

Stadt Neustadt in Holstein

**Begründung zum Bebauungsplan Nr. 87 Teil 1
„Hafenwestseite Nord und Bahnhofsumfeld“
für das Gebiet zwischen Vor dem Brücktor, Schiffbrücke,
Wieksbergstraße und beruflicher Schule**

Authentizitätsnachweis / Übereinstimmungsvermerk

Hiermit wird bestätigt, dass die vorliegende digitale Fassung mit der Ausfertigungsfassung des Bebauungsplanes Nr. 87 Teil 1 der Stadt Neustadt i.H. übereinstimmt.

Auf Anfrage bei der Stadt Neustadt i.H., Fachbereich Stadtplanung, kann die Übereinstimmung der digitalen Fassung mit der Originalurkunde bestätigt werden.

Auftragnehmer und Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Volker Rathje

M.Sc. Lisa Walther

Inhalt:

1.	Planungsanlass und Planverfahren	5
2.	Plangebiet	6
3.	Planungsvorgaben	7
3.1.	Ziele der Raumordnung	7
3.2.	Landschaftsrahmenplan	8
3.3.	Flächennutzungsplan	9
3.4.	Gestaltungssatzung.....	10
3.5.	Städtebauförderung und Sanierungsgebiet	11
3.6.	Bestehende und angrenzende Bebauungspläne	13
3.7.	Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen.....	15
3.8.	Rahmenplan.....	21
4.	Planinhalt	25
4.1.	Art der baulichen Nutzung.....	25
4.2.	Maß der baulichen Nutzung, Baulinien und Baugrenzen	27
4.3.	Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	29
4.4.	Bauliche Anforderungen zur Nutzung erneuerbarer Energien	30
4.5.	Grünflächen	30
4.6.	Gestalterische Festsetzungen.....	30
5.	Erschließung	32
5.1.	Überörtliche Erschließung	32
5.2.	Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)	33
5.3.	Gehrechte	33
5.4.	Einfriedungen	34
5.5.	Stellplätze	34
6.	Ver- und Entsorgung	34
6.1.	Wasser	34
6.2.	Entsorgung.....	36
6.3.	Telekommunikationseinrichtungen.....	36
6.4.	Richtfunkstrecken.....	37
7.	Immissionsschutz.....	38
7.1.	Schallschutz	38
8.	Naturschutz und Landschaftspflege.....	41
8.1.	Allgemeines	41
8.2.	Bestandsbeschreibung und Auswirkungen der Planung	41

8.3.	Gesetzlicher Artenschutz.....	42
10.	Flächen und Kosten.....	43
10.1.	Flächen.....	43
10.2.	Kosten.....	43
11.	Anhang.....	44
11.1.	Merkblatt Kampfmittel.....	44
11.2.	Bestandsplan Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH	45

Anlagen:

- Anlage 1: Schallgutachten zur städtebaulichen Konversion der gewerblich genutzten Hafenvestseite in Neustadt in Holstein, Lärmkontor GmbH, 05.02.2019
- Anlage 2: Staubprognose gemäß TA Luft zur städtebaulichen Konversion der gewerblich genutzten Hafenvestseite in Neustadt in Holstein, Lärmkontor GmbH, 10.04.2019
- Anlage 3: Ergebnisbericht Orientierende Untersuchung, Am Hafen 6, 6a, 900 in Neustadt in Holstein, Büro für Rohstoff- und Umweltgeologie GmbH, 25.06.2019
- Anlage 4: Allgemeinde Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung einer möglichen UVP-Pflicht, Vorhaben „Hafenvestseite“, B-Pläne Teil 1 und 2, TGP, 29.01.2020
- Anlage 5: Grünordnerischer Fachbeitrag mit Biotoptypenkartierung / Eingriffsermittlung zum B-Plan 87 Teil 1 Stadt Neustadt in Holstein, TGP, 29.01.2020
- Anlage 6: Artenschutzbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 87 Teil 1 „Hafenvestseite Nord und Bahnhofsumfeld“ sowie Teil 2 „Hafenvestseite Süd“, 03.02.2020

1. Planungsanlass und Planverfahren

Die Stadt Neustadt in Holstein beabsichtigt die städtebauliche und funktionale Neuordnung der zentral im Stadtbereich gelegenen Hafenvestseite. Durch den Bedeutungsverlust des Getreideumschlages in der Hafenvirtschaft im Zuge des wirtschaftlichen Wandels der letzten Jahrzehnte ist ein Großteil der Flächen aus der Nutzung gefallen und liegt heute brach. Diese Flächen mit hohem Lagepotenzial sollen als kleinteilig durchmischtes Hafenviertel mit maritimen Gewerbe-, Wohn-, Kultur- und Tourismusangeboten entwickelt werden. Darüber hinaus sollen attraktive Freianlagen und Platzflächen am Hafenbecken entstehen.

2017 wurde für das Gebiet der Hafenvestseite und des Bahnhofsumfeldes ein zweistufiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Der Siegerentwurf des Büros ELBBERG Stadtplanung in Arbeitsgemeinschaft mit TGP Landschaftsarchitekten und TMH Architekten wurde zu einem Rahmenplan für das Sanierungsgebiet „Hafenvestseite“ in Neustadt i.H. weiterentwickelt, der im Juni 2019 von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Neustadt i. H. beschlossen wurde. Beratend in Bezug auf verkehrsplanerische Aspekte wurde das Büro ARGUS Stadt und Verkehr hinzugezogen. Der Rahmenplan bildet die Grundlage dieses Bebauungsplans.

Die Stadt Neustadt in Holstein wurde 2011 in das Bund/Länderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ aufgenommen. Die städtebauliche Neuordnung der Hafenvestseite erfolgt daher im Rahmen der städtebaulichen Sanierung gemäß § 142 BauGB.

Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt nach dem Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung nach § 13 a Baugesetzbuch (BauGB). Die Anwendungsvoraussetzungen für dieses Verfahren liegen vor. Der Bebauungsplan dient der Nachverdichtung und Innenentwicklung im bebauten Stadtgebiet; die zulässige Grundfläche einschließlich weiterer Bebauungspläne, die im engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen, liegt zwischen 20.000 m² und 70.000 m². Hierzu wurde eine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt (gemäß § 13a BauGB, siehe Anlage 4), die zum Ergebnis hatte, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen haben wird und deshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich wird. Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Fauna-Flora-Habitat- und EU-Vogelschutzgebieten oder sonstigen Schutzgebieten.

Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Absatz 2 und 3 BauGB. Danach wird von einer Umweltprüfung und von einem Umweltbericht abgesehen. Da es sich um mehr als 20.000 m² durch den Bebauungsplan zulässiger Grundfläche handelt, ist jedoch die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung anzuwenden.

Der Flächennutzungsplan wird im Wege der Berichtigung an die Festsetzungen dieses Bebauungsplans angepasst.

2. Plangebiet

Das Plangebiet, mit einer Größe von ca. 5,5 ha, befindet sich in zentraler Lage im Neustädter Stadtgebiet und liegt direkt am Hafenbecken. Innerhalb des Plangebiets befindet sich der Neustädter Bahnhof und der zentrale Busbahnhof (ZOB), sodass das Gebiet eine wichtige Durchgangs- und Verknüpfungsfunktion für die umliegenden Stadtteile übernimmt.

Das Zentrum mit Marktplatz und Stadtkirche ist ca. 300 m Luftlinie entfernt. Das Plangebiet liegt südlich der Straße vor dem Brücktor (L 309), westlich der Straße Schiffbrücke und nördlich der Wieksbergstraße. Die Westgrenze bildet die Grenze des Bahnhofsvorplatzes bzw. die Berufliche Schule im Nordosten. Das Plangebiet liegt an der Verbindung zwischen Ostsee im Süden und Neustädter Binnengewässer im Norden, wo sich der Kommunalhafen befindet. Der Hafbereich ist vollständig mit Kaianlagen eingefasst.



Abb. 1: Luftbild mit Lage des Plangebiets (rot-gestrichelt), ohne Maßstab; Quelle: Stadt Neustadt

Aufgrund des Zugangs zur Ostsee entwickelten sich insbesondere im 20. Jahrhundert hafengewerbliche Nutzungen mit den großformatigen Kornspeichern, von denen die Hafenwestseite bis heute geprägt ist.

Einige der Speicher sind aufgrund der zurückgehenden Getreidewirtschaft bereits anderen gewerblichen Nutzungen zugeführt worden, wie der Horn'sche Speicher, der gastronomisch genutzt wird. Einige sind von Leerstand betroffen wie die LHG-Speichertürme und der Sackspeicher, andere werden bis heute genutzt. Es gibt Bootsschuppen, in denen Reparaturarbeiten an Schiffen durchgeführt werden sowie eine Hafenmeisterei, die sich im ehemaligen Rothe Agrar Terminal befindet. Die Freiflächen sind vollständig versiegelt und dienen in weiten Teilen der Erschließung, der temporären Lagerung von Schüttgut und Booten sowie dem Hafenumschlag. Für die Be- und Entladung von Schiffen wird derzeit noch ein weiträumiger Bereich durch mobile Zäune abgesperrt.

Der gegenüberliegende Bereich der östlichen Hafenseite ist von touristischer bzw. gastronomischer Nutzung geprägt.

3. Planungsvorgaben

3.1. Ziele der Raumordnung

Nach § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Neustadt in Holstein ist im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 zusammen mit der gesamten Lübecker Bucht als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung ausgewiesen. Der Stadt wird die Funktion eines Unterzentrums mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums zugewiesen. Mit dieser Ausweisung soll Neustadt als regionaler Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkt weiterentwickelt werden und zur Stärkung und Versorgung der ländlichen Räume beitragen.

Im Regionalplan 2004 für den Planungsraum II wird das Stadtgebiet darüber hinaus als zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes dargestellt. Im Norden der Stadt liegt ein großräumiges Naturschutzgebiet, das auch große Teile des Neustädter Binnengewässers mit einschließt. Das Naturschutzgebiet sowie das gesamte Neustädter Binnengewässer sind als regionaler Grünzug dargestellt. Der Hafen wird als regional oder überregional bedeutsamer Hafen dargestellt, angrenzend ein größerer Sportboothafen (Ancora Marina). Im Stadtgebiet sind darüber hinaus die zentrale Abfallentsorgungsanlage sowie ein Großklärwerk im Norden markiert. Die im Westen des Stadtgebiets dargestellte Bahntrasse, ist als zu elektrifizieren klassifiziert.

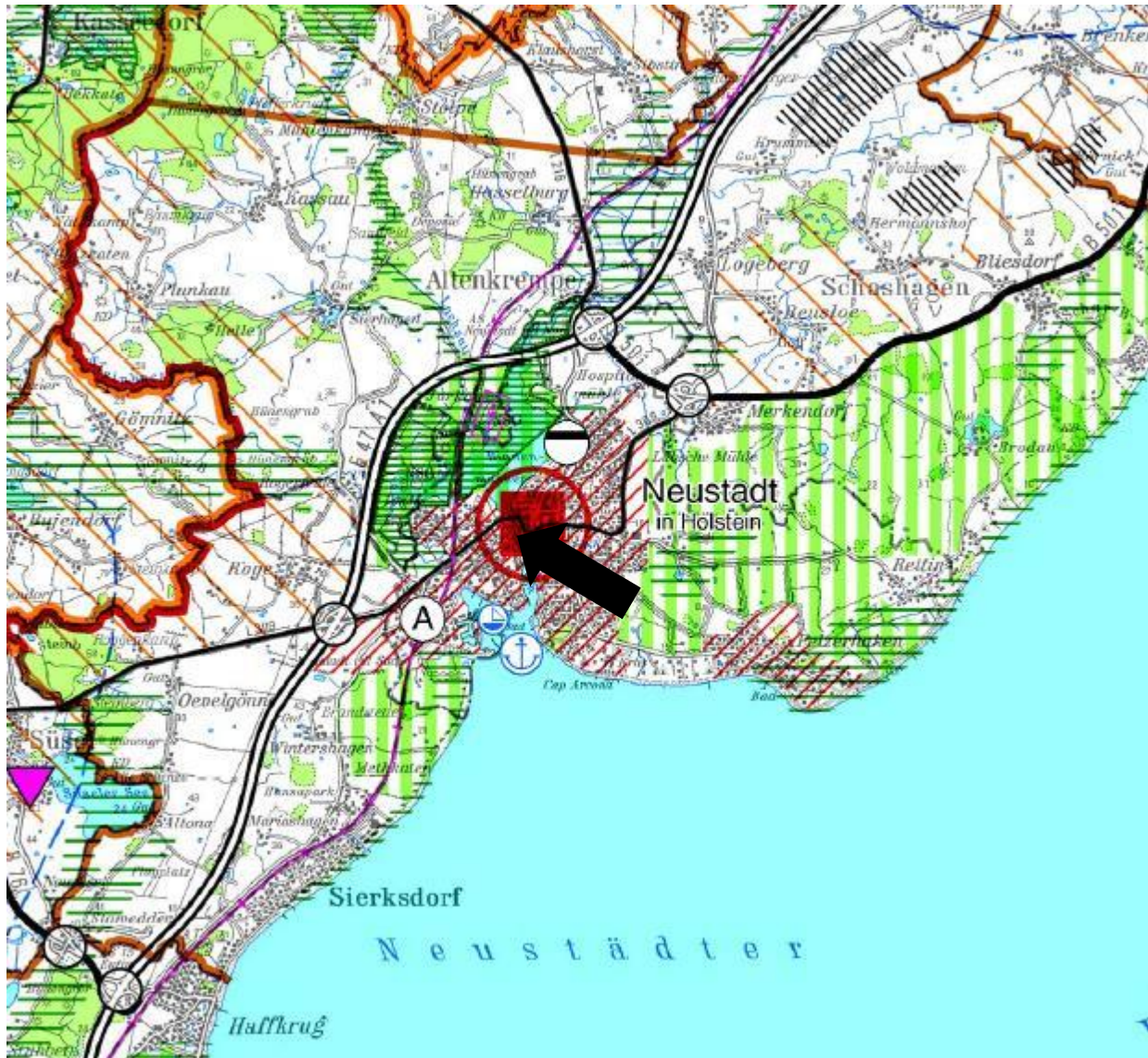


Abb. 2: Ausschnitt aus dem Regionalplan für den Planungsraum II 2004, Lage des Plangebiets ist mit einem Pfeil markiert, ohne Maßstab

Da das Plangebiet zentral im Neustädter Siedlungsgebiet liegt und der Hafenumschlag weiter an Bedeutung verliert, unterstützt dieser Bebauungsplan die Konversion der Hafenumflächen und damit die Ziele der Innenentwicklung der Stadt Neustadt i.H.. Die mit diesem Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen stehen den Aussagen des Regionalplans nicht entgegen.

3.2. Landschaftsrahmenplan

Im Landschaftsrahmenplan werden für das Plangebiet keine Aussagen getroffen.

3.3. Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan ist das Plangebiet unter anderem als Sondergebiet Hafen, gewerbliche Baufläche und Verkehrsfläche dargestellt. Die Flächen des Hospitals zum heiligen Geist sind als Gemeinbedarfsfläche mit den Zweckbestimmungen Kirchen und *kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen* sowie *sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen* dargestellt. Die östlichen Flächen sind als Wasserflächen dargestellt. Darüber hinaus ist die Bahnstrecke als Bahnanlage dargestellt.

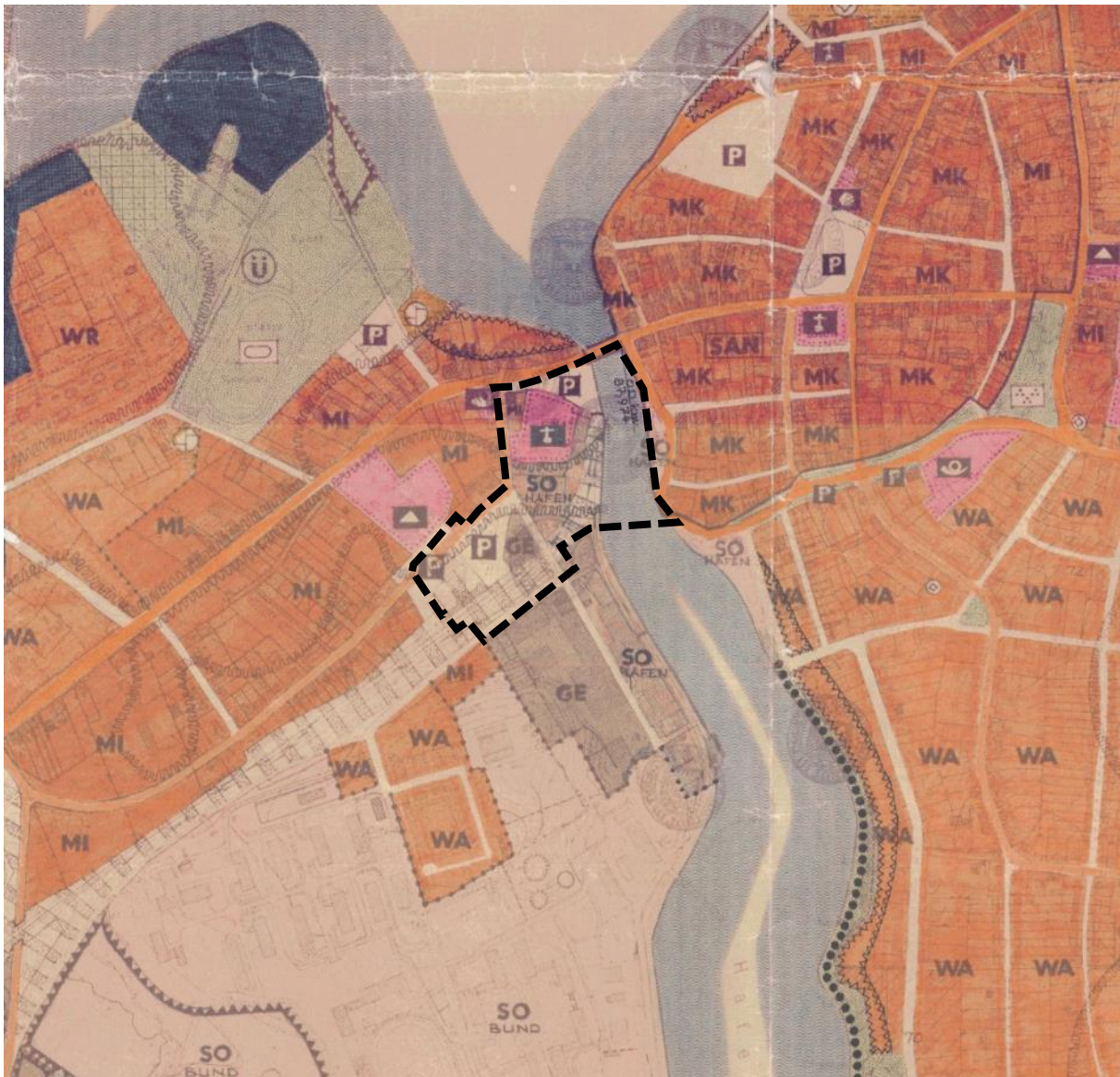


Abb. 3: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan, Geltungsbereich dieses B-Plans (schwarz-gestrichelt), ohne Maßstab

Die geplanten Kern- und urbanen Gebiete sind nicht aus dem geltenden Flächennutzungsplan entwickelbar. Gemäß den Regelungen des § 13 a Abs. 2 Satz 2 BauGB muss der Flächennutzungsplan jedoch nicht in einem gesonderten Verfahren geändert werden, sondern wird im Wege der Berichtigung an die Festsetzungen dieses Bebauungsplans angepasst. Der Flächennutzungsplan wird zukünftig für den

Bereich des Sondergebiets Hafen, entsprechend der Festsetzungen des B-Plans gemischte Baufläche (M) darstellen. Ebenso im Bereich der gewerblichen Bauflächen westlich der Bahnhofstraße.

3.4. Gestaltungssatzung

Der nördliche Teil des Bebauungsplans liegt im Geltungsbereich der Satzung der Neustadt über besondere Anforderungen an die Gestaltung baulicher Anlagen (Gestaltungssatzung für die Altstadt von Neustadt in Holstein vom 22.02.2018). Die Satzung soll den Erhalt, die Wiederherstellung, die Fortschreibung und die Pflege des typischen Stadtbildes der Altstadt von Neustadt in Holstein sichern. In der Satzung werden typische Gestaltungsmerkmale, Maßstäblichkeiten und Materialien, welche die Unverwechselbarkeit und Atmosphäre der Altstadt ausmachen, formuliert und Regelungen für Neubaumaßnahmen getroffen.

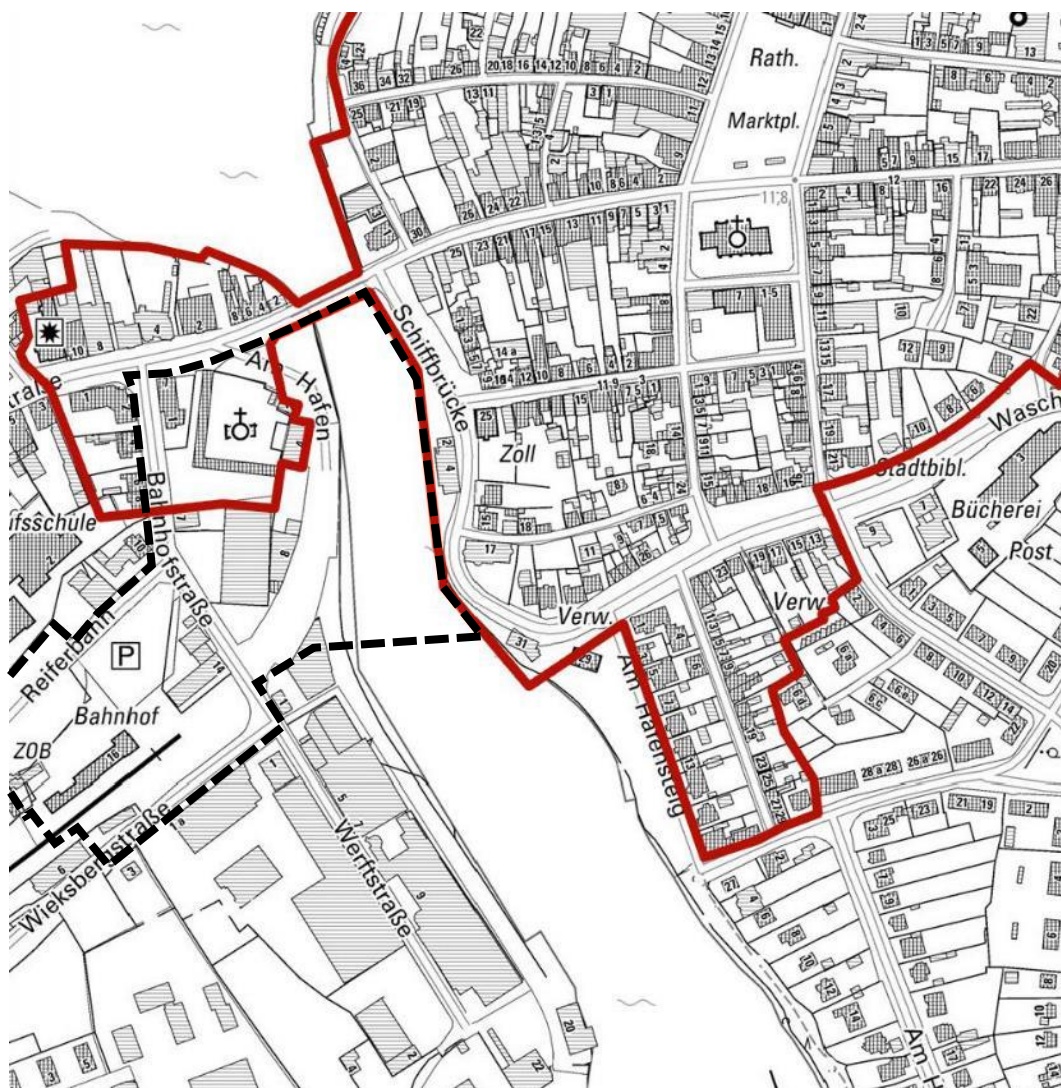


Abb. 4: Aktueller Zuschnitt der Gestaltungssatzung (rote Linie), Geltungsbereich dieses B-Plans (schwarz-gestrichelt), ohne Maßstab

Der Geltungsbereich der Gestaltungssatzung wird nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen. Im Bebauungsplan werden gestalterische Festsetzungen, beispielsweise zu Werbeanlagen getroffen, die

bewusst Formulierungen der Gestaltungssatzung aufnehmen, um ein qualitätsvolles Erscheinungsbild auch im Hafengebiet zu entwickeln und zu sichern.

3.5. Städtebauförderung und Sanierungsgebiet

Die Stadt Neustadt in Holstein wurde 2011 in das Bund/Länderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ aufgenommen. Mit dem Programm sollen vor allem kleine und mittlere Städte und Gemeinden in ländlichen Räumen als Zentren der Daseinsvorsorge für die Zukunft handlungsfähig gemacht werden. Ihre zentralörtliche Versorgungsfunktion soll dauerhaft, bedarfsgerecht und auf hohem Niveau für die Bevölkerung der gesamten Region gesichert und gestärkt werden.

Als wesentliche Entscheidungsgrundlage über den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln wurden in einem festgelegten Untersuchungsbereich vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB durchgeführt, um Defizite, Mängel aber auch Entwicklungschancen aufzuzeigen. 2014 wurden die Untersuchungen abgeschlossen. Sie zeigten insbesondere für das Gebiet der Hafenvestseite städtebauliche Missstände auf. Die Stadtvertretung der Stadt Neustadt in Holstein hat in ihrer Sitzung am 11.12.2014 daher die Satzung über die Festlegung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Hafenvestseite“ beschlossen. Die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen sowie insbesondere die dort definierten Erneuerungs- und Entwicklungsziele sowie Maßnahmen spielten im nachfolgenden Prozess zur Entwicklung der Hafenvestseite eine wichtige Rolle. Im Rahmen des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs fanden die Ergebnisse der Untersuchungen Berücksichtigung und wurden im Zuge der anschließenden Bearbeitung des Rahmenplans geprüft und weiter präzisiert.

Die Entwicklung und Umgestaltung der Hafenvestseite soll stufenweise erfolgen, sodass der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans nur einen Teilbereich des Sanierungsgebietes Hafenvestseite umfasst (siehe Abb. 5). Die geplanten neuen Nutzungen können zur städtebaulichen Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Hafenvestseite beitragen und die Hafenvestseite in ein kleinteilig, maritimes und durchmischtes Hafenviertel wandeln. Neubauten für Gastronomie, Tourismus, Dienstleistungen und neue Wohnangebote werden ebenso dazu beitragen, wie die geförderten Maßnahmen. Zu diesen zählen beispielsweise der Grunderwerb von Grundstücken, die Grundstücksfreimachung oder die Neugestaltung der Freianlagen.

In die Planzeichnung wird ein Hinweis auf die sanierungsrechtlichen Vorschriften aufgenommen.

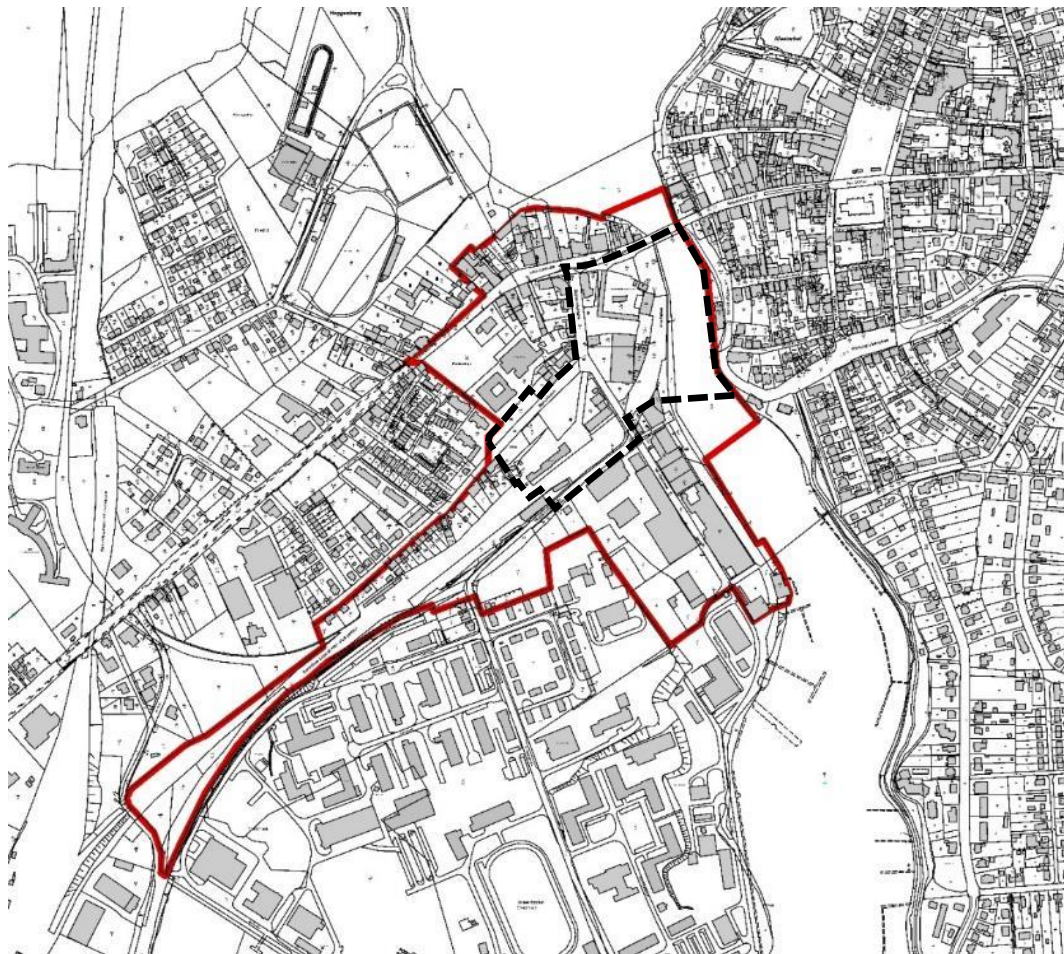


Abb. 5: Sanierungsgebiet Hafenvestseite (rote Linie), Geltungsbereich dieses B-Plans (schwarz gestrichelt), ohne Maßstab

3.6. Bestehende und angrenzende Bebauungspläne

Für einen kleinen Bereich im Norden des Plangebiets gibt es bereits den rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 52 „Gebiet zwischen Lienaustraße, Bahnhofstraße, Reiferbahn, bis zur Westgrenze der Parkanlage und Kreisberufsschule“ vom 21.01.1988. Der bestehende Bebauungsplan setzt für diese Flächen Straßenverkehrsflächen bzw. Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung Parkplatz fest.

Durch diesen Bebauungsplan werden Teilbereiche des B-Plans Nr. 52 überplant und dessen Festsetzungen für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans aufgehoben. Der Bebauungsplan Nr. 87 Teil 1 setzt für diesen Bereich nunmehr Straßenverkehrsflächen und öffentliche Grünfläche fest.

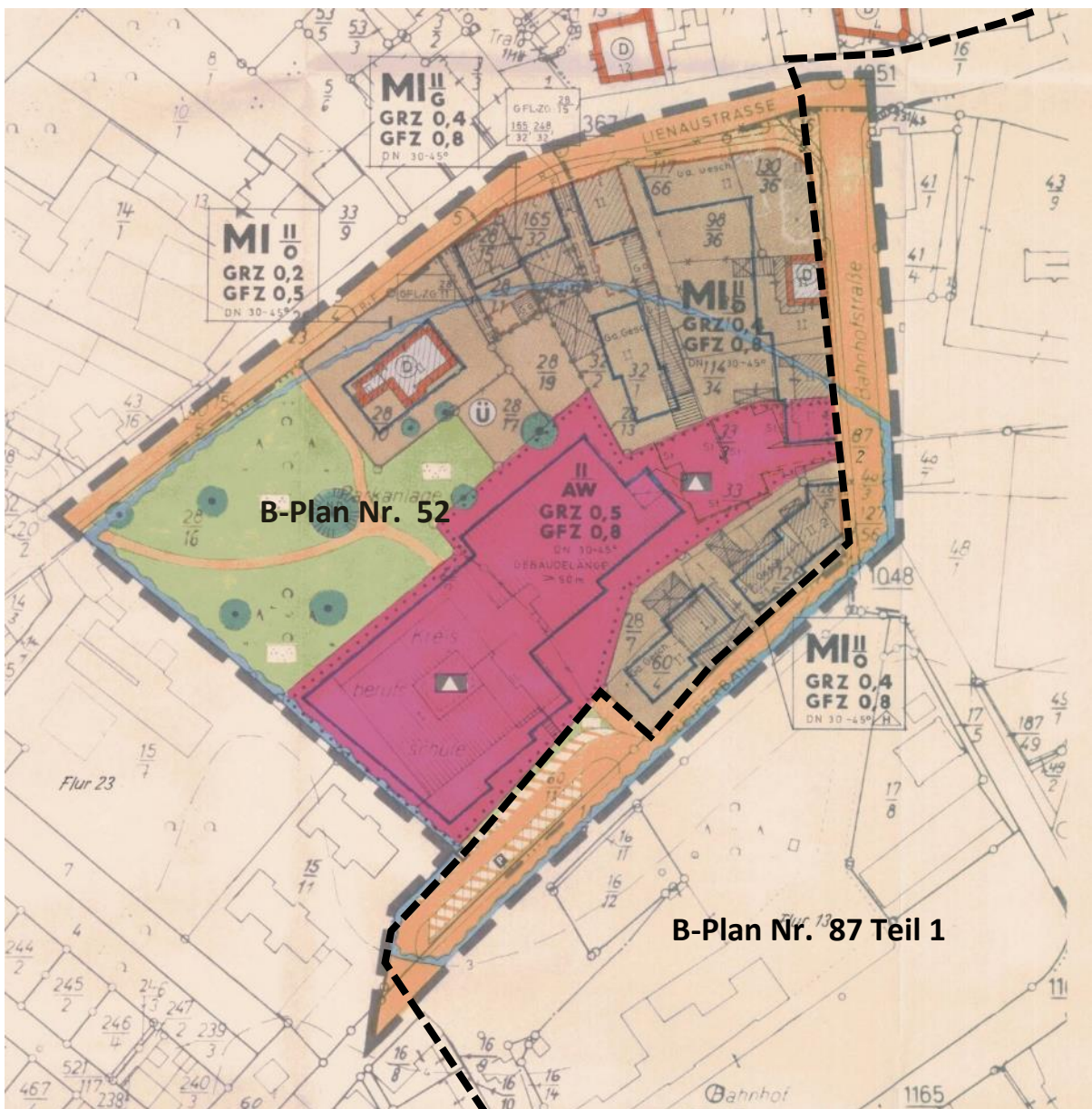


Abb. 6: Bebauungsplan Nr. 52 „Gebiet zwischen Lienaustraße, Bahnhofstraße, Reiferbahn, bis zur Westgrenze der Parkanlage und Kreisberufsschule“ Geltungsbereich dieses B-Plans (schwarz gestrichelt), ohne Maßstab

Südlich angrenzend an diesen Bebauungsplan wird der B-Plan Nr. 87 Teil 2 aufgestellt. Aufgrund der zeitlich versetzten Entwicklung werden die beiden Planverfahren, die den ersten Bauabschnitt des Rahmenplans Hafenwestseite umfassen, getrennt durchgeführt.

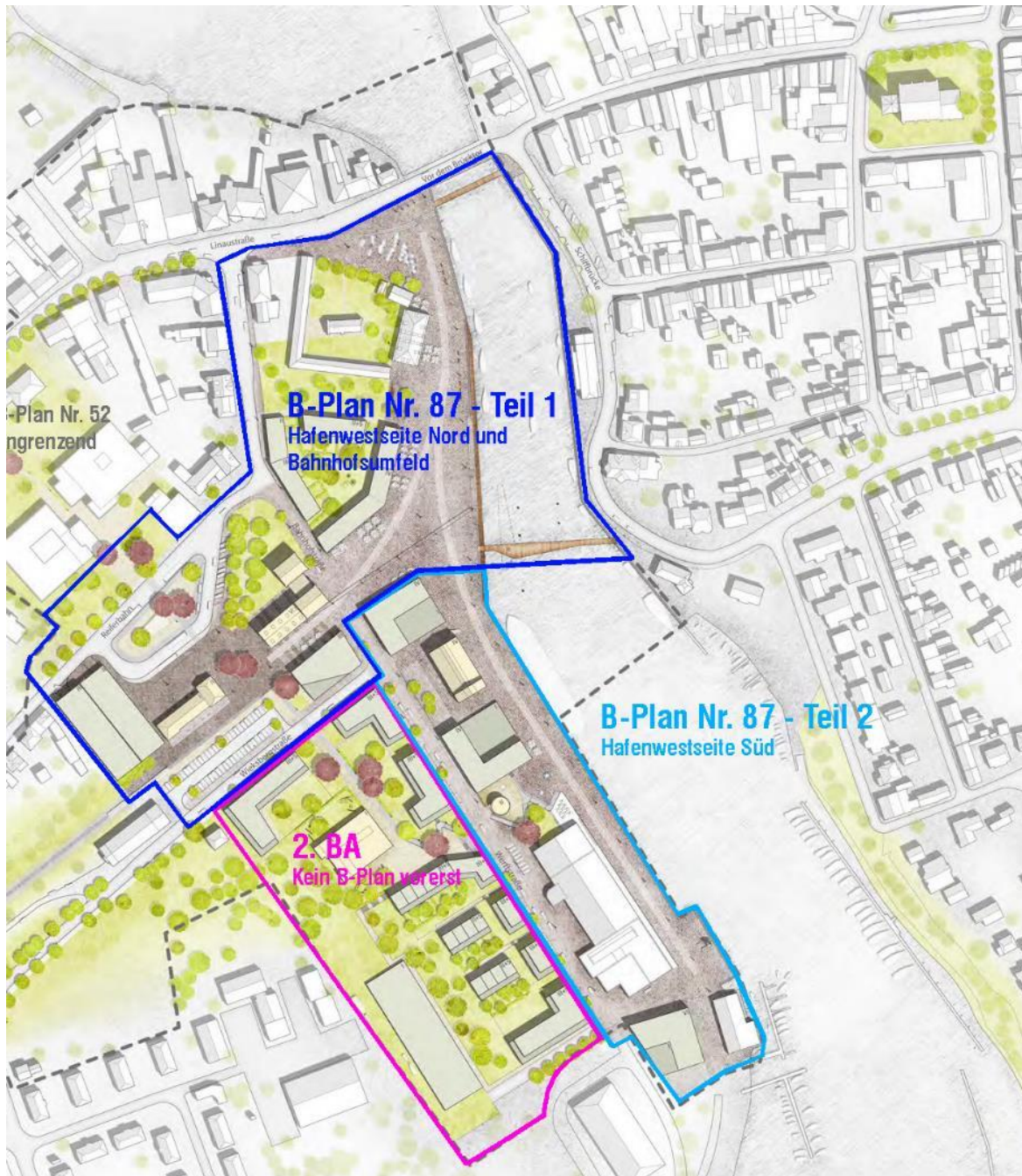


Abb. 7: Geltungsbereiche der Bebauungspläne auf der Hafenwestseite, eigene Darstellung, ohne Maßstab

3.7. Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen

Hochwassergefährdeter Bereich

In der Planzeichnung ist das aktuelle potentiell signifikante Hochwasserrisikogebiet an den Küsten dargestellt. In Anbetracht der relativ geringen Schwankungsbreite in der Flussgebietseinheit Schlei/Trave wurde das HW200 dafür im Rahmen der vorläufigen Bewertung des Hochwasserrisikos grundsätzlich auf NHN + 2,5 m festgelegt. Zum Schutz vor Hochwassergefahren wird empfohlen, die Fußbodenhöhe für Räume zum dauernden Aufenthalt von Personen auf 3,50 m über NN anzulegen und eine Überflutungssicherung der Gebäude bis zu einer Höhe von 3,50 m über NN vorzunehmen.

Hinweise des Landesbetriebes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz

Das überplante Gebiet befindet sich zentral in der Ortslage der Stadt Neustadt in Holstein. Teile des Gebiets befinden sich innerhalb eines Hochwasserrisikogebiets. Es handelt sich zudem um ein Vorranggebiet für den Küstenschutz im Sinne der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans.

Küstenschutzrechtliche Genehmigungserfordernisse sind aktuell nicht erkennbar. Das überplante Gebiet unterliegt teilweise einem Bauverbot im Sinne von § 82 Abs. 1 Nr. 4 LWG. Die Zulässigkeit von Vorhaben kann bei Unterschreitung der Mindesthöhen nur im jeweiligen Einzelfall beurteilt werden.

Genehmigungserfordernis: Aus den Unterlagen ist nicht erkennbar, dass küstenschutzrechtliche Genehmigungserfordernisse im Sinne der §§ 70, 80 oder 81 LWG bestehen könnten. Die ausgewiesenen Baubereiche befinden sich zwar in der Nähe der Küste, jedoch nicht an der Küste im eigentlichen Sinn. Sie befinden sich zudem abseits von Deichen und außerhalb von sonstigen Hochwasserschutzanlagen.

Bauverbote § 82 Abs. 1 Nr. 4 LWG

„Bauliche Anlagen dürfen in den Hochwasserrisikogebieten an der Küste (§ 59 Absatz 1 Satz 2) nicht errichtet oder wesentlich geändert werden“.

Mehrere der im Bebauungsplan ausgewiesenen Baubereiche befinden sich innerhalb der Hochwasserrisikogebietskulisse im Sinne der vorgenannten Rechtsnorm. Die betroffenen Bereiche sind im vorliegenden Entwurf korrekt dargestellt.

Bauvorhaben in diesen Bereichen unterliegen somit einem grundsätzlichen Bauverbot nach § 82 Abs. 1 Nr. 4 LWG.

Privilegierte Vorhaben § 82 Abs. 2 Nr. 6 LWG

„Absatz 1 gilt nicht im Falle des Absatz 1 Nummer 4 für bauliche Anlagen, (...) wenn die zur ausreichenden Minderung der Hochwasserrisiken erforderlichen Maßnahmen mit Herstellung der baulichen Anlage durchgeführt werden.“

Unter Punkt 7.1 der textlichen Festsetzungen des vorliegenden Entwurfs wird für Aufenthaltsräume eine Mindesthöhe von NHN + 3,50 m vorgeschrieben. Der maßgebliche Referenzwasserstand für das 200-jährliche Hochwasser (HW200) beträgt für den Bereich der Stadt Neustadt in Holstein NHN + 2,40 m. Die genannte Höhenfestsetzung für Aufenthaltsräume wird als ausreichend angesehen.

Für andere Räume sollte ebenfalls eine Mindesthöhe vorgegeben werden, die zu einer ausreichenden Minderung der Hochwasserrisiken führt. Auf der Basis des HW200 ist dabei eine Mindesthöhe von NHN + 2,90 m einzuhalten.

Alternativ können auch andere Sicherungsvorkehrungen getroffen werden. Diese sind im Rahmen des jeweiligen Bauvorhabens anzugeben und deren Wirksamkeit nachzuweisen (s. a. Hinweise).

Vorgaben und Empfehlungen:

- Aufgrund der verbleibenden Gefahr durch Sturmhochwasser wird empfohlen versorgungsrelevante Anlagen nicht in hochwassergefährdeten Höhenlagen einzurichten. Sollte dies nicht möglich sein, sollten entsprechende Anlagen gesondert gegen Hochwasser gesichert werden. Es wird beispielhaft auf die Hochwasserschutzfibel des Bundes verwiesen.

Hinweise:

- Die Errichtung von Anlagen innerhalb des Hochwasserrisikogebiets ist grundsätzlich unzulässig, sofern die oben angegebenen Mindesthöhen unterschritten werden. Über Ausnahmen kann nur auf gesonderten Antrag entschieden werden. Sofern baurechtlich Genehmigungsfreiheit besteht, ist der Antrag direkt an die untere Küstenschutzbehörde zu richten.
- Bei der Umsetzung von Vorhaben in gefährdeten Bereichen bestehen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein keine Ansprüche auf Finanzierung oder Übernahme notwendiger Schutzmaßnahmen.

Bundeswasserstraße

Um die Schifffahrt in keiner Weise einzuschränken oder den Betrieb zu stören, wird auf der Planzeichnung der Hinweis aufgenommen, dass Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art gem. § 34 Abs. (4) Bundeswasserstraßengesetz (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 dürfen, 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, blaue noch mit Natriumdampflampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen usw. sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck daher zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.

Denkmalschutz

Im Plangebiet befinden sich Kulturdenkmäler mit besonderem Wert gemäß § 2 und § 8 des Denkmalschutzgesetzes des Landes Schleswig-Holstein. Dazu zählen der Neustädter Bahnhof, der Doppelturm-Getreidespeicher inklusive Schiffsbeladeanlage (Förderband), der Horn'sche Speicher, der alte Wasserspeicher nördlich davon sowie die ehem. Reichsbank-Zweigstelle. Darüber hinaus steht das Heilig-Geist-Hospital mit Hospitalkirche, Hospital-Wohnhaus, Hospital-Friedhof mit Lindenreihe, Gartenanlagen und Einfriedung unter Denkmalschutz. Die denkmalgeschützten Gebäude werden nachrichtlich in der Planzeichnung gekennzeichnet.

Hinweis des Kreises Ostholstein, Denkmalschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass sich innerhalb der räumlichen Grenzen des Geltungsbereichs der Planung mehrere gesetzlich geschützte unbewegliche Kulturdenkmale befinden (§ 8 DSchG). Hierbei handelt es sich um:

Am Hafen 2, Alter Wasserspeicher

Am Hafen 4, Horn'scher Speicher

Bahnhofstraße 14, Speichergebäude

Bahnhofstraße, Schiffsbeladeanlage

Bahnhofstr. 16, Bahnhofsgebäude

Vor dem Brücktor 1/3, als Sachgesamtheit HI.-Geist-Hospital mit folgenden Einzelobjekten:

HI.-Geist-Hospital, Wohnhaus

HI.-Geist-Hospital, Kirche

HI.-Geist-Hospital, Friedhof

HI.-Geist-Hospital, Gartenanlagen

HI.-Geist-Hospital, Einfriedung

HI.-Geist-Hospital, Lindenreihe

Vor dem Brücktor 7, ehemalige Reichsbank-Zweigstelle

Mit der Novellierung des Denkmalschutzgesetzes Schleswig-Holstein Ende Dezember 2014 wurde die Denkmalliste eingeführt. Das Landesamt für Denkmalpflege bewertet bisher bekannte Baudenkmale im Rahmen der Nachinventarisierung nach. Die Denkmalliste ist generell offen und wird ständig fortgeschrieben. Durch neue Erkenntnislagen und damit verbundenen aktuellen Objektbewertungen sind Veränderungen in den erfassten Denkmalbeständen möglich.

Es ist auf den denkmalrechtlichen Genehmigungsvorbehalt und Abstimmungsbedarf mit der Denkmalschutzbehörde für Maßnahmen an unbeweglichen Kulturdenkmälern hinzuweisen. Ebenfalls ist auf den denkmalrechtlichen Genehmigungsvorbehalt und Abstimmungsbedarf für Maßnahmen im Umgebungsbereich unbeweglicher Kulturdenkmale hinzuweisen (§ 12 (1) Abs. 1 u. 3 DSchG).

Das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein in Schleswig und das Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein in Kiel können gemäß § 4 Denkmalschutzgesetz zur vorgelegten Planung jeweils eigenständig Stellung nehmen.

Baumschutzsatzung

Im Plangebiet gilt die „Kreisverordnung zum Schutz von Bäumen in der Stadt Neustadt in Holstein“ vom 24.03.1981. Die Beseitigung oder Beschädigung von Bäumen ab einem Stammdurchmesser von 15 cm in 1,30 m Höhe ist verboten.

Archäologie

Der überplante Bereich befindet sich teilweise in einem archäologischen Interessensgebiet, daher ist hier mit archäologischer Substanz d.h. mit archäologischen Denkmälern zu rechnen.

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.

Bahnanlagen

Hinweise durch das Eisenbahn-Bundesamt:

Planrechtsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die Auswirkungen auf das Vorhaben haben können, sind beim Eisenbahn-Bundesamt nicht anhängig. Grundsätzlich gelten die Abstandsflächen nach Landesbauordnung. Abstände zu den Eisenbahnbetriebsanlagen richten sich nach den technischen Regelwerken der Bahn. Sie sind einzuhalten.

Eine eisenbahntechnische Prüfung hat nicht stattgefunden. Es wird in diesem Punkt auf die Eigenverantwortung der DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturbetreiberin für die Gewährleistung eines sicheren Bahnbetriebes verwiesen (§ 4 Allgemeines Eisenbahngesetz). Bitte beachten Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen oder Bahnstromleitungen prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicherweise betroffen.

Das EBA ist keine Anlagen- und Liegenschaften der DB AG führende Stelle. Ob ggf. noch Dienstbarkeiten und Rechte der DB AG auf den betroffenen Flurstücken liegen kann nur von der DB AG festgestellt werden. Ggf. könnte ein Freistellungsantrag beim EBA gestellt werden.

Altlasten

Im Plangebiet gibt es sieben Adressen, die im Altlastenkataster des Kreises Ostholstein geführt werden. Diese sind in der nachfolgenden Abbildung markiert.

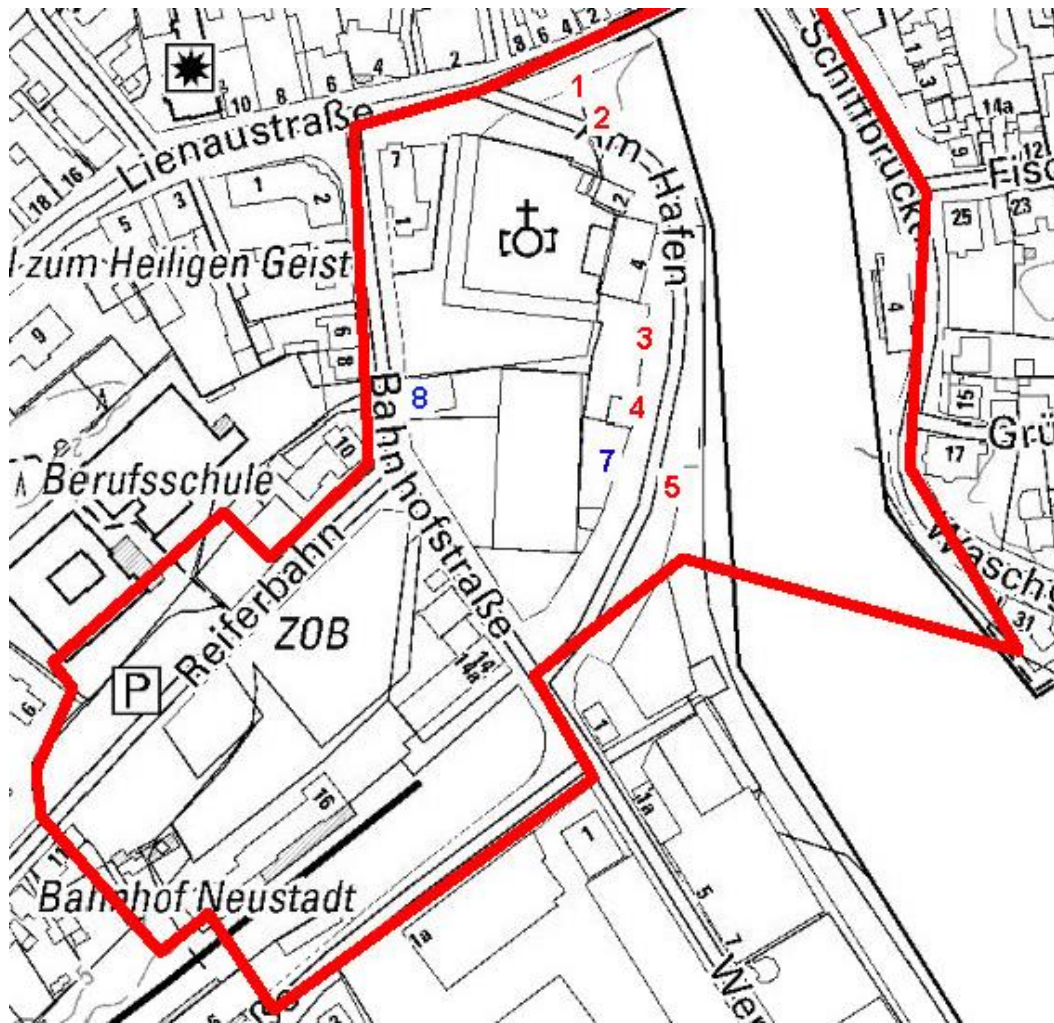


Abb. 8: Auszug Altlastenkataster Kreis Ostholstein, ohne Maßstab, Quelle: Kreis Ostholstein

Für Bereiche, die sechs dieser Adressen einbeziehen, wurde eine Gefährdungsabschätzung mittels orientierender Untersuchung durch das Büro für Rohstoff- und Umweltgeologie GmbH, Kiel (BRUG) durchgeführt (siehe Abbildung 9). Demnach konnte der Altlastenverdacht für die Grundstücke Am Hafen 6, 6a, 900 und für den Parkplatz im oberen Teil des Plangebiets nicht entkräftet werden.

Es kann zwar eine Gefährdung für die Wirkungspfade Boden-Mensch und Bodenluft-Mensch mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden, aber im Hinblick auf den Pfad Boden-Grundwasser liegen Informationen vor, die darauf hindeuten, dass vom Grundstück „Am Hafen 6/6a und der Parkplatzfläche“ Einträge ins Grundwasser ausgehen, die zu den erhöhten KW-Konzentrationen in den Messstellen GWM 3 und 4 geführt haben. Es wird empfohlen, auf der Abstromseite von diesen Grundstücken (zwischen GWM 3 und GWM 1) eine weitere Grundwassermessstelle zu installieren und zu beproben. Die Ausdehnung der MKW-Verunreinigung im Umfeld von RKS5 sollte durch 2-3 weitere Sondierungen eingegrenzt werden. Anhand der dann gewonnenen Ergebnisse kann über eine eventuell durchzuführende Sanierungsmaßnahme entschieden werden. Die altlastenverdächtigen Flächen, werden im B-Plan als erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet gekennzeichnet.

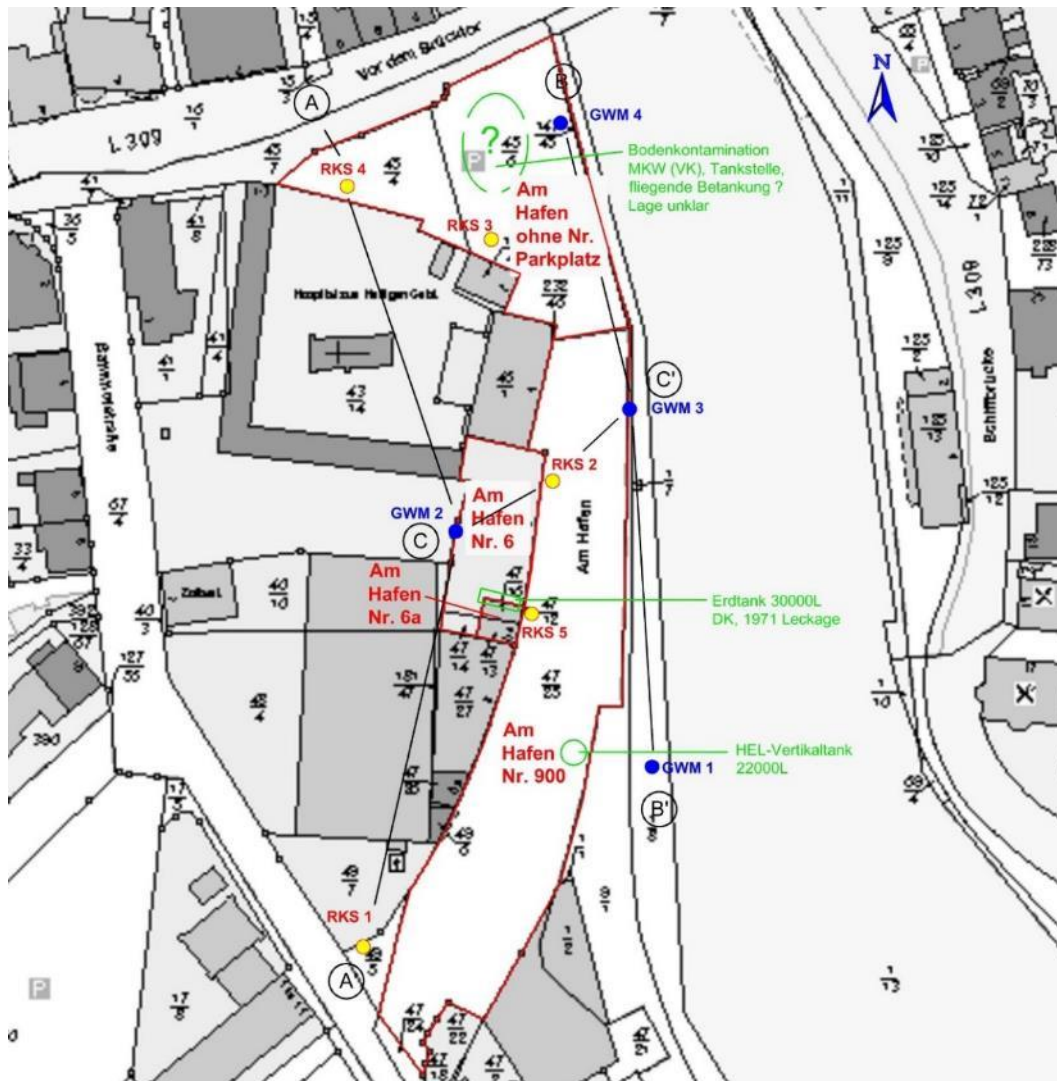


Abb. 9: Lageplan der orientierenden Untersuchung vom 25.06.2019, BRUG GmbH mit Kennzeichnung alllastenverdächtiger Flächen (rot), Rammkernsondierung mit Ausbau zu Grundwassermessstelle GWM (blau) und Rammkernsondierung (gelb), ohne Maßstab

Von geplanten Tiefbauarbeiten, ist die untere Bodenschutzbehörde (uBB) frühzeitig in Kenntnis zu setzen. Wird verunreinigter Boden angetroffen, sind der Ausbau und die Entsorgung von einem gem. § 18 BBodSchG anerkannten Fachgutachter zu begleiten. Es ist dann mit erhöhten Entsorgungskosten des Bodenmaterials zu rechnen.

Hinweis des Kreises Ostholstein, Bodenschutz

Nachsorgender Bodenschutz:

Nach einer orientierenden Untersuchung der Firma BRUG vom 25.06.2019 geht von den untersuchten Flächen keine Gefahr für den Menschen aus. Eine Gefährdung des Grundwassers konnte jedoch nicht ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund sollten vor Baubeginn weitere Untersuchungen und eventuell eine Sanierung durchgeführt werden.

Die untere Bodenschutzbehörde steht hierzu mit den jetzigen Eigentümern der entsprechenden Flächen im Kontakt.

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

Kampfmittel

Hinweis des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration:

Für das Gebiet erfolgt keine Auskunft zur Kampfmittelbelastung gem. § 2 Abs: 3 Kampfmittelverordnung S-H. Eine Auskunftseinholung beim Kampfmittelräumdienst S-H ist nur für Gemeinden vorgeschrieben, die in der benannten Verordnung aufgeführt sind.

Die Gemeinde/Stadt Neustadt liegt in keinem uns bekannten Bombenabwurfgebiet. Für die durchzuführenden Arbeiten bestehen aus Sicht des Kampfmittelräumdienstes keine Bedenken.

Zufallsfunde von Munition sind jedoch nicht gänzlich auszuschließen und unverzüglich der Polizei zu melden. (siehe Merkblatt unter Kapitel 11.1)

3.8. Rahmenplan

Der Rahmenplan Hafenvestseite drückt als sonstige Planung nach § 1 Absatz 6 Nummer 11 des Baugesetzbuchs den grundsätzlichen städtebaulichen Entwicklungsrahmen für die langfristige Entwicklung der Hafenvestseite aus. Das Planwerk besteht aus einem Bericht und sechs Konzeptplänen zu den übergeordneten Zielen und den Themen Städtebau, Freiraum, Verkehr, Nutzungen sowie Gestaltung.

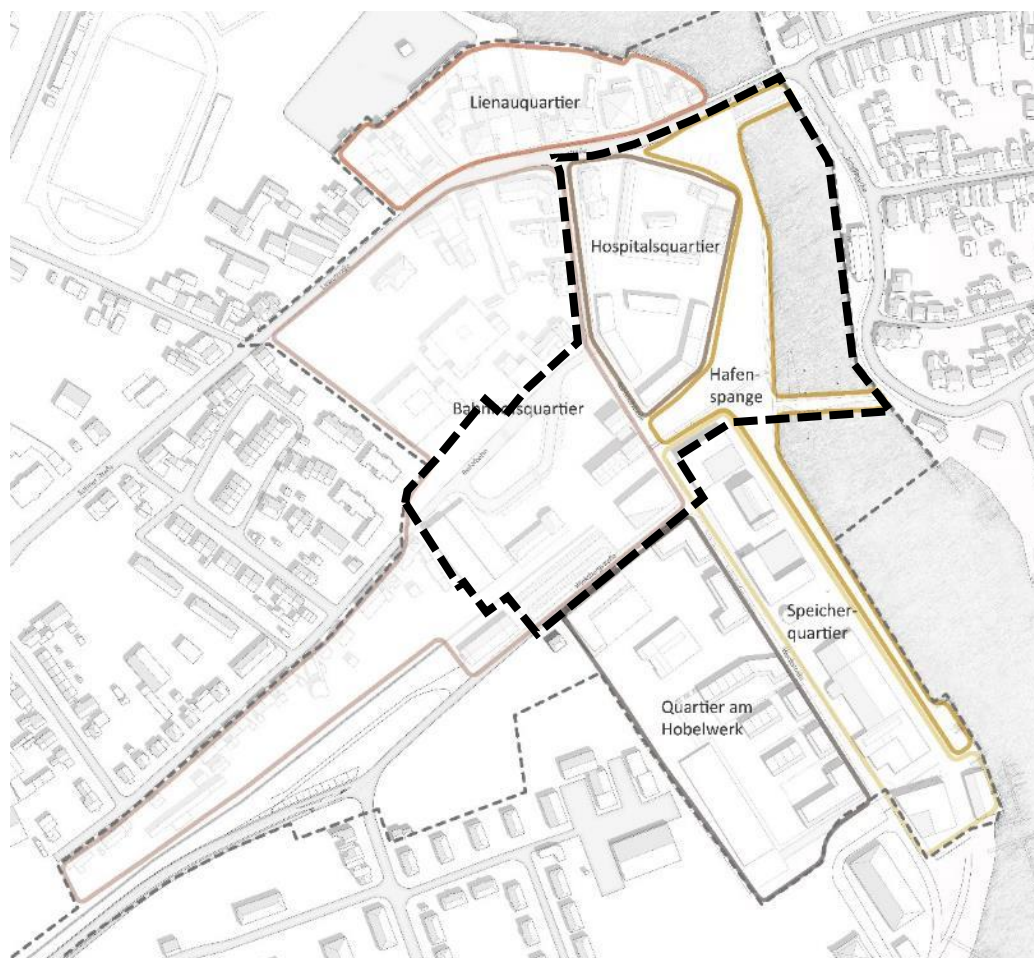


Abb. 10: Übersicht der Quartiere des Rahmenplans, eigene Darstellung, ohne Maßstab

Der Rahmenplan bildet die Grundlage für die städtebauliche Entwicklung des Plangebiets und liegt diesem Bebauungsplan zugrunde. Der Rahmenplan konkretisiert die Ziele und Maßnahmen, die bereits im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen festgelegt und dort im städtebaulichen Erneuerungs- und Entwicklungskonzept formuliert und verortet wurden. Insbesondere für die bisher gewerblich genutzten Teile der Hafenwestseite wird durch die Rahmenplanung eine umfassende funktionale und städtebauliche Neuordnung konkretisiert und vorbereitet.

Um das Rahmenplangebiet zu gliedern, wurde es in sechs Teilbereiche unterteilt, die bereits im Wettbewerb eingeführt wurden. Das Plangebiet dieses Bebauungsplans bezieht Flächen aus drei dieser Teilbereiche mit ein, dem Bahnhofsquartier, dem Hospitalsquartier und der Hafenspange (siehe Abb. 9).

Für die Teilbereiche wurden folgende Zielstellungen formuliert:

Bahnhofsquartier

Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude wird erhalten und durch dessen Modernisierung die Ansiedlung verschiedener neuer Nutzungen ermöglicht. Durch die Umgestaltung des ZOB wird das Bahnhofsgebäude stärker in den Mittelpunkt des Bahnhofsquartiers rücken und das so Ankommen und Orientieren deutlich verbessert werden. Der Bahnhof ist zentraler Anlaufpunkt von und nach Neustadt

und daher von enormer Bedeutung für Bewohner der Stadt, Pendler und Besuchende.

Die Umgestaltung des ZOB soll die Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsvorplatz erhöhen und die Funktionalität und Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Buslinien und der Bahn sowie anderen Verkehrsmitteln verbessern. Neu gestalteten Freianlagen und Wegebeziehungen zwischen Berufsschule und Bahnhof und die Umgestaltung des Lienauparks sollen ebenfalls der Aufenthaltsqualität dienen. Für Radfahrer soll eine Fahrradstation errichtet werden. Aufgrund seiner zentralen Lage und guten Erreichbarkeit ist auch die Errichtung eines Hotels bzw. Hostels angedacht.

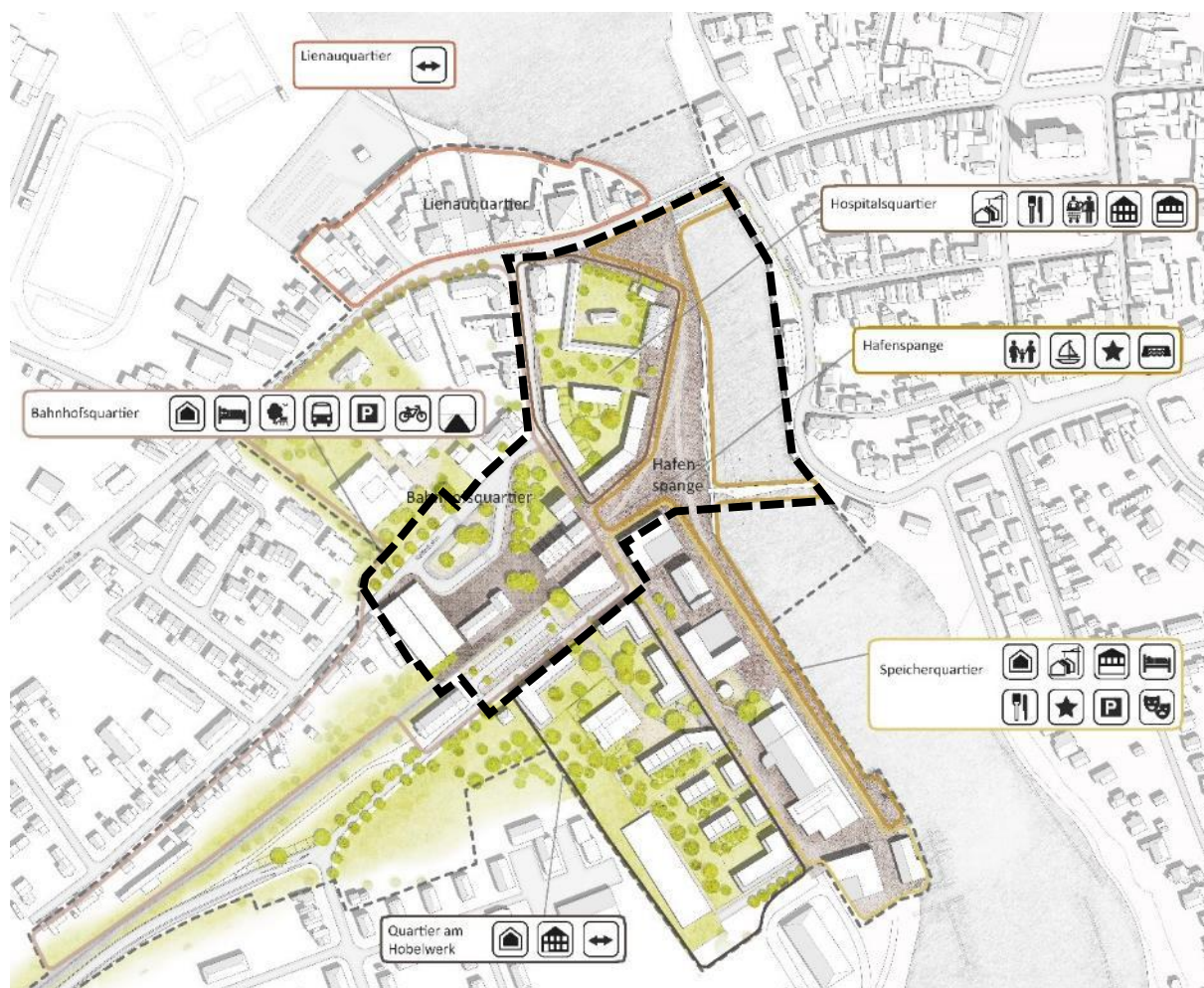


Abb. 11: Auszug aus dem Rahmenplan – Zielkonzept, Geltungsbereich dieses B-Plans (gestrichelt), ohne Maßstab

Hospitalsquartier

Südlich des Hospitals zum Heiligen Geist soll der Gebäudebestand durch eine Neubebauung ergänzt werden. Dabei ist die Rücksichtnahme auf die Kleinteiligkeit des Hospitals von besonderer Bedeutung, gleichzeitig muss die Neubebauung auch den großen Hafenplatz fassen können. Die Neubauten sollen deshalb in drei bis vier Geschossen ausgebildet werden. Im nördlichen und westlichen Bereich soll eine reine Wohnnutzung realisiert werden, zum Platz hin werden in den Erdgeschossen gastronomische Nutzungen und hafenbezogener Einzelhandel vorgesehen. Eine Wohnnutzung ist platzseitig - auch aus Immissionsschutzgründen - nur in den Obergeschossen angedacht.

Hafenspange

Auch die Anlage einer Promenade ein wichtiges Entwicklungsziel des Rahmenplans. Zwischen Bahnhof und Hafenbecken soll ein großzügiger Hafenplatz entstehen, der auch als Veranstaltungsort genutzt werden kann. Außerdem ist die Verbesserung der Hafenerquerung ein wichtiges Ziel, um die angespannte Verkehrssituation im Bereich der alten Hafenbrücke zu entlasten. Dafür ist die Ergänzung der alten Hafenbrücke um eine weitere Querungsmöglichkeit für Fußgänger und den Radverkehr angedacht. Um die Vernetzung des westlichen Hafens mit der Innenstadt weiter zu verbessern ist auch die Realisierung einer zweiten Brückenverbindung über das Hafenbeckendenkbar. Diese sollte als Dreh- oder Klappbrücke ausgebildet werden, um die Funktion des Hafens als Freizeit- und Sportboothafen aufrecht halten zu können. Im nördlichen Bereich der Hafenkante auf der Hafenwestseite sollen die bestehenden Parkplätze reduziert und ein weiterer Platz – der Brückenplatz – angelegt werden.

Erschließung

Das Plangebiet wird über die Bahnhofsstraße, die Reiferbahn, die Werft- und Wieksbergstraße erschlossen. Um die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Lienaustraße / Bahnhofstraße bei einer Zunahme des Verkehrs, die sich aus der Entwicklung der Hafenwestseite ergibt, gewährleisten zu können, werden Anpassungen an den Signalanlagen notwendig.

Ein weiterer zentraler Baustein der Erschließung ist die Umgestaltung des ZOB und die Errichtung eines angrenzenden Parkhauses. Damit soll die Situation für den Pendlerverkehr verbessert und neue Angebote für Besuchende geschaffen werden. Entlang der Wieksbergstraße und der Werftstraße soll die Parksituation ebenfalls verbessert und neu geordnet werden. Für die privaten Stellplätze werden zudem Tiefgaragen unter den Baufeldern vorgesehen.

Unabhängig vom motorisierten Individualverkehr wird die Durchwegbarkeit der gesamten Hafenwestseite durch straßenunabhängige Fuß- und Radverbindungen verbessert. Dazu ist unter anderem die Erweiterung der alten Hafenbrücke und damit die Abkopplung des Fuß- und Radverkehrs vom MIV auf einer zusätzlichen Brückenkonstruktion vorgesehen. Durch diese Trennung verbessert sich die Bestandssituation für alle Verkehrsteilnehmer. Weiter südlich kann durch eine weitere Brücke für den Fuß- und Radverkehr eine zusätzliche Hafenerquerung ermöglicht werden. Aufgrund des Schiffsverkehrs sollte die Brücke klappbar / verschiebbar ausgebildet sein. Alternativ kann die südliche Hafenbrücke zur Querung für die Fußgänger und Radfahrer durch einen Boots-Shuttle ersetzt oder ergänzt werden.

Für die Verlagerung eines Teils der Bestandsverkehre der Landesstraße L 309 und der Neuverkehre, die sich aus der geplanten funktionellen und städtebaulichen Neuordnung der Hafenwestseite ergeben, ist eine neue Verbindungsstraße zwischen der Wieksbergstraße und der Straße Am Holm angedacht. Die Straße soll entlang der bestehenden Bahngleise verlaufen.

Freiräume

Das Bahnhofsumfeld und die Hafenspangepromenaden sollen zukünftig intensiv genutzte öffentliche Freiräume werden. Die Nutzung dieser Stadträume liegt in freiraumplanerischen Angeboten wie der Hafenspangepromenade mit zahlreichen Sitzgelegenheiten, den Wasserspielen, den Sitzstufen und Pontons an

der Hafenkante, den Themenspielflächen am Hospital zum Heiligen Geist und den erweiterten Grünflächen am Bahnhof. Darüber hinaus soll ein Museumshafen angelegt werden, in dem große Segelschiffe Platz finden, die als Attraktion für Besuchende dienen sollen.

Das Hospital zum Heiligen Geist wird durch einen entsprechenden Vorplatz inszeniert und der Brückenplatz ermöglicht kurz vor der alten Hafenbrücke mit Blick auf das Binnengewässer eine freiräumliche Nutzung. Als zentraler Anlaufpunkt und zukünftiger Veranstaltungsort der Hafenvestseite soll ein großer Hafenplatz dienen.

Die geplante Wohnbebauung am Hospital zum Heiligen Geist zieht neben den öffentlichen Erschließungsflächen auch privat genutzte Freiräume nach sich. Der Wohnungsbau am Hafen formuliert mit seiner städtebaulichen Figur einen von den Anwohnern privat genutzten grünen Innenhof. Angrenzend wird der private Obstgarten als wichtiges Element des Hospitals gesichert.

4. Planinhalt

4.1. Art der baulichen Nutzung

Nutzungsbeschränkungen

Um eine qualitätsvolle Entwicklung des Bahnhofsumfeldes und des Hafensareals zu erreichen, werden für die Baugebiete unverträgliche oder entwicklungshemmende Nutzungen ausgeschlossen.

Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten einschließlich, Spielhallen, Wettlokalen, Wettbüros und ähnlichen Unternehmen, Prostitutionseinrichtungen wie Bordelle und bordellartige Betriebe, Wettlokale und Wettbüros würde zu einer Verdrängung der vorgesehenen Nutzungsmischung aus Büros, Verwaltungs-, Kultur-, Handels-, Gastronomie-, Dienstleistungsbetriebe und Wohnungen führen und damit zu einem Attraktivitätsverlust des Gebietes.

Die aufgeführten ausgeschlossenen Nutzungen haben regelmäßig negativen Einfluss auf die Standortbedingungen im Sinne einer Abwertung. Spielhallen und Wettlokale und Wettbüros sind häufig Auslöser oder Indikator des sogenannten Trading-down-Effektes. Darunter ist ein spürbarer Qualitätsverlust für die jeweiligen Wohn- und Geschäftslagen hinsichtlich der Qualität und der Vielfalt des Angebotes zu verstehen. Ansässige (höherwertige) Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe werden verdrängt. Eine solche Entwicklung ist verbunden mit einem deutlichen Imageverlust für das gesamte Gebiet in Verbindung mit einem Kaufkraftrückgang bei benachbarten Handels- und Dienstleistungsnutzungen. Hinzu kommt, dass die aufgeführten Nutzungen häufig sehr hohe Mietpreise akzeptieren. Dadurch kommt es zu einer Verzerrung des örtlichen Mietpreis- und Bodenpreisgefüges.

Um eine schädliche Konkurrenzsituation zum Einzelhandel in der Innenstadt zu vermeiden, sind nur Einzelhandelsbetriebe zulässig, die nicht mit folgenden zentrenrelevanten Sortimenten handeln: Sanitätswaren, Bücher, Spiel- und Bastelartikel, Bekleidung, Wäsche, Bettwäsche, Bettwaren, Schuhe, Lederwaren, Elektrokleingeräte, Wolle, Kurzwaren, Stoffe, Antiquitäten, Haus-/Tischwäsche, Uhren, Schmuck, Optik, Akustik, Fahrräder/Zubehör, Musikalien, Musikinstrumente, Telekommunikation und Foto. Die zulässigen Sortimente werden damit auf Sortimente beschränkt, die üblicherweise im Umfeld

touristischer Nutzungen anzutreffen sind und einen Bezug zum Hafen haben, wie beispielsweise Sportbekleidung oder Angelbedarf. Um die gewünschte Kleinteiligkeit des Quartiers zu gewährleisten, wird die Fläche von Einzelhandelsbetrieben auf 300 m² Geschossfläche beschränkt.

Da Tankstellen einen hohen Flächenanspruch haben und zusätzlichen An- und Abfahrtsverkehr erzeugen würden, wird diese Nutzung in allen Baugebieten ausgeschlossen. Eine Tankstelle würde zudem den zukünftigen Charakter des Gebietes mit einer hohen Aufenthaltsqualität erheblich stören. Tankstellen sind auch aus stadtgestalterischen Gründen an diesem zentralen Hafengebiet nicht sinnvoll anzusiedeln.

Werbeanlagen für Fremdgewerbe (im Sinne eines eigenständigen Gewerbebetriebes) sind unzulässig. Aufgrund der aktuellen Rechtsprechung, die Werbeanlagen für Fremdgewerbe als eigenständige gewerbliche Anlage (Hauptnutzung) definiert bzw. einstuft (u.a. VG Stade, Urteil vom 23. November 2010 – 2A 30/10- juris, VG Minden, Urteil vom 13. Juni 2013 – 9 K 1624/12- , Juris und VG München, Urteil vom 30. Juli 2013 – Az. M 1 K 13.1791), sind diese als „sonstige Gewerbebetriebe“ bzw. „Gewerbebetriebe aller Art“ in den Baugebieten nach BauNVO allgemein bzw. ausnahmsweise zulässig. Um negativen Auswirkungen auf das Stadtbild entgegenzuwirken, werden Werbeanlagen für Fremdgewerbe als eigenständige gewerbliche Anlage ausgeschlossen. Durch diesen Ausschluss soll auch die lokale Werbung für Betriebe vor Ort gestärkt werden, da so die ansässigen Betriebe eine stärkere Wahrnehmbarkeit erreichen. Deshalb wird die Werbung an der Stätte der eigenen Leistung weiterhin zugelassen, da lediglich die sogenannte Fremdwerbung von dieser Festsetzung betroffen ist.

Urbane Gebiete

Im zentralen und nördlichen Teil des Plangebiets werden zwei urbane Gebiete (MU 1 und MU 2) gemäß § 6a BauNVO festgesetzt. Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Anders als etwa bei Mischgebieten gemäß § 6 BauNVO besteht in urbanen Gebieten keine Erforderlichkeit für eine gleichwertige Mischung zwischen Wohnen und gewerblichen Nutzungen, so dass eine höhere Flexibilität bei der Zusammensetzung der einzelnen Nutzungsarten besteht.

Um die gewünschte Kleinteiligkeit und Durchmischung zu erreichen, werden Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Ferienwohnungen ausgeschlossen. Betriebe des Beherbergungsgewerbes haben oft einen hohen Flächenbedarf, der die übrigen Flächen für andere Nutzungen zu stark beschränken würden. Der Ausschluss von Ferienwohnungen, als Gewerbebetrieb, dient der Zweckentfremdung der Wohnungen und beugt damit einer Verdrängung von zukünftigen Bewohnern der Hafenseite vor.

Für die mit (A) gekennzeichneten Bauflächen des urbanen Gebiets MU 1 wird das Wohnen erst ab dem ersten Obergeschoss als allgemein zulässig festgesetzt. Damit ist beabsichtigt, dass angrenzend an den Hafenplatz öffentlichkeitswirksame Nutzungen im Erdgeschoss entstehen können und eine Belebung des Hafenplatzes stattfindet. Im MU 1 sollen sich im Erdgeschoss entlang der Bahnhofsstraße ebenfalls öffentlichkeitswirksame Nutzungen ansiedeln können. Aufgrund der Funktion als Haupteinfahrtsstraße und direkten Lage gegenüber der Einfahrt zum ZOB wird eine Wohnnutzung im Erdgeschoss als ungeeignet angesehen.

Für die mit (B) gekennzeichnete Baufläche des MU 2 wird das Wohnen ausgeschlossen, da aufgrund der Lärmbelastung durch den Verkehr an der Kreuzung Lienaustraße und Bahnhofsstraße gesundheitsgefährdende Pegel für das Wohnen erreicht werden.

Kerngebiete

Im Bereich des Bahnhofs werden drei Kerngebiete (MK 1 bis MK 3) festgesetzt. Kerngebiete dienen überwiegend als Unterbringungsort von Verwaltung, Wirtschaft und Handelsbetrieben. Mit der Festsetzung als Kerngebiet wird dem Planungsziel des Rahmenplans entsprochen, an dieser Stelle öffentlichkeitswirksame und vielfältige Nutzungen unterzubringen und damit die zentrale Funktion des Bahnhofs aufzuwerten und zu sichern. Als Wohnstandort hingegen kommen Kerngebiete nur begrenzt in Betracht. Das Wohnen ist jedoch möglich und sonstige Wohnungen gem. § 7 Abs. 2 Nr. 7 werden ab dem 1. Obergeschoss allgemein zulässig gemacht, was dem angestrebten Nutzungsmix entspricht. Eine Dominanz zugunsten einer Wohnnutzung ist aufgrund der Rechtsprechung, die das Wohnen im Kerngebiet grundsätzlich auf ca. 30 % begrenzt, jedoch nicht möglich.

Im Kerngebiet MK 3 wird aufgrund der Lärmbelastung der Bahnhofs- und Wieksbergstraße eine Wohnnutzung ausgeschlossen.

4.2. Maß der baulichen Nutzung, Baulinien und Baugrenzen

Für die Baugebiete werden jeweils Festsetzungen zur Geschossigkeit getroffen sowie Baugrenzen und Baulinien festgesetzt. Die Ausnutzung des Grundstücks wird als textliche Festsetzung über die Ausnutzung der Baugrenze geregelt, sodass keine separate Grundflächenzahl festgesetzt wird. Diese Vorgehensweise ermöglicht die Ausnutzung der Grundstücke gemäß Rahmenplan.

Damit die Anlage von Tiefgaragen, Stellplätzen und ihren Zufahrten und Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO über die überbaubare Grundstücksfläche hinaus möglich wird, werden Überschreitungen der zulässigen Grundfläche bis zu einer GRZ von 1,0 im urbanen Gebiet MU 1 und Kerngebiet MK 3 zugelassen. Die Zuschnitte dieser Baugebiete sind unmittelbar auf die Baukörper beschränkt, was ein hohes Maß an Versiegelung bedingt. Da sich die Baugebiete jedoch inmitten von Verkehrsflächen, die einer Bebauung nicht zur Verfügung stehen, zukünftiger Fußgängerbereiche, großen Wasserflächen oder Grünflächen befinden, wird eine vollständige Versiegelung als verträglich angesehen. Im Hinblick auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden die Obergrenzen der Geschossflächenzahl (gem. § 17 Abs. 1 BauNVO 3,0 für urbane Gebiete und Kerngebiete) nach Prüfung der zulässigen Bebauung unterschritten.

Auch im Kerngebiet MK 2 wird eine Überschreitung der zulässigen Grundfläche aus den genannten Gründen ermöglicht. Da jedoch Kronenbereiche von Bäumen in der öffentlichen Grünfläche ÖG 1 in das Gebiet reichen und diese Fläche zu entsiegeln ist, wird die Überschreitung im MK 2 auf eine GRZ von 0,9 begrenzt.

Zahl der Vollgeschosse, Höhe baulicher Anlagen

Die Geschossigkeit im urbanen Gebiet MU 1 wird mit zwei bis vier Vollgeschossen festgesetzt. Dabei werden im Baufeld an das Hospital zum heiligen Geist angrenzend zwei Vollgeschosse festgesetzt werden, um einen angemessenen Übergang zum kleinteiligen und mit nur einem Geschoss recht niedrigen winkelförmigen Gebäude des Hospitals zu schaffen. Innerhalb des Baukörpers am Hafenplatz soll eine Abtreppe von vier auf drei Geschosse geben, sodass in Richtung Hospital zum heiligen Geist ebenfalls ein angemessener Übergang entsteht. Am Hafenplatz sollen zur städtebaulichen Fassung des

großformatigen Platzes vier Vollgeschosse ermöglicht werden. Im urbanen Gebiet MU 2 wird die Geschossigkeit vollständig entsprechend dem Bestand festgesetzt, da die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude in ihrer jetzigen Form erhalten werden sollen.

Im Kerngebiet MK 1 richtet sich die Geschossigkeit nach der Bestandsbebauung. Die LHG-Speicher haben im Bestand aufgrund ihrer ursprünglichen Nutzung als Kornspeicher keine einzelnen Geschosse. Mit einer Gebäudehöhe von ca. 40 m sind etwa zehn Geschosse realisierbar, sodass die maximale Anzahl mit zehn Geschossen festgesetzt wird. Im Kerngebiet MK 3 wird eine Viergeschossigkeit als für die Lage angemessen erachtet, da der Baukörper an einer wichtigen Schnittstelle zwischen dem Bahnhof und dem Hafenplatz entsteht. Zusammen mit den LHG-Speichern auf der linken Seite bildet der Baukörper das zukünftige Portal in Richtung Hafen.

Angrenzend an das unter Denkmalschutz stehende historische Bahnhofsgebäude soll mit einem Abstand von nur wenigen Metern ein Parkhaus entstehen. Um die Wirkung des Bahnhofs in keiner Weise zu beeinträchtigen, haben bereits bei der Erstellung des Rahmenplans Abstimmungsgespräche mit der unteren Denkmalschutzbehörde stattgefunden. Das Ergebnis dieser Gespräche war, dass das Parkhaus die Firsthöhe des Bahnhofs von 7,5 m nicht überschreiten soll. Um dies zu sichern, wird die maximale Höhe des Parkhauses mit 11 m über NHN festgesetzt, dies entspricht einer Gebäudehöhe von 7 m inklusive Brüstung über Gelände.

Da Technikaufbauten von Gebäuden regelmäßig auf Dächern realisiert werden, soll dies auch im Plangebiet oberhalb der festgesetzten Vollgeschosse möglich sein. Voraussetzung ist, dass die Aufbauten die Gestaltung des Gesamtbaukörpers nicht beeinträchtigen und sie mindestens 2,5 m von der Gebäudedekante abgerückt sind, um ihre Einsehbarkeit zu minimieren.

Bauweise, Baugrenzen und Baulinien

Im urbanen Gebiet MU 1 sollen drei markante, winkelförmige Baukörper mit durchgehenden Gebäudfronten entstehen. Damit die Gebäude, entsprechend dem Rahmenplan, teilweise eine Gesamtlänge von 50 m überschreiten dürfen, wird die Baugrenze als geschlossen festgesetzt. Die Aufteilung in drei einzelne überbaubare Flächen stellt die Realisierung in drei Baukörpern sicher. Durch die Ausrichtung der Baukörper sollen Besucher in Richtung Hafenbecken und in Richtung Bahnhof geleitet werden. Zur Sicherung der städtebaulichen Figur werden in Richtung Straßenverkehrsfläche bzw. Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Baulinien festgesetzt. In Richtung Norden wird im MU 1 eine wichtige Raumkante in Richtung Hausgarten bzw. Hospital zum heiligen Geist gesichert. Im Inneren werden Baugrenzen festgesetzt, um in der weiteren Planung der Gebäude eine gewisse Flexibilität zu erreichen. Für mehr Nutzungsmöglichkeiten des Erdgeschosses am Hafenplatz, ist die überbaubare Grundstücksfläche in den innenliegenden Bereich 2 m tiefer. Für die Ermöglichung von Außenwohnbereichen und im Hinblick auf den erforderlichen passiven Schallschutz z.B. durch Loggien oder besondere Fassadenkonstruktionen, können Rücksprünge von den festgesetzten Baulinien bis zu einer Breite von 5 m zugelassen werden.

Die Baugrenzen im urbanen Gebiet MU 2 sichern den unter Denkmalschutz stehenden Gebäudebestand. In den Kerngebieten MK 1 und MK 2 werden die Baugrenzen ebenfalls baukörperbezogen festgesetzt, um die Bestandsgebäude zu sichern. Allein im Kerngebiet MK 2 soll, durch einen eingeschossigen Anbau über das bestehende Gebäude hinaus, die Herstellung eines neuen Eingangsbereichs in

Richtung Bahnhof ermöglicht werden. Die Baugrenzen im MK 3 orientieren sich an dem im Rahmenplan bzw. Wettbewerbsentwurf vorgesehenen Gebäude und ermöglichen einen großformatigen, tiefen Baukörper, der sich an bestehenden Achsen und Blickbeziehungen orientiert.

Für Teile des Parkhauses werden Baulinien festgesetzt, da aufgrund der notwendigen Größe des Parkhauses der bauordnungsrechtliche Mindestabstand von 3 m nicht zu allen Seiten eingehalten wird. Diese Unterschreitung des Mindestabstandes wird als verträglich angesehen, da sich im Bereich des Parkhauses im Bestand ein baufälliger nicht-denkmalgeschützter Gebäudeteil des Bahnhofs befindet, der abgebrochen wird. Dementsprechend sind zu dieser Seite keine Fenster vorhanden und das Gebäude orientiert sich nicht in diese Richtung. In Richtung Bahnanlage rückt das Parkhaus nicht näher heran, als der beschriebene bestehende Gebäudeteil, aus diesem Grund wird auch an dieser Stelle die Unterschreitung als verträglich angesehen. Zudem ist die Bahnanlage unbebaut und zukünftige Nutzer des Parkhauses profitieren von der direkten Nähe zum Bahnsteig.

Um in allen Baugebieten für die Anordnung von Balkonen, Erkern oder Loggien eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen, können Überschreitung der Baugrenzen ab dem 2. Vollgeschoss bis zu einer Tiefe von 1,5 m zugelassen werden.

Um eine Verbindung der Baukörper in den Kerngebieten MK 2 und MK 3 zu ermöglichen, wird eine brückenartige Überbauung der Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Bahnhofsvorplatz zugelassen. Der Durchgang soll eine lichte Höhe von mindestens 6 m haben und damit die Durchwegung vom Bahnhof in Richtung Hafen sichern. Die Breite des Durchgangs wird auf 5 m begrenzt, um eine tunnelartige Wirkung der Überbauung zu vermeiden. Zwischen den beiden Türmen des LHG-Speichers soll ebenfalls eine verbindende Bebauung über zwei Geschosse ermöglicht werden. Die lichte Höhe von 4,5 m soll auch an dieser Stelle einen Durchgang zwischen den Türmen im Erdgeschoss sichern.

4.3. Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Im Plangebiet werden Straßenverkehrsflächen festgesetzt, die überwiegend dem Bestand entsprechen. Vereinzelt wird der Querschnitt bzw. die Flächenaufteilung zwischen Straße und Fußgängerbereich verändert.

Große Teile des Plangebiets werden darüber hinaus als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt, die unterschiedliche Funktionen haben. Der zentrale Platz sowie der gesamte Promadenbereich werden als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich und Hafenplatz festgesetzt. Innerhalb dieser Verkehrsfläche soll der Schwerpunkt auf einer hohen Aufenthaltsqualität ohne Pkw-Verkehr liegen. Anlieferverkehre, Kurzzeitparken im nördlichen Bereich des Plangebiets und auch Stellplätze für Beeinträchtigte sollen dennoch möglich sein. Außerdem sollen Veranstaltungen auf dem Hafenplatz stattfinden. Die Sicherstellung der Befahrbarkeit der Promenade für Lieferverkehr bedingt ordnungsrechtliche Maßnahmen, die über die Festsetzungsmöglichkeiten des B-Plans hinausgehen und im Weiteren zu regeln sind. Im Übergang vom Bahnhofsvorplatz zum Hafenplatz wird eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Dieser Bereich soll so ausgestaltet werden, dass eine Verlangsamung des Verkehrs herbeigeführt wird. Die Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Hafen wird damit gestärkt und die Attraktivität für den Fußgänger erhöht.

Der ZOB wird durch die Zweckbestimmung Omnibusbahnhof ebenso durch den B-Plan gesichert, wie ein Parkbauwerk im Südwesten und der Bahnhofsvorplatz als wichtiger Ort des Ankommens und als

Übergang in Richtung des neuen Hafenplatzes. Weitere Parkmöglichkeiten werden als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Parkplatz südlich des Bahnhofs gesichert.

4.4. Bauliche Anforderungen zur Nutzung erneuerbarer Energien

Im Sinne des Klimaschutzes sollen im Plangebiet die Voraussetzungen für eine ressourcenschonende Energieversorgung geschaffen werden. Eine Nachrüstung im Bestand ist in vielen Fällen schwieriger und oft mit höheren Kosten verbunden. Aus diesem Grund sollen bei der Errichtung der Gebäude entsprechende Maßnahmen, die eine Erzeugung von Strom aus Erneuerbaren Energien zulassen bzw. deren Nachrüstung ermöglichen, getroffen werden. Da auch die Speicherung von Strom zunehmend an Bedeutung gewinnt, soll im Hausanschlussraum oder in einem geeigneten anderen Raum eine Fläche von mindestens 2,00 m² je Gebäude für eine solche Anlage vorgehalten werden.

Um die E-Mobilität im Plangebiet zu fördern, sollen zur Nutzung erneuerbaren Stroms auf mindestens 25 % der notwendigen Stellplätze Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Fahrzeuge vorbereitet werden.

4.5. Grünflächen

Die Hafenvestseite ist im Bestand von einer hohen Versiegelung geprägt. Umso wichtiger ist es daher, die vorhandenen Grünstrukturen zu sichern und darüber hinaus weitere Grünflächen zu schaffen.

Am Bahnhofsvorplatz soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden, indem zwei öffentliche Grünflächen festgesetzt werden, in denen Grünflächen mit Fußwegeverbindungen anzulegen sind. Die vorhandenen Bäume innerhalb der Öffentlichen Grünfläche ÖG 2 werden durch den B-Plan zum Erhalt festgesetzt. Die Vervollständigung der lückenhaften Allee durch Festsetzungen zum Anpflanzen dient der Ergänzung und Aufwertung. Um das Heranrücken privater Nutzungen an die Grünfläche zu unterbinden und die Wurzelbereiche zu schützen, sind die Flächen entlang der Grundstücksgrenze zu entsiegeln und eine offene Vegetationsfläche herzustellen.

Eine weitere Grünfläche (ÖG 1) wird im nördlichen Bereich des ZOB neu geschaffen. Auch an dieser Stelle wird die südlich angrenzende Baumreihe zum dauerhaften Erhalt festgesetzt.

Die Obstwiese im nördlichen Bereich des Plangebiets ist wichtiger Bestandteil des Hospitals zum heiligen Geist. Sie wird als private Grünfläche „Hausgarten“ festgesetzt und der wertvolle Obstbaumbestand langfristig gesichert.

4.6. Gestalterische Festsetzungen

Dächer

Die bestehenden denkmalgeschützten Gebäude sind von Giebeldächern dominiert. Damit sich die entstehende Neubebauung davon absetzt und die bestehenden Gebäude stärker hervortreten, wird für die Neubebauung festgesetzt, dass nur Flachdächer zulässig sind (MU 1 und MK 3). Flachdächer ermöglichen insbesondere im urbanen Gebiet MU 1 eine höhere Geschossigkeit in Verbindung mit einer verträglichen Gesamtbauhöhe in direkter Nähe zum Hospital zum heiligen Geist.

Durch die Festsetzung von Maßnahmen zur Dachbegrünung der Flachdächer der Neubauten werden positive Effekte für das Landschaftsbild, das Kleinklima und für den Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser erwartet. Insbesondere bei Starkregenereignissen zeigt der sog. „Schwammeeffekt“ begrünter Dächer positive Wirkungen für einen verzögerten Wasserabfluss.

Um eine Qualität dieser Begrünung auch langfristig zu gewährleisten, wird die Dicke der Substratschicht mit mindestens 8 cm festgesetzt, die Begrünung hat mindestens extensiv zu erfolgen.

Um eine Flexibilität in der Dachgestaltung und -nutzung zuzulassen, werden Ausnahmen von der Begrünung für die Bereiche für die Belichtung, Be- und Entlüftung, begehbare Dachterrassen und andere technische Anlagen zugelassen. Damit die genannten Elemente die angestrebte Dachbegrünung nicht vollständig verdrängen, werden sie aber auf maximal 30 % der Dachfläche begrenzt. Um unerwünschte Blendwirkungen von geneigten Dachflächen zu vermeiden, werden glänzende und spiegelnde Materialien zu Dacheindeckung ausgeschlossen.

Solaranlagen

Aus Gründen des Klimaschutzes werden Solaranlagen im Plangebiet ermöglicht, sind jedoch auf geneigten Dächern nur im gleichen Neigungswinkel wie die übrige Dachfläche zulässig. Damit sollen das Ortsbild beeinträchtigende Aufstellwinkel der Solaranlagen auf den Dächern verhindert werden. Auf Flachdächern dürfen Solaranlagen auch aufgeständert errichtet werden, sind jedoch mindestens 1,5 m von den Seiten des Daches abzurücken, um die städtebauliche Wirkung der Gebäude nicht zu beeinträchtigen.

Hinweis des Landesamtes für Denkmalpflege Schleswig-Holstein

Die Genehmigungsfähigkeit zur Anbringung von Solaranlagen ist im Zuge dafür notwendiger denkmalrechtlicher Genehmigungsverfahren zu bestimmen.

Fassaden

Mit der Festsetzung von Rottönen als zulässiges Farbspektrum für die Außenwandgestaltung wird ein Farbkanon bestimmt, der sich an den Bestandsbauten des Hafenumfeldes orientiert. Extrem hervorstechende Gestaltungsmerkmale (wie „das blaue Haus“) sollen damit ausgeschlossen werden, da sie der angestrebten Gestaltsprache im Quartier entgegenstehen.

Werbeanlagen

Da im Plangebiet ein durchmischtes Quartier vielfältiger Nutzungen entstehen soll, ist damit zu rechnen, dass die unterschiedlichen Einrichtungen, Geschäfte und Betriebe mit Hilfe von Werbemaßnahmen und –anlagen auf sich aufmerksam machen möchten. Um eine hohe Qualität des Stadtbildes zu sichern, werden daher detaillierte Vorschriften in Bezug auf Werbeanlagen getroffen. Mit Hilfe der Regelungen soll der öffentliche Bereich möglichst wenig von Werbeanlagen beeinträchtigt und mögliche negative Fernwirkungen vermieden werden. Werbeanlagen sind darum ausschließlich an Gebäudefassaden und nur bis zur Brüstungshöhe der Fenster des ersten Obergeschosses zulässig. Es ist ausschließlich Werbung an der Stätte der Leistung zulässig, um die Werbung lokal zu begrenzen. Die Größe und die Anzahl der Werbeanlagen werden darüber hinaus ebenfalls begrenzt, um auch hier eine Dominanz der Werbeanlagen auszuschließen.

Um eine qualitativ hochwertige Gestaltung der Werbeanlagen zu erreichen und einfachste großflächige Werbeleuchtkästen zu unterbinden werden ausschließlich Einzelbuchstaben als Werbeschriften zugelassen. Darüber hinaus wird ihre Ausrichtung, Position und Art der Beleuchtung geregelt, um ein qualitativvolles Erscheinungsbild im gesamten Quartier sicherzustellen. Die Definitionen der Begriffe werden zur Klarstellung an dieser Stelle aus der Gestaltungssatzung übernommen:

Einzelbuchstaben (Werbeanlagen)

Einzelbuchstaben sind auf die Fassade aufgemalte oder plastisch von der Fassade abgehobene Buchstaben und Zahlen sowie Schriftzüge und Logos. Die Befestigung erfolgt unmittelbar an der Fassade oder mittelbar auf ein oder zwei identischen, flach am Gebäude liegenden Trägerschienen, die so filigran und unauffällig wie möglich auszubilden sind.

Fassadenabschnitt

Ein Fassadenabschnitt ist ein über die Gesamthöhe der Fassade einheitlicher und eigenständig wahrnehmbarer Abschnitt einer Fassade. Fassadenabschnitte werden bei Gebäuden mit einer Fassade gebildet, deren Breite die Fassadenbreite der umgebenden Bestandsbebauung um ein definiertes Maß übersteigt. Fassadenabschnitte können durch architektonische Gliederungselemente (z. B. Vor- oder Rücksprünge), Material- oder Farbwechsel gebildet werden.

Werbeanlagen

Werbeanlagen im Sinne dieser Satzung sind alle Anlagen und Einrichtungen, die der Ankündigung oder Anpreisung von oder als Hinweis auf Gewerbe oder Beruf dienen. Hierzu zählen insbesondere Schilder, Beschriftungen, Beklebungen von Fensterflächen, Bemalungen, Lichtwerbungen (inkl. Projektionen, Leuchtkästen, Leuchtketten, Leuchtbänder und Leuchtkonturen) und Schaukästen sowie für Zettelanschläge und Bogenanschlüsse oder Lichtwerbung bestimmte Säulen, Tafeln und Flächen. Ebenso gelten Anschlagtafeln, verankerte Ballons, Werbefahnen an Fahnenstangen, Banner, Flaggen, gegenständliche Objekte als Aufsteller, Dreiecksaufsteller, Werbung auf Fahrradständern, Werbung auf Mülleimern, Litfaßsäulen und Pylonen als Werbeanlagen.

5. Erschließung

5.1. Überörtliche Erschließung

Das Plangebiet wird über die Lienustraße (L 309) im Norden an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen. Eine weitere Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz ist über eine neue Verbindungsstraße möglich, die über die Wieksbergstraße nach Süden an die Straße am Holm anbinden wird. Der Realisierungszeitraum für diese neue Straße ist derzeit noch nicht bestimmt.

Hinweise durch den Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein:

Die verkehrliche Erschließung hat ausschließlich über Gemeindestraßen zu erfolgen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Zunahme des Verkehrs und die damit verbundene Anpassung der Lichtsignalanlagen auf der L 309 mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH), Standort Lübeck, abzustimmen ist.

Sofern im Zuge der Ausführungsplanung bauliche Maßnahmen an der L 309 vorgesehen sind, ist dieses mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH), Standort Lübeck, abzustimmen.

Der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehrs geht davon aus, dass bei der Prüfung der Notwendigkeit bzw. der Festlegung von Schallschutzmaßnahmen die zu erwartenden Verkehrsmengen auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs berücksichtigt werden und das Bebauungsgebiet ausreichend vor Immissionen geschützt ist. Immissionsschutz kann von den Baulastträgern der Straßen des überörtlichen Verkehrs nicht gefordert werden.

Die Hinweise des Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr beziehen sich im straßenbaulichen und straßenrechtlichen Bereich nur auf Straßen des überörtlichen Verkehrs.

Hinweise durch die Bundespolizei Bad Bramstedt:

Die Zufahrt zur Liegenschaft des Marinestützpunktes Neustadt, auf dessen Gelände auch die Bundespolizei See ansässig ist, muss von der Ortsdurchfahrtsstraße L319 (Abschnitt Lienustraße) über Bahnhofstraße und Wieksbergstraße jederzeit erreichbar sein (24 Stunden an 365 Tagen!). Zur Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben der Bundespolizei muss sichergestellt werden, dass die Nutzung der genannten Straßen während der Bauungsphase in Bezug auf Beschaffenheit der Fahrbahn in Breite und Traglast für den Schwerlastverkehr (wie derzeit gegeben) zum Transport von Kontrollbooten mittels Zugmaschine und Trailer mit einem Gesamtgewicht von bis zu 40 t und einer Breite von drei Metern gegeben ist. Dieses ist auch für Bustransfers, Versorgungsfahrten und Autokraneinsätze von hoher Wichtigkeit.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen zu Dienstbeginn und -ende ist während der Umsetzungsphase entsprechend zu berücksichtigen, um Staus zu vermeiden.

Eine Sperrung der Zufahrtswege sollte möglichst vermieden werden. Sollte es jedoch unvermeidbar sein, müssen Einschränkungen zwingend und rechtzeitig mit den jeweils beteiligten Organisationen abgestimmt werden!

Hinweis des Kreises Ostholstein, Brandschutz:

Auch die verkehrsberuhigten Flächen besonderer Zweckbestimmung müssen zur Erreichbarkeit der Gebäude uneingeschränkt von Feuerwehrfahrzeugen befahrbar sein. Dies gilt auch für die entsprechenden Bereiche des Hafenplatzes.

5.2. Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)

Da innerhalb des Plangebiets sowohl der Bahnhof als auch der Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) der Stadt Neustadt in Holstein liegt, ist das Plangebiet optimal an den ÖPNV angebunden. Die dort haltenden Buslinien bedienen das Stadtgebiet sowie das Umland. Mit der Bahn können auch überregionale Ziele erreicht werden.

5.3. Gehrechte

Um die öffentliche Zugänglichkeit im Umfeld des Bahnhofs und auch im Übergang zum Hafenplatz zu sichern, werden in den Kerngebieten MK 2 und MK 3 Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.

5.4. Einfriedungen

Die Grundstücksteile, die durch die festgesetzten Gehrechte zu Gunsten der Allgemeinheit belastet werden, sollen frei zugänglich, der innerstädtischen Lage entsprechend gestaltet werden. Aus diesem Grund werden in den Kerngebieten MK 2 und MK 3 Einfriedungen ausgeschlossen.

5.5. Stellplätze

Im urbanen Gebiet MU 1 soll ein qualitätvoller und ruhiger Innenhof für die zukünftigen Bewohner des Quartiers entstehen, da das direkte Umfeld einerseits durch Verkehr an der Bahnhofstraße, aber auch durch die Betriebsamkeit auf der Promenade am Hafen und den damit verbundenen Veranstaltungslärm geprägt sein wird. Damit diese ruhige Hofsituation nicht durch Stellplatzverkehr beeinträchtigt werden kann, werden ebenerdige Stellplätze hier ausgeschlossen. Dies sollen hier möglichst in einer Tiefgarage untergebracht werden.

Um ebenerdige Stellplatzanlagen an anderer Stelle im Plangebiet zu gliedern und damit aufzuwerten, wird festgesetzt, dass nach fünf Stellplätzen ein Baum zu pflanzen ist.

6. Ver- und Entsorgung

6.1. Wasser

Die Versorgung des Plangebietes mit Wasser sowie die Entsorgung des Schmutz- und Niederschlagswassers obliegen den Stadtwerken Neustadt in Holstein. In den Verkehrsflächen sind alle erforderlichen Ver- und Entsorgungsanlagen vorhanden. Eine Löschwasserversorgung von 96 m³/h wird durch das öffentliche Trinkwassernetz gewährleistet.

Das auf den versiegelten Grundstücksflächen anfallende Niederschlagswasser wird über die vorhandenen Niederschlagswasserkanäle abgeführt. Sofern sich die bereits zugelassene Einleitungsmenge aus der vorhandenen städtischen Oberflächenentwässerung durch weitere Erschließungen verändert, ist bei der Wasserbehörde eine Änderung des Erlaubnisbescheides zu beantragen.

Das im Plangebiet anfallende Schmutzwasser wird im freien Gefälle sowie über Pumpstationen und Druckrohrleitungen dem städtischen Klärwerk zugeführt.

Hinweise des Kreises Ostholstein, Gewässerschutz

Das anfallende Niederschlagswasser von Dachflächen und sonstigen versiegelten und verdichteten Flächen ist schadlos zu beseitigen. Die Notwendigkeit und der Umfang einer ggf. erforderlichen Rückhaltung und Behandlung (Schadstoffrückhalt) des Niederschlagswassers vor der Einleitung in ein Gewässer ergeben sich aus der Menge und insbes. der stofflichen Belastung des Regenwassers, welche in Abhängigkeit von der Nutzung der Flächen steht. Je nach anzusiedelndem Gewerbe sind hier zusätzliche Erfordernisse zu berücksichtigen. Die Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers soll über die vorhandenen Niederschlagswasserkanäle abgeführt werden.

Für die Beseitigung normal verschmutzten Niederschlagswassers, das z.B. in Urbanen- und Gewerbegebieten und von Durchgangsstraßen anfällt, sind die „Technischen Bestimmungen zum Bau und Betrieb von Anlagen zur Regenwasserbehandlung bei Trennkanalesation“ (s. Amtsblatt Sch.-H. 1992 Nr.

50, S. 829 ff) zu beachten. Vor der Einleitung in einen Wasserlauf ist für normal verschmutztes Niederschlagswasser eine Behandlung über ein Regenklärbecken (oder Anlagen mit vergleichbarer Reinigungsleistung) erforderlich für die schadlose Ableitung und entsprechend, falls notwendig, mit Rückhaltewirkung vorzusehen.

Sollten sich qualitative oder quantitative Änderungen an der bestehenden Einleitstelle durch das Anschließen des B-Plan-Gebietes ergeben, sind diese seitens des Abwasserbeseitigungspflichtigen bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen. Die Einleitstelle und das Gewässer, in das eingeleitet werden soll, sind zu benennen (Gew.-Nr., WBV).

Am 10.10.2019 ist der Erlass „Wasserrechtliche Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein Teil 1: Mengenbewirtschaftung A-RW 1“ in Kraft getreten. Gemäß diesem Erlass ist ein Nachweis der schadlosen Regenwasserbeseitigung zu erbringen. Dieser ist derzeit nicht Bestandteil der vorgelegten Unterlagen. Je nach zu ermittelndem Fall werden entsprechend weitere Nachweise benötigt.

Es werden hierbei drei Fälle unterschieden:

Fall 1) **weitgehend natürlicher Wasserhaushalt**: Keine Nachweise erforderlich.

Fall 2) **deutlich geschädigter Wasserhaushalt**: Nachweise zur Einhaltung des bordvollen Abflusses, zur Vermeidung von Erosion bzw. zur Vermeidung von Grundwasseraufhöhung sind zu erbringen.

Fall 3) **Extrem geschädigter Wasserhaushalt**: Zusätzlich zu den unter Fall 2) aufgeführten Nachweisen ist ein regionaler Nachweis zu führen, der weitere Niederschlagswassereinleitungen berücksichtigt.

Die Erschließung kann seitens der Unteren Wasserbehörde des Kreises Ostholstein (hier: Fachdienst 6.20 Boden- und Gewässerschutz) nur als gesichert gelten, wenn eine wasserrechtliche Erlaubnis für die geplante Regenwasserentwässerung in Aussicht gestellt werden kann. Es wird empfohlen an dieser Stelle eine Gestaltung zu konzipieren die in Fall 1 zu verordnen ist. Dies ist nicht nur im Sinne eines modernen und nachhaltigen Regenwassermanagements, es verringert auch die ab- bzw. einzuleitende Regenwassermenge (was sich wiederum auf die Bemessung der Behandlungsanlagen auswirkt). Hierfür bieten sich Maßnahmen an, die dazu beitragen, anfallendes Niederschlagswasser vor Ort zu verdunsten wie etwa Dach- und Fassadenbegrünung, Baumpflanzungen oder Regenklärbecken (Dichtheitsnachweis erforderlich). Eine Versickerung kommt in diesem B-Plan Gebiet aufgrund der vorhandenen Schadstoffe / Altlasten höchstens abschnittsweise in Betracht. Die gestalterisch festgesetzten Flach- bzw. Gründächer sind bezüglich des nachhaltigen Regenwassermanagements bereits ein wirkungsvoller Ansatz, hier besteht aber noch weiteres Potential über die Nutzung / Festschreibung von intensiver Begrünung.

Auf Basis des Erlasses hat das Land SH ein kostenfreies Berechnungstool unter <https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/A/abwasser/berechnungsprogramm.html> zur Verfügung gestellt, um die Fälle/Wasserhaushalte nach derzeitigem Planungsstand zu berechnen und Möglichkeiten zu ermitteln, um Verbesserungen zu erreichen.

b) Schmutzwasserbeseitigung

Das im Plangebiet anfallende Schmutzwasser soll lt. Begründung unter Ziff. 6 dem städtischen Klärwerk zugeführt werden.

Es bestehen keine Bedenken, wenn weitere Anschlüsse zur Schmutzwasserbeseitigung an die örtliche Kläranlage im Rahmen ihrer zulässigen Auslastung vorgenommen werden. Bei der unteren Wasserbehörde Kreis Ostholstein ist eine Änderung der bestehenden Erlaubnis gem. §§ 8-10, 13 WHG rechtzeitig zu beantragen.

Hinweis des Kreises Ostholstein, Brandschutz:

Die Löschwasserkapazität ist für die Dauer von zwei Stunden im Umkreis von 300 m nachzuweisen. In den Kerngebieten befinden sich zulässige Hochhäuser sowie vier- und fünfgeschossige Gebäude.

Wegen der nicht vollständigen mindestens feuerhemmenden Umfassungen (Textliche Festsetzung Nr. 9.5) und aufgrund der hohen Ausnutzung sind hier mindestens 192 m³ Löschwasser pro Stunde für zwei Stunden vorzuhalten (DVGW-Arbeitsblatt W405).

Ggf. erforderliche Löschanlagen in den Gebäuden dürfen den Grundschutz nicht beeinträchtigen.

6.2. Entsorgung

Die Müllentsorgung obliegt dem Zweckverband Ostholstein (ZVO). Die Fahrzeuge können alle vorhandenen oder zu bildenden Grundstücke über die Straßenverkehrsflächen und ggf. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung anfahren.

6.3. Telekommunikationseinrichtungen

Hinweis der Deutschen Telekom Technik GmbH:

Im Plangebiet sind Telekommunikationsanlagen verlegt. Um Beschädigungen zu vermeiden, wurde als Anlage der entsprechende Bestandsplan für weitere Planungen beigelegt (siehe Kapitel 11.2).

Die überlassene Planunterlage ist nur für interne Zwecke zu benutzen und nicht an Dritte weiterzugeben. Die Zusendung des anliegenden Bestandsplanes entbindet Sie bzw. die bauausführenden Tiefbauunternehmen/Personen nicht davon, sich vor Beginn der Baumaßnahme bei unserer offiziellen Planauskunft die aktuellen Bestandspläne anzufordern und sich bei Arbeiten in der Nähe von Telekommunikationsanlagen an die einschlägigen Bestimmungen zu halten. Nur so kann vermieden werden, dass Tiefbauunternehmen oder (Privat-) Personen bei einer Beschädigung unserer Anlagen zum Schadensersatz herangezogen werden.

Die aktuellen Pläne können über die nachfolgend aufgeführte Adresse angefordert werden.

Zentrale Planauskunft:

E-Mail: planauskunft.nord@telekom.de

Tel.: 0431 / 145 - 8888

Fax: 0391 / 580 225 405

Generell gilt für zukünftige Baugebiete folgender Grundsatz:

Die Telekom prüft die Voraussetzungen zur Errichtung eigener TK-Linien im Baugebiet. Je nach Ausgang dieser Prüfung wird die Telekom eine Ausbauentcheidung treffen. Vor diesem Hintergrund behält sich die Telekom vor, bei einem bereits bestehenden oder geplanten Ausbau einer TK-Infrastruktur durch einen anderen Anbieter auf die Errichtung eines eigenen Netzes zu verzichten.

Die Versorgung der Bürger mit Universaldienstleistungen nach § 78 TKG wird sichergestellt.

Im Fall eines Netzausbaus durch die Telekom, bitten wir aus wirtschaftlichen Gründen sicherzustellen,

- dass für die hierfür evtl. erforderliche Glasfaserinfrastruktur in den Gebäuden von den Bauherren Leerrohre vorzusehen sind, um dem politischen Willen der Bundesregierung Rechnung zu tragen, allen Bundesbürgern den Zugang zu Telekommunikationsinfrastruktur =>50 MB zu ermöglichen, dass für den Ausbau des Telekommunikationsnetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte und unentgeltliche Nutzung der künftigen Straßen und Wege möglich ist,
- dass auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht zugunsten der Telekom Deutschland GmbH eingeräumt und im Grundbuch eingetragen wird,
- dass eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt,
- **dass Beginn und Ablauf der Erschließungs-/Baumaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH unter der folgenden Adresse so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden:**

Deutsche Telekom Technik GmbH
PTI 11, Planungsanzeigen
Fackenburger Allee 31
23554 Lübeck

Alternativ kann die Information gern auch als E-Mail zugesandt werden. Die Adresse hat folgende Bezeichnung: T-NL-N-PTI-11-Planungsanzeigen@telekom.de

Hinweise der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH:

In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objekt-konkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.

Weiterführende Dokumente:

- Kabelschutzanweisung Vodafone
- Kabelschutzanweisung Vodafone Kabel Deutschland
- Zeichenerklärung Vodafone
- Zeichenerklärung Vodafone Kabel Deutschland

6.4. Richtfunkstrecken

Hinweis der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen:

Nachfolgend können Sie die Namen und Anschriften der in dem ermittelten Koordinatenbereich tätigen Richtfunkbetreiber entnehmen. Durch deren rechtzeitige Einbeziehung in die weitere Planung ist es ggf. möglich, Störungen des Betriebs von Richt-funkstrecken zu vermeiden.

Betreiber von Richtfunkstrecken

Vorgangsnummer: 31056

Baubereich: Neustadt i.H., Landkreis Ostholstein

Koordinaten-Bereich

(WGS 84 in Grad/Min./Sek.) NW:

SO: 10E4821 54N0626

10E4845 54N0610

Betreiber und Anschrift:

E-Plus Service GmbH E-Plus-Straße 1 40472 Düsseldorf

Telefónica Germany GmbH & Co. OHG Georg-Brauchle-Ring 50 80992 München

Vodafone GmbH Ferdinand-Braun-Platz 1 40549 Düsseldorf

7. Immissionsschutz

7.1. Schallschutz

Im räumlichen Umfeld zum Plangebiet bestehen Nutzungen, die aufgrund ihrer schalltechnischen Wirkung zu Nutzungskonflikten führen könnten. Auf Grundlage des Rahmenplans wurde der **Verkehrslärm**, ausgehend von den Straßen- und Schienenwegen, der **Gewerbelärm** durch die bestehenden Betriebe und den temporären Hafenumschlag sowie möglicher **Veranstaltungslärm**, der von geplanten Veranstaltungen am Hafenbecken ausgehen könnte, untersucht. Das Gutachten liegt als Anlage 1 dieser Begründung bei.

Verkehrslärm

Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen auf das Plangebiet durch den Verkehrslärm erfolgte auf Grundlage der DIN 18005. Dabei ist die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 anzustreben. Diese betragen in Dorf- und Mischgebieten zur Tagzeit (6 - 22 Uhr) 60 dB(A) und zur Nachtzeit (22 - 6 Uhr) 50 dB(A). Urbane Gebiete werden entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit wie Mischgebiete beurteilt. Aus Sicht des Schallschutzes handelt es sich hierbei um gewünschte Zielwerte, jedoch nicht um Grenzwerte. Zusätzlich werden nach geltender Rechtsauffassung in der Regel die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV als Obergrenze dieses Ermessensspielraumes zur Bewertung von Verkehrslärm herangezogen. Hierbei werden die Tag- und Nachtwerte nach reinen und allgemeinen Wohngebieten (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) und Kern-, Dorf- und Mischgebieten (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) unterschieden. Werden diese Werte überschritten kann von einem erhöhten gesundheitsgefährdenden Risiko ausgegangen werden.

Die Verkehrsmengen für den Prognose Nullfall und die Prognose Planfälle (mit Bauvorhaben) der um und durch das Plangebiet verlaufenden Straßen wurden 2018 gutachterlich ermittelt und bereitgestellt. Der Prognose Planfall wurde bei der verkehrlichen Untersuchung in zwei Varianten – mit bzw. ohne Verbindungsstraße südwestlich der Wieksbergstraße – betrachtet (Weiteres zur neuen Verbindungsstraße siehe Kapitel 3.8 Rahmenplan).

Bei der Variante **ohne Verbindungsstraße** waren insbesondere die L 309, die Bahnhofstraße und die Werftstraße relevant. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden dabei im **Tagzeitraum** für Mischgebiete an straßennahen Fassaden deutlich überschritten, jedoch wird der orientierungsweise zur Beurteilung der Erheblichkeit der Lärmbelastung erhobene Grenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) nur an den direkt an der Straße (parallel) verlaufenden Fassaden überschritten. An den meisten Fassaden der Planbebauung kann der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete jedoch eingehalten werden, sodass an jedem Plangebäude lärmabgewandte Fassaden vorhanden sind.

Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A)) wird ausschließlich im direkten Nahbereich der Straßen und hier nur an zwei Immissionsorten ausschließlich im Erdgeschoss erreicht, jedoch nicht überschritten.

Auch im **Nachtzeitraum** werden die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung wird ausschließlich direkt an den Straßen, im nicht relevanten Bereich für die Planaufstellung und an einem Immissionsort im Erdgeschoss erreicht. Zusätzlich wurden Überschreitungen an den Fassaden nahe den Bahngleisen ermittelt. Lärmabgewandte Fassaden sind jedoch weiterhin vorhanden.

Bei der Variante **mit Verbindungsstraße** verlagern sich Teile der Verkehrsbelastung auf die parallel zur Bahnstrecke verlaufende Verbindungsstraße, sodass die Verkehrslärmbelastung in der Bahnhofstraße und der Werftstraße sowohl am Tag als auch in der Nacht abnimmt. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung wird im **Tagzeitraum und Nachtzeitraum** in der Variante mit Verbindungsstraße nicht erreicht.

Für die Teilbereiche des Plangebiets, in denen der Orientierungswert für Mischgebiete überschritten werden, ist durch eine geeignete Grundrissgestaltung sicherzustellen, dass Wohn- und Schlafräume zu der lärmabgewandten Gebäudeseite orientiert werden. Ist es nicht möglich, alle schutzbedürftigen Räume zu einer Gebäudeseite mit Orientierungswerteinhaltung auszurichten, so ist sicherzustellen, dass ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern am Gebäude nach DIN 4109 erreicht wird. Zur Sicherstellung der Nachtruhe sind alle lärmzugewandten Schlafräume mit schallgedämmten Be- und Entlüftungen auszurüsten. Die Schalldämmung der Lüftungen / Lüftungselemente ist so auszuwählen, dass das erforderliche resultierende Bauschalldämm-Maß der Umhüllungsflächen nicht unterschritten wird.

Für einen Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an die lärmabgewandte Gebäudeseite oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. verglaste Vorbauten mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminde- rung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 60 dB(A) erreicht wird.

Mehrverkehr

Der durch die Planung verursachte Mehrverkehr ist als Belang der Abwägung auch mit Blick auf die Bestandsbebauung zu berücksichtigen. Die Verkehrslärmänderung ist insbesondere maßgeblich, wenn der Beurteilungspegel sich in der Nachbarschaft im Tag- oder im Nachtzeitraum durch die Verkehrsgereusche rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöht und gleichzeitig der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV oder die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags sowie 60 dB(A) nachts überschritten bzw. weiter erhöht wird.

Die Berechnungsergebnisse für den Straßenverkehrslärm zeigen bereits für den Prognose Nullfall, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV für die jeweilige Gebietseinstufung entlang der L 309 (Lienau-straße / Schiffbrücke) und der Bahnhofstraße überschritten werden. Im Kreuzungsbereich der Lienaustraße wird sogar die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreicht und zum Teil überschritten. Durch die Planung werden die Grenzwerte im Kreuzungsbereich um weitere 1 bis 2 dB erhöht, die Pegelerhöhung ist an dieser Stelle als erheblich einzustufen und mit in die Abwägung einzubeziehen. An allen anderen untersuchten Immissionsorten beträgt die Pegelerhöhung nicht mehr als 1 dB und liegt damit unter

der menschlichen Wahrnehmungsschwelle von ca. 2 dB. Auch in der Variante mit Verbindungsstraße sind die Pegelveränderungen im Kreuzungsbereich maßgeblich und sind in die Abwägung einzustellen. Insgesamt ist die Verkehrslärmerhöhung auf den öffentlichen Straßen in der Variante **mit Verbindungsstraße** geringer als in der Variante ohne Verbindungsstraße, da der Verkehr auch in Richtung Südwest abfließen kann und der Knotenpunkt Lienustraße / Bahnhofstraße weniger stark belastet wird. Im Sinne einer sachgerechten Abwägung ist zu klären, ob und wenn ja inwieweit die Pegelerhöhung an der Bestandsbebauung vermieden werden kann. Es ist außerdem eine umfassende Überprüfung durchzuführen, wie durch die neuen Nutzungen eine weitere Zunahme der Lärmbelastungen vermieden werden kann. Mögliche Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung bzw. Lärminderungsmaßnahmen, wie beispielsweise die Errichtung einer Tempo 30 Zone, sollten angestrebt werden.

Gewerbelärm

Gewerbelärm wurde für das Rahmenplangebiet ebenfalls untersucht. Auswirkungen sind jedoch für das Plangebiet dies B-Plans nicht zu erwarten, deshalb wird an dieser Stelle auf Ausführungen zum Gewerbelärm verzichtet.

Freizeitlärm

Auf dem geplanten Hafenplatz sind auch Großveranstaltungen angedacht, die teilweise bereits heute rund um den Hafen und auch in Teilbereichen auf der Hafenwestseite stattfinden. Die Verträglichkeit dieser Veranstaltungen mit den geplanten angrenzenden Nutzungen, u.a. Wohnbebauung, wurde geprüft. Als **Regelveranstaltung** wurde dabei der „Fischmarkt“ und als seltenes Ereignis die **Großveranstaltung** „Hafenheimat“ untersucht. Schalltechnisch sind diese Veranstaltung als Freizeitlärm einzustufen und wurden daher gemäß der „Hinweise zur Beurteilung der von Freizeitanlagen verursachten Geräusche“ (Freizeitlärm-Richtlinie) beurteilt, wobei auch hier die Richtwerte für Mischgebiete herangezogen wurden, da urbane Gebiete noch nicht in die Freizeitlärmrichtlinie aufgenommen wurden.

Für die **Regelveranstaltung** „Fischmarkt“ kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass an den direkt an die Veranstaltungsfläche angrenzenden Plangebäuden zu allen Beurteilungszeiten Überschreitungen der Richtwerte zu erwarten sind. An allen weiteren untersuchten Immissionsorten werden ausschließlich für den Nachtzeitraum Überschreitungen prognostiziert. Mit in die Abwägung einzubeziehen ist, inwieweit von den Richtwerten der Freizeitlärmrichtlinie für Mischgebiete abgewichen werden könnte, da die Umplanung der Hafenwestseite als urbanes Gebiet genau solche Nutzungen vorsieht. Die Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV und die TA Lärm sehen bei den Richtwerten z.B. einen um 3 dB höheren Beurteilungspegel am Tag für urbane Gebiete im Gegensatz zum Mischgebiet vor. Dies stellt jedoch keinen ausreichenden Lösungsansatz dar, da dadurch lediglich eine Einhaltung der Richtwerte am Sonntag außerhalb der Ruhezeiten möglich wäre. Eine weitere erwägenswerte Maßnahme wäre die räumliche Begrenzung des Fischmarktes, um einen geringeren Überschreibungsbereich zu erzielen. Verbleibende schalltechnische Konflikte können durch die grundrissorientierte Planung der Wohnungen bzw. durch Nutzungsänderungen auf der lärmzugewandten Gebäudeseite gelöst werden.

Für die jährlich stattfindende **Großveranstaltung** „Hafenheimat“ wurde eine Bühne auf der Promenade auf der mittleren Höhe des Hospitalsquartiers angenommen. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass besonders an dem direkt an der Bühne angrenzenden Plangebäude Überschreitungen der Richt-

werte zu allen Beurteilungszeiten zu erwarten sind. Die nächtlichen Überschreitungen können vermieden werden, indem ein Ende der Veranstaltung um 22 Uhr in Betracht gezogen oder der Nachtzeitraum um eine Stunde verschoben wird (auf 23 Uhr z.B. aufgrund des Wochenendes).

Zum Schutz vor Freizeitlärm wird zudem festgesetzt, dass Fenster von Aufenthaltsräumen in den gekennzeichneten Bereichen sind entweder durch Orientierung an die lärmabgewandte Gebäudeseite oder durch geschlossen verglaste Vorbauten vor Lärm zu schützen.

Es wird im Gutachten auch darauf hingewiesen, dass die betrachteten Großveranstaltungen auch auf der Ostseite des Hafenbeckens an der dort vorhandenen Wohnbebauung zu Überschreitungen der anzusetzenden Richtwerte führen. Eine Beendigung einer solchen Großveranstaltung um spätestens 23 Uhr wird empfohlen.

Eine räumliche Abgrenzung der Regelveranstaltung Fischmarkt sollte darüber hinaus als ordnungsrechtliche Maßnahme mit Hilfe einer entsprechenden Beschilderung erfolgen.

Staub

Auf der Grundlage des Rahmenplans wurde eine staubtechnische Untersuchung erstellt, da durch die auch noch zukünftig bestehenden gewerblichen Nutzungen mit diffusen Staubemissionen durch ortsgebundene mechanische Vorgänge zu rechnen ist.

Da die staubverursachenden Vorgänge im Plangebiet des B-Plans Nr. 87 Teil 2 stattfinden und auch in deren direkten Umfeld nicht mit Überschreitungen der Grenzwerte der TA Luft in Bezug auf die Staubdeposition zu rechnen ist, wird auf weitere Ausführungen an dieser Stelle verzichtet. Das Gutachten ist als Anlage 2 dieser Begründung beigelegt.

8. Naturschutz und Landschaftspflege

8.1. Allgemeines

Die Aufstellung dieses Bebauungsplans erfolgt nach dem beschleunigten Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung gem. § 13a Baugesetzbuch (BauGB). Es gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Absatz 2 und 3 BauGB. Danach kann die Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren erfolgen. Der Bebauungsplan dient der Nachverdichtung und Innenentwicklung im bebauten Stadtgebiet; die zulässige Grundfläche einschließlich weiterer Bebauungspläne, die im engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen, liegt zwischen 20.000 m² und 70.000 m². Hierzu wurde eine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt (gemäß § 13a BauGB, siehe Anlage 4: Vorprüfung des Einzelfalls), die zum Ergebnis hatte, dass der Bebauungsplan im Sinne des UVPG voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen haben wird und deshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich wird.

8.2. Bestandsbeschreibung und Auswirkungen der Planung

Es liegt keine Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten vor. Sonstige flächige Schutzansprüche nach Naturschutzrecht liegen im Plangeltungsbereich und angrenzend ebenfalls nicht vor. Es sind keine gesetzlich geschützten Biotop gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG von der Planung betroffen. Auch sind keine Biotop mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz (im Sinne des Runderlasses

"Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht") vorhanden. Die Flächen des Plangebietes sind überwiegend versiegelt.

Entsprechend § 13a BauGB wird für den Geltungsbereich des B-Planes die Eingriffsregelung nach §§ 13 ff BNatSchG angewendet. Aus der zu kompensierenden Neuversiegelung des Vorhabens ergibt sich nach der Gegenrechnung mit der Entsiegelung eine notwendige Kompensationsfläche von 340 m². Dieser Ausgleich wird am Kremper Weg durch Entwicklung einer Staudenflur auf einem Teilstück des Flurstücks 48/1, Flur 1 in Neustadt in Holstein realisiert. Für 40 wegfallende Bäume sind 55 heimische Ersatzbäume mit mindestens Stammumfang 12/14 cm zu pflanzen. Die Ersatzbäume, die nicht im B-Plangebiet gepflanzt werden können, werden durch die Stadt Neustadt in der Grünanlage im Bereich Danziger Straße / Am Wasserturm gepflanzt (siehe hierzu Anlage 5: Grünordnerischer Fachbeitrag).

8.3. Gesetzlicher Artenschutz

Die Belange des besonderen Artenschutzes wurden in einem separaten Artenschutzbericht untersucht. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG, insbesondere im Hinblick auf Gebäude-bewohnende Vögel und Fledermäuse, können durch geeignete Maßnahmen vermieden werden (siehe hierzu Anlage 6: Artenschutzschutzbeitrag).

10. Flächen und Kosten

10.1. Flächen

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt ca. 5,5 ha. Davon entfallen auf:

Urbane Gebiete	ca. 8.778 m ²
Kerngebiete	ca. 3.327 m ²
Grünflächen, öffentlich	ca. 2.227 m ²
Grünflächen, privat	ca. 1.686 m ²
Gewässerflächen	ca. 11.424 m ²
Straßenverkehrsflächen	ca. 6.888 m ²
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	ca. 19.391 m ²
Bahnanlage	ca. 1.486 m ²
Insgesamt	ca. 55.207 m²

10.2. Kosten

Der Stadt Neustadt in Holstein entstehen für die Aufstellung dieses Bebauungsplans keine Kosten.

Neustadt in Holstein, den

.....

Der Bürgermeister

11. Anhang

11.1. Merkblatt Kampfmittel

- 2 -

Merkblatt

Historie:

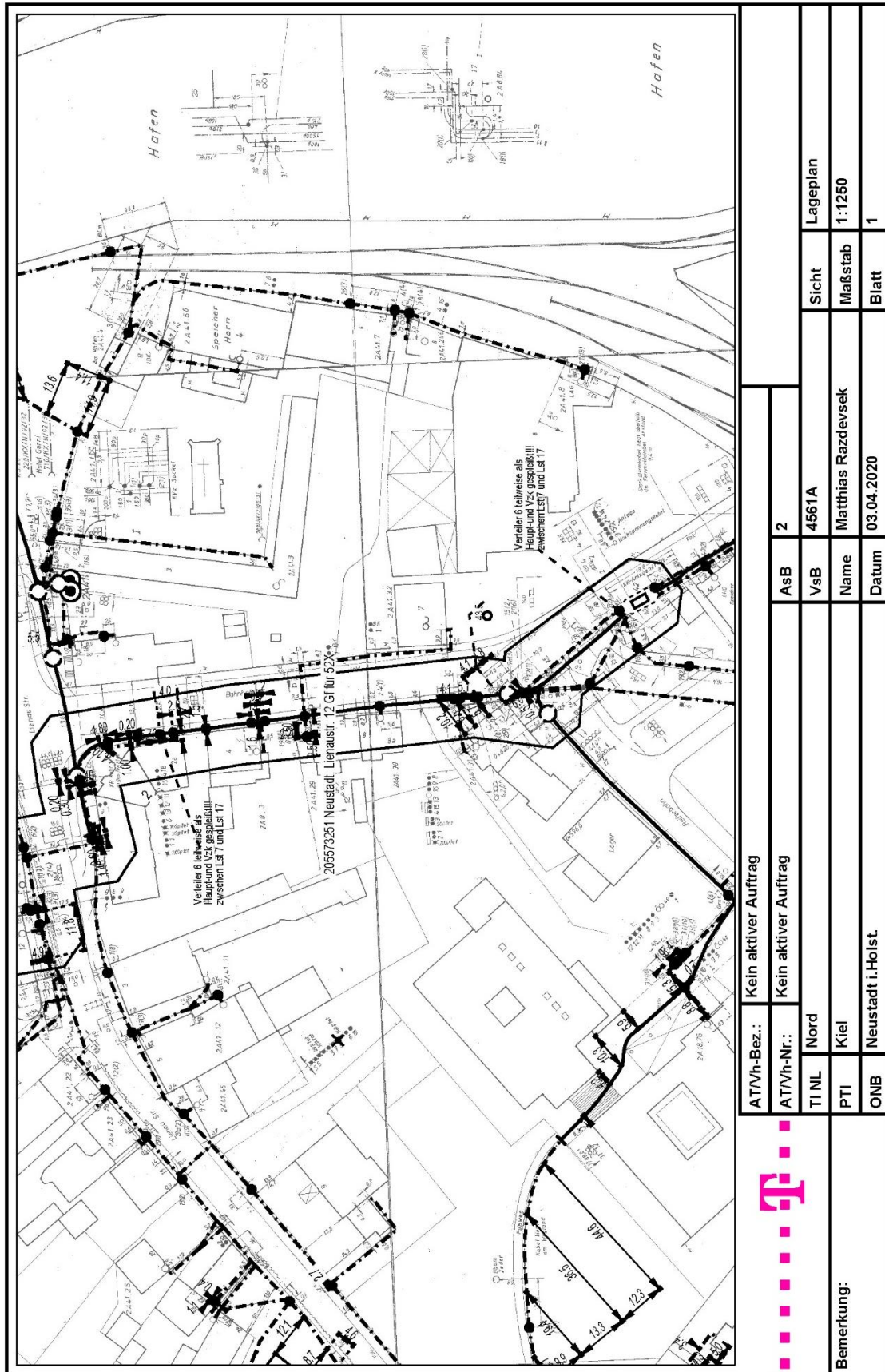
Zum Ende des zweiten Weltkrieges war Schleswig – Holstein das letzte „freie“ Bundesland. Aus diesem Grunde versuchten alle Wehrmachtseinheiten sich dorthin zurück zu ziehen. Dort lösten diese sich auf und ca. 1,5 Millionen Soldaten gerieten in Kriegsgefangenschaft. Das Wissen darüber führte dazu, dass sich die Soldaten überall ihrer Waffen, Munition und Ausrüstung entledigten.


Dadurch kann es überall zu Zufallsfunden von Waffen, Munition oder Ausrüstungsgegenständen kommen. Offensichtlich schlechter Zustand und starke Rostbildung sind kein Beweis für die Ungefährlichkeit eines Kampfmittels.

Wer solche Waffen, Munition oder kampfmittelverdächtige Gegenstände entdeckt, hat im eigenen Interesse folgende Verhaltensregeln zu beachten:

1. Diese Gegenstände dürfen niemals bewegt oder aufgenommen werden
2. Die Arbeiten im unmittelbaren Bereich sind einzustellen
3. Der Fundort ist so abzusichern, dass Unbefugte daran gehindert werden an den Gegenstand heran zu kommen.
4. Die nächstliegende Polizeidienststelle ist über den Fund zu unterrichten
5. Die Gegenstände dürfen auf keinen Fall zur Polizeidienststelle verbracht werden

11.2. Bestandsplan Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH



		AT/Vh-Bez.:	Kein aktiver Auftrag		AsB	2	Sicht	Lageplan
		AT/Vh-Nr.:	Kein aktiver Auftrag		VsB	4561A		
TI NL	Nord	PTI	Kiel	Name	Matthias Razdevsek		Blatt	1
ONB	Neustadt i. Holst.	Datum		03.04.2020				
Bemerkung:								