeben worden ist, heißt es auf Seite 5, Abs. 3:

„Eine ganzheitliche Ortsentwicklung wird für die Tourismusorte im Land künftig zu einem strategischen Instrument, das dazu eingesetzt werden soll, den vorhandenen Ortscharakter und das natürliche Angebot zu nutzen und darauf aufbauend eine eigenständige zukunftsfähige und attraktive Ortsidentität zu entwickeln. Der Verbesserung der Ortsgestaltung kommt sowohl aus zielgruppenbezogenen funktionaler als auch aus atmosphärischer Sicht eine herausragende Bedeutung zu, sie kann für den Ort zu einem echten Alleinstellungsmerkmal werden.“

Weiterhin heißt es auf Seite 16:

„Singles und Paare zwischen 56 und 75 Jahren, die Best Ager, stellen einen Anteil von 31 % (19,8 Mio.) an der deutschen Bevölkerung und 36% an den Urlaubsreisen nach Schleswig-Holstein. Mittel- und langfristig verzeichnet diese Zielgruppe ein deutliches Wachstum, insbesondere im Vergleich zu anderen Zielgruppen. Die Zielgruppe reist ganzjährig. Sie unternimmt hierbei sowohl lange als auch kurze Urlaubsreisen für Erholung und Entspannung nach Schleswig-Holstein. Als Aktivitäten stehen Strand & Baden, sanfte naturnahe Aktivitäten (Radfahren, Spazieren gehen, Walken, Golf, Segeln), Naturerlebnis, Ausflüge, Kultur & Veranstaltungen sowie Gesundheit & Wellness im Vordergrund. Zentral ist für diese Zielgruppe ein hochwertiges Beherbergungsangebot mit Serviceelementen, die über eine gutklassige Hotellerie verfügt oder die über Begleitservices in Ferienwohnungen und -häusern hergestellt werden kann. Auch für die Best Ager spielt die „Wasserkante“ eine herausragende Rolle. (...)“

Unter dem Punkt 3.1 Neuordnung der Investitions- und Unterhaltungsschwerpunkten heißt es unter Absatz 5:

„Weg von den alten, überkommenen Investitions- und Unterhaltungsschwerpunkten – hin zur zielgruppenbezogenen Schlüsselinfrastruktur“ lautet die Devise“.

sowie unter Absatz „Wasserkante“:

„Die „Wasserkante“ umfasst Strände, Promenaden, Seebrücken und Häfen. Letztere sind nicht nur im Sinne von Marinas für Segeln und Yachting, sondern vielmehr als Erlebnishäfen für die Zielgruppen des Landes mit Attraktionen und Atmosphäre zu verstehen. Will sich das Land „zwischen den Meeren“ als „Maritimes Urlaubs- und Erlebnisland“ profilieren, sollten gerade in diesem Bereich Schwerpunkte bei Investition und Entwicklung gesetzt werden.

Die „Wasserkante“ soll als zentrales Abgrenzungsmerkmal gegenüber Wettbewerbsdestinationen zu Erlebnisarealen für die drei Zielgruppen des Landes ausgebaut werden. Gleichzeitig sollen sie sich durch ihre naturnahe Gestaltung auch optisch und atmosphärisch klar unterscheiden“.

und unter dem Absatz „Beherbergung“ auf Seite 24:

„Generell besteht in Schleswig-Holstein ein Bedarf an hochwertiger, flexibler und qualitätsvoller Beherbergung mit ergänzenden, zielgruppenbezogenen Dienstleistungen. Dieser Bedarf besteht sowohl in der Hotellerie als auch im Bereich Ferienhäuser und -wohnungen. In der Hotellerie werden an vielen Stellen im Land mehr hochwertige und durch Betreibergruppen geführte Einheiten benötigt. Im Bereich der Ferienhäuser und -wohnungen gelingt dies allerdings nur dann, wenn sie durch zielgruppenbezogene Qualität und Services überzeugen können.“

Unter Punkt 5.3 wird eine zielorientierte Weiterentwicklung der Wasserkante empfohlen, um die Gesamtprofilierung des Landes Schleswig-Holsteins als „Maritimes Urlaubs- und Erlebnisland“ zu stützen. Dabei heißt es z. B. „unter der Anlagenart: Häfen und Marinas“ auf Seite 48:

„Ausgangssituation: Schleswig-Holstein verfügt über zahlreiche Kommunal- und Wirtschaftshäfen sowie 250 Sportboothäfen mit ca. 30.000 Liegeplätzen. Der größte Teil der Marinas konzentriert sich mit ca. 18.500 Liegeplätzen an der Ostseeküste. Die Erlebnisqualität der Häfen und Marinas, insbesondere für Nichtsegler, wird dabei noch nicht intensiv genutzt. Häfen und Marinas in Wettbewerbsdestinationen setzen ihre maritimen Potenziale mit nutzungsorientierten Erlebnisarealen, abwechslungsreichem Mobiliar, Shops, Hotels, Gastronomie und Besucherattraktionen ganzjährig in Szene.

Zielgruppenrelevanz: Als Inbegriff des maritimen Erlebnisses sind Häfen und Marinas grundsätzlich für Best Ager und anspruchsvolle Genießer von hohem Interesse. Sofern auch familienorientierte Infrastruktur und Services wie z. B. Spielanlagen, Entertainmenteinrichtungen und Piratenfahrten vorhanden sind, gilt dies auch für die Neuen Familien.

Handlungsbedarf: Inwertsetzung von Häfen und Marinas als Beitrag zur Stärkung Schleswig-Holsteins als „Maritimes Urlaubs- und Erlebnisland“ sowie bessere Profilierung einzelner Hafenstandorte als Imagerträger und Ausflugsziel.

Maßnahmen

- *Stärkere Berücksichtigung von Häfen und Marinas im Rahmen einer ganzheitlichen, zielgruppenorientierten Ortsgestaltung (Erlebnisraumdesign),*
- *Verlagerung von Tourist Infos und Veranstaltungseinrichtungen in den Hafen (z. B. Veranstaltungsflächen mit entsprechender Möblierung und technischer Infrastruktur),*
- *Installation von maritimen Wasser-Spiel-Installationen für Kinder,*
- *Erhöhung der Quantität und Qualität des Shop- und Gastronomieangebotes im Hafen,*
- *gezielte Entwicklung von Hafenbereichen und -flächen für die Ansiedlung von Hotels oder Beherbergungsbetrieben,*
- *Realisierung von Ferienwohnungen auf dem Wasser (Überwasser-Bungalows oder „Floating Homes“),*
- *Intensivierung von Mitsegelangeboten und Ausflugsschifffahrt,*
- *Realisierung von Wassertaxis,*
- *multifunktionale Ausstellungshallen und Edutainmenteinrichtungen.“*

Somit verweist der Leitfaden darauf, dass

die Gemeinden sich auf ihre örtlichen Stärken und ihr „*Alleinstellungsmerkmal*“ neuorientieren müssen, wenn sie ihre touristische Attraktivität langfristig anheben wollen,

- dabei die Bedürfnisse der älter werdenden Bevölkerung (Best Ager), aber auch die der „*neuen Familie*“ zu berücksichtigen sind,
- Yachthäfen zu Erlebnisarealen für die drei Zielgruppen des Landes umzuwandeln sind bei Mitberücksichtigung der Bedürfnisse der Nichtsegler,
- eine gezielte Entwicklung von Hafenbereichen und -flächen für die Ansiedlung von Hotels oder Beherbergungsbetrieben einzuleiten ist.

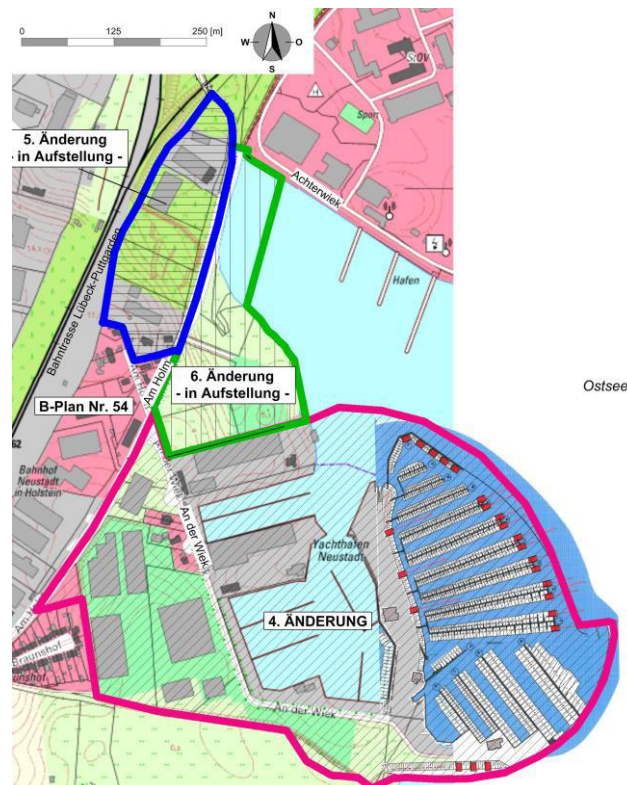
Folglich stellt sich die Situation folgendermaßen dar, dass:

- im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 54 – insbesondere in allen Sonstigen Sondergebieten und im nordwestlich gelegenen Gewerbegebiet - ein städtebaulicher Neuorientierungsbedarf besteht und
- das Land die an der Ostsee gelegenen Gemeinden und Städte dazu anhält, ihr „*Alleinstellungsmerkmal*“ zu definieren und ihre zukünftige städtebauliche Entwicklung zielorientiert auszurichten.

Diesem Erfordernis ist die Stadt Neustadt in Holstein nachgekommen, in dem sie die Flächen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 54 - mit einem erkennbaren erhöhten städtebaulichen Ordnungserfordernis - analysiert hat.

Danach kristallisieren sich folgende Abschnitte heraus (vgl. Bild 2):

Bild 2: Übersicht Gliederungsbereiche



5. Änderung des Bebauungsplanes = Bereich nordwestlich der Straße „Am Holm“:

- Der Bebauungsplan lässt hier Nutzungen zu, die immissionstechnisch denen eines Mischgebietes nach § 6 BauNVO entsprechen. Diese haben sich hier auch entsprechend angesiedelt. Ca. 50 Prozent der Fläche sind entsprechend mit Gewerbebetrieben, Bootslagerhallen und Betriebswohnungen bebaut (siehe Punkt 1.3.2.: Bestand).
- Von der Fläche aus besteht ein direkter Blick auf die Ostsee.
- Durch die Trennung durch die Straße „Am Holm“ fehlt der Fläche jedoch der direkte Zugang zur Ostsee.
- Die Fläche liegt zwischen gemischten Bauflächen, der Bundeswehr und der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden und ist somit immissionsmäßig vorbelastet.
- Verkehrlich ist die Fläche über die Straße „Am Holm“ in Richtung Ortszentrum und in Richtung Autobahn A1 sehr gut erschlossen. Auch liegt sie direkt an den zentralen Radwegen in Richtung Ortskern.

Fazit:

Durch die imitierenden Nutzungen, die bauliche Vorbelastung der Fläche durch gewerbliche Nutzungen und die Trennung der Fläche zur Ostsee durch eine Straße gilt dieser Bereich als baulich stark vorbelasteter Bereich. Hier bietet sich eine städtebauliche Neuorientierung nur in eine Richtung an, die auch die vorhandenen Nutzungen mit integriert sowie eine Bauweise ermöglicht, die immissionstechnisch und städtebaulich der Lage gerecht wird bzw. die Umgebung aufwertet.

Diese Fläche eignet sich somit als gemischte Baufläche für gewerbliche Nutzung, hochwertige Büro- und Wohnfläche für eine Zielgruppe, die die maritime Umgebung schätzt sowie die Verbindung zwischen Wohnen und Arbeiten; vergleichbar mit der „Hafencity“ in Hamburg.

6. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes = Bereich nordöstlich der Straße „Am Holm“:

- Der Bebauungsplan setzt für diesen Bereich ein „*Sonstiges Sondergebiet – Bund*“ nach § 11 BauNVO fest. Zwischenzeitlich nutzt der Bund die Fläche nicht mehr. Daher entstand in dem Bereich ein ca. 65 m langes, dreigeschossiges Bürogebäude, welches durch Gewerbebetriebe bzw. Freiberuflern i. S. § 13 BauNVO genutzt wird.

Bild 3: Eigene Fotos vom 11.09.2013

Blick von Ost auf das Gebäude



Stellplatzanlage



Blick von Süd nach Nord



Blick von West nach Ost



- Die Fläche grenzt direkt an die Ostsee.
- Die Fläche liegt zwischen Gewerbeflächen, der Bundeswehr und der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden und ist somit immissionsmäßig vorbelastet.
- Verkehrlich ist die Fläche ebenfalls über die Straße „Am Holm“ in Richtung Ortszentrum und in Richtung Autobahn A1 sehr gut erschlossen und liegt ebenfalls direkt an den zentralen Radwegen in Richtung Ortskern.

Fazit:

Durch die Lage direkt an der Ostsee bestehen unverwechselbare Sichtachsen von diesem Gebiet auf maritime Strukturen nach Nord und Ost. Der Standort ist nicht abgeschieden, sondern liegt innerhalb eines zentralen Ortes mit kurzen Wegen ins Ortszentrum (nach Norden), aber auch in Richtung der freien Landschaft (nach Süden). Zudem kann die Autobahn A1 innerhalb weniger Minuten erreicht werden. Die Fläche ist verfügbar und bisher nicht stark bebaut. Somit könnte hier kurzfristig die Umsetzung neuer Strukturen erfolgen.

Diese Fläche ist von maritimen Strukturen umgeben. Daher ist der Standort dafür geeignet, die vom g. Leitfaden „*Optimierung der Touristischen Infrastruktur*“ empfohlene Neuorientierung der Häfen und Marinas dahingehend einzuleiten, dass hier der Schwerpunkt für eine gezielte Entwicklung für die Ansiedlung von Hotels oder Beherbergungsbetrieben erfolgt, die insbesondere den Nutzern bzw. Gästen des angrenzenden Sportboothafens dienen. Diese sollen hier übernachten können und insb. am Tage das Angebot des Sportboothafens oder ihre dort liegenden Boote nutzen. Gleichzeitig sollen auf dem Gelände die dazugehörigen bzw. zweckgebundenen Shops und die Gastronomie entstehen, damit der gesamte Bereich ganzjährig in Szene gesetzt werden kann (vgl. g. Leitfaden: „*neuen Familie*“, Singles und Paare zwischen 56 und 75 Jahren, die Best Ager, die ganzjährig reisen und sanfte naturnahe Aktivitäten in hochwertigen Beherbergungsangeboten mit Serviceelementen bevorzugen).

Im direkten Umfeld von Neustadt in Holstein fehlt es an Hotels, die u. a. auch die Möglichkeit anbietet, Kongresse zu veranstalten. Auf Grund der zentralen Lage – insbesondere zur A1 – bietet sich die Schaffung eines entsprechenden Angebotes hier mit an.

4. Änderung des Bebauungsplanes = Bereich südöstlich der Straße „Am Holm“:

- Für diesen Bereich setzt der Bebauungsplan ein „Sonstiges Sondergebiet – Sportbootshafen“ nach § 11 BauNVO fest. Zulässig sind die dafür notwendigen Sanitärgebäude, Servicebauten, Lager- und Reparaturhallen, fünf Betriebswohnungen und Nutzflächen für die Beherbergung. Diese Nutzungen sind jedoch nicht dafür geeignet, um den gesamten Yachthafenbereich so zu entwickeln, dass er den neuen Ansprüchen der Zielgruppen entspricht, die in den nächsten Jahren das touristische Bild prägen. Somit fehlen im Bebauungsplan die zulässigen Nutzungen, die es ermöglichen die Empfehlungen des g. Leitfaden überhaupt umsetzen zu können, wie die Verlagerung von Tourist Infos und Veranstaltungseinrichtungen in den Hafen, eine Erhöhung des Shop- und Gastronomieangebotes im Hafen oder die Realisierung von Ferienwohnungen auf dem Wasser (Überwasser-Bungalows oder „*Floating Homes*“).
- Das Plangebiet ist durch die neu ausgebauten Straßen „*Am Holm*“ und „*An der Wiek*“ so erschlossen, dass ein erhöhter Zielverkehr aufgenommen werden kann.
- Es sind alle Flächen verfügbar. Somit kann kurzfristig mit einer touristisch orientierten Neuausrichtung des Gebietes begonnen werden.

Bild 4 Eigene Fotos vom 07.01.2014

Blick auf Steganlagen



Zweckgebundene Gewerbe



Zweckgebundene Versorgungsangebote



Nutzer des Hafens



Fazit:

Der Standort dient als Yachthafen und soll als dieser neu und zukunftsfähig ausgerichtet werden. Dazu sind die planerischen Voraussetzungen dahingehend zu schaffen, dass die dazu erforderlichen touristischen Strukturen zielgerecht angesiedelt und dabei flexibel sowie langfristig auch bedarfsgerecht neu ausgerichtet werden können.

Damit dient der Yachthafen der Ergänzung des Angebotes für das geplante Mischgebiet im Bereich der 6. Änderung und des Hotels im Bereich der 5. Änderung.

Die Stadt Neustadt in Holstein verfügt über Bauflächen an der touristisch attraktiven „Wasserkante“, die bereits maritim stark geprägt ist. Der Standort verfügt somit über ein zentrales Abgrenzungsmerkmal gegenüber anderen Gemeinden. Durch die Umstrukturierung des gesamten Gebietes zu einem Wohnstandort für „aktive Menschen“ und zu einem Erlebnisareal für die drei Zielgruppen des Landes Schleswig-Holstein, kann der gesamte Standort zu einem ganzjährig aktiv genutzten Standort - in einem bereits bebauten Innenbereich entwickelt werden, der sich dann optisch und atmosphärisch klar zu anderen Standorten unterscheidet.

Um diese Zielkonzepte umsetzen zu können, besteht ein städtebaulicher Planungsbedarf dahingehend, die g. einzelnen Planungskonzepte einzeln planerisch abzuschern und abschnittsweise umzusetzen.

1.1.3 Alternativuntersuchung

Das Plangebiet ist zu ca. 50 % bebaut. Ein weitergehendes Baurecht besteht über den Bebauungsplan Nr. 54. Die Fläche liegt im Innenbereich von Neustadt in Holstein und ist von Bebauung weitgehend umgeben. Nur eine - ca. 170 m lange Fläche - grenzt an die Straße „Am Holm“ der sich die Ostsee anschließt. Somit handelt es sich hier um eine Fläche, die Bestandteil der vorhandenen Siedlungsstruktur ist und als diese baulich neu strukturiert werden soll.

Gemäß dem Urteil des BVerwG vom 12.12.1996 (- 4 C 29.94 - E 102, 331, 338 f.) muss sich eine Gemeinde nicht gewissermaßen ungefragt auf eine umfassende Alternativsuche machen, sondern kann sich auf eine Alternative beschränken, die sich bei lebensnaher Betrachtung in Betracht ziehen lässt. Das Plangebiet:

- wird baulich genutzt,
- es ist direkt erschlossen und
- es liegt in einem Ort und zwar zwischen
- einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO, einem Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO und einem Bundeswehrstandort nach § 11 BauNVO.

Auf Grund dieser Situation in der Lage ist offensichtlich, dass dieses Gebiet dominant ist für eine bauliche Mischgebietenutzung, die sich in die vorhandene Baustruktur einfügt. Genau diese Nutzung lässt die Planung zukünftig zu. Andere Lösungsansätze sind an dem Standort städtebauliche nicht sinnvoll und kommen daher bei einer „*lebensnahen Betrachtung*“ nicht in Betracht.

1.1.4 Wesentliche Auswirkungen der Bauleitplanung

Durch die Planung sind neben Gewerbebetrieben nun mehr zusätzliche Wohnungen möglich. Gewerbebetriebe können durch den Anlieferverkehr durch Lkw's und den Kundenverkehr erheblich höhere Immissionen erzeugen, als Wohnnutzungen. Da sich das Verhältnis der Wohnungen erhöht, sind keinen wesentlichen Auswirkungen zu erwarten, die die bisher zulässigen Immissionen (tags 60 dB (A) und nachts 50 dB (A)) überschreiten.

Weiterhin ermöglicht die Planung bis zu 31 Standplätze für Wohnmobile. Diese haben in der Regel keinen erhöhten Fahrverkehr als ca. eine An- und Abreise pro Tag. Daher sind durch dieses Nutzung ebenfalls keine Überschreitung der bisher zulässigen Immissionen zu erwarten.

Innerhalb der bisher unbebauten Fläche in der Mitte des Plangebietes wurde kürzlich erst der Boden saniert bzw. ausgetauscht. Entsprechend stellt sich die Fläche als neu modulierte Aufschüttungsfläche dar (siehe Bild 7). Hier hat sich daher keine geschützte Fauna und Flora entwickeln können.

Dominante Baumstrukturen sind nur im nördlichen Bereich zu finden. Diese sind Bestandteil des vorhandenen Regenrückhaltebeckens. Durch die zukünftige Sicherung dieser Anlage bleibt die dort vorhandene Struktur gesichert, solange sie technisch in der Form vertretbar ist. Im Vergleich zum Ursprungsbebauungsplan wird diese Fläche mit Grünstrukturen größer.

Nicht mehr ausgewiesen werden zwei schmale Grünstreifen (ca. 5 -6 m Breite), die nach dem Ursprungsbebauungsplan rechtwinklig zwischen der Bahnstrecke und der Straße am Holm verlaufen sollen. Hier ist inzwischen jedoch ein Funkfeuer der Wasserschiffahrt errichtet worden, in dessen Sichtfeld keine Bebauung oder hohe

Vegetation vorhanden sein darf. Der südlich geplante Streifen steht den inzwischen errichteten Zufahrten und dem Raumanspruch der hier zu bewegendem Boote entgegen.

Der ehemalige Klärteich, im Ursprungsbebauungsplan nicht dargestellt, wird nun als Regenrückhaltebecken ausgewiesen. Damit können sich auch hier Grünstrukturen entwickeln, solange sie technisch in der Form vertretbar sind.

Durch die vollständige Bebauung des Plangebietes kann sich der Sichtbezug von der Ostsee aus ändern. Allerdings ist bereits jetzt eine Bebauung der Fläche zulässig. Zudem stehen auf der Fläche bereits massive Hallenbauten, die auch zukünftig das Gebiet in einer dominanten Form prägen werden. Somit hat deren Bebauung keinen wesentlichen Einfluss auf das Orts- und Landschaftsbild.

Fazit: Eine wesentliche Verschlechterung der Umgebung ist durch diese Bauleitplanung nicht erkennbar.

1.1.5 Dokumentation des bisherigen Planverfahrens

Verfahrensstand nach Baugesetzbuch (BauGB) vom 21.12.2006:

Stand	Planverfahren	Gesetzesgrundlage	Zeitraum
x	Aufstellungsbeschluss	§ 10 BauGB	09.12.2010 + 30.06.2011
x	frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	§ 3 (1) BauGB	28.10.2014
x	frühzeitige Beteiligung der Gemeinden, TöB und Behörden	§ 4 (1) BauGB	01.04.2014 - 09.05.2014
x	Auslegungsbeschluss		06.11.2014
x	Beteiligung TöB, Behörden und Gemeinden	§ 4 (2) und 2 (2) BauGB	09.02.2015 – 16.03.2015
x	Öffentliche Auslegung	§ 3 (2) BauGB	27.02.2015 – 27.03.2015
-	Erneuter Auslegungsbeschluss		---
-	Erneute Beteiligung TöB, Behörden und Gemeinden	§ 4a (3) BauGB	---
-	Erneute öffentliche Beteiligung	§ 4a (3) BauGB	---
x	Beschluss der Gemeindevertretung	§ 10 BauGB	16.07.2015

1.1.6 Begründung des Verfahrens nach § 13a BauGB

a) Begründung des Verfahrens

Das Plangebiet ist – mit Ausnahme eines ca. 170 m langen Abschnittes - von Bebauung umgeben. Zudem ist die Fläche zur Ostsee hin durch die Straße „Am Holm“ begrenzt. Eine freie Entwicklung in die unbebaute Landschaft erfolgt somit nicht. Somit fügt sich das Plangebiet in die vorhandene Baustruktur ein. Insgesamt kann festgestellt werden, dass es sich hier um eine „Nachverdichtung der Innenentwicklung“ i. S. § 13 BauGB handelt.

Somit kann die Anwendung des Verfahrens nach § 13a Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 Nr. 3 BauGB begründet werden.

b) Anwendbarkeit

Das Verfahren soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB erfolgen. Voraussetzung dafür ist, dass es sich bei dem Vorhaben:

1. um eine Maßnahme der Innenentwicklung handelt,
2. die mit weniger als 20.000 Quadratmeter Grundflächen überplant wird oder
3. die mit 20.000 Quadratmetern bis weniger als 70.000 Quadratmeter Grundfläche überplant wird, wenn eine Vorprüfung ergibt, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hat und
4. bei dem durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht auslöst sowie
5. bei dem keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen.

Zu 1: Innenentwicklung: Wie bereits erläutert, ist das Plangebiet an drei Seiten von Bebauung umgeben. Zur vierten Seite hin grenzt die Ostsee, die durch die Straße „Am Holm“ abgegrenzt ist. Eine freie Entwicklung in die unbebaute Landschaft erfolgt nicht. Aufgrund der vorhandenen Situation wird hier eine Maßnahme der Innenentwicklung gesehen.

Zu 2: weniger als 20.000 Quadratmeter Grundfläche: Bisher darf das Plangebiet mit einer Grundfläche von ca. 16.690 m² bebaut werden. Durch die Planung werden ca. 3.240 m² für die Regenrückhaltebecken gesichert. Eine Bebauung scheidet somit aus. Zudem werden die bebaubaren Grundflächen dahingehend reduziert, dass nur noch Grundflächen von ca. 11.140 m² bebaut werden können. Die 20.000 m² sind also nicht überschritten.

In der Umgebung sind zwar Mischgebiete vorhanden. Diese sind jedoch bereits bebaut und haben keinen engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang zum Änderungsbereich. Daher kann hier von deren Einbeziehung in diese Bauleitplanung abgesehen.

Die in Punkt 1.1.2 beschriebenen 4. und 6. Änderungen sind zwar ebenfalls mit Bestandteil der geplanten gesamten Neustrukturierung dieses Teils von Neustadt in Holstein. Die Planungsziele dieser – ebenfalls einzeln zu betrachtender - Vorhaben sind jedoch nicht vergleichbar mit der 5. Änderung. So wird das Plangebiet

- anders bebaut und genutzt werden, als die anderen Änderungsbereiche,
- im Bestand bzw. in der Planung nicht von anderen Plangebieten abhängig sein,
- tatsächlich nicht auf andere Planungen angewiesen sein, wenn hier eine Neuordnung erfolgen soll,
- eine zeitliche Abhängigkeit des Plangebietes zu den angrenzenden Planungen in keiner Weise bestehen und
- keine Strukturen zulassen, die zu Beeinträchtigungen der Umwelt führen, wie Verbauung von Frischluftschneisen bzw. bisher unbelastete Flächen.

Fazit: Es handelt sich somit um ein - zu einem früheren Zeitpunkt bebautes - Gebiet, welches in eigenständiger Form und unabhängig von anderen Planungen und vorhandenen Baugebieten neu ausgerichtet werden soll. Eine Gesamtbetrachtung bzw. eine kumulierende Gesamtbetrachtung ist daher nicht begründbar; zumal die Pla-

nung zu einer Reduzierung der bisher zulässigen Baudichte führt. Somit sind alle Anforderungen an ein Verfahren nach § 13 a BauGB erfüllt.

Zu 3: 20.000 Quadratmeter bis weniger als 70.000 Quadratmeter Grundfläche: Trifft hier nicht zu.

Zu 4: Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung: Nach Abs. 1 Satz 4 der Vorschrift ist das beschleunigte Verfahren ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen.

Punkte gemäß der Anlage 1 zum UVPG sind nicht berührt. Somit bereitet dieser Bebauungsplan keine Planungen vor, die UVP-pflichtig sind.

Zu 5: Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter: Dieser Punkt könnte zum Tragen kommen, wenn nach dem Bundesnaturschutzgesetz geschützte Tiere durch die Planung beeinträchtigt werden.

Im Vorwege ist geprüft worden, ob gesetzlich geschützte Tiere oder Pflanzen vorhanden sein könnten. Durch die kürzlich erst erfolgten Maßnahmen zum Bodenaustausch sind keine Hinweise auf das Vorhandensein geschützter Fauna und Flora ersichtlich. Insgesamt liegt keine erkennbare Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB vor.

Fazit: Das Vorhaben erfüllt die Voraussetzungen für die Anwendung des § 13a BauGB.

c) Berichtigung des Flächennutzungsplanes

Das Plangebiet ist in der 11. Änderung des Flächennutzungsplanes als „*gemischte Baufläche*“ nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB dargestellt. Der geplante Bebauungsplan entspricht somit nicht seinen Vorgaben. Eine 37. Änderung des Flächennutzungsplanes als Berichtigung ist somit erforderlich.

1.2 Einbindung in die Hierarchie des Planungssystems

1.2.1 Kommunale Planungen

Die wirksame 11. Änderung des Flächennutzungsplanes stellt das Plangebiet als „*gemischte Baufläche*“ dar.

Für das Plangebiet gilt der Bebauungsplan Nr. 54 (siehe Bild 1).

1.2.2 Nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen

Im Plangebiet steht das Funkfeuer der Wasserschiffahrt (§ 139 Landeswassergesetz; LWG vom 11.02.2008, GVBl. 2008, 91). Dieses muss frei sichtbar bleiben und darf daher nicht verbaut werden.

Nach § 35 Abs. 2 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) sind an Küsten ein Abstand von mindestens 100 m landwärts von der Küstenlinie einzuhalten. Durch die

Neufassung des Landesnaturschutzgesetzes ist mit Wirkung zum 1. März 2010 der Geltungsbereich der Regelung über den Schutzstreifen an Gewässern (§ 35) in Anlehnung an die Bundesregelung im § 61 BNatSchG auf den Außenbereich beschränkt worden. Damit findet diese Regelung im Innenbereich, d. h. im Geltungsbereich qualifizierter Bebauungspläne sowie im Bereich nach § 34 BauGB keine Anwendung mehr. Darüber hinaus wird auch die Bauleitplanung (also hier auch die Aufstellung von B-Plänen) nicht von den Regelungen des Gewässerschutzstreifens erfasst und folglich sind weder Ausnahmen noch Befreiungen erforderlich. Allerdings ist diese rechtliche Vorgabe in den Abwägungen zu berücksichtigen.

In diesem Fall verläuft zwischen dem Plangebiet und dem Gewässerschutzstreifen die Straße „Am Holm“. Durch seine Ausbaustruktur von knapp 10 m Breite (Fahrbahn, Grün- und Parkstreifen und Fußweg) wirkt diese als Grenze in Richtung Ostsee. Zudem ist der Gehölzstreifen so angelegt, dass ein Zugang zur Ostsee an der Stelle nicht möglich ist. Ein Berührungspunkt zwischen der Ostsee und dem Plangebiet ist somit nicht gegeben.

Bild 5: Eigene Fotos vom 11.09.2013

Gehölzstreifen an der Ostsee



Straße „Am Holm“

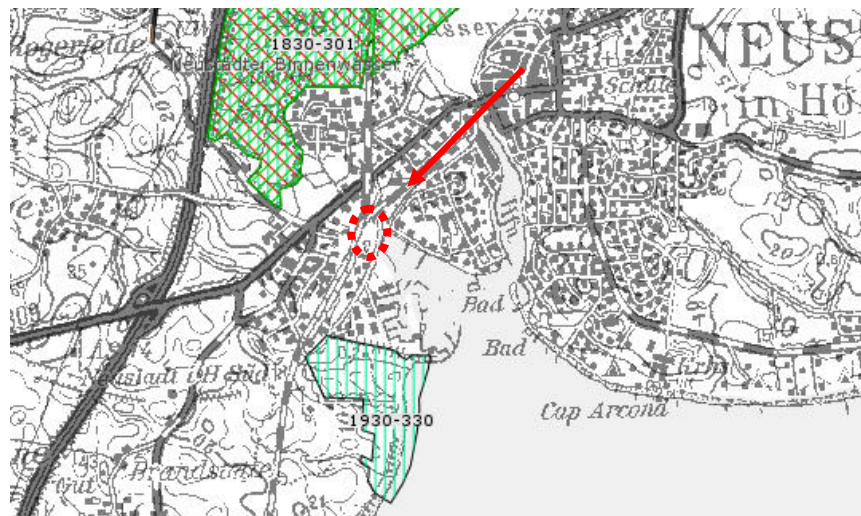


Ca. 480 m südlich liegt das FFH-Gebiet DE-1930-330 „Strandniederungen südlich Neustadt“ gemäß der „Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie oder FFH-Richtlinie)“.

Dabei handelt es sich um eine kaum erschlossene kleine Küstenniederung mit zwei kleineren, bei Ostseehochwasser überfluteten Niederungen/Lagunen mit vorgelagertem Strand sowie nach Süden sich anschließender Steilküstenbereich. Als schutzwürdig gelten die kleinen, aber kaum beeinträchtigte Lagunensituation mit umgebenden naturnahen Biotopkomplexen.

Durch die Entfernung des Plangebietes zum FFH-Gebiet und auf Grund der definierten Erhaltungsziele von Landschaftsstrukturen sind keine Berührungspunkte zwischen Planung und dem FFH-Gebiet zu erkennen.

Bild 6: Auszug aus dem Umweltatlas des Landes Schleswig-Holstein unter <http://www.umweltdaten.landsh.de/atlas/script/index.php> vom 06.08.2013



Andere gesetzliche Vorschriften werden von der Planung nicht berührt.

1.3 Räumlicher Geltungsbereich

1.3.1 Festsetzung des Geltungsbereiches

Das Plangebiet liegt im südlichen Bereich von Neustadt in Holstein; zwischen der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden bzw. den Straßen „Am Holm“ und „An der Wiek“.

1.3.2 Bestandsaufnahme

An das Plangebiet grenzen

- im Nordosten die Bundeswehr mit zweigeschossigen, massiven Gebäuden,
- im Osten die Ostsee,
- im Südosten ein Sondergebiet, welches mit einem dreigeschossigen Bürogebäude bebaut ist,
- im Süden ein Mischgebiet mit kleinteiligen, eingeschossigen Strukturen,
- im Westen die Bahntrasse Lübeck-Puttgarden, der sich ein Gewerbegebiet anschließt und
- im Norden Grünstrukturen, denen sich im Norden ein Mischgebiet anschließt.

Im Plangebiet selbst befindet sich im Norden ein Regenrückhaltebecken, welches stark eingegrünt ist. Dieses ist Bestandteil des örtlichen Gesamtentwässerungskonzeptes.

Südlich des Regenrückhaltebeckens stehen vier Hallen, in denen ebenfalls Büroräume und z. T. auch Betriebswohnungen integriert sind. Die Hallen sind nur in untergeordneten Teilbereichen zweigeschossig. Sie sind bis zu 10,50 m hoch.

Im südlichen Teil des Plangebietes befinden sich kleinteiligere zweigeschossige Strukturen. Sie dienen als Gewerbestandort mit Betriebswohnung.

Zwischen den g. Hallen befindet sich ein weiteres Regenrückhaltebecken. Dieses dient der Regenwasserrückhaltung im Plangebiet.

Innerhalb der unbebauten Flächen ist kürzlich der Boden ausgetauscht worden. Daher sind keine natürlich gewachsenen Bodenstrukturen vorhanden.

Das Gelände fällt von Südwest in Richtung Norden und Osten.

Bild 7: Eigene Fotos vom 11.09.2013

Gebäude im Norden („Am Holm“ 30)



Gebäude in der Mitte mit Leuchtturm



Gebäude in der Mitte (Blick nach Süd)



Gebäude in der Mitte (Blick nach Nord)



Gebäude im Süden („Am Holm“ 42)



Regenrückhaltebecken (rechts)



1.3.3 Bodenbeschaffenheit

Das Plangebiet ist zu ca. 50 % bebaut. Im Rahmen des Bodenaustausches ist auf der Restfläche tragfähiger Boden eingebracht worden. Daher wird technisch von der Bebaubarkeit der Teilbereiche ausgegangen.

2 BEGRÜNDUNG DER PLANUNG

2.1 Begründung der geplanten städtebaulichen Festsetzungen

Der Bebauungsplan Nr. 54 trifft Festsetzungen für kleinteilige Mischgebiete nach § 6 BauNVO, die in der Form nicht im Bereich der 5. Änderung fortgeführt werden sollen. Ziel der Änderung ist es, bereits auf Ebene der Bauleitplanung spezifische Nutzungsvorgaben und enge gestalterische Rahmenbedingungen aufzunehmen, die sich wesentlich von den Planungsgrundsätzen der übrigen Mischgebiete unterscheiden.

Somit wird mit der 5. Änderung eine neue Planungsform begonnen und daher wie folgt eigenständig - und ohne Bezug auf die Abweichungen vom Ursprungsplan - erläutert:

2.1.1 Art der baulichen Nutzung

Es hat sich gezeigt, dass ein gewisses, kontrollierbares Angebot an Wohnmobilplätzen vor Ort erforderlich ist, da vermehrt Segler mit ihren Wohnmobilen anreisen, um in diesen zu übernachten. Im Plangebiet stehen Funkfeuer des Wasserschiffahrtsamtes. Diese Standorte sind – einschließlich eines 25 m breiten Schutzstreifens in beide Richtungen – von jeglicher Bebauung freizuhalten. Diesem Erfordernis wird die Stadt gerecht, in dem sie für diese Fläche und für einen südlich angrenzenden Bereich ein „*Sonstiges Sondergebiet*“ nach § 10 BauGB ausweist mit der Zweckbestimmung „*Wohnmobilplatz Sportboothafen*“. Der gewählte Oberbegriff der Zweckbestimmung „*Wohnmobilplatz*“ orientiert sich dabei an § 1 Abs. 4 Nr. 1 der Camping- und Wochenendplatzverordnung des Landes Schleswig-Holstein vom 13.07.2010. Über diese ist der Begriff definiert. Mit dem Begriff „*Sportboothafen*“ wird die Zuordnung dieser Fläche zum bestehenden Sportboothafen hergestellt.

Im Text-Teil wird die Zweckbestimmung dahingehend ziel- und zweckgebunden begrenzt, dass nur Nutzungen zugelassen werden,

- die zu Zwecken der Erholung der Errichtung von Standplätzen dienen,
- die für mobile Freizeitunterkünfte (Wohnmobile) bestimmt sind und
- die als Anlagen und Einrichtungen zur Versorgung des Gebietes erforderlich sind und dabei
- das Freizeitwohnen nicht wesentlich stören.

Dazu gehören im Einzelnen:

1. Standplätze für Caravans (Wohnwagen) und Wohnmobile,
2. Anlagen und Einrichtungen der Ver- und Entsorgung sowie der Platzverwaltung,
3. Stellplätze für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf.

Die übrige Fläche wird als Mischgebiet nach § 6 BauNVO festgesetzt. Bisher setzt der Bebauungsplan Nr. 54 für das Planungsgebiet ein „Gewerbegebiet“ nach § 8 BauNVO fest. Allerdings schränkt er die Nutzungen dahingehend ein, dass diese immissionstechnisch denen eines Mischgebietes nach § 6 BauNVO entsprechen. Diese haben sich hier auch entsprechend angesiedelt. Somit bestehen hier bereits auf ca. 50 % der Fläche Gewerbebetrieben, Bootslagerhallen und Betriebswohnungen. Die Freiflächen sollen nun vorrangig mit Wohnungen und Büroräumen bebaut werden. Die Aufgabe der Hallen ist nicht geplant, da diese für den Betrieb des angrenzenden Sportboothafens erforderlich sind. Insgesamt ist als Endstand ein typisches Mischgebiet zu erwarten. Um diese Struktur zu sichern, werden auf den Flächen, auf denen reine Gewerbehallen mit Büro bzw. Gewerbe bestehen, Wohnungen ausgeschlossen. Auf den übrigen Flächen bleiben Wohnungen hingegen zulässig und werden durch kleinere Grundflächenzahlen, aber höhere Geschossigkeiten, in ihrer Umsetzung gefördert.

Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO sind nicht Bestandteil des Plangebietes und seiner Umgebung. Diese sind zukünftig nicht gewollt und bleiben daher unzulässig.

Garagen, Carports, untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen sowie Wohnmobil in unmittelbarer Nähe zum öffentlichen Straßenraum führen häufig zu extremen Beeinträchtigungen des Ortsbildes. Um eine offene Situation im Straßenraum zu erhalten, sind hochbauliche Anlagen zwischen der zugehörigen Straßenverkehrsfläche und der parallel laufenden 10 m Grenze in Richtung Plangebiet unzulässig. Stellplätze stellen keine dauerhafte Beeinträchtigung des Ortsbildes dar. Sie bleiben daher nach § 12 Abs. 1 BauNVO im gesamten Baugebiet zulässig.

Die Zulässigkeit der Nutzungen regelt § 6 BauNVO. Ein städtebaulich begründetes Erfordernis für die Festsetzung zusätzlicher Regelungen besteht nicht.

Innerhalb des Plangebietes sind keine Werbungen gewünscht, die weit sichtbar sind bzw. das Ortsbild in Richtung Ostsee durch Leuchtreklame o. ä. verändern. Daher erfolgt die Festsetzung, dass je gewerblicher Nutzung bzw. an der Stätte der jeweiligen Leistung zulässig sind:

- maximal drei freistehende Fahnenmaste,
- eine Anlage der Außenwerbung im Baugebiet selbst bis zu einer Fläche von je 3 m² und einer Höhe von maximal 4 m, gemessen ab einem Höhenbezugspunkt gemäß Text-Ziffer 6 und
- eine Anlage der Außenwerbung am Gebäude selbst bis zu einer Fläche von je 3 m² und einer Höhe von maximal 4 m, gemessen ab einem Höhenbezugspunkt gemäß Text-Ziffer 6.

Somit kann im kleinräumigen Bereich geworben werden. Ortsbildbeeinträchtigende Werbungen bleiben unzulässig.

2.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Innerhalb der bisher nicht bebauten Flächen des Mischgebietes parallel der Straße „Am Holm“ soll eine kleinteilige, gestaffelte Baustruktur entstehen können, die dem Straßenzug ein neues, modernes, gebietsbezogenes Bild verleiht. Gleichzeitig besteht das Planungsziel darin, die vorhandenen Strukturen gemäß den Vorgaben des Ursprungsplanes zu sichern.

Zwecks Sicherung des Bestandes im Norden und parallel der Bahntrasse Lübeck-Puttgarden wird für die bestehenden Hallen im MI-1-Gebiet eine Grundflächenzahl von 0,5 festgesetzt. Vor Ort ist erkennbar, dass nur kleine Bereiche der Hallen auf zwei Geschossen mit als Büroräumen oder Betriebswohnungen genutzt werden. Daher erfolgt die Reduzierung der Geschossflächenzahl von 1,0 auf 0,7 bei der Beibehaltung einer zweigeschossigen Bauweise.

Im Süden, im MI-4-Gebiet, sind hingegen kleinere Gebäude in ein- bzw. zweigeschossiger Bauweise vorhanden. Da sie zwischenzeitlich in eigene Grundstücke abgeteilt worden sind, ist hier eine Grundflächenzahl von 0,5 – gemäß dem Ursprungsplan – nicht mehr umsetzbar. Entsprechend erfolgt eine Reduzierung auf eine Grundflächenzahl von 0,35 sowie eine Geschossflächenzahl von 0,6 bei Beibehaltung der zweigeschossigen Bauweise.

Bild 8: Beispiel der Berechnung der Grund- und Geschossflächenzahl

Berechnung der:	
<p>Grundflächenzahl nach § 19 Abs. 2 BauNVO</p> $\text{Grundflächenzahl} = \frac{\text{Bauliche Anlagen}}{\text{Baugrundstück}}$ <p>Bauliche Anlagen bestehend aus</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>bauliche Hauptanlagen</u> und - <u>unselbständige Gebäudeteile</u>, die der Hauptnutzung dienen, wie Dach Balkone, Loggien, Terrassen, Überdachungen, Vorbauten, Hauseingangstreppen etc. 	<p>Geschossflächenzahl nach § 20 BauNVO</p> $\text{Geschossflächenzahl} = \frac{\text{Geschossfläche}}{\text{Baugrundstück}}$ <p>Geschossfläche bestehend aus</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>bauliche Hauptanlagen</u> und - <u>Anzahl der Vollgeschosse</u> nach § 20 Abs. 1 BauNVO - OHNE unselbständige Gebäudeteile nach § 20 Abs. 4 BauNVO, die der Hauptnutzung dienen, wie Dach Balkone, Loggien, Terrassen, Überdachungen, Vorbauten, Hauseingangstreppen etc.
<p>Beispiel:</p> $\text{Grundflächenzahl} = \frac{200 + 40 + 10 \text{ m}^2}{1.000 \text{ m}^2} = \frac{250 \text{ m}^2}{1.000 \text{ m}^2} = 0,25$	<p>Beispiel für 1 Vollgeschoss:</p> $\text{Geschossflächenzahl} = \frac{200 \text{ m}^2 \times 1}{1.000 \text{ m}^2} = \frac{200 \text{ m}^2}{1.000 \text{ m}^2} = 0,20$

Zukünftig werden die Gebäudehöhen in Anlehnung an den Bestand begrenzt. Ein städtebauliches Erfordernis für höhere Gebäude, als die vorhandenen, ist nicht erkennbar.

Nach § 15 BauNVO sind bauliche Anlagen zulässig, wenn sie der Eigenart des Baugebietes im Umfang und ihrer Zweckbestimmung entsprechen. Bei einem Mischgebiet sind das Wohnen und die gewerbliche Nutzung gleichberechtigt zulässig. Bisher bestehen Gewerbebetriebe, die durch Wohnstrukturen ergänzt werden sollen. Um die Umsetzung dieser Zielstellung vorzubereiten, wird die Bebaubarkeit

der bisher nicht bebauten – straßenparallelen - Flächen so geregelt, dass eine mischgebietstypische, kleinteilige und höhenmäßig gestaffelte Bebauung dieser Flächen erfolgen wird.

So kann im MI-2-Gebiet im Nordosten ein maximal 30 m langes Gebäude mit einem Höchstmaß von drei Vollgeschossen im Norden sowie einer Viergeschossigkeit im Süden mit geschossbezogenen Firsthöhen entstehen. Die Grundflächenzahl von 0,5 sowie eine Geschossflächenzahl von 1,4 grenzen die Bebaubarkeit entsprechend ein.

Im MI-3-Gebiet werden die Grundflächenzahl auf 0,25 und die Geschossflächenzahl auf 0,60 begrenzt. Gleichzeitig erfolgt die Einschränkung, dass innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche bauliche Anlagen bis zu einer Grundfläche von je 350 m² zulässig sind bei Einhaltung des Höchstmaßes der Grundflächenzahl von 0,25. Somit wird gerade in diesem Bereich die Umsetzung der gewünschten Kleinteiligkeit erzielt. Parallel wird die Festsetzung einer gegliederten Geschossigkeit als Gestaltungselement genutzt. So steigt die zulässige Geschossigkeit von zunächst zwei Vollgeschossen als Höchstmaß im Süden auf maximal vier Vollgeschosse im Norden; ebenfalls mit geschossbezogenen Firsthöhen.

In dem südlich gelegenen „SO-Gebiet-Wohnmobile Sportboothafen“ ist eine eingeschossige Bebauung bis zu einer Grundfläche von 100 m² zulässig. In diesem Gebäude sind die zulässigen Anlagen und Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung sowie der Platzverwaltung unterzubringen.

Gemäß der Vorgabe des § 13 Abs. 1 der Camping- und Wochenendplatzverordnung des Landes Schleswig-Holstein erfolgt die Festsetzung einer Standplatzgröße von mindestens 50 m² je Wohnmobil. Diese Festsetzung sichert die Umsetzung des aktuellen Planungsziel auch für den Fall, dass sich die Flächenvorgaben in der Camping- und Wochenendplatzverordnung ändern. Aus der festgesetzten Standplatzgröße ergibt sich die festgesetzte maximale Anzahl von 26 Standplätzen für Wohnmobile.

Mischgebiete bedürfen üblicherweise einen erhöhten Versiegelungsgrad, um die Stellplatzflächen mit ihren Zufahrten für Gewerbebetriebe und Gebäuden mit mehreren Wohnungen abdecken zu können. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, erfolgt die Festsetzung, dass die zulässigen Grundflächen durch die Grundflächen der in Satz des § 19 Abs. 4 BauNVO bezeichneten Anlagen wie folgt überschritten werden dürfen:

- in den MI-3- und -4-Gebieten bis zu einer Gesamtgrundflächenzahl von 0,7,
- in den MI-1- und -2-Gebieten bis zu einer Gesamtgrundflächenzahl von 0,9.

2.1.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen (Baugrenzen) sind wie folgt strukturiert:

- Die Neubauf Flächen halten zur Straße „*Am Holm*“ einen Mindestabstand von 8 m ein, um hier die bereits bestehende offene Bauflucht parallel der Straße weiterzuführen.
- Die Gebäude im MI4-Gebiet halten nur einen Mindestabstand von 3 m zu den nördlichen Grundstücksgrenzen ein. Dieser Bestand wird gesichert.

- Innerhalb der bisher nicht bebauten Flächen wird zu den angrenzenden Bauflächen ein Mindestabstand von 5 m eingehalten, um keinen übermäßigen Nutzungsdruck im Baugebiet zu erzielen.

Diese Baugrenzen sind durch die Hauptgebäude nicht zu überschreiten. Gegen eine ausnahmsweise Überschreitung dieser Baugrenzen durch Terrassen bis maximal 4 m in der Tiefe bestehen keine Bedenken, da diese nicht „optisch einengend“ in das Straßenbild eingreifen.

Im MI-1-Gebiet bestehen bereits Hallen von über 50 m Länge. Daher erfolgt für den Bereich eine Festsetzung, dass abweichend von der offenen Bauweise Gebäude mit seitlichem Grenzabstand in einer Länge von über 50 m zulässig sind.

Innerhalb der übrigen Bauflächen ist hingegen nur eine offene Bauweise zulässig.

2.2 Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch (BauGB)

In den MI-Gebieten sind die Firsthöhen für die jeweiligen Vollgeschosse festgesetzt. Diese beziehen sich auf die Erdgeschossfußbodenhöhe (Oberkante Fertigfußboden) der Gebäude in der Mitte der straßenseitigen Gebäudeseite, die nicht mehr als 0,7 m über den nächstliegenden festgesetzten Bezugspunkt (Höhenbezugspunkt) liegen dürfen (siehe „Teil A: Planzeichnung“).

Im Plangebiet befinden sich Versorgungsflächen für die Regenwasserbeseitigung sowie ein Trafostation. Diese werden in ihrem Bestand gesichert. Zudem erfolgt die Festsetzung der dazu erforderlichen Geh-, Fahr- und/oder Leitungsrechte zu Gunsten der Ver- und Entsorgungsunternehmen.

Gemäß dem Kenntnisstand des Kreises Ostholstein vom 18.09.2013 ist in der nördlichen Ecke des Flurstückes 99/2 (Regenrückhaltebecken) eine Altablagerung bekannt. Die genaue Ausdehnung ist dem Kreis Ostholstein unklar, ob sich die Abfallablagerung auf das Flurstück 99/1 ausdehnt. Der Eigentümer des Flurstückes 991/ teilte der Stadt am 25.03.2015 schriftlich mit, dass im Gutachten des Ingenieurbüros Dipl.-Ing. Jan Kuhrau aus Bargteheide vom 07.05.2004 wurde festgestellt, dass sich keine umweltbedenklichen Altlasten auf dem Grundstück befinden. Auf Grund der Hinweise erfolgt die Kennzeichnung des Flurstückes 99/2 als „*Umgrenzung der für bauliche Nutzungen vorgesehene Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (§ 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB)*“. Liegen Erkenntnisse vor, dass eine Gefährdung nicht besteht, kann diese Kennzeichnung gestrichen werden.

Der Bereich des Funkfeuers der Wasserschiffahrt darf nach dem Landeswassergesetz nicht bebaut werden. Daher erfolgt die Kennzeichnung der Freihaltezone als „*Umgrenzung der Flächen die von einer Bebauung freizuhalten sind (§ 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB)*“.

Die Bundesregierung plant den Bau der festen Fehmarnbeltquerung, in dessen Zusammenhang sich der Bahnverkehr von Lübeck in Richtung Puttgarden wesentlich erhöhen wird. Bisher ist der Verlauf der Bahntrasse noch nicht geregelt. Es gibt erste Variantenuntersuchungen. Eine Variante ist die Überleitung des gesamten Transitverkehrs über die westlich angrenzende Bahntrasse. Für diese Variante erfolgt die Festsetzung der prognostizierten Lärmpegelbereiche.

Es ist jedoch auch möglich, dass diese Variante nicht umgesetzt wird. Für diesen Fall erfolgt eine „Festsetzung auf Zeit“ mit folgenden Inhalten:

Die festgesetzten Lärmpegelbereiche im "Teil A: Planzeichnung" mit der Bezeichnung „Bestand“ gelten nur so lange, bis für den Güter- und Personenfernverkehr zwischen Lübeck und Fehmarn/ Dänemark - im Rahmen des Fehmarnbeltprojektes - eine neue Ersatzbahnstrecke realisiert ist. Nachfolgend gelten dann die im "Teil A: Planzeichnung" festgesetzten Lärmpegelbereiche mit der Bezeichnung „Planung“.

Die abschließende Entscheidung trägt als zuständige Behörde für die Planfeststellung und ggf. Freistellung das Eisenbahn-Bundesamt.

2.3 Festsetzungen nach dem Landesrecht Schleswig-Holstein

Im Plangebiet sind keine klaren Baustrukturen erkennbar. Daher wird die Aufnahme gestalterischer Festsetzungen auf die wesentlichen gestalterischen Grundziele reduziert.

Dächer aus reflektierenden bzw. glänzenden Materialien können die Nachbarschaft und die Wasserschifffahrt durch ein Blenden beeinträchtigen. Auch verändern sie die Wahrnehmbarkeit des gesamten Straßenbildes. Dieses ist städtebaulich nicht gewollt. Daher werden diese Materialien ausgeschlossen. Abweichungen sind allerdings zulässig, wenn sie die Nutzung der Sonnenenergie durch Solarzellen oder ähnlichen technischen Anlagen ermöglichen.

Mobilfunkanlagen, Parabol- und Satellitenantennen beeinträchtigen das optische Erscheinungsbild eines Straßenzuges wesentlich. Die Beeinträchtigungen erhöhen sich insbesondere dann, wenn Mehrfamilienhäuser möglich sind. Um dieser Entwicklung entgegen zu treten, sind Parabol- und Satellitenantennen an aufgehenden Fassaden nicht zulässig. Mobilfunkanlagen sind zudem grundsätzlich unzulässig.

2.4 Erschließung

Verkehrlich ist die Fläche über die Straße „Am Holm“ in Richtung Ortszentrum und in Richtung Autobahn A1 sehr gut erschlossen und liegt ebenfalls direkt an den zentralen Radwegen in Richtung Ortskern. Zudem sichert ein Bahnhof in Neustadt in Holstein die Erreichbarkeit per Zug.

Die Planung bereitet den Bau von max. 75 (89) neuen Wohnungen vor:

Lfd.-Nr.	Gebiet	Baufläche x Grundflächenzahl	Grundfläche in m ²	Baufläche x Geschossflächenzahl	Geschossfläche in m ²	Geschossfläche : 130 m ² Bruttowohnfläche, wenn zulässig	Anzahl möglicher Wohnungen
<u>Bebauungsplan Nr. 54:</u>							
alles	GE	33.380 m ² x 0,50 =	16.690	33.380 m ² x 1,00 =	33.380	Betriebswohnungen (BW) =	BW
<u>Neu: 5. Änderung</u>							
1.	MI ₁ - II' mit vorh. Hallen	12.230 m ² x 0,50 =	6.120	12.230 m ² x 0,70 =	8.560	8.560 : 0 =	0
2.	MI ₁ - II	2.650 m ² x 0,50 =	1.330	2.650 m ² x 0,70 =	1.860	1.860 : 130 =	14
3.	MI ₂	1.560 m ² x 0,50 =	780	1.560 m ² x 1,40 =	2.180	2.180 : 130 = 17 :2	8**
4.	MI ₃ - II- VI	9.725 m ² x 0,20 =	1.750	9.725 m ² x 0,46 =	4.470	4.470 : 130 =	34
5.	MI ₄ - II	1.930 m ² x 0,35 =	680	1.930 m ² x 0,60 =	1.160	1.160 : 130 =	9
6.	SO	100 m ² x 1,00 =	100	100 m ² x 1,00 =	100	100 : 0 =	0
7.	Insg.		11.270 (= - 5.420)		19.430 (= - 13.950)		65

** An der Nord- und Ostfassade sind keine zu öffnenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen zulässig. Daher ist nur der nach Westen ausgerichtete Flügel für Wohnungen geeignet (= 50 %=).

Folgender Quellverkehr ist somit pro Stunde zur Hauptverkehrszeit (zwischen 7.00 – 8.00 Uhr) zu erwarten:

$$\text{MGS (Pkw/h)} = 0,35 \times 65$$

$$\text{MGS (Pkw/h)} = \underline{\underline{22,8 \text{ Pkw/h}}}$$

Diese 22,8 Pkw's mehr können sich über die zugehörige Erschließungsstraße „Am Holm“ in zwei Richtungen verteilen. Alle Straßen und Kreuzungen sind so ausgebaut, dass sie den zusätzlich prognostizierten Zielverkehr aufnehmen können.

Westlich des Plangebietes verläuft die Bahntrasse Lübeck-Puttgarden. Für den Fall, dass hier in Zukunft ein Haltepunkt eingerichtet wird, soll eine Sichtachse zur Ostsee frei gehalten werden und eine Fußwegverbindung zur Straße „Am Holm“ hergestellt werden. Damit könnte auch der Standort der Marina für neue touristische Zielgruppen (siehe dazu Punkt 1.1.2) wesentlich attraktiver zugänglich werden. Zwecks Vorbereitung dieser Zielumsetzung wird ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zwischen der Bahntrasse und der Straße „Am Holm“ im Grundbuch / in den Grundbüchern mit einer Grunddienstbarkeit gesichert.

2.4.1 Stellplätze

Die Grundstücke sind ausreichend bemessen, um den erforderlichen ruhenden Verkehr unterzubringen. Zudem sichert der festgesetzte Versiegelungsgrad auch dessen Umsetzung. Somit können die Stellplätze im Plangebiet erbracht werden.

2.4.2 Parkplätze

Im MI-Gebiet können max. 89 Wohneinheiten entstehen. Für diese sind gemäß der EAE-85/95, Punkt 5.2.1.2 ca. (: 6 =) 15 bis (: 3 =) 30 Parkplätze nachzuweisen. Auf Grund der zentralen Lage des Plangebietes sowie deren Anbindung an das örtliche Radwegenetz erscheinen die 15 Parkplätze als ausreichend. Die Straße „Am Holm“ ist so dimensioniert und ausgebaut, dass hier Fahrzeuge parken können.

2.5 Grünplanung

2.5.1 Begründung der grünordnerischen Festsetzungen

Im Plangebiet befinden sich im Norden bzw. im Bereich des Regenrückhaltebeckens markanten Grünstrukturen. Um deren Bewirtschaftung zu ermöglichen, wird von der Festsetzung dieser Grünstrukturen abgesehen.

Weitere markante Anpflanzungen befinden sich im Plangebiet nicht.

Da es sich bei der Planung um eine „bewusste“ Neuordnung des Innenbereichs handelt, wird von der Aufnahme weiterer grünordnerischer Festsetzungen abgesehen.

2.5.2 Eingriff und Ausgleich

a) Ermittlung

Bewertungsgrundlage: Nach dem Gemeinsamen Runderlass vom 3. Juli 1998 „*Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht*“ sind neue Eingriffe ausgleichspflichtig. Für das Plangebiet gilt der Bebauungsplan Nr. 54. Folgend wird untersucht, ob die Änderung des Bebauungsplanes zu weiteren Eingriffen in Boden, Natur und Landschaft führen, als bisher zulässig sind:

Nach oben g. Runderlass werden die Schutzgüter Arten- und Lebensgemeinschaften, Boden, Wasser (Oberflächengewässer, Grundwasser), Klima / Luft sowie das Landschaftsbild bewertet.

Eine zu berücksichtigende Beeinträchtigung von Boden, Natur und Landschaft liegt vor, wenn durch ein Vorhaben ein oder mehrere Schutzgüter erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden können.

Boden: Es handelt sich um einen stark anthropogen überprägten Boden, der nicht mehr den natürlichen Standortbedingungen entspricht. Der Boden im südlichen Teil ist kürzlich saniert worden. Er wirkt sich somit nicht mehr negativ auf die Umwelt aus.

Zudem reduziert die Planung die möglich zukünftige Versiegelung im Vergleich zum Ursprungsbebauungsplan. Zusätzliche Eingriffe werden durch die Planung folglich nicht vorbereitet.

Die Planung ermöglicht folgende Versiegelung:

Lfd.-Nr.	Gebiet	Mögliche Bebauung (m ²) – Bestand (m ²) =	Neueingriff (m ²)
1.	MI1- 0,5 (= 14.880 m ²)	Gebäudeteile nach § 19 (2) BauNVO = 7.440 - 7.440 = Nebenanlagen nach § 19 (4) BauNVO = 5.950 – 3.720 =	0 2.230
2.	MI2- 0,5 (= 1.560 m ²)	Gebäudeteile nach § 19 (2) BauNVO = 780 - 780 = Nebenanlagen nach § 19 (4) BauNVO = 620 - 470 =	0 150
3.	MI3- 0,25 (= 9.730 m ²)	Gebäudeteile nach § 19 (2) BauNVO = 2.430 – 4.870 = Nebenanlagen nach § 19 (4) BauNVO = 4.380 – 2.430 =	- 2.440 1.950
4.	MI4- 0,35 (= 1.930 m ²)	Gebäudeteile nach § 19 (2) BauNVO = 680 - 970 = Nebenanlagen nach § 19 (4) BauNVO = 670 - 570 =	- 290 - 100
5.	SO (= 2.330 m ²)	Gebäudeteile nach § 19 (2) BauNVO = 100 – 1.170 = Nebenanlagen nach § 19 (4) BauNVO = 50 - 690 =	- 1.070 - 640
6.	RRB (= 3.240 m ²)	Gebäudeteile nach § 19 (2) BauNVO = 0 – 1.620 = Nebenanlagen nach § 19 (4) BauNVO = 0 - 970 =	0 0
7.	Straße	1.650 – 1.650 =	0
			- ca. 210

Durch die Planung werden somit zukünftig ca. 210 m² weniger bebaut.

Wasser: Die Regenrückhaltebecken werden im Plangebiet zukünftig gesichert. Somit bleibt das Regenwasser im Plangebiet. Zudem führt die geringere zukünftig zulässige Versiegelung zu einer geringeren möglichen Unterbrechung des natürlichen Wasserkreislaufes, indem die Versickerung und damit die Grundwasserneubildungsrate im größeren Umfang möglich bleiben. Somit sind wesentliche Auswirkungen nicht erkennbar.

Klima/Luft: Das Schutzgut Klima/Luft wird durch eine geringere und kleinteiligere Bebauung geringer beeinträchtigt, als es nach dem Ursprungsplan möglich war. Erhebliche Beeinträchtigungen des Klimas und der Luft sind nicht zu erwarten.

Arten und Lebensgemeinschaften: Durch die Planung kommt es zu keinen theoretischen Verlust dieser Flächen als Nahrungs- und Aufenthaltsraum für Tiere (z. B. Kleinsäuger, Vögel, Wild) und als Lebensraum für Pflanzen, da sich der Versiegelungsgrad gegenüber dem Ursprungsplan reduziert.

Das Plangebiet war zudem mit Altlasten belastet, die kürzlich durch eine Bodensanierung beseitigt worden ist. Somit konnte sich in diesem Bereich keine geschützte Fauna und Flora ansiedeln.

Im Bereich sind keine Brut- und Nahrungsplätze oder Lebensräume besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten bekannt, Eingriffe sind nicht zu erwarten.

Die Ausweisung von zwei größeren Regenrückhaltebecken stellt, auch wenn sie den Vorgaben der technischen Anlagen zur Regenwasserentsorgung unterliegen, eine deutliche Aufwertung für zahlreiche Pflanzen und Tiere dar und ist eine Verbesserung.

Landschaftsbild: Das Plangebiet liegt im Ort. Es ist jedoch von der Ostsee aus auf eine Länge von ca. 170 m einsehbar. Bisher konnten im Plangebiet große Gewerbehallen ohne Höheneingrenzung entstehen. Diese und der vorhandene Bahndamm dominieren bereits jetzt die Ortssilhouette. Durch das Errichten von neuen Gebäuden mit kleinteiligen, gegliederten Strukturen vor den bestehenden erfolgt keine Veränderung, die als Beeinträchtigung einzustufen ist.

b) Ausgleichsbedarfsermittlung

Boden: Der zukünftig zulässige Versiegelungsgrad wird reduziert. Zusätzliche Eingriffe in den Bodenhaushalt sind daher nicht zu erwarten.

Wasser: Der zukünftig zulässige Versiegelungsgrad wird reduziert, die Flächen für Regenrückhaltebecken werden im Plangebiet festgesetzt. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich.

Im Ursprungsbebauungsplan waren zwei Grünstreifen geplant, doch nicht realisiert worden. Da es sich um schmale, nur ca. 5 m breite Streifen handelt, sind sie als gestalterische Grünmaßnahmen mit geringer ökologischer Bedeutung einzustufen. Da sich auch der Umfang des geplanten Eingriffes vermindert (s. o.) ist ein Ausgleich nicht notwendig.

Arten- und Lebensgemeinschaften: Da die Fläche von geringer ökologischer Wertigkeit ist und der zukünftig zulässige Versiegelungsgrad sich verkleinert, werden keine erheblichen Lebensraumverluste für Tiere oder Pflanzen vorbereitet.

Klima/Luft: Die zukünftige Bebauung wird geringer und kleinteiliger, als es nach dem Ursprungsplan möglich war. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich.

Landschaftsbild: Da das Landschaftsbild nicht erkennbar verändert wird, erfolgen keine ausgleichspflichtigen Eingriffe in das Landschaftsbild.

Zusammenfassung: Die Änderung des Bebauungsplanes Nr. 54 reduziert die bisher mögliche Bebaubarkeit des Plangebietes. Daher bereitet diese Planung keine zusätzlichen Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft gemäß § 8 BNatSchG vor. Wie der vorgehenden Begründung zu entnehmen ist, werden Belange nach dem BNatSchG nicht berührt. Somit besteht kein Ausgleichsbedarf.

2.6 Kinderfreundlichkeit in der Bauleitplanung

Das Plangebiet soll zum Teil als Wohnstandort für Familien mit Kindern entwickelt werden. Wie dem aktuellen Gutachten zu entnehmen ist, liegt der überwiegende Teil des Plangebietes in den Lärmpegelbereichen II und III. Somit sind Außenspielbereiche ohne Einschränkungen möglich, die im privaten Bereich auf Grundlage der LBO anzulegen sind. Da die bebaubaren Grundflächenzahlen zwischen 0,25 und 0,5 liegen, besteht noch Platz für Spielräume.

Da das Gebiet bisher überwiegend gewerblich genutzt worden ist, fehlt es an öffentlichen Spielplätzen in der Umgebung.

Das Baugebiet ist fußläufig gut erschlossen. So können jedoch zentrale Straßen – und auch die angrenzende „*ancora*“ mit einem frei zugänglichen Spielplatz - auf sicherem Wege erreicht werden.

3 EMISSIONEN UND IMMISSIONEN

3.1 Ergebnis aus Anlage 1

Für das Plangebiet liegt eine „Schalltechnische Untersuchung“ vom Akustik Labor Nord, Lübeck, Stand vom 27.10.2014, Nr. ALK 1208.11962014 G/V/Sp - 2, vor (siehe Anlage). Dieses kam zu folgendem Ergebnis:

„3. Örtliche Situation

Eine Übersicht der die örtliche Situation ist den Anlagen 1.1 zu entnehmen.

Das Plangebiet der 5. Änderung zum B-Plan Nr. 54 liegt im südlichen Bereich von Neustadt in Holstein zwischen der Straße "Am Holm" und der Bahnstrecke Puttgarden / Lübeck. Dem Plangebiet benachbart sind im Nordosten eine Marinekaserne der Bundeswehr, im Osten die Ostsee, im Südosten große Flächen für Sportboothäfen und im Westen Gewerbegebiete.

Es ist weitgehend eine Ausweisung als Mischgebiet vorgesehen. Ausgenommen davon ist ein der Erholung dienendes Sonstiges Sondergebiet mit der Bezeichnung "Wohnmobile Sportboothafen".

Die Nutzung des Sondergebiets "Wohnmobile Sportboothafen" wird als nicht dauerhaftes hafenbezogenes Wohnen betrachtet. Die Nutzer des Sondergebietes erwarten während der eingeschränkten Dauer ihres Aufenthaltes die Geräusche eines Sportboothafens und anderer typisch maritimer Geräusche ohne damit eine Belästigung zu verbinden. Für die besondere Nutzungsform des nicht dauerhaften hafenbezogenen Wohnens wird von einer Schutzbedürftigkeit entsprechend Mischgebiet (MI) ausgegangen. (...)

7. Maßnahmen / Festsetzungsvorschläge

7.1 Schutz vor Gewerbelärm

Im nordöstlichen Bereich des Mischgebietes, in dem nachts Beurteilungspegel von mehr als 45 dB(A) prognostiziert werden (vgl. Anlage 1.7) sind an Nord- und Ostfassaden keine offenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen zulässig.

7.2 Schutz vor Außenlärm

7.2.1 Maßgeblicher Außenlärmpegel

Aktive Schallschutzmaßnahmen (Wälle, Wände) kommen städtebaulich nicht in Betracht.

Auf Grund der Richtwertüberschreitungen sind passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend DIN 4109 [19] erforderlich. Für Aufenthaltsräume ist passiver Schallschutz gemäß DIN 4109 für die Lärmpegelbereiche III – IV entsprechend der Darstellung im Lageplan in Anlage 1.11 bzw. 1.12 festzusetzen. Unterschiede in der Festsetzung der Lärmpegelbereich ergeben sich aufgrund der unterschiedlichen Immissionssituation vor und nach umgesetzter Schienenhinterlandanbindung.

Prognose 2025 Bestandsstrecke

Die Ergebnisse zu Lärmpegelbereichen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- an schienen- und straßenzugewandten Baugrenzen ergibt sich Lärmpegelbereich III und IV.
- in schienen- und straßenentfernteren Bereichen ergibt sich Lärmpegelbereich III. Teilbereiche liegen im Lärmpegelbereich II.

Schienehinterlandanbindung ROV

Die Ergebnisse zu Lärmpegelbereichen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- an schienen- und straßenzugewandten Baugrenzen ergibt sich Lärmpegelbereich III.
- in schienen- und straßenentfernteren Bereichen ergibt sich Lärmpegelbereich II.

Für die von der Straße/Schiene abgewandten Gebäudeseiten (lärmabgewandt) darf der maßgebliche Außenlärmpegel ohne besonderen Nachweis

- bei offener Bebauung um 5 dB(A),
- bei geschlossener Bebauung bzw. bei Innenhöfen um 10 dB(A),

gemindert werden.

(Anmerkung für den Planer: Die lärmabgewandten Gebäudefronten liegen somit im nächst niedrigeren Lärmpegelbereich bzw. zwei Lärmpegelbereiche niedriger. Die vorgenannten Bedingungen gelten unmittelbar, wenn Bebauung durch eine einseitig einwirkende Quelle beaufschlagt ist. Im vorliegenden Fall ist die vorliegende Überlagerungssituation aus Schiene/Straße, Gewerbe und Sport in die Überlegungen mit einzubeziehen. Ggf. ist im Rahmen der Vorhabenplanung ein detaillierter Nachweis zu erbringen.)

Die Anordnung von Außenwohnbereichen an der Schiene wird an den lärmabgewandten Gebäudeseiten im Schutz der Gebäude empfohlen. Für Aufenthaltsräume sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten in Abhängigkeit vom festgesetzten Lärmpegelbereich die in Tabelle 1 aufgeführten Anforderungen an die Luftschalldämmung der Außenbauteile einzuhalten.

Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel dB(A)	Raumarten	
		Aufenthaltsräume in Wohnungen	Büroräume und ähnliches
III	61 – 65	35	30
IV	66 – 70	40	35
V	71 – 75	45	40
VI	76 – 80	50	45
VII	> 80	2)	50

1) resultierendes Schalldämm-Maß des gesamten Außenbauteils (Wände/Dach, Fenster und Lüftung zusammen)

2) die Anforderungen sind hier aufgrund der örtlichen Gegebenheiten festzulegen

Die schalltechnischen Anforderungen an Außenbauteile für den Lärmpegelbereich II werden durch übliche Bauweise (in Verbindung mit Wärmeschutzvorschriften) erfüllt; schalltechnische Festsetzungen sind für diesen Bereich nicht erforderlich.

Die in Tabelle 1 genannten Anforderungen an die Luftschalldämmung der Außenbauteile sind in Abhängigkeit vom Verhältnis der gesamten Außenfläche eines Raumes zur Grundfläche des Raumes nach Tabelle 9 DIN 4109 ggf. zu erhöhen oder zu mindern.

Für zum Schlafen genutzte Räume im Lärmpegelbereich III oder höher sind schallgedämpfte Lüftungselemente vorzusehen, wenn der notwendige Luftaustausch während der Nachtzeit nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Das Schalldämm-Maß des Außenbauteils darf durch Lüftungselemente nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Das Schalldämm-Maß des gesamten Außenbauteils aus Wand/Dach, Fenster, Lüftungselement $R_{w,res}$ muss den Anforderungen nach DIN 4109 entsprechen.

Die Anforderungen an Fenster sind in Abhängigkeit von Fensterflächenanteil und bewertetem Schalldämm-Maß der Wand der Tabelle 10 der DIN 4109 zu entnehmen. Beispielhaft sind Schalldämm-Maße für Wand/Fenster-Kombinationen für einen Fensterflächenanteil von 10 % bis 60 % in Tabelle 2 angegeben. Die schalltechnische Eignung von Fenstern kann über ein Prüfzeugnis oder Ausführung entsprechend Tabelle 40 Beiblatt 1/A1 zu DIN 4109 [21] nachgewiesen werden.

Das im Zeugnis ausgewiesene $R_{w,P}$ (Prüfstand) des Fensters muss um mindestens 2 dB höher sein als das in Tabelle 2 geforderte bewertete Schalldämm-Maß am Bau. Für den Nachweis nach Tabelle 40 Beiblatt 1/A1 zu DIN 4109 [12] sind Korrekturwerte zu beachten. Die Schalldämmung von Fenstern ist auch abhängig von der Pressung der Falzdichtungen, auf DIN 18055 [23] wird hingewiesen.“

erf. $R'_{w,res}$	Schalldämm-Maße für Wand/Fenster in dB bei folgenden Fensterflächenanteilen					
	10 %	20 %	30 %	40 %	50 %	60 %
30	30/ 25	30/25	35/25	35/25	50/25	30/30
35	35/30 40/25	35/30	35/32 40/30	40/30	40/32 50/30	45/32
40	40/32 45/30	40/35	45/35	45/35	40/37 60/35	40/37
45	45/37 50/35	45/40 50/37	50/40	50/40	50/42 60/40	60/42
50	50/40	55/42	55/45	55/45	60/45	–

Als Ergebnis des Gutachtens wird somit festgestellt, dass ein Wohnmobilplatz – ohne Zelte!, die nicht zugelassen sind - an der Stelle vertretbar ist, wenn die Nutzer auf die Zielgruppe der Jachthafennutzer beschränkt bleiben. Somit steht bei diesem Wohnmobilplatz nicht der Erholungswert im Vordergrund, sondern der Wassersport.

Auf Grundlage des Gutachtens setzt der Bebauungsplan fest, dass das SO-Gebiet nur dem Jachthafen dient. Folglich kommen hier nur Camper hin, die diesen nutzen und daher von vornherein mehr Lärm erwarten. Daher erfolgt über die Verwendung der Worte „zu Zwecken der Errichtung von nicht wesentlich störenden Standplätzen“

die Gleichstellung des SO-Gebietes mit einem Mischgebiet. Folglich sind Tags Immissionen von der Bahntrasse von 60 dB (A) verträglich und nachts von 50 dB (A).

Auf Grund der Untersuchungen des g. Gutachtens ist bekannt, dass zum jetzigen Zeitpunkt das SO-Gebiet nicht

- von den Immissionen der Bahn am Tage,
- der Bundeswehr und der angrenzenden Baugebiete durchgängig und
- dem Sportboothafen durchgängig

überschritten werden, sondern nur durch die Immissionen der Bahn (Bestandstrasse) in der Nacht bis max. 5 dB (A). Somit kommt es zur Immissionsüberschreitung nur in einem einzigen Lastfall. Eine übermäßige Lärmbelästigung ist somit nicht vorhanden.

Gleichzeitig wird von Seiten des Kreises auf Basis der festgesetzten Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 angenommen, dass Wohnmobile nicht die Anforderungen an die Luftschalldämmung der Außenbauteile von Gebäuden erfüllen. Ein detaillierter Blick auf die nächtlichen Beurteilungspegel zeigt, dass maximal ein Beurteilungspegel von 55 dB(A) (Bahn im Bestand) zu erwarten ist.

Es ist korrekt, dass Wohnmobile nicht mit massiven Gebäuden vergleichbar sind. Allerdings kann für die Außenbauteile der Wohnmobile selbst eine Schalldämmung von 25 dB abgeschätzt werden. Als einfache Abschätzung kann gelten, dass somit am Ohr des Schlafenden nachts (55 dB (A) Lärmeinwirkung in der Nacht – 25 dB Schalldämmung Wohnmobil =) 30 dB (A) zu erwarten sind, wenn die Fenster geschlossen bleiben. Somit ist bei 30 dB (A) am Ohr des Schlafens ein „gesunder Schlaf“ möglich.

Auf Grund der heute üblichen Bauweise von Wohnmobilen ist eine Schalldämmung anzunehmen, die ausreichend ist, um vor den Immissionsüberschreitungen der Bahn in der Nacht ausreichend zu schützen.

Fazit: Eine andauernde Gesundheitsgefährdungen der Wohnmobilsten, bei denen es sich zudem um üblicherweise „Kurzurlauber“ handelt, ist

- auf Grund der Immissionsüberschreitungen nur in der Nacht bis max. 5 dB (A) und
- bei üblicher Bauweise der Wohnmobile

nicht zu erwarten. Daher steht dem Bau des Wohnmobilplatzes bereits zum jetzigen Zeitpunkt keine Rechtsgrundlage entgegen.

3.2 Hubschrauberlandeplatz der Bundespolizei

Im Rahmen der „Lärmachbarkeitsstudie“ von Lairm Consult vom 25.06.2013 sind die Immissionen der Hubschrauber bereits abgeprüft worden. Die Studie kam zu folgendem Ergebnis:

7. Hubschrauberlandeplatz der Bundespolizei

Gemäß der Aussagen der Bundespolizei [19] erfolgen von montags bis freitags je zwei Starts und Landungen auf dem Hubschrauberlandeplatz. Am Wochenende finden in der Regel entweder am Samstag oder am Sonntag ebenfalls je zwei Starts und Landungen statt.

Die Bundespolizei nutzt an diesem Standort den Eurocopter EC 155 oder den Eurocopter AS 332.

Aufgrund der wenigen Starts und Landungen sind über die Beurteilungszeitraum (tags und nachts) keine relevanten äquivalenten Dauerschallpegel zu erwarten. Somit ergeben sich für das Plangebiet keine beurteilungsrelevanten Belastungen aus dem Fluglärm des Hubschrauberlandeplatzes.

[19] Telefonat mit der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf (Kreis Segeberg), 05.07.2012;

Nach diesem Gutachten gab es keine Hinweise auf Beeinträchtigungen, die bei der Studie nicht eingeflossen sind. Auf Grund des Ergebnisses wurde von einer weiteren Prüfung abgesehen.

Im Übrigen stimmen die Annahmen der Studie mit der nun genannten Stellungnahme nach wie vor überein. So wird ausgegangen von

- täglich zwei Starts und Landungen (sind. Ca. 1.500 Starts und Landungen pro Jahr und damit weniger als 5.000 Starts und Landungen im Jahr, welche als Grenze der Landeplatz-Fluglärmleitlinie gilt, ab dieser keine vereinfachten Prüfverfahren mehr möglich sind),
- Starts und Landungen aus allen Richtungen, in Abhängigkeit vom Wind.

Das am dichteste gelegene Mischgebiet liegt ca. 110 m (nordwestliche Richtung) entfernt vom Hubschrauberlandeplatz und ist durch den Bebauungsplan Nr. 54 verbindlich abgesichert. Zu diesem besteht bereits ein „Rechtsschutz des Nachbarn“ (vgl. BVerwG (14.2.1991 a.a.O., zitiert in Kohlhammer-Kommentar zum BauGB von Brügelmann, Band 3, § 37, Dürr, Oktober 2014, Rd.-Nr. 11). So heißt es im letzten Satz der Kommentierung:

„§ 37 Abs. 1 enthält keinen Anhaltspunkt dafür, dass dem öffentlichen Vorhabensträger insoweit ein besonderer Freiraum eingeräumt werden soll, was zwangsläufig nicht nur zu einer entsprechenden Einschränkung der Planungshoheit der Gemeinde, sondern auch zu einer Verkürzung des Rechtsschutzschutzes der Nachbarn führen würde.“

Eine ähnliche Rechtsprechung ist auch in neuen Urteilen abzulesen; siehe dazu VG Münchens, Urteil vom 26. Juli 2011, Az. M 1 K 11.2226, Rd.-Nr. 26, Satz 2.

„Nach § 17 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 5 BImSchG können zur Erfüllung der sich aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnung ergebenden Pflichten gegenüber bestandsgeschützten Anlagen Anordnungen getroffen werden. Wird festgestellt, dass die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht ausreichend vor schädlichen Umwelteinwirkungen oder sonstigen Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen geschützt ist, sollen nachträgliche Anordnungen ge-

troffen werden, § 17 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 5 BImSchG. Zuständig für den Vollzug dieser Bestimmungen ist auch hier die Wehrbereichsverwaltung, § 1 Abs. 1 Nr. 1 der 14. BImSchV i. V. m. Rundschreiben des Bundesministers der Verteidigung v. 12. Januar 1987 (zitiert nach Hansmann in Landmann/Rohmer a. a. O. § 59 BImSchG RN 19 m. w. N.).“

Somit regelt der § 37 BauGB durchaus eine andere baurechtliche Grundlage für Baugenehmigung des Bundes. Sie lässt es jedoch nicht zu, ohne Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten zu bauen.

Das Plangebiet der 5. Änderung liegt 150 m entfernt von der Bundespolizei. Da der bereits zu berücksichtigende Abstand von 110 m nicht unterschritten wird und kein höherer Schutzanspruch geplant ist, als der bereits bestehende (siehe Bebauungsplan Nr. 54), ist eine Einschränkung des Flugbetriebes der Bundespolizei nicht erkennbar.

3.3 Gerüche – Stäube – magnetische Felder

Südwestlich des Plangebietes befindet sich ein Müllheizkraftwerk, MHKW, des Zweckverbandes Ostholstein. Das MHKW ist eine nach BImSchG zugelassene und ständig überwachte Anlage. Gesundheitsgefährdungen sind nicht bekannt und nicht zu erwarten.

In unmittelbarer Nähe der elektrifizierten Bahnstrecke der DB ist jetzt und auch in Zukunft mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Auch eventuelle Mieter auf genehmigten Baulichkeiten sind auf die Beeinflussungsgefahr vor Nutzungsbeginn in geeigneter Weise hinzuweisen. Es obliegt dem Eigentümer für Schutzvorkehrungen zu sorgen.

4 VER- UND ENTSORGUNG

4.1 Stromversorgung

Die Versorgung mit elektrischer Energie wird durch die Stadtwerke Neustadt in Holstein vorgenommen.

4.2 Wasserver- und -entsorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Trinkwasser erfolgt über die Stadtwerke Neustadt in Holstein aus dem vorhandenen Trinkwassernetz.

Die Abwasserentsorgung erfolgt ebenfalls durch die Stadtwerke Neustadt in Holstein. Das im Plangebiet anfallende Abwasser kann über eine Trennkanalisation der städtischen Kläranlage zugeleitet werden.

Das auf den Bau- und Verkehrsflächen anfallende Regenwasser wird in die beiden Regenrückhaltebecken geleitet und über diese, in gedrosselter Form, über eine Trennkanalisation den zentralen Vorflutern zugeleitet. Das Plangebiet liegt im Ein-

zugsbereich des Wasser- und Bodenverbandes Neustädter Binnenwasser. Es wird darauf verwiesen, dass es sich hier um ein bestehendes, versiegeltes Gebiet handelt, welches an das zentrale Entwässerungssystem angeschlossen ist. Zusätzliche Problematiken durch erheblich mehr Regenwasser werden daher nicht erwartet.

Im Übrigen wird auf die Bekanntmachung der Minister für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein „*Technische Bestimmungen zum Bau und Betrieb von Anlagen zur Regenwasserbehandlung bei Trennkanalisation*“ (siehe Amtsblatt für S-H Nr. 50 S 829 ff) hingewiesen.

4.3 Löschwasserversorgung

Der Feuerschutz in der Stadt Neustadt in Holstein durch die "Freiwilligen Feuerwehren Neustadt in Holstein" gewährleistet.

Laut Angaben der Stadt Neustadt in Holstein vom 08.01.2014 stehen in der Nähe des Plangebietes folgende Hydranten zur Verfügung, die nach den aktuellen Messungen folgende maximale Löschwassermengen aus dem Trinkwassernetz bereit stellen können:

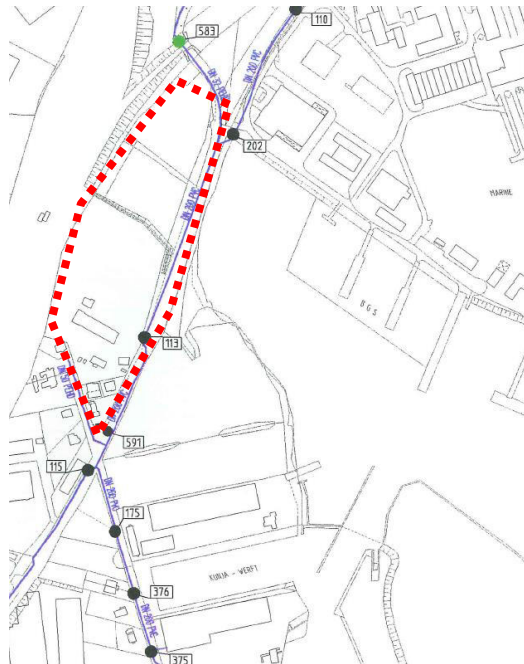
Nr.	Lage	Hydrantenart	Leitung	Leistung in m ³ /h
583	Am Holm	Unterflurhydrant	DN 32 PEHD	48 - 96
110	Am Holm	Unterflurhydrant	DN 200 PVC	> 192
202	Am Holm	Unterflurhydrant	DN 200 PVC	> 192
113	Am Holm	Unterflurhydrant	DN 200 PVC	> 192
591	Am Holm	Unterflurhydrant	DN 200 PVC	> 192
115	Am Holm	Unterflurhydrant	DN 200 PVC	> 192
175	An der Wiek	Unterflurhydrant	DN 200 PVC	> 192
376	An der Wiek	Unterflurhydrant	DN 200 PVC	> 192
375	An der Wiek	Unterflurhydrant	DN 200 PVC	> 192

Diese Hydranten liegen im Umgebungsbereich von 300 m. Sie gewährleisten die Bereitstellung von mindestens 192 m³/h.

Nach dem „Arbeitsblatt W 405“ (Ausgabe Februar 2008) des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e.V., eingeführt durch Erlass des Innenministeriums vom 30.08.2010, veröffentlicht im Amtsblatt für Schleswig-Holstein 2010, Ausgabe 13.09.2010 Seite 648, beträgt der Löschwasserbedarf mindestens für das MI-2 Gebiet (GFZ 1,4) 192 m³ pro Stunden und für die anderen Gebiete 96 m³/h. Die Löschwasserkapazität von 192 m³ pro Stunde für zwei Stunden ist vorhanden.

Die erforderlichen Nachweise werden im Rahmen der Projektplanung erbracht.

Bild 9: Hydrantenplan der Stadt Neustadt in Holstein von Januar 2014



Gemäß der Planung bleiben die jetzigen Bootslagerhallen bestehen und sollen auch als solche genutzt werden, weiterhin soll ein Wohnmobilstellplatz mit bis zu 30 Plätzen möglich sein. Bootslagerhallen und ein belegter Wohnmobilplatz stellen bereits einzeln erhebliche Brandlasten dar. Die direkte Lage an der Küste erfordert auch die Betrachtung der vorherrschenden Windverhältnisse. Die Ausbreitungsgefahr eines Brandes in diesen Bereichen ist erheblich und besonders zu betrachten, bauliche Maßnahmen sind zwingend erforderlich. Zu beachten sind dazu, dass die Bootslagerhallen nicht mit Brandmeldeanlagen ausgerüstet sind.

Vor diesem Hintergrund werden von Seiten der „Freiwilligen Feuerwehren der Stadt Neustadt in Holstein“ folgende Maßnahmen dringend empfohlen:

1. Alle Gebäude im ausgewiesenen Gebiet sind ausnahmslos mit einer harten Bedachung DIN 4102-7 zu versehen. Besonders ist hier auf die Widerstandsfähigkeit gegen eine Belastung mit Strahlungswärme und brennenden Bruchstücken zu achten. Auf den Bau von Flachdächern wird verzichtet.
2. Die Außenwände der Gebäude müssen ausnahmslos aus nichtbrennbaren Baustoffen hergestellt werden.
3. Das mittig im Geltungsbereich gelegene Regenrückhaltebecken ist zu einem Löschwasserteich auszubauen.
4. Zwei Löschwasserentnahmestellen sind östlich der Straße „Am Holm“ zu errichten, hier soll eine Entnahme direkt aus der Ostsee erfolgen können. Für notwendige Riegelstellungen, im Falle eines Brandes, sind große Mengen von Wasser erforderlich, dies wurde zuletzt beim Brand der Halle 1 auf dem Gelände der Ancora- Marina deutlich.
5. Alle Flächen sollen mit einer Achslast von 10 Tonnen befahrbar sein.

Diese Anmerkungen ergeben sich aus umfangreichen Erfahrungen der örtlichen Feuerwehr mit Schadenfeuern im Bereich von Campingplätzen und Einrichtungen für Sportboote.

Ohne bauliche Maßnahmen ist eine zielgerichtete erfolgreiche Rettung und Brandbekämpfung nahezu aussichtslos, insbesondere wenn derartig hohe Brandlasten in der unmittelbaren Umgebung vorhanden sind.

Daher wird eine Beachtung der g. Maßnahmen auf Ebene der Projektplanung dringend empfohlen.

4.4 Müllentsorgung

Die Müllentsorgung erfolgt durch den Zweckverband Ostholstein.

4.5 Gasversorgung

Die Gasversorgung erfolgt durch die Stadtwerke Neustadt in Holstein.

5 HINWEISE

5.1 Bodenschutz

Vorsorge gegen schädliche Bodenveränderungen: Gemäß § 7 Bundesbodenschutzgesetz sind schädliche Bodenveränderungen zu vermeiden oder zu minimieren. Insbesondere sind Bodenversiegelungen, und Bodenverdichtungen auf das notwendige Maß zu beschränken. Der Flächenverbrauch durch Baustelleneinrichtung (Baustraßen, Lageplätze u. ä.) ist möglichst gering zu halten. Bei der Anlage von Baustraßen sollte die Möglichkeit der Teilversiegelung genutzt werden. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der Flächen für die Baustelleneinrichtungen mit besonderer Aufmerksamkeit fachgerecht durchzuführen (z. B. Bodenlockerung).

Umgang mit dem Boden: Zur Verminderung der baubedingten Wirkungen auf das Schutzgut Boden hat eine fachgerechte Sicherung und eine sinnvolle Verwendung des abgeschobenen Oberbodens unter Beachtung der bodenschutzrechtlichen Vorgaben (insbesondere § 6 BBodSchG i. V. mit § 12 BBodSchV) zu erfolgen. Die DIN 19731 und 18915 finden Anwendung. Es ist zweckmäßig und fachgerecht, beim Ab- und Auftrag von Boden die Bodenart sowie die Trennung in Oberboden, Unterboden und Ausgangsmaterial zu beachten, um das Material umweltgerecht einer weiteren Nutzung zuzuführen bzw. naturnahe Standortverhältnisse zu erhalten oder wieder herzustellen. Die Bodenart des Auffüllmaterials (z. B. bei der Geländemodellierung) sollte möglichst der Hauptbodenart des anstehenden Bodens entsprechen. Grundlage für die Verfüllung oder Auffüllung mit Böden ist die Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Nr. 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen-Technische Regeln“.

Hinweis: Grundlage für Auffüllungen und Verfüllungen bildet der „Verfüllerlass“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein (Az. V 505–5803.51-09 vom 14.10.2003) in Verbindung der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung und die Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft

Abfall (LAGA) Nr. 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln —, (Stand 2003)“.

5.2 Altlasten

Meldung schädlicher Bodenveränderungen: Gemäß § 2 des Landesbodenschutz- und Altlastengesetzes (LBodSchG) sind Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast unverzüglich der unteren Bodenschutzbehörde mitzuteilen.

Hinweis: Auf einigen Grundstücken ist eine altlastrelevante Nutzung bestätigt, für die bereits Untersuchungen durchgeführt worden sind. Bei Baumaßnahmen, insbesondere östlich des Rückhaltebeckens auf den Flurstücken 93/8 und 98/2 und auf dem Flurstück 98/7, ist die Bodenschutzbehörde zu beteiligen.

Für die gesamte Fläche ist nicht auszuschließen, dass kleinräumig bodenfremdes Material oder Bodenkontaminationen angetroffen werden, die gesondert zu entsorgen sind. In diesen Fällen ist ebenfalls die untere Bodenschutzbehörde zu beteiligen.

Besondere Aufmerksamkeit besteht insbesondere dann, wenn in der nördlichen Ecke des Flurstückes 99/2 (Regenrückhaltebecken) sowie auf das Flurstück 99/1 Bauarbeiten durchgeführt werden. Wie dem Punkt 2.2 zu entnehmen ist, sind in den Bereichen Altablagerungen bekannt.

5.3 Archäologie

Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist die Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen und die Fundstelle bis zum Eintreffen der Fachbehörde zu sichern. Verantwortlich hier sind gem. § 14 DSchG (in der Neufassung vom 30.12.2014) der Grundstückseigentümer und der Leiter der Arbeiten.

Im Nahbereich sind jedoch archäologische Denkmale bekannt. Auf der überplanten Fläche ist daher mit archäologischer Substanz, d. h. mit archäologischen Denkmalen, zu rechnen.

Es wird ausdrücklich auf § 15 DSchG wie folgt verwiesen: 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 Bodenbeschaffenheit.

5.4 Hochwasserschutz

Entsprechend dem Sachstand zur Umsetzung der „Richtlinie über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken“ — Hochwasserrichtlinie — 2007/60/EG sind alle Bereiche unter NN + 3 m entsprechend Art. 5 der Richtlinie als potentiell signifikantes Hochwasserrisikogebiet ausgewiesen worden.

Die Niederungsbereiche unter NN + 3,0 m im überplanten Bereich wurden, soweit dies aus den mir vorliegenden Karten ersichtlich ist, als potentiell signifikantes Hochwasserrisikogebiet ausgewiesen. Entsprechende Darstellungen sollten in den Bebauungsplan übernommen werden.

Die Planungsgebiete liegen in kleinen Teilbereichen in einem hochwassergefährdeten Bereich und es besteht Überflutungsgefahr bei Ostseehochwasser. Im Hochwasserfall ist daher eine Wasser- und Wellenbelastung der baulichen Anlagen im hochwassergefährdeten Bereich nicht auszuschließen.

Empfehlung: Es wird empfohlen der Hochwassergefährdung Rechnung zu tragen und die Gründungen erosionssicher gegen Unterspülung zu errichten sowie die Fußbodenhöhen im Erdgeschoss für Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen auf NN + 3,50 m zu legen. In dem Sinne sollte auch die Nutzung eines Kellers, soweit unterhalb von NN +3,50 m liegend, minimiert oder ganz ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus sollte jederzeit die rechtzeitige zentrale Alarmierung und Evakuierung der gefährdeten Bewohner durch organisatorische und technische Vorsorge-Maßnahmen seitens der Gemeinde und Dritter sichergestellt werden. Die Verfügbarkeit und der Einsatz von Geräten zur Räumung von Gefahrenzonen und gefährlichen oder gefährdeten Gütern sollte entsprechende Berücksichtigung finden.

Bei Unterschreitung der Höhe von NN + 3,50 m sollten folgende Vorgaben in der Projektplanung berücksichtigt werden:

- entsprechende Vorgaben für Sockel-, Brüstungs- oder Schwellenhöhen, Lüftungseinrichtungen, Lichtschächte, etc.,
- besondere Sicherungsmaßnahmen oder ein Verbot der Lagerung wassergefährdender Stoffe (Brennstoffe, Chemikalien, Fäkalien, etc.),
- Vorkehrungen zur Sicherung gegen Auftrieb bei Lagerbehältern, Bauwerken, etc. oder Möglichkeiten zur Flutung,
- besondere Sicherungsmaßnahmen oder Ausschluss von Haustechnikanlagen und Hausanschlüssen,
- Einrichtungen gegen Rückstau in Ver- und Entsorgungsanlagen,
- Anordnung von Massivbauweisen und Ringankern,
- Vorkehrungen für Abwehrmaßnahmen (Abschotten von Tiefgaragen, Eingängen, Kellern oder anderen tiefer liegenden Bereichen durch mobile Hochwasserschutzwände, Dammbalken, Sandsäcke, etc.),
- Vorkehrungen gegen Wellenschlag, Eisgang und Unterspülung insbesondere bei Glasfassaden, etc.,
- Ausweisung von Fluchtwegen, Fluchträumen oder höhengelegenen Sammelplätzen auf mindestens NN + 3,00 m,
- Anhebung von Erschließungsstraßen nach ihrem Niveau auf mindestens NN + 3,00 m,
- Errichtung von Gebäuden auf Warften,
- Räume mit gewerblicher Nutzung auf mindestens NN + 3,00 m.

5.5 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Zur Wahrung meiner Belange bitte ich Folgendes in den Plan aufzunehmen: Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen gemäß § 34 Abs. (4) des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in der Fassung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962) weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig. Von der Wasserstraße aus sollen ferner weder rote, gelbe, grüne, blaue noch mit Natriumdampf-Niederdrucklampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein.

6 BODENORDNENDE UND SONSTIGE MAßNAHMEN

Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bildet:

- Die Sicherung des allgemeinen Vorkaufsrechts nach § 24 BauGB erfolgt nicht.
- Die Sicherung des besonderen Vorkaufsrechts als Satzung ist nicht beabsichtigt (§§ 25 und 26 BauGB).

Umlegung, Grenzregelung, Enteignung

- Die Umlegung, Grenzregelung oder Enteignung von Grundstücken nach §§ 45, 80 ff oder 85 BauGB sind nicht vorgesehen.

7 STÄDTEBAULICHE DATEN

7.1 Flächenbilanz

Das Plangebiet setzt sich wie folgt zusammen:

Gebiet	Gesamtgröße
SO-Gebiet	2.330 m ²
MI-Gebiet	27.800 m ²
Versorgungsflächen	3.240 m ²
Verkehrsfläche	1.650 m ²
Gesamt	35.020 m² (3,5 ha)

7.2 Bauliche Nutzung

Wie dem Punkt 2.4 zu entnehmen ist, sind im Plangebiet theoretisch 89 neue Wohnungen möglich.

Gemäß dem „Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP)“ des Landes Schleswig-Holstein gilt Neustadt in Holstein als „Unterzentrum mit Teilfunktion eines

Mittelzentrums. Gemäß dem Ziel 2 unter Punkt 2.5.2 der Begründung zum LEP sind u. a. die zentralen Orte Schwerpunkte für den Wohnungsbau. Dieser Anforderung wird die Stadt Neustadt in Holstein gerecht.

8 KOSTEN FÜR DIE STADT

Es entstehen der Stadt keine Kosten.

9 VERFAHRENSVERMERK

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Neustadt in Holstein hat die 5. Änderung der Innenentwicklung des Bebauungsplanes Nr. 54, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), am 16. Juli 2015 als Satzung beschlossen und die Begründung durch Beschluss gebilligt.

Siegel

Stadt Neustadt in Holstein, 25.08.2015

(gez. Dr. Tordis Batscheider)
Bürgermeisterin

Der Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 54, 5. Änderung trat am 17.09.2015 in Kraft.

