Begründung
zur
15. Änderung
des Flächennutzungsplans

der

Gemeinde Gremersdorf

Genehmigung

August 2012

BCS stadt+region BUILDING COMPLETE SOLUTIONS®
Maria-Goeppert-Straße 1
23562 Lübeck
Tel.: 0451-317 504 50
Fax : 0451-317 504 66
Mail: luebeck@bcsg.de

INHALTSVERZEICHNIS
15. Änderung F-Plan

I. Planungsanlass/Planungserfordernis 5

1. Vorgaben und Bindungen 5
1.1 Flächennutzungsplan 5
1.2 Gebietsabgrenzung 5
1.3 Landesentwicklungsplan 2010 7
1.4. Regionalplan 7
1.5 Gender Mainstreaming 8

2. Regionales Abstimmungsverfahren zur Entwicklung eines Autohofes an der Autobahn A1 im Kreis Ostholstein 8
2.1 Standortalternativen: 9

3. Städtebauliches Konzept 10
3.1 Sondergebiet Autohof 12

4. Erfordernis und Ziel der Planänderung 12
4.1 Erfordernis 12
4.2 Ziel der Planänderung 12

5. Umweltbericht 13
5.1 Beschreibung des Vorhabens 13
5.1.1 Anlass der Planung 13
5.1.2 Lage und Größe des Planungsgebietes 13
5.1.3 Standortbeschreibung 14
5.1.4 Bedarf an Grund und Boden 14
5.1.5 Methodik 15
5.2 Übergeordnete Ziele des Umweltschutzes im Plangebiet 15
5.2.1 Landschaftsplanung, Raumordnungsplanung 15
5.2.2 Sonstige Vorgaben 16
5.2.2.1 Landesnaturschutzgesetz 16
5.2.2.2 Bodenschutz 16
5.2.2.3 Schallschutz/Lichtschutz 16
5.2.2.4 Artenschutz 16
5.3 Bestandsaufnahme – Ermittlung der zu berücksichtigenden Umweltbelange 17
5.3.1 Boden 17
5.3.2 Wasser 17
5.3.3 Klima/Luft 17
5.3.4 Pflanzen/Vegetation 17
5.3.5 Tiere - artenschutzrechtliche Potenzialabschätzung (aus Gutachten Lutz, 2010) 18
5.3.5.1 Potenziell vorhandene Brutvögel 18
5.3.5.2 Potenziell vorhandene Rastvögel 19
5.3.5.3 Potenziell vorhandene Amphibien 19
5.3.6 Landschaftsbild 20
5.3.7 Mensch 20
5.4 Beurteilung der Umweltauswirkungen 20
5.4.1 Zu erwartende Umweltauswirkungen 20
5.4.2 Mensch 21
5.4.3 Pflanzen und Tiere (aus Gutachten Lutz) 21
5.4.4 Boden 23
5.4.5 Wasser 24
5.4.6 Luft/ Klima 24
5.4.7 Orts- und Landschaftsbild 24
5.4.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter 24

5.4.9 Menschen 24
5.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung 24
5.5.1 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung 24
5.5.2 Prognose bei Durchführung der Planung 24
5.6 Wechselwirkungen 25
5.7.1 Ermittlung der Eingriffsgröße und erforderlichen Ausgleichsgröße 27
5.7.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Eingriffs 27
5.7.3 Ermittlung der Eingriffsgröße – Bilanzierung der Flächen 27
5.7.4 Ermittlung der Eingriffsgröße und erforderlichen Ausgleichsgröße 28
5.8 Ausgleichsmaßnahmen 28
5.8.1 Ausgleichsflächen (Flächen mit Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Landschaft) 28
5.9 Monitoring 30
5.9.1 Praktische Abwicklung 30
5.9.2 Überwachungsmaßnahmen 30
5.9.3 Zeitfenster 30
5.10 Allgemein verständliche Zusammenfassung 30
6 Verfahrensvermerk 31

Anlage 1 – Standortvergleichende Untersuchung 32

1. Anlass der Untersuchung 34

2. Bewertungsmaßstab: 36

3. Bewertungskriterien 36

4. Bewertung der Standorte nach Bewertungskriterien 37
4.1 Gremersdorf 37
4.1.1 Landesentwicklungsplan 2011 37
4.1.2 Regionalplan 37
4.1.3 Flächennutzungsplan 38
4.1.4 Landschaftsplan 38
4.1.5 Bauleitplan 38
4.1.6 Ökologische Empfindlichkeit des Gebietes 38
4.1.7 Verträglichkeit für das Orts- und Landschaftsbild 38
4.1.8 Verträglichkeit für den Natur – und Wasserhaushalt 38
4.1.9 Einbindung in vorhandenen Strukturen und in die Region 39
4.1.10 Lagequalität 39
4.1.11 Verkehrsanbindung 39
4.1.12 Technische Infrastruktur 39
4.1.13 Denkmalpflege 39
4.1.14 Größe der angebotenen Fläche 39
4.1.15 Flächenverfügbarkeit 40
4.1.16 Investor 40
4.1.17 Betreiber 40
4.2 Großenbrode 40
4.2.1 Landesentwicklungsplan 2011 41
4.2.2 Regionalplan 41
4.2.3 Flächennutzungsplan 41
4.2.4 Landschaftsplan 41
4.2.5 Bauleitplan 42
4.2.6 Ökologische Empfindlichkeit des Gebietes 42
4.2.7 Verträglichkeit für das Orts-und Landschaftsbild 42
4.2.8 Verträglichkeit für den Natur –und Wasserhaushalt 42
4.2.9 Einbindung in vorhandenen Strukturen und in die Region 42

4.2.10	Lagequalität	42
4.2.11	Verkehrsanbindung	43
4.2.12	Technische Infrastruktur	43
4.2.13	Denkmalpflege	43
4.2.14	Größe der angebotenen Fläche	43
4.2.15	Flächenverfügbarkeit	43
4.2.16	Investor	43
4.2.17	Betreiber	43
4.3	Fehmarn	44
4.3.1	Landesentwicklungsplan 2011	44
4.3.2	Regionalplan	44
4.3.3	Flächennutzungsplan	45
4.3.4	Landschaftsplan	45
4.3.5	Bauleitplan	45
4.3.6	Ökologische Empfindlichkeit des Gebietes	45
4.3.7	Verträglichkeit für das Orts- und Landschaftsbild	45
4.3.8	Verträglichkeit für den Natur – und Wasserhaushalt	45
4.3.9	Einbindung in vorhandenen Strukturen und in die Region	46
4.3.10	Lagequalität	46
4.3.11	Verkehrsanbindung	46
4.3.12	Technische Infrastruktur	46
4.3.13	Denkmalpflege	46
4.3.14	Größe der angebotenen Fläche	46
4.3.15	Flächenverfügbarkeit	46
4.3.16	Investor	46
4.3.17	Betreiber	47

5. Bewertung der Alternativstandorte 47

I. Planungsanlass/Planungserfordernis

1. Vorgaben und Bindungen

1.1 Flächennutzungsplan

Die Gemeinde Gremersdorf, Kreis Ostholstein, hat zur Steuerung ihrer kommunalen Entwicklung einen wirksamen Flächennutzungsplan.
Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Gremersdorf ist am 12.01.1976 mit dem Az.IV 645-512.111-58.58 vom Innenministerium genehmigt worden. Zu diesem Flächennutzungsplan gibt es bereits 14 rechtswirksame Änderungen. Bei diesem Verfahren handelt es sich um die 15. Änderung mit dem Az.IV 263-512.111-55.15 (15.Ä).
Parallel zur 15. Änderung des Flächennutzungsplanes stellt die Gemeinde Gremersdorf den Bebauungsplan Nr. 17 „Autohof“ auf.

Das Plangebiet wird derzeit landwirtschaftlich genutzt. Die Änderungsfläche liegt direkt an der Bundesautobahn A 1, Höhe Abfahrt Gremersdorf und wird über diese erschlossen.

In die zur Zeit geltenden Fassung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Gremersdorf, Kreis Ostholstein, sind die Ergebnisse des Landschaftsplanes nicht eingearbeitet.

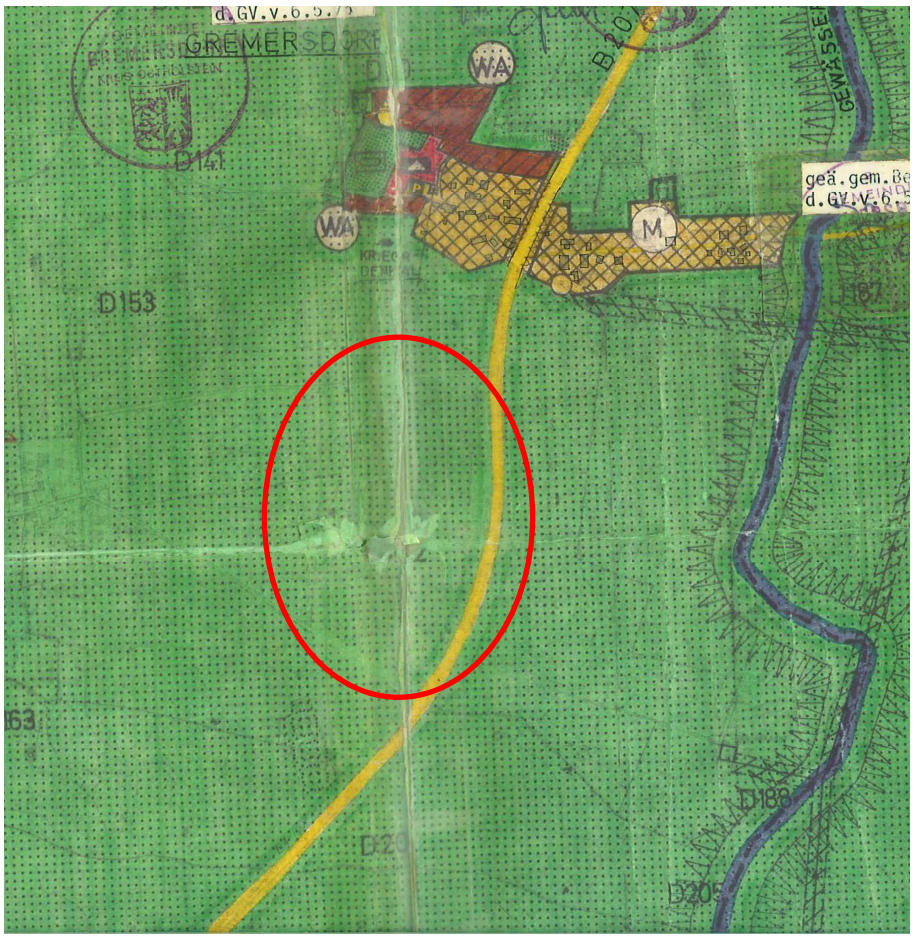


Abb. 1, Auszug aus dem gültigen Flächennutzungsplan

1.2 Gebietsabgrenzung

Das Plangebiet liegt südlich der Ortslage Gremersdorf, westlich der A1 in Höhe der Abfahrt Gremersdorf und südlich des Nanndorfer Weges.
Es umfasst eine Gesamtfläche von ca. 15,4 ha. Das Plangebiet umfasst die Flurstücke 51/9, 51/7, 51/6 tlw., 51/2, 51/6 tlw. 51/8, 53/1 tlw., 53/2, 53/3, 53/4, 54/1 tlw., 54/2, 54/3, 54/4, 55/1 tlw., 55/2, 55/3, 56/5 tlw., 56/6 tlw. und 56/3. Die genaue Lage des Plangebietes ist in der Abbildung 2 dargestellt.

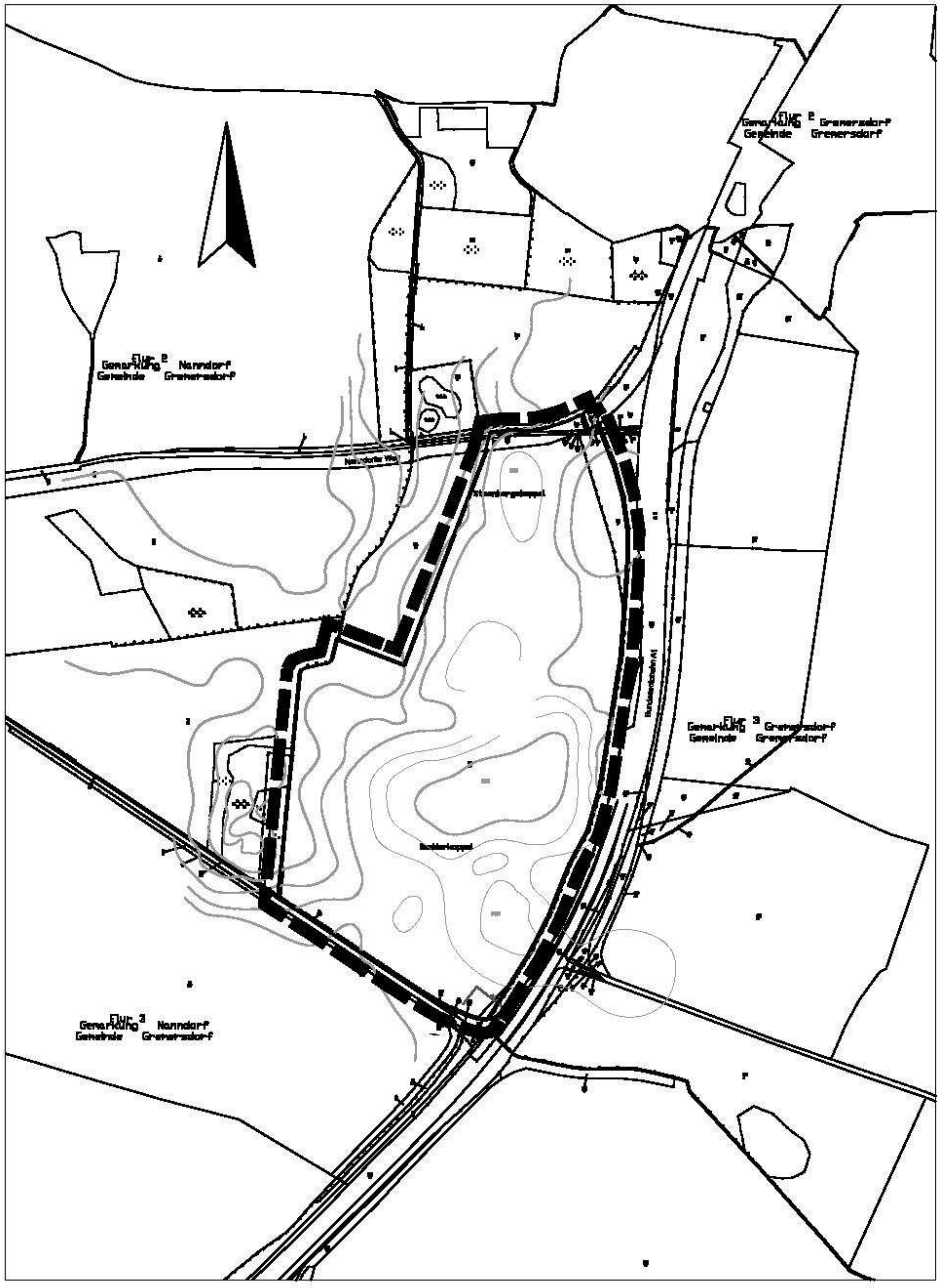


Abb. 2, Lage des Plangebietes im Raum

1.3 Landesentwicklungsplan 2010

Der Landesentwicklungsplan (LEP) 2010 trifft vor dem Hintergrund neuer Rahmenbedingungen und neuer Herausforderungen programmatische Aussagen zur künftigen Entwicklung des Landes Schleswig-Holstein. Die Gemeinde Gremersdorf liegt an der im LEP dargestellten Entwicklungsachse von landesweiter Bedeutung.



Abb. 3, Auszug aus dem Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010

1.4. Regionalplan

Im folgenden werden die wichtigsten Aussagen aus dem Regionalplan für den Planungsraum II (Schleswig – Holstein Ost) des Landes Schleswig-Holstein –Kreisfreie Stadt Lübeck, Kreis Ostholstein – Neuaufstellung 2004 zusammengestellt, die für die Planung hier von Bedeutung sind.

Vier Gemeindeteile der Gemeinde Gremersdorf gehören zum Nahbereich des Unterzentrums Heiligenhafen und somit zum nördlichen Teil der Halbinsel Wagrien. Der Großteil der Gemeinde Gremersdorf gehört zum Nahbereich Oldenburg in Holstein und in Folge dessen zu den Gemeinden des Amtes Oldenburg Land.

Der Ordnungsraum zeichnet sich durch den Bereich der Stadt Oldenburg in Holstein als historisches Zentrum des Nahbereiches und allgemein als Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums aus. Er liegt im strukturschwachen ländlichen Raum.

Regional- und landesplanerische Zielsetzung ist es, auch im ländlichen Raum Arbeitsplätze und Strukturen der bestehenden Wirtschaft zu stärken und zu entwickeln.
Das Flächenangebot für bauliche Entwicklung in der Stadt Oldenburg in Holstein stößt aufgrund des Truppenübungsplatzes in Puttlos (eine größere bauliche Entwicklung ist hier, über die bis Heiligenhafen fortzuführende Bundesautobahn 1 hinaus, nicht gewünscht) und des im Süden liegenden Oldenburger Bruchs an Grenzen. Verbleibende Potentiale liegen sowohl für die wohnbauliche - im Anschluss an bestehende Wohnbereiche – als auch für die gewerbliche Entwicklung im Nordosten des Stadtgebietes.

Diese Potentiale im Nordosten des Stadtgebietes haben Bedeutung über die Grenze Oldenburgs hinaus und bilden den Kern der Gewerbeflächenentwicklung mit weitreichendem Arbeitsplatzangebot im Norden des Kreises Ostholstein.

Der Gemeinde Gremersdorf kommt somit eine Funktion mit Schwerpunkt Entwicklung und Vorhaltung von interkommunalen Gewerbegebietsflächen zu.

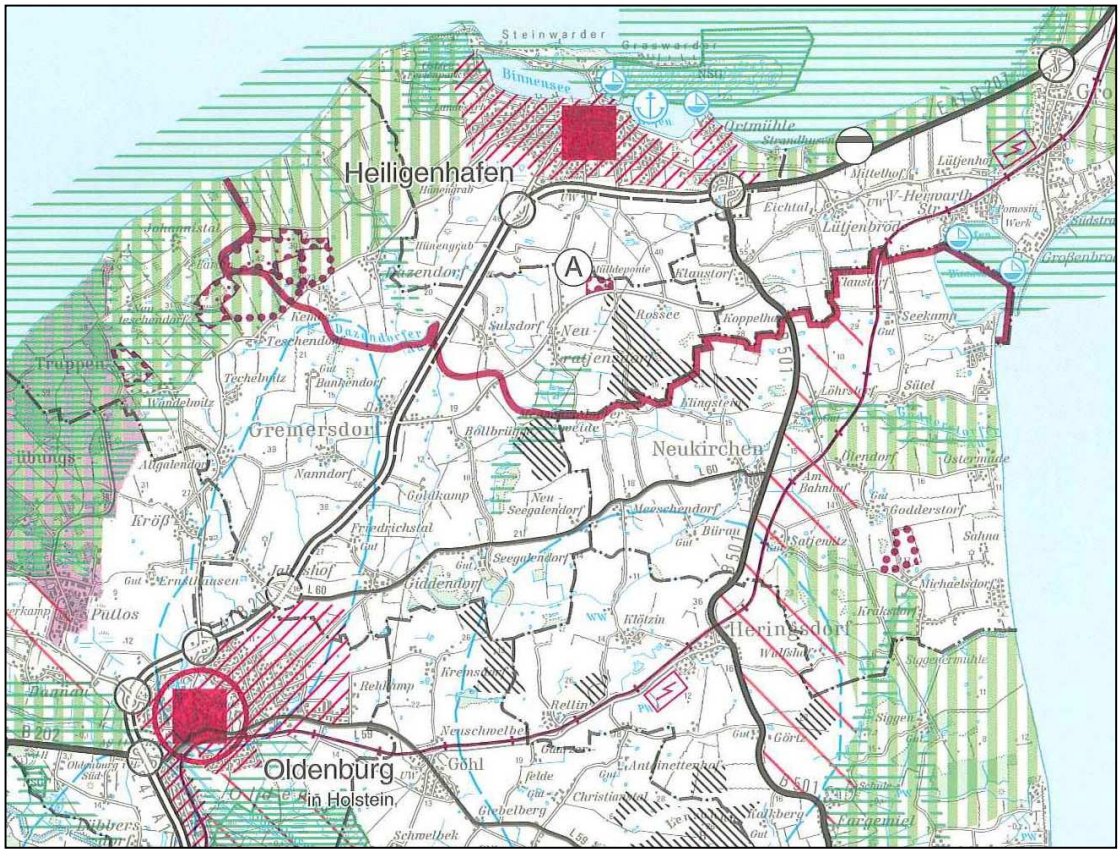


Abb. 4, Auszug aus dem Regionalplan für den Planungsraum II, Neuaufstellung 2004

1.5 Gender Mainstreaming

Die FNP- Änderung löst keine geschlechterspezifischen Auswirkungen oder Maßnahmen aus. Die verfolgten Planungsziele wirken sich in gleichwertiger Weise auf die Belange von Männern und Frauen bzw. auf alle gesellschaftlichen Gruppen aus. Die Chancengleichheit der Geschlechter ist gegeben.

2. Regionales Abstimmungsverfahren zur Entwicklung eines Autohofes an der Autobahn A1 im Kreis Ostholstein

Im Rahmen des regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) ist der Begriff des Autohofes mit den dazugehörigen Unternehmen definiert worden. Nach dem REK besteht für einen solchen Autohof im Norden des Kreises im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbelt Querung (FFBQ) ein Bedarf. Der Flächenbedarf wird mit 2 bis 8 ha beschrieben. Als weiterführend zu prüfende Standortalternativen entlang der A1 im nördlichen Bereich werden folgende Bereiche genannt: Neustadt, interkommunales Gewerbegebiet Oldenburg/ Gremersdorf, Fortentwicklung Grüner Jäger (Gremersdorf) und Fehmarn. Für diese Standorte ist eine raumplanerische Abstimmung (zur Vorbereitung der Landesplanerischen Stellungnahme nach §16 LaplaG) erfolgt. Die Grundlagen für das Verfahren wurden seitens der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein in einer standortvergleichenden Untersuchung zusammengestellt. Eine Beteiligung der betroffenen Gemeinden ist durchgeführt worden.

Das Ergebnis sollte auf regionaler Ebene, insbesondere auch seitens des Kreises mitgetragen werden. Insofern wurde auch eine Beteiligung der politischen Gremien des Kreises Ostholstein durchgeführt.

Das Ergebnis der standortvergleichenden Untersuchung wurde den politischen Gremien des Kreises Ostholstein, dem Ausschuss für Planung und Wirtschaft zur Beschlussfassung vorlegt. Das Entscheidungsgremium des Kreises hat sich einstimmig für den Standort des Autohofes in Gremersdorf entschieden. (Siehe Anlage 1 Standortvergleichende Untersuchung)

2.1 Standortalternativen:

(Auszug aus der Standortvergleichenden Untersuchung der EGOH)

Als zu prüfende Standortalternativen im Kreis Ostholstein sind folgende Kommunen gemäß der Vorgabe des REK berücksichtig worden

- *Gremersdorf, Gewerbegebietsplanung Gremersdorf/ Oldenburg i.H.*
- *Gremersdorf "Grüner Jäger"*
- *Neustadt i.H.*
- *Fehmarn*

*Die **Gemeinde Großenbrode** wurde von der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein nach Präsentation der Entwicklungsmöglichkeiten eines Autohofes in den kommunalen Gremien hinzugenommen.*

*Die **Stadt Heiligenhafen** wurde von der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein auf Grund der besonderen Nähe zu den bereits weiter vorangeschrittenen Planungen des Standortes Gremersdorf "Grüner Jäger" einbezogen.*

*Der Standort "**Neustadt i.H./ Sierksdorf**" entfällt in der weiteren Standortanalyse. Eine Flächenverfügbarkeit ist hier nach eingehender Prüfung durch die Entwicklungsgesellschaft Ostholstein und nach Rücksprache mit der Stadt Neustadt i.H. und der Gemeinde Sierksdorf nicht gegeben.*

Nutzungen:

Folgender Besatz ist für einen Autohof interessant/ üblich:

- *Tankstelle*
- *Schnellimbiss*
- *Hotel (2Sterne)*
- *Untergeordneter Einzelhandel (z.B. Nahversorger bis 800qm Verkaufsfläche, Erotikartikel, regionale Produkte)*
- *Spielothek*

Ergebnis:

In Folge der Standortprüfung durch die Entwicklungsgesellschaft Ostholstein ist die zeitnahe Realisierungsmöglichkeit für einen Autohof an der Autobahn A1 in Ostholstein für den Standort Gremersdorf „Grüner Jäger“ optimal.

3. Städtebauliches Konzept

Autohöfe haben oft einen höheren Bedarf an Infrastruktur, wie z.B. Werkstattservice, gegenüber Autobahnraststätten. Umgesiedelt wird in diesem durch LKW/PKW hoch frequentierten Bereich eine LKW/PKW- Reparaturwerkstatt aus Nanndorf, die der lokale Unternehmer betreiben wird. Auf dem Autohof bietet sich für den überregional arbeitenden Unternehmer die Möglichkeit seinen Betrieb zu erweitern um eine LKW/PKW Servicestation, welche neben Reparaturen auch noch eine Waschanlage und anderen Servicemöglichkeiten um das Auto beinhalten würde. Der Betrieb würde aus Nanndorf aussiedeln und sich komplett auf dem Autohof ansiedeln

Für den Autohof Gremersdorf sind neben der Werkstatt und einem 2 Sternehotel eine Tankstelle mit Shopkonzept (tankstellenspezifischem Sortiment), Bistro- bzw. Gastronomie- Anteil (Indoor), Terrasse, Sanitäranlagen mit WC, Duschen und WM Füllstation, ADAC Service Station, Stellflächen sowie anteilige Verkehrsflächen umfasst. Weiter ist ein Schnellrestaurant als Systemgastronomie, eine Spielhalle und ein Erotikshop vorgesehen Ein Motorradtreff rundet das Angebot ab.
Hinsichtlich der Anforderungen an einen zeitgemäßen Autohof gehört ein Hotel zum kundenorientierten Angebotsmix und ist daher Planungsgegenstand. Auch hier wird ein örtlicher Unternehmer seinen Betrieb um ein Hotel erweitern können.

Verkehr
Auf den Rastplätzen an den Autobahnen im Norden werden die Parkflächen für Lastwagen knapp. Besonders prekär ist die Platznot an der A 1. Mittlerweile müssen die Lkw-Fahrer ihre Gespanne sogar in Auf- und Abfahrten abstellen. Der ADAC Schleswig-Holstein spricht von einer erheblichen Gefahr für Autofahrer und fordert Konsequenzen. Nach Prognosen des Bundes fehlen bis zum Jahr 2025 in Schleswig-Holstein insgesamt 640 Parkplätze für Lastwagen. Laut Verkehrsministerium wird insbesondere an der Autobahn A 1 eine deutliche Steigerung des Lkw-Verkehrs erwartet. Der Güter- und Warenverkehr auf der Straße habe in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Einen deutlichen Schub an Schwerlastverkehr habe es durch die Küstenautobahn A 20 in Richtung Osten gegeben. Grundsätzlich geht die Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. von einem Bedarf an zusätzlichen Autohöfen und Lkw- Abstellmöglichkeiten in Deutschland aus (vgl. REK 2011). Das Hanseatic Transport Consultancy-Verkehrsgutachten (HTC-Verkehrsgutachten) kommt zu dem Ergebnis, dass mit steigendem Verkehr auf der Strecke Puttgarden - Lübeck grundsätzlich mit wachsender Nachfrage nach Lkw-Rastanlage/Autohof gerechnet werden kann. Somit resultiert für die BAB1 Lübeck-Puttgarden die Planungsbesonderheit, dass neben typischen LKW-Rastplätzen auch Auffangparkplätze vorgehalten werden müssen. Somit ist an der BAB 1 ein Standort zu wählen, der in jedem Fall von LKW Richtung Dänemark direkt angefahren werden kann. Dies bedeutet, dass der Standort entweder an einer beidseitigen Autobahnab- und auffahrt oder an einem Rastplatz auf der BAB-Seite Richtung Puttgarden liegen muss. Die Bundesanstalt für Straßenwesen gibt zu bedenken, dass an der BAB 1 bzw. B 207 Lübeck-Puttgarden in der Rastplatzsituation für LKW die Besonderheit möglicher Sperrungen der Fehmarnsund-Brücke in die Standortwahl mit einzubeziehen ist. In Folge der Festen Fehmarnbelt-Querung und des Wegfalls der Pausenzeiten sowie Rast- und Versorgungsmöglichkeiten für LKW auf der Fähre wird ein erhöhter Bedarf im Untersuchungsraum entstehen.
Die Entwicklungsgesellschaft Ostholstein hat in diesem Zusammenhang auch mögliche Standorte für LKW Stellplätze im Gebiet des Kreises Ostholstein geprüft und bewertet. Es sind mindestens 100 zusätzliche LKW-Parkplätze sowie Bedarfstellplätze im Kreisgebiet notwendig. Diese Stellplätze sollen vorgehalten werden für Fahrer während der Ruhezeiten, aber auch für den Fall einer Brückensperrung durch Starkwind oder Sturm. Daher ist im Plangebiet ein hoher Anteil an LKW Stellplätzen vorgesehen.

Ökologische Kriterien

Für die Planung dieses Autohofes gilt schon während der Vorplanung die Berücksichtigung der größtmöglichen Vermeidung von Eingriffen in Boden, Natur und Landschaft. Im Bestand handelt es sich hier um eine Fläche von ca. 15,4 ha landwirtschaftliche Nutzfläche und ein Großteil davon soll versiegelt werden. Dementsprechend hoch wird die Belastung auf das Kriterium Boden. Das Gebiet liegt innerhalb einer Wasserschutzzone, daher sollte die Umsetzung dieser Planung ein Wassermanagement-Konzept für Regenwasser beinhalten.
Im Hinblick auf die Umsetzung des Autohofes muss mit einem hohen Energieverbrauch gerechnet werden. Dieser könnte durch im gesamten Plangebiet zulässiger Solar- und Photovoltaik Anlagen zum Teil getragen werden. Hinzu kommt eine immense Gebietsemission durch Licht (Werbeanlagen, nächtliche Beleuchtung etc.) und Schall (LKW-Verkehr im Tag- und Nachtrhythmus). Das Gebiet ist von südlicher und westlicher Richtung, d.h. von der Ortslage Nanndorf aus gut sichtbar und eine Reduktion beider Emissionen ist unumgänglich.
Zur Minimierung des Eingriffes in das Landschaftsbild werden die Randbereiche begrünt.

Ökonomische Kriterien

Zwischen den beteiligten regionalen und überregionalen Unternehmen ist die Aktivierung möglicher Synergiepotentiale geplant. Bei der Entwicklung und Bewirtschaftung der Flächen wird auf Effektivität und Effizienz großes Augenmerk gelegt werden. Außerdem soll auf diesen Flächen ein Teil der Entwicklung lokaler Wertschöpfungsketten entstehen und die Schaffung positiver, lokaler und regionaler ökonomischer Sekundäreffekte umgesetzt werden.

Soziale Kriterien

Für die soziale Umsetzung des Konzeptes, war die Beteiligung aller Unternehmen und der Gemeinde an der Flächenentwicklung unabdingbar. Alle Beteiligten sollten ihren Teil zur Entwicklung beigetragen haben, das schafft die Voraussetzungen dafür, dass die Umsetzung des Konzepts Hand in Hand laufen kann. Parallel dazu können sich dann imagebildende Faktoren und Strategien durch ein schlüssiges Energiekonzept nach innen und außen entwickeln. Durch die Realisierung des Autohofes werden ca. 70 - 120 neue Arbeitsplätze in der Region entstehen.



Abb. 5 – städtebauliches Konzept – unmaßstäblich

3.1 Sondergebiet Autohof

Die zulässige Nutzung, gemäß BauNVO § 11 Abs. 2 orientiert sich an der Zweckbestimmung "Autohof " und damit an einem umfassenden und abgerundeten Dienstleistungsangebot für die Reisenden, insbesondere auf der Autobahn, also dem LKW - und PKW - Verkehr.
Der Autohof soll rund um die Uhr (24 Stunden/pro Tag), 7 Tage die Woche geöffnet sein. Wohnungen für Betriebsleiter sind daher nicht zugelassen. Neben vorgesehenen 110 LKW- Stellplätzen und ausreichend PKW- Stellplätzen kann das Nutzungskonzept wie folgt genauer umschrieben werden:

- 1 Tankstelle mit Restaurant, kleinflächigem (in Abgrenzung zu einem kleinen Supermarkt max. 200 qm Verkaufsfläche) Tankstelen-/Convenience-Shop und integriertem Backshop
- 1 Lebensmittelmarkt (Nahversorger) mit max. 800qm Verkaufsfläche (+200qm Lagerfläche) und gesonderten Stellplätzen;
- 1 Systemgastronomie
- 1 Erotikshop
- 1 Biker-Treff (Imbiss mit Ausschluss von Einzelhandel)
- 1 Spielhalle/Entertainmentcenter
- 1 LKW-Service nebst Waschanlage (**Ausschluss von selbstständigem Einzelhandel)**
- 1 PKW-Service (Ausschluss von **selbstständigem** Einzelhandel)
- 1 Hotel

4. Erfordernis und Ziel der Planänderung

4.1 Erfordernis

Zwischen den Inseln Fehmarn in Deutschland und Lolland in Dänemark liegt der so genannte Fehmarnbelt als Meerenge. Beide Inseln bilden mit den anliegenden Landkreisen – Ostholstein in Schleswig-Holstein und Region Sjaelland in Dänemark und der Stadt Lübeck, die Fehmarnbeltregion, eine Europaregion.

Seit langer Zeit planen die beiden Staaten Deutschland und Dänemark eine feste Verbindung, um Südskandinavien direkt an Hamburg und Westeuropa anbinden zu können. In den Jahren 2007 und 2008 wurden schließlich die Staatsverträge zur Errichtung einer Brücken/Tunnelverbindung ratifiziert. Während im Hinterland der beiden Staaten bereits umfangreiche Arbeiten an Schiene und Straße aufgenommen wurden, ist der eigentliche Baubeginn für einen für das Jahr 2012 vorgesehen. 2018 ist die Inbetriebnahme geplant.

An der A1 vor der Fehmarnbeltquerung ist die Errichtung eines Autohofs an strategisch günstiger Stelle geplant.

In der Gemeinde Gremersdorf stehen direkt an der neu erbauten Autobahnauf- und abfahrt, die entsprechend ausreichend dimensioniert ist, geeignete Flächen zur Verfügung. Die Gemeinde Gremersdorf schafft mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 17 und der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes rechtzeitig die erforderlichen bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Autohofes mit umfassenden und bedarfsgerechten Angeboten. Ziel ist es, den Autohof fertig gestellt zu haben, bevor die feste Beltquerung für den Verkehr freigegeben sein wird, damit in der Versorgung des Schwerlastverkehrs und zu erwartenden Personenkraftverkehrs keine Engpässe entstehen.

4.2 Ziel der Planänderung

Wesentliches Ziel der 15. Flächennutzungsplanänderung ist die Umwandlung der bisher als „Flächen für die Landwirtschaft“ ausgewiesenen Fläche in eine Sonderbaufläche „Autohof“.

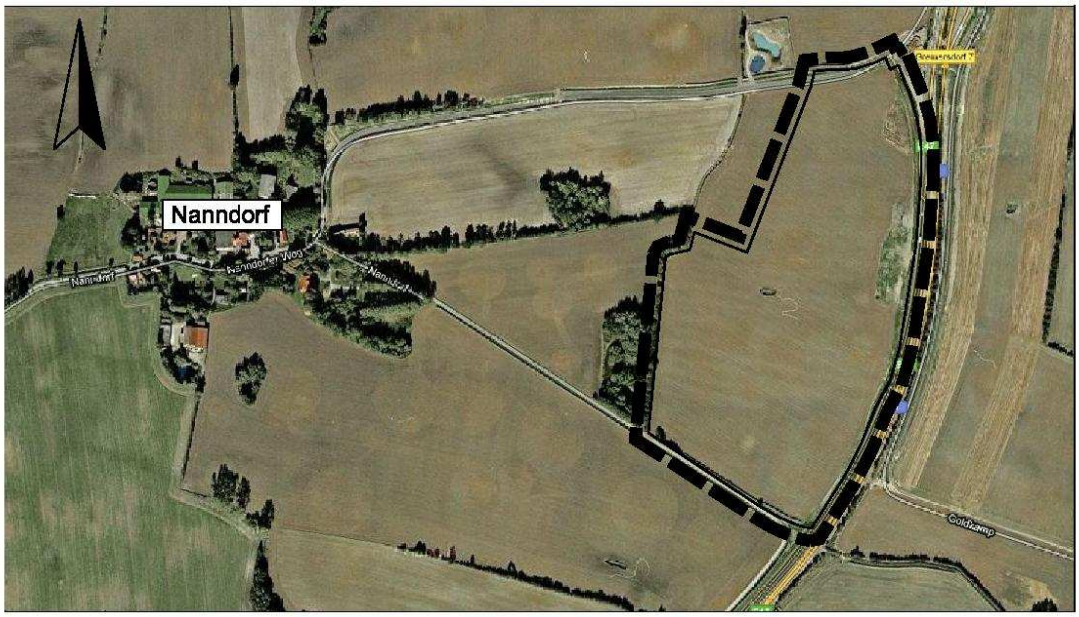


Abb. 4, Lage des Plangebiets im Luftbild

Die Gesamtkonzeption des künftigen Autohofes und die Übereinstimmung der Planungen mit den Ergebnissen der im Vorwege erfolgten regionalen Abstimmung wurden im Rahmen eines Abstimmungsgespräches im Innenministerium am 19.12.2012 eingehend erörtert. Im Zuge der verbindlichen Bebauungsplanung (Bebauungsplan Nr. 17 der Gemeinde Gremersdorf) sind die Ergebnisse zu konkretisieren und durch entsprechende Festsetzungen in Planzeichnung (Teil A) und Text (Teil B) zu sichern.

5. Umweltbericht

5.1 Beschreibung des Vorhabens

5.1.1 Anlass der Planung

Seit langer Zeit planen die beiden Staaten Deutschland und Dänemark eine feste Verbindung, um Südskandinavien direkt an Hamburg und Westeuropa anbinden zu können. In den Jahren 2007 und 2008 wurden schließlich die Staatsverträge zur Errichtung einer festen Verbindung ratifiziert. Während im Hinterland in beiden Staaten bereits umfangreiche Arbeiten an Schiene und Straße aufgenommen wurden, ist der eigentliche Baubeginn für das Jahr 2012 vorgesehen. 2018 ist die Inbetriebnahme geplant.

Im Zuge einer festen Fehmarnbelt-Querung ist an der Autobahn A 1 die Errichtung eines umfassenden Autohofs an strategisch günstiger Stelle geplant.

In der Gemeinde Gremersdorf stehen direkt an der neu erbauten Autobahnauf- und abfahrt, die entsprechend ausreichend dimensioniert ist, geeignete Flächen zur Verfügung. Die Gemeinde Gremersdorf schafft mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 17 und der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes rechtzeitig die erforderlichen bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Autohofes mit umfassenden und bedarfsgerechten Angeboten. Ziel ist es, den Autohof fertig gestellt zu haben, bevor die feste Beltquerung für den Verkehr freigegeben sein wird, damit in der Versorgung des Schwerlastverkehrs und zu erwartenden Personenkraftverkehrs keine Engpässe entstehen.

5.1.2 Lage und Größe des Planungsgebietes

Das Gebiet liegt in der Gemarkung Gremersdorf, Flur 3, Gemeinde Gremersdorf. Es erstreckt sich südlich der Ortslage Gremersdorf, westlich der A1 in Höhe der Abfahrt Gremersdorf und südlich des Nanndorfer Weges.

Das Plangebiet umfasst die Flurstücke 51/9, 51/7, 51/6 tlw., 51/8, 53/1 tlw., 53/2, 53/3, 53/4, 54/1 tlw., 54/2, 54/3, 54/4, 55/1 vite., 55/2, 55/3, 56/5 tlw., 56/6 tlw., 56/3 und eine Fläche von ca. 15,4 ha.

5.1.3 Standortbeschreibung

Die Gemeinde Gremersdorf liegt ca. 100 km nordöstlich von Hamburg in Schleswig-Holstein. Durch die Gemeinde hindurch führt die Bundesautobahn A1, die von Hamburg kommend über Lübeck zur Insel Fehmarn führt. Die Gemeinde Gremersdorf liegt ca. 15 km von der Insel Fehmarn und ca. 30 km von der geplanten festen Querung entfernt und verfügt über eine neu gebaute direkte Autobahnzufahrt. Das Plangebiet liegt direkt an dieser Autobahn Auf- und Abfahrt.

Auszug Entwurf 15. Änderung des F-Planes zur Lage des Plangebietes:



Autobahnab-fahrt Gremersdorf

mit Lage des Plangebietes

5.1.4 Bedarf an Grund und Boden

Der Bedarf an Grund und Boden umfasst die gesamte dortige Ackerfläche einschließlich des kleinen Behelfsparkplatzes an der Nanndorfer Straße und Teilflächen der Nanndorfer Straße, die zur Herrichtung der neuen Zufahrt zum Autohof umgestaltet und umgebaut werden muss. Insgesamt besteht ein Bedarf von 15,4 ha.

5.1.5 Methodik

Die Umweltprüfung erfolgt auf der Grundlage vorhandener Daten sowie einer aktuellen Bestandserhebung der naturräumlichen Gegebenheiten 2010. Als Grundlagen liegen vor:

- Landschaftsplan der Gemeinde Gremersdorf, 2003 mit ausführlicher Daten- und Grundlagenerfassung,
- Biotopkartierung der Gemeinde Gremersdorf, 2003
- Bestandserhebung für das engere Plangebiet 2010 .
- Faunistische Daten aus dem Landschaftsplan und der ergänzenden Erfassung vom November 2010 (artenschutzrechtliche Potenzialanalyse, Dipl. Biol. Karsten Lutz, Hamburg).

Die vorhandenen Daten sind die Grundlage für die Prüfung, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.
Die Prüfung von Standortalternativen ist im Vorwege und in Abstimmung mit der Landesplanung und den weiteren möglichen Standorten der nächstliegenden Städte erfolgt.
In weiteren Arbeitsschritten sind zu ermitteln:

- Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltbelange: Boden, Wasser, Klima/Luft, Pflanzen- und Tierwelt, Landschaft,
- Die potenziellen Auswirkungen, die zu einer Beeinträchtigung der Umwelt führen können,
- Darstellung und Beurteilung des Schutzgutes Mensch,

Darzustellen sind die Auswirkungen auf die oben genannten Schutzgüter, Maßnahmen zur Vermeidung belastender Auswirkungen und die möglicherweise verbleibenden Konflikte (unvermeidbare Eingriffe) sowie deren Beurteilung.

- Potentialabschätzung zu den artenschutzrechtlichen Vorschriften gemäß § 44 BNatSchG.

Fehlende Unterlagen: Lärm- und Lichtimmissionsprognose, diese werden im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung erstellt.

5.2 Übergeordnete Ziele des Umweltschutzes im Plangebiet

5.2.1 Landschaftsplanung, Raumordnungsplanung

Grundsätzlich sind bei der Aufstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen gemäß dem Verfahren und den inhaltlichen Anforderungen nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB in Verbindung mit § 1a BauGB die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, sowie des Umweltschutzes zu beachten und zu berücksichtigen. Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden, dabei sind Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen (Bodenschutzklausel). Zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen sind die Möglichkeiten der baulichen Entwicklung insbesondere durch Nachverdichtungen und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen. Dies ist im vorliegenden Fall betriebs- und anlagebedingt nicht möglich. Dem Grundsatz der Bodenschutzklausel wurde durch die Lage direkt an einer bestehenden Autobahnzufahrt Rechnung getragen. Im Hinblick auf bestehende oder zukünftige Lärmimmissionen ist der Schutz von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen zu gewährleisten.

Neben diesen übergeordneten Zielen stellen einzelne Fachpläne folgende Zielvorgaben für das Plangebiet dar:
Der **Landschaftsplan** der Gemeinde Gremersdorf stellt für diesen Bereich Flächen für die Landwirtschaft dar. Der gesamte Bereich südlich der Ortslage Gremersdorf liegt außerhalb festgelegter Entwicklungsbereiche oder Entwicklungsmaßnahmen des Landschaftsplanes.
Das Plangebiet liegt innerhalb einer großräumigen Wasserschutzzone. Weitere Pläne, Schutzgebiete bzw. rechtliche Vorgaben, die aus Sicht des Umweltschutzes relevant sind, sind nicht zu nennen. Natura 2000-Gebiete sind durch die Planänderung nicht berührt.

Als Konflikt ist grundsätzlich der Verbrauch bzw. der Gebrauch der Schutzgüter Boden, und Wasser und damit auch Landschaft durch den Menschen zu benennen. Die im Rahmen der Landschaftsplanung ausgewerteten Pläne wie **Landschaftsrahmenplan, Landschaftsprogramm** sowie die **Raumordnungsplanung** treffen neben der bereits benannten Wasserschutzzone keine weitergehenden umweltrelevanten Aussagen für den betroffenen Bereich.

5.2.2 Sonstige Vorgaben

5.2.2.1 Landesnaturschutzgesetz

Die in § 1 LNatSchG bestimmten Ziele werden in den Grundsätzen des § 1 (2) LNatSchG schwerpunktmäßig konkretisiert. In Bezug auf bauliche Vorhaben sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Mit dem Boden ist schonend umzugehen.
- Mit den Bodenflächen ist sparsam umzugehen. Unbebaute Bereiche sind wegen ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt in der dafür erforderlichen Größe und Beschaffenheit frei von baulichen Anlagen zu halten. Der Verbrauch von Landschaft, insbesondere durch Versiegelung, ist auf das notwendige Maß zu beschränken.
- Mit Gewässern ist schonend umzugehen.
- Die Pflanzen und Tiere und ihre Lebensgemeinschaften sind in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Vielfalt zu schützen.
- Die Natur ist in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit auch als Erlebnis- und Erholungsraum für eine naturverträgliche Erholung des Menschen zu sichern

Aus den gesetzlichen Grundlagen ergibt sich als primäres Ziel die nachhaltige Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes. Die Natur muss in die Lage versetzt werden, Mechanismen für die Regulation von Beeinträchtigungen zu entwickeln.

5.2.2.2 Bodenschutz

Das BauGB nennt als Ziel des Umganges mit dem Boden (§ 1a (1): Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden, dabei sind Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.
Das Bodenschutzgesetz vom 12.Juli 1999 gibt in § 4 u.a. folgende Grundsätze und Pflichten an:

1. Jeder, der auf den Boden einwirkt, hat sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervor gerufen werden.
2. Der Grundstückseigentümer ist verpflichtet, Maßnahmen zur Abwehr der von ihrem Grundstück drohenden Bodenveränderungen zu ergreifen.

Altlasten und Altablagerungen liegen im Gebiet nicht vor (Quellen: Altlastenkataster, Landschaftsplanung, Raumordnungsplanung).

5.2.2.3 Schallschutz/Lichtschutz

Das Plangebiet erstreckt sich in südlicher und westlicher Richtung in die dortige Landschaft. Im Norden verläuft die Nanndofer Straße und im weiteren Verlauf das Hotel am Ortseingang von Gremersdorf. Östlich wird das Gebiet durch die Autobahn A 1 begrenzt. Es ist anzunehmen, dass es betriebs- und anlagebedingt zu Lärmimmissionen kommt, die sich schalltechnisch anders ausbreiten als der durch die Autobahn erzeugte Lärm. Aus diesem Grund muss zur Abschätzung der möglichen Beeinträchtigung und zur Festsetzung von entsprechenden Minderungsmaßnahmen ein Schallgutachten im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung erstellt werden. Gleiches gilt für zu erwartende Auswirkungen der nächtlichen Beleuchtung des Autohofes. Hier könnten die Bewohner der nächstliegenden Ortschaft Nanndorf betroffen sein. Auch diese Auswirkungen sind im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung zu prüfen. Eine Blendung der Nutzer der Autobahn ist zu vermeiden.
Im Rahmen des B-Planverfahrens werden die Gutachten für Lärm und Schall erstellt.

5.2.2.4 Artenschutz

Nach § 44 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen und Lebensräume zu entfernen, zu beschädigen oder zu zerstören. Der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art darf nicht zerstört oder verschlechtert werden. Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind in einem günstigen Entwicklungszustand zu erhalten. Eine artenschutzrechtliche Potenzialerfassung wurde durch das Biologenbüro Dipl. Biologe Karsten Lutz, Hamburg durchgeführt. Die Untersuchung ist in relevanten Teilen im Umweltbericht zitiert und liegt in der Vollfassung als Anlage bei. Die Ergebnisse sind zu berücksichtigen.

5.3 Bestandsaufnahme – Ermittlung der zu berücksichtigenden Umweltbelange

5.3.1 Boden

Das Plangebiet liegt im nordöstlichen Teil des Naturraumes Ostholsteinisches Hügel- du Seenland. Die Böden im Plangebiet und in der Gemeinde sind entstehungsgeschichtlich durch die Weichsel-Eiszeit geprägt. Es sind Böden die aus End- und Grundmoränen entstanden sind also – überwiegend – aus sandigem Lehm, lehmigem Sand und stark lehmigem Sand bestehend (vgl. Karte Blatt 3 Landschaftsplan der Gemeinde). Die anstehenden Böden sind von allgemeiner Bedeutung. Nach der Bodenkarte dominiert im Plangebiet sandiger Lehm. Der Boden ist empfindlich gegenüber Schadstoffeintrag, Erosion durch Wind und Wasser und Verdichtung. In der Geländeniederung zwischen Plangebiet und der Ortslage Nanndorf liegen Inseln mit Lehm auf Moor. Diese Bereiche werden nicht überplant.

5.3.2 Wasser

Das Plangebiet liegt innerhalb eines großflächigen Wasserschongebietes, das bis zur Ortslage von Kembs erstreckt. Auf der Höhe des Plangebietes wird das Wasserschongebiet südlich der Ortslage Gremersdorf östlich durch den Verlauf der Bundesautobahn begrenzt und erstreckt sich unter Einschluss des Plangebietes bis etwa Höhe Altgatendorf. Der anstehende Boden ist bedingt versickerungsfähig. Für genauere Aussagen zur Versickerungsfähigkeit ist ein Baugrundgutachten erforderlich. Mittig im Gebiet ist eine kleine Senke mit Staunässeanzeichen zu erkennen. Ansonsten sind die Ackerflächen gut entwässert. Bei großflächigen Versiegelungen, wie dies für die künftige Nutzung des Plangebietes zu erwarten ist, muss das nicht verschmutzte Oberflächenwasser vor Ort zur Versickerung gebracht oder durch entsprechend dimensionierte Rückhalteeinrichtungen so lange wie möglich im Gebiet gehalten werden. Schadstoffeinträge sind zwingend zu verhindern. Eine Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate und Grundwasserqualität ist zu vermeiden. Der Faktor Bodenwasser ist im vorliegenden Fall ein zu berücksichtigender Umweltbelang.
Das Plangebiet wird westlich durch einen offenen Verbandsgraben begrenzt. Dieses offene Fließgewässer ist in der Planung zu berücksichtigen und nebst Gewässerreinigungsstreifen zu erhalten. Die Abflussleitung des Verbandsgewässers ist mit dem zuständigen Unterhaltungsverband im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu klären.

5.3.3 Klima/Luft

Lokales Klima

Aussagen zu lokalklimatischen Verhältnissen sind aufgrund mangelnder Datengrundlagen nur allgemein möglich. Danach ist das Klima in der Gemeinde Gremersdorf bereits kontinental bestimmt. Die mittlere Niederschlagsverteilung beträgt 650 – 700 mm/Jahr bei mittleren Lufttemperaturen von 0,5 -1,0 °C im Januar und 16,0 – 16,5°C im Juli. Die Hauptwindrichtung ist aus West bis Südwest mit mittleren Stärken von 12 – 38 km/h (vgl. Landschaftsplan, 2003, S. 36 ff). Auf unbebauten Flächen besteht ein Freilandklimatop, das typisch für Agrarlandschaften ist: Ungestörter Temperatur- und Feuchteverlauf, windoffene Lage trotz umgebenden Knickstrukturen, ungehinderte Einstrahlungsbedingungen.

Lufthygiene

Aufgrund der lufthygienischen Überwachung des Landes Schleswig-Holstein ist davon auszugehen, dass es im Planungsraum keine nennenswerte Grundbelastung der Luft gibt (vgl. Messbericht 2002 des StUA Itzehoe).

5.3.4 Pflanzen/Vegetation

Die Bestandsaufnahme erfolgte im Oktober 2010 und März 2011 (vgl. Biotop- und Nutzungskartierung GOP 01). Die Hauptfläche des Plangebietes ist eine offene, bewirtschaftete Ackerfläche (AA), auf sandig-lehmigem Boden. Dieser Anteil umfasst ca. 14,4 ha.
Nordöstlich im Gebiet, direkt an Straße nach Nanndorf angrenzend wird eine ca. 3000 qm große Fläche als Behelfsparkplatz genutzt. Diese Fläche wird als sonstige Verkehrsfläche/ Bedarfsparkplatz (SVv) eingestuft und ist mit Kies-Schotter-Decke befestigt. Vermutlich wurde mit

dem angefallenen Mutterboden ein kleiner Wall aufgeschüttet, der ohne Bepflanzung den Behelfsparkplatz nach Süden und Westen abschließt.

Das Plangebiet ist mit Knicks unterschiedlicher Qualität und Ausbildung umstanden: westlich begrenzt ein Graben mit offenem, begradigtem Fließgewässer (mit Regel-V-Profil) das Gebiet. Der Graben ist entlang der Westseite mit Ufergehölz, bestehend aus Strauchweiden, Weißdorn und Kopfweiden (HGr(s)). Die Ufergehölze stehen nicht entlang der Plangebietsgrenze, sondern auf der gegenüberliegenden Seite am Graben. Südlich wird die Fläche von einem jüngeren, artenreichen Knick ohne Überhälter (HW (s) begrenzt. Auf der gegenüber liegenden Seite des dortigen landwirtschaftlichen Weges wurde ein Knick (HW(s)) neu aufgesetzt. Zwischen Zufahrtsbereich zum Behelfsparkplatz und dem Graben wurde Steileichen neu gepflanzt. Diese Stieleichenreihe (HG(b)) setzt sich weiter westlich, außerhalb des Plangebietes entlang der Straße nach Nanndorf fort.

Nordöstlich erstreckt sich pfeilförmig eine Sukzessionsfläche mit halbruderaler Staudenflur trockener und feuchter Standorte (RHf/RHt), die umzäunt ist. Es handelt sich dabei vermutlich um Ausgleichsmaßnahmen im Zuge früherer Straßenbaumaßnahmen. Die Sukzessionsfläche umfasst das Flurstück 51/7 mit ca. 4000 qm.

In der südlichen Hälfte der Ackerfläche liegt ein kleines, sehr stark eutrophiertes Kleingewässer (SLK) in einer dort aufgrund der Topographie vorhandenen leichten Geländesenke. Das Kleingewässer wird im Landschaftsplan keiner Wertstufe zugeordnet (Biotop Nr. 360, Anhang zum LP, 2003).

5.3.5 Tiere - artenschutzrechtliche Potenzialabschätzung (aus Gutachten Lutz, 2010)

5.3.5.1 Potenziell vorhandene Brutvögel

Die potenziell vorhandenen Brutvogelarten sind in Tabelle 1 dargestellt. Es wird dargestellt, ob die Art im Untersuchungsgebiet Brutvogel (b) sein kann oder diesen Bereich nur als Teilrevier (tr) oder als Nahrungsgast (ng) nutzen kann. Das Teilrevier wird dann angenommen, wenn die Art zwar im Untersuchungsgebiet brüten kann, das Untersuchungsgebiet aber viel zu klein für ein ganzes Revier ist. Die Art muss weitere Gebiete in der Umgebung mit nutzen.
Horste von Greifvögeln befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet, so dass deren Brutvorkommen ausgeschlossen werden kann. Das Röhricht ist zu klein und isoliert, um Röhrichtvögeln hier ein Revier zu bieten.

Tabelle 1: Artenliste der potenziellen Vogelarten.
Status im Untersuchungsgebiet: b: Brutvogel; ng: Nahrungsgast; **§** = sind die nach § 10 (2) Nr. 11 BNatSchG streng geschützten Arten; Rote-Liste-Status nach KNIEF et al. (2010) und SÜDBECK et al. (2007). - = ungefährdet, V = Vorwarnliste, 3 = gefährdet.

Art	Status	RL SH	RL D
Wiesenschafstelze, *Motacilla flava*	b	-	-
Bachstelze, *Motacilla alba*	b	-	-
Feldlerche, *Alauda arvensis*	b	3	3
Mäusebussard, *Buteo buteo* §	ng	-	-
Turmfalke, *Falco tinnunculus* §	ng	-	-
Besiedler von Gehölzen			
Amsel, *Turdus merula*	b	-	-
Goldammer, *Emberiza citrinella*	b	-	-
Dorngrasmücke, *Silvia communis*	b	-	-

Eine Art, Feldlerche, ist nach Roter List Schleswig-Holsteins (KNIEF et al. 2010)und bundesweit (SÜDBECK et al. 2007) gefährdet und weist einen ungünstigen Erhaltungszustand auf.

Im Untersuchungsgebiet kommen als Brutvögel potenziell Wiesenschafstelze und Bachstelze auf der Ackerfläche vor, im Bereich der Gehölze sind Amsel, Dorngrasmücke und Goldammer als potenzielle Brutvögel möglich. Diese vier Arten sind alle ungefährdet und nicht streng geschützt.
Als Nahrungsgäste sind Mäusebussard und Turmfalke potenziell zu erwarten. Diese beiden Arten sind weder in Schleswig-Holstein noch in Deutschland in ihrem Bestand gefährdet.

Anmerkungen zu gefährdeten Arten (Feldlerche):
Feldlerchen haben in den letzten Jahrzehnten in Mitteleuropa einen drastischen Bestandsrückgang erfahren. Intensivackerstandorte werden heute noch punktuell besiedelt, wenn Fehlstellen (Ausfall der Saatmaschine, Auswinterungen) auftreten, die nicht nachgesät werden. Sie stellen zwar keinen optionalen Lebensraum dar, jedoch kann ein einzelnes Vorkommen in den hier vorhandenen drei Senken mit erkennbaren Fehlstellen nicht ausgeschlossen werden. Eine große Dichte ist nicht zu erwarten – es sind hier potenziell maximal 3 Reviere zu erwarten. Die Reviergrößen von Feldlerchen betragen nach BAUER et al. (2005) 0,5 – 1 ha.

Anmerkungen zu ungefährdeten, streng geschützten Arten:
Turmfalken haben in Siedlungen ihre Nester meist in Nischen von Dächern größerer Gebäude (z.B. Kirchtürme) oder speziellen Nisthilfen. Außerdem werden alte Krähennester übernommen.
Der Mäusebussard ist der häufigste Greifvogel Deutschlands. Er jagt hauptsächlich auf Grünländern oder anderen Flächen nach Mäusen. Seine Horste befinden sich auf Bäumen in Waldrändern, Feldgehölzen und vereinzelt Knicküberhältern.

5.3.5.2 Potenziell vorhandene Rastvögel
Der Bereich Ostholstein, insbesondere in der Nähe Fehmarns beherbergt u. a. große Scharen rastender Gänse und Schwäne. Die sog. „Grauen Gänse“ (hier Graugans und Blässgans) sowie Schwäne nutzen auch intensiv genutzte Ackerflächen mit Wintersaat (Wintergetreide, Winterraps). Die hier betroffenen Flächen sind grundsätzlich als Nahrungsflächen geeignet, jedoch wegen ihrer Lage z.T. nahe am Siedlungsbereich mit Autobahn vergleichsweise nicht besser geeignet (weil weniger ungestört) als sehr viele andere Fläche in der umgebenden Landschaft.
Die Flächen sind daher für Rastvögel nicht herausragend gut geeignet und dienen auch nicht besonderen Funktionen, z.B. als Schlaf- und Ruheplätze.

5.3.5.3 Potenziell vorhandene Amphibien
Das Kleingewässer inmitten des Ackers ist sehr stark eutrophiert und weist kaum gewässertypische Unterwasser- oder Ufervegetation auf. Arten mit etwas höheren Ansprüchen an das Laichgewässer wie Kammmolch oder Laubfrosch können hier nicht vorkommen. Möglich ist hier das Vorkommen von Grasfrosch, Teichmolch und Erdkröte.

Tabelle 2: Artenliste der potenziellen Amphibienarten
§ = Art des Anhang IV der FFH-Richtlinie und damit nach § 10 (2) Nr. 11 BNatSchG streng geschützt. Rote Liste Status Schleswig-Holstein nach KLINGE (2004) und Deutschland nach KÜHNEL et al. (2009), regionalisierter Wert für Tiefland in Klammern: 3 = gefährdet; V: Vorwarnliste, d.h. zurzeit nicht gefährdet, jedoch bei anhaltender Lebensraumzerstörung Gefährdung zu befürchten. Erhaltungszustand in Schleswig-Holstein, kontinentale Region, nach MLUR (2008): (FV) = günstig,
Anmerkung: Die Nomenklatur der europäischen Molche ist in den letzten Jahren starken Veränderungen bzw. Diskussionen unterworfen. Hier werden weiterhin die alten Namen verwendet, da sie auch in den Roten Listen, den Anhangen der FFH-Richtlinie und der Bundesartenschutzverordnung verwendet werden.

Art	RL SH	RL D
Teichmolch, *Triturus vulgaris* (neu: *Lissotriton vulgaris*)	-	-
Erdkröte, *Bufo bufo*	-	-
Grasfrosch, *Rana temporaria*	V (FV)	-

Der umgebende Landlebensraum ist für alle drei Arten nur teilweise geeignet. Alle drei Arten bevorzugen Laubwälder, extensive Grünländer oder deren Übergangsbiotope (z.B. Brachen von Gras-/Staudenflur bis Pionierwald) als Landlebensraum. Im Untersuchungsgebiet befinden sich solche Lebensräume nicht, erst weiter westlich in minimal 120 m Entfernung kommen solche Lebensräume am Graben (und westlich davon) vor. Insofern sind hier nur kleine Populationen zu erwarten, die wahrscheinlich allein nicht dauerhaft überlebensfähig wären. Erst im Verbund mit besser geeigneten Laichgewässern und Bereichen mit besseren Landlebensräumen kann sich hier ein Vorkommen langfristig halten.

Keine der potenziell möglichen Arten ist im Anhang IV aufgelistet. Andere Amphibienarten sind ausgeschlossen.

Weitere potenziell vorhandene Arten des Anhangs IV :
Andere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind nicht zu erwarten, da das Untersuchungsgebiet nicht im Verbreitungsgebiet der Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) liegt (STIFTUNG NATURSCHUTZ 2008) und auch die vorhandenen lichten, durchweideten Hecken nicht ihren Lebensraumansprüchen genügen und die übrigen Arten des Anhangs IV sehr spezielle Lebensraumansprüche haben (Moore, alte Wälder, spezielle Gewässer, marine Lebensräume), die hier nicht erfüllt werden (Kapitel 3.5, vgl.Karsten Lutz,2010).

5.3.6 Landschaftsbild
Das Landschaftsbild wird mit Umsetzung der Planungen erheblich verändert. Das Areal des Autohofes mit seiner Gebäuden, Park- und Stellplatzflächen und der Beleuchtung wird aus westlicher und südlicher Richtung gut sichtbar sein. Die Art und Weise der Bebauung und der Nutzung unterscheidet sich wesentlich vom Charakter der Bebauung in den umliegenden Ortsteilen. Durch Höhenfestsetzungen, gestalterische Vorgaben zu Dachformen und Farbgebungen lässt sich die geplante Bebauung grundsätzlich einbinden und der Eingriff durch die Veränderung des Landschaftsbildes leicht mindern. Auf eine landschaftsgerechte Eingrünung und Einbindung des Geländes ist im Zuge der Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung zu achten, um diese Umweltwirkung in den Folgen dauerhaft zu mildern.

5.3.7 Mensch
Der Mensch profitiert grundsätzlich vom Schutz seiner Umwelt, sowohl in Hinsicht auf die abiotischen wie die biotischen Faktoren. Die Betrachtung des Schutzgutes Mensch zielt daher ausschließlich auf die Nutzungsfunktionen: Erholung, Siedlung, Landwirtschaft, Soziales und Arbeit. Hierzu gehört auch die Kulturlandschaft.

5.4 Beurteilung der Umweltauswirkungen
Nach § 2a (1) 4 – Umweltbericht – BauGB sind die erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu beschreiben. In der Umweltprüfung ist daher auch die Erheblichkeit der negativen Veränderungen zu ermitteln.

5.4.1 Zu erwartende Umweltauswirkungen
Erhebliche Veränderungen und Auswirkungen sind durch die flächenbezogene und zu erwartende Neuversiegelung der Bau- und Stellplatzflächen des Autohofes und durch die Veränderung des Landschaftsbildes zu erwarten. Weitere Auswirkungen sind durch die nächtliche Beleuchtung und Verkehrslärm zu erwarten. Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt auf der Grundlage der Methodik der ökologischen Risikoanalyse nach Empfindlichkeit und Beeinträchtigungsrad des jeweiligen Schutzgutes und ist nachfolgend tabellarisch ausgelistet und in den folgenden Unterabschnitten erläutert.

Tabelle 3: Zu erwartende Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter und ihre Bewertung

Schutzgut	Beurteilung der Umweltauswirkungen	Erheblichkeit
Mensch	• Emissionsbelastung der Haushalte durch Verkehrslärm und Beleuchtung	+
	• Verlust von Erholungsraum	-
Pflanzen und Tiere	• Verlust von Lebensräumen	+
Boden	• Beeinträchtigung der Bodenfunktion (Grundwasser, Oberflächenwasserretention) • Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung, Bodenbewegung und Verdichtung	+ +
Wasser	• Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate • Beschleunigung des Wasserabflusses • Verlust von Oberflächenwasserretention	+ - -
Luft und Klima	• Veränderung des örtlichen Kleinklimas durch Verlust von Wald, Überbauung und Bodenversiegelung	-
Landschaft	• Verlusts der visuellen Prägung des Nahbereiches	+
Kultur und Sachgüter	• Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern in der Nachbarschaft, Veränderung der Kulturlandschaft	+
Legende	++sehr erheblich, +erheblich, -weniger erheblich, --nicht erheblich	

5.4.2 Mensch

Die Zufahrt zum Autohof führt über die bereits bestehende Autobahnauf- und Abfahrt Gremersdorf. Der Verkehr wird sich erheblich erhöhen. Es sind vor allen Dingen LKWS, die tags und nachts den Autohof nutzen. Dies führt zu einer erheblichen Erhöhung der Verkehrslärmbelastung. Die Verkehrslärmbelastung wird auch die Ortslage Nanndorf belasten. Die Häuser liegen westlich des Plangebietes und sind nicht geschützt. Die Ortslage Nanndorf wird auch durch nächtliche Beleuchtung und Anlassen der LKWs oder den Betrieb der Heizungen der LKWs beeinträchtigt werden.

Auf der anderen Seite werden neue Arbeitsplätze in der Region geschaffen, die auch den Menschen von Nanndorf und Gremersdorf zugutekommen können.

5.4.3 Pflanzen und Tiere (aus Gutachten Lutz)

Wirkungen auf Vögel:

Tabellarisch sind in nachstehender Übersicht die Wirkungen auf die Vögel dargestellt.
Von Bedeutung für Vögel ist der Flächenverlust von insgesamt ca. 14 ha Ackerfläche. Andere Biotope, z.B. Röhrichte, Gewässer und Gehölze werden durch das Vorhaben nicht vermindert, sondern erweitert bzw. verbessert. Durch neu entstehendes Brach- oder Grünland wird das Lebensraumpotenzial für einige Arten erhöht. Die Arten, die vor allem Säume nutzen (Arten halboffener Kulturlandschaften), könnten die im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen (Fläche ÖA im Südwesten, Saum um Landwirtschaftsfläche, Gehölze entlang der BAB, Gehölze im Autohof) neu angelegten bzw. verbesserten Knicks und Gehölzstreifen nutzen.

Die hier mit Brutrevieren vorkommenden Arten bauen in jedem Jahr ein neues Nest, so dass außerhalb der Brutzeit keine dauerhaft genutzten Fortpflanzungsstätten vorhanden sind.

Die hier vorkommenden Vögel gehören sämtlich zu den störungsunempfindlichen Arten. Baumaßnahmen im Geltungsbereich des B-Plangebietes werden kaum weiter reichen als der geplante Autohof. Es kommt also nicht zu nennenswerten Störungen über das Baufenster hinaus. Im Übrigen wären die vorkommenden Arten sehr häufig und (außer der Feldlerche) ungefährdet, so dass selbst die Störung einzelner Brutpaare nicht zu erheblichen Störungen im Sinne des § 44 BNatSchG führen würde, da der lokale Erhaltungszustand günstig bleiben würde.

Tabelle 4: Vogelarten mit Brutplatzverlusten durch das Vorhaben (sortiert nach Vorhabensfolge). Begründung der Folgen der Vorhabenswirkungen im Text (siehe unten, 0 - (III)).

Art (Anzahl)	**Wirkung des Vorhabens**	**Folgen der Vorhabenswirkungen**
Alle Arten der Tabelle 1 mit Nahrungsflächen	Verlust eines sehr geringen Teiles des Nahrungshabitats	Verbesserung der Nahrungsbedingungen auf Grünland. Ausweichen in benachbartes Gelände möglich, wahrscheinlich allerdings nicht nötig (0).
Alle Arten der Tabelle 1, die zu Besiedlern von Gehölzen gehören und Bachstelze	Kein Verlust von Revieren – Lebensraum wird durch neue bzw. verbesserte Knicks und andere Gehölze vergrößert.	Kein Verlust von Revieren, Verbesserung ihrer Situation ((II))
Feldlerche, Wiesenschafstelze	Teilweiser Verlust von Brutplatz und Nahrungshabitat.	Verlust von potenzieller Revierfläche. Ausgleich für die Feldlerche nötig ((III))

(I) Keine Verschlechterung der Nahrungssituation. Im schlechtesten Fall Ausweichen in benachbarte Biotope möglich. Mäusebussard und Turmfalke brüten im Allgemeinen flächendeckend in Schleswig-Holstein verbreitet, so dass Bruten in der Nähe des Untersuchungsgebietes wahrscheinlich sind. Sie können als sehr anpassungsfähige Arten bei Verlust der Ackerfläche problemlos in die Umgebung ausweichen. Greifvögel nutzen sehr große Reviere, so dass sie diesbezüglich in die Umgebung ausweichen können. Die hier potenziell als Nahrungsgäste auftretenden Greifvögel, Mäusebussard und Turmfalke, verlieren mit der Ackerfläche nur ein untergeordnetes Nahrungsgebiet. Das Angebot an Beutetieren (kleinen Säugetieren) verringert sich in Intensivackerflächen drastisch mit der Entfernung vom Feldsaum. Da die Zahl der Säume ungefähr gleich bleibt, bleibt für diese Arten die Möglichkeit zur Nahrungssuche auch ungefähr gleich. Wenn die Verbleibende Landwirtschaftsfläche mit Grünland genutzt würde, käme es zu einer Verbesserung der Nahrungssituation.

Die Gänse und Schwäne, die potenziell auf den Ackerflächen zur Nahrungssuche auftreten können, haben in der Umgebung (die bei diesen mobilen Tieren sehr weit ist) genügend andere, z.T. besser geeignete, Äsungsflächen, um Ausweichen zu können. Es kommt nicht zur Beschädigung ihrer Ruhestätte.

(II) Kein Verlust von Revieren. Die Gehölz- und Gebüschbrüter verlieren keine Lebensraumbestandteile, sondern gewinnen langfristig neue Flächen durch die Gehölz- und Knickneuanlagen hinzu. Die Fläche ÖA um das Regenrückhaltebecken wird von vielen Vogelarten der Umgebung als Nahrungsbiotop genutzt werden können. Neben den dort zukünftig potenziell brütenden Arten sind dies vor allem viele Singvögel, die aus benachbarten Gehölzbiotopen zur Nahrungsaufnahme auf die Anlagenfläche fliegen (so z.B. Feldsperling, Goldammer, Star, Amsel). Insbesondere im Herbst und Winter halten sich auch größere Singvogeltrupps auf den Flächen auf (vor allem Hänflinge, Feldsperlinge, Goldammern).
Die Bachstelze ist weniger eine Art der weiten Ackerflächen als der Übergangsbereiche zwischen Hofanlagen, Wegen, anderen Strukturen und offenen Landwirtschaftsflächen. Sie erfährt tendenziell eine Förderung durch die Zunahme solcher Strukturen.

(III) Verlust von potenzieller Revierfläche. Die Wiesenschafstelze hat sich in den letzten Jahrzehnten an die Bedingungen in intensiv genutzten Getreide- und Rapsfeldern angepasst und ist dort regelmäßig anzutreffen, sofern nur kleinflächige Säume (z.B. Grabenränder) existieren. Ihr Bestand hat hier in den vergangenen Jahrzehnten zugenommen. Diese Art wird in benachbarte Äcker ausweichen können.

Die Feldlerche kann potenziell in den Störstellen des Ackers vorkommen. Durch den Verlust des Ackers mit diesen Störstellen gehen 3 potenzielle Feldlerchenreviere verloren. Da diese Art durch großflächige Habitatverluste im Bestand gefährdet ist, geeigneter Lebensraum somit als limitierender Faktor gelten muss, kann nicht angenommen werden, dass Ausweichmöglichkeiten bestehen. Für sie muss durch geeignete Maßnahmen Ausgleich geschaffen werden, der in Form von Magerrasen, Extensivgrünland oder jungen Brachen angeboten werden kann. In der Fläche ÖA im Südwesten entstehen solche Flächen zunächst direkt nach den Bauarbeiten (junge Brachen). Mit der natürlichen Sukzession werden diese Flächen jedoch für Feldlerchen ungeeignet, so dass dann weiterer Ausgleich vorhanden sein muss. In letzter Zeit wurde auch mit dem Angebot sog. „Feldlerchenfenster“ gute Erfahrungen gemacht (BODE et al. 2010). Kleinflächige, in Intensiväcker eingestreute, junge Bracheinseln ermöglichen der Feldlerche wieder ein Vorkommen in Intensivackerflächen. Auch Brachestreifen („Blühstreifen“) nach dem Vertragsnaturschutz-Programm „Ackerlebensräume“ sind geeignet. Die Streifen dürfen dann allerdings nicht an Gehölzstreifen (Knicks) liegen, denn solche Flächen meiden Feldlerchen.

Wirkungen auf Fledermäuse:
Potenzielle Quartier- und Tagesversteckbäume sind im B-Plangebiet nicht vorhanden und werden daher nicht beeinträchtigt. Die potenziell vorhandenen Nahrungsflächen sind unbedeutend und werden nicht wesentlich verkleinert. Mit dem Vorhaben entsteht langfristig (mit erweiterten Hecken, den Gewässern und der Fläche ÖA) ein neuer Nahrungsraum für Fledermäuse, der zukünftig größere Bedeutung haben wird. Für Fledermäuse tritt eine Verbesserung ein.

Wirkungen auf Amphibien:
Das potenzielle Laichgewässer inmitten des Ackers wird verloren gehen, jedoch sind mehrere neue Gewässer im Bereich des B-Planes geplant. Außerdem wird sich zukünftig der Landlebensraum um das Regenrückhaltebecken entscheidend verbessern, so dass mit einer Zunahme der Amphibienpopulation zu rechnen ist (vgl. Gutachten Karsten Lutz, 2010)

Beurteilung der Umweltauswirkungen:
Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere werden folgende Kriterien heran gezogen: Eine Empfindlichkeit der Tier- und Pflanzenwelt und ihrer Lebensräume besteht gegenüber direkter Zerstörung, erhöhter Störintensität/Verlärmung, Schadstoffeintrag, Änderungen des Wasserhaushaltes und Zerschneidung.
Gegenüber Veränderungen des Wasserhaushaltes sind Lebensräume/-komplexe mit hohem Grundwasserstand und Oberflächengewässer besonders empfindlich. Diese existieren im Planungsraum nicht. Die flachen Senken in den Ackerflächen sind auszugleichen.
Gegenüber Zerschneidungen sind alle Biotope/Biotopkomplexe empfindlich. Eine Zerschneidung in linearer, nicht überwindbarer Form findet jedoch nicht erstmalig statt. Sie ist durch die Autobahn bereits vorhanden.
Eine Empfindlichkeit gegenüber Verlärmung und Erhöhung der Störintensität besteht für bisher störungsarme Lebensräume. Störungsarme Räume liegen westlich des Plangebietes.
Gegenüber Versieglung sind alle Biotope/Lebensräume empfindlich. Durch das Planungsvorhaben erfolgt eine großflächige Versiegelung. Dies bringt erhebliche Umweltauswirkungen mit sich.
Die negativen Auswirkungen auf die Umwelt sind durch geeignete Maßnahmen auszugleichen und in ihrer Wirkung erheblich zu abzumindern.

5.4.4 Boden
Der Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung (Grundwasserschutzfunktion und Lebensraumfunktion) ist aufgrund des Umfangs als schwerwiegend einzustufen und muss durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen werden. Es besteht immer eine hohe Empfindlichkeit

gegenüber Versiegelungen, da hierdurch jegliche Bodenentwicklung und –funktion unterbunden wird.

5.4.5 Wasser

Regenwasser ist einem System von Regenrückhaltebecken zuzuleiten. Es wird mit der flächigen Versiegelung der Grundwasserneubildung teilweise entzogen. Dies sind grundsätzlich negative Folgen einer Versiegelung, die jedoch bezogen auf den Landschaftsraum und die Umgebung mit mittlerer Schwere beurteilt werden und durch Regenwasserrückhaltung und langsame Versickerung gemildert werden kann.

5.4.6 Luft/ Klima

Im Bereich des Planungsraumes mit seiner bestehenden Bebauung geht das Lokalklima in ein Siedlungsklimatop über, das aufgrund der Versiegelung von Flächen vor allem durch verstärkte Aufheizung gekennzeichnet ist. Das Planungsgebiet ist in westlicher und südwestlicher wie auch südlicher Richtung von Ackerland und Knickstrukturen umgeben. Diese Strukturen üben einen ausgleichenden Einfluss auf das (Mikro-)Lokalklima aus. Östlich verläuft die Autobahn. Diese bereits bestehenden kleinklimatische Wirkungen (stärkere Erwärmung, Staubbildung, Luftverwirbelungen) sind nicht ergänzend messbar.

Messbare, negative Auswirkungen von großflächigen Siedlungsklimatopen kommen im Plangebiet nicht zum Tragen, da das Gelände durch die geplante Bepflanzung durchgrünt verbleibt.

5.4.7 Orts- und Landschaftsbild

Die Empfindlichkeit des Landschaftsbildes besteht gegenüber Verlust an erlebbarem Raum sowie visuellen Veränderungen des Raumes. Im vorliegenden Fall ist das Landschaftsbild geprägt durch die Ortslage Nanndorf mit dem Baumbestand und den Ansätzen von Lindenalleen. Die Empfindlichkeit besteht gegenüber ortsunüblich hohen und andersförmigen Gebäuden. Das Orts- und Landschaftsbild weist gegenüber Veränderungen eine mittlere bis hohe Empfindlichkeit auf. Eine mittlere Empfindlichkeit weil das Plangebiet direkt neben der Autobahn liegt und diesbezüglich eine gewisse Vorprägung besteht. Eine hohe Empfindlichkeit, weil die Topographie der Umgebung weite Sichtfelder bietet. Maßnahmen zur Vermeidung der Eingriffsintensität bezogen auf das Landschaftsbild sind erforderlich.

5.4.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Sonstige Sachgüter sind durch die Planung nicht betroffen. Ist unter Kulturgut auch das Landschaftsbild einer Kulturlandschaft zu verstehen, liegt hier eine Betroffenheit vor.

5.4.9 Menschen

Negative Auswirkung auf das Schutzgut Mensch sind auszuschließen, wenn den Erfordernissen des Lärmschutzes und Schutzes vor nächtlicher Lichtimmission Rechnung getragen wird.

5.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung

5.5.1 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung bliebe die Fläche in der landwirtschaftlichen Nutzung. Einen alternativen Standort für den Autohof in Gremersdorf gibt es nicht. Der Autohof müsste an einer anderen Stelle entlang der Autobahn A 1 errichtet werden.

5.5.2 Prognose bei Durchführung der Planung

Mit Realisierung der Maßnahmen zur Vermeidung. Verringerung und zum Ausgleich verbleiben mit Umsetzung der Planung keine erheblichen Einflüsse auf die Entwicklung des Umweltzustandes.
Durch die vorhersehbare Zunahme des Verkehrsaufkommens für die Autobahnauf- und abfahrt Gremersdorf ist mit erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastungen für die direkt angrenzenden Bereiche zu rechnen. Mit der Realisierung der Planung werden neue Arbeitsplätze in der strukturschwachen Region geschaffen.

5.6 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern werden tabellarisch dargestellt:

	Mensch	Pflanzen/ Tiere	Boden	Wasser	Klima/ Luft	Landschaft	Kultur- und Sachgüter
Mensch		Schönheit der Natur, Vielfalt des Lebensumfeldes	Lebensgrundlage für Lebensmittel-produzent	Lebens-grundlage	Wohl-/Unwohlgefühl Atmung, Gesundheit	Heimat Schönheit Erholung	Schönheit des Lebensumfeldes
Pflanzen/ Tiere	Verlust von Lebensräumen, Störungen		Boden als Lebensraum	Lebensräume, Lebens-grundlage	Artenzusammensetzung Luftqualität und Klima wirken auf den Lebensraum	Lebensraum	---
Boden	Verlust von Flächen, Boden als Lebensgrundlage, Ertragspotenzial	Einfluss auf Bodenzusammen-setzung, Einfluss auf Erosion		Bodenbildungs-prozesse	Bodenbildungsprozesse, Ertragsfähigkeit	Vielfalt / Biodiversität	---
Wasser	Gefahr des Schadstoffeintrags	Einfluss auf Wasserhaltevermögen	Wasserspeicher, Wasserfilter		Wasserverfüg-barkeit	---	---

Klima/ Luft	---	Luftreinhaltung, Kleinklimarelevante Wirkungen	--	Kleinklimatische Ausgleichs-wirkung		Kleinklimati-sche Änderungen und Besonder-heiten	---
Landschaf t	Kulturlandschaft	Charakteristikum der Natürlichkeit und Schönheit	charakteristische Böden/ charakteristische Landschaften	Landschafts-formend, landschafts-bestimmend	---		Kulturlandschaf t, Unverwechselb arkeit
Kultur- und Sachgüter	Ergebnis menschlichen Wirkens	---	Bodenschätze	---	----	Kulturland-schaft	

Ergebnisse:
Von Bedeutung sind die Wechselwirkungen Mensch – Landschaft: Mit Realisierung der Planung verändert der Mensch seine Landschaft und seinen Erholungsraum nachhaltig.

Von Bedeutung sind die Wechselwirkungen von Boden – Mensch – Tiere/Pflanzen. Durch die geplante Flächeninanspruchnahme wird großflächig Boden versiegelt mit wechselseitigen Wirkungen auf Klima/Luft, Wasser und Reduzierung des Lebensraumes für Pflanzen und Tiere.

5.7.1 Ermittlung der Eingriffsgröße und erforderlichen Ausgleichsgröße

5.7.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Eingriffs

Im LNatSchG in Verbindung mit § 1a BauGB heißt es: Der Verursacher eines Eingriffs in die Natur hat Beeinträchtigungen der Natur so gering wie möglich zu halten (Minimierungsgebot). Des Weiteren wurde festgestellt, dass Vermeidungsmaßnahmen bezogen auf die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft, das Schutzgut Boden und das Schutzgut Mensch erforderlich sind. Diese werden wie folgt festgelegt:

- Für die Behandlung von Oberboden (Mutterboden) bei Baumaßnahmen gilt DIN 18 915.
- Für die Erschließung des Plangebietes – werden bereits vorhandene Straßen und Anschlüsse genutzt.
- Schutz der vorhandenen Knicks und der angrenzenden Biotope und des dortigen Grabens: innerhalb des Plangebietes sind Schutzstreifen festgesetzt. Innerhalb dieser Schutzstreifen sind jegliche bauliche Maßnahmen und sonstige negativ wirkenden Eingriffe – wie z.B. Ablagerungen, Abstellflächen etc. auszuschließen.
- Lärmschutzmaßnahmen zur Minderung der Verkehrslärmbelastung der Ortslage Gremersdorf und der Ortslage Nanndorf.
- Schutzmaßnahmen vor Auswirkungen nächtlicher Beleuchtung der Anlage für die Bewohner der Ortslage Nanndorf.
- Dachbegrünungsmaßnahmen zur Minderung der Wirkung der Flächenversiegelung zugunsten von Vegetationsflächen und Reduzierung des Abflussbeiwertes.
- Durchgrünungsmaßnahmen zur Reduzierung der Wirkung auf das Landschaftsbild durch großflächige Versiegelungen.
- Schutzstreifen zum westlich verlaufenden Fließgewässer, Vermeidung von Schadstoffeintrag.

5.7.3 Ermittlung der Eingriffsgröße – Bilanzierung der Flächen

Tabelle 6: Art und Größe der mit der Baumaßnahme zu erwartenden Eingriffe

Schutzgut	*Art der Belastung*	*Betroffene Flächen*	*Belastungspotential*
Boden	• Bodenverdichtung und Bodenbewegung durch Bautätigkeit. Betroffen sind Ackerböden der Grund- und Endmoränen. • Versiegelung von Boden im Bereich des Baukörpers und der Stellplatzanlagen (GRZ 0.8)	***ca. 14 ha*** ***ca. 14 ha***	***hoch*** ***hoch***
Wasser	• Verbunden mit dem steigenden Versiegelungsgrad ist eine Abführung des Niederschlagswassers, das damit dem Gebiet trotz RRB teilweise entzogen wird.	***Ca. 14 ha***	***hoch***
Luft, Klima	• Keine benennbaren Veränderungen des Klimatops		***entfällt***

Flora und Fauna und ihre Lebensräume	• Verlust des Lebensraumes Acker. Knicks und Fließgewässer sind zu erhalten und zu schützen.	***ca. 14 ha***	***mittel***
Landschafts-bild	• Der Eingriff führt zu einer wirksamen Veränderung des Landschafts- oder Ortsbildes.	***-***	***hoch***
Mensch	• Lärmbelastung durch zunehmenden Kfz-Verkehr (Zielverkehr). Die Vorbelastung durch die vorhandenen Straßen (Autobahn) besteht. Die Zunahme ist voraussichtlich erheblich. • Betriebsbedingte Belastung durch Beleuchtung und Nachtbetrieb	***-***	***hoch*** ***hoch***
Kultur- und Sachgüter	• Keine nennenswerte Belastungen	***-***	***gering***

5.7.4 Ermittlung der Eingriffsgröße und erforderlichen Ausgleichsgröße

Um die Eingriffs- und Ausgleichsgröße zu ermitteln, wurden folgende rechtliche Vorgaben bzw. Kriterien heran gezogen:

1) Gemeinsamer Runderlass des Innenministers und der Innenministerin für Natur und Umwelt (Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht - §§ 8a bis 8c BNatSchG und §§ 8 bis 13 LNatSchG)

Der Gemeinsame Runderlass regelt die Ermittlung des Ausgleichsbedarfes im Rahmen von Bebauungsplänen (vgl. Bilanzierung in der Begründung zum Bebauungsplan).

Es kommt zu Eingriffen in Flächen mit lediglich allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz (vgl. Grünordnerischer Fachbeitrag, Bebauungsplan). Hierdurch entsteht ein Ausgleichsbedarf insbesondere für die Schutzgüter Boden und Vegetation.
Die innerhalb des Plangebietes ausgewiesenen und festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen werden anteilig bis zu 50% des erforderlichen Gesamtansatzes angerechnet. Weiteres ist im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung zu regeln.

2) Vorkommen streng geschützter Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG

Nach § 44 BNatSchG ist es verboten, Standorte besonders geschützter Arten zu beeinträchtigen oder zu zerstören. Eine artenschutzrechtliche Relevanz des Vorhabens ist nicht nachzuweisen. Für die Heidelerche sind in den Randzonen drei Ausgleichsquartiere vorzuhalten und im verbindlichen Bauleitplan festzuhalten.

5.8 Ausgleichsmaßnahmen

5.8.1 Ausgleichsflächen (Flächen mit Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Landschaft)

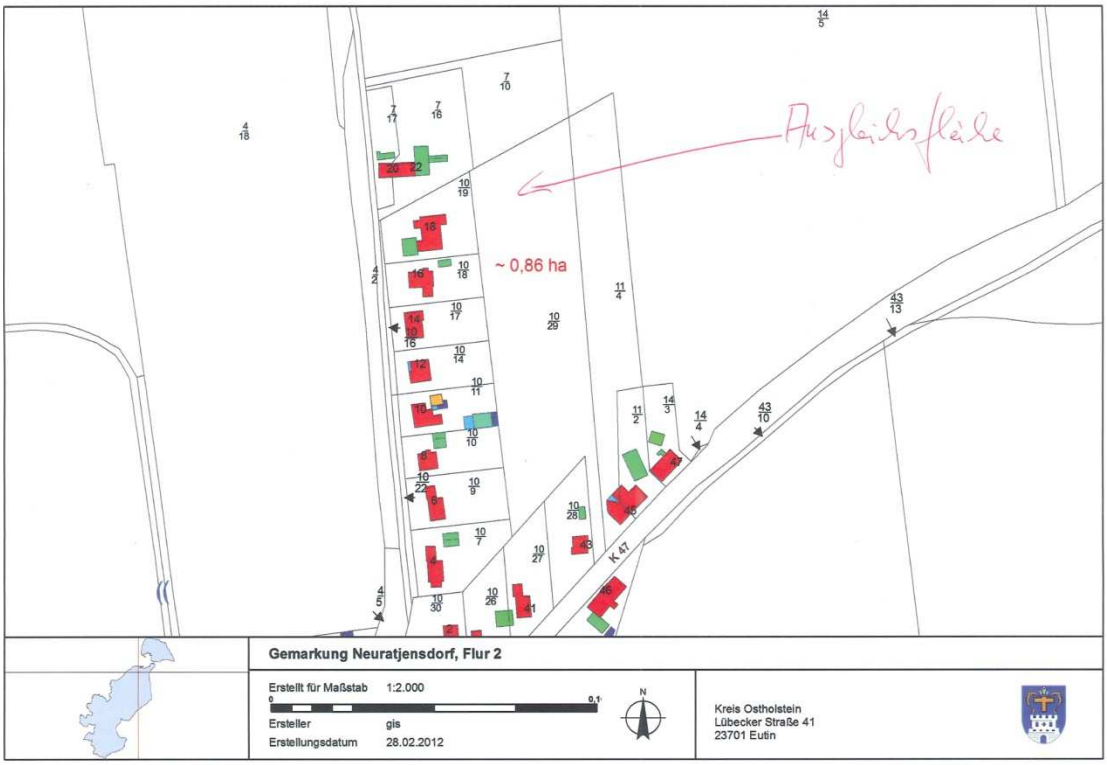
Im Planungsraum selbst bestehen neben festzusetzenden Knick- und Gewässerschutzschutzstreifen folgende, weitere flächenbezogenen Maßnahmen, die für den Ausgleich heran gezogen werden können: Schaffung von Durchgrünungen, Brachflächen mit Regenwasserrückhaltung und randlichen Ausgleichsflächen mit einem Ansatz bis 50%.

Ergänzend ist ein Ausgleichsbedarf auf externen Flächen in der Größenordnung von 2,3 bis 2,4 ha erforderlich. Im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung sind die folgenden externen Flächen zur Kompensation des mit der geplanten Überbauung vorbereiteten Eingriffs ausgewiesen:
Die Fläche in Neuratjensdorf ist ackerbaulich genutzt und mit einem Knick überstanden. Durch die Umwandlung in Grünland, resp. Grünlandbrache (mit 2-jähriger Mahd) wird eine flächige Aufwertung des Faktors Boden erreicht.
Die Fläche in Dazendorf liegt innerhalb im LP der Gemeinde vorgesehenen Eignungsflächen zum Biotopverbund und soll extzensiviert werden (2 x Mahd pro Jahr). Im nordwestlichen Teil der Fläche liegt ein archäologisches Denkmal (L19), das einer Zuordnung als Maßnahmenfläche nicht entgegensteht.

Die Ausgleichsfunktion dieser Flächen ist grundbuchlich zu sichern und sie sind im Ausgleichsflächen-Kataster des Kreises einzustellen.
Auf beiden Flächen erfolgt eine Extensivierung in der Bewirtschaftung.



Fläche 1 für Ersatzmaßnahmen, Flur 3 Gemarkung Dazendorf mit gerundet 1,47 ha



Fläche 2 für Ersatzmaßnahmen, Flur 2, Gemarkung Neuratjensdorf, Flurstück 10/29 mit 0,86 ha.

Die beiden Flächen werden im Flächennutzungsplan nicht gemäß § 5 (2) Nr.10 BauGB ausgewiesen. Es erfolgt eine Zuordnung gemäß § 9 (1a) BauGB i.V. mit § 200 a BauGB im Bebauungsplan.

5.9 Monitoring

5.9.1 Praktische Abwicklung

Die Pflege der Flächen innerhalb des Knick- und Gewässerschutzstreifens ist von der Gemeinde sicherzustellen. Die Pflege der sonstigen Grünfläche, als naturnah ausgebildete Grünanlage ist ebenfalls von der Gemeinde per Vertrag mit den Betreibern der Anlage sicherzustellen. Ausgleichsmaßnahmen betreffs der Öko-Konten der Gemeinde Gremersdorf sind über die Gemeinde monetär mit den künftigen Grundstückseigentümern zu sichern.

5.9.2 Überwachungsmaßnahmen

Die Gemeinde stellt sicher, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Anpflanzungen von Bäumen bei den Stellplätzen durchgeführt und langfristig erhalten werden. Es erfolgt eine zweijährige Kontrolle. Die Gemeinde stellt sicher, dass der Knick- und Gewässerschutzstreifen nicht beeinträchtigt wird. Es erfolgt auch hier eine zweijährige Kontrolle.

5.9.3 Zeitfenster

Bei Inanspruchnahme der Grundstücke für bauliche Maßnahmen müssen die Ausgleichsmaßnahmen spätestens in der darauffolgenden Pflanzperiode abgeschlossen sein.

5.10 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Gemeinde Gremersdorf beabsichtigt die Aufstellung eines Bebauungsplanes für ein Sondergebiet zur Errichtung und Bereitstellung eines Autohofes an der Autobahn 1, südlich der Ortslage Gremersdorf. Vorgesehen ist die Umwandlung einer landwirtschaftlichen Fläche

in ein Sondergebiet und die Nutzung des vorhandenen Autobahnanschlusses Gremersdorf für die Erschließung.

Der Bedarf an Fläche, die in Anspruch genommen wird, beträgt ca. 15,4 ha. Parallel wird die 15. Änderung des Flächennutzungsplanes aufgestellt. Die Flächen sind gebietsidentisch. Der Umweltbericht und die Umweltprüfung beziehen sich daher zugleich auf beide Planungsverfahren.

Im Rahmen der Umweltprüfung sind die Umweltbelange zu ermitteln, die von dem geplanten Bauleitplan erheblich betroffen sind (Ermittlung der Auswirkungen). Erhebliche, negative Umweltauswirkungen sind im vorliegenden Fall zu erwarten für die Umweltbelange

- Boden: aufgrund der geplanten Versiegelung.
- Landschafts- und Ortsbild aufgrund der Topographie. Das Gebiet ist von südlicher und westlicher Richtung, d.h. von der Ortslage Nanndorf aus gut sichtbar.
- Für das Schutzgut Boden und das Schutzgut Wasser wurde ein hohes Belastungspotenzial ermittelt. Da zum einen großflächige Versiegelungen erforderlich sind und zum anderen das Gebiet innerhalb einer Wasserschutzzone liegt.
- Für das Schutzgut Mensch wurde eine hohe Belastung durch den zu erwartenden LKW-Verkehr im Tag- und Nachtrhythmus und durch erforderliche nächtliche Beleuchtung der Stellplatzanlage und Werbepylons ermittelt.
- Streng geschützte Arten sind nicht so von der Planung betroffen, dass kein Ausgleich erfolgen könnte.

Die Entwicklung des Gebietes mit und ohne Umsetzung der geplanten Maßnahme wird prognostiziert.

Ohne vorbereitende und nachfolgende Planung bliebe die Situation vor Ort voraussichtlich unverändert. Für die Gemeinde könnte dies allerdings einen Verlust ortsansässiger Betriebe und damit auch ein Verlust an Arbeitsplätzen bedeuten. Bei Durchführung der Planung ist die Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes dauerhaft gegeben.

Zur Minimierung des Eingriffs werden Festsetzungen zum Lärmschutz und zum Schutz vor nächtlicher Beleuchtung sowie zur Minimierung der Auswirkungen der flächenhaften Versiegelung vorgesehen. Die umliegenden Knicks und Landschaftsstrukturen wie das kleine Fließgewässer und das Wäldchen in Richtung Nanndorf sind zu erhalten und zu schützen. Hierfür sind Festsetzungen im Bebauungsplan vorzusehen.

Schließlich wird der mögliche Ausgleichbedarf ermittelt. Er beträgt, ermittelt auf der Grundlage des Gemeinsamen Runderlasses ca. 2,3 bis 2,4 ha, die außerhalb des Plangebietes nachzuweisen und sicherzustellen sind.

Außerhalb der Beurteilung liegen die Umweltauswirkungen aus zu erwartender Lärmimmission und zu erwartender Lichtimmission. Gutachten werden im Rahmen des verbindlichen Bauleitplanverfahrens erstellt.

6 Verfahrensvermerk

Die Begründung wurde von der Gemeindevertretung am ..... gebilligt.

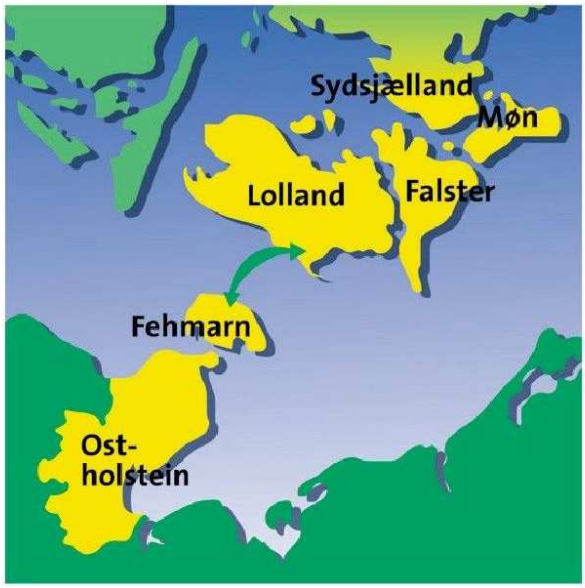
…… ……
Ort, Datum Bürgermeister

Anlage 1 – Standortvergleichende Untersuchung

Standortvergleichende Untersuchung

zum Umweltbericht des
B-Plan Nr.17 „Autohof Gremersdorf “ der
Gemeinde Gremersdorf

23.08.2012



BCS stadt+region
BUILDING COMPLETE SOLUTIONS®

Maria-Goeppert-Straße 1
23562 Lübeck
Tel.: 0451-317 504 50
Fax :0451-317 504 66
Mail: luebeck@bcsq.de

Vergleichende Standortuntersuchung/Standortalternativenprüfung für Gewerbeflächen an der A1 in Verbindung mit der festen Fehmarnbelt Querung zum B-Plan 17 „Autohof “

Einleitung:

Zwischen den Inseln Fehmarn in Deutschland und Lolland /Dänemark liegt der so genannte Fehmarnbelt als Meerenge. Beide Inseln bilden mit den anliegenden Landkreisen – Kreis Ostholstein in Schleswig – Holstein und Region in Dänemark- und der Stadt Lübeck die Fehmarnbelt- Region, eine Europaregion. Die kürzeste Verbindung über den Belt zwischen den Hafenstädten Puttgarden / Deutschland und Rödby bzw. Rödby- Hafen /Dänemark beträgt 18,6 km.

Seit langer Zeit planen die beiden Staaten Deutschland und Dänemark eine feste Verbindung, um Südskandinavien direkt an Hamburg und Westeuropa anbinden zu können. In den Jahren 2007 und 2008 wurden schließlich die Staatsverträge zur Errichtung einer Verbindung ratifiziert. Während im Hinterland in beiden Staaten bereits umfangreiche Arbeiten an Schiene und Straße aufgenommen wurden, ist der eigentliche Baubeginn für den Tunnel für das Jahr 2012 vorgesehen. 2018 ist die Inbetriebnahme geplant.

An der A 1 vor dem Fehmarnbelt Tunnel ist die Errichtung eines umfassenden Autohofs an strategisch günstiger Stelle geplant. Die Landesentwicklungsstrategie ist die Stärkung einer Landesentwicklungsachse an der A 1 bis zum Fehmarnbelt Tunnel.

Norddeutschland erfährt aktuell und in den nächsten Jahren einen außergewöhnlich starken Ausbau der Verkehrsstruktur. Insbesondere mit dem Autobahnprojekt A 1 bis Puttgarden und dem neuen Fehmarnbelt Tunnel nach Dänemark verbinden sich große Erwartungen auf zusätzliche Impulse für die regionale Wirtschaftsentwicklung in Schleswig-Holstein.
Tatsächlich belegen Untersuchungen, wie z.B. die Untersuchung von Georg Ottenströr von der Firma Regio Nomika zum Thema Gewerbeflächenentwicklung in Folge des Baus einer festen Fehmarnbelt- Querung vom 30. Oktober 2009 einen engen Zusammenhang zwischen der Infrastrukturausstattung und der regionalwirtschaftlichen Entwicklung.

1. Anlass der Untersuchung

In einem verwaltungsinternen Vorgespräch beim Kreis Ostholstein fand ein Gedankenaustausch zu der beabsichtigten Planung eines Autohofes bei Gremersdorf statt.
Die Gemeinde Gremersdorf hatte in diesem Zusammenhang Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB und § 16 LaPlaG eingeleitet.

Die Vorplanung des Autohofes ist auf Grundlage des Landesentwicklungsplanes und des REK entstanden.

Auszug aus dem Landesentwicklungsplan 2011: *Der Bau einer festen Fehmarnbeltquerung soll die Wirtschaftsräume Norddeutschlands und Südskandinaviens enger zusammenrücken lassen und neue wirtschaftliche Impulse bringen.*

Im Rahmen des REK ist der Begriff des Autohofes mit den dazugehörigen Unternehmen definiert worden. Nach dem REK besteht für einen solchen Autohof im Norden des Kreises im Zusammenhang mit der festen Fehmarn Belt Querung ein Bedarf. Der Flächenbedarf wird mit 2 bis 8 ha beschrieben.

Die Neuausweisung eines Gewerbegebiets mit dem Schwerpunkt Autohof sollte nicht ohne Überprüfung alternativer Ansiedlungsmöglichkeiten erfolgen.
Als weiterführend zu prüfende Standortalternativen entlang der A1 im nördlichen Bereich werden folgende Bereiche genannt: Neustadt, interkommunales Gewerbegebiet Oldenburg/

Gremersdorf, Fortentwicklung Grüner Jäger (Gremersdorf) und Fehmarn. Für diese Standorte sollte eine raumplanerische Abstimmung (zur Vorbereitung der Lapla-Stellungnahme nach §16 LaplaG) erfolgen.

Die Grundlagen für ein entsprechendes Verfahren wurden seitens der EGOH zusammengestellt und im Vorfeld des Bauleitplanverfahrens für das Beteiligungsverfahren nach § 3.1 und 4.1 BauGB ausgewertet.

Diese vergleichende Standortuntersuchung zum Umweltbericht des Bebauungsplanes Nr.17 „Autohof Gremersdorf“ soll bei der Entscheidung für den städtebaulich am besten geeigneten und realisierbaren Standort hilfreich sein.

Aufgrund der geplanten Fehmarnbelt-Querung und dem damit verbundenen erhöhten Fernfahrer- und Touristenstrom, ist der Bau eines Autohofes mit LKW Bedarfsstellplätzen, Gastronomie, einem Hotel, Erotikshop, Glückspiel und einer Tankstelle möglich.

Die Empfehlung an Flächenbedarf wurde damals mit 2 bis 8 ha beschrieben, nach eingehender Prüfung der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein EGOH nach Gesprächen mit Investoren und Betreibern von Autohöfen werden aus heutiger Sicht für einen Autohof im Norden Schleswig-Holsteins mindestens 15 ha benötig.

Gem. VwV-StVO 448.1- Autohof, sind für einen Autohof folgende Kriterien zu erfüllen:
Die Straßenverbindung ist für den Schwerverkehr baulich und unter Berücksichtigung der Anliegerinteressen Dritter geeignet.
Der Autohof ist ganzjährig und ganztags (24 h) geöffnet.
Es sind mindestens 50 LKW-Stellplätze an schwach frequentierten (DTV bis 50.000 Kfz) und 100 LKW-Stellplätze an stärker frequentierten Autobahnen vorhanden. PKW-Stellplätze sind davon getrennt ausgewiesen.
Tankmöglichkeit besteht rund um die Uhr; für Fahrzeugreparaturen werden wenigstens Fachwerkstätten und Servicedienste vermittelt.
Von 11 bis 22 Uhr gibt es ein umfassendes Speiseangebot, außerhalb dieser Zeit werden Getränke und Imbiss angeboten.
Sanitäre Einrichtungen sind sowohl für Behinderte als auch für die besonderen Bedürfnisse des Fahrpersonals vorhanden.

Als von den Gemeinden und Städten geprüfte Standortalternativen entlang der A1 im nördlichen S-H werden folgende Standorte genannt: Oldenburg, Gremersdorf mit einem Standort , Fehmarn mit drei Standorten in Burg, Puttgarden/Todendorf, Avendorf und Großenbrode mit einem Standort.

Die Standortanalyse soll unter objektiven Gesichtspunkten die Stärken und Schwächen des jeweiligen Standortes aufzeigen und dann zusammenfassend beurteilen.
Auf diese Weise soll aus mehreren Alternativen, objektiv der Vorschlag gefunden werden, dessen Standort die Anforderungen an einen Autohof am besten erfüllt.

Die betroffenen Gemeinden und Städte sind mit dem Schreiben vom 28.02.2011 zu einer Stellungnahme aufgefordert worden.

Die Stadt Heiligenhafen ist nach eigener Aussage an einem Autohof dieser Größenordnung nicht interessiert. Für die Gemeindevertreter stehen der Grenzhandel und der Tourismus planerisch an erster Stelle. Desweiteren sind in Heiligenhafen keine passenden Grundstücke verfügbar.
Der Vorschlag Oldenburgs das Interkommunale Gewerbegebiet Oldenburg Gremersdorf als Autohof zu nutzen, scheidet aus folgenden Gründen aus:

1. Das Plangebiet liegt auf Gremersdorfer Hoheitsgebiet und die Gremersdorfer Gemeindevertreter haben sich für das Plangebiet am Grünen Jäger entschieden.

2. Die Gremersdorfer Gemeindevertreter möchten an der Ursprungsidee festhalten und dort ein allgemeines interkommunales Gewerbegebiet und keinen Autohof ausweisen.
3. Für die Fläche die die Stadt Oldenburg vorgeschlagen hat gibt es keinen Investor.

Die Stadt Fehmarn hat ihrerseits drei Standorte geprüft und schlägt den Standort am Ortsteil Burg vor. Dieser wird als Alternativstandort geprüft.

2. Bewertungsmaßstab:

Sehr wenig/ Sehr schlecht	1
Wenig/schlecht	2
Durchschnittlich	3
Hoch/gut	4
Sehr hoch/Sehr gut	5

3. Bewertungskriterien

Für die Bewertung möglicher Standorte wurden folgende Kriterien festgelegt:

- Landesentwicklungsplan
- Regionalplan
- Landschaftsplan
- Flächennutzungsplan
- Bauleitplan
- Ökologische Empfindlichkeit des Gebietes
- Verträglichkeit für das Orts-und Landschaftsbild
- Verträglichkeit für den Natur –und Wasserhaushalt
- Einbindung in vorhandenen Strukturen und in die Region
- Lagequalität
- Verkehrsanbindung
- Technische Infrastruktur
- Denkmalpflege
- Größe der angebotenen Fläche
- Flächenverfügbarkeit
- Investor
- Betreiber

4. Bewertung der Standorte nach Bewertungskriterien

4.1 Gremersdorf



4.1.1 Landesentwicklungsplan 2011

Gemäß Landesentwicklungsplan 2011 können entlang der Entwicklungsachse an der A1 Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung festgelegt werden.
Die Landesentwicklungsstrategie ist die Stärkung einer Landesentwicklungsachse an der A1 bis zur Fehmarnbelt Brücke.

- Die Planungen auf den jeweiligen Achsen sind abzustimmen.
- Die Gebiete sollen auf verkehrsintensive gewerbliche Brachen fokussiert werden (wenn Brachen vorhanden sind für die jeweiligen Nutzungen).
- Die zentralen Orte sollen hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.
- Die Entwicklung interkommunaler Gebiete ist eine landesplanerische Zielsetzung

Gremersdorf liegt an der Entwicklungsachse/ist aber kein zentraler Ort	Punkte: 3

4.1.2 Regionalplan

Vier Gemeindeteile der Gemeinde Gremersdorf gehören zum Nahbereich des Unterzentrums Heiligenhafen und somit zum nördlichen Teil der Halbinsel Wagrien.
Der Großteil der Gemeinde Gremersdorf gehört zum Nahbereich Oldenburg in Holstein und in Folge dessen zu den Gemeinden des Amtes Oldenburg Land.
Der Ordnungsraum zeichnet sich durch den Bereich der Stadt Oldenburg in Holstein als historisches Zentrum des Nahbereiches und allgemein als Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums aus. Er liegt im abgelegenen strukturschwachen ländlichen Raum.

Regional- und landesplanerische Zielsetzung ist es, auch im ländlichen Raum Arbeitsplätze und Strukturen der bestehenden Wirtschaft zu stärken und zu entwickeln.
Das Flächenangebot für bauliche Entwicklung in der Stadt Oldenburg in Holstein stößt aufgrund des Truppenübungsplatzes in Puttlos (eine größere bauliche Entwicklung ist hier, über die bis Heiligenhafen fortzuführende Bundesautobahn 1 hinaus, nicht gewünscht) und des im Süden liegenden Oldenburger Bruchs an Grenzen.

Verbleibende Potentiale liegen sowohl für die wohnbauliche - im Anschluss an bestehende Wohnbereiche – als auch für die gewerbliche Entwicklung im Nordosten des Stadtgebietes.
Diese Potentiale im Nordosten des Stadtgebietes haben Bedeutung über die Grenze Oldenburgs hinaus und bilden den Kern der Gewerbeflächenentwicklung mit weitreichendem Arbeitsplatzangebot im Norden des Kreises Ostholstein. Die Anbindung ist über die Landesstraße 60 und Landesstraße 59 auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Gremersdorf vorgesehen.
Der Gemeinde Gremersdorf kommt somit eine Funktion mit Schwerpunkt Entwicklung und Vorhaltung von Gewerbegebiets- und Industrieflächen zu.

Gremersdorf hat in einem Entwicklungsschwerpunkt Entwicklung und Vorhaltung von Gewerbegebiets- und Industrieflächen	Punkte: 4

4.1.3 Flächennutzungsplan

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Gremersdorf wird das Gebiet als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesen. Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 17 erfolgt die 15. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Gremersdorf.

Gremersdorf hat die 15 Flächennutzungsplanänderung begonnen	Punkte: 4

4.1.4 Landschaftsplan

Im Landschaftsplan der Gemeinde sind für den Geltungsbereich des Bauleitplanes keine Entwicklungsvorgaben festgeschrieben. Ein Teil im westlichen Bereich an der A 1 ist im Landschaftsplan als Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dargestellt.

Gremersdorf`s Landschaftsplan steht dem Vorhaben nicht entgegen	Punkte : 4

4.1.5 Bauleitplan

Die Gemeinde Gremersdorf hat in 2010 den Bebauungsplan Nr.17 Autohof Gremersdorf aufgestellt und ist im Bauleitplanverfahren.

Gremersdorf hat den Bebauungsplan Nr.17 Autohof aufgestellt	Punkte: 4

4.1.6 Ökologische Empfindlichkeit des Gebietes

Das Plangebiet weißt keine erhöhte ökologische Empfindlichkeit auf. Durch die Verwirklichung des Projektes anzunehmende Auswirkungen auf die Schutzgüter sind durch entsprechende Maßnahmen auszugleichen.

mittlere ökologische Empfindlichkeit	Punkte: 4

4.1.7 Verträglichkeit für das Orts- und Landschaftsbild

Mit Verwirklichung der Planung wird das Orts- und Landschaftsbild erheblich verändert. Die Veränderungen sind durch geeignete Maßnahmen zu mindern.

Das Plangebiet liegt topographisch gut sichtbar.	Punkte: 2

4.1.8 Verträglichkeit für den Natur – und Wasserhaushalt

Aufgrund der anstehenden Bodenverhältnisse und dem Abstand von Fließ-und Stillgewässern sind keine belastende Auswirkungen zu erwarten.

keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten	Punkte: 5

4.1.9 Einbindung in vorhandenen Strukturen und in die Region

In der Gemeinde Gremersdorf stehen direkt an der neu erbauten Autobahnzu- und abfahrt, die entsprechend ausreichend dimensioniert ist, geeignete Flächen zur Verfügung.
Es gibt bereits Interessenbekundungen aus den Bauernhöfen mit Direktvermarktung aus der Region für einen Regionalmarkt.
Ein Hotel, zugehörige Restauration und ein Servicepunkt für Wohnmobilisten könnten ebenfalls angesiedelt werden als Erweiterung und Ergänzung eines bestehenden Hotel und Gastronomiebetriebes des Ortes Gremersdorf. Integriert wird in diesem durch LKW hoch frequentierten Bereich auch eine LKW Reparaturwerkstatt, die ein lokaler Unternehmer betreiben wird.
Vorgesehen sind auch Bedarfsstellplätze für LKW. Diese Stellplätze werden vorgehalten für Fahrer während der Ruhezeiten, aber auch für den Fall einer Brückensperrung der Fehmarnsund Brücke durch Starkwind oder Sturm.
In Bezug auf Elektrizität kann versucht werden, Windkraftanlagen als Nebenanlagen zur CO2-neutralen Stromproduktion des gemeindeeigenen Windparkes in das Gesamtkonzept mit einzubeziehen.

Gremersdorf	Punkte : 5

4.1.10 Lagequalität

Die Gemeinde Gremersdorf liegt ca. 100 km nordöstlich von Hamburg in Schleswig-Holstein. Durch die Gemeinde hindurch führt die Bundesautobahn A1, die von Hamburg kommend über Lübeck zur Insel Fehmarn führt. Die Gemeinde Gremersdorf liegt ca. 15 km von der Insel Fehmarn und ca. 30 km von der geplanten festen Querung entfernt und verfügt über eine neu gebaute direkte Autobahnzufahrt. Das Plangebiet liegt direkt an dieser Autobahnzu- und Abfahrt.

Lagequalität ist sehr gut	Punkte: 5

4.1.11 Verkehrsanbindung

Die Gemeinde Gremersdorf verfügt heute bereits über eine Autobahnanschlussstelle mit zugehöriger Brücke über die A1.
Das Grundstück selbst, auf dem der Autohof entstehen kann, soll von Norden her aus Richtung der Gemeinde Gremersdorf angefahren werden.

Verkehrsanbindung ist direkt an der A1	Punkte: 5

4.1.12 Technische Infrastruktur

Anschlussmöglichkeiten sind in der Landesstraße, die zum Gebiet führt, vorhanden, müssen aber ergänzt werden.

Anschlussmöglichkeiten vorhanden	Punkte : 4

4.1.13 Denkmalpflege

Nach Auswertung des Landschaftsplanes und des wirksamen Flächennutzungsplanes sind keine denkmalpflegerischen Belange betroffen.

Keine Betroffenheit denkmalpflegerischer Belange	Punkte: 5

4.1.14 Größe der angebotenen Fläche

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 17,3 ha und ist damit ausreichend dimensioniert.

Größe optimal	Punkte : 5

4.1.15 Flächenverfügbarkeit

Die Flächen sind verfügbar. Es haben Abstimmungsgespräche mit den Eigentümern stattgefunden, diese sind mit der Planung und dem Flächenverkauf einverstanden. Die Gemeinde hat schriftliche Aussagen der Eigentümer. Ein Eigentümer ist in das Planverfahren mit eingebunden, da er als Hotellier und Gastronom Interesse an der Realisierung des Standortes hat. Er wird die gastronomischen Betriebe und das neue Hotel auf dem Autohof als Betriebserweiterung und Ergänzung betreiben.

Verfügbar	Punkte : 5

4.1.16 Investor

Es gibt einen Investor der gemeinsam mit den regionalen Betrieben den Autohof realisieren möchte.

Vorhanden	Punkte : 5

4.1.17 Betreiber

Das besondere an dem Standort Gremersdorf ist, das es überwiegend Betriebe aus Gremersdorf und Nanndorf sind, die sich als Erweiterung, Ergänzung oder Umsiedlung ihrer Betriebe auf dem Autohof niederlassen wollen.
Die ergänzenden Nutzungen wie Tankstelle, Erotikschop, Spielhalle und einen Discounter mit 800 m² Verkaufsfläche werden vom Investor auf den Autohof gebracht.
Laut Aussage des Investors gibt es positive Vorgespräche mit Betreibern von Tankstellen, Erotikshop und einer Spielhalle. Für die LKW Bedarfsplätze hat das Land Schleswig-Holstein Interesse signalisiert.

Betreiber (Aussage des Investors)zu 80% der Vorhaben vorhanden	Punkte : 4

4.2 Großenbrode

Großenbrode hat diesen Standort in die Diskussion eingebracht. Daher wird auch dieser Stand in der standortvergleichenden Untersuchung/ Alternativstandorte untersucht.



4.2.1 Landesentwicklungsplan 2011

Gemäß Landesentwicklungsplan 2011 können entlang der Entwicklungsachse an der A1 Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung festgelegt werden.
Die Landesentwicklungsstrategie ist die Stärkung einer Landesentwicklungsachse an der A1 bis zur Fehmarnbelt Brücke.

- Die Planungen auf den jeweiligen Achsen sind abzustimmen.
- Die Gebiete sollen auf verkehrsintensive gewerbliche Brachen fokussiert werden (wenn Brachen vorhanden sind für die jeweiligen Nutzungen).
- Die zentralen Orte sollen hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.
- Die Entwicklung interkommunaler Gebiete ist eine landesplanerische Zielsetzung
- In den regionalen Grünzügen darf nicht planmäßig gesiedelt werden. Es sind nur Vorhaben zuzulassen, die mit den Funktionen dieser Gebiete entsprechend vereinbar sind oder die im überwiegenden öffentlichen Interesse stehen.
- Bei allen Planungen und Maßnahmen sollen
  – sowohl die Funktionsfähigkeit der regionalen Grünzüge insgesamt
  – als auch die verschiedenen, sich teilweise überlagernden ökologisch bedeutsamen Funktionen der Teilbereiche der Grünzüge berücksichtigt werden. Bodennutzungen sollen die ökologischen Funktionen der regionalen Grünzüge so wenig wie möglich beeinträchtigen. Eine Verbindung der regionalen Grünzüge mit überörtlich bedeutsamen Grünzäsuren und mit örtlichen oder innerörtlichen Grünbereichen soll im Rahmen der kommunalen Landschafts- und Bauleitplanung angestrebt werden.

Großenbrode liegt an der Entwicklungsachse/ist aber kein zentraler Ort / es liegt ein regionaler Grünzug vor Punkte: 2

4.2.2 Regionalplan

Das Entwicklungsziel für das Ostseebad Großenbrode ist in den Bereichen Gesundheit, Sport und Natur zu sehen. Gewerbeflächen sind in Heiligenhafen schwerpunktmäßig auszuweisen. Eine darüber hinausgehende gewerbliche Entwicklung ist interkommunal abzustimmen. Das Gebiet ist ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft. Es ist Vorranggebiet für den Naturschutz und als regionaler Grünzug dargestellt.

Keine gewerbliche Nutzung vorgesehen Punkte: 1

4.2.3 Flächennutzungsplan

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Großenbrode wird das Gebiet als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesen. Auf der Fläche befinden sich lt. Aussage des Flächennutzungsplans keinerlei Gebäude oder Einrichtungen. Wie weiter aus dem Flächennutzungsplan ersichtlich, gibt es auf der Fläche zwei nach § 5 Denkmalschutzgesetz geschützte Bodendenkmale. Die Denkmale sind unter Nr. 4 als bronzezeitlicher Grabhügel und unter Nr. 5 Steinkammer in der Denkmalliste Schleswig-Holstein aufgeführt. Es befinden sich auf der Fläche zwei Biotope sowie eine Ausgleichsfläche, die direkt angrenzend dem Klärwerk dargestellt ist.

Aus denkmalpflegerischen Gründen sowie aus naturschutzrechtlichen Gründen sehr schwierig Punkte : 1

4.2.4 Landschaftsplan

Im Landschaftsplan der Gemeinde ist für den Geltungsbereich ein regionaler Grünzug vorgesehen.

Landschaftsplan steht dem Vorhaben entgegen	Punkte: 1

4.2.5 Bauleitplan

Es gibt noch keinen Bebauungsplan.

Es gibt keinen Bebauungsplan	Punkte: 1

4.2.6 Ökologische Empfindlichkeit des Gebietes

Das Plangebiet weist eine sehr hohe ökologische Empfindlichkeit auf. Wie aus dem Landwirtschafts- und Umweltatlas zu ersehen, befindet sich nördlich der Fläche ein EU Vogelschutzgebiet sowie ein FFH-Gebiet. Diese Bereiche sind für den Naturschutz ganzjährig zu schützen. Es gibt hier Rastvögel, die im gegenüberliegenden Graswarder Heiligenhafen ihre Rastplätze haben. Im weiteren gibt es schützenswerte Seegraswiesen in den Flachwasserbereichen des Graswarders.

Sehr hohe ökologische Empfindlichkeit	Punkte: 2

4.2.7 Verträglichkeit für das Orts-und Landschaftsbild

Mit Verwirklichung der Planung wird das Orts- und Landschaftsbild erheblich verändert.

Das Plangebiet liegt topographisch sehr gut sichtbar.	Punkte: 1

4.2.8 Verträglichkeit für den Natur –und Wasserhaushalt

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Hohenwachter Bucht (Ostsee) und dem Naturschutzgebiet Graswarder sind belastende Auswirkungen zu erwarten. Es liegen zwei Biotope auf der Fläche vor. Das eine ist ein Feuchtbiotop, das östlich vom Klärwerk an einem Knick liegt (s. Landschaftsplan). Angrenzend an das Klärwerk ist eine Ausgleichsfläche angelegt worden, hier sind Anpflanzungen erfolgt.

Erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten	Punkte: 2

4.2.9 Einbindung in vorhandenen Strukturen und in die Region

Angrenzend an das geplante Gebiet befindet sich das Gewerbegebiet der Stadt Heiligenhafen. Auch Häfen befinden sich in der Nähe des Areals. In Heiligenhafen gibt es die Sportboothäfen: Marina Heiligenhafen, den Hafen der Seglervereinigung Heiligenhafen und den Hafen der Yachtwerft Heiligenhafen. Ein Autohof auf diesem Standort würde sich nicht in vorhandene Strukturen der Gemeinde Großenbrode oder der Stadt Heiligenhafen einbinden.

Keine Einbindung in vorhandene Strukturen	Punkte : 2

4.2.10 Lagequalität

Westlich an das Klärwerk angrenzend liegt eine kleine landwirtschaftliche Fläche und daran grenzt das Gewerbegebiet Heiligenhafen. Früher handelte es sich um ein Gebiet mit Wohnbebauung.
Östlich vom Plangebiet liegt ein Naturschutzgebiet. Die Natura 2000 Fläche in Heiligenhafen (der Graswarder) grenzt nördlich an der Ostsee an das Plangebiet an. Außer der verkehrlichen Anbindung gibt es keine gute Lagequalität.

Lagequalität	Punkte : 3

4.2.11 Verkehrsanbindung

Das Gebiet ist durch die Bundesstraße 207 angebunden. Eine Zufahrt ist durch die E 47 (die Bundesstraße 207) gewährleistet. Diese wird im Rahmen der Fehmarnbeltquerung vierspurig ausgebaut, bleibt aber eine Bundesstraße.

Verkehrsanbindung ist direkt an der Bundestraße 207	Punkte: 5

4.2.12 Technische Infrastruktur

Anschlussmöglichkeiten sind in der Bundesstraße die zum Gebiet führt vorhanden, müssen aber ergänzt werden.

Anschlussmöglichkeiten vorhanden	Punkte : 4

4.2.13 Denkmalpflege

Die zwei eingetragenen Denkmale, das ist Nr. 4 bronzezeitlicher Grabhügel und Nr. 5 Steinkammer sind nach § 5 ins Denkmalbuch eingetragen. Die Unterschutzstellung schließt eine Nutzung vom Grundsatz her aus. Der gesetzliche Abstand von eingetragenen Denkmalen beträgt in der Regel 500 Meter.
Es ist im Vorfeld bei zukünftigen Nutzungsänderungen der Fläche eine Abstimmung mit der oberen Denkmalpflegebehörde des Landes Schleswig-Holstein dringend erforderlich.
Zu den eingetragenen Denkmalen kommen etliche Grabhügel, die oberirdisch nicht mehr sichtbar sind. Um die archäologische Situation vor Ort deutlich abzuklären, muss eine Voruntersuchung erfolgen. Nach vorsichtigen Schätzungen und Hinweisen sind wahrscheinlich 11 weitere Gräber dort vorhanden. Dazu kommen 3 Siedlungsstellen aus der neolithischen Zeit. Für Voruntersuchungen werden ca 3 – 5 Monate notwendig sein, für die Grabung der Fläche insgesamt 1 – 1 ½ Jahre.
Insofern muss mit einem Vorlauf von 2 Jahren gerechnet werden.
Für den Fall, dass dort ein Autohof angesiedelt werden soll, ist die Grabung und die Voruntersuchung durch den Investor zu bezahlen.

Große Betroffenheit durch denkmalpflegerischer Belange	Punkte: 1

4.2.14 Größe der angebotenen Fläche

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 76.05 ha und ist damit ausreichend dimensioniert.

Größe optimal	Punkte : 5

4.2.15 Flächenverfügbarkeit

Die Flächen sind verfügbar. Es haben Abstimmungsgespräche mit den Eigentümern stattgefunden, mit dem Flächenverkauf einverstanden.

Verfügbar	Punkte : 5

4.2.16 Investor

Es gibt keinen Investor.

Nicht Vorhanden	Punkte : 1

4.2.17 Betreiber

Es gibt keine Betreiber.

Keine Betreiber	Punkte : 1

4.3 Fehmarn

Die Stadt Fehmarn möchte einen Autohof auf der Insel ansiedeln. In der Stadtvertretung hat man sich nach Prüfung von drei Standorten per Beschluss für den Standort im Ortsteil Burg entschieden. Die zentrale Abfahrt in Burg bietet gute Anschlussmöglichkeiten. Daher wird dieser Standort in der standortvergleichenden Untersuchung als Alternativstandort betrachtet.
Die vorgesehenen Bedarfsstellplätze für LKW die Festlandseitig notwendig werden machen auf Fehmarn keinen Sinn und müssten an anderer Stelle vor der Fehmarnsund Brücke auf dem Festland erstellt werden. Diese notwendigen Stellplätze werden vorgehalten für Fahrer während der Ruhezeiten, aber insbesondere auch für den Fall einer Brückensperrung der Fehmarnsund Brücke durch Starkwind oder Sturm. Bei Windstärken ab etwa 8 Beaufort (ab ca. 17 m pro sec.) wird die Brücke gesperrt.



4.3.1 Landesentwicklungsplan 2011

Gemäß Landesentwicklungsplan 2011 können entlang der Entwicklungsachse an der A1 Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung festgelegt werden.
Die Landesentwicklungsstrategie ist die Stärkung einer Landesentwicklungsachse an der A1 bis zur Fehmarnbelt Brücke.

- Die Planungen auf den jeweiligen Achsen sind abzustimmen.
- Die zentralen Orte sollen hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.
- Die Entwicklung interkommunaler Gebiete ist eine landesplanerische Zielsetzung
- Unterzentren stellen für die Bevölkerung ihres Verflechtungsbereichs die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs sicher. In dieser Funktion sind sie zu stärken und ihr Angebot ist bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Burg auf Femarn ist ein Unterzentrum und liegt an der Entwicklungsachse	Punkte: 5

4.3.2 Regionalplan

Die Kommunen der Insel Fehmarn haben sich zur Stadt Fehmarn 2003 zusammengeschlossen. Das Stadtgebiet umfasst insofern neben dem Hauptort Burg alle

Ortsteile der ehemaligen Gemeinden Bannesdorf, Landkirchen und Westfehmarn. Die Stadt ist Unterzentrum. Die gesamte Insel ist ländlicher Raum.
Die wirtschaftliche Basis bilden Tourismus und Landwirtschaft.
Der Ortsteil Burg ist der wirtschaftliche, soziale und kulturelle Schwerpunkt auf Fehmarn.
Die künftige siedlungsmäßige und wirtschaftliche Entwicklung soll sich auf Burg konzentrieren. Ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt ist ein baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet um den Ortsteil Burg.

gewerbliche Nutzung vorgesehen	Punkte: 5

4.3.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Fehmarn befindet sich in der Aufstellung. Im Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Fehmarn wird das Gebiet als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesen.
Auf der Fläche befinden sich lt. Aussage des Flächennutzungsplans keinerlei Gebäude oder Einrichtungen. Nördlich und südlich der L209 besteht ackerbauliche Nutzung, östlich intensive Gewerbe- und touristische Nutzung mit Zukunftspark, Unterzentrum Burg, nach Westen schließt sich in einiger Entfernung die Wohnnutzung in Landkirchen an.

Flächennutzungsplan in der Aufstellung	Punkte : 4

4.3.4 Landschaftsplan

Im Landschaftsplan der Gemeinde ist für den Geltungsbereich landwirtschaftliche Fläche vorgesehen, wird dann um die Planung ergänzt.

Landschaftsplan steht dem Vorhaben nicht entgegen	Punkte: 4

4.3.5 Bauleitplan

Es gibt noch keinen Bebauungsplan.

Es gibt keinen Bebauungsplan	Punkte: 1

4.3.6 Ökologische Empfindlichkeit des Gebietes

Das Plangebiet weist keine erhöhte ökologische Empfindlichkeit auf. Durch die Verwirklichung des Projektes anzunehmende Auswirkungen auf die Schutzgüter sind durch entsprechende Maßnahmen auszugleichen.

Keine ökologische Empfindlichkeit	Punkte: 4

4.3.7 Verträglichkeit für das Orts- und Landschaftsbild

Mit Verwirklichung der Planung wird das Orts- und Landschaftsbild erheblich verändert. Die Veränderungen sind durch geeignete Maßnahmen zu mindern.
.

Das Plangebiet liegt topographisch sehr gut sichtbar.	Punkte: 2

4.3.8 Verträglichkeit für den Natur – und Wasserhaushalt

Aufgrund der anstehenden Bodenverhältnisse und dem Abstand von Fließ-und Stillgewässern sind keine belastende Auswirkungen zu erwarten.

Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Punkte: 5

4.3.9 Einbindung in vorhandenen Strukturen und in die Region

Angrenzend ist die dörfliche Siedlung Ostermarkelsdorf, der Einzelhof Augustenberg, das größere Dorf Landkirchen sowie das touristische Projekt Zukunftspark, das Gewerbegebiet Burg, die Eisenbahntrasse, die Minitraktorbahn auf der Fläche und das Maislabyrinth.
Als zentraler Verkehrsknotenpunkt auf der Insel und des intensiven Angebotes für Gewerbe und Einzelhandel hat dieser Bereich derzeit trotzdem nur sehr geringen Wert für Tourismus und Erholung. Die Entfernung zu nächsten Siedlungsteilen beträgt zum Amalienhof 240m, nach Landkirchen 450m, zu Burg & Fleggard 640m, nach Ostermarkelsdorf 580m und zum Augustenberg 0m.

Einbindung in vorhandene Strukturen möglich/Problem Nähe touristischer Nutzungen und Wohnnutzungen	Punkte : 3

4.3.10 Lagequalität

Das Plangebiet liegt nordwestlich der B209 auf einer landwirtschaftlich genutzten Fläche. Auf der anderen Seite der B 209 beginnt der Siedlungskörper des Hauptortes Burg. Die Lage direkt an der B209 ist ausgesprochen gut. Problem könnte der Siedlungskörper sein, da der Autohof erhebliche Schallprobleme haben wird. 240 m Abstand zum Siedlungskörper sind wahrscheinlich nicht ausreichend, insbesondere bei besonders schützenswerten Nutzungen. Hier ist mit Schallschutzmaßnahmen zu rechnen.

Lagequalität	Punkte : 4

4.3.11 Verkehrsanbindung

Das Gebiet ist durch die Bundesstraße 209 angebunden. Eine Zufahrt ist durch die vorhandene Abfahrt als zentraler Verkehrsknotenpunkt auf der Insel gewährleistet.

Verkehrsanbindung ist direkt an der Bundestraße 209	Punkte: 5

4.3.12 Technische Infrastruktur

Anschlussmöglichkeiten sind in der Bundesstraße, die zum Gebiet führt vorhanden, diese müssen ergänzt werden.

Anschlussmöglichkeiten vorhanden	Punkte : 4

4.3.13 Denkmalpflege

Auf der Fläche sind keine Denkmale bekannt.

Keine Betroffenheit denkmalpflegerischer Belange	Punkte: 5

4.3.14 Größe der angebotenen Fläche

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von ca. 38,3525 ha und ist damit ausreichend dimensioniert.

Größe optimal	Punkte : 5

4.3.15 Flächenverfügbarkeit

ungeklärt

ungeklärt	Punkte : 1

4.3.16 Investor

Es gibt keinen Investor.

Nicht Vorhanden	Punkte : 1

4.3.17 Betreiber

Es gibt keinen Betreiber.

Keinen Betreiber	Punkte : 1

5. Bewertung der Alternativstandorte

Bewertungskriterien	Gremersdorf	Großenbrode	Burg auf Fehmarn
Landesentwicklungsplan	3	2	5
Regionalplan	4	1	5
Flächennutzungsplan	4	1	4
Landschaftsplan	4	1	4
Bauleitplan	4	1	1
Ökologische Empfindlichkeit des Gebietes	4	2	4
Verträglichkeit für das Orts-und Landschaftsbild	2	1	2
Verträglichkeit für den Natur –und Wasserhaushalt	5	2	5
Einbindung in vorhandenen Strukturen und in die Region	5	2	3
Lagequalität	5	3	4
Verkehrsanbindung	5	5	5
Technische Infrastruktur	4	4	4
Denkmalpflege	5	1	5
Größe der angebotenen Fläche	5	5	5
Flächenverfügbarkeit	5	5	1
Investor	5	1	1
Betreiber	4	1	1
Summe der Punkte	73	38	59

Zusammenfassend ergeben sich für den Standort Gremersdorf die meisten Punkte. Gremersdorf gleicht den Nachteil kein zentraler Ort zu sein mit seiner Lage aus, die für Investoren interessant ist.
Die Bedarfsstellplätze für LKW`s die auf dem Festland vor der Fehmarnbelt Brücke notwendig sind, können an diesem Standort realisiert werden.
Planungshindernisse die Natur und Umwelt betreffen sind nicht zu erwarten. Die Planung der Gemeinde ist bereits gutachterlich geprüft. (Faunistische Potentialanalyse Stand Dezember 2010 und Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr.17 Autohof Gremersdorf Stand März 2011)

Der Abstand des Plangebietes zum nächsten Siedlungskörper ist in Gremersdorf größer als im Ortsteil Burg auf Fehmarn. Die sensiblen Nutzungen wie Tourismus und Wohnen könnten auf Fehmarn ein größeres Problem als in Gremersdorf sein.