

30.06.1998

BEGRÜNDUNG

ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 62

DER STADT HEILIGENHAFEN

VERFAHRENSSTAND:

- FRÜHZEITIGE BÜRGERANHÖRUNG (§ 3 (1) BauGB)
- BETEILIGUNG DER TÖB's UND GEMEINDEN (§ 4 (1) UND 2 (2) BauGB)
- ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG (§ 3 (2) BauGB)
- SATZUNGSBESCHLUß

AUSGEARBEITET:

P L A N U N G S B Ü R O
BAHNHOFSTRASSE 40, 23701 EUTIN,

O S T H O L S T E I N
TEL: 04521 - 3110 + 7917-0 (GT)

INHALTSVERZEICHNIS

Lfd. Nr.	Inhalt	Seite
1.	Vorbemerkung	3
1.1	Rechtliche Bindung	3 - 4
1.2	Geltungsbereich	4
1.3	Vorhandene Situation	4
1.4	Planungserfordernis	5
2.	Planung	5
2.1	Bebauung	5 - 6
2.2	Verkehr	6 - 9
2.2.1	Stell- und Parkplatznachweis	9 - 10
2.3	Grünordnung	10
2.3.1	Planung	10 - 11
2.3.2	Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich	11 - 14
2.3.3	Umsetzung der Sammelausgleichs- und -ersatzmaßnahmen	14 - 15
2.3.4	Zu erwartende Kosten für die Sammelausgleichs- und -ersatzmaßnahmen	15
3	Immissionen	16
3.1	Dazendorfer Weg/K 41	16 - 17
3.2	Bergstraße	18
3.3	Bundesstraße 207	21
4.	Ver- und Entsorgung	22
4.1	Stromversorgung	22
4.2	Wasserver- und -entsorgung	22
4.3	Müllentsorgung	22
4.4	Löschwasserversorgung	23
4.5	Gasversorgung	23
4.6	Fernwärmeversorgung	23
5.	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen	23
6.	Kosten	24
7.	Begründung	24

Anlage 1: Skizze zur Lärmprognose Dazendorfer Weg

Anlage 2: Skizze zur Lärmprognose Bergweg

Anlage 3: Grünordnungsplan

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 62 der Stadt Heiligenhafen für das Gebiet am südwestlichen Ortsrand von Heiligenhafen zwischen Dazendorfer Weg/K41, Grauwisch und Bergstraße (Bocksberg/Grauwisch);

1. Vorbemerkung

1.1 Rechtliche Bindung

Der in Aufstellung befindliche Raumordnungsplan definiert Heiligenhafen als Unterzentrum.

Der Regionalplan II ordnet der Stadt Heiligenhafen mit seinen ca. 9.000 Einwohnern eine Funktion als Unterzentrum zu. Hier soll sich u.a. der Bau von Wohnungen konzentrieren.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Heiligenhafen wurde mit Erlaß des Innenministers vom 20.07.1995, Az.: IV 810b/512.111-55.21 genehmigt.

Er stellte das Plangebiet als Wohnbaufläche gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 BauGB dar. Um das Plangebiet in einer natürlichen Art und Weise zum Ortsrand abzugrenzen und um die von der K 41 und Bergstraße auf das Plangebiet wirkenden Immissionen zu reduzieren, ist das Plangebiet von entsprechendem Abschirmungsgrün zu begrenzen. Der Flächennutzungsplan stellt zudem Hauptwanderwege im Plangebiet dar, die Bestandteil eines zusammenhängenden Wanderwegenetzes in der Stadt werden sollen.

Der Landschaftsplan entspricht den Vorgaben des Flächennutzungsplanes. Zusätzlich empfiehlt er parallel dem vorhandenen landwirtschaftlichen Weg eine Grünachse zu schaffen. Auf Empfehlung des Landschaftsplanes wird parallel zum Bebauungsplan ein Grünordnungsplan erstellt, der Bestandteil des Bebauungsplanes wird.

Die nördlichen Ecke (Kreuzung Dazendorfer Weg/Grauwisch mit Parkplatz) ist im Bebauungsplan Nr. 21 bereits rechtsverbindlich überplant. Das Flurstück 120 am nordöstlichen Plangebietsrand liegt innerhalb des verbindlichen Bebauungsplanes Nr. 22 und die gesamte Fläche östlich der Bergstraße ist Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 40. Die genannten Teilbereiche

werden hiermit aufgehoben und im Bebauungsplan Nr. 62 nochmals überplant. Somit gilt nach Genehmigung des Bebauungsplanes Nr. 62 auch nur die Neufassung. Ein förmliches Aufhebungsverfahren ist nicht beabsichtigt. Daß folglich die genannten Bebauungspläne wieder aufleben, wenn der Bebauungsplan Nr. 62 in einem Normenkontrollverfahren für nichtig erklärt wird, ist der Stadt bewußt. Da die Bebauungspläne Nr. 21, 22 und 40 die Bebaubarkeit der Teilbereiche detaillierter regeln, als der § 34 Baugesetzbuch, soll an dieser Regelungsform festgehalten werden.

Die Stadtvertretung der Stadt Heiligenhafen beschloß am 30. März 1995 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 62.

1.2 Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt am südwestlichen Ortsrand von Heiligenhafen, in der Gemarkung Heiligenhafen, Flur 3 und 18. Es ist im Nordosten durch die Straße Grauwich begrenzt, im Südsten durch die Bergstraße, im Süden durch einen wassergebundenen, landwirtschaftlich genutzten Weg bzw. landwirtschaftlich genutzter Fläche und im Westen durch den Dazendorfer Weg/K 41. Die Bebauung entlang des Grauwich ist überwiegend durch eingeschossige Wohngebäude geprägt.

1.3 Vorhandene Situation

(Siehe Grünordnungsplan Punkt 2: Bestandsaufnahme)

Das Plangebiet wird z.Zt. landwirtschaftlich genutzt. Innerhalb der Fläche existieren keine ökologisch hervorzuhebende Gegebenheiten.

Das Gelände ist mittelmäßig moduliert. Es liegt jedoch höher als der Ort Heiligenhafen an sich.

Südwestlich des Plangebietes befindet sich der Grabhügel DB 3. Durch das Plangebiet ist keine Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des Grabhügels auf der Moräne zu erwarten.

1.4 Planungserfordernis

Innerhalb des Ortes Heiligenhafen besteht ein dringender Bedarf an Wohnungen. Die letzten freien Bauflächen sind Ende 1996 verkauft worden. Jetzt fehlt das Angebot an Baufläche, die umgehend einer Bebauung zugeführt werden können bzw. die auch von ihrer Lage her eine geordnete städtebauliche Entwicklung sichern.

Da im Ort keine Baugebiete zur Verfügung stehen, die in absehbarer Zeit mit Wohngebäuden für ortsansässige Interessenten bebaut werden können, bietet nur die Erweiterung des südwestlichen Ortsrandes eine realistische Perspektive. Um auch langfristig die Wohnbauflächen in dem Unterzentrum konzentrieren zu können, besteht ein städtebaulicher Planungsbedarf.

2. Planung

2.1 Bebauung

Im Zentrum des Plangebiets wird eine Fläche als "Allgemeines Wohngebiet" gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Die Lage innerhalb der Grünachse bzw. zwischen den beiden optisch getrennten Baugebieten hebt die besondere Nutzungsform hervor. Von der Stadt ist innerhalb dieser Fläche der Bau von Gebäuden und Einrichtungen geplant, die sozialen Zwecken (wie Kindergarten) dienen. Sind solche Einrichtungen langfristig nicht erforderlich, dann soll innerhalb der Fläche die Möglichkeit bestehen, Nutzungen anzusiedeln, die dem Charakter eines Allgemeinen Wohngebietes entsprechen (wie Wohnungen, Läden, Speisewirtschaften etc.).

Beherbergungsbetriebe, Tankstellen und Gärtnereien gab es in dieser Lage in der Vergangenheit nicht. Parallel dazu soll auch langfristig ein störungsfreies Wohnen gesichert werden, bei Wahrung der allgemeinen Zweckbestimmung des Allgemeinen Wohngebietes und des angrenzenden Reinen Wohngebietes. Aus diesem Grund bleiben Beherbergungsbetriebe, Tankstellen und Gärtnereien nach wie vor unzulässig. Daher werden sie ganz ausgeschlossen.

Um ausreichend Gestaltungsfreiraum innerhalb dieser zentral gelegenen und städtebaulich betonten Fläche zu haben, erfolgt eine entsprechende Doppelfestsetzung der Art der baulichen Nutzung.

Die festgesetzte eingeschossige, offene Bauweise bzw. die Grundflächenzahl von 0,3 läßt eine harmonische Eingliederung der Baukörper in ein ansonsten Reines Wohngebiet zu.

Auf die Festsetzung einer Traufhöhe wird bewußt verzichtet, um auch eine architektonisch dominierende Bauweise zu ermöglichen.

Das verbleibende Baugebiet wird als "Reines Wohngebiet" gemäß § 3 BauN-VO festgeschrieben.

Gemäß dem bekannten Bedarf sollen innerhalb des Reinen Wohngebietes eingeschossige Einzel- oder Doppelhäuser entstehen. Um eine übermäßige bauliche Verdichtung am Ortsrand zu unterbinden, wird eine Mindestgröße der Einzel- und Doppelhausgrundstücke festgeschrieben, Grundflächenzahlen zwischen 0,25 und 0,3 sowie eine maximale Wohnungszahl je Einzel- bzw. Doppelhaus.

Das Gelände ist eher stark moduliert. Um eine sich der vorhandenen Geländestruktur angepaßte Bauweise zu erzielen, erfolgt im gesamten Plangebiet die Festsetzung der Firstrichtung, der Erdgeschoßfußbodenhöhe und der Traufhöhe (hier nur im WR-Gebiet). Bedingt durch die vorhandenen Gegebenheiten bestehen keine Bedenken gegen ein weiteres Vollgeschoß, wenn das natürliche Gefälle außerhalb des Gebäudes nicht wesentlich verändert wird.

Um ein einheitliches Gebietsbild zu erhalten, erfolgt die Festsetzung einer Dachneigung für die Hauptgebäude von 38° - 48° im WR-Gebiet. Diese Neigung ermöglicht einen zusätzlichen Ausbau des Daches und somit die Schaffung von weiterem Wohnraum. Zusätzlich wird die Farbe der Dachziegel - in Anlehnung an die angrenzende Bebauung - auf unglasierte rot bis rotbraune oder anthrazitfarbene im gesamten Plangebiet begrenzt.

2.2 Verkehr

Heiligenhafen verfügt über eine sehr gute Anbindung über die Bundesstraße B 207 mit unmittelbarem Anschluß in Oldenburg i.H. an die Autobahn A 1 an das überregionale Verkehrsnetz.

Heiligenhafen ist nicht an die Bahnlinie Lübeck/Puttgarden angebunden. Eine Zustiegmöglichkeit besteht erst in Puttgarden. Dorthin verkehrt eine Busverbindung.

Es gibt einen Stadtverkehr in Heiligenhafen, der auch bis in das Plangebiet hinein erweitert werden soll.

Das Plangebiet grenzt an den Dazendorfer Weg/K 42 und die Bergstraße/K 41. Gleichzeitig wäre eine Verlängerung der Jägermühle in das Plangebiet hinein möglich. Bei der Abwägung der äußeren Erschließung des Plangebietes spielen folgende Rahmenbedingungen eine entscheidende Rolle:

a) Bedingt durch die Bebaubarkeit des Plangebietes mit:

164 Einzelhäuser	mit 2 WE =	328
36 Doppelhäuser	mit 1 WE =	36
1 Haus offene Bauweise	mit 9 WE =	9

mit max. 373 Wohnungen

ist in der morgendlichen Spitzenstunde (MGS) - zwischen 7.00 und 8.00 Uhr -schätzungsweise mit:

$$\begin{aligned} \text{MGS (Pkw/h)} &= 0,35 \times \text{Pkw-Bestand} \\ &= 0,35 \times 373 \text{ WE} \\ &= \underline{131 \text{ Pkw}} \end{aligned}$$

zu rechnen. Da nur eine Anbindung (bei mehr als 2 Pkw/Minute) erheblich überlastet wäre, sind 2 Anbindungen zum Plangebiet erforderlich.

b). Das Plangebiet soll etappenweise erschlossen werden. Das anfallende Regenwasser kann nur in das nordwestlich gelegene Regenrückhaltebecken fließen. Daher muß in diesem Bereich mit der Bebauung begonnen werden.

Bei der Untersuchung der möglichen Erschließungsformen standen folgende Anbindungen zur Diskussion:

Tab. 1: Abwägung der Erschließung

JÄGERMÜHLE			
Ifd. Nr.	Erschließungsvorschlag	Vorteil	Nachteil
1.	Verlängerung der Jägermühle	<p>⇒ ausreichend dimensioniert</p> <p>⇒ ausreichender Abstand der Gebäude zur Straße</p>	<p>⇒ Kreuzung Jägermühle/Bergstraße ist schlecht einsehbar → Unfallgefahr</p> <p>⇒ verkehrliche Mehrbelastung der Anwohner der angrenzende Bebauungsplan Nr. 21 deutet diese Erweiterung nicht an</p>

DAZENDORFER WEG / K 42			
2.	Ausbau der Kreuzung K 42 / Grau- wisch	⇒ die Zufahrt ist vorhanden ⇒ keine neue Anbindung ist an die K 42 erforderlich	⇒ Sicherung der Zufahrtsmög- lichkeit der Landwirte
BERGSTRASSE			
3.	Ausbau der beiden Feldabfahrten zur Kreuzung	⇒ die Kreuzungssituation ist vorhanden ⇒ die Funktionen dieser Kreisstraße erfüllen bereits die K 1, B 501 und B 207 mit → K 42 ist nicht erforderlich	⇒ die K 42 ist zur Gemein- destraße abzustufen
4.	Bau einer Zufahrt von der Mitte der östlichen Gebiets- grenze	⇒ gute Übersichtlichkeit vom Plangebiet in den Bergweg	⇒ erheblicher Eingriff in die intakte Böschung mit Baumbe- stand, ⇒ erheblich höherer Aufwand beim Bau aktiver Lärmschutz- maßnahmen

Als Vorzugsvarianten für die äußere Erschließung kristallisierte sich der Ausbau der Kreuzung K 42/Grauwisch (2) und der Ausbau beider Feldabfahrten an der Bergstraße (3) heraus. Beide Anbindungen zusammen lassen u.a. den Ausbau einer verkehrstechnisch sinnvollen inneren Erschließung zu.

Bedingt durch die Nähe des Kreuzungspunktes zur Auffahrt auf die A 1, besteht die Gefahr eines Rückstauens von bzw. zur Autobahn. Um einen reibungslosen, sicheren Verkehr auf der Bergstraße und auf der A 1 zu gewährleisten, ist die Verbreiterung des Kreuzungsbereiches Bergstraße/Planstraße soweit erforderlich, daß eine Linksabbiegespur gemäß RAS-K-1 entstehen kann. Parallel dazu beantragt die Stadt die Abstufung der Kreisstraße 42 zur Gemeindestraße.

(Hinweis: Bedingt durch diesen Antrag geht die Planung davon aus, daß die Bergstraße eine Gemeindestraße ist.)

Die Prioritäten im Kreuzungsbereich Dazendorfer Weg/Grauwisch sind wie folgt zu ordnen: K 41 → Planstraße → Grauwisch.

Die vom Dazendorfer Weg in das Plangebiet hineinführende Planstraße (A-A) ist so auszubauen, daß sie durch den landwirtschaftlichen Verkehr belastbar ist, sowie ihre Funktion als Haupterschließungsstraße erfüllt.

Um einen verkehrssicheren Anschluß des Baugebietes auf die Bergstraße sicherzustellen, ist der Ausbau einer umfangreichen Kreuzung gemäß RAS-K-1 mit einer Linksabbiegespur erforderlich (siehe Planzeichnung).

Auf die Planstraße A-A stößt die von Osten bzw. von der Bergstraße kommende Haupterschließungsstraße B-B. Beide Haupterschließungsstraßen werden kurvenreich geführt bzw. sollen entsprechend verkehrsberuhigt ausgebaut werden, daß sie zu einer geringen Fahrgeschwindigkeit zwingen bzw. Schleichverkehr von Ost nach West unterbinden.

Von den Haupterschließungsstraßen gehen nur Stichstraßen ab. Diese sind als verkehrsberuhigte Mischflächen auszubauen (siehe Querschnitt auf der Planzeichnung). Ziel dieses Verästelungsnetzes ist es, kleine, abgeschlossene Baugebiete zu schaffen, die nur vom Anliegerverkehr belastet werden.

Mehr Durchlässigkeit bietet das Plangebiet Fußgängern und Radfahrern. So sind fast vier durchgängige Wege geplant, die in unterschiedlichen Befestigungsqualitäten das Plangebiet von Ost nach West queren, sowie 6 weitere Wege die von Nord nach Süd verlaufen.

Im Nordosten ist eine Verbindung zum Bocksberg vorgesehen und im Norden zur Jägersmühle mit dem Ziel, das Plangebiet und das Ortszentrum auch für Fußgänger und Radfahrer auf kürzestem Weg zu verbinden.

Die Fuß- und Radwege sind nur soweit zu verfestigen, wie es für ihre Funktion erforderlich ist.

2.2.1 Stell- und Parkplatznachweis

Innerhalb des Plangebietes können ca. 373 Wohneinheiten entstehen. (siehe Punkt 2.2)

Bedingt durch die Größe aller Grundstücke können die einzelnen Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken untergebracht werden.

Für die max. 373 Wohneinheiten sind möglichst durch die Stadt - auf Empfehlung der EAE-85/95, Punkt 5.2.1.2 - ca. 62 bis 124 Parkplätze zu schaffen. Da das Plangebiet am Ortsrand liegt, daß an den Öffentlichen Nahverkehr angeschlossen werden soll und relativ gut an das zentrale Fuß- und Radwegenetz angebunden wird, kann von einem mittleren Besucheraufkommen aus-

gegangen werden. Daher richtet sich der Parkplatzbedarf nach dem mittleren Parkplatzbedarf. Die 101 Parkplätze können entlang der Erschließungsstraßen angeordnet werden.

Der Parkplatz im Norden des Plangebietes steht den Anwohnern des Baugebietes Bebauungsplan Nr. 21 zur Verfügung.

2.3 Grünordnung (Siehe Grünordnungsplan)

2.3.1 Planung

Ziel der Planung ist es, das Plangebiet insbesondere zum Ortsrand, zur Bergstraße und zum Dazendorfer Weg stark einzugrünen. Zudem soll das relativ große Neubaugebiet durch Grünachsen so gegliedert werden, daß kleinstadttypische, übersehbare Bauabschnitte entstehen.

Unter dieser Zielvorgabe wurden Grünflächen parallel der Bergstraße und dem Dazendorfer Weg festgesetzt mit der Zweckbestimmung "Immissionschutzgrün". Innerhalb dieser Flächen werden Schallschutzwälle errichtet, die gemäß den Vorgaben des Grünordnungsplanes stark und dicht zu begrünen sind. An der nördlichen und südlichen Gebietsgrenze werden durchgängige Grünstreifen angeordnet. Sie sollen teilweise den Anwohnern in Form von Parkanlagen, Spielplätzen, Bolzplätzen und einem Rodelberg zur Verfügung stehen. Beide Ost-West-Grünachsen werden durch zwei Nord-Süd-Grünachsen miteinander verbunden.

In der südwestlichen Ecke des Plangebietes ist die Anlage einer umfangreichen extensiven Wildwiese (Maßnahmenfläche A) vorgesehen. Durch die Anpflanzung von Obstbäumen soll sie den Charakter einer ortsrantypischen Streuobstwiese erhalten (siehe Grünordnungsplan).

Im Plangebiet und in den angrenzenden Wohngebieten beobachteten Anwohnern Frösche. Deren Lebensraum soll durch die Anlage einer extensiven Wildwiese (Maßnahmenfläche B) im Südosten in der Form gesichert werden, daß ein Amphibien-Sommerlebensraum entsteht.

Ein ganzjährig nutzbarer Amphibienteich ist im nordöstlichen Plangebiet vorgesehen. Dieser ist durch einen entsprechenden Uferschutzstreifen (Maßnahmenfläche C) abzuschotten.

Das Plangebiet ist durch die Anpflanzung und Erhaltung von einheimischen, standortgerechten Bäumen und Gehölzen - gemäß den Vorgaben der Planzeichnung und dem Grünordnungsplan - zu durchgrünen.

Von ökologischer Bedeutung sind die stark bewachsenen Steilhänge parallel der Bergstraße. Diese sind in ihrer Form zu erhalten.

Das Regenrückhaltebecken ist gemäß den Vorgaben des Grünordnungsplanes naturnah einzubinden.

Die privaten Grundstücke sind zu den öffentlichen Grünflächen (siehe Planzeichnung) mit max. 1 m hohen Hecken aus heimischen, standortgerechten Gehölzen abzugrünen. Wird eine Abgrenzung zur öffentlichen Verkehrsfläche hin beabsichtigt, so ist dafür ebenfalls eine Hecke anzupflanzen.

Nicht bebaute Grundstücksteile sind zu begrünen. Zusätzlich ist ab einer Gesamtgrundstücksgröße von 400 m² ein Baum zu pflanzen.

Um den Versiegelungsgrad nicht unnötig zu erhöhen, sind alle Stellplätze und deren Zufahrten mit wasser- und luftdurchlässigen Aufbauten herzustellen.

2.3.2 Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich

(Siehe Grünordnungsplan)

Grundlage für die Berechnung des Kompensationsbedarfs sind die im Bereich Boden ermittelten Größen (siehe Grünordnungsplan, Seite 13, Tabelle 2) sowie die Eingriffe in Gehölzbestände. Die Ermittlung des erforderlichen Ausgleichs-/Kompensationsbedarfs beruht auf dem Gemeinsamen Runderlaß des Innenministers und der Ministerin für Natur und Umwelt vom 8. November 1994.

Entsprechend dem Erlaß ist für die Beeinträchtigung der Bodenfunktion bei Vollversiegelung eine Fläche mindestens im Verhältnis 1: 0,3 aus der landwirtschaftlichen Nutzung zu nehmen und als naturnahes Biotop zu entwickeln. Für die durch den Aushub des Regenrückhaltebeckens und Bodenversiegelungen durch Zufahrten und Pflegewege entstehenden Bodeneingriffe

wird ebenfalls ein Ausgleich von 1: 0,3 zugrunde gelegt. Bei teilversiegelten Flächen (z.B. Verbindungs- und Fahrradwege mit wassergebundener Decke) wird ein Ausgleich von 1: 0,2 erforderlich.

Da eine Versickerung des Oberflächenwassers innerhalb des Baugebiets aufgrund der Untergrundverhältnisse nicht möglich ist, sind für die hieraus entstehenden Beeinträchtigungen der lokalen Grundwasserverhältnisse entsprechende Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen zu ergreifen. Für vollversiegelte bzw. überbaute Flächenanteile wird ein Kompensationswert von 1: 0,1 angesetzt.

Die Eingriffe in Gehölzbestände im Einmündungsbereich Grauwisch werden mit einem Ausgleichsfaktor von 1: 1 berechnet, da die Bestände kurz- bis mittelfristig wieder herstellbar sind.

Der im Rahmen der Kreuzungserstellung an der Bergstraße stattfindende Eingriff in den dortigen Steilhang (§ 15a Biotop) wird entsprechend den Vorgaben des gemeinsamen Runderlasses mit einem Ausgleichs-/Kompensationswert von 1: 2 berechnet.

Der Ausgleichsbedarf für die Bodeneingriffe durch geplante Aufschüttungen (Lärmschutzwälle, Rodelberg) wird entsprechend der betroffenen Grundfläche mit einem Ausgleichsfaktor von 1: 0,2 berücksichtigt.

Insgesamt resultiert aus der Eingriffssituation ein Ausgleichs-/Kompensationsbedarf von insgesamt 29.594 qm wie folgt:

Tab. 2: Berechnung des Ausgleichs-/Kompensationsbedarfs

Art des Eingriffs	in m ² / m	versiegelte Fläche (m ²)	Ausgleichs- faktor gem. Erlaß	benötigte Aus- gleichsfläche (m ²)
Bodenversiegelung:				
Wohnbaufläche	96.700	36.263	0,3 (Boden)	10.879
GRZ 0,25 Überschreitung 50%			0,1 (Wasser)	3.626
Wohnbaufläche und Gemein- bedarfsfläche	7.430	3.344	0,3 (Boden)	1.003
GRZ 0,3 Überschreitung 50%			0,1 (Wasser)	334
Haupt-/Nebenstraßen	23.830	23.830	0,3 (Boden) 0,1 (Wasser)	7.149 2.383
wassergebundene Ver- bindungswege	6.928	6.928	0,2 (Boden) /	1.386
sonstige Bodenbeeinträchtigungen:				
Regenrückhaltebecken	4.120		0,2 (Boden)	824
Lärmschutzwälle, Rodelberg	7.250		0,2 (Boden)	1.450
Eingriffe in Biotope etc.:				
Eingriffe in Gehölzbestände	200	/	1	200
Eingriffe in Steilhang	180	/	2	360
Summe				29.594

Für die Eingriffs-↔ Ausgleichsbilanzierung werden die auf Grundlage der entstehenden Eingriffe ermittelten Ausgleichserfordernisse den geplanten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sowie anderen für den Ausgleich anrechenbaren Maßnahmen gegenübergestellt. Die einzelnen Positionen sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt, aus der auch das abschließende Ergebnis entnommen werden kann:

Tab. 3: Abschließende Eingriffs- ⇔ Ausgleichsbilanzierung

EINGRIFF			
Art des Eingriffs	Eingriffsgröße (m ²)	benötigte Ausgleichsfläche (m ²)	
Boden-/Grundwasserbeeinträchtigungen durch Überbauung und Versiegelung etc.	81.734	29.594	
Eingriffe in Gehölzbiotope	380		
ANRECHENBARER AUSGLEICH			
Maßnahme	Fläche in qm	Anrechenbarkeit gemäß Erlaß	erreichter Ausgleichs-/Kompensationswert
Maßnahmenfläche A: extensive Wildwiese	11.450	100%	11.450
Maßnahmenfläche B: Amphibien-Sommerlebensraum	2.200	100%	2.200
Maßnahmenfläche C: Anlage Amphibienbiotop	1.760	100%	1.760
Grundfläche der bepflanzten Lärmschutzwälle	6.050	75%	4.538
Anlage naturnaher Gehölzpflanzungen in Grünflächen	1.100	75%	825
Grundfläche neuer Knicks im Bereich öff. Grünflächen (310 lfd./m x 2,5 m)	775	75%	581
Ausgleichswert Naturschutz gesamt:			21.354
BILANZ			
Naturschutz:			
Ausgleichs-/Kompensationsbedarf in qm			29.594
erreichter Ausgleich:			21.354
verbleibendes Ausgleichsdefizit in qm:			8.240

Die Eingriffsbilanzierung zeigt, daß der Eingriff nicht vollständig durch die geplanten Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ausgeglichen werden kann. Die gesetzlichen Anforderungen des § 8a BNatSchG nach Ausgleich/Ersatz des Eingriffs werden somit nicht vollständig erfüllt. Es verbleibt ein Ausgleichsdefizit von rd. 8.240 qm (0,82 ha).

Dieses Defizit kann nur durch die Bereitstellung von Ersatzflächen außerhalb des Plangebiets kompensiert werden.

2.3.3 Umsetzung der Sammelausgleichs- und -ersatzmaßnahmen

Den einzelnen Bauabschnitten wird eine Sammelausgleichs- und -ersatzfläche zugeordnet (siehe Planzeichnung). Dadurch soll gesichert werden, daß die

Sammelausgleichs- und -ersatzmaßnahmen ebenfalls abschnittsweise entstehen.

Die Stadt beauftragt mit der Durchführung der Sammelausgleichs- und -ersatzmaßnahmen für die jeweiligen Bauabschnitte geeignete Unternehmen. Die dabei anfallenden Kosten werden anschließend anteilig auf die Grundstücke der Bauabschnitte angerechnet. Die Ausgleichsmaßnahmen sind spätestens mit Beendigung des jeweiligen Bauabschnittes fertigzustellen.

2.3.4 Zu erwartende Kosten für die Sammelausgleichs- und -ersatzmaßnahmen

(Siehe Grünordnungsplan)

Tab. 4: Kosten der Ausgleichsmaßnahmen

Baukosten: Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen				
Anzahl	inhei	Position	EP DM	GP DM
1. Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen				
<u>Maßnahmenfläche A:</u>				
8.890	qm	1.1 Anlage Wildwiese (ohne wege- und Gehölzflächen)	4,00	35.560,00
2.030	qm	1.2 naturnahe, flächige Gehölzpflanzungen	16,00	32.480,00
24	St.	1.3 Anpflanzung von Obstbäumen	740,00	17.760,00
21	St.	1.4 Anpflanzung Einzelbäume als punktuelle Baumgruppen	820,00	17.220,00
<u>Maßnahmenfläche B:</u>				
190	lfm	1.5 Neuanlage Knick, Material für den Knickwall bauseits vorhanden	40,00	7.600,00
1.600	qm	1.6 Anlage Wildwiese	4,00	6.400,00
130	qm	1.7 naturnahe, flächige Gehölzpflanzung	16,00	2.080,00
380	lfm	1.8 Wildverbißschutzzaun	15,00	5.700,00
<u>Maßnahmenfläche C:</u>				
640	cbm	1.9 Aushub Teich (Einbau auf den angrenzenden Flächen)	10,00	6.400,00
50	qm	1.10 Bepflanzung	10,00	500,00
150	lfm	1.11 Einzäunung	20,00	3.000,00
Zusammenstellung der Baukosten				
		Baukosten netto	DM	134.700,00
		15 % MwSt.	DM	20.205,00
			DM	154.905,00
		zuzüglich 6% Aufschlag als Sicherheitsreserve	DM	9.294,30
		Baukosten, brutto	DM	164.199,30
		Baukosten, brutto (gerundet)	DM	165.000,00
Stand der Kostenschätzung: 08/97				

3. Immissionen

3.1 Dazendorfer Weg / K 41

a) Immissionspegel

Gemäß Verkehrsmengenkarte für Schleswig-Holstein von 1995 sind auf dem Dazendorfer Weg 2.614 Kfz/24 h gezählt worden. Da von einem Wachstum der Verkehrsmenge um ca. 1% pro Jahr ausgegangen werden muß, sind im Jahre 2015 mit ca. 3.137 Kfz/24 h zu rechnen. Um von vornherein einen optimalen Schutz der Anwohner vor belästigenden Immissionen zu gewährleisten, wird von der letztgenannten Verkehrsmenge ausgegangen.

Als Bezugspunkt für die Berechnung der auf das Wohngebiet wirkenden Immissionen wird ein parallel zur Dazendorfer Straße gelegene Flurstück gewählt, welches sich in der Mitte der Bauflucht befindet, da dort die höchsten Schallimmissionen zu erwarten sind (Siehe Anlage 1).

Die Verkehrsmenge M beträgt:

$$\text{tags} \quad 3.137 \times 0,06 = 188 \text{ Kfz/h}$$

$$\text{nachts} \quad 3.137 \times 0,008 = 25 \text{ Kfz/h}$$

Beurteilungspegel

Tab. 5: Immissionen Dazendorfer Weg/K 41

	tags	nachts
Verkehrsstärke	188 Kfz/h	25 Kfz/h
Lkw-Anteil	20%	10%
Mittlungspegel	64,26 dB	53,88 dB
Steigung	0,00	0,00
Oberfläche	- 0,5 dB	- 0,5 dB
Geschwindigkeit	100 km/h	100 km/h
Ampel/Kreuzung	0,00 dB	0,00 dB
Emissionspegel	63,76 dB	53,38 dB
Abstand	37,00 m	37,00 m
Höhe	1,70 m	1,70 m
Beurteilungspegel	61,66 dB	51,28 dB
Orientierungswert für Reine Wohngebiete	> 50,00 dB	> 40 - 35 dB

Die zulässigen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 sind tags um 11,7 dB überschritten und nachts um 11,3 bis 16,3 dB. Schallschutzmaßnahmen sind somit erforderlich. Da das Plangebiet am Ortsrand liegt und von einer Einzel- und Doppelhausbebauung geprägt sein soll, erscheint ein aktiver Schallschutz als städtebaulich angemessen.

b) Berechnung des Lärmschutzwalles ($h = 3,5 \text{ m}$, $v = 100 \text{ km/h}$)

Der Bezugspunkt für diese Berechnung wird aus dem Punkt 3.1 a) übernommen. Bei der Rechnung wird von einer Lärmschutzwand mit einer Höhe (OK der parallel zum Wall verlaufenden Straßenoberfläche K 41) von $H_w = 3,5 \text{ m}$ ausgegangen. (Der Verlauf der Wand ist der Anlage 1 zu entnehmen.)

Tab. 6: Lärmschutzwall zum Dazendorfer Weg/K 41

Zeile	Teilstücke							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Lage der Teilstücke	-200	-110	- 50	- 20	0	20	50	110
m	-110	- 50	- 20	0	20	50	110	200
Länge der Teilstücke	90	60	30	20	20	30	60	90
10 lg (li/lo)	19,5	17,8	14,8	13,0	13,0	14,8	17,8	19,5
Schalleistungspegel ($L_w = 61,66 + 17,6 = 79,26$)	98,76	97,06	94,06	92,26	92,26	94,06	97,06	98,76
horizontaler Abstand	155	87	50	38	38	50	90	160
Pegelmind. d. Abstandes	54	48	42	39	39	42	48	54
eff. Schirmhöhe	0,96	1,24	1,42	1,56	1,60	1,80	2,00	2,46
Schirmwert	0,015	0,04	0,08	0,15	0,16	0,17	0,09	0,10
Pegelmind. d. Einzelhind.	3,0	5,5	8,0	11,0	11,5	12,0	9,5	9,5
Beurt.peg. d. Teilschallquel.	41,76	43,56	44,06	42,26	41,76	40,06	39,56	35,26

Die ermittelte Pegelminderung am IBPI von 11,6 dB gilt ebenfalls für den DTV - Nacht Pegel. Aufgrund der energetischen Addition der Beurteilungspegel durch die Teilschallquellen errechnet sich DTV zusammen ein Beurteilungspegel von 50,06 dB tagsüber. Somit werden die zulässigen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 - bis einen zu einen zu vernachlässigen Wert von 0,06 dB - eingehalten.

Die Abschirmung durch den Wall wirkt nur für das Erdgeschoß. Für das Dachgeschoß ist daher passiver Schallschutz im Lärmpegelbereich II in einem Abstand bis zu 110 Metern vom Dazendorfer Weg festgesetzt (Ziffer 8.4 der textlichen Festsetzungen).

3.2 Bergstraße

a) Immissionspegel

Nach Auskunft des Straßenbauamtes Lübeck gibt es an der Bergstraße (noch K 42) keine Zählstelle. Daher können keine eindeutigen Verkehrsmengen genannt werden.

Am 6. September 1995 fand eine Verkehrszählung an der Kreuzung Bergstraße/Höhe Feldstraße statt zwecks Errichtung einer Fußgängersignalanlage auf der K 42. Gezählt wurde der Längsverkehr und der Fußgängerquerverkehr. Zwischen 6.30 Uhr bis 18 Uhr sind 6.128 Kfz gezählt worden. Für die Zeit zwischen 18 Uhr bis 6.30 Uhr werden ca. 1.200 Kfz angenommen. Somit ergibt sich schätzungsweise eine Verkehrsmenge von 7.300 Kfz/24h.

Da von einem Wachstum der Verkehrsmenge um ca. 1% pro Jahr ausgegangen werden muß, sind im Jahre 2015 mit ca. 8.760 Kfz/24 h zu rechnen.

Als Bezugspunkt für die Berechnung der auf das Wohngebiet wirkenden Immissionen wird ein parallel zur Bergstraße gelegenes Flurstück gewählt, welches sich in der Mitte der Bauflucht befindet, da dort die höchsten Schallimmissionen zu erwarten sind (Siehe Anlage 2).

Da die Stadt ein Abstufungsverfahren der Kreisstraße zur Gemeindestraße beantragt, wird bei der Berechnung bereits von einer Gemeindestraße ausgegangen.

Die Verkehrsmenge M beträgt:

$$\text{tags} \quad 8.760 \times 0,06 = 526 \text{ Kfz/h}$$

$$\text{nachts} \quad 8.760 \times 0,011 = 93 \text{ Kfz/h}$$

Beurteilungspegel

Tab. 7: Immissionen Bergstraße

	tags	nachts
Verkehrsstärke	526 Kfz/h	93 Kfz/h
Lkw-Anteil	10%	3%
Mittlungspegel	67,11 dB	57,94 dB
Steigung	0,00	0,00
Oberfläche	- 0,5 dB	- 0,5 dB
Geschwindigkeit	70 km/h	70 km/h
Ampel/Kreuzung	3,00 dB	3,00 dB
Emissionspegel	67,45 dB	57,72 dB
Abstand	34,00 m	34,00 m
Höhe	1,30 m	1,30 m
Beurteilungspegel	65,84 dB	56,11 dB
Orientierungswert für Reine Wohngebiete	> 50,00 dB	> 40 - 35 dB

Die zulässigen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 sind tags um 15,8 dB und nachts um 16,1-21,1 dB überschritten. Schallschutzmaßnahmen sind erforderlich. Aus den in Punkt 3.1a genannten Gründen wird hier ebenfalls ein aktiver Schallschutz als erforderlich angesehen. Ausgenommen von dieser Aussage ist das nordöstlich gelegene Flurstück 120. Es ist bereits im Rahmen des Bebauungsplanes 22 bebaut worden. Somit hat es Bestandsschutz. Auf die Festsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen wird dort verzichtet. Um auch langfristig ein gesundes Wohnen zu gewährleisten, sind bei Um-, Aus- und Neubauten die Baumaterialien zu verwenden, die der Schallschutzklasse III gemäß DIN 4109 entsprechen.

b) Berechnung des Lärmschutzwalles ($h = 3,5 \text{ m}$, $v = 70 \text{ km/h}$)

Der Bezugspunkt für diese Berechnung wird aus dem Punkt 3.2 a) übernommen. Bei der Rechnung wird von einer Lärmschutzwand mit einer Höhe (OK der parallel zum Wall verlaufenden Straßenoberfläche der Bergstraße) von $H_w = 3,5 \text{ m}$ ausgegangen. (Der Verlauf der Wand ist der Anlage 2 zu entnehmen.)

Tab. 8: Lärmschutzwall zur Bergstraße

Zeile	Teilstücke							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Lage der Teilstücke	-200	-110	-50	-20	0	20	50	110
m	-110	-50	-20	0	20	50	110	200
Länge der Teilstücke	90	60	30	20	20	30	60	90
10 lg (li/lo)	19,5	17,8	14,8	13,0	13,0	14,8	17,8	19,5
Schalleistungspegel ($L_w = 65,84 + 17,6 = 83,44$)	102,94	101,24	98,24	96,44	96,44	98,24	101,24	102,94
horizontaler Abstand	157	84	48	36	36	52	88	153
Pegelmind. d. Abstandes	54	48	41	39	39	43	48	54
eff. Schirmhöhe	1,17	1,66	2,40	2,00	2,07	2,26	2,54	2,68
Schirmwert	0,06	0,08	0,25	0,23	0,30	0,27	0,35	0,37
Pegelmind. d. Einzelhind.	7,0	8,0	12,5	13,0	13,5	13,0	14,0	14,5
Beurt.peg. d. Teilschallquel.	41,94	45,24	44,74	44,44	43,94	42,24	39,24	34,44

Die ermittelte Pegelminderung am IBPI von 13,95 dB gilt ebenfalls für den DTV - Nacht Pegel. Aufgrund der energetischen Addition der Beurteilungspegel durch die Teilschallquellen errechnet sich DTV zusammen ein Beurtei-

lungspegel von 51,89 dB tagsüber. Somit werden die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005 geringfügig überschritten.

Eine Erhöhung des Schallschutzwalles auf 4 m würde den Lärm um knapp 0,5 dB verringern. Dieser Effekt ist mit dem Ohr kaum wahrnehmbar. Folglich würden die Kosten für den noch höheren Schallschutzwall in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. Zudem führt die Anlage von zu hohen Schallschutzwällen zu einer optischen Beeinträchtigung der Anwohner. Bedingt durch die geringe Überschreitung der zulässigen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 für Reine Wohngebiete um max. 1,9 dB, ist eine zurückstellung des Schallschutzes vertretbar (siehe DIN 18005, Punkt 1.2 des Beiblattes 1).

Östlich der Bergstraße besteht eine Wohnbebauung, die nach Bebauungsplan Nr. 40 entstand. Dieser sieht parallel der Bergstraße keine Aufschüttungen vor. Allerdings liegt das Baugebiet 2-3 m über der Bergstraße, so daß diese Geländemodulation bereits als Schallschutz wirkt. Durch das neue Plangebiet westlich der Bergstraße sind in der Spitzenstunde 131 Pkw's zu erwarten. Je Zufahrt verteilen sich somit max. 65 Pkw's pro Stunde mehr auf die Bergstraße und den Dazendorfer Weg. Weiterhin werden die Feldwege südlich des Bebauungsplangebietes 40 und 62 mit der Bergstraße zu einer Kreuzung ausgebaut. Dies zieht eine Verschiebung des südwestlichen Immissionsschutzwalles im östlich von der Bergstraße gelegenen Baugebietes nach sich (siehe Planzeichnung). Gleichzeitig sind durch diesen Um- und Ausbau bis zu 3 dB höhere Immissionen insbesondere auf dem Flurstück 3/17 zu erwarten.

Dem gegenüber steht eine Minimierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit von 100 auf 50 km/h, sowie die Abstufung der Bergstraße zur Gemeindestraße. Dies ermöglicht der Stadt verkehrsberuhigende Maßnahmen durchzuführen. Eine überschlägliche Prognoseberechnung nach DIN 18005 ergab, daß beim jetzigen Ausbaustandart im Jahre 2015 ca. 67,30 dB auf dem Flurstück 3/17 zu erwarten sind. Durch die Neuordnung des Verkehrs reduzierten sich die Immissionen langfristig auf ca. 63,30 dB, obwohl sich die Verkehrsmenge durch das neue Baugebiet geringfügig erhöht.

Somit ist keine Verschlechterung der Wohnqualität innerhalb der Bauflächen östlich der Bergstraße zu erwarten, die durch den Bebauungsplan Nr. 62 verursacht werden. Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

3.3 Bundesstraße 207

Nach der Verkehrsmengenkarte Schleswig-Holstein 1995 ist ein Verkehrsaufkommen von 16264 Kfz vorhanden. Da von einem Wachstum der Verkehrsmenge um ca. 1% pro Jahr ausgegangen werden muß, sind im Jahre 2015 mit ca. 18.700 Kfz/24 h zu rechnen. Als Bezugspunkt für die Berechnung wird die südöstliche Ecke des Baugebietes angenommen.

Die Verkehrsmenge M beträgt:

$$\text{tags} \quad 18.700 \times 0,06 = 1.122 \text{ Kfz/h}$$

$$\text{nachts} \quad 18.700 \times 0,011 = 262 \text{ Kfz/h}$$

Beurteilungspegel

Tab. 9: Immissionen BB 207

	tags	nachts
Verkehrsstärke	1122 Kfz/h	262 Kfz/h
Lkw-Anteil	20%	20%
Mittlungspegel	72,6 dB	68,2 dB
Steigung	0,00	0,00
Oberfläche	- 0,5 dB	- 0,5 dB
Geschwindigkeit	100 km/h	100 km/h
Ampel/Kreuzung	0 dB	0 dB
Emissionspegel	71,5 dB	65,2dB
Abstand	270,0 m	270,00 m
Höhe	4,0 m	4,0 m
Beurteilungspegel	56,5 dB	50,2 dB
Orientierungswert für Reine Wohngebiete	> 50,00 dB	> 40 - 35 dB

Die zulässigen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 sind tags um 6,5 dB und nachts um 10,2 dB überschritten. Schallschutzmaßnahmen sind erforderlich.

Die B207 liegt ca. 5m höher als das Plangebiet. Da die B207 zum Teil bereits auf einem Damm liegt, ist der Bau einer Schallschutzwand parallel der Bundesstraße nicht möglich. Der Bau einer Schallschutzwand an der südlichen Grenze des Plangebietes hätte hingegen keine Wirkung. Daher wird der Lärmpegelbereich II bis zu einem Abstand von 340 Metern von der B 207 im Bebauungsplan festgesetzt.

4. Ver- und Entsorgung

4.1 Stromversorgung

Die Stromversorgung erfolgt durch die Schleswig AG. Geeignete Standorte für notwendige Versorgungsflächen werden kostenfrei nach Absprache mit der Stadt und unter Berücksichtigung geplanter Bepflanzungen zur Verfügung gestellt. Stationsplätze werden durch die Eintragung beschränkter persönlicher Dienstbarkeiten zugunsten der Schleswig AG gesichert.

Parallel dazu fördert die Stadt die Nutzung der Solarwärme. Daher sind Sonnenkollektoren auf den Dächern zulässig und gewünscht.

4.2 Wasserver- und -entsorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Trinkwasser erfolgt über den Zweckverband Ostholstein aus dem vorhandenen Trinkwassernetz.

Das in dem Plangebiet anfallende Abwasser ist der zentralen Kläranlage des Zweckverbandes Ostholstein zuzuführen.

Bohrungen vor Ort haben ergeben, daß der Boden aus Lehm besteht, der nicht wasseraufnahmefähig ist. Daher ist das Regenwasser kontrolliert in das nordwestlich gelegenen Regenrückhaltebecken zu leiten. Durch die Nutzung des Plangebietes ist keine Verunreinigung des anfallenden Oberflächenwassers zu erwarten. Daher ist das Regenrückhaltebecken naturnah ausbaubar. Von dort fließt das Regenwasser verzögert in das zentrale Oberflächenwassersystem. Das dem zentralen Regenwassernetz zugeleitete Oberflächenwasser fließt in den Vorfluter. Im übrigen wird auf die Bekanntmachung des Ministers für Natur, Umwelt und Landesentwicklung vom 25.11.1992 - XI 440/5249.529 „Technische Bestimmungen zum Bau und Betrieb von Anlagen zur Regenwasserbehandlung bei Trennkanalisation“ verwiesen.

4.3 Müllentsorgung

Die Müllentsorgung erfolgt durch den Zweckverband Ostholstein.

4.4 Löschwasserversorgung

Der Feuerschutz in Heiligenhafen wird durch die Freiwillige Feuerwehr Heiligenhafen gewährleistet. Das Baugebiet wird mit einer ausreichend Zahl von Hydranten in Abstimmung mit dem Zweckverband Ostholstein ausgestattet.

An Löschwasser sind in den WR- und WA-Gebieten 48 m³/h zwei Stunden lang bereitzustellen. Dieses kann im Bedarfsfall dem vorhandenen Trinkwassernetz entnommen werden.

Im übrigen wird auf den Erlaß des Innenministers vom 17.01.1979 über die „Sicherstellung von Löschwasser“ hingewiesen.

4.5 Gasversorgung

Die Gasversorgung erfolgt durch den Zweckverband Ostholstein.

4.6 Fernwärmeversorgung

Seit Juni 1997 ist das Blockheizkraftwerk der Schleswig AG in der Fachklinik Heiligenhafen in Betrieb. Es verfügt über ausreichend Kapazität, um einen Großteil der im Ort vorhandenen öffentlichen Bauten und Wohnungen auf eine wirtschaftliche und umweltfreundliche Art und Weise zu beheizen. Die Schleswig AG hat Interesse, das gesamte Plangebiet mit Fernwärme zu versorgen. Parallel dazu besteht dann die Möglichkeit, auch Kamine aufzustellen, da diese nachwachsende Rohstoffe verbrennen.

5. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bildet:

- ⇒ Die Sicherung des besonderen Vorkaufsrechtes als Satzung ist nur für die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen beabsichtigt (§§ 25 und 26 BauGB), nicht für die Baufläche.

Umlegung, Grenzregelung, Enteignung

⇒ Soweit sich das überplante Gebiet im privaten Eigentum befindet und die vorhandenen Grenzen eine Bebauung oder Nutzung nach dem vorliegenden Bebauungsplan nicht zulassen, wird eine Umlegung der Grundstücke nach § 45 vorgesehen. Wird eine Grenzregelung erforderlich, so findet das Verfahren nach § 80 ff BauGB Anwendung. Bei Inanspruchnahme privater Flächen für öffentliche Zwecke findet das Enteignungsverfahren nach § 85 BauGB statt. Die vorgenannten Verfahren werden jedoch nur dann durchgeführt, wenn die geplanten Maßnahmen nicht oder nicht rechtzeitig zu tragbaren Bedingungen im Wege freier Vereinbarungen durchgeführt werden können.

6. Kosten

Kosten entstehen der Stadt durch den Ausbau der Planstraßen, der Anpflanzungen der Bäume, der Anlage der öffentlichen Grünflächen (mit Ausnahme der Sammelausgleichs- und -ersatzmaßnahmen) und der späteren Pflege der Ausgleichsflächen. Die Kosten werden über den Verkaufspreis abgedeckt, da die Flächen der Stadt gehören.

7. Begründung

Die Begründung wurde von der Stadtvertretung am 30.06.1998 gebilligt.

Heiligenhafen, 7.7.1998 Siegel



Anders
Unterschrift
(Anders)
- Bürgermeister -

