

Stadt Neustadt in Holstein

## **Begründung zum Bebauungsplan Nr. 95**

### **„Südspitze Hafenwestseite“**

für das Gebiet östlich der Werftstraße und westlich des Hafens, südlich der Straße Am Hafen

**Auftragnehmer und Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. Volker Rathje

M. Sc. Mareike Oldörp

Dipl.-Geogr. Thomas Wiesmeier

## **Inhalt:**

<b>1.</b>	<b>Planungsanlass und Planverfahren .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Plangebiet .....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Planungsvorgaben .....</b>	<b>6</b>
3.1.	Ziele der Raumordnung .....	6
3.2.	Landschaftsrahmenplan .....	7
3.3.	Flächennutzungsplan .....	8
3.4.	Städtebauförderung und Sanierungsgebiet .....	9
3.5.	Bestehende und angrenzende Bebauungspläne .....	10
3.6.	Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Hinweise .....	11
3.7.	Rahmenplan .....	14
<b>4.</b>	<b>Planinhalt .....</b>	<b>17</b>
4.1.	Art der baulichen Nutzung .....	17
4.2.	Maß der baulichen Nutzung .....	18
4.3.	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung .....	19
4.4.	Bauliche Anforderungen zur Nutzung erneuerbarer Energien .....	20
4.5.	Gestalterische Festsetzungen .....	20
<b>5.</b>	<b>Erschließung .....</b>	<b>20</b>
5.1.	Überörtliche Erschließung .....	20
5.2.	Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) .....	21
5.3.	Gehrechte .....	21
<b>6.</b>	<b>Ver- und Entsorgung .....</b>	<b>21</b>
6.1.	Wasser .....	21
6.2.	Entsorgung .....	21
<b>7.</b>	<b>Immissionsschutz .....</b>	<b>21</b>
7.1.	Schallschutz .....	21
7.2.	Staub .....	22
<b>8.</b>	<b>Naturschutz und Landschaftspflege .....</b>	<b>23</b>
8.1.	Allgemeines .....	23
8.2.	Bestandsbeschreibung und Auswirkungen der Planung .....	23
8.3.	Gesetzlicher Artenschutz .....	23
8.3.1.	Aktualität der Kartierdaten .....	24
<b>9.</b>	<b>Flächen und Kosten .....</b>	<b>27</b>
9.1.	Flächen .....	27
9.2.	Kosten .....	27

**10. Anhang.....29**

**Anlagen:**

Anlage 1: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 95 der Stadt Neustadt in Holstein, Lärmkontor GmbH, 08.05.2024

Anlage 2: Staubprognose gemäß TA Luft zur städtebaulichen Konversion der gewerblich genutzten Hafenwestseite in Neustadt in Holstein, Lärmkontor GmbH, 10.04.2019

Anlage 3: Detailuntersuchung der Flächen „Am Hafen 6, 6a, 900 und Parkplatz“ in Neustadt i.H., IPP Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung, 13.01.2021

Anlage 4: Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung einer möglichen UVP-Pflicht, Vorhaben „Hafenwestseite“, B-Pläne Teil 1 und 2, TGP, 29.01.2020

Anlage 5: Artenschutzbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 87 Teil 1 „Hafenwestseite Nord und Bahnhofsumfeld“ sowie Teil 2 „Hafenwestseite Süd“, 03.02.2020

Anlage 6: Werbesatzung Hafenwestseite, Stadt Neustadt in Holstein, 17.12.2013

## 1. Planungsanlass und Planverfahren

Die Stadt Neustadt in Holstein beabsichtigt die städtebauliche und funktionale Neuordnung der zentral im Stadtbereich gelegenen Hafenwestseite. 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 Hafenquartier mit maritimen Gewerbe-, Wohn-, Kultur- und Tourismusangeboten entwickelt werden. Darüber hinaus sollen attraktive Freianlagen und Platzflächen am Hafenbecken entstehen.

Nachdem 2020 der Bebauungsplan Nr. 87 Teil 1 „Hafenwestseite Nord und Bahnhofsumfeld“ und 2021 der Bebauungsplan Nr. 87 Teil 2 „Hafenwestseite Süd“ zur Rechtskraft gebracht wurden und sich einige Bereiche bereits in der Realisierung befinden, soll mit dem vorliegenden Bebauungsplan der sich südlich anschließende Bereich, die sogenannte Südspitze, entwickelt werden.

2017 wurde für das Gebiet der Hafenwestseite 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 „Hafenwestseite“ 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.

2022 bis 2023 wurde auf Grundlage des Rahmenplanes der zweistufige städtebaulich-hochbauliche Ideen- und Realisierungswettbewerb „Mehrzweckgebäude Hafenwestseite - Südspitze“ zur bedarfsgerechten und qualitätvollen Gestaltung der Südspitze durchgeführt. Der Siegerentwurf des Büros Urban Agency Architekten sieht ein Ensemble aus drei polygonalen Baukörpern vor. Durch den Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung des Gebäudeensembles mit gemischter Nutzung geschaffen.

Die Stadt Neustadt in Holstein wurde 2011 in das Bund/Länderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ aufgenommen. Die städtebauliche Neuordnung der Hafenwestseite 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 m<sup>2</sup> und 70.000 m<sup>2</sup>. 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.

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

## 2. Plangebiet

Das Plangebiet mit einer Größe von ca. 0,4 ha liegt südwestlich des Stadtzentrums rund 900 m vom Marktplatz und Rathaus entfernt und ist über die L309 „Vor dem Brücktor“ und die Werftstraße angebunden. Der nahegelegene Neustädter Bahnhof und der zentrale Busbahnhof (ZOB) sind fußläufig in rund 400 m über die Werftstraße erreichbar.

Das Plangebiet liegt südlich der Straße Am Hafen, zwischen der Molenstraße und dem Hafenbecken. Direkt angrenzend in südwestlicher Richtung befindet sich das Marinegelände, das über die Werftstraße und von Süden über die Molenstraße erschlossen wird. Nordwestlich an der Werftstraße liegt der Janus Baumarkt. Nördlich des zu beplanenden Grundstückes befindet sich das sogenannte Haus der Manufakturen (HdM). Es bietet Platz für Gewerbetreibende, Werkstätten, Verkaufsflächen, Gastronomie und Coworking-Spaces. Der gegenüberliegende Bereich der östlichen Hafenseite ist von touristischer bzw. gastronomischer Nutzung geprägt.

Im Plangebiet, direkt an der Hafenkante, befindet sich die sogenannte „Backe-Werft“, in der sich eine Schlosserei angesiedelt hat und ein Bootskran, der zur Beladung und zum „zu Wasser lassen“ von Booten dient. Der Hafenbereich ist vollständig mit Kaianlagen eingefasst. Die Freiflächen sind nahezu vollständig versiegelt und dienen der Erschließung.



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

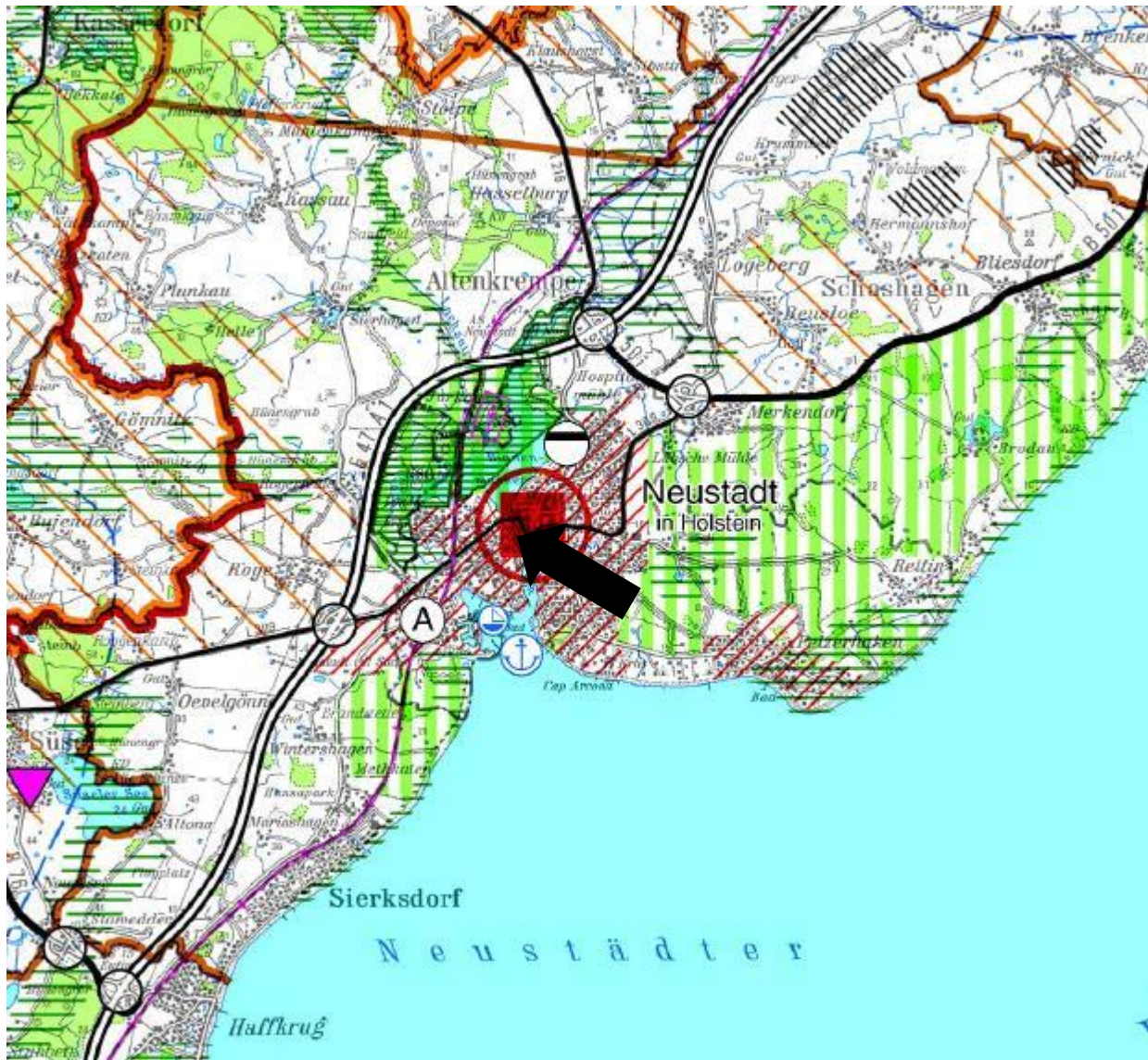
### **3. Planungsvorgaben**

#### **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 miteinschließt. Das Naturschutzgebiet sowie das gesamte Neustädter Binnengewässer sind als regionaler Grünzug dargestellt. Der Hafen wird als regional oder überregional bedeutsamer Hafen dargestellt, angrenzend ist ein größerer Sportboothafen dargestellt (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

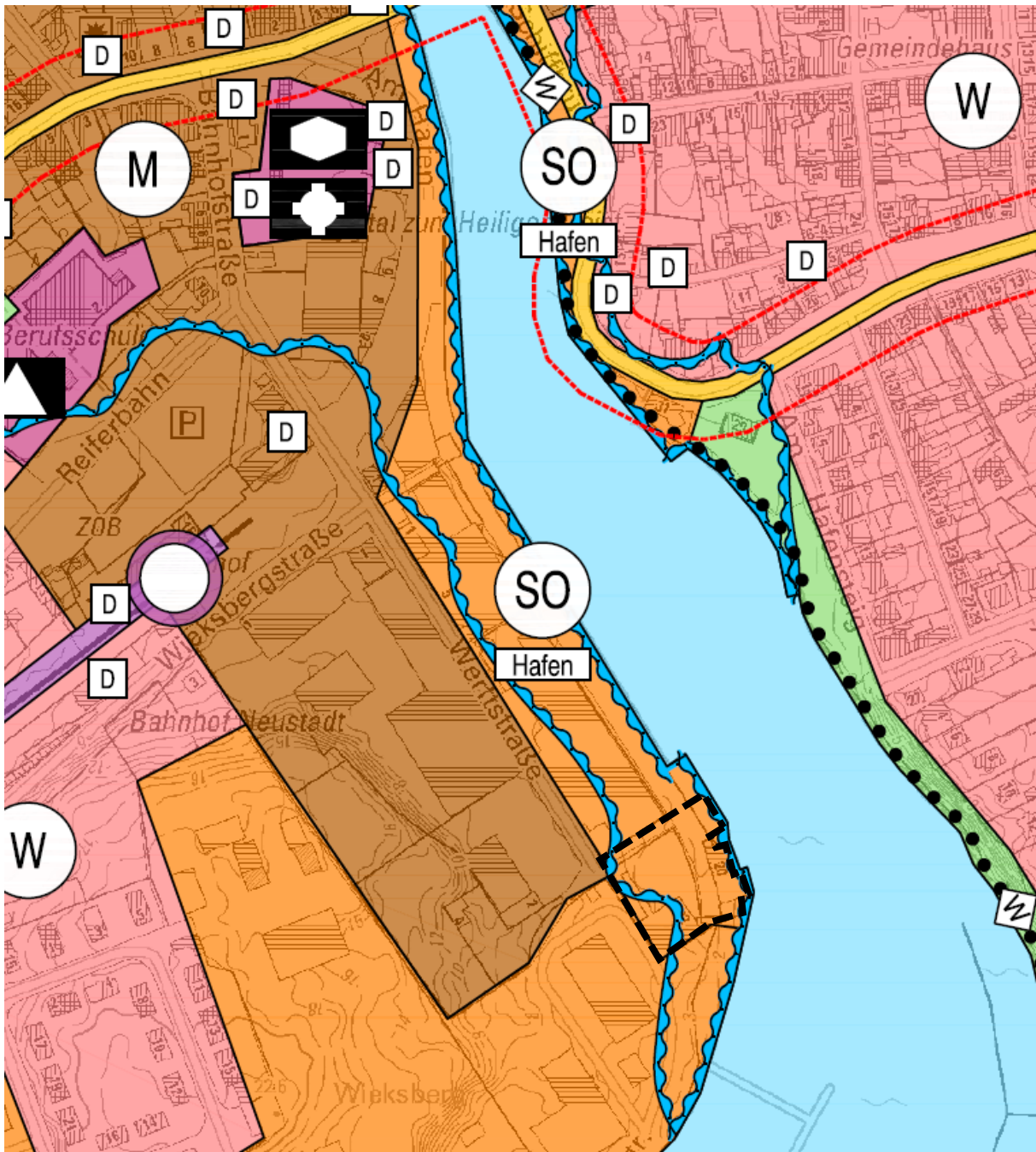
Da das Plangebiet zentral im Neustädter Siedlungsgebiet liegt und der Hafenumschlag weiter an Bedeutung verliert, unterstützt dieser Bebauungsplan die Konversion der Hafenflächen und damit die Ziele der Innenentwicklung der Stadt Neustadt in Holstein. Die mit diesem Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen 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 aus dem Jahr 2020 ist das Plangebiet als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Hafen dargestellt. Außerdem ist das Hochwasserrisikogebiet dargestellt.



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

Das geplante Urbane Gebiet des B-Plans ist nicht aus dem geltenden Flächennutzungsplan entwickelbar. Zum Zeitpunkt der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans war bereits klar, dass es eine Entwicklung der Hafenflächen geben wird. Wie diese im Detail aussehen wird, war jedoch noch nicht absehbar. Aus diesem Grund wurde die bisherige Darstellung als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Hafen in den neuen Flächennutzungsplan übernommen.



Gemäß den Regelungen des § 13 a Abs. 2 Satz 2 BauGB muss der Flächennutzungsplan nun 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 den Festsetzungen des B-Plans gemischte Baufläche (M) darstellen.

### **3.4. Städtebauförderung und Sanierungsgebiet**

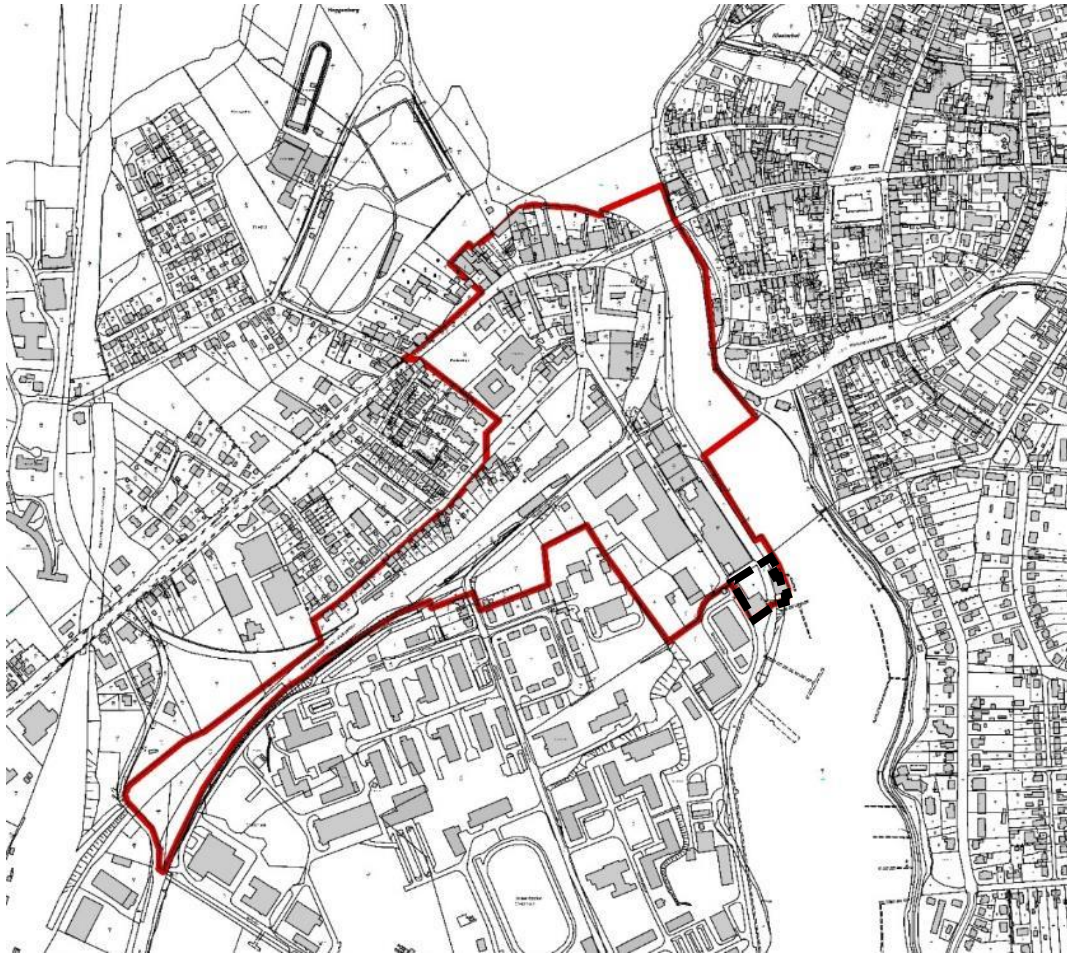
Die Stadt Neustadt in Holstein wurde 2011 in das Bund/Länderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ aufgenommen. Mit dem Programm sollen vor allem kleine und mittlere Städte und Gemeinden in ländlichen Räumen als Zentren der Daseinsvorsorge für die Zukunft handlungsfähig gemacht werden. Ihre zentralörtliche 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 Städtebauförderungsmittel 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 Hafenwestseite 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 „Hafenwestseite“ beschlossen. Die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen sowie insbesondere die dort definierten Erneuerungs- und Entwicklungsziele sowie Maßnahmen spielten im nachfolgenden Prozess zur Entwicklung der Hafenwestseite 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 Hafenwestseite soll stufenweise erfolgen. Der Bebauungsplan Nr. 87, Teil 1 für den nördlichen Bereich um den Bahnhof und um das Hospital zum heiligen Geist ist bereits seit 2020 rechtskräftig und befindet sich in der Umsetzung. Seit 2021 ist der Bebauungsplan Nr. 87, Teil 2 für den direkt nördlich an das Plangebiet angrenzenden Bereich um das Haus der Manufakturen rechtskräftig.

Mit diesem Bebauungsplan soll nun ein dritter Teilbereich des Sanierungsgebiets entwickelt werden. Die geplanten neuen Nutzungen sollen die ersten Teilbereiche ergänzen, sie tragen zur städtebaulichen Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Hafenwestseite bei und sollen die Hafenwestseite in ein kleinteilig, maritimes und durchmischtes Hafenquartier 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. 4:** Sanierungsgebiet Hafenwestseite (rote Linie), Geltungsbereich dieses B-Plans (schwarz gestrichelt), ohne Maßstab

### **3.5. Bestehende und angrenzende Bebauungspläne**

Im Bereich dieses Bebauungsplans gibt es keine bestehenden Bebauungspläne.

Nördlich angrenzend an diesen Bebauungsplan wurde der B-Plan Nr. 87 Teil 1 und Teil 2 aufgestellt. Aufgrund der zeitlich versetzten Entwicklung wurden die beiden Planverfahren, die den ersten Bauabschnitt des Rahmenplans Hafenwestseite umfassen, getrennt durchgeführt.

### **3.6. Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Hinweise**

#### **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 NHN anzulegen und eine Überflutungssicherung der Gebäude bis zu einer Höhe von 3,50 m über NHN vorzunehmen.

#### **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, Baustellenbeleuchtungen usw. sind dem WSA Ostsee daher zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.

Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art wie z. B. Stege, Brücken, Bühnen, Bojenliegeplätze, Saggerungen usw., die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraße erstrecken, ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) erforderlich. Da das geplante Bauvorhaben mittelbar an der Bundeswasserstraße Ostsee liegt, bezieht sich die Forderung, Errichtung von Leuchtreklamen, auch auf die Baustellenbeleuchtung.

#### **Altlasten und Bodenschutz**

Im Plangebiet sind keine Altstandorte oder Altablagerungen bekannt, die im Altlastenkataster des Kreises Ostholstein geführt werden.

Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast sind gemäß § 2 des Landesbodenschutz- und Altlastengesetzes (LBodSchG) unverzüglich der unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Ostholstein mitzuteilen, sodass Maßnahmen zur Gefahrenminderung oder Gefahrenabwehr nach dem Bodenschutzrecht eingeleitet werden können.

#### **Archäologie**

Im Plangebiet sind keine Auswirkungen gem. § 2 Abs. 2 DSchG festzustellen.

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.

### **Kampfmittel**

Die Stadt Neustadt i. H. liegt in keinem 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 Kapitel 10 Anhang).

### **Gewässerschutz**

Im Plangebiet ist für versiegelte Verkehrsflächen (Fahrgassen, Stellplätze) eine Regenwasserklärung vorzusehen. Eine Aufbereitung des auf den Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers gemäß den sogenannten „Technischen Bestimmungen zum Bau und Betrieb von Anlagen zur Regenwasserbehandlung bei Trennkanalisation“ (s. Amtsblatt Sch.-H. 1992 Nr. 50, S. 829 ff) ist erforderlich. Zusätzlich sind die Hinweise des Merkblatts 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ der DWA (Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.) zu beachten. Weiterhin ist das DWA-Arbeitsblatt 102 Teil 1 und 2 zu beachten. Die Einleitung ist um eine Niederschlagswasserklärung gemäß dem Stand der Technik anzupassen.

### **Grundwasser**

Ist im Plangebiet die Durchführung von Erdaufschlüssen (Baugrunderkundungen, Pfahlgründungen etc.) notwendig, so sind diese gemäß § 49 WHG ab einer Tiefe von 10 m (§ 40 Landeswassergesetz) oder bei Erschließung von Grundwasser mindestens einen Monat vor Beginn der Arbeiten bei der unteren Wasserbehörde anzuzeigen.

### **Denkmalschutz**

Im Plangebiet befinden sich keine Gebäude, die unter Denkmalschutz stehen.

### **Hinweise der Bundespolizeidirektion**

Zur Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben der Bundespolizei muss sichergestellt werden, dass während der Bauarbeiten und auch nach Fertigstellung des Bauprojektes „Hafenwestseite Süd“ die Zufahrt zur Liegenschaft des Marinestützpunktes Neustadt, auf dessen Gelände auch die Bundespolizei See ansässig ist, von der Ortsdurchfahrtsstraße L309 (Abschnitt Lienaustraße) über Bahnhofstraße und Wieksbergstraße jederzeit (24 Stunden an 365 Tagen!) ungehindert zu erreichen ist.

Ferner muss gewährleistet sein, dass die Nutzung der Zufahrtsstraßen zur genannten Liegenschaft auch für den Schwerlastverkehr hinsichtlich Fahrbahnbreite und Traglast zum Transport von Kontrollbooten mittels Zugmaschine und Trailer mit einem Gesamtgewicht von bis zu 40 t und einer Breite von drei Metern jederzeit gegeben ist. Dieses ist auch für Bustransfers, Versorgungsfahrten und Autokran-einsätzen von Bedeutung.

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

Im Falle von Verkehrsbeeinträchtigungen oder gar Sperrung der Zufahrtswege, welches möglichst vermieden werden sollte, sind diese Einschränkungen zwingend und rechtzeitig durch den Bauträger an die jeweils beteiligten Organisationen weiterzugeben und abzustimmen.

### 3.7. Rahmenplan

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



**Abb. 5:** Übersicht der Quartiere des Rahmenplans mit Markierung des Geltungsbereichs, eigene Darstellung, ohne Maßstab

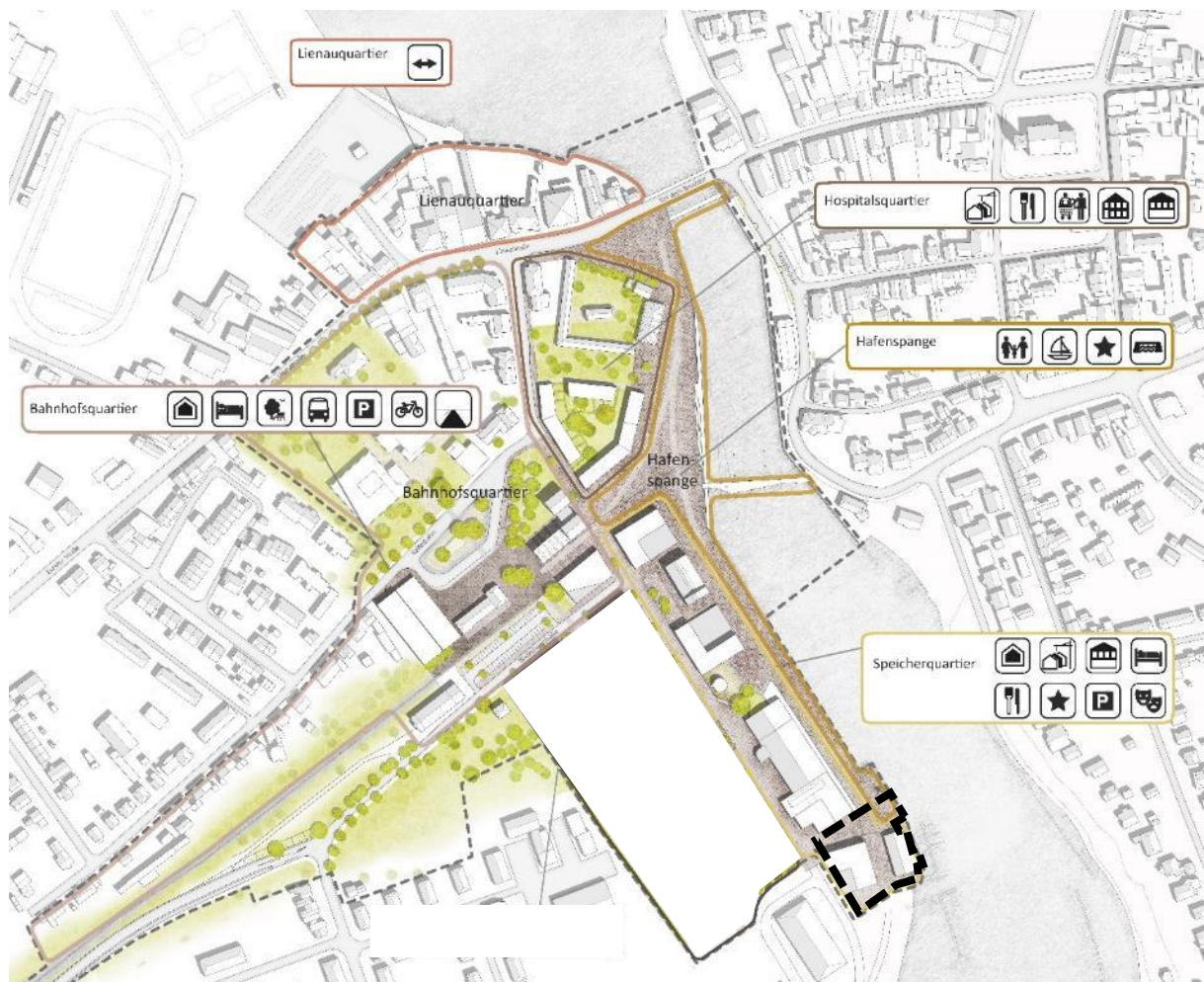
Der Rahmenplan bildet die Grundlage für die städtebauliche Entwicklung des Plangebiets und liegt diesem Bebauungsplan zugrunde. Der Rahmenplan konkretisiert die Ziele und Maßnahmen, die bereits im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen festgelegt und dort im städtebaulichen Erneuerungs- und Entwicklungskonzept 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 zwei dieser Teilbereiche mit ein, das Speicherquartier und die Hafenspange (siehe Abb. 5).

Für diese Teilbereiche wurden folgende Zielstellungen formuliert:

### Speicherquartier

Längs zur Wasserkante erstreckt sich das Speicherquartier, das seinen jetzigen Charakter behalten soll, der insbesondere durch großformatige Speichergebäude geprägt ist. Der Petersen-Speicher spielt dabei eine wichtige Rolle. Er stammt aus dem 19. Jahrhundert und ist von Speicher-Gebäuden aus der 2. Hälfte des 20. Jahrhundert umbaut. Seine Freilegung und Rekonstruktion zu seinem ursprünglichen Erscheinungsbild stellen wichtige Bestandteile für dessen Umnutzung dar. Zusammen mit dem Haus der Manufakturen und der Backe-Werft soll der Petersen-Speicher den zentralen Baustein des Speicherquartiers bilden. Nördlich und südlich des Petersen-Speichers soll jeweils ein neuer Baukörper die bestehenden Speicher ergänzen und ihre Maßstäblichkeit aufnehmen. In den Erdgeschossen soll es gastronomische Angebote und Dienstleistungsangebote, ergänzt durch Angebote für Kultur und Freizeit geben. Der Platz um den bestehenden Wasserturm wird zu einem besonderen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt.



**Abb. 6:** Auszug aus dem Rahmenplan – Zielkonzept, Geltungsbereich dieses B-Plans (gestrichelt), ohne Maßstab

## **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 Hafenbecken denkbar. 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**

Die Hafenwestseite wird über die Lienustraße und weiter über die Bahnhofs- bzw. Werftstraße erschlossen. Um die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Lienustraße / Bahnhofstraße bei einer Zunahme des Verkehrs, die sich aus der weiteren Entwicklung der Hafenwestseite ergibt, gewährleisten zu können, werden Anpassungen an den Signalanlagen notwendig.

Ein weiterer zentraler Baustein der gesamtträumlichen Erschließung ist die Umgestaltung des ZOB und die Errichtung eines angrenzenden Parkhauses, der bereits Bestandteil des Bebauungsplans Nr. 87 Teil 1 „Bahnhofsumfeld und Hafenwestseite Nord“ ist. Damit soll die Situation für den Pendlerverkehr verbessert und neue Angebote für Besuchende geschaffen werden. Entlang der Werftstraße soll die Parksituation 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 Hafenspanden sollen zukünftig intensiv genutzte öffentliche Freiräume werden. Die Nutzung dieser Stadträume liegt in freiraumplanerischen Angeboten wie der Hafenspand mit zahlreichen Sitzgelegenheiten, den Wasserspielen, den Sitzstufen und Pontons an der Hafenkante, den Themenspielplätzen 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 Hafenwestseite soll ein großer Hafenplatz dienen. Der Platz am Wasserturm weiter südlich bildet einen weiteren wichtigen Baustein zum freiräumlichen Gesamtkonzept.

## **4. Planinhalt**

### **4.1. Art der baulichen Nutzung**

#### **Das Urbane Gebiet**

Im Plangebiet wird ein urbanes Gebiet (MU) 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.

Für die Erdgeschosse des urbanen Gebiets wird das Wohnen ausgeschlossen. Damit ist beabsichtigt, dass angrenzend an die Hafenpromenade öffentlichkeitswirksame Nutzungen im Erdgeschoss entstehen können und eine Belebung der Fußgängerbereiche stattfindet. Um die gewünschte Funktionsmischung zu erzielen, wird außerdem festgesetzt, dass mindestens 40 % der Bruttogeschossfläche im Gebiet für Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, sonstige Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen sowie kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke verwendet werden müssen. Mindestens 30 % der Bruttogeschossfläche im Gebiet müssen für Betriebe des Beherbergungsgewerbes verwendet werden.

#### **Nutzungsbeschränkungen**

Um eine qualitätsvolle Entwicklung des Hafensareals zu erreichen, werden für das Baugebiet 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 Boarding House, Bildungseinrichtungen, Büros, Verwaltungs-, Kultur-, Gastronomie-, Dienstleistungsbetrieben 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 m<sup>2</sup> Geschossfläche beschränkt.

Da Tankstellen einen hohen Flächenanspruch haben und zusätzlichen An- und Abfahrtsverkehr erzeugen würden, wird diese Nutzung im Plangebiet 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 Hafenbereich 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.

#### **4.2. Maß der baulichen Nutzung**

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

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 zugelassen. Im Hinblick auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden die Obergrenzen der Geschossflächenzahl (gem. § 17 Abs. 1 BauNVO 3,0 für urbane Gebiete) nach Prüfung der zulässigen Bebauung unterschritten.

**Zahl der Vollgeschosse, Höhe baulicher Anlagen**

Die Geschossigkeit im urbanen Gebiet wird mit zwei bis sieben Vollgeschossen festgesetzt.

Durch den Bauungsplan soll als südlicher Abschluss der Hafenwestseite eine städtebauliche Dominante mit einem verbindenden Erdgeschoss und baulichen Hochpunkten ermöglicht werden. Die Gebäudehöhe bietet des weiteren Möglichkeiten Sichtbeziehungen zum Stadtzentrum, zum Hafen und zur Neustädter Bucht zu schaffen.

Die festgesetzten Höhen der Gebäude beziehen sich auf Normalhöhennull (NHN) und werden durch den höchsten Punkt des Gebäudedaches bestimmt, Attiken und Brüstungen gelten als Bestandteil des Gebäudedaches. Ein Überschreiten der festgesetzten Gebäudehöhe durch Technikaufbauten ist unzulässig, sodass die Gestaltung des Gesamtbaukörpers nicht beeinträchtigt wird.

**Baugrenzen, Baulinien**

Im urbanen Gebiet sollen drei markante, polygonale neue Baukörper entstehen, von denen zwei durch einen zweigeschossigen Gebäudeteil verbunden sind. Die Gliederung in vier überbaubare Teilflächen stellt die Realisierung in drei Baukörpern mit einem verbindenden zweigeschossigen Gebäudeteil sicher. Die Baugrenzen und Baulinien orientieren sich stark an den geplanten Baukörpern.

Um der 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. Die Baulinien dürfen nicht überschritten werden.

**Abstandsflächen**

Aufgrund Grundlage des Wettbewerbsergebnisses und der angestrebten städtebaulichen Struktur und Dichte, ist im Norden des Plangebietes eine Reduzierung der notwendigen Abstandsflächen gem. § 6 Abs. 5 LBauO auf 3 m zugelassen. Eine Reduzierung der Abstandsflächen ist städtebaulich vertretbar, da eine Beeinträchtigung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen, daraus resultierend, nicht zu befürchten ist. In der Grundrissgestaltung kann auf die Anforderungen von Belichtung, Durchlüftung, Sozialabstand und Gefahrenwehr Rücksicht genommen werden. Es ist keine Beeinträchtigung der benachbarten Nutzungen zu erwarten.

Des Weiteren fallen Abstandsflächen zum Teil auf Fremdgrundstücke und es bedarf einer grundbuchlichen Sicherung einer Abstandsflächenbaulast. Die betroffenen Grenzen der Baufelder sind mit Baulinien festgesetzt, um die durch das Wettbewerbsverfahren entwickelte Baustruktur zu sichern.

**4.3. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung**

Im Plangebiet wird eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Sie soll als Fußgängerbereich genutzt werden und temporär weiterhin dem Hafenumschlag dienen.

#### **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 m<sup>2</sup> 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. Gestalterische Festsetzungen**

##### **Solaranlagen**

Aus Gründen des Klimaschutzes werden Solaranlagen im Plangebiet ermöglicht, sind jedoch in die Dachhaut zu integrieren. Damit soll die skulpturale Form der drei Hauptbaukörper gesichert und eine beeinträchtigende Wirkung aufgestellter Solaranlagen auf den Dächern verhindert werden.

##### **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, wurde u.a. für das Plangebiet in den letzten Jahren bereits eine Werbesatzung für Teile der Hafenwestseite entwickelt. Diese ist im gesamten Geltungsbereich zu beachten und ist als Anlage dieser Begründung beigefügt (siehe Anlage 6).

Darüber hinaus werden Werbeanlagen für Fremdgewerbe im Plangebiet ausgeschlossen (siehe Kapitel 4.1).

### **5. Erschließung**

#### **5.1. Überörtliche Erschließung**

Das Plangebiet wird über die Werft-/ bzw. Bahnhofstraße und dann über die Lienaustraße (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.

## **5.2. Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)**

Da unmittelbar nördlich des Plangebiets sowohl der Bahnhof als auch der Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) der Stadt Neustadt in Holstein liegen, 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 direkte Zugänglichkeit von der Hafensperrmauer zum Anlegesteg im Südosten des Plangebietes dauerhaft zu gewährleisten und damit die Durchlässigkeit der entstehenden Neubebauung sicherzustellen, wird innerhalb des urbanen Gebiets ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.

# **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 m<sup>3</sup>/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. Die zusätzliche Schmutzwassermenge ist durch die vorhandene Einleiterlaubnis des zentralen Klärwerks abgedeckt.

## **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.

# **7. Immissionsschutz**

## **7.1. Schallschutz**

Im räumlichen Umfeld zum Plangebiet bestehen Nutzungen, die aufgrund ihrer schalltechnischen Wirkung zu Nutzungskonflikten führen könnten. In diesem Zusammenhang ist eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Geräuschbelastung durch die gewerblichen bzw. militärischen Nutzungen für den Geltungsbereich des Bebauungsplans durchgeführt worden. Mögliche Konflikte werden

darin aufgezeigt und Maßnahmen zum Schallschutz als Festsetzungen im Bebauungsplan entwickelt. Die schalltechnische Untersuchung liegt als Anlage 1 dieser Begründung bei.

### Gewerbelärm

Durch die berücksichtigten gewerblichen Nutzungen sind für den Tagzeitraum an den untersuchten Fassaden Schallimmissionskonflikte zu erwarten. Es wurden Beurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) ermittelt. Somit wird an den West- und Südfassaden der südlichen Plangebäude der Richtwert der TA Lärm um bis zu 2 dB überschritten.

An den übrigen Fassaden bzw. Gebäudekörper sind keine Schallimmissionskonflikte im Tagzeitraum zu erwarten. Dort wird der zulässige Richtwert von 63 dB(A) wie auch der Richtwert von 93 dB(A) für das Spitzenpegelkriterium eingehalten.

Unter Annahme einer pauschalen Flächenschallquelle auf dem direkt südlich angrenzenden Marinegelände werden für den Nachtzeitraum Beurteilungspegel von bis zu 54 dB(A) prognostiziert. Der zulässige Richtwert liegt hier bei 45 dB(A). Somit kommt es an mehreren Fassaden zu Richtwertüberschreitungen von bis zu 9 dB.

Das Spitzenpegelkriterium wird ebenfalls überschritten. Aufgrund des dichten Parkplatzes der Marine zum Planvorhaben wird der Richtwert von 65 dB(A) an der Südostfassade aber auch in geringem Maße an der Südwestfassade um bis zu 7 dB überschritten.

Die Konfliktbewältigung kann hier nur über bauliche organisatorische Maßnahmen an der Neubebauung geschehen. Entsprechende Vorkehrungen werden im Bebauungsplan festgesetzt. Das Abrücken der Planung zur Vermeidung des Schallimmissionskonfliktes ist aufgrund knapper Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Der Bau einer Schallschutzwand an der Grundstücksgrenze ist wenig zielführend, da die oberen Geschosse von einer städtebaulich noch vertretbaren 3 m NHN hohen Wand nicht vor den Richtwertüberschreitungen geschützt werden können.

An allen übrigen Fassaden werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl am Tag als auch in der Nacht eingehalten.

## **7.2. Staub**

Im räumlichen Umfeld des Plangebiets ist durch die noch zukünftig bestehenden gewerblichen Nutzungen mit diffusen Staubemissionen durch ortsgebundene mechanische Vorgänge zu rechnen. Vorgänge wie das Entladen von Frachtschiffen sowie das Beladen von Lkw mittels eines schiffseigenen Baggers und das Befahren der Fahrwege stellen staubverursachende Tätigkeiten dar. Ziel des durchgeführten Gutachtens war es zu ermitteln, welche Staubeinwirkungen durch die staubverursachenden Vorgänge auf dem Gelände an den schutzwürdigen Nutzungen entstehen und wie diese anhand der TA Luft /1/ zu beurteilen sind. Schutzwürdige Wohnnutzungen befinden sich im Außenbereich in ca. 20 m Entfernung der maßgeblichen staubenden Quellen.

Es wurden die Konzentration des Schwebstaubes (PM<sub>10</sub>) im Jahresmittel sowie die Deposition (Staubniederschlag) ermittelt. Darüber hinaus wurden die Zusatzbelastung für PM<sub>2,5</sub> und die zulässige Überschreitungshäufigkeit des Schwebstaubes (PM<sub>10</sub>) im Jahr eingeschätzt.

Die Berechnungen zeigen, dass die Grenzwerte der TA Luft bezüglich der Deposition und der zulässigen Überschreitungshäufigkeit der PM10- Konzentration an den maßgeblichen Immissionsorten / schutzwürdigen Nutzungen eingehalten werden.

Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass der zukünftige Betrieb der Hafenanlage unter den in dem vorliegenden Gutachten angenommenen Bedingungen in Bezug auf die schutzwürdige Wohnbebauung in der Nachbarschaft als konfliktfrei einzustufen ist.

## **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 m<sup>2</sup> und 70.000 m<sup>2</sup>. In Hinblick auf eine mögliche Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt (siehe Anlage 4: Vorprüfung des Einzelfalls), die zum Ergebnis hatte, dass der Bebauungsplan im Sinne des UVPG voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen 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 Biotope gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 LNatSchG von der Planung betroffen.

Die Flächen des Plangebietes sind nahezu vollständig versiegelt und es sind keine hochwertigen Biotope, Bäume oder Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz vorhanden, weshalb auf die Anwendung der Eingriffsregelung und die Erstellung eines grünordnerischen Fachbeitrags verzichtet wird. Bei der Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB wird von der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 und von der Erstellung eines Umweltberichtes nach § 2a BauGB abgesehen.

### **8.3. Gesetzlicher Artenschutz**

Die Belange des besonderen Artenschutzes wurden in einem separaten Artenschutzbericht untersucht. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG, insbesondere im Hinblick auf gebäudebewohnende Vögel und Fledermäuse, können durch geeignete Maßnahmen vermieden werden (siehe hierzu Anlage 5: Artenschutzschutzbeitrag).

### 8.3.1. Aktualität der Kartierdaten

Als Grundlage für die artenschutzrechtliche Prüfung wurden 2018 Kartierungen von Vögeln und Fledermäusen durchgeführt. Da die Erfassungen mehr als fünf Jahre zurück liegen, wird im Folgenden deren Aktualität geprüft und ermittelt, ob die erfassten Daten noch belastbar und aussagekräftig sind oder die Notwendigkeit erneuter Erfassungen besteht.

#### 8.3.1.1. Bestandssituation im Plangebiet / Veränderungen der Habitatstrukturen

Änderungen der Biotoptypensituation im Plangebiet könnten dazu führen, dass sich der in der artenschutzrechtlichen Prüfung betrachtete Artenbestand ebenfalls verändert.

Die für die Hafenvestseite durchgeführte Erfassung der Biototypen (TGP 2019) zeigt für den Bereich des Plangebietes eine nahezu vollständige Versiegelung. Es handelt sich um die Typen Hafenanlage (SZh), Industriegebiet (Sli) und Teilversiegelte Verkehrsfläche (SVt). Es befinden sich zwei Gebäude im Geltungsbereich. Unversiegelte Bereiche beschränken sich auf kleinflächige, randlich gelegene Sonstige Ruderalflächen (RHy). Einzelbäume sind nicht vorhanden. An der Biototypenzuordnung hat sich durch die zwischenzeitlichen Änderungen der Standardliste der Biototypen Schleswig-Holsteins kein Änderungsbedarf ergeben.



**Abb. 7:** Ausschnitt aus der Biotop- und Nutzungstypenerfassung für die Hafenvestseite (TGP 2019)

Die Nutzung innerhalb des Plangebietes hat sich seit 2018 nicht wesentlich verändert, sowohl hinsichtlich der zwei Gebäude als auch des hohen Versiegelungsgrades. Der Vegetationsbestand ist im Wesentlichen gleichgeblieben. Im Vergleich der Luftbildansicht aus dem Jahr 2018 mit dem aktuellen Luftbild lässt sich lediglich eine leichte Erhöhung des Versiegelungsgrades im Bereich einer Zufahrt feststellen. Die Habitatstrukturen im Plangebiet haben sich also nicht signifikant verändert, die Kartierungen von 2018 sind somit noch geeignet, die aktuelle Situation darzustellen.





**Abb. 8:** Luftbild des Plangebiets aus dem Jahr 2018 (Quelle: Google Earth)



**Abb. 9:** Aktuelles Luftbild des Plangebiets (© 2024 Airbus, Maxar Technologies © Google)

### 8.3.1.2. Brutvögel

#### Methodik

Die Erfassungen der Brutvögel erfolgten 2018 durch vier Tagesbegehungen im gesamten Gebiet der Hafenwestseite und seiner näheren Umgebung. Dabei wurden revieranzeigende Merkmale gemäß Südbeck et al. (2005) erfasst. Ebenfalls berücksichtigt wurden Zufallsbeobachtungen, die im Rahmen der parallel stattfindenden Fledermauskartierungen getätigt wurden. Hinsichtlich des Untersuchungsstandards haben sich gegenüber 2018 keine veränderten Vorgaben ergeben.

## Bestand

Im Ergebnis der Erfassungen wurde ein Brutnachweis des Austernfischers (*Haematopus ostralegus*) auf dem Dach des Gebäudes am Kai erbracht. Darüber hinaus wurden keine Nachweise, Verdachte oder Brutzeitfeststellungen innerhalb des hier zu betrachtenden Plangebiets ermittelt.

In der aktuellen Roten Liste der Brutvögel Schleswig-Holsteins (LLUR 2021) erfolgte für den Austernfischer eine Änderung des Status „ungefährdet“ von 2010 durch Aufnahme in die Vorwarnliste. Diese Umstufung ergibt sich dabei nicht aus den festgestellten kurzfristigen Bestandsrückgängen der Art, sondern aus der hohen Bedeutung der vorhandenen Bestände des Landes, die weiterhin als häufig und langfristig stabil eingestuft sind.

Der Befund des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags, dass bei Verlust des Nistplatzes des Austernfischers die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt, ist weiterhin zutreffend, da es sich nach wie vor um eine nicht gefährdete Art handelt, die in der Umgebung neue Nistplätze finden kann. Zu den bevorzugten Brutstandorten des Bodenbrüters gehören Salzwiesen und Dünengebiete sowie die Seemarschen und das Wattenmeer der Nordseeküste, der Nistplatz auf dem Dach im Plangebiet ist demgegenüber eher als Sekundärstandort einzustufen.

### **8.3.1.3. Fledermäuse**

#### Methodik

Zur Erfassung der Fledermäuse erfolgten in Abstimmung mit der UNB an insgesamt fünf Terminen eine Einschätzung der Habitatstrukturen, detektorgestützte Erfassungen sowie Ausflugbeobachtungen an potenziell als Quartier geeigneten Strukturen. Zusätzlich wurde innerhalb des vorliegenden Plangebiets eine stationäre Horchbox aufgestellt.

Die erfolgten Untersuchungen und Bewertungen orientierten sich an dem Leitfaden „Fledermäuse und Straßenbau“ (LBV-SH 2011). Im Zuge der Aktualisierung dieses Leitfadens (LBV-SH 2020) wurden die Anforderungen an den Untersuchungsumfang allgemein erhöht.

#### Bestand

Auf das gesamte Untersuchungsgebiet der Hafenwestseite bezogen wurde die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) am häufigsten erfasst (80,3 % der Rufe), daneben im Wesentlichen Rauhaufledermaus (*Pipistrellus nathusii*, 4,9 %), Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*, 4,1 %) und Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*, 3,5 %). Innerhalb des vorliegenden Plangebietes wurden während der Detektorbegehungen insgesamt 7 Flugrufe der Zwergfledermaus sowie ein Flugruf der Mückenfledermaus am nördlich angrenzenden Gebäude festgestellt. Von den übrigen Pipistrelloiden sowie den Nyctaloiden und Myotiden wurden im Plangebiet keine Kontakte verzeichnet. Die im Plangebiet aufgestellte Horchbox (HB 3) verzeichnete bei insgesamt 74 Kontakten 54 der Zwergfledermaus (73 %), 7 Kontakte der Rauhaufledermaus (9,5 %), 6 der Mückenfledermaus (8,1 %) und 5 des Großen Abendseglers (6,7 %).

In Schleswig-Holstein ist seit Durchführung der Kartierungen keine neue Rote Liste der Säugetiere erschienen, es gilt nach wie vor die 2014 vom MELUR Herausgegebene. Die Rote Liste Deutschlands

wurde 2020 aktualisiert, Veränderungen ergaben sich dabei für die im Plangebiet vorkommenden Arten durch die Umstufung der Breitflügelfledermaus von einer „Gefährdung unbekanntes Ausmaßes“ in die Kategorie „Gefährdet“ und der Mückenfledermaus von „Daten unzureichend“ zu „Ungefährdet“.

Für keine der Fledermausarten wurde eine relevante Flugroutennutzung festgestellt, das Plangebiet daher im Hinblick auf Flugrouten gemäß LBV-SH (2011) als nicht bedeutend eingestuft. Die Funktion als Jagdgebiet für die mit erhöhter Anzahl registrierter Kontakte erfasste Zwergfledermaus wurde als nicht bedeutend bewertet. Aufgrund des hohen Überbauungsgrades und des Fehlens naturnaher Ufer- und Gehölzstrukturen ist davon auszugehen, dass diese Bewertungen auch mit der erweiterten Methodik gemäß LBV-SH (2020) bestehen werden. Die angewandte Methodik ist - auf das hier betreffende Plangebiet bezogen - nach wie vor geeignet, die artenschutzrechtliche Betroffenheit zu beurteilen.

Als Ergebnis der erfolgten Begehungen, Rufanalysen und Ausflugskontrollen ergab sich kein Quartiersverdacht für die Gebäude und Bäume im Plangebiet.

#### **8.3.1.4. Fazit**

Die Nutzung bzw. Bestandssituation innerhalb des Plangebietes hat sich seit 2018 nicht wesentlich verändert. Der Ist-Zustand zeichnet sich aufgrund eines hohen Überbauungsgrades, intensiver Nutzung und kaum vorhandener naturnaher Strukturen durch eine geringe Habitateignung für Vögel und Fledermäuse aus. Es liegt keine signifikante Veränderung der Habitatstrukturen vor. Die zwischenzeitlichen Erweiterungen des Untersuchungsstandards für Fledermäuse sind vor dem Hintergrund dieser Situation zu sehen, die keine wesentlichen Veränderungen des Bewertungsergebnisses erwarten lässt. Es lassen sich keine artspezifischen Entwicklungstendenzen feststellen, die sich relevant auf die Datenaktualität der Kartierungen auswirken.

Die vor sechs Jahren durchgeführten Kartierungen bilden den aktuellen Artbestand immer noch adäquat ab, bieten weiterhin eine geeignete Grundlage für die Ableitung von Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen und erlauben somit eine rechtssichere Bewältigung der artenschutzrechtlichen Konflikte, die durch die vorliegende Bebauungsplanung ausgelöst werden können. Erneute Erfassungen sind nicht erforderlich.

## **9. Flächen und Kosten**

### **9.1. Flächen**

Das Plangebiet hat eine Größe von insgesamt ca. 0,4 ha. Davon entfallen auf:

Urbanes Gebiet	ca. 3.050 m <sup>2</sup>
<u>Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung</u>	<u>ca. 880 m<sup>2</sup></u>
<b>Insgesamt</b>	<b>ca. 3.930 m<sup>2</sup></b>

### **9.2. Kosten**

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

Neustadt in Holstein, den .....

.....

Oberbaurätin

## 10. Anhang

### 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