

BEGRÜNDUNG

ZUM

BEBAUUNGSPLAN

DER INNENENTWICKLUNG NR. 1

DER GEMEINDE SIERKSDORF

FÜR DEN BEREICH „POTTBERG“ IN SIERKSDORF

Diese digitale Fassung entspricht der rechtsverbindlichen Satzung.

VERFAHRENSSTAND (BAUGB VOM 21.12.2006):

- FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT (§ 3 (1) BAUGB)
- FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER TÖB UND BEHÖRDEN (§ 4 (1) BAUGB)
- BETEILIGUNG DER TÖB, BEHÖRDEN UND GEMEINDEN (§ 13 (2) NR. 3 BAUGB)
- ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG (§ 13 (2) NR. 2 HALBSATZ 2 BAUGB)
- BESCHLUSS DER GEMEINDEVERTRETUNG (§ 10 (3) BAUGB)

AUSGEARBEITET:

P L A N U N G S B Ü R O

BAHNHOFSTRASSE 40, 23701 EUTIN,
E-MAIL: INFO@PLOH.DE

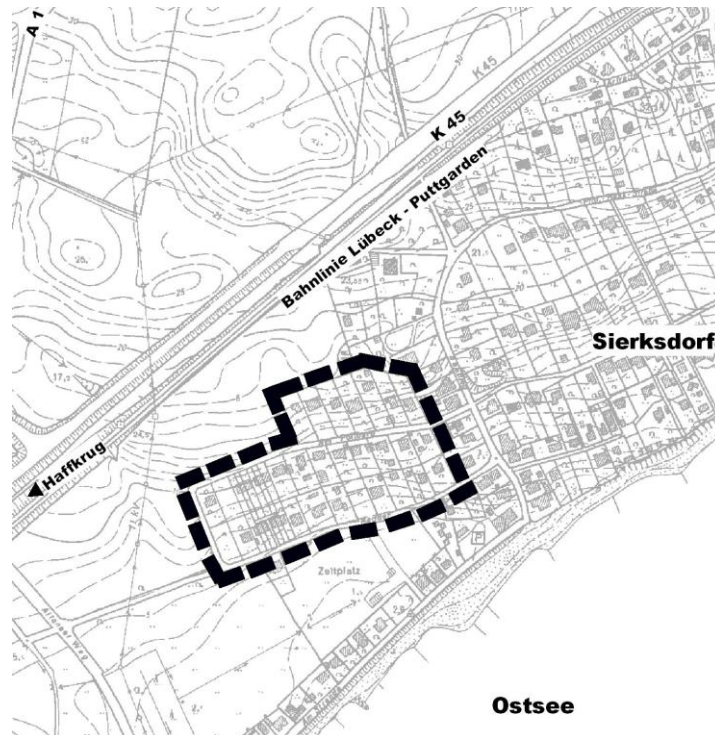
O S T H O L S T E I N

TEL: 04521/ 7917-0, FAX: 7917-17
WWW.PLANUNGSBUEROOSTHOLSTEIN.DE

INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorbemerkung/ Planungserfordernis	3
1.1	Rechtliche Bindungen	3
1.2	Planungserfordernis/ Planungsziele	4
2	Bestandsaufnahme	5
3	Berichtigung des Flächennutzungsplanes	5
4	Planung	6
4.1	Bebauung	6
4.1.1	Art der baulichen Nutzung	6
4.1.2	Maß der baulichen Nutzung	6
4.1.3	Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen	7
4.1.4	Sonstige Festsetzungen	7
4.2	Erschließung	7
4.2.1	Stellplätze	8
4.2.2	Parkplätze	8
4.3	Grünplanung	8
4.3.1	Eingriffe	8
4.3.2	Ausgleich für Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope	9
4.3.3	Kinderfreundlichkeit in der Bauleitplanung	9
5	Immissionen und Emissionen	9
5.1	Emissionen	9
5.2	Immissionen	9
6	Ver- und Entsorgung	14
6.1	Stromversorgung	14
6.2	Wasserver-/ und –entsorgung	14
6.3	Müllentsorgung	14
6.4	Löschwasserversorgung	14
6.5	Gasversorgung	15
7	Hinweise	15
7.1	Bodenschutz	15
7.2	Belange der Schifffahrt	16
8	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen	16
9	Kosten	16
10	Beschluss der Begründung	17

ÜBERSICHTSPLAN



BEGRÜNDUNG

zum Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 1 der Gemeinde Sierksdorf für den Bereich „Pottbek“ in Sierksdorf;

1 Vorbemerkung/ Planungserfordernis

1.1 Rechtliche Bindungen

Der Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998 ordnet Sierksdorf als ländlichen Raum ein und als „Ordnungsraum für Tourismus und Erholung“. Durch die Ausweisung von Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung soll auf eine qualitätsorientierte Weiterentwicklung des Tourismus hingewirkt werden.

Der Regionalplan 2004 für den Planungsraum II beinhaltet folgende Aussagen zur weiteren Entwicklung in der Gemeinde Sierksdorf:

„Das gesamte Gemeindegebiet liegt im „Ländlicher Raum“. Hier soll die regionale Eigenart mit ihren vielfältigen Lebens- und Wirtschaftsräumen erhalten und weiterentwickelt werden. Die zentralen Orte sind als Versorgungs- und Entwicklungsschwerpunkte zu stärken. Die regional unterschiedlichen Entwicklungspotenziale der ländlichen Räume sollen auch im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit genutzt und weiterentwickelt werden (wie z. B. LSE, interkommunale Entwicklungskonzepte).

Als „baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet des zentralen Ortes“ ist der Bestand des Ortes Sierksdorf gekennzeichnet und der Bereich zwischen der Autobahn A1 und dem nördlichen Ortsrand von Sierksdorf. Sierksdorf ist der Schwerpunktbereich der Siedlungsentwicklung in der Gemeinde. Der letztgenannte Bereich soll als bedeutender Siedlungs-, Versorgungs- und Arbeitsmarktschwerpunkt zur Stärkung des ländlichen Raums weiterentwickelt werden. Die Gemeinde liegt im „Nahbereich Neustadt“.

Die 3. Flächennutzungsplanänderung gilt für das Plangebiet. Sie stellt das Plangebiet als „Allgemeines Wohngebiet“ nach § 4 Baunutzungsverordnung und stimmt somit mit den aktuellen Planungszielen der Gemeinde überein.

Für das Plangebiet gilt der Bebauungsplan Nr. 1. Das Plangebiet wird nun neu überplant. Dabei erhält der Bebauungsplan dieselbe Nummer. Somit gilt nach Rechtskraft dieses Bebauungsplanes ausschließlich die Neufassung. Ein separates förmliches Aufhebungsverfahren für den noch aktuellen Bebauungsplan ist nicht beabsichtigt. Dass folglich der alte Bebauungsplan Nr. 1 wieder aufleben, wenn der Bebauungsplan Nr. 1 in einem Normenkontrollverfahren für nichtig erklärt wird, ist der Gemeinde bewusst, denn der alte Bebauungsplan Nr. 1 regelt die Zulässigkeit von Bauvorhaben detaillierter als der § 34 Baugesetzbuch.

Das Landschaftsprogramm (1998) Karte 1 trifft keine Aussagen zum Plangebiet. Der Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II – Kreis Ostholstein und Hansestadt Lübeck – von 2003 trifft ebenfalls keine relevanten Aussagen zum Plangebiet.

Der Landschaftsplan entspricht den Aussagen des Flächennutzungsplanes.

Der Bau- und Umweltausschuss der Gemeinde Sierksdorf beschloss am 06.09.2006 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1.

1.2 Planungserfordernis/ Planungsziele

Die aus den frühen 60-iger Jahren stammende Planfassung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1 (für den bebauten Bereich des Pottberg und nordwestlich des Redders) leidet an einem Formfehler. Dieses Planexemplar trägt keinen Ausfertigungsvermerk, was nach einem bereits Jahre zurückliegenden Urteil des Oberverwaltungsgerichts zur Rechtsunwirksamkeit des Planes führt. Da nun auch der Kreis Ostholstein die Rechtsunwirksamkeit des Planes festgestellt hat, ist die Gemeinde aufgefordert, den bisherigen „Rechtsschein“ des Bebauungsplanes entweder in einem förmlichen Aufhebungsverfahren oder im Rahmen einer Aufstellung des Bebauungsplanes zu beseitigen.

Da der fragliche Bereich noch zahlreiche Baumöglichkeiten nach Maßgabe des § 34

Baugesetzbuch (innerörtlicher Ortsteil ohne Bebauungsplan) böte, besteht aus gemeindlicher Sicht ein Erfordernis zur Neuaufstellung eines Bebauungsplanes.

Mit der Planung verfolgt die Gemeinde folgende Planungsziele:

- ↳ Erhalt der kleinteiligen Struktur der Bebauung im Plangebiet.
- ↳ Anpassung der Art und des Maßes der baulichen Nutzung an die ursprüngliche geplante städtebauliche Baustruktur
- ↳ Erhalt der hier vorhandenen typischen Sierksdorfer Bau- und Nutzungsstruktur als eine gemischte Nutzung aus Wohnungen und Tourismusbetrieben.

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a Baugesetzbuch erstellt, weil die Planung der Sicherung der vorhandenen städtebaulichen Struktur im Innenbereich (im Sinne § 34 Baugesetzbuch) von Sierksdorf dient und somit als „andere Maßnahme“ der Innenentwicklung – im Sinne des Baugesetzbuches - zu sehen ist.

2 Bestandsaufnahme

Die Gebäude sind weitgehend gemäß den Vorgaben des Ursprungsplanes errichtet worden.

3 Berichtigung des Flächennutzungsplanes

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Daher ist keine Berichtigung erforderlich.

4 Planung

Das Plangebiet setzt sich, wie folgt, zusammen:

WA-Gebiete	34.700 m ²	88 %
Verkehrsflächen	4.600 m ²	12 %
Größe Plangebiet insgesamt:	39.300 m ²	100 %
	3,9 ha	

4.1 Bebauung

4.1.1 Art der baulichen Nutzung

In Anlehnung an die vorhandene Struktur und den Vorgaben des Flächennutzungsplanes wird das gesamte Plangebiet als „Allgemeines Wohngebietes“ gemäß § 4 Baunutzungsverordnung festgesetzt. Sierksdorf liegt nahe der Ostsee. Ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor ist daher der Fremdenverkehr. Um diesen auch zukünftig zu fördern, werden Beherbergungsbetriebe allgemein zugelassen.

Die übrigen Nutzungsarten regelt die Baunutzungsverordnung verbindlich.

4.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Der Ursprungsplan setzt eine Grundflächenzahl von 0,2 fest. Aus der Bestandsaufnahme wird jedoch deutlich, dass nur die südöstlich gelegenen Grundstücke eine Grundflächenzahl von 0,19 ausnutzen. Auf den übrigen Grundstücken dominiert eine Grundflächenzahl von maximal 0,14. Zudem stehen die Gebäude weitgehend so, dass eine Ausnutzung der bisher zulässigen Grundflächenzahl nur möglich ist, wenn eine zweite Baureihe entsteht. Eine Eröffnung einer zweiten Baureihe sowie die damit verbundene zusätzlich bauliche Verdichtung sind aus gemeindlicher Sicht jedoch nicht gewollt. Daher wird nur im südöstlichen Bereich (WA⁴-Gebiet) einer Grundflächenzahl von 0,2 gesichert. Im übrigen Plangebiet erfolgt die Reduzierung der Grundflächenzahl von 0,2 auf 0,15.

Die eingeschossige Bauweise bleibt auch zukünftig gesichert. Allerdings wird dem stark fallenden Geländeprofil im nördlichen Bereich (WA¹-Gebiet) dahingehend Rechnung getragen, dass hier eine Zweigeschossigkeit zugelassen wird, wenn der Höhenunterschied innerhalb der überbaubaren Flächen im natürlich gewachsenen Gelände mindestens 2 m beträgt und die Festsetzungen über die Höhe der baulichen Anlagen eingehalten wird.

Neu aufgenommen wird eine Höhenstaffelung der Gebäude mit Hilfe von Trauf- und

Fristhöhen. Das Gelände fällt von Nord nach Süd; in Richtung Ostsee. Das Ziel des Konzeptes besteht darin, die Trauf- und Firsthöhen so zu ordnen, dass im Norden höhere Gebäude möglich und im Süden niedrigere. Dadurch soll von der Ostsee aus eine harmonische, sich ineinander einpassende Fassaden- (im straßenparallelen Bereich) und Dachstruktur (im hinteren Bereich) sichtbar bleiben.

Ebenfalls wird die Höhenlage der baulichen Anlagen – abweichend von den Vorgaben der Landesbauordnung Schleswig-Holstein – eingeschränkt und definiert. So soll der Bau von gestelzt wirkenden Gebäuden unterbunden werden. Gleichzeitig sichert diese Festsetzung eine dem natürlichen Gelände angepasste Bebauung. Um die Teilung der Grundstücke in gebietsuntypische schmale, lange Grundstücke zu unterbinden, erfolgt die Einschränkung, dass die Grundstücke in den WA¹⁻³ Gebieten mindestens 18 m breit sein muss und in dem WA-4-Gebiet mindestens 12 m.

4.1.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen folgt dem Prinzip der straßenräumlichen Fassung. Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind aus gestalterischen Gründen in einem Abstand von 5 m von der erschließungsseitigen Straßenbegrenzungslinie Nebenanlagen – soweit es Gebäude im Sinne von § 2 (2) Landesbauordnung sind – und überdachte Stellplätze und Garagen nicht zulässig. Diese Festsetzung dient sowohl dem Erhalt begrünter Vorgartenzonen.

4.1.4 Sonstige Festsetzungen

Die neu definierten örtlichen Gestaltungsregelungen verfolgen insbesondere das Ziel eine gewisse Einheitlichkeit der Bebauung vorzugeben, also im gewissen Umfang ein einheitlich strukturiertes Erscheinungsbild der Bebauung und Vorgartenzonen zu gewährleisten.

Für das Plangebiet gilt seit dem 12.06.1989 eine "*Satzung zur Sicherung von Gebieten mit Fremdenverkehrsfunktion*" nach § 22 Baugesetzbuch. Diese ist bei der Objektplanung, Verkauf oder Teilungen zu berücksichtigen.

4.2 Erschließung

Über die gemeindlichen Hauptstraßen bestehen mehrere kurze Anbindungen an die Kreisstraße K 45, die über eine Autobahnzufahrt bei Haffkrug und bei Neustadt i.H. auf kurzem Wege erreichbar sind. Bei Neustadt besteht auch eine Zufahrt zur Landesstraße L 309 (nach Lübeck) und zur Bundesstraße B 501 (Richtung Grömitz). Bei Haffkrug ist die Bundesstraße B 76 (nach Kiel) erreichbar. Somit verfügt der Ort über

eine hervorragende Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz. In Sierksdorf gibt es einen Haltepunkt der Bahntrasse Lübeck/ Puttgarden. Weiterhin ist der Ort hervorragend in das überregionale Radwandernetz parallel der Ostsee eingebunden.

Das Plangebiet selbst ist über die Straßen Am Pottberg und Redder erschlossen. Sie stoßen im Osten an die gemeindliche Straße Bergstraße. Weiterhin sind sie im Westen durch eine Verbindungsstraße miteinander verbunden. Beide Erschließungsstraßen sind ausreichend dimensioniert, um den vorhandenen Verkehr in einer verkehrssicheren Form aufnehmen zu können.

4.2.1 Stellplätze

Alle Grundstücke sind ausreichend groß, um die erforderlichen Stellplätze unterbringen zu können.

4.2.2 Parkplätze

Die Planung verursacht keine zusätzliche Verdichtung mit Wohngebäuden. Daher ist auch kein zusätzliches Parkplatzangebot bereit zu stellen.

4.3 Grünplanung

Zur Durchgrünung des Baugebietes sind im Falle der Einfriedung zur öffentlichen Verkehrsfläche hin ausschließlich standortgerechte Laubgehölze in einer Höhe von max. 1,20 m zulässig. Bei Einzäunungen muss der Zaun in bzw. hinter der Hecke liegen.

Um den Versiegelungsgrad der Grundstücke nicht zu erhöhen, erfolgt die Aufnahme der Festsetzung, dass Zufahrten und Fahrgassen der Stellplätze und die Standplätze der Stellplätze offenporig auszubilden sind (z.B. Pflaster mit breiten Rasenfugen, Rasengittersteine, Schotterrasen).

4.3.1 Eingriffe

Nach dem Runderlass „Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ (Az.: IV 63-510.335/X 33-5120-) vom 03.07.1998 Ziffer 2.1 bereiten Änderungen von Bebauungsplänen, die den rechtsverbindlichen Bestand auch zukünftig festschreiben, keine Eingriffe vor. Somit besteht kein Ausgleichsbedarf.

4.3.2 Ausgleich für Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope

Von der Planung sind keine gesetzlich geschützten Biotope im Sinne des Landesnaturschutzgesetzes oder des Bundesnaturschutzgesetzes betroffen.

4.3.3 Kinderfreundlichkeit in der Bauleitplanung

Bei der städtebaulichen Planung der Gemeinde sind die Belange der Kinder und Jugendlichen in geeigneter Weise zu beachten.

In Sierksdorf gibt es ausreichend Spiel- und Erlebnismöglichkeiten. Vom Plangebiet aus ist die Ostsee über ein entsprechendes Wegenetz relativ leicht und sicher erreichbar. Folglich dient die Planung der Sicherung und qualitativen Verbesserung vorhandener Erholungs- und Freizeitbereiche.

5 Immissionen und Emissionen

5.1 Emissionen

Im Folgenden wird dargestellt, ob aufgrund der Planung bzw. aus dem Plangebiet heraus Beeinträchtigungen in Form von zum Beispiel Lärm, Stäuben oder Gerüchen entstehen oder bereits vorhanden sind.

Durch die Planung wird die Anzahl der möglichen Wohnungen nicht erhöht.

Die Art der baulichen Nutzung ändert sich von einem Reinen in ein Allgemeines Wohngebiet. Dadurch erhöhen sich die zulässigen Immissionen um 5 dB. Allerdings grenzt das Plangebiet durchweg an Allgemeine Wohngebiete. Somit werden die Nutzungen gleich gestellt.

Fazit: Die Planung führt zu keiner wesentlichen Verschlechterung der Lebensqualität im Umfeld.

5.2 Immissionen

Im Folgenden wird untersucht, ob das Plangebiet Einwirkungen von z. B. Lärm, Stäuben oder Gerüchen ausgesetzt ist.

a) Immissionen von der A 1 und der K 45

Als Grundlage für diese Untersuchung wird das aktuelle Schalltechnischen Gutachtens Nr. 07-04-4 des Ing.-Büros für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler vom 13.04.2007 herangezogen, da es dieselben Lärmquellen untersucht. Darin wurden

folgende Ausgangswerte ermittelt:

„Nach der bundesweiten Verkehrszählung des Jahres 2005 lag das Verkehrsaufkommen auf der A 1 zwischen den Anschlussstellen Scharbeutz und Eutin (Zählstelle 1930/0139) bei DTV = 36.645 Kfz/24h mit Lkw-Anteilen von $p = 5,3\%$ tags und $p = 15,0\%$ nachts.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der A 1 ist hier nicht begrenzt. Die Berechnungen erfolgen gemäß *RLS-90* mit 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw.

Die in den 70er Jahren fertig gestellte Fahrbahn ist betoniert. Hierfür ist nach *RLS-90* ein Zuschlag von 2 dB(A) anzusetzen. Beim Neubau von Straßen und Fahrbahnaufbau vorhandener Straßen ist eine Fahrbahnbeschaffenheit mit einem Lärmabschlag von -2 dB(A) als Stand der Technik anzusehen. Da nach Auskunft des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr S-H, Niederlassung Lübeck, in absehbarer Zeit aber nicht mit einer Erneuerung des Fahrbahnaufbaues zu rechnen ist, gehen wir bei den Berechnungen von der derzeitigen schalltechnisch ungünstigen Fahrbahnbeschaffenheit aus.

Für die Verbindung zwischen der B 76 und der K 45 im Bereich der Anschlussstelle Eutin setzen wir ausgehend von den Verkehrswerten dieser Straßen überschlägig ein Verkehrsaufkommen von DTV = 6.000 Kfz/24h mit Lkw-Anteilen von $p = 4\%$ tags und $p = 6\%$ nachts an. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten betragen hier abschnittsweise 40 / 60 / 70 km/h. Die Fahrbahn ist asphaltiert.

In der folgenden Tabelle sind die Verkehrsdaten und die daraus berechneten Emissionspegel $L_{m,E}$ (definiert für einen Abstand von 25 m zur Straßenmitte) zusammengefasst:

	DTV Kfz/24h	M_{Tag} Kfz/h	M_{Nacht} Kfz/h	P_{Tag} %	P_{Nacht} %	V_{zul} km/h	D_{StrO} dB(A)	$L_{m,E,\text{Tag}}$ dB(A)	$L_{m,E,\text{Nacht}}$ dB(A)
A 1	36.645	2.101 ¹⁾	378 ¹⁾	5,3	15,0	130/80	+ 2	76,3	70,0
Verbin- dung B	6.000	360	66	4,0	6,0	40	0	57,8	51,3
76/ K 45						60 70		60,2 61,3	53,7 54,8

1) Gemäß Verkehrszählergebnissen abweichend von den Umrechnungsfaktoren der RLS-90

DTV: Durchschnittliches Tägliches Verkehrsaufkommen

V_{zul} : Zulässige Höchstgeschwindigkeit

M: Maßgebende stündliche Verkehrsstärken

p: Lkw - Anteile

D_{StrO} : Korrektur für die Art der Fahrbahnoberfläche

Die Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen ist in der städtebaulichen Planung auf die zu erwartende Verkehrsentwicklung abzustellen. Wir setzen bei den Berechnungen einen pauschalen Prognosezuschlag von 1 dB(A) an. Dies entspricht einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens von 25 % bei gleichbleibenden Lkw-Anteilen. Bei steigenden Lkw-Anteilen würde der Prognosezuschlag eine geringere prozentuale Erhöhung des Kfz-Aufkommens abdecken.

Damit erhält man folgende Emissionspegel $L_{m,E}$ die den Berechnungen zugrunde liegen:

	$L_{m,E,Tag}$ dB(A)	$L_{m,E,Nacht}$ dB(A)
A1	77,3	61,0
Verbindung B 76 / K 45		
Abschnitte mit 40 / 60 / 70 km/h	58,8/61,2 / 62,3	52,3 / 54,7 / 55,8"

Die A1 liegt ca. 530 m vom Plangebiet entfernt. Gemäß der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) von Juli 2002 Ziffer 7.1 i.V. mit A.2 verringern sich die Immissionen im Abstand von 25 m zu 530 m zu einer Autobahn um 17 dB tags und nachts. Folglich kommen tags 60 dB und nachts 49 dB im Plangebiet an. Die zulässigen Orientierungswerte für WA-Gebiete betragen nach der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) tags 55 dB und nachts 45 dB. Folglich werden die Orientierungswerte tags um 5 dB und nachts um 4 dB überschritten.

Die K 45 liegt ca. 140 m vom Plangebiet entfernt. Bei der weiteren Berechnung wird nur der Schutzanspruch zur höchsten Verkehrsgeschwindigkeit berücksichtigt. Gemäß der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) von Juli 2002 Ziffer 7.1 i.V. mit A.2 verringern sich die Immissionen im Abstand von 25 m zu 140 m zu einer Kreisstraße um 11 dB tags und nachts. Folglich kommen tags 51 dB und nachts 45 dB im Plangebiet an. Die zulässigen Orientierungswerte für WA-Gebiete betragen nach der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) tags 55 dB und nachts 45 dB. Folglich werden die Orientierungswerte nicht überschritten.

Energetische Addition von a und b:

Das Plangebiet ist von zwei Schallquellen betroffen, die aus Fahrzeugverkehr resultieren. Daher ist eine entsprechende Pegelerhöhung bei der lautesten Schallquelle zu berücksichtigen.

Die Tagwerte unterscheiden sich jeweils um 9 dB. Somit führt dies zu einer Pegelerhöhung von je 0,5 dB. Die Nachtwerte unterscheiden sich um 4 dB. Hier sind 1,4 dB zu berücksichtigen. Folglich wirken folgende Immissionen aus nördlicher Richtung auf das Plangebiet:

↳ tags: $60 \text{ dB} + 0,5 \text{ dB} = 60,5 \text{ dB}$ und

↳ nachts: $49 \text{ dB} + 1,4 \text{ dB} = 50,4 \text{ dB}$.

Folglich werden hier die Orientierungswerte tags um 5,5 dB überschritten und nachts um 5,4 dB.

b) Immissionen von der Bahntrasse Lübeck/ Puttgarden

Weitere Grundlagen liegen aus dem o.g. Gutachten zum Schienenlärm vor:

„Den Berechnungen liegen aktuelle Angaben der DB Netz AG, Niederlassung Hamburg, vom 26.02.2007 zugrunde. Danach verkehren auf der Strecke Lübeck -Puttgarden Triebwagen des Typs VT 628 und VT 605 sowie lokbespannte Züge zur Personenbeförderung. Planmäßig verkehren keine Güterzüge. Die Streckengeschwindigkeit beträgt 140 km/h.

Die eingleisige Bahnstrecke ist im Bereich des Bauungsplangebietes mit Holzschwellen auf Schotterbett ausgestattet. Für diese Beschaffenheit des Gleisbettes ist kein Lärmemissionszuschlag erforderlich.

In der folgenden Tabelle sind die Berechnungseingangsdaten und die daraus berechneten Emissionspegel $L_{m,E}$ definiert für einen Abstand von 25 m zur Gleismitte zusammengefasst.

Zugart	Zugzahl Tag	Zugzahl Nacht	p %	l m	v _{zul} km/h	D _{Fz} dB(A)	D _{Fb} dB(A)	L _{m,E,Tag} dB(A)	L _{m,E,Nacht} dB(A)
Triebwagen VT 628 (1 Einheit)	18	5	100	46	140	0	0	51,1	48,5
Triebwagen VT 628 (2 Einheiten)	15	2	100	92	140	0	0	53,3	47,5
Triebwagen VT 6058 (1 Einheit)	12	0	100	214	140	0	0	56,0	
Lokbespannte Reisezüge	2	0	90	200	140	0	0	49,4	
Summe ohne D_{Bü}								59,2	51,1

p: Anteil scheibengebremster Wagen v_{zul}: Zulässige Höchstgeschwindigkeit
 l: Länge je Einzelzug D_{Fz}: Korrektur für die Art der Züge
 D_{Fb}: Zuschlag für die Art des Gleisbettes

Nach Auskunft des DB Netz AG sind Streckenerüchtigungen oder Veränderungen des Betriebsprogramms in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Sicherheitshalber setzen wir einen Prognosezuschlag von 3 dB(A) an. Der nach *Schall 03* zu berücksichtigende Schienenbonus von 5 dB(A) wird auf die Emissionspegel angerechnet.“

Pro Abstandsverdoppelung vermindert sich der Emissionspegel um 3 dB (A). Der Bezugspunkt liegt ca. 110 m von der Bahn entfernt. Somit ist von folgenden Immissionen auszugehen:

Abstand in m	Pegel in dB
25	59
50	56
100	53
110	ca. 52

Unter Berücksichtigung der Erhöhung der Entfernung auf 110 m zwischen den Gleisen und dem Plangebiet ergibt sich eine Pegelminderung um ca. 7 dB (A), so dass sich eine Lärmbelastung im Bereich der Häuser ergibt, die wie folgt, beträgt:

am Tage 52 dB (A) und nachts 44 dB (A).

Im Vergleich zu den schalltechnischen Orientierungswerten für WA-Gebiete von 55 bzw. 45 dB (A) liegt keine Orientierungswertüberschreitung vor.

Hinweis: Die Immissionen können nach der DIN 18005 nicht mit denen der Straßen energetisch addiert werden.

c) **Schallschutzmaßnahmen**

Auf Grund der ermittelten Immissionen sind nur Schallschutzmaßnahmen gegen die Immissionen der Autobahn und Kreisstraße erforderlich.

Auf Grund der vorhandenen, natürlich gewachsenen städtebaulichen Situation ist der Bau von aktiven Schallschutzmaßnahmen im Ort nicht möglich.

Stattdessen erfolgt die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen, die an den Wohn- und Arbeitsgebäuden bei Neu-, Um- und Ausbauten einzuhalten sind wie folgt:

↳ Im Abstand von 530 m bis 800 m ab Mitte der A 1 → Lärmschutzpegel III.

Alle vorhandenen und geplanten Gebäude liegen weitgehend im Lärmpegelbereich III. Die somit zu verwendenden Baumaterialien nach der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ müssen sicherstellen, dass das resultierende Schalldämm-Maß $R'_{w,res}$ von 35 dB in den Wohnungen (mit Ausnahme von Küchen, Bäder, Hausarbeitsräumen) bei geschlossenen Fenstern oder bei Verwendung schallgedämpfter Lüftungssystemen eingehalten gehalten werden. Dies ist in der Projektplanung nachzuweisen. Somit sichern die Festsetzungen ein gesundes Wohnen in den Räumen.

6 Ver- und Entsorgung

6.1 Stromversorgung

Die Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt durch die EON Hanse AG.

6.2 Wasserver- und -entsorgung

Die Versorgung mit Frischwasser ist aus dem vorhandenen Versorgungsnetz des Zweckverbandes Ostholstein vorzunehmen.

Die Abwasserbeseitigung erfolgt durch den Zweckverband Ostholstein in der zentralen Kläranlage in Timmendorfer Strand.

Das im Plangebiet anfallende Regenwasser ist in das zentrale Regenwassersystem zu leiten und von dort in gedrosselter Form in den angrenzenden Vorfluter Ostsee abzuleiten. Das anfallende Niederschlagswasser aus dem Plangebiet ist schadlos abzuführen. Für die Versickerung von Niederschlagswasser gilt das ATV Arbeitsblatt A 138. Für Niederschlagswassereinleitungen bei Trennkanalisation in Gewässer gelten die technischen Bestimmungen zum Bau und Betrieb von Anlagen zur Regenwasserbehandlung bei Trennkanalisation (s. Amtsblatt Sch.-H. 1992 Nr. 50, S. 829 ff). Die Einstufung der Verschmutzung richtet sich nach den Festsetzungen in der Bauleitplanung. Daraus wiederum resultierten die Anforderungen an die Behandlung der Regenwassereinleitungen (z. B. Regenklärbecken). Das Erfordernis nach einer Regenrückhaltung ergibt sich u. a. aus der hydraulischen Gewässerbelastung. Bei Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser/Küstengewässer (Ostsee) gelten die Vorschriften §§ 2-7 Wasserhaushaltsgesetz-WHG- i. V. §§ 21, 31a ff. und §§ 105, 108 Landeswassergesetz –LWG- in den z. Zt. gültigen Fassungen.

6.3 Müllentsorgung

Die Müllentsorgung erfolgt durch den Zweckverband Ostholstein.

6.4 Löschwasserversorgung

Der Feuerschutz in der Gemeinde Sierksdorf wird durch die "Freiwillige Feuerwehr Sierksdorf" gewährleistet. Das Baugebiet wurde mit einer ausreichenden Zahl von Hydranten ausgestattet. Nach dem Arbeitsblatt W405 des DVGW – Verwaltungsvorschrift über die Löschwasserversorgung – sind Löschwassermengen von 48 m³/h für zwei Stunden erforderlich. Dieses kann im Bedarfsfall dem vorhandenen Trinkwas-

ernetz entnommen werden. Im Übrigen wird auf den Erlass zu Verwaltungsvorschrift über die Löschwasserversorgung besteht seit dem 24.08.1999 (IV-334 – 166.701.400-) hingewiesen.

6.5 Gasversorgung

Die Gasversorgung erfolgt durch den Zweckverband Ostholstein.

7 Hinweise

7.1 Bodenschutz

Grundlage für die Verfüllung oder Auffüllung mit Böden bildet die Bundesbodenschutzverordnung und die Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Nr. 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/ Abfällen – Technische Regeln – „ (Stand 2003). Es sind ausschließliche Böden im Sinne dieser Richtlinie zugelassen.

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

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

mineralischen Reststoffen/Abfällen-Technische Regeln“.

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

7.2 Belange der Schifffahrt

Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen gemäß § 34 (4) des Bundeswasserstraßengesetzes weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig. Von der Wasserseite aus sollen ferner weder rote, grüne, blaue Lichter noch mit monochromatisch-gelben Natriumdampflampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklame usw. sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck daher zur fachlichen Prüfung vorzulegen.

8 Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der B-Plan die Grundlage bildet:

Die Sicherung des allgemeinen Vorkaufsrechts (§ 24 BauGB) sowie des besonderen Vorkaufsrechtes (§§ 25 und 26 BauGB) im Plangebiet sind nicht vorgesehen.

Umlegung, Grenzregelung, Enteignung

Bei Inanspruchnahme privater Flächen für öffentliche Zwecke wird durch diese Planung nicht eingeleitet.

9 Kosten

Es entstehen der Gemeinde die Planungskosten. Die Bereitstellung der erforderlichen Mittel ist aus dem Haushalt der Gemeinde sichergestellt.

10 Beschluss der Begründung

Diese Begründung wurde in der Sitzung der Gemeindevertretung am 26. September 2007 gebilligt.

Sierksdorf,

Siegel

(Weidemann)
- Bürgermeister –

Der Bebauungsplan Nr. 1 ist am 19.10.2007 in Kraft getreten.