Begründung

zur Aufstellung der

7. Änderung des Flächennutzungsplanes

für das Gebiet: Unbebauter Teil zwischen den Straßen Hinter den Höfen und Osterstraße sowie der Bahnstrecke

der Gemeinde Großenbrode

Entwurf abschließender Beschluss
September 2008

Architektur + Stadtplanung
Baum Ewers Dörnen GmbH
Oldenburg i.H.

Begründung gemäß § 5 (5) des Baugesetzbuches

I N H A L T

1.0 Allgemeine Grundlagen
1.1 Rechtsgrundlagen / Planverfasser
1.2 Plangeltungsbereich
1.3 Erfordernis der Planaufstellung / Ziel und Zweck der Planung
1.4 Einfügung in die überörtliche Planung

2.0 Erläuterung der Planung
2.1 Bauliche Nutzung und Folgeeinrichtungen
2.2 Verkehrserschließung
2.3 Grünordnung und Landschaftspflege
2.4 Ver- und Entsorgung
2.5 Immissionsschutz

3.0 Hinweis

1.0 Allgemeine Grundlagen

1.1 Rechtsgrundlagen / Planverfasser

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Großenbrode ist am 26.10.2000 genehmigt worden; die Erfüllung von Maßgaben ist am 13.09.2001 bestätigt worden.

Der Bau- und Umweltausschuss der Gemeinde Großenbrode hat in seiner Sitzung am 02.03.2006 beschlossen, die 7. Änderung des Flächennutzungsplanes aufzustellen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes dient der Vorbereitung des Bebauungsplanes Nr. 28.

Der vorliegenden Flächennutzungsplan-Änderung liegen zugrunde:

- das Baugesetzbuch (BauGB)
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO)
- die Planzeichenverordnung (PlanzV)

in der zum abschließenden Beschluss jeweils gültigen Fassung.

Als Kartengrundlage dient die Deutsche Grundkarte im Maßstab 1:5000.

Mit der Ausarbeitung der Planung wurde das Büro Architektur + Stadtplanung, Baum Ewers Dörnen GmbH in Oldenburg i.H. beauftragt.

1.2 Plangeltungsbereich

Das Plangebiet liegt am östlichen Siedlungsrand des gewachsenen Dorfes von Großenbrode.

Die zu überplanende Fläche wird derzeit als Weidefläche genutzt. Mittig durch das Plangebiet verläuft zudem ein offener Graben. Im südlichen Plangebiet befinden sich eine Gehölzfläche sowie zwei Grabenverläufe, jeweils nördlich und südlich der Gehölzfläche.

Am westlichen Gebietsrand befindet sich eine Bebauung mit Einzelhäusern entlang der Straße Hinter den Höfen; nördlich sind eine Senioreneinrichtung sowie Doppelhäuser vorhanden.
Das Plangebiet wird zudem von der Bahnstrecke Lübeck–Puttgarden tangiert.

Die umgebenden Bebauungsstrukturen sind durch das Wohnen geprägt. In östlicher Richtung grenzen jenseits der Bahnstrecke landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Südlich des Plangebietes bzw. der Bahnstrecke befindet sich eine Vereinssportanlage (Fußballplatz).

1.3 Erfordernis der Planaufstellung / Ziel und Zweck der Planung

Der wirksame Flächennutzungsplan weist entlang der Bahnstrecke eine ca. 60 m breite Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft aus. Die aktuelle Planung des Wohngebietes führt im südöstlichen Plangeltungsbereich zu einer deutlichen Verringerung dieser Fläche. Die Abweichung vom Flächennutzungsplan fällt nicht mehr unter die so genannte Parzellenunschärfe, so dass der Flächennutzungsplan geändert werden soll bzw. muss.

Ziel der Planung ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein Allgemeines Wohngebiet zu schaffen, mit dem Zweck, den örtlichen Baulandbedarf decken zu können.

1.4 Einfügung in die überörtliche Planung

Gem. Datenbank der Landesplanung Schleswig-Holstein besteht für die Gemeinde Großenbrode ein Spielraum von 150 Wohneinheiten bis zum Jahr 2010, gerechnet ab dem Wohnungsbestand 1994, zzgl. 20 %, abzügl. Baufertigstellungen bis 2006. Mit Schreiben vom 09.02.2006 teilte das Innenministerium, Abteilung Landesplanung, zum B-Plan Nr. 28 mit, dass Ziele der Raumordnung der Planung nicht entgegenstehen. Insofern kann die Gemeinde davon ausgehen, dass die auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 28 überschlägig ermittelten 40 Wohngrundstücke bzw. rd. 80 zulässigen Wohneinheiten mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung konform gehen. Im Abgleich mit den in den letzten Jahren erschlossenen Wohngebieten in Großenbrode zeigt sich, dass nur ein geringer Teil an Wohngebäuden tatsächlich mit 2 Wohneinheiten oder als Doppelhäuser errichtet werden, so dass davon ausgegangen werden kann, dass keine 80 Wohneinheiten entstehen werden.

Nach dem Regionalplan 2004 für den Planungsraum II (Schleswig-Holstein Ost Kreisfreie Stadt Lübeck, Kreis Ostholstein) ist die Gemeinde Großenbrode dem Nahbereich des Unterzentrums Heiligenhafen zugeordnet.

Der Regionalplan sagt u. a. folgendes aus: „Zusätzliche Wohnbauflächen sind aufgrund der vorhandenen sozialen und versorgungstechnischen Ausstattung in Großenbrode auszuweisen."

„Hinsichtlich der angestrebten Verbesserung der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden ist bei der derzeitigen Trassenführung im Gemeindegebiet Großenbrode zu prüfen, ob im Zuge einer Trassenverbesserung auch die enge Kurvensituation sowie die trennende Wirkung der Bahnstrecke im Ortsteil Großenbrode aufgehoben werden können."
„Ausbau und Elektrifizierung der Weiterführung von Lübeck über Puttgarden nach Dänemark stehen im Zusammenhang mit den europäischen Planungen zur Herstellung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hamburg und Kopenhagen. Hierfür ist das Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung von entscheidender Bedeutung."

2.0 Erläuterung der Planung

2.1 Bauliche Nutzung und Folgeeinrichtungen

Die Planung sieht die Entwicklung eines Wohngebietes mit Einzel- und Doppelhäusern vor. Deshalb wird ein Allgemeines Wohngebiet dargestellt.

Im Zuge der Umsetzung der Planung wird der östliche Ortsrand Großenbrodes baulich neu gestaltet. Der Ort wird insgesamt abgerundet.

Wohnfolgeeinrichtungen i. S. einer Grundversorgung, wie Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe der Nahversorgung, eine Grundschule usw., sind in Großenbrode vorhanden.

Die Gemeinde verfügt über einen „dorfzentralen“ Kinderspielplatz für Kleinkinder im Bereich der Kirche in rd. 500 m Entfernung zum Plangebiet. Nach Ziffer 4.1.1 der DIN 18034 sollen sich Spielflächen für Kinder unter 6 Jahren in Sicht- und Rufweite der Wohnung in einer Entfernung bis zu 200 m Fußweg befinden (Planungsnorm). Eine Grundlage für die Planung von Spielplätzen bietet neben der DIN-Norm auch das Jugendförderungsgesetz SH (JuFöG). § 32 (2) JuFöG sagt aus, dass wenn dem Spiel- und Bewegungsbedürfnis der Kinder und Jugendlichen auf andere Weise als ein Spielplatz gleichwertig entsprochen wird, von dem Anlegen von Spiel- und Bolzplätzen abgesehen werden kann. Dies gilt insbesondere, wenn Grünflächen, Spielstraßen, Schulhöfe und Sportplätze zur Verfügung stehen.
Die Gemeinde setzt sich als Ziel, dass der öffentliche Straßenraum im Plangebiet als Spielstraße entwickelt bzw. gestaltet wird. Die öffentlichen Verkehrsflächen werden deshalb in der verbindlichen Bauleitplanung als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Bei Umsetzung der Planung bzw. Zielsetzung ist darauf zu achten, dass der planungsrechtlich ausgewiesene verkehrsberuhigte Bereich besondere bauliche Voraussetzungen erfüllen muss; beispielsweise darf in solchen Bereichen kein Gehweg vorhanden sein. Die Straßen müssen bereits durch ihre Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr hier nur eine untergeordnete Funktion hat. Die entsprechenden Verkehrszeichen sind aufzustellen.
Da es sich bei dem geplanten Wohngebiet zudem um ein Gebiet mit geringer Baudichte handeln wird, werden Kleinkinder, wie in diesen Gebieten üblich, auch auf den Grundstücken selbst spielen.
Darüber hinaus können größere Kinder und Jugendliche Vereinsangebote und weitere Einrichtungen im Gemeindegebiet, wie Bolzplatz und Skateranlage, nutzen.

2.2 Verkehrserschließung

Die verkehrliche Erschließung an das Orts- und Fernstraßennetz erfolgt über die Straße Hinter den Höfen.
Die gebietsinterne Erschließung des Wohngebietes soll über verkehrsberuhigte Straßen (hier: Spielstraßen) erfolgen.

2.3 Grünordnung und Landschaftspflege

Im gültigen Landschaftsplan ist ein Allgemeines Wohngebiet dargestellt. Die östliche Grenze des Wohngebietes wird zugleich als Abgrenzung der Siedlungsentwicklung charakterisiert. Die angrenzende Fläche entlang der Bahnstrecke ist als allgemeine Grünfläche und Ausgleichsbereich definiert. Am südlichen Gebietsrand ist ein Feldgehölzbestand dargestellt.

Das Plangebiet wird derzeit als Weidefläche genutzt. Die Planung sieht vor, dass der nördliche Teil der nicht zu bebauenden Fläche entlang der Bahnstrecke weiterhin als extensiv bewirtschaftete Weidefläche erhalten bleibt. Der südliche Teil wird als öffenliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung –Abschirmungsgrünfläche- und -Oberflächenwassermulde- ausgewiesen.

Innerhalb der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie der öffenlichen Grünfläche sollen

Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen/-wänden integriert werden. Sie sind zu bepflanzen bzw. zu begrünen.

Ein am nördlichen Gebietsrand vorhandener geschützter Knick ist zu erhalten und wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung auch planungsrechtlich gesichert.

Bei der Planung handelt es sich um die Vorbereitung eines baulichen Eingriffs in Natur und Landschaft, den es auszugleichen gilt. Der erforderliche Ausgleich wird gem. § 1a (3) S. 4 BauGB in einer Vereinbarung nach § 11 BauGB verbindlich geregelt. Die Ausgleichsmaßnahmen werden im Umweltbericht dargelegt.

2.4 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des geplanten Wohngebietes mit Leitungen und Anlagen des Zweckverbandes Ostholstein (Wasser, Gas) sowie der E.ON Hanse AG (ELT) ist möglich. Kommunikationseinrichtungen sind im Rahmen koordinierter Erschließungsmaßnahmen mit vorzusehen. Ebenso kann der Bereich an das Abwassernetz des Zweckverbandes Ostholstein (Schmutzwasser) und der Gemeinde (Regenwasser) sowie an die Müllentsorgung angeschlossen werden.

Das anfallende häusliche Schmutzwasser wird über das bestehende SW-Kanalnetz des Zweckverbandes Ostholstein dem Klärwerk Lütjenbrode zugeführt.

Die Bodenverhältnisse im Plangebiet wurden durch 3 Sondierungsbohrungen im nördlichen, mittleren und südlichen Bereich ermittelt (Ausführung am 15.03.2005 durch: Dipl.-Ing. J. Berthold, Ing. für Grundbau und Bodenmechanik, Lübeck). Die wesentlichen Vorkommen sind Geschiebemergel, Beckentonmergel und Beckenschluff. Da diese Bodenzusammensetzung nicht für eine Versickerung des künftig vermehrt anfallenden Oberflächenwassers geeignet ist, muss das Oberflächenwasser überwiegend in das Kanalnetz abgeführt werden.
Bei dem anfallenden Niederschlagswasser handelt es sich um unbedenkliche bzw. tolerierbare Niederschlagsabflüsse im Sinne des Arbeitsblattes ATV – A 183, dass in einer rd. 1000 qm großen Oberflächenwassermulde (Puffermulde) zurückgehalten und zeitversetzt in das für den Anschluss vorgesehene, vorhandene Kanalnetz abgegeben werden soll. Das Kanalnetz wurde unter Berücksichtigung der erteilten Einleitgenehmigung vom 10.11.1998 berechnet. Demnach dürfen in den vorhandenen Kanal 60 l/s Niederschlagswasser eingeleitet werden. Das vorhandene Kanalnetz ist so konzipiert, dass hydraulisch nicht mehr Wasser in das Kanalnetz gelangen kann. Wassermengen, die die Kapazität des vorhandenen Kanals übersteigen, werden in der o. g. Puffermulde gespeichert und nach dem Regenereignis langsam abgegeben. Teile des Niederschlagswassers in der Mulde werden verdunsten. Aufgrund der Bodenzusammensetzung wird eine Versickerung des in der Mulde zurückgehaltenen Wassers nicht stattfinden. Sollte sich bei Umsetzung der Planung herausstellen, dass dennoch versickerungsfähige Stellen vorhanden sind, so sollen diese mit einer mineralischen Dichtung versehen werden.

Für die jeweiligen Anschlüsse gelten die satzungsrechtlichen Vorgaben der Ver- und Entsorgungsbetriebe und der Gemeinde bzw. die einschlägigen technischen Vorschriften.

Die Löschwasserbereitstellung erfolgt über das öffentliche Trinkwassernetz. Die Bereitstellung von 48 Kubikmeter pro Stunde über einen Zeitraum von zwei Stunden ist notwendig.
Die Gemeinde hat einen Feuerlöschnachweis beim ZVO angefordert. Mit Schreiben vom 24.02.2006 teilte der ZVO folgendes mit: „In dem Bereich um das betreffende Objekt ist eine ausreichende Anzahl von Hydranten vorhanden. Aus denen kann – nach unseren Betriebserfahrungen und unter normalen Betriebszuständen (keine Störung, keine Spitzenzeit) – über ein Standrohr mit 2 Abgängen die geforderte Menge entnommen werden, ohne dass die öffentliche Trinkwasserversorgung beeinträchtigt wird."

Im südlichen und südöstlichen Plangebiet verlaufen eine Gashochdruckleitung und Steuerkabel des ZVO sowie eine Fernmeldeleitungstrasse der E.ON Hanse AG.

2.5 Immissionsschutz

Die Bahnstrecke Lübeck–Puttgarden ist eine Hauptstrecke in Richtung Skandinavien (so genannte Vogelfluglinie). Aufgrund des auftretenden Bahnverkehrs werden gem. einer schalltechnischen Untersuchung zum B-Plan Nr. 28 Lärmschutzmaßnahmen in Form von aktiven Schallschutzeinrichtungen erforderlich. In der Planzeichnung werden bereits vorläufig Flächenvorgaben für den Lärmschutz definiert. Neben dem aktiven Schallschutz bedarf es für ein Baufeld auch passiven Schallschutz.
Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen konkret bestimmt.

Nach der Unterzeichnung der Absichtserklärung zum Bau einer festen Fehmarnbeltquerung vom 29.07.2007 durch die Verkehrsminister Deutschlands und Dänemarks ist mit der Elektrifizierung und einer Ertüchtigung der Bahnstrecke Lübeck– Puttgarden bis 2025 zu rechnen. Mit der geplanten Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung im Jahr 2018 ist anzunehmen, dass das Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke und die damit verbundenen Lärmbelastungen deutlich zunehmen werden, insbesondere durch die zu erwartende Rückverlagerung des Schienengüterverkehrs von der Jütlandlinie (Öresundquerung) auf die Vogelfluglinie.
Mit der Vorplanung für den Ausbau der Schienenstrecke von Lübeck nach Puttgarden ist nach Kenntnis der Gemeinde noch nicht begonnen worden.

Das Hanseatische Umweltbüro hat zur Frage der künftigen Lärmbelastung eine schalltechnische Stellungnahme mit Datum 14.07.2008 verfasst. Diese sagt unter Berücksichtigung des Kurzberichtes „Finanzanalysen, Verkehrsprognosen und Analysen der Nutzungsgebühren der Bahn, Trafikminesteriet København, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Berlin, März 2003, folgendes aus: „In Anlehnung an grundsätzliche Regelungen der Verkehrslärmschutz-Richtlinie 97 [1] gehen wir davon aus, das für die Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden in Zusammenhang mit der festen Fehmarnbeltquerung keine verfestigte Planung vorliegt, die im Rahmen der Bauleitplanung für die technische Auslegung des Schallschutzes zu berücksichtigen wäre. Nach [1] ist von einer verfestigten Planung auszugehen, wenn die Planunterlagen im Anhörungsverfahren ausgelegt werden. Ein ausreichender Schallschutz gegenüber einer wesentlich geänderten Bahnstrecke wäre u. E. im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens entsprechend 16. BImSchV (...) sicherzustellen. Die vorliegende Schalltechnische Untersuchung (...) geht von einer Prognose

des Bahnverkehrs für das Jahr 2015, ohne feste Fehmarnbeltquerung, aus. Im Vergleich mit den jetzt bekannt gewordenen Prognosen für den Bahnverkehr mit fester Fehmarnbeltquerung (...) ist festzustellen, dass im Wesentlichen der Güterverkehr mit 43 bis 56 Zügen pro 24 Stunden hinzukommt. Die in der Untersuchung (...) angenommene Anzahl der Personenzüge pro 24 Stunden ist mit 54 höher als die im Falle einer festen Querung prognostizierten 40 Personenzüge. Die Daten zur zu erwartenden Verkehrsbelastung der Bahnstrecke mit fester Beltquerung sind nicht ausreichend detailliert, um eine belastbare schalltechnische Prognose nach Schall 03 (...) durchzuführen.
Grundsätzliche Überlegungen zum aktiven Schallschutz lassen es unter technischen Gesichtspunkten als sinnvoll erscheinen, ggf. erforderlich werdende aktive Schallschutzeinrichtungen auf dem Bahnkörper nahe an den Gleisen zu führen, um eine möglichst große Abschirmwirkung bei optimierter Höhe zu erreichen. Im laufenden Bauleitverfahren besteht kein Zugriff auf Bahnflächen; im Rahmen eines Planungs- und Genehmigungsverfahrens für einen geänderten Schienenweg können diese Möglichkeiten in die Schallschutzplanung einfließen."

Eine mögliche Alternativlösung zur Konfliktbewältigung aus Sicht der Lärmproblematik stellt die von der Gemeinde favorisierte Verlegung der Bahntrasse aus dem Ort dar. Es zeigt sich bereits heute, dass die bestehenden Kurvenradien im Ort Probleme bereiten. Dieses hat die Gemeinde bereits bei der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 2000 zum Anlass genommen und als Zielsetzung eine "Freihaltetrasse Lütjenbrode – Fehmarnsundbrücke" dargestellt. Damit greift die Gemeinde auch die regionalplanerische Zielsetzung auf, nach der die Trassenführung im Gemeindegebiet von Großenbrode zu prüfen sei.
Bei einer Verlegung aus dem Ort wird sich die Lärmsituation für den Ort im Allgemeinen und für das Plangebiet im Speziellen verbessern.

Sollte die Entscheidung der Entscheidungsträger auf den vorhandenen Trassenverlauf durch den Ort fallen, so ist in dem Plangebiet ein Flächenpotenzial vorhanden, auf dem weitere Lärmschutzvorkehrungen umgesetzt werden können (hier: Fläche für besondere Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und Grünlandbereiche).

Derzeit ist eine mind. 3 m hohe, rd. 220 m lange Schallschutzeinrichtung (Wand / Wall) im südlichen bzw. südöstlichen Plangebiet vorgesehen, die in nördliche Richtung auf eine Höhe von 1,50 m bzw. in einer geplanten Geländemodellierung ausläuft. Damit ist dem Schallschutz auf der Grundlage der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau), auf der Basis verfügbarer Zahlen (hier: Prognosezeitraum bis 2015) sowie den Ortsbildbelangen zunächst genüge getan.

Die prognostizierte, szenariengeprüfte Erhöhung der Zugfolgen gem. des o. g. Kurzberichtes ist mit hoher Wahrscheinlichkeit mit zusätzlichen Lärmbelastungen verbunden.
Künftiger Verkehrslärm kann nicht gemessen, sondern nur berechnet werden. Entscheidend für eine handhabbare, auf Berechnungen gestützte Schallschutzprognose zwecks Ermittlung erforderlicher Schallschutzvorkehrungen ist eine konkrete Datenbasis der künftigen Höhenlage der Trasse, der Tag-/ Nachtverteilung der Fahrten, der Geschwindigkeit der Züge, der Materialzusammensetzung des Gleiskörpers, des verwendeten Zugmaterials (z. B. Anteil der Wagen mit Scheibenbremsen), der Länge

der Züge und der Verkehrsbelastungsschwankungen (Werktag, Wochenende, Ferienzeiten usw.). Diese Spezifizierungen sind zum jetzigen Stand des Planverfahrens nicht verfügbar. Auf der Grundlage der wenigen bekannten Daten wäre die Gefahr einer so genannten „Fehlgeschlagenen Prognose“ überaus wahrscheinlich.
Wichtig für die Geräuschentwicklung ist u. a. auch noch der Pflegezustand der Schienen und der Räder.

Letztendlich bleibt jedoch festzustellen, dass die künftigen Bewohner des Plangebietes ggf. mit zusätzlichen Lärmschutzvorkehrungen bzw. –maßnahmen rechnen müssen bzw. können, zumal die Annahme besteht, dass die Güterverkehrsströme auf überregionalen Strecken i. d. R. zu einem Großteil auch nachts abgewickelt werden. Aufgrund der Lage der Trasse in unmittelbarer Siedlungsnähe wären dabei zunächst alle baulichen und technischen Möglichkeiten an der Bahninfrastruktur an sich auszuschöpfen. Aus Gründen des Ortsbildes sowie der Schatten- und Barrierewirkung ist eine massive Erhöhung der bereits jetzt vorgesehenen 3 m hohen Lärmschutzwand bzw. des Lärmschutzwalles sehr kritisch zu hinterfragen. Als Möglichkeit wären jedoch eine angemessene Erhöhung und eine Verlängerung der Lärmschutzvorkehrung in Kombination mit passiven Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden für das Plangebiet denkbar.

Die Fragestellung, wer für einen künftig vermehrten Lärmschutz aufkommen muss, kann angesichts der derzeit nicht gegebenen Planungssicherheit auch nicht ausreichend beantwortet werden. Dieses hängt von einer Reihe weiterer Fragen ab, die da sind:

- Ist die Ertüchtigung des Schienenweges mit einer wesentlichen Änderung, sprich mit einem einen erheblichen baulichen Eingriff (z. B. einer Gleisachsenverschiebung), verbunden?
- Bleibt es nur bei einer Elektrifizierung und wird es nur eine betriebliche Änderung, wie Verkehrsdichte und Streckengeschwindigkeit, geben?

Von diesen Fragen hängt letztendlich die Verpflichtung zur späteren Lärmvorsorge bzw. –sanierung ab.

Die südlich des Plangebietes bzw. der Bahnstrecke befindliche Vereinssportanlage hat gem. der o. g. schalltechnischen Untersuchung keine nachteiligen Auswirkungen auf das Plangebiet.

3.0 Hinweis

Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein teilte mit Schreiben vom 18.06.2008 folgendes mit: „Das Plangebiet steht in keinem unmittelbaren Bezug zur Küste. Trotzdem liegen etwa zwei Drittel des Gebietes unterhalb der Höhenlinie von NN + 3,50 m. Die Regionaldeiche im Osten und Westen bieten aufgrund ihrer Höhen nur einen relativen Hochwasserschutz und bei extremen Hochwasserereignissen besteht die Gefahr der Überflutung.“

In der Planzeichnung erfolgt deshalb eine Kennzeichnung des hochwassergefährdeten Gebietes, dass unterhalb der Höhenlinie von NN + 3,50 m liegt. Durch die Kennzeichnung in der Bauleitplanung ist für das betroffene Plangebiet eine Zweckbindung für den Hochwasserschutz gegeben. Diese Zweckbindung bezieht sich auf bauliche

Anlagen und Einrichtungen sowie auf Flächen außerhalb von baulichen Anlagen und ist bei Umsetzung der Planung zu berücksichtigen.

Das Ing.-Büro Wald und Kunath, Stockelsdorf, hat ein Küsten- und Hochwasserkonzept für die Gemeinde Großenbrode erarbeitet. Demnach ist zunächst festzustellen, dass die vorhandenen, für das Dorf-/Kerngebiet der Gemeinde relevanten Deiche vergleichsweise sicher sind. Anfällig ist allerdings der Deich Rethwiese.
In dem o. g. Konzept werden zwei Varianten vorgeschlagen, die einen bestmöglichen, zukunftssicheren Hochwasserschutz bieten.
Variante 1 sieht vor, einerseits einen kurzfristig guten Hochwasserschutz durch Erhöhung und Verbesserung der bestehenden Anlagen zu erreichen und langfristig den Hochwasserschutz ins Hinterland zu verlagern.
Variante 2 geht von einem bestmöglichen Hochwasserschutz für das Kerngebiet der Gemeinde aus. Für den Sonderfall wird ein Hochwasserereignis zugrunde gelegt, bei welchem die gegenwärtigen Schutzbauwerke auf ganzer Linie versagen würden. Die einzige nennenswerte Schwachstelle ist der Bahndamm, der in Teilbereichen leicht unterhalb von 3 m ü. NN liegt und im Extremfall durch Sofortmaßnahmen, wie z. B. durch Sandsäcke um das erforderliche Maß erhöht werden müsste. Auch besteht bis zu einem gewissen Grade die Möglichkeit Niederungen als Zwischenspeicher zu nutzen, ohne dass dabei besiedelte Flächen durch Hochwasser gefährdet werden.

Ein Restrisiko ist dennoch nicht auszuschließen; es erscheint jedoch kalkulierbar, insbesondere, da die seitens der Gemeinde und Amtsverwaltung durchgeführten und auf Gefährdungsbereiche ausgerichteten Hochwasserwarnmeldungen bei Sturmflutgefahr zum Tragen kommen. Bei gefährdenden Sturmflutereignissen kommen Katastrophenschutzpläne zum Einsatz.

Die Umsetzung der o. g. Varianten, die über die ohnehin erforderliche Instandhaltung bestehender Schutzanlagen hinausgehen, erfolgt, wenn durch die vorhandenen Hochwasserschutzanlagen kein ausreichender Schutz mehr kalkulierbar ist.

Die Begründung wurde von der Gemeindevertretung Großenbrode am 02.09.2008 gebilligt.

Großenbrode, den ....
(Bürgermeister)