

BEGRÜNDUNG

§ 9(8) BauGB



Übersicht M 1:10 000

Bebauungsplan Nr. 07
der Gemeinde Westfehmarn - Kreis Ostholstein

- für den Bereich des Ortsteiles O r t h einschließlich Kommunalhafen

Gebietsbezeichnung : " O R T S T E I L O R T H "

1.0	RECHTSGRUNDLAGEN	1
1.1	Planungsrechtliche Hinweise/vorzeitiger B-Plan	1 - 1a
2.0	LAGE UND ABGRENZUNG	1a
3.0	GESCHICHTLICHES	2
3.1	Bedeutung des Ortsnamens O r t h	3
3.2	Geschichtliche Entwicklung des Orther Hafens	4
3.2.1	Zur Entstehung des Hafens	4 - 6
3.2.2	Gemeindliches Konzept für die Ortschaft und für den Hafen O r t h	6 + 7
4.0	STÄDTEBAULICHE MAßNAHMEN	
4.1	Allgemein (Planungsanlaß + Planungsziele)	8 + 9
4.2	Speziell (Art, Maß + Umfang der gepl.Nutzungen)	10
4.2.1	WA-Teilgebiete I bis XI	10
4.2.2	MD-Teilgebiete -a- bis -g-	11 + 12
4.2.3	SO-Hafengebiete	12
4.2.4	Sonstige Bauflächenausweisungen	13
4.2.4.1	Baugrundstück für besond.baul. Anlagen/Sanitärgeb.	13
4.2.4.2	Baugrundstück für besond.baul. Anlagen/Krananlage	13
4.2.4.3	Fläche für besond.Nutzungszweck/Sitzanger	13 + 14
4.3	Flächenbilanz	15 + 16
4.4	Garagen und Stellplätze	17
4.4.1	MD- und WA-Gebietsteile	17
4.4.2	SO -Hafen- Gebietsteile	17
4.4.3	Problemfälle	17 + 18
4.4.4	Weitergehende Regelungen zur Stellplatzpflicht	18
4.5	Verkehrerschließung	19
4.5.1	Allgemein	19
4.5.2	L 209 / Seestraße und Planstraße -A-	19 + 20
4.5.3	Hafenbereich + übrige Straßen	20
4.5.4	Öffentlicher Auffang- / Bedarfsparkplatz	20 + 21
4.5.5	Stell- / Parkplätze für den Hafen	21 - 23
4.5.6	Fuß- + Radwege	23
4.6	Grünplanung	23 + 24
4.7	Hinweise zu baugestalterischen Festsetzungen	25
4.8	Baugrund	25
5.0	MAßNAHMEN ZUR ORDNUNG DES GRUND + BODENS	25
6.0	SCHUTZMAßNAHMEN UND SCHUTZBESTIMMUNGEN	26
6.1	Hochwasserschutz	26
6.2	Erholungsschutzstreifen an der Ostsee	26
6.3	Schutzstreifen am Landesschutzdeich	27

6.3.1	Bauverbotsstreifen	27
6.3.1.1	Bauverbotsstreifen mit Bezug auf die Küstenlinie	27
6.3.1.2	Anbauverbote im Bereich der L 209 + weitere ...	27 a
6.3.1.3	Bestandteile der Deiche-(zugeh. Schutzstreifen)-	27 a
6.4	Naturschutzgebiet "Krummsteert-Sulsdorfer Wiek/F.	28
6.5	Sonstige Schutzbestimmungen	28
6.5.1	Beeinträchtigungen für die Wasserstraßen	28
6.5.2	Einfache Kulturdenkmale	28 a
6.5.3	Immissionsschutz gegenüber dem gepl.öffentl.P	29
6.6	Weitere Maßgaben seitens der Gemeinde	
6.6.1	Erhaltenswerte Gebäude in der hist. Ortslage	29
6.6.2	Erhaltenswerter Baumbestand i.d.hist.Ortslage	29
7.0	VER- UND ENTSORGUNGSMAßNAHMEN	30
7.1	Trinkwasserversorgung	30
7.2	Stromversorgung	30
7.3	Gasversorgung	30
7.4	Abwasserbeseitigung - vorhanden : Trennsystem	30
7.4.1	Schmutzwasserentsorgung (SW)	30
7.4.2	Oberflächenwasserentsorgung (RW)	30
7.5	Müllbeseitigung	31
7.6	Löschwasserversorgung	31
7.7	Fernmeldeeinrichtungen	31
8.0	ÜBERSCHLÄGIGE KOSTENERMITTLUNG	32
8.1	Zusätzliche Erschließungsmaßnahmen	32
8.2	Um- und Ausbaumaßnahmen	
————→ ANLAGE -1.1- Lärmschutzberechnung öffentlicher Parkplatz nach DIN 18005 - Mai 1987 - ————→ ANLAGE -1.2- Baumbestandsliste O r t h auf Fehmarn ————→ ANLAGE -1.3- URKATASTER -ehem. Fischersiedlung- M 1:1.000		

zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 07 der Gemeinde
Westfehmarn - Kreis Ostholstein

- für den Bereich des Ortsteiles Orth einschließlich
Kommunalhafen ;
Gebietsbezeichnung : " ORTSTEIL ORTH "

1.0 RECHTSGRUNDLAGEN

Entworfen und aufgestellt nach §§ 8 + 9 BauGB in Ver-
bindung mit der BauNVO 1990 - auf der Grundlage

- des Aufstellungsbeschlusses der Gemeindevertretung vom
01.12.1986 / 22.02.1989 ;
- des Vorentwurfsbeschlusses der Gemeindevertretung vom
08.12.1992 ;
- des Entwurfsbeschlusses der Gemeindevertretung vom
15.12.1993 / 22.06.1994..;
- des Satzungsbeschlusses der Gemeindevertretung vom 22.06.1994/
12. OKTOBER 1994 hierzu - sowie
der mit Erlaß des Innenministers vom 04. August 1981 -
Az.: IV 810 d - 512.111-55.45 genehmigten und am
10.10.1984 in Kraft getretenen 2. Änderung * des Flächen-
nutzungsplanes der Gemeinde Westfehmarn - Kreis OH .

1.1 Planungsrechtliche Hinweise / vorzeitiger Bebauungsplan/ beabsichtigtes Vorgehen dazu

Für die Ortschaft Orth wurden mit Bezug auf die F-Plan
Ausweisungen bis dato 2 Änderungen durchgeführt ;

- die 1. Änderung - rechtswirksam seit dem 25.02.1978 -sowie
- die 2. Änderung - rechtswirksam seit dem 11.10.1984 .
- Die 1. Änderung des F-Planes stand weitgehend in Analogie
zu den jetzigen B-Plan Nr. 07 Inhalten und ging eben-
falls von einer behutsamen Entwicklung der bestehenden
Ortslage aus und hatte zudem im Nordwesten der Ortslage ein MD-

* Vgl. hierzu auch unter Ziffer 1.1 -

Gebiet sowie eine öffentliche Parkplatzfläche, ca. je zur Hälfte der dort z.Zt. noch landwirtschaftlich genutzten Freifläche ausgewiesen ;
vgl. Ziffer 4.1 / 2. Spiegelstrich + Ziffer 4.5.4 dazu.

- Die 2. Änderung des F-Planes war mit Bezug auf die seinerzeitige Aufstellung des B-Planes Nr. 07 - (welcher nicht zur Genehmigung / Ausführung gelangte; - vgl. Ziffer 4.1 dazu) - im Parallelverfahren erarbeitet worden, - und sah neben einem zusätzlichen Yachthafen im Osten der Ortslage die Schaffung von zusätzlichen Park- + Stellplätzen durch Aufschüttungen von Flächen in der Ostsee vor, - was z.Zt. generell jedoch nicht mehr zur Disposition steht.
- DAS ERFORDERNIS ZUR ERARBEITUNG PLANUNGSRECHTLICHER MAßGABEN UND MAßNAHMEN ZUR BEREITSTELLUNG BZW. AUSWEISUNG ENTSPR. ORTS- BZW. ZENTRUMSNAHER FLÄCHEN FÜR ERFORDERLICHE PKW-, STELL- UND PARKPLÄTZE SOWIE BUSSTANDPLÄTZE HAT NACH WIE VOR FÜR DIE GEMEINDE WESTFEHMARN JEDOCH ERSTE PRIORITÄT, - wobei
 - a) ein untersuchter Standort nordwestlich der Ortslage aus städtebaulicher Sicht zweifelsfrei am besten geeignet schien und ist, - da hierdurch kurze fußläufige Wegeanbindungen in das Hafengelände und in die Ortschaft zu garantieren sind - und damit der Gefahr zur Entstehung einer Investitionsruine bei evtl. Nichtannahme eines ungünstigen Parkplatz-Standortes am ehesten entgegengewirkt werden kann, - was
 - b) bei dem Alternativ-Standort nordöstlich der Ortslage gelegen, so n i c h t zu garantieren ist, - da die entstehenden Wegelängen für die beabsichtigten Fußläufigkeiten entsprechend länger, indirekter und durch oftmals fehlenden Zielsichtbezug auch unattraktiver ausfallen und von daher der erforderlichen Akzeptanz

in der Vorabeinschätzung eher entgegenstehen .

- Die städtebauliche Ordnung und Entwicklung für den Ortsteil Orth und den Hafen erfordert jedoch auf jeden Fall die Ausweisung einer größeren Bedarfsparkplatzfläche vorkopf der eigentlichen Ortslage von Orth, - was ein Bebauungsplan, bedingt durch Maßstab, Detail und der hiermit verbundenen Durcharbeitung städtebaulich besser zu regeln und darzulegen vermag, - als eine i.M. 1:5.000 verfaßte Flächennutzungsplan-Änderung, - die in diesem Zusammenhang nur als vermeintlich formelle Pflichterfüllung einzustufen wäre und weniger als Lösung und Darlegung zur eigentlichen Problembeseitigung .

- Die in der B-Planung Nr. 07 fixierten Standorte für den Bereichsparkplatz zwecks o.g. städtebaulicher Problemlösung

- a) nordwestlich vorkopf der Ortslage - sowie
- b) alternativ nordöstlich vorkopf der Ortslage gelegen, *

werden von daher inhaltlich und planungsrechtlich im Rahmen dieser B-Plan Ausarbeitung behandelt und zur Entscheidung gebracht - und werden im Ergebnis einem

vorzeitigen Bebauungsplan

gleichgesetzt, - was ausreicht, um die städtebaulichen Ziele und Entwicklungen für den Ortsteil Orth der Gemeinde Westfehmarh hinreichend zu erläutern, zu regeln und zu erfassen .

* dieser Standort wird aus städtebaulichen Gründen nicht weiterverfolgt !

Weiteres Vorgehen dazu :

- Bei anstehender Gelegenheit wird die Gemeinde Westfehmarn ihren Flächennutzungsplan rückkoppelnd und mit Bezug auf o.g. B-Plan Aussagen entsprechend anpassen / ändern, um damit auch dem Grundsatz nach § 8 Abs. 2 BauGB im Prinzip zu genügen, - wobei diese Anpassung / Ergänzung argumentativ auf § 8 Abs. 4 Satz 2 i.V. mit § 8 Abs. 2 BauGB abstellt .

2.0 LAGE UND ABGRENZUNG

Die Lage und Abgrenzung des Bebauungsplanes Nr. 07 sind aus dem Übersichtsplan i.M. 1 : 5.000 (ANLAGE -3-) sowie aus der Planzeichnung Teil -A- i.M. 1 : 500 zu ersehen und umfassen die in der Gemarkung Orth, Flur -1- bis -3- sowie einen Teil der in der Gemarkung Sulsdorf, Flur -3- belegenen Grundstücke mit einer Geltungsbereichsfläche von insgesamt ca. 14,484 ha brutto .

ORTSLAGE —————> siehe Planausschnitt



3.0 GESCHICHTLICHES

3.1 Bedeutung des Ortsnamens O r t h

O r t h, ein Ladeplatz auf Sulsdorfer Grund, -
ursprünglich " Orth, d.h. Spitze, Landvorsprung von
Sulsdorf " .

Quelle: Historisches Ortsnamenslexikon von Schleswig-
Holstein .

3.2 Geschichtliche Entwicklung des Orther Hafens und der Ortschaft

Am 09. November 1881 wurde der 174 m lange und 55 m breite Hafen dem Verkehr übergeben.

Am Kaiserdenkmal auf der Westmole wird daran erinnert.

Mit der Einweihung des Hafens begann im vorigen Jahrhundert eine bedeutende wirtschaftliche Blüte für den Inselwesten. Heute ist diese für die Gemeinde Westfeh-marn mit Bezug auf die Ortschaft Orth so nicht mehr gegeben, - der Hafen genießt wirtschaftlich nicht mehr die Bedeutung, die er einst für den Inselwesten hatte .



Für Kaiser Wilhelm I. wurde aus Anlaß der Verkehrsaufnahme im neuen Orther Hafen am 09. November 1881 dieses Denkmal auf der Westmole erstellt

3.2.1 Zur Entstehung des Hafens

Nach der großen Sturmflut im November 1872 wurden auf Fehmarn die Deiche als Schutz gegen die Sturmfluten vom Meer her gebaut.

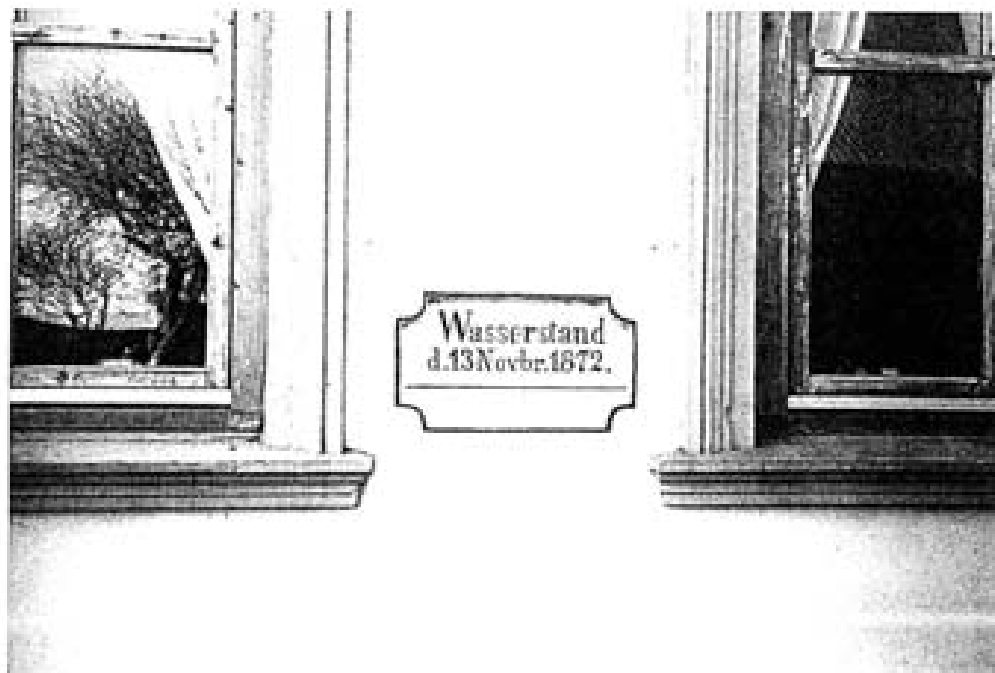
Teile der Ortschaft Orth blieben jedoch - ähnlich wie Lemkenhafen - weitgehend außen vor.

Nur die damals bestandene, etwa 1920 abgebrannte Windmühle kam noch in den Genuß des Deichschutzes .

- + Der Verlauf des Landesschutzdeiches - vgl. Planzeichnung - erfaßt auch heute flächenmäßig mit ca. 1,0 ha nur ca. 20 % der bebauten Ortslage von Orth; - rd. 4,5 ha der historischen Ortslage (ehem. Fischersiedlung) liegen außen vor- und sind nur unzureichend durch den kommunalen sog. 'Sonstigen Deich' (Definition gemäß § 64 Absatz 2 Nr. 3 Landeswassergesetz (LWG)) gegen Hochwasser begrenzt geschützt; - vgl. Planzeichnung .

Die Höhe des Wasserstandes der Sturmflut von 1872 ist an den Meßmarken

- 1) am Restaurant / Pension Ostseeblick an der Poststraße (im Plan mit WA-TG -XI- bezeichnet) - und



2)



an dem Schleusen-
bereich im Norden
des Plangebietes
gelegen -

noch gut abzulesen.

Wie kam es in diesem Zusammenhang zum Hafenbau ?

Der besorgte Gastwirt Nölck aus Orth hatte hierzu die Initiative ergriffen.

Um die Situation in dem vorher bestandenen kleinen Schutzhafen für die ortsansässigen Fischer zu verbessern, schuf er auf der Westseite einen zwei Meter hohen Steinwall. Mit eigenen Pferden hatte er die Felsen im Winter über das Eis unter oftmals gefährvollen Bedingungen aus der Ostsee geholt. Ein Viertel der heutigen Kaimauer besteht noch aus diesen Nölck-Felsen.

Viele Versammlungen waren in der Vertretung des Westerkirchspiels vorausgegangen, bevor der erste Spatenstich erfolgen konnte. Das Objekt wurde dann von einer neugegründeten Hafengesellschaft verwirklicht.

Sie bestand im Prinzip bis zur Gemeinde-und Ämterreform auf der Insel bis vor ca. zwei Jahrzehnten in Form der bis dahin selbständigen Gemeinden Petersdorf und Dänschen-
dorf.

Im Zuge der Fusionierung dieser beiden Gemeinden zur Großgemeinde Westfehmarn erhielt die Gemeinde Dänschen-
dorf ihren Anteil ausbezahlt .

- Der Betrieb über den Orther Hafen entwickelte sich nach Fertigstellung besser als erwartet .

Noch vor der Jahrhundertwende wurde eine ständige Dampfer-
verbindung zwischen Orth und Heiligenhafen für den Per-
sonen- und Frachtverkehr eingerichtet .

Dreimal täglich gab es sogar eine Zubringerverbindung
über Petersdorf und Landkirchen nach Burg . In Burg
wurde man nicht zuletzt dadurch gezwungen, eine eigene
Schiffahrtsverbindung nach Heiligenhafen aufzubauen .

- Als 1905 die Eisenbahn auf Fehmarn bis Orth gebaut wurde,
verlor die Verbindung über den Seeweg zum Festland an
Bedeutung und wurde schließlich eingestellt .

- Das Frachtaufkommen über den Orther Hafen wurde im we-
sentlichen durch die Verschiffung von Landhandelspro-
dukten bestimmt,- wovon heute noch die Speicherbauten
am Hafen zeugen. Die Bauten der ehem. Fischersiedlung*
kamen östlich und dahinter zu liegen, wodurch sich die
heutige Gebietsstruktur von Orth erklären läßt.
Als aber in der Landhandelsbranche auch die letzte Firma
"die Luken schloß", begann damit auch die finanzielle Tal-
fahrt des Orther Hafens .

3.2.2 Gemeindliches Konzept für die Ortschaft und für den Hafen O r t h

In den letzten zehn Jahren ist die Gemeinde Westfehmarn
bemüht, sich mit dem Hafen dem Tourismus zu öffnen .
Erklärtes Ziel ist hierbei

- a) * DIE BESONDERS ENGMASCHIGE STRUKTUR DER EHEMALIGEN FISCHER -
SIEDLUNG IM JETZIGEN DEICHVORLAND - UND
- b) DAS BESONDERE AMBIENTE DES HAFENGELÄNDES ZU ERHALTEN -
UND DORT, WO LETZTJÄHRIG DURCH GEBÄUDEABBRÜCHE (EHEM.
SPEICHER) GROßE BAULICHE WUNDEN DAS EHEM. ERSCHEINUNGS-

* vgl. hierzu auch ANLAGE -1.3- 'ehem. Fischersiedlung'

BILD DES HAFENS BEEINTRÄCHTIGEN, DIESE BAULÜCKEN DURCH EINE ADÄQUATE BEBAUUNG WIEDER ZU SCHLIEßEN - UND

- c) DIESE GEPLANTEN BAUTEN WIEDER MIT NUTZUNGEN ZU VERSEHEN, WELCHE DEN HAFENBEREICH UND DIE ORTSLAGE INSGESAMT WIEDER REAKTIVIEREN .

- Unter anderem ist hierbei auch daran gedacht, den Hafen aus Kostengründen evtl. zu privatisieren - und im Hafenbereich selbst entspr. notwendige Infrastruktureinrichtungen in zeitgemäßer Ausformung bereitzustellen .

- Unter Zugrundelegung o.g. Zielvorstellungen geht das im B-Plan vorgeschlagene Konzept davon aus, daß der Bereich südlich des Landesschutzdeiches gelegen, vorsichtig aus dem Bestand heraus entwickelt werden sollte .
Wesentliche, hier das Ortsbild bestimmende Strukturen stehen nicht zur Disposition.

Das Hafengelände selbst und die historisch bedingt sehr eng bemessenen Verkehrsflächen der ehem. Fischersiedlung (nördlich der Seestraße gelegen), sollen hierbei nicht gewaltsam dem Verkehr geöffnet, - sondern stattdessen verkehrsberuhigt ausgewiesen und gestaltet werden, was insgesamt die Bereitstellung eines größeren Auffangparkplatzes für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Pkw, Mobile, Busse und Surfer) v o r der eigentlichen Ortslage gelegen, erforderlich macht und mit Bezug auf die künftige Akzeptanz dieses Standortes, auch kurze, fußläufige Wegeverbindungen zu allen örtlichen und hafenbezogenen Einrichtungen garantieren muß .
Ansonsten, vgl. hierzu auch unter Ziffer 4.0 + 1.1 .

4.0 STÄDTEBAULICHE MAßNAHMEN

4.1 Allgemein

(Planungsanlaß und Planungsziele für die konzeptionelle Neubearbeitung des Bebauungsplanes Nr. 07) ;
vgl. hierzu auch unter Ziffer 3.2.1 der Begründung

Bereits in ihrer Sitzung am 05. Juni 1979 hatte die Gemeindevertretung Westfehmarn den Aufstellungsbeschluß für einen Bebauungsplan mit der Ordnungsnummer 7 für die Ortschaft Orth einschließlich Kommunalhafen gefaßt.

Neben der Überplanung des historischen Kommunalhafens und der gesamten Ortslage sah dieser Plan auf der Ostseite der Ortslage die Neuplanung eines Seglerhafens mit den dort erforderlichen hafenbezogenen Einrichtungen und zusätzlichen Stell- und Parkplätzen für das Hafengebiet und der gesamten Ortslage aufgrund der dort mangelnden Flächenverfügbarkeit vor .

Eine Genehmigung dieses Planes wurde nicht erreicht . *

- Diese Planungen waren unabhängig von der nicht erteilten Genehmigung zwischenzeitlich jedoch auch aus finanziellen Gründen nicht mehr zu realisieren .

Daneben hatten die langen Verfahrenslaufzeiten dieses Bebauungsplanes dazu geführt, daß die Gemeindevertretung von Westfehmarn Änderungen der städtebaulichen Zielvorstellungen für die Ortschaft Orth einbrachte und beschloß, - mit der Tendenz - " Weniger ist Mehr " - was eine Neubearbeitung des B-Planes Nr. 07 erforderlich machte .

- Die Neubearbeitung des B-Planes Nr. 07 beschränkt sich danach auf die Überplanung der historischen Ortslage von Orth, dem historischen Kommunalhafen und einigen neu einbezogenen*, z.Zt. noch landwirtschaftlich genutzten Flächen am nordwestlichen oder nordöstlichen Ortsrand* von Orth gelegen, um diese Flächen für erforderliche, differenzierte Stell- und Parkplatznutzungen am Ortseingang auszuweisen und zu nutzen .

* Vgl. hierzu auch unter Ziffer 1.1 -

** dieser Standort wird aus städtebaulichen Gründen nicht weiterverfolgt !

Es handelt sich hierbei um verschiedene Flurstücke der Flur -2- in der Gemarkung Orth .

Außerdem wurden die Flurstücke 4/21 und 4/22 der Flur -3- in der Gemarkung Orth miteinbezogen und für eine surfbezogene Benutzung neben der vorhand. Badestrandfunktion mitausgewiesen .

- Die Planungsziele für die Neubearbeitung des B-Planes Nr. 07 lassen sich wie folgt beschreiben und umreißen :
- a) Erhaltung der historischen Ortsqualität (Ortsgrundriß) und der Raumqualitäten am Hafen - bzw. Wiederherstellung derselben ;
- b) Erhaltung ortstypischer Gebäude, Strukturen und Situationen - bzw. Reaktivierung des Hafengeländes durch Ausweisung erforderlich werdender Zusatz- und Ergänzungseinrichtungen ;
- c) Erarbeitung planungsrechtlicher Maßgaben und Maßnahmen zur Lösung der Verkehrsproblematik in der Ortslage während der Saison - und Bereitstellung bzw. Ausweisung orts- bzw. zentrumsnaher Flächen für erforderliche Pkw-, Stell- und Parkplätze sowie Busstandplätze zur Stärkung des ÖPNV ;
- d) baugestalterische Maßgaben für die vorhandene Bebauung in der Ortslage sowie für die geplante Lückenbebauung am Hafen mit Bezug auf die ehemalige Hafensilhouette - und für die vorhand. Bebauung mit Lage im 50,00 m breiten Bauverbotsstreifen gemäß § 80 LWG (Landesschutz - deich) nach Maßgabe des § 30 Absatz 2 BauGB ;
vgl. hierzu auch näheres unter Ziffer 4.2.2 + 4.7 .

4.2 Speziell
(Art, Maß und Umfang der geplanten Nutzungen)

Auf die Ausweisungen der 2. Änderung des F-Planes fußend, wurde der überplante Bereich als WA - (allgemeines Wohngebiet), als MD- (Dorfgebiet) bzw. als Sondergebiet -Hafen- ausgewiesen, wobei gemäß den Festsetzungen im Text Teil -B- mit Bezug auf die Entwicklungs- und Nutzungsvorgaben differenzierte Regelungen gemäß § 1 (6) BauNVO für einzelne Teilgebiete getroffen wurden .

4.2.1 WA-Teilgebiete I bis XI

Bei diesen WA-Teilgebieten handelt es sich im wesentlichen um die bebauten Ortsteile im Kernbereich von Orth mit Lage vor dem Landesschutzdeich und nur durch den kommunalen (sonstigen) Deich gemäß Definition § 64 Abs.2 Nr.3 Landeswassergesetz (L W G in der Fassung vom 07. Februar 1992) geschützt.

Wie in Ziffer 3.2 bereits erwähnt, wurden die B-Plan Festsetzungen dort vorsichtig aus dem Bestand heraus entwickelt und dementsprechend festgesetzt .

Diesen Ortsteil prägende, ältere Bausubstanz wurde gesondert erfaßt und bewertet und wo für erforderlich erachtet, demgemäß nach § 172 (1) BauGB zur ERHALTUNG festgesetzt . Daneben sind in diesem Bereich und im Umfeld des Hafenbeckens und das Hafenbecken selbst gem.Denkmal-
liste des Kreises OH'Einfache Kulturdenkmale' erfaßt;
vgl. auch unter Ziffer 6.5.2 hierzu .

Der im derartigen Ortsgefüge oftmals nur sporadisch anzutreffende vorhand. Baumbestand wurde katasterlich eingemessen - und wo sinnvoll, ebenfalls zur ERHALTUNG festgesetzt .

Art und Umfang der Bäume wurden in einer Liste -ANLAGE 1.2- gesondert erfaßt .

Dort, wo andere gesetzliche Regelungen (z.B. § 65 LWG) einer derartigen baumerhaltenden Festsetzung entgegenstehen , ist darüber im Einvernehmen mit der zuständ. Wasserbehörde und in Absprache mit der unteren Landschaftspflegebehörde zu befinden .

Ansonsten, vgl. Planzeichnung Teil -A- i.M. 1:500 und Text Teil -B- dazu.

4.2.2 MD - Teilgebiete -a- bis -g-

Für diese MD-Teilgebiete wurden die dort getroffenen Festsetzungen mit Bezug auf die Lage und mit Bezug auf evtl. bauliche Entwicklungsmöglichkeiten entspr. differenziert, - da ein Teil dieser Gebäude und Baugrundstücke entweder

- a) in den 50,00 m breiten Bauverbotsstreifen (Deichschutzstreifen) gemäß § 80 Absatz 1 Nr. 1 Landeswassergesetz
o d e r
- b) in den 20,00 m breiten, äußeren Deichzubehör- +-schutzstreifen gemäß § 65 Absatz 1 Landeswassergesetz bei Landdesschutzdeichen bzw. dem inneren 5,00 m breiten Deichzubehörstreifen bei sonstigen Deichen zu liegen kommen.
- Die Differenzierung diesbezüglich wurde wie folgt vorgenommen :

- 1) Gebäude und Baugrundstücke der unter o.g. a) bzw. b) fallenden Teilgebietsbereiche wurden nach § 30 Absatz 2 BauGB behandelt, - die hier getroffenen Festsetzungen geben somit nur Auskunft über den Gebietscharakter gem. F-Plan Ausweisung und der Bestandsnutzung, den bauge-
stalterischen Festsetzungen und über die Erhaltung be-
stehender baulicher Anlagen - (was es bei Umplanungen im Deichbereich künftig zu berücksichtigen gilt) - sowie über die Bauweise gemäß § 22 BauNVO, - n i c h t jedoch über das Maß der baulichen Nutzung, da dieses sich dort künftig nach den Belangen des Deichschutzes zu richten hat .
- 2) Nur in den unter o.g. a) + b) hiervon nicht betroffenen Bereichen bzw. bei geringfügigen Unter- bzw. Überschreitungen der jeweiligen Maßangaben waren Festsetzungen gemäß § 30 Abs.1 BauGB gegeben und wurden dazu entspr. getroffen.

- DIE ANGABEN UND FESTSETZUNGEN NACH O.G. 1) SOLL DIE GEMEINDE IN DIE LAGE VERSETZEN, AUCH KÜNFTIG BAUVORHABEN ANHAND DIESER STÄDTEBAULICHEN RAHMENBEDINGUNGEN ZU BEURTEILEN, UNABHÄNGIG DER NOCH AUSSTEHENDEN SONSTIGEN FACHPLANUNGEN - WIE Z.B. DIE DES KÜNFTIGEN DEICHVERSTÄRKUNGSVERLAUFES.

Ansonsten, vgl. hierzu Planzeichnung Teil -A- i.M. 1:500, dezidierte Planzeichenerklärung und Text Teil -B- dazu.

4.2.3 SO - Hafengebiete

Die Festsetzungen für die SO-Hafengebiete erfolgten ebenfalls und Überwiegend mit Bezug auf die planungsrechtliche Bestandssicherung, wo diese konzeptionell gegeben war .

- Bedingt durch die nicht auszuschließende evtl. Privatisierung des Kommunalhafens wurde zusätzlich jedoch die Ausweisung eines Baubereiches und Funktionsgebäudes am Nordende des Hafens für erforderlich erachtet .

Der gewählte Standort (vgl. Planzeichnung Teil -A-, dortige Bezeichnung mit SO-Hafen, Teilgebiet -3-) wurde aus organisatorischen und städtebaulichen Gründen derart gewählt, um

- a) gute Sichtbeziehungen über das gesamte Hafengelände einschließlich der dort künftig auch platzierten Hafenmeisterei zu garantieren - und
- b) durch Verlegung der Slipanlage von der Westseite des Hafenbeckens auf die Ostseite mit Zuführung der Boote zum Hafen über die Planstraße -A-, - um u.a. der beabsichtigten Verkehrsentslastung im Ort und im Hafenbereich hierdurch weiter zu entsprechen .

Daneben lassen sich durch diesen Standort zusätzlich weitere fußläufige An- und Durchbindungen herstellen und das Hafen-Ambiente bei entspr. Ausformung des Gebäudes und der dort vorzulagernden Sitzterrassen aus Holzbohlen entspr. attraktiv gestalten.

Ansonsten, vgl. hierzu Planzeichnung Teil -A- i.M.1:500 und Text Teil -B- dazu.

4.2.4 Sonstige Bauflächenausweisungen - bzw.
Flächen für besondere Nutzungszwecke

4.2.4.1 Baugrundstück für besondere bauliche Anlagen gemäß
§ 9 (1) 9 BauGB ;
hier: Sanitärgebäude; Auffang-/Bedarfsparkplatz

Für die optimale, sanitärtechnische Versorgung des Park-
platzes wird die zugeordnete Ausweisung eines dement-
sprechenden Baugrundstückes erforderlich .
Da dieser Bereich keinen Gebietscharakter nach §§ 2 bis
11 BauNVO aufweist bzw. aufweisen soll, wurde demzufolge
diese Fläche als Baugrundstück für besondere bauliche
Anlagen ausgewiesen . Der beabsichtigte Standort dieses
Sanitärgebäudes kommt außerhalb des 50,00 m breiten Bau-
verbotsstreifens gemäß § 80 (1) LWG entlang des Landes-
schutzdeiches zu liegen .

4.2.4.2 Baugrundstück für besondere bauliche Anlagen gemäß
§ 9 (1) 9 BauGB ;
hier: Krananlage am Hafen

Um auch größere Boote künftig bequem zu Wasser bringen
zu können, wurde ein kleines Flächenstück am Hafen mit
Zuordnung zum geplanten Wendehammer am Ende der L 209 /
Seestraße für den Bau einer Krananlage als Baugrundstück
für besondere Anlagen ausgewiesen .

4.2.4.3 Fläche für besonderen Nutzungszweck gemäß § 9 (1) 9 BauGB
hier: Sitzanger am Hafen

Für die im WA-Teilgebiet III geplante Gastronomie im
Erdgeschoß wurde mit Zuordnung zum Hafenbecken und mit
Sichtbezug auf die geplante Krananlage im Verkehrsflä-
chenbereich des Hafens gelegen, eine Fläche für besonde-
ren Nutzungszweck mit der Zweckbestimmung 'Sitzanger am
Hafen' ausgewiesen .

Diese Fläche ist n i c h t für hochbauliche Anlagen vorgesehen, - sie soll lediglich der Aufstellung von Restaurant- bzw. Cafe-Außenplätzen dienen, welche mittels entspr. Baumpflanzungen ein Schattendach erhalten sollen .

- Hochbauliche Anlagen jedweder Art sind an diesem Standort weder gefragt noch städtebaulich verträglich.
- Eine niedrige, max. ca. 0,80 m hohe, gläserne Einfriedigung als Windschutz für diese Fläche, würde dem nicht entgegenstehen .

Ansonsten, vgl. hierzu Planzeichnung Teil -A- i.M. 1:500 und Text Teil -B- dazu .

4.3 Flächenbilanz

Der gesamte Geltungsbereich des B-Planes Nr. 07 'Orth' der -Neubearbeitung- umfaßt eine Fläche von insgesamt ca. 14,484 ha brutto, wovon im einzelnen ausmachen :

4.3.1 WA - Teilgebiete

WA-Teilgebiet -I-	ca. 0,123 ha netto
WA-Teilgebiet -II-	ca. 0,107 ha netto
WA-Teilgebiet -III-	ca. 0,306 ha netto
WA-Teilgebiet -IV-	ca. 0,172 ha netto
WA-Teilgebiet -V-	ca. 0,140 ha netto
WA-Teilgebiet -VI-	ca. 0,158 ha netto
WA-Teilgebiet -VII-	ca. 0,081 ha netto
WA-Teilgebiet -VIII-	ca. 0,060 ha netto
WA-Teilgebiet -IX-	ca. 0,073 ha netto
WA-Teilgebiet -X-	ca. 0,051 ha netto
WA-Teilgebiet -XI-	ca. 0,079 ha netto

-gesamt-	ca. 1,350 ha netto	<u>1,350 ha netto</u> *
----------	--------------------	-------------------------

* wovon ca. 0,114 ha netto private Grünflächen unterschiedlicher Art ausmachen;
vgl. auch Ziffer 4.3.4.2 + Ziffer 4.6 dazu

4.3.2 MD - Teilgebiete

MD-Teilgebiet -a -	ca. 0,301 ha netto
MD-Teilgebiet -a ₁ -	ca. 0,123 ha netto
MD-Teilgebiet -b -	ca. 0,338 ha netto
MD-Teilgebiet -c -	ca. 0,167 ha netto
MD-Teilgebiet -d -	ca. 0,196 ha netto
MD-Teilgebiet -e -	ca. 0,131 ha netto
MD-Teilgebiet -f -	ca. 0,203 ha netto
MD-Teilgebiet -g -	ca. 0,185 ha netto
MD-Teilgebiet -h -	ca. 1,123 ha netto

-gesamt-	ca. 2,767 ha netto	<u>2,767 ha netto</u> *
----------	--------------------	-------------------------

* wovon ca. 0,300 ha netto private Grünflächen unterschiedlicher Art; private Wasserfläche -Teich- bzw. von der Bebauung freizuhaltende Grundstücksflächen mit der im Plan angegebenen Zweckbestimmung ausmachen;

4.3.3 SO - Hafengebiete

SO-Hafengebiete ca. 0,293 ha netto *

- * davon entfällt auf die Teilgebiete -1-,
-3-, -4- + -5- eine überbaubare Fläche
von insgesamt 1.000,00 m² in Form der dort
festgesetzten G R (Grundflächen); - für
diese Teilgebiete wurden mit Ausnahme im
Teilgebiet -2- aus verschiedenen Gründen
für die Bestimmung des Maßes der baulichen
Nutzung statt Dezimalzahlen nur absolute
Zahlen festgesetzt.
- Das SO-Hafen-Teilgebiet -2- umfaßt ohne
den gem. Text Teil -B- zur Anrechnung
mitheranzuziehenden St-Flächenanteil
-außerhalb des Baugrundstückes belegen-
eine Fläche von ca. 0,052 ha netto .

4.3.4 Sonstige Flächenanteile

4.3.4.1 Alle Verkehrsflächen ohne Unterscheidung ca. 2.793 ha netto *

- * wovon der Großparkplatz insgesamt
ca. 0,872 ha brutto ausmacht; -(jedoch
ohne St- + GSt-Flächenanteile gerechnet)

4.3.4.2 Alle Grünflächen ohne Unterscheidung +
Wasserfläche -Gräben- ca. 3,850 ha netto

- (mit Ausnahme der in Ziffer 4.3.1 und
Ziffer 4.3.2 bereits miterfaßten)

4.3.4.3 Wasserfläche Kommunalhafen ca. 2,813 ha netto

4.3.4.4 St- + GSt-Flächenanteile außerhalb der
Baugrundstücke belegen ca. 0,141 ha netto

4.3.4.5 Baugrundstücke für besondere baul.Anlagen/
Fläche für besond.Nutzungszweck gem.§ 9(1)9 BauGB ;
hier: Sanitäranlage Parkplatz, Krananlage +
Sitzanger am Hafen ca. 0,067 ha netto

4.3.4.6 Anschlußfläche für Gehölzpflanzungen ca. 0,410 ha netto
B-Plan Geltungsbereich Nr.07 ca. 14,484 ha brutto
=====

4.4 Garagen und Stellplätze

4.4.1 MD- und WA-Gebietsteile

Die Garagen und Stellplätze für die MD- und WA-Gebiets-
teile sind überwiegend den einzelnen Grundstücken zu
zuordnen, was im Regelfall bei dort vorliegender, nie-
driger Bebauungsdichte ohne Probleme zu realisieren ist;
ansonsten sind Regelungen nach Ziffer 4.4.4 zu treffen.

4.4.2 SO -Hafen- Gebietsteile

Für die SO -Hafen- Gebietsteile (Baubereiche -1- bis
-5-) wurde ein Teil der erforderlichen Stellplätze den
Baubereichen aus Gründen einer verbleibenden, unmittel-
baren Andienung direkt zugeordnet.

Ein evtl. darüberhinausgehender Fehlbedarf soll durch
Ausweisung einer Gemeinschafts-Stellplatzanlage, - und
zwar für die SO-Teilgebiete -2- bis -5-, mit Zuordnung
zur Planstraße -A- , abgedeckt werden .

- DIESE KONZEPTION WURDE GEWÄHLT, DA HIERDURCH DIE
ZU DER PLANSTRAÙE -A- PARALLEL ZU LIEGEN KOMMEN-
DEN GEMEINSCHAFTS-STELLPLATZFLÄCHEN AUCH ZEITLICH
UNABHÄNGIG VOM BAU DES GROßPARKPLATZES ZU REALI-
SIEREN WÄREN, - UND DAMIT EINEM ZÜGIGEN HOCHBAU-
BEGINN DER HIERVON BETROFFENEN, AUCH ANDEREN TEIL-
GEBIETEN ENTSPRECHEN KÖNNTEN.

4.4.3 Problemfälle

Die durch überschlägige Ermittlungen herausgefilterten
Problemfälle können sich für die vorhand. Bebauung im
WA-Teilgebiet IV und V - sowie für das WA-Teilgebiet
XI ergeben .

- Die WA - Teilgebiete IV + XI erhalten unter Zuhilfe-
nahme von Grundstücksflächen im Nachbarbereich (Teile
des Flurstückes 30/1 und 65/38) - mit Anfahrmöglichkeit
von der Poststraße aus, ein entspr. Zuerwerbsangebot im
konkreten Bedarfsfall .

Solange dieser Bedarf nicht angezeigt ist, können die Stellplatzausweisungen dort vom angrenzenden WA-Teilgebiet III - standortgenau und befristet für dortige Zwecke genutzt werden .

- Das vor Jahren genehmigte Bauvorhaben im WA-Teilgebiet V hat die seinerzeit erforderlichen 33 Stück Stellplätze per Baulast auf die Flächen des jetzigen WA-Teilgebietes III verlegt, - was auch zu einer sehr hohen Bebauungsdichte des Teilgebietes -V-geführt hat, - ohne das diese Dichte zu einem adäquaten Hafenpanorama beitragen konnte.
- Für dieses WA-Teilgebiet V sollen aus gesamtstädtebaulichen Erwägungen heraus daher 13 neue Stellplätze im Bereich des Hafenplatzes im Rahmen der dort ausgewiesenen Verkehrsfläche 'besonderer Zweckbestimmung' mitabgedient werden .
Die weiterhin fehlenden 20 Stellplätze hierfür sind in die Tiefgaragenkonzeption des WA-Teilgebietes III mit einzubinden, wobei für dieses Teilgebiet sowie für das WA-Teilgebiet I die Festsetzung von Gemeinschafts-Stellplätzen an außerhalb des Baugrundstückes belegenen Flächen, ebenfalls mit Plazierung zur Planstraße -A- hin, zusätzlich und im weiteren Bedarfsfall erforderlich wurden .
siehe auch unter Ziffer 4.4.2 und Text Teil -B-, Ziffer 3.2.1 hierzu

4.4.4 Weitergehende Regelungen zur Stellplatzpflicht

Für alle im B-Plan Nr. 07 erfaßten Baugebiete und für den Hafen ¹⁾ gilt ansonsten die Regelung gemäß Ziffer 5.1.4 des Stellplatzerlasses ²⁾ dahingehend, daß durch Zahlung eines Ablösungsbetrages an die Gemeinde die Herstellung von Parkplätzen auf dem geplanten Bedarfsparkplatz vor der Ortslage initiiert werden kann und sollte, - um damit eine Finanzierung dieser Anlage eher zu ermöglichen .

- 1) Vgl. Ziffer 4.5.5 hierzu ;
- 2) Vgl. Erlaß des M D I vom 10. Juni 1975; geändert durch Erlaß vom 15.08.1984 (Amtsblatt Schl.-H. S. 384)

4.5 Verkehrserschließung

4.5.1 Allgemein

Die Verkehrskonzeption greift das vorhand. Straßen-+ Wegenetz - und die vorhand. Platzräume am Hafen auf.

4.5.2 L 209 / Seestraße und Planstraße -A-

- Die Haupteerschließung der Ortslage und des Hafenbereiches erfolgt über die L 209 / Seestraße, welche im Hafenbereich eine Wende von $\varnothing$ 20,00 m erhält. Diese Wendemöglichkeit soll künftig durch einen Kandelaber signalhaft betont werden, - und damit das Befahren des übrigen Hafengeländes mit zu unterbinden helfen.

- Der Ortseingang soll künftig durch ein Baumtor entsprechend betont werden, - ab hier könnte später ggf. ordnungsrechtlich eine 30 km/h Regelung greifen .

- Ein Ausbau dieser Straßenführung in der Ortslage wird ansonsten nur in geringem Umfang erforderlich werden. Als Oberflächenbelag soll es aus Gründen des Lärmschutzes und der weiteren Gebrauchsfähigkeit beim Asphaltbelag verbleiben .

Die Gehsteige in der Ortslage können farblich abgesetzt werden und einen gelbbraunen Klinkerbelag, wie er z.T. schon vorhanden ist, erhalten .

- Eine weitere straßenmäßige Zuführung zum Hafen ist nur über den Ausbau der ehem. Gleistrasse, jetzt bezeichnet mit Planstraße -A-, gegeben. Wie in Ziffer 4.2.3 bereits erwähnt, wird dadurch auch eine bessere Andienung der auf die Ostseite des Hafens zu verlegenden Slipanlage ermöglicht .

Die Planstraße -A- soll aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit (zu erhaltende Knicks, Gräben und Hecken - sowie der vorhand. Breite der Deichstöpe) - und aus anderen Gründen nur in einer Gesamtfahrbahnbreite von max. 4,75 m ausgebaut werden, was jedoch den Begegnungsfall Lkw/Pkw gem. EAE 85 Bild 14 bei einer $\leq$ 40 km/h-Regelung zuläßt.

- In diesem Zusammenhang kann im Zuge der Ausbauplanung die Umgestaltung der ehem. Eisenbahndeichstöpe zu einer Straßenstöpe mittels Anrampung untersucht werden. Derartige Planungen sind mit dem ALW-Lübeck, auch im Bezug auf die Höhenlage des Rampenscheitels, rechtzeitig + einvernehmlich abzustimmen !

Die spätere Ausbauplanung könnte ggf. zusätzlich dort entspr. Ausweichspuren miteinplanen.

Die Wendeplatte am Ende der Planstraße -A- mit $\varnothing$ 16,00 m ist gemäß EAE 85, Tabelle 11, ausreichend bemessen, da u.a. für größere Fahrzeuge eine Durchfahrtsmöglichkeit zur L 209 hin besteht .

4.5.3 Hafenbereich und übrige Straßen in der historischen Ortslage

Damit eine gewaltsame Öffnung und Strangulierung des sehr engmaschigen Straßennetzes in der Ortslage vermieden wird - und ebenso der Hafenbereich vom Überflüssigen Verkehr (auch Parken) weitgehend freizubekommen ist, wurden diese Flächen und Zonen als Verkehrsflächen besond. Zweckbestimmung, hier: 'Fußgängerbereich' ausgewiesen, wobei der Anlieger- und Anlieferverkehr weiterhin zulässig bleibt .

Zwecks Umsetzung dieser Maßgaben bedarf es dort künftig entspr. ordnungsrechtlicher Einschränkungen und baulicher Maßnahmen und entspr. Ergänzungsangebote, wie die des öffentl. Parkplatzes vorkopf der Ortslage .

5.4 Öffentlicher Auffang- / Bedarfsparkplatz

Um die o.g. Verkehrskonzeption und weitgehende Verkehrsfreimachung des Hafengeländes zu erreichen, wird am Ortseingang die Schaffung eines größeren Auffangparkplatzes erforderlich.

Für die künftige Akzeptanz dieses Auffangparkplatzes ist von Bedeutung, daß kurze fußläufige Anbindungen zur Ortslage und zum Hafen bzw. zu den Strandbereichen im Osten der Ortschaft und im Westen des Hafens gelegen, - welche von Surfern intensiv frequentiert werden, entstehen.

Der Auffangparkplatz erhält seine Anbindung zur L 209 hin kurz vor der eigentlichen Ortseinfahrt, wobei diese Ortseinfahrt auf Höhe der OD-Grenze künftig durch ein sog. 'Baumtor' signalhaft betont werden soll .

Im Zuge eines Ausbaues der L 209/Seestraße in der Ortslage ist abzuwägen, ob durch bauliche Maßnahmen hier

zwecks Verkehrsberuhigung zusätzlich eine Durchfahrtschleuse, z.B. in Form einer einspurigen Fahrbahnverengung zu installieren ist.

Die einzelnen Stellplatzflächen auf dem Parkplatz sollten durch entspr. platzierte, großkronige Bäume eine Großgrüngliederung mit zusätzlichem Verschattungseffekt für die Saisonmonate erhalten .

ALLGEMEINER HINWEIS :

Der Auffang-/Bedarfparkplatz soll in der Oberflächenbefestigung weitgehend unversiegelt verbleiben .

Diesbezüglich wurde im Plan eine Bodenfunktionszahl von $\geq 0,6$, bezogen auf die gesamte zu befestigende Fläche -N-, fixiert. Diese Zahl kann auch erreicht werden, wenn z.B. die Fahrgassen befestigt werden, - und die Stellplatzflächen dafür einen entspr. geringeren Versiegelungsgrad erhalten; -

vgl. hierzu auch Planzeichenerklärung unter 'Ohne Normencharakter' .

4.5.5

Stell- / Parkplätze für den Hafen

Z.Zt. hat die Gemeinde Westfehmarn im Kommunalhafen ca. 130 Boots-Liegeplätze vergeben; - <1

Ausreichender Parkraum steht hierfür, außer im Hafengelände selbst, dafür nicht zur Verfügung.

Da aus städtebaulichen Gründen und aus Gründen der Attraktivitätssteigerung des Hafengeländes beabsichtigt ist, dieses Parkplatzproblem künftig weitgehend aus dem Ort und dem Hafengelände zu verbannen, ist die Schaffung von Ersatzparkraum außerhalb der Ortslage und des Hafenbereiches geboten .

Für den Fall einer Privatisierung des Hafens wurde für die Bemessung dieser Stell- oder Parkplätze der § 2 der Sportboothafenverordnung vom 15. Februar 1983 (GVOB1. Schl.-H. S. 121) herangezogen, wonach für jeweils drei Bootsliegeplätze mindestens ein Stellplatz bereitzuhalten ist, was insgesamt rd. 44 Stellplätze erforderlich macht, - unter Einbeziehung des hierauf bezogenen 1/3 Anteiles für öffentliche Parkplätze gemäß Ziffer 4.4.2 des Runderlasses des MDI vom 16. Juni 1978 insgesamt einen Bedarf von rd. 66 (70) Abstellplätze, bei o.g. Maximalbelegung, initiiert .

<1 im Endstadium wird mit max. ca. 150 Liegeplätzen kalkuliert .

* Die Bodenfunktionszahl von 0,6 gilt auch für die dortigen GSt-Anlagen am Rande des öffentlichen Parkplatzes .

Im B-Plan Nr. 07 wurde dieser Bedarf im Bereich des geplanten Auffang- / Bedarfsparkplatzes miteingebracht, wobei je nach Verfahrensausgang zur Privatisierung des Kommunalhafens dieser Bedarf gemäß Ziffer 5.1.4 des Stellplatzerlasses (StErl.) vom 10. Juni 1975/ 15. Aug. 1984 seitens des künftigen Hafenbetreibers durch Zahlung eines Betrages an die Gemeinde zur Herstellung von P-Plätzen abgelöst werden kann.

Eine entspr. zusammenhängende Bereichszuweisung dieser Plätze auf dem öffentlichen Auffang- / Bedarfsparkplatz sollte erst nach Abschluß dieses Verfahrens stattfinden.

H I N W E I S :

Die o.g. Abstellplätze (~70 Stück) für den Hafen sollten nicht im 50,00 m breiten Bauverbotsstreifen gemäß § 80 (1) LWG vom 07. Februar 1992 bereitgestellt werden, da dieser Bereich auch künftig einer evtl. Deichverstärkung generell zur Verfügung stehen muß;
vgl. hierzu auch entspr. Texthinweis auf der Planzeichnung.

Der Auffang- oder Bedarfsparkplatz wurde mit Rücksicht auf die unterschiedlichen Belange entspr. und wie folgt gegliedert :

In den äußeren Randbereichen wurden die Aufstellflächen für die Surfer mit einem zusätzlichen Grünstreifen von ca. 2,50 m Breite plazierte, damit ein behinderungsfreies Auf- und Abladen des Geräts ermöglicht wird;

- für diesen Nutzungszweck können 73 Aufstellplätze
zur Verfügung gestellt werden .

- Ebenfalls in Randlage wurden aufgrund des größeren Flächenbedarfs 12 Aufstellplätze

- für 'Mobile' zur Verfügung gestellt.

- Um auch künftig den ÖPNV verstärkt in die Gesamtkonzeption einzubinden, wurden zu diesem Zweck 8 Busstandplätze

- zusätzlich ausgewiesen .

- Im Innenbereich des Parkplatzes kamen die maßlich standardisierten + weitere 153 Pkw-Aufstellplätze
s o w i e weitere 10 Pkw-Aufstellplätze

in Randlage (aus planungsrechtlichen Gründen) zu liegen ,

so daß insgesamt | ca. 236 Pkw-Aufstellplätze,
| ca. 12 Aufstellplätze für Mobile - und
| ca. 8 Busstandplätze

als öffentliche Parkplätze ausgewiesen wurden, was dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen und künftigen Bedarf entspricht .

eingestellt bei www.b-planpool.de

4.5.6 Fuß- + Radwege

- Z.Zt. besteht entlang der L 209 noch keine eigenständig geführte überörtliche Fuß- oder Radwegeverbindung - bzw. eine derartige in Kombination.
- Der B-Plan Nr. 07 sieht allerdings im Norden, - im Bereich des geplanten Auffang-/Bedarfsparkplatzes vorsorglich eine evtl. überörtliche Anschlußmöglichkeit vor, mit Weiterführung dieser Wegemöglichkeit direkt in das Hafengelände und damit auch in die Ortslage hinein.

Dieser Weg wurde mit 2,50 m Breite bemessen und als kombinierter Geh- + Radweg ausgelegt. Im Bereich des Landes-
schutzdeiches knüpft er an den dort bestehenden Deichweg¹⁾
an, - und stellt damit neben der o.g. Nord-Süd-Achse
auch eine angemessige Ost-West-Achse her.

Ansonsten, vgl. hierzu auch Planzeichnung Teil -A- i.M.
1:500 und 'Straßen-+Wegeprofile' auf der Planzeichnung
i.M. 1:100.

4.6 Grünplanung

- Der B-Plan Nr. 07 weist die bestehenden Grünflächen dementsprechend aus;
vgl. Planzeichenerklärung auf der Planzeichnung Teil -A-.

- 1) Eine Ausweisung der Deichkrone als Fuß- und Wanderweg kann nur erfolgen, wenn die Gemeinde Westfehmarn bereit ist, die damit verbundenen Mehrkosten für die Unterhaltung zu tragen; vgl. Stellungnahme des A L W hierzu .

- Wie in Ziffer 4.2.1 bereits angemerkt, wurde der gesamte Baumbestand in der Ortslage nach Art und Umfang katasterlich erfaßt - und dort, wo andere gesetzliche Regelungen dem nicht entgegenstanden, soweit sinnvoll, zur Erhaltung festgesetzt.
Art und Umfang dieses Baumbestandes sind der ANLAGE -1.2- zu entnehmen .
- Vorhand. Knicks und großvolumige Windschutzhecken wurden ebenfalls zur Erhaltung festgesetzt.
- Knickneuanpflanzungen wurden dort festgesetzt, wo es galt, bestimmte Bereiche zu gliedern bzw. abzuschirmen .
- In der historischen Ortslage, - im Bereich der ehem.Fischer-siedlung, wurden aus städtebaulichen Gründen aufgrund der dort vorhand. Siedlungsdichte auch private Gärten als Grünflächen ausgewiesen, da diese Gärten dort entscheidend das Siedlungsbild mitprägen.
Um für diese Grundstücke entspr. Entwicklungsmöglichkeiten beizubehalten, wurde hierzu im Text Teil -B- unter Ziffer 3.3 a) eine diesbezügliche Textregelung getroffen.
- Die Festsetzungen im Bezug auf die Art der Einfriedigungen wurden aus dem historischen Bestand entwickelt, - sie reichen von Heckenpflanzungen bis hin zu Trockenstein- und Ziegelsteinmauereinfriedigungen, wobei die Hecken an den besonders windempfindlichen Standorten, die orts- und landschaftsverträglichste Form der Einfriedigung darstellen.
- Baumneuanpflanzungen in der Ortslage wurden nur sporadisch und auf entspr. ausgewählten Standorten festgesetzt, da derartige Durchgrünungen in derart strukturierten Bereichen eher die Ausnahme darstellen, - und im historischen Beleg oft nur vereinzelt anzutreffen sind .
- Wie in Ziffer 4.5.4 bereits angemerkt, sollte der Auffang- + Bedarfsparkplatz mit großvolumigen Bäumen zwecks Gliederung und Verschattung überstellt werden .
Bei einer evtl. Umsetzung des Ehrenmals auf der Westmole des Hafens -(vgl. Bild unter Ziffer 3.0), ist darauf zu achten, daß die in der Planzeichnung entspr. eingetragenen Flächen auch von sichtbehindernder Bepflanzung dort freigehalten werden . Einer niedrigen Bepflanzung ($\leq$ 60,0 cm hoch) stünde nichts entgegen .
Ansonsten, vgl. Planzeichnung Teil -A-, Text Teil -B- + ANLAGE -1.2- hierzu .

4.7 Hinweise zu baugestalterischen Festsetzungen

Die Festsetzungen bzgl. der 'baugestalterischen Festsetzungen' wurden vorsichtig aus dem Bestand heraus entwickelt, - bzgl. wiederherzustellender Situationen am Hafen mit Rücksicht auf ein für die Ortschaft verträgliches 'Hafenpanorama' ;
vgl. Systemansicht auf der Planzeichnung i.M. 1:500 - (Baumassenverteilung am Hafen) .

4.8 Baugrund

Aufgrund der jeweils vorhand. Bebauung ist davon auszugehen, daß sowohl vor als auch hinter dem Landesschutzdeich von Baugrund ausreichender Tragfähigkeit auszugehen ist.

- Es wird jedoch dringend empfohlen, vor Inangriffnahme einer jeden Baumaßnahme (hoch- oder tiefbaulicher Art) entspr. Bodenuntersuchungen (Probebohrungen) vornehmen zu lassen .

5.0 MAßNAHMEN ZUR ORDNUNG DES GRUND UND BODENS

Der überwiegende Teil der im B-Plan erfaßten Baugebietsflächen befindet sich verteilt im Privatbesitz;
vgl. hierzu ANLAGE -2- / Auszug aus dem Flurstücks- und Eigentümerverzeichnis .

Das z.Zt. noch als 'Kommunalhafen' bezeichnete Gelände befindet sich im Eigentum der Gemeinde Westfehmarn.

- Privat als auch seitens der Gemeinde ist vorgesehen, die für die städtebauliche Ordnung ansonsten erforderlich werdenden Flächen -(soweit sie nicht schon im jeweiligen Besitz sind)- und Regelungen gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes im Wege freier Vereinbarungen zu erlangen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß landeseigene Flächen (Wasserwirtschaftsverwaltung) ohne ausdrückliche Zustimmung der Liegenschaftsverwaltung des ALW, Lübeck nicht genutzt werden dürfen. Ggf. sind vertragliche Regelungen dazu zu treffen.

- Sollte dies nicht möglich sein, ist -soweit erforderlich- ggf. eine Umlegung gemäß § 45 ff. - sowie eine Grenzregelung gemäß § 80 ff. oder gar eine Enteignung gemäß § 85 ff. BauGB denkbar.

6.0 SCHUTZMAßNAHMEN UND SCHUTZBESTIMMUNGEN

6.1 Hochwasserschutz

Der größte Teil des B-Plan Bereiches (seeseitig + außerhalb des Landesschutzdeiches gelegen) kommt im hochwasser- + überschwemmungsgefährdeten Gebiet der Ostsee -(Flächen unter 3,00 m ü.N.N.) zu liegen - und wurde dementsprechend deutlich im Plan gekennzeichnet .

- Diesbezüglich wurde im Text Teil -B- unter Ziffer 6.0 eine Festsetzung getroffen, welche regelt, daß bei N E U B A U T E N Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen auf mindestens 3,00 m ü.N.N. anzuordnen sind.
- In den ALTBAUBEREICHEN sind durch Dachgeschoßnutzungen Fluchtmöglichkeiten mit mindestens 3,00 m ü.N.N. bereitzuhalten.
- Ansonsten sind für alle Neubauvorhaben im Rahmen der von der Bauaufsichtsbehörde künftig zu erteilenden Baugenehmigungen entspr. diesbezügliche Sicherheitsmaßnahmen für die Gebäude zu fordern.

6.2 Erholungsschutzstreifen an der Ostsee

Gemäß § 40 Landschaftspflegegesetz (LPflegG)¹⁾ wurde der 50,00 m breite Erholungsschutzstreifen parallel zur Ostseeküste eingetragen.

Durch die besondere Struktur und Lage der historischen Ortslage (ehem. Fischersiedlung) und des Hafens kommt ein großer Teil der Ortschaft und der Hafenanlagen in diesen Erholungsschutzstreifen (im Plan mit (E) gekennzeichnet) zu liegen .

- Eine Beurteilung aller im B-Plan aufgezeigten, geplanten Maßnahmen und Maßgaben, ist im weiteren Verfahrensverlauf anhand der hier vorliegenden städtebaulichen Gesamtsituation nach § 40 Absatz 2 und Absatz 3 Landschaftspflegegesetz zu bewerten;²⁾
vgl. hierzu auch Ziffer 4. des Runderlasses des MDI und des Ministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 28. September 1984 -(Amtsblatt Schl.-H. S. 399) .

1) n e u : Gemäß § 11 Landesnaturschutzgesetz i.d.Fassung vom 16. Juni 1993 (GVBl.Schl.-H. S. 215); künftig m.100,00 m

2) -wie vor - nach § 11 Abs. 2 Nr. 4 LNatSchG

Breite

6.3 Schutzstreifen am Landesschutzdeich

6.3.1 Bauverbotsstreifen

Gemäß § 80 Landeswassergesetz (LWG) vom 07.02.1992 wurde der 50,00 m breite Deichschutzstreifen, landwärts vom Fußpunkt der Innenböschung -vom Landesschutzdeich gemessen- in die Planzeichnung eingetragen und mit (D) gekennzeichnet .

- Das für den öffentlichen Auffang-/Bedarfsparkplatz vorgesehene Baugrundstück für besondere bauliche Anlagen gemäß § 9 (1) 9 BauGB, hier: Sanitäreanlage Parkplatz, wurde außerhalb dieses 50,00 m breiten Bauverbotsstreifens platziert .
- Die in diesen 50,00 m breiten Deichschutzstreifen platzierten öffentlichen Parkplätze sind bis zur Feststellung eines geänderten Deichprofils nicht auszubauen - und auch nicht zur Ablösung von sonstigen Stellplätzen zu vergeben;
vgl. hierzu auch Ziffer 4.5.5 unter HINWEIS dazu .

6.3.1.1 Bauverbotsstreifen mit Bezug auf die Küstenlinie

Gemäß Stellungnahme des ALW vom 01.09.1993 -Az.: 20e/512.2-4 ist gemäß § 80 Abs. 1 Nr. 3 Landeswassergesetz (LWG) i.d. Fassung vom 07.02.1992 der Bereich landseitig (hafenseitig) des sonstigen Deiches ebenfalls mit einem Bauverbot bis zu 100,00 m landwärts von der Küstenlinie belastet.

- Gemäß o.g. Stellungnahme wurde seitens des ALW-Lübeck diesbezüglich jedoch auf die Ausnahmeregelung gemäß § 80 Abs. 3 L W G abgestellt und dieser Bauverbotsstreifen auf 50,00 m Breite vom Fußpunkt der Innenböschung des sonstigen Deiches gemessen, reduziert, - da diese Reduzierung derart mit dem Küsten- und Hochwasserschutz vereinbar ist - und ansonsten die gesamte historische Ortslage (die ehem. Fischersiedlung) hiervon betroffen worden wäre .
- Dieser Streifen wurde in die Planzeichnung Teil -A- entspr. eingetragen und mit (K) gekennzeichnet .
- Planungsrechtlich zul. Ergänzungsbauten in diesem Bereich sind städtebaulich begründet und dienen der Wiederherstellung des historischen Ortsgefüges und der Wiederherstellung der historischen Ortsraumqualitäten der alten Fischersiedlung analog ANLAGE -1.3- auf der Grundlage des URKATASTERS.

6.3.1.2 Anbauverbote im Bereich der L 209 und weitere Hinweise zum Ausbau der L 209

Gemäß § 29 (1) a Straßen- und Wegegesetz (StrWG) des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 30.01.1979 dürfen außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 20,00 m gemessen, vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet werden .

- Dieser 20,00 m breite Anbauverbotsstreifen wurde in die Planzeichnung Teil -A- entspr. eingetragen und mit (S) gekennzeichnet .

- Die im Bebauungsplan dargestellten Vorstellungen für einen künftigen Ausbau der Landesstraße 209

- a) innerhalb der Ortslage - sowie
- b) außerhalb der Ortslage

sind n i c h t als Festlegungen im einzelnen anzusehen und bewegen sich im Rahmen des Planungsrechtes, nach dem für die Festlegungen der Straßenverkehrsflächen, die äußeren Straßenbegrenzungslinien gemäß vorhand. Bestand, eingetragen wurden und verbindlich sind, - nicht jedoch detailliertere, nachrichtliche Angaben innerhalb dieser Straßenbegrenzungslinien.

- Im Rahmen einer entsprechenden Entwurfsaufstellung unter Abwägung aller planungsrelevanten Belange sind diese Einzelheiten mit dem zuständigen Straßenbauamt Lübeck zu behandeln und abzustimmen .
Dergleichen gilt für die in der Planzeichnung Teil -A- als Empfehlung ausgesprochenen Baumneuanpflanzungen zur Allee-Komplettierung außerhalb der OD bzw. für die OD als sog. -Baumtor- .

6.3.1.3 Bestandteile der Deiche -(zugehörige Schutzstreifen)-

Gemäß § 65 (1) Landeswassergesetz (LWG vom 07.02.1992) sind

- a) am Landesschutzdeich der äußere, (seeseitige) Schutzstreifen von 20,00 m * Breite sowie der innere, (landseitige) Schutzstreifen von 10,00 m * Breite - und

★ ... vom jeweiligen Fußpunkt des Deichkörpers gemessen

- b) am sonstigen Deich der äußere, (seeseitige) Schutzstreifen von 10,00 m * Breite sowie der innere, (landseitige) Schutzstreifen von 5,00 m * Breite im Plan entsprechend eingetragen und in der Planzeichnung mit (DZ) gekennzeichnet .

6.4 Naturschutzgebiet "Krummsteert-Sulsdorfer Wiek/Fehmarn"

Am nördlichen Rand des B-Plan-Geltungsbereiches Nr. 07 kommen Teilflächen des Naturschutzgebietes "Krummsteert-Sulsdorfer Wiek/Fehmarn" gemäß Landesverordnung vom 09. Oktober 1980 zu liegen.

Es handelt sich hierbei um die gemäß Verordnung miterfaßten nördlichen Teile des Landesschutzdeiches, - welche in der Planzeichnung als 'Nachrichtliche Mitteilungen' mitdargestellt wurden .

Planungen irgendwelcher Art sind in diesem bzw. im Näherungsbereich dazu, n i c h t vorgesehen;

vgl. hierzu auch Texteintragung in der Planzeichnung bzgl. des dort angrenzend zu liegen kommenden Parkplatzes .

6.5 Sonstige Schutzbestimmungen

6.5.1 Beeinträchtigungen für die Wasserstraßen

Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen gemäß § 34(4) Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung vom 23.08.1990 (BGBl. I S. 1818) - weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlaß geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern.

Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig.

Von der Wasserstraße aus sollen ferner weder rote, grüne, blaue Lichter noch mit monochromatisch-gelben Natriumdampflampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen usw. sind daher von der örtlichen Genehmigungsbehörde zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen;

(Bekanntmachung des Innenministers vom 21. Juli 1969 - Amtsblatt Schleswig-Holstein 1969, Seite 471) .

* ... vom jeweiligen Fußpunkt des Deichkörpers gemessen

6.5.2 Einfache Kulturdenkmale

Gemäß Auflistung der Unteren Denkmalschutzbehörde des Kreises Ostholstein sind im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 07 verschiedene 'Einfache Kulturdenkmale' gemäß § 1 (2) DSchG verzeichnet. Es handelt sich hierbei

a) um folgende Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale)

- Nr. 2 Schleuse zur Sulsdorfer Wik
- Nr. 3 Denkmal für 'Kaiser Wilhelm'
- Nr. 4 Wohn- und Geschäftshaus " Am Hafen 2 "
- Nr. 5 Dreiständerscheunen, Seestraße ; -
wobei das Gebäude zu
- Nr. 6 ehemalige Gaststätte 'Seegarten', Poststraße 20
zwischenzeitlich abgebrochen wurde .

Daneben wurde als

- Nr. 1 der Hafen und das Hafengelände

b) als 'Einfaches Kulturdenkmal' (Ensemble)

eingetragen.

Eine genaue Abgrenzung hierfür erfolgte seinerzeit aus strategischen und anderen Gründen allerdings nicht, so daß die in der Planzeichnung Teil -A- gewählte Umgrenzung gemäß Nr. 14.2 der Planzeichenverordnung seitens des Planverfassers und mit Bezug auf die hafenräumlichen Zusammenhänge und technischen und historischen Abhängigkeiten so gewählt wurde .

Die unter o.g. a) + b) eingetragenen 'Einfachen Kulturdenkmale' wurden gemäß Nr. 14.1 bzw. Nr. 14.2 der Planzeichenverordnung entsprechend umgrenzt und mit einem K gekennzeichnet .

Die unter o.g. a) bezeichneten Einzelanlagen wurden zusätzlich mit einer Baulinie entsprechend dem derzeitigen Bestand umgrenzt bzw. damit festgesetzt, um damit die Erhaltung und Gestaltung der Kulturdenkmale in ihrer derzeitigen Form absichern zu helfen .

Sonstige, gesetzliche Schutzbestimmungen irgendwelcher Art liegen z.Zt. n i c h t v o r .

6.5.3 Immissionsschutz gegenüber dem geplanten öffentlichen Parkplatz (Bedarfs- und Auffangparkplatz)

Für den geplanten Bedarfs- und Auffangparkplatz einschließlich der dort ausgewiesenen Gemeinschaftsstellplätze wurde mit Bezug auf die östlich angrenzende MD-Gebietsausweisung eine Lärmschutzbereichnung nach DIN 18005 - Mai 1987 aufgestellt .

- Der resultierende Beurteilungspegel wurde auf das nächstgelegene Gebäude - [H2] - berechnet;
vgl. ANLAGE -1.1- und Kennzeichnung im Lageplan M 1:1.000 dazu.

Für die Pkw-Stellplätze wurde eine 2-malige Belegung/24 h zugrundegelegt, - für Busse eine 1-malige Belegung/16 h , wobei sich ein resultierender Beurteilungspegel am Hause - [H2] - von 47,8 dB tagsüber < 60 dB zul. - und 40,3 dB nachts < 50 dB (45 dB) zul.

nach Maßgabe der schalltechnischen Orientierungswerte Ziffer 1.1 e, Beiblatt 1 zur DIN 18005 ergab, so daß auf bauliche Lärmschutzmaßnahmen zu verzichten war.

- Zwecks Einbettung des Parkplatzes in die Landschaft - und zwecks zusätzlicher Grün- und Sichtabschirmung wurde umlaufend eine Knickneuanpflanzung im B-Plan festgesetzt. Diese Anpflanzungen sind v o r Inangriffnahme der dortigen Plannutzungen herzustellen .

6.6 Weitere Maßgaben seitens der Gemeinde

6.6.1 Erhaltenswerte Gebäude in der historischen Ortslage

- Wie in Ziffer 4.2.1 bereits erwähnt, wurde die, den historischen Ortsteil prägende, ältere Bausubstanz gesondert erfaßt und bewertet - und wo für erforderlich erachtet, demgemäß nach § 172 (1) BauGB zur Erhaltung festgesetzt.
Künftige Deichplanungen sollten diesen Gebäudebestand entsprechend berücksichtigen .

6.6.2 Erhaltenswerter Baumbestand in der historischen Ortslage

- Ebenfalls in Ziffer 4.2.1 bereits vermerkt, wurde der, die historische Ortslage prägende Baumbestand katasterlich nach Art und Umfang eingemessen - und wo sinnvoll, ebenfalls zur Erhaltung festgesetzt - soweit andere gesetzliche Regelungen (z.B. gem. Ziffer 6.3.2) dem nicht entgegenstanden;
vgl. auch ANLAGE -1.2- und Planzeichnung hierzu .

7.0 VER- UND ENTSORGUNGSMAßNAHMEN

7.1 Trinkwasserversorgung

Die zentrale Trinkwasserversorgung erfolgt mit Anschluß an die vorhand. Leitungen des Wasserbeschaffungsverbandes Fehmarn .

7.2 Stromversorgung

Die Stromversorgung erfolgt durch die Schleswig AG .

Auf die vorhand. Leitungsanlagen ist Rücksicht zu nehmen. Die notwendigen Versorgungsflächen für Leitungen und Stationen werden zur Verfügung gestellt .

7.3 Gasversorgung

Eine zentrale Gasversorgung besteht nicht.

7.4 Abwasserbeseitigung - vorhanden : Trennsystem

7.4.1 Schmutzwasserentsorgung (SW)

Die zentrale Schmutzwasserentsorgung erfolgt mit Anschluß an die vorhand. Anlagen durch den Zweckverband Ostholstein.

7.4.2 Oberflächenwasserentsorgung (RW)

Analog zu Ziffer 7.4.1 .

Bei Ableitung von Niederschlagswasser aus bebauten Gebieten sind die technischen Bestimmungen zum Bau und Betrieb von Anlagen zur Regenwasserbehandlung bei Trenn-Kanalisation zu beachten .

(Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1992 Nr. 50, S. 829)

Bei der Einleitung in Gewässer I. Ordnung sind entspr. Anträge beim Amt für Land- und Wasserwirtschaft Lübeck ; bei der Benutzung von Gewässern II. Ordnung bei der Wasserbehörde des Kreises Ostholstein für die Einleitungserlaubnis und Anlagengenehmigung zu stellen .

*

Bei der Abwasserbeseitigung werden die technischen Bestimmungen zum Bau und Betrieb von Anlagen zur Regenwasserbehandlung bei Trennkanalisation beachtet ;

(Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1992 Nr. 50, S. 829).

7.5 Müllbeseitigung

Die Müllbeseitigung erfolgt durch Anschluß an die zentrale Müllabfuhr des Zweckverbandes Ostholstein .
Im Hafenbereich und auf dem Bedarfs-/Auffangparkplatz wurden auch größere Flächen für die Aufstellung von größeren Müllcontainern sowie für die Aufstellung von Containern zur Wertstoffeinsammlung mitausgewiesen ;
vgl. Planzeichnung Teil -A- i.M. 1:500 .

7.6 Löschwasserversorgung

Der Löschwasserbedarf soll in Rücksprache mit der örtlichen Feuerwehr durch eine entspr. Anordnung von Hydranten innerhalb der zentralen Wasserversorgung mitabgedeckt werden.

Im Hafengelände selbst sollten Oberflurhydranten Verwendung finden .

Die Sicherstellung der Löschwasserversorgung wird gemäß Erlaß des Innenministers vom 17. Januar 1979 -Az.: IV 350 b - 166.30 vorgenommen werden .

7.7 Fernmeldeeinrichtungen

Für den rechtzeitigen Ausbau des Fernmeldenetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, daß Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Planbereich dem Fernmeldeamt Kiel, PF 1200, 2300 Kiel, Dienststelle Planungsstelle für Linientechnik, Tel.: (0431) 591-38 35 so früh als möglich, mindestens 8 Monate vor Baubeginn schriftlich angezeigt werden .

Bereits vorhand. Anlagen sollen aus funktionalen und gestalterischen Gründen künftig z.T. verändert plaziert werden . Hierüber ist im rechtzeitigen Einvernehmen mit dem Fernmeldeamt zu befinden .

8.0 ÜBERSCHLÄGIGE KOSTENERMITTLUNG

Bei der im B-Plan Nr. 07 dargestellten Erschließung handelt es sich nicht um den erstmaligen Ausbau von Erschließungsmaßnahmen gemäß §§ 127 ff. BauGB, sondern um Ausbaumaßnahmen gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG).

Der gemeindliche Anteil an den beitragsfähigen Kosten für diese Ausbaumaßnahmen richtet sich nach den in den Beitragssatzungen zur Beitragsbemessung enthaltenen Sätzen und beträgt mindestens 25% 1) .

8.1 Zusätzliche Erschließungsmaßnahmen

Zusätzliche (erstmalige) Erschließungsmaßnahmen sind in größerem Umfang nicht vorgesehen, - mit Ausnahme der Teil-Erschließung der Gemeinschafts-Stellplätze mit Anbindung über den öffentlichen Bedarfsparkplatz; - ggf. vorab mit Anbindung über die Planstraße -A- .

8.2 Um- und Ausbaumaßnahmen

Der Umfang der Um- und Ausbaumaßnahmen sollte in einer gesonderten Prioritätenliste seitens der Gemeinde erfaßt werden und sukzessive je nach Notwendigkeit und Stand der Finanzen über Jahre verteilt entsprechend umgesetzt werden.

Hierzu bedarf es neben der Ausschöpfung verschiedener, privater Investitionsinanspruchnahmen aller Voraussicht nach auch der Inanspruchnahme öffentlicher Förderungsmittel, welche zwecks Erhaltung und Sanierung des Ortes und des Hafens aufgrund der vorliegenden, geschichtlichen und städtebaulichen Bedeutung dieser Gesamtsituation von öffentlichem Interesse sind .

- Unter diesem Aspekt werden daher nachfolgend nur die vorrangig in Angriff zu nehmenden Aus- und Umbaumaßnahmen mit Ca.-Kosten erfaßt, mit dem Hinweis, daß diese nicht abschließend sind .

1) Vgl. hierzu auch Runderlaß des M D I vom 30.11.1976 - (Amtsblatt Schl.-H. S. 626)

8.2.1	Umgestaltung des Endpunktes der L 209/See- straße mittels Wendehammer, Ø 20,00 m und Kandelaber- sowie Umgestaltung der L 209/ Seestraße in der Ortslage in dem geringst- möglichen Umfang einschließlich Baumtor am Ortseingang ; incl. <u>10</u> * (Planung, Bauleitung + zur Ab- rund)	ca. DM 403.000,00
8.2.2	Ausbau der Planstraße -A- einschließlich Wendehammer und aller erforderlicher An- schlußausbildungen und dem vorgesehenen Begleitgrün; incl. <u>10</u> *	ca. DM 372.000,00
8.2.3	Ausbau des geplanten, öffentlichen Bedarfs- und Auffangparkplatzes in dem vorgegebenen, geringen Versiegelungsgrad im Oberflächen- belag und einschließlich aller dort gepl. Wegeverbindungen incl. Holzbrücke und aller Begrünungsmaßnahmen und erforderlichen Ausleuchtungen; incl. <u>10</u> *	ca. DM 1429.000,00
8.2.4	Maßnahmen im Bereich des Hafenvorplatzes, soweit sie für die Umsetzung der im Plan fixierten Zielvorstellungen unbedingt er- forderlich werden - wie :	
-	Renovierung der Hafenplatzanlagen (Ausbesserung und Begehbarmachung der vorhandenen Pflasterbeläge) ;	
-	zusätzliche Ausleuchtung der als 'Fuß- gängerbereich' vorgesehenen Verkehrs- flächen -besonderer Zweckbestimmung- ;	
-	notwendige Umbau-, Ausbesserungs- und Umgestaltungsmaßnahmen einschl. Beleuch- tung im Bereich der Poststraße und den Anschlußbereichen zur Seestraße hin; incl. <u>10</u> *	ca. DM 570.000,00
-	Ing.-Leistungen dazu incl. Nebenkosten (in Einzelpositionen enthalten)	ca. DM -----
-	gesamt -	ca. DM 2.774.000,00

Ü b e r t r a g - Gesamt-Summe : - ca.DM 2.774.000,00
./ . Kostenanteil der Gemeinde mit 25 v.H. ca.DM 674.000,00
Umzulegender Vorteilsatz mit 75 v.H. ... ca.DM 2.100.000,00

In diesen Kosten sind die einmaligen Anschlußgebühren bzw. Beiträge für die Ver- und Entsorgungsanlagen - (soweit es sich um Neu- oder Ergänzungsbauten handelt) sowie evtl. noch zu tätige Grunderwerbskosten nicht enthalten .

- Dergleichen blieben Kosten unerfaßt, welche ggf. durch Umstrukturierung in Verbindung mit einer evtl. Privatisierung des Hafens - und solche, die durch Vorteilsnahme vorhandener Einrichtungen entstehen .

H I N W E I S :

V o r Inangriffnahme der unter Ziffer 8.2.1 ; 8.2.2 und 8.2.4 benannten Maßnahmen ist aus städtebaulichen Gründen auf eine Realisierung des unter Ziffer 8.2.3 benannten Ausbaues des öffentlichen Bedarfs- und Auf-fangparkplatzes hinzuwirken .

Aufgestellt : Ingenieurbüro
Huß und Partner
Rathausstraße 2
24103 Kiel
Telefon 0431/93641
Telefax 0431/94484

23769 Burg auf Fehmarn , den 16.03.1995

Gemeinde Westfehmarn
- Der Bürgermeister -



[Handwritten signature]

Geändert und ergänzt gemäß Verfügung des Landrates des Kreises Ostholstein :

1. vom Az.:
2. vom Az.:

Nach den Beschlüssen der Gemeindevertretung Westfehmar : :

1. am23769 Burg auf Fehmarn ,
den
Bürgermeister
2. am23769 Burg auf Fehmarn ,
den
Bürgermeister

P l a n u n g :

PP

PLANEN PLUS

STADTPLANER UND ARCHITEKT BDA
DIPL.-ING. SIEGFRIED SENFFT
ATELIER: WALDSTRASSE 5 · 2420 EUTIN

☎ 0 45 21 - 23 16

FAX 7 34 31

23701 Eutin · 31. M ä r z 1993

.....
Planverfasser

A n l a g e n :

- ANLAGE -1.1- Lärmschutzberechnung öffentlicher Parkplatz
nach DIN 18005 - Mai 1987 -
ANLAGE -1.2- Baumbestandsliste O r t h auf Fehmarn
ANLAGE -1.3- URKATASTER -ehem. Fischersiedlung M 1:1.000-

Geändert + ergänzt : 1. am 15.12.1993 / 22.06.1994
Geändert + ergänzt : 2. am 12.10.1994

Lärmschutzberechnung öffentlicher Bedarfsparkplatz:
nach DIN 18005-Mai 1987

Parkplatz-Gesamtfläche:

$$A = 10440 \text{ m}^2$$

Flächengröße der Teilbereiche:

Flächen Nr.	1)	380 m ²	6)	120 m ²
	2)	120 m ²	7-10)	700 m ²
	3-4)	520 m ²	11-14)	1400 m ²
	5)	380 m ²		

Parkplatzkapazität:

Stellplätze für PKW's: 307
Stellplätze für Busse: 8

Verkehrsdichte:

DTV-Annahme: 614 PKW's/24 Std.
8 Busse/16 Std.

Flächenbezogener Schalleistungspegel:

Tagsüber: 52,35 dB
Nachts: 44,84 dB

Schalleistungspegel der Teilflächen: tagsüber

<u>Pegel Nr.</u>	1)	78,15 dB	6)	73,14 dB
	2)	73,14 dB	7-10)	80,80 dB
	3-4)	79,51 dB	11-14)	83,81 dB
	5)	78,15 dB		

Nachts ergibt sich ein um ca. 7,51 dB verminderter
Schalleistungspegel!

Pegelminderung durch Absorption:

<u>Absorption Nr.</u>	1)	40,48 dB	8)	44,47 dB
	2)	36,43 dB	9)	44,30 dB
	3)	42,45 dB	10)	45,27 dB
	4)	39,20 dB	11)	48,95 dB
	5)	39,20 dB	12)	48,72 dB
	6)	41,62 dB	13)	51,81 dB
	7)	46,02 dB	14)	51,73 dB

Beurteilungspegel am Immissionsort: tagsüber

<u>Pegel Nr.</u>	1) 37,67 dB	8) 36,33 dB
	2) 36,71 dB	9) 36,50 dB
	3) 37,06 dB	10) 35,53 dB
	4) 40,31 dB	11) 34,86 dB
	5) 38,95 dB	12) 35,09 dB
	6) 31,52 dB	13) 32,00 dB
	7) 34,78 dB	14) 32,08 dB

Nachts ergibt sich ein um ca. 7,51 dB verminderter Schalleistungspegel!

Resultierender Beurteilungspegel: bzgl. Haus H2

Die von der Parkplatzfläche ausgehende Lärmbelastung beträgt am Tag ca. 47,8 dB und bei Nacht ca. 40,3 dB.

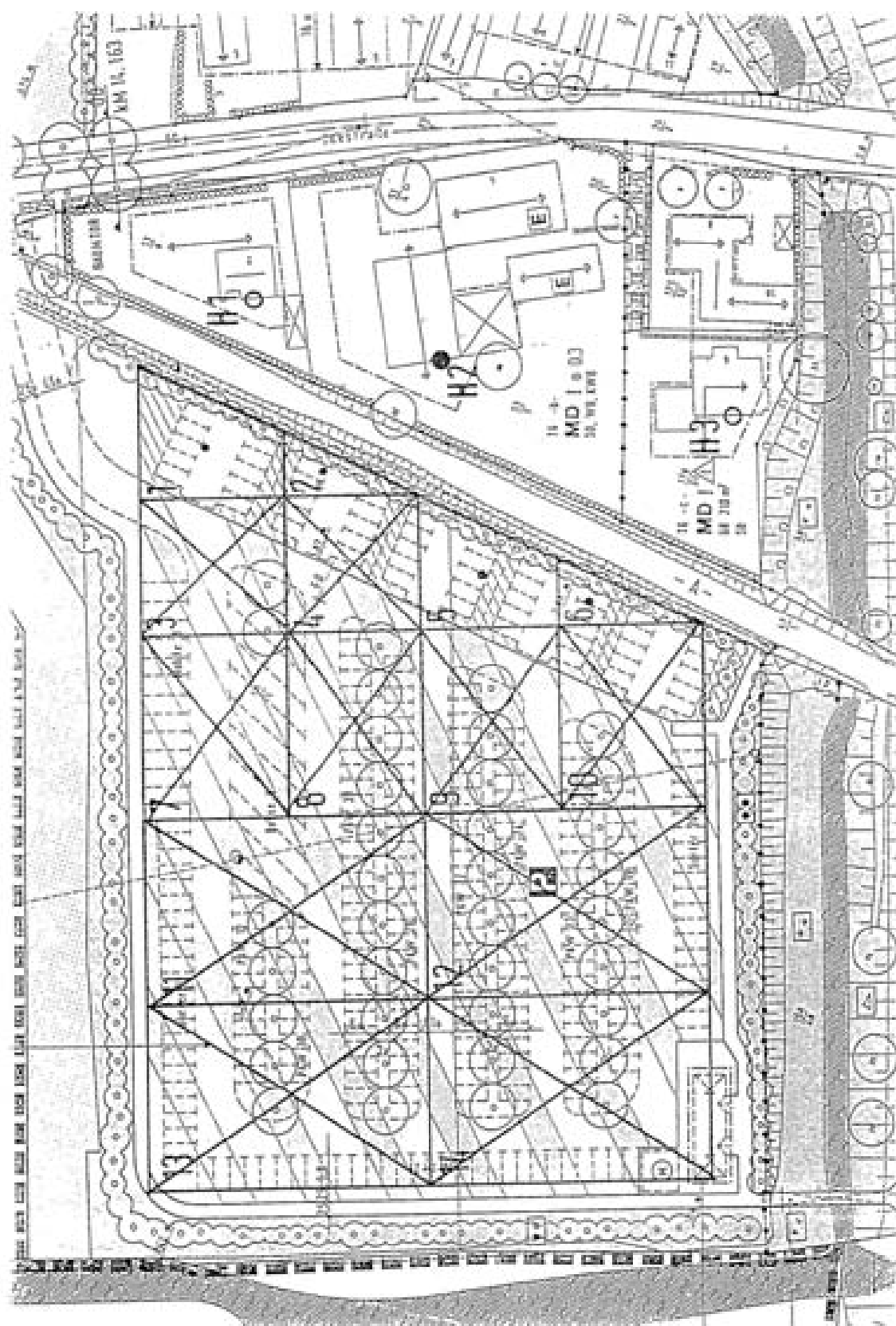
PP

PLANEN PLUS

STADTPLANER UND ARCHITEKT BDA
 DIPL.-ING. SIEGFRIED SENFFT
 ATELIER: WALDSTRASSE 5 · 23701 EUTIN
 ☎ 0 45 21 - 23 16 · FAX 7 34 31

LAGEPLAN P-PLATZ

M 1:1000



Baumbestandsliste Orth a.F.
=====

Nr.	Baumart	Kronend.	Stammd.	Bemerkung
1	Pappel	2.00m	0.25m	
2	"	2.00m	0.25m	
3	"	2.00m	0.25m	
4	Weißdorn	6.00m	0.15m	
5	"	6.00m	0.30m	
6	Zierkirsche	6.00m	0.30m	
7	Kastanie	9.00m	0.40m	
8	Linde	8.00m	0.30m	
9	"	8.00m	0.30m	
10	Pappel	14.00m	1.10m	
11	Birke	3.50m	0.25m	
12	"	3.50m	0.25m	
13	Esche	7.50m	0.45m	
14	Birke	4.00m	0.25m	
15	"	4.00m	0.25m	
16	Eberesche	6.50m	0.20m	
17	Pappel	11.00m	0.60m	
18	"	3.00m	0.20m	
19	"	11.00m	0.60m	
20	"	8.00m	0.30m	
21	"	7.00m	0.50m	
22	Weide	15.00m	0.60m	
23	Esche	5.00m	0.50m	
24	"	4.00m	0.20m	
25	Pappel	4.00m	0.60m	

26	Birke	4.00m	0.30m	
27	"	4.00m	0.20m	
28	Esche	5.00m	0.60m	
29	Birne	6.00m	0.20m	
30	Apfel	5.00m	0.40m	
31	Pappel	10.00m	0.40m	
32	"	10.00m	0.40m	
33	"	10.00m	0.40m	
34	"	10.00m	0.40m	
35	"	ø	0.65m	* geköpft
36	Ulme	5.00m	0.30m	
37	"	5.00m	0.30m	
38	"	5.00m	0.30m	
39	Birne	5.00m	0.35m	
40	"	4.50m	0.30m	
41	Pflaume	5.00m	0.25m	
42	Kirsche	5.00m	0.25m	
43	Pappel	5.50m	0.25m	
44	"	4.00m	0.20m	
45	"	4.00m	0.25m	
46	"	4.00m	0.20m	
47	Apfel	9.00m	0.50m	
48	Kirsche	4.50m	0.20m	
49	Esche	6.00m	0.25m	
50	"	4.00m	0.20m	
51	"	3.00m	0.20m	
52	"	3.00m	0.20m	

53	Ulme	11.00m	0.65m	
54	"	7.00m	0.45m	
55	"	7.00m	0.30m	
56	"	7.00m	0.60m	
57	"	7.00m	0.40m	
58	"	7.00m	0.30m	
59	Birke	5.00m	0.20	
60	Ulme	12.00m	0.80	
61	Linde	10.00m	0.45m	6 Stück
62				
63	Rotbuche	9.50m	0.40	
64	Ulme	9.00m	0.50	
65	Birne	7.00m	0.35m	
66	"	5.00m	0.35m	
67	Pappel	10.00m	0.45m	
68	Esche	5.00m	0.25m	
69	Kastanie	6.00m	0.35m	
70	"	7.50m	0.45m	
71	Apfel	8.00m	0.45m	
72	Linde	8.00m	0.45m	
73	"	4.00m	0.40m	
74	Pappel	4.00m	0.55m	
75	Esche	4.00m	0.25m	
76	Pappel	4.00m	0.40m	
77	Esche	3.00m	0.15m	
78	Pappel	5.00m	0.45m	

79	Ulme	12.00m	0.50m
80	"	12.00m	0.40m
81	"	7.00m	0.30m
82	"	14.00m	0.60m
83	Walnuß	9.00m	0.35m
84	"	9.00m	0.40m
85	Ulme	6.00m	0.25m
86	Kastanie	4.00m	0.20m
87	Pappel	12.00m	0.90m
88	"	14.00m	1.10m



ORTSGRUNDRISS VON DER ORTSCHAFT 'ORTH'
 GEMÄß URKATASTER - VOR BAU DES HAFENS/ DER L 209 -
 SEESTRAßE / + DES LANDESSCHUTZDEICHES -