

B e g r ü n d u n g
zum Bebauungsplan Nr. 7
für das Gebiet Wohldstraße - Bergstraße - B 76 -
Erholungswald in Timmendorfer Strand,
Gemeinde Timmendorfer Strand

1. Allgemeines

1.1 Die Struktur von Timmendorfer Strand

Der Ort Timmendorfer Strand befindet sich mit ca. 10.800 Einwohnern im Norden seiner Gemeinde. Direkt an der Ostsee gelegen, entwickelte er sich zum Kurort und später zum Unterzentrum.

Mehr als die Hälfte der Erwerbspersonen in der Gemeinde sind im Dienstleistungsgewerbe tätig, d.h. der überwiegende Teil der Bevölkerung lebt direkt oder indirekt vom Fremdenverkehr. Aus diesem Grunde wird die weitere Entwicklung der Gemeinde im wesentlichen in der Stärkung der Fremdenverkehrsfunktion gesehen.

Daneben soll aber die überlieferte Funktion als Wohnort nicht vernachlässigt werden.

1.2 Lage und Umfang des Bebauungsplanes

Das Plangebiet liegt mit 16,2 ha innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortes zwischen dem Bahnhof und dem Strand.

Es wird begrenzt

- im Norden durch den Erholungswald Wohld,
- im Osten durch die Wohldstraße und die Bergstraße,
- im Süden durch die Bahnhofstraße und
- im Westen durch die B 76.

1.3 Entwicklung des Planes

Der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes liegt der mit Erlaß des Innenministers vom 14.4.1967, Az.: IX 31 a - 321/2 - 0.3.10, genehmigte Flächennutzungsplan sowie die 13. Flächennutzungsplanänderung zugrunde.

2. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan soll die städtebauliche Ordnung des bereits bebauten Teiles verbessern und die Voraussetzung für die Erschließung der neuen Bauflächen bilden. Die Baugebiete werden als Allgemeine Wohngebiete ausgewiesen.

Von den ins Zentrum führenden Straßen (Bahnhofstraße und Bergstraße) erfolgt zur Landschaft eine Abstufung des Maßes der Nutzung. Die hohe Ausnutzung an der Bahnhofstraße und Bergstraße wird bis in den vorderen Teil der Wohldstraße geführt, wo der Fluß mit seinen Ufergehölzen eine natürliche Grenze des Maßes der Nutzung bildet. Eine Ausnahme von der Abstufung machen die bereits bestehenden zwei- bis dreigeschossigen Blocks an der Ratzebuhrer Allee, die für sich eine Einheit bilden. Im Hinblick auf die geschlossene Anlage des Steenbeeks wird hier anstelle der auf die Grundstücksgröße bezogenen Ausnutzung ein absolutes Maß der Nutzung festgesetzt.

Die Erschließung des Gebietes erfolgt überwiegend durch vorhandene Straßen. Während neben der B 76 die Bahnhofstraße, die Bergstraße und die Wohldstraße Durchgangsverkehr aufnehmen, sind Fockenrader Redder, Ratzebuhrer Allee, Steenbeek und die Planstraße reine Anliegerstraßen. Um das Wohnumfeld zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen,

sollen die besonders geeigneten Anliegerstraßen, nämlich Fockenrader Redder, Steenbeek und die Planstraße zu verkehrsberuhigten Wohnbereichen umgestaltet werden. Hier wird eine Mischnutzung angestrebt, bei der der Fußgänger Vorrang hat. Im Fockenrader Redder sollen einige Bäume gepflanzt werden. Ansonsten stellt diese kurze Straße, die keine Trennung von Gehweg und Fahrbahn besitzt, schon eine gemischt genutzte Fläche dar. Eine Verlängerung des Redders in Form eines Gehrechtes ist zur Schulwegsicherung erforderlich.

In der Straße Steenbeek sollen bauliche Maßnahmen die Autofahrer zu langsamen und rücksichtsvollen Fahrverhalten bewegen. Da eine Aufpflasterung der gesamten Straße im allgemeinen zu teuer ist, sollte in der Eingangssituation der Gehweg der Bahnhofstraße durchlaufen, um auf den veränderten Straßentyp hinzuweisen. Die Parkplätze sind wechselseitig anzuordnen und die Verschwenkungen z.T. aufzupflastern (z.B. der kleine Platz im südlichen Straßenabschnitt). Bänke, Fahrradständer u.a. sollen sowohl auf die Bedeutung der Straße als Wohnumfeld hinweisen als auch die Verschwenkungen markieren. Mit diesen Maßnahmen wird die Geschwindigkeit wesentlich verringert.

Die Darstellung der Parkplätze erfolgt hier nur beispielhaft. Die detaillierte Straßengestaltung ist gemeinsam mit den Anliegern zu erarbeiten. Für die mittleren Gebäude der Hausgruppen werden vier Parkplätze zur Ablösung der Stellplätze bereitgestellt.

In der Planstraße muß von Anfang an auf Bordsteine verzichtet werden. Kurze Fahrbahnabschnitte, durchlaufendes Klinkerpflaster, Bäume und verschwenkte Parkplätze sollen hier für ein umsichtiges Fahrverhalten sorgen.

Da die das Gebiet umgebenden Verkehrsstraßen kaum Parkplätze aufnehmen können, werden 5 Plätze im Anschlußplan Nr. 9a auf dem öffentlichen Parkplatz an der Bergstraße zur Verfügung gestellt.

Von der B 76 gehen erhebliche Belästigungen aus. Mit Hilfe einer Lärmschutzwand, in Kombination mit einem Wall soll das Wohngebiet vor den Immissionen geschützt werden. Der Nachweis des Lärmschutzes ist im Anhang dargestellt.

Die Errichtung der Schallschutzanlagen ist in Abstimmung mit dem Straßenbauamt Lübeck vorzunehmen, insbesondere ist vor Baubeginn die Standsicherheit nachzuweisen.

Der bereits bebaute Teil wird durch eine Ergänzung der Bepflanzung gegen die Landschaft und die B 76 abgegrenzt. Innerhalb des Gebietes sollen Straßenbäume und Hecken den öffentlichen Raum einfassen. Gestalterische Festsetzungen sollen den gemeinsamen Charakter des Gebietes wahren. Dies trifft besonders auf die Straße Steenbeek zu, deren Einheitlichkeit zusätzlich durch Baulinien geschützt wird.

Nördlich an die vorhandene Bebauung angrenzend werden 27 neue Baugrundstücke für Familieneigenheime ausgewiesen.

Die Erschließung der Grundstücke erfolgt durch eine kurze Verlängerung der Straße Steenbeek und eine von der Wohldstraße abzweigende Planstraße. Fußläufig sind diese beiden Straßen sowohl miteinander als auch mit dem Schulweg verbunden.

Um die Neubebauung in die Landschaft einzugliedern, soll der vorhandene Knick erhalten bleiben und im Rahmen der Erschließung ergänzt bzw. im südwestlichen Bereich verschoben werden. Eine optische und ökologische Verbindung zum Erholungswald Wohld soll durch

eine hainartige Baumbepflanzung auf den privaten Grundstücken erfolgen. Der Teich und die beiden Wasserläufe bleiben als prägende Landschaftselemente erhalten.

Gestalterische Festsetzungen werden zur Gewährleistung einer Einfügung der Neubauten in die vorhandene Bebauung getroffen, Baulinien sollen die Gestaltung des Plätzchens an der Planstraße unterstützen.

Im nordwestlichen Planbereich bleibt die landwirtschaftliche Nutzfläche bestehen.

3. Ver- und Entsorgung

In der Nähe des Gebietes befinden sich sowohl die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel als auch die Geschäfte zur Deckung des täglichen Bedarfs.

Für die Wasserversorgung, Entwässerung und Abfallbeseitigung ist der Zweckverband Ostholstein zuständig. Zur Entlastung des Klärwerkes Timmendorfer Strand wird das Klärwerk "Süd" in Ratekau entsprechend erweitert. Eine zeitliche Koordination mit der Erschließung des Baugebietes ist vorgesehen.

In allen Straßen des Geltungsbereiches sind, soweit nicht vorhanden, Schmutzwasser-, Regenwasser-, Frischwasser-, Energie- und Fernsprechleitungen vorgesehen. Die für die Versorgung des Bebauungsgebietes mit elektrischer Energie notwendigen Versorgungsflächen zur Errichtung von Transformatorstationen und Verlegung der Erdkabelleitungen sind der Schleswag zur Verfügung zu stellen. Auf die vorhandenen Versorgungsanlagen ist Rücksicht zu nehmen. Die Versorgung mit Erdgas ist möglich.

Das Gebiet des Bebauungsplanes liegt nach der Karte des Landesamtes für Wasserhaushalt und Küsten Schleswig-Holstein in einem vorgesehenen Trinkwasserschutzgebiet der öffentlichen Brunnen der Wasserversorgung des Zweckverbandes in Timmendorfer Strand, und zwar in der vorläufigen weiteren Schutzzone im Sinne von § 13 der Lagerbehälterverordnung vom 15.9.1970 (GVOBL.S.269) und der zuständigen Verwaltungsvorschriften vom 12.10.1970 (Amtsblatt Schleswig-Holstein 1970 S. 612). Die Vorschriften sind beim Lagern wassergefährdender Stoffe zu beachten.

4. Bodenordnende oder sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bildet

4.1 Die Sicherung des allgemeinen Vorkaufsrechtes für Grundstücke, die als Verkehrs-, Versorgungs- oder Grünflächen festgesetzt sind (§ 24 BBauG), ist vorgesehen.

4.2 Umlegung, Grenzregelung, Enteignung

Soweit sich das zu bebauende Gelände in privatem Eigentum befindet und die vorhandenen Grenzen eine Bebauung nach dem vorliegenden Bebauungsplan nicht zulassen, wird eine Umlegung der Grundstücke gem. § 45 ff des BBauG vorgesehen. Wird eine Grenzregelung erforderlich, so findet das Verfahren nach § 80 ff des BBauG Anwendung. Bei Inanspruchnahme privater Flächen für öffentliche Zwecke findet das Enteignungsverfahren nach § 85 ff des BBauG statt. Die genannten Verfahren werden jedoch nur dann durchgeführt, wenn die geplanten Maßnahmen nicht oder nicht rechtzeitig oder nicht zu tragenden Bedingungen im Wege freier Vereinbarungen durchgeführt werden können.

4.3 Pflanzgebot

Die Bepflanzungsgebote sind ggf. durch Anwendung des § 39b(8) BBauG durchzusetzen.

5.	Der Gemeinde voraussichtlich entstehende Kosten	
5.1	Umfang des Erschließungsaufwandes (§ 128 i.V. mit § 40 BBauG)	
	- für den Erwerb und die Freilegung der Flächen für die Erschließungsanlagen	58.000,-- DM
	- die erstmalige Herstellung der Erschließungsanlagen einschl. Einrichtungen für ihre Entwässerung und ihre Beleuchtung	142.000,-- DM
	- den Straßenumbau (verkehrsberuhigte Wohnbereiche) je Straße	100.000,-- DM
	- die Grünflächen	71.000,-- DM
	- die Lärmschutzmaßnahmen einschl. Bepflanzung	250.000,-- DM
5.2	Kostenverteilung aufgrund der Satzung über Erschließungsbeiträge	
	- Gesamtkosten (ohne Straßenumbau)	521.000,-- DM
	- Erschließungsbeiträge (90 % der beitragsfähigen Kosten)	243.900,-- DM
	- Gemeindeanteil	277.100,-- DM

Die Kosten für die Gemeinde entstehen zum größten Teil aus den Lärmschutzmaßnahmen. Hinzu kommen die anteiligen Kosten für die Umgestaltung der verkehrsberuhigten Wohnbereiche.

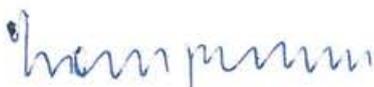
5.3 Finanzierung und vordringliche Maßnahmen

Die Finanzierung für die o.g. Maßnahmen ist gesichert. Sie erfolgt aus ordentlichen Haushaltsmitteln bzw. durch "Innere Darlehen". Besondere Maßnahmen zur alsbaldigen Verwirklichung des Bebauungsplanes sind nicht erforderlich.

5.4 Kosten, die nicht zum Erschließungsaufwand gehören (§ 127 Abs. 4 BBauG)

Die Kanalkosten und die Kosten für die Wasserversorgung werden vom Zweckverband Ostholstein umgelegt.

Timmendorfer Strand, den 30.06.1981


- Der Bürgermeister -



Anlage

Nachweis des erforderlichen Immissionsschutzes an der
B 76.

Unterlagen: Vornorm DIN 18005 .

Verkehrsmengenkarte 1975

Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge:

9.353 Kfz/24 h, davon 322 Lkw/24 h

(1975)

15.000 Kfz/24 h, davon 516 Lkw/24 h

(Schätzung)

Mittlere stündliche Verkehrsmengen:

tagsüber 843 Kfz

nachts 187 Kfz.

Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Fahrbahnachse bei
einer Geschwindigkeit von 60 km/h:

tagsüber 61 dB(A)

nachts 54 dB(A)

Planungsrichtpegel für WA: 55/40 dB(A)

Die Differenz von 14 dB(A) ist für die Berechnung ausschlag-
gebend.

Schnitt I : $h_s = 1,70 \text{ m}$, $\mathcal{J} = 16^\circ$

Schallpegelminderung: 15 dB(A)

Schnitt II : $h_s = 2,20 \text{ m}$, $\mathcal{J} = 11^\circ$

Schallpegelminderung: 15 dB(A)

Schnitt III: $h_s = 1,70 \text{ m}$, $\mathcal{J} = 16^\circ$

Schallpegelminderung: 15 dB(A)

Die angegebenen Höhen sind somit ausreichend. Zusätzlich
dämpft der Bewuchs den Schall um bis zu 1,5 dB(A).