

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 27 - Sch -

für das Gebiet Luschendorfer Landstraße - Wennsee-
straße - Königsberger Straße - Oderstraße - Görlitzer
Straße in Scharbeutz

1. Allgemeines

1.1 Die Struktur von Scharbeutz

Der Ort Scharbeutz liegt mit ca. 5.700 Einwohnern am östlichen Rand seiner Gemeinde, unmittelbar an der Ostsee. Er hat sich zu einem traditionellen Ostseebad - anerkannt als Seeheilbad - entwickelt. Der Regionalplan unterstützt diese Entwicklung, indem er die Fremdenverkehrsfunktion als Haupt- und die Wohnfunktion als Nebenfunktion ausweist. Aufgrund des hoch entwickelten Fremdenverkehrs haben Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung den Vorrang.

1.2 Lage und Umfang des Bebauungsplanes

Das beplante Gebiet liegt mit ca. 5,5 ha am westlichen Ortseingang von Scharbeutz. Es wird begrenzt:

- im Norden durch die Görlitzer Straße und die Luschendorfer Landstraße,
- im Osten durch die Wennseestraße,
- im Süden durch die Königsberger Straße und die Flurstücke 89/5, 311/8, 311/7 und 311/6 und
- im Westen durch die Luschendorfer Landstraße und die Oderstraße.

Das Gebiet wird durch Wohngebäude - z.T. mit Fremdenverkehrsfunktion - und einen Sportplatz geprägt. Es wird durch die Luschendorfer Landstraße, die die Verbindung zwischen Autobahn und Bäderrandstraße darstellt, zerschnitten.

1.3 Entwicklung des Planes

Der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes liegt der mit Erlaß des Innenministers vom 18.3. 1976, Az.: IV 810 b - 812/2 - 55.44, genehmigte Flächennutzungsplan zugrunde.

2. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan dient der städtebaulichen Ordnung des bereits bebauten Gebietes. Bauliche Erweiterungen soll er in sinnvollem Maße ermöglichen. Aufgrund der langen schmalen Zuwegung auf dem Flurstück 90/3 wird hier eine rückwärtige überbaubare Fläche ausgewiesen. Städtebauliche Gründe stehen dieser Planung nicht entgegen, da Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes bzw. der Nachbarbebauung bzgl. Belichtung und Besonnung nicht gegeben sind.

Das Baugebiet wird als WA ausgewiesen. Hier wird der Raum für bauliche Erweiterungen aufgezeigt.

In der Hupterschließungsstraße, der Luschendorfer Landstraße, wird der breite Gehweg aufgrund erhöhtem Kfz- und Fahrradverkehrs zum kombinierten Geh- und Radweg umgestaltet. Im östlichen Bereich wird der

Straßenverlauf entsprechend dem vorgesehenen Ausbau verändert. Hierbei entfällt der alte Bahnübergang. Als Ersatz für die Fußgänger und als Angebot für die Autofahrer, die auf die Bahn umsteigen, soll ein direkter Gehweg vom Parkplatz an der Wennseestraße zu den Gleisen geschaffen werden. Eine Verbindung zum Bahnhof - über die Gleise oder eine Brücke - ist anzustreben.

Die wenig befahrenen Anliegerstraße kommen - wie dargestellt - ohne Hochbord aus. Hier sollten die Parkplätze möglichst wechselseitig angeordnet werden. Oderstraße und Görlitzer Straße nehmen den Parkplatzbedarf der Luschendorfer Landstraße mit auf. Die vom Sportplatz abgezweigten Parkplätze dienen der gegenüberliegenden Bäckerei, die beim Bau der K 14 Flächen abgeben mußte, als Stellplätze.

Entlang der Wennseestraße sind die bandartigen Anpflanzungen durch Einzelbäume zu ergänzen, um die optische Führung in dem nahegelegenen Erholungswald zu unterstützen.

Der Sportplatz bleibt in seiner Gesamtheit als Bolzplatz erhalten. Der vorhandene Knick und neue dichte Randbepflanzungen sorgen für einen gefaßten Raum und Verminderung der Störungen für die angrenzenden Grundstücke.

Gestalterische Festsetzungen sollen die Einheitlichkeit des Gebietes bewahren. Um den abgestuften Verlauf der Gebäudefronten in der Oderstraße zu erhalten, werden hier Baulinien festgesetzt.

Gemäß § 29 (1) Straßen- und Wegegesetz (StvWG) des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 30. Januar 1979 dürfen außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt

Hochbauten jeder Art an der K 14 in einer Entfernung bis zu 15 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet werden.

Bei Um- bzw. Ausbau der Gemeindestraßen "Oderstraße" und "Weg am Sportplatz" sind dem Straßenbauamt Lübeck für die Einmündung dieser Gemeindestraßen in die K 14 Detailplanunterlagen, bestehend aus Lageplan i.M. 1 : 500, Höhenplan mit Entwässerungseinrichtungen und Regelquerschnitte mit Deckenaufbauangaben in dreifacher Ausfertigung vor Baubeginn zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

Der im Bebauungsplan nördlich der K 14 ausgewiesene Spiel- und Bolzplatz ist auf ganzer Länge gegen die Kreisstraße durch einen mind. 4,0 m hohen Ballfangzaun einzufriedigen.

Die Errichtung von Schutzräumen wird den Bauherren empfohlen.

3. Ver- und Entsorgung

In der Nähe des Gebietes befinden sich die Geschäfte zur Deckung des täglichen Bedarfs.

Für die Versorgung mit Wasser und Gas und die Entsorgung ist der Zweckverband Ostholstein zuständig. In allen Straßen des Geltungsbereiches sind, soweit nicht vorhanden, Kanalisations-, Frischwasser-, Energie- und Fernsprechleitungen vorgesehen.

Auf die vorhandenen Versorgungsanlagen der Schleswig AG ist Rücksicht zu nehmen. Arbeiten im Bereich der-

selben sind nur in Abstimmung mit der Betriebsstelle Pönitz durchzuführen.

Bei Bedarf sind der Schleswig AG geeignete Stationsplätze für die Aufstellung von Transformatorenstationen zur Verfügung zu stellen. Über die Standorte der Stationen hat frühzeitig eine Abstimmung mit der Schleswig AG zu erfolgen. Die Stationsplätze sind durch grundbuchamtliche Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Schleswig AG zu sichern. Für die Verlegung der Erdkabelleitungen sind der Schleswig AG die Versorgungsflächen - vorwiegend Gehsteige - kostenlos, rechtzeitig und mit fertigem Planum zur Verfügung zu stellen.

Die Versorgungsflächen sind von Anpflanzungen freizuhalten.

4. Immissionsschutz

Schallschutz im Städtebau - lt. Vornorm DIN 18005

Der Nachweis der Schallimmissionen von der K 14 her auf das Baugebiet stellt sich wie folgt dar:

Das Verkehrsaufkommen auf der K 14 zwischen Luschendorf und Scharbeutz geht lt. Planfeststellungsbescheid des Straßenbauamtes Eutin von einem Prognosewert für das Jahr 1990 von

5.650 Kfz / 24 h aus.

Für die Berechnung des Mittelungspegels wird der Prognosewert zugrunde gelegt, der für den Beurtei-

lungszeitraum Tag/Nacht nach der von Feuchtinger-Muranyi entwickelten Formel folgende durchschnittliche stündliche Verkehrsmenge ergibt:

$$\text{tagsüber } M_t = 5.650 = 321 \text{ Kfz/h} = 57,- \text{ dB(A)}$$

$$\text{nachts } M_n = 5.650 \times 0,0114 = 64 \text{ Kfz/h} = 50,- \text{ dB(A)}$$

Der Planungsrichtpegel für WA-Gebiete beträgt

$$\text{nachts} = 40,- \text{ dB(A)} - \text{Überschreitung} = 10 \text{ dB(A)}$$

$$\text{tagsüber} = 55,- \text{ dB(A)} - \text{Überschreitung} = 2 \text{ dB(A)}$$

Da der Nachtwert die größten Überschreitungen gegenüber dem Planungsrichtpegel ergibt, stellt er den Richtwert zur Ermittlung der Schutzzone.

Lt. Vornorm DIN 18005 kann man bei einer lockeren, offenen Bebauung mit einer Pegelabnahme von 5,- dB(A) je 100 m rechnen.

Des weiteren ist die Entfernung zu berücksichtigen.

Für das WA-Gebiet stellt sich die Schutzzone von der K 14 wie folgt dar:

$$\text{Minderung durch Entfernung bei 100 m} = - 6,- \text{ dB(A)}$$

$$- \text{ " } - \text{ " } - \text{ offene Bebauung bei 100 m} = - 5,- \text{ dB(A)}$$

$$\text{Gesamte Schallpegelminderung in einer Entfernung von 100 m von der Achse der K 14} = - 11,- \text{ dB(A)}$$

Somit ist das Baugebiet entlang der K 14 in einer Tiefe von 100 m - gemessen von der Strassenachse - durch passiven Schallschutz zu sichern.

Aus ortsplanerischen Gründen ist nur passiver Schallschutz möglich.

Im Bebauungsplan ist dieser Bereich als Fläche für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgesetzt.

Der Nachweis der Schallimmissionen von der Eisenbahn her auf das Baugebiet stellt sich wie folgt dar:

Anzahl der Züge = 70 Züge/24 h

Für die Berechnung des Mittelungspegels ergibt sich folgende stündliche Verkehrsmenge:

tagsüber $M_t = \frac{70}{24} = 3 \text{ Züge/h} = 60,- \text{ dB(A)}$

nachts $M_n = 70 \cdot 3 \text{ Züge/h} = 60,- \text{ dB(A)}$

Der Planungsrichtpegel für WA-Gebiete beträgt

nachts = 40,- dB(A) - Überschreitung = 20,- dB(A)

tagsüber = 55,- dB(A) - Überschreitung = 5,- dB(A)

Da der Nachtwert die größten Überschreitungen gegenüber dem Planungsrichtpegel ergibt, stellt er den Richtwert zur Ermittlung der Schutzzone.

Lt. Vornorm DIN 18005 kann man bei einer lockeren, offenen Bebauung mit einer Pegelabnahme von 5,-dB(A) je 100 m rechnen.

Des weiteren ist der Bewuchs und die Entfernung zu berücksichtigen.

Für das WA-Gebiet stellt sich die Schutzzone von der Eisenbahn wie folgt dar:

Minderung durch Entfernung bei 170 m	= - 8,5 dB(A)
- " - " - offene Bebauung	= - 8,5 dB(A)
- " - " - Bewuchs	= - 4,- dB(A)

Gesamte Schallpegelminderung in einer Entfernung von 170 m von der Eisenbahn = 21,- dB(A).

Somit ist das Baugebiet entlang der Eisenbahn in einer Tiefe von 170 m durch passiven Schallschutz zu sichern.

Im Bebauungsplan ist dieser Bereich als Fläche für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgesetzt.

5. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bildet

Die Sicherung des allgemeinen Vorkaufsrechtes für Grundstücke, die als Verkehrs-, Versorgungs- oder Grünfläche festgesetzt sind, ist gemäß § 24 BBauG vorgesehen.

6. Der Gemeinde voraussichtlich entstehende Kosten und Maßnahmen zur Verwirklichung des Bebauungsplanes

6.1 Kosten der Begrünung

(§ 128 i.V. mit § 40 BBauG)

- | | |
|--|---------------|
| - Anlage der öffentlichen Freiflächen sowie die erstmalige Bepflanzung einschl. Immissionsschutz | DM 100.000,-- |
| - Erschließungsbeiträge | DM 90.000,-- |
| - Gemeindeanteil (10 % der Gesamtkosten) | DM 10.000,-- |

6.2 Finanzierung und vordringliche Maßnahmen

Die Finanzierung erfolgt durch Entnahme aus der allgemeinen Rücklage. Besondere Maßnahmen zur alsbaldigen Verwirklichung des Bebauungsplanes sind nicht erforderlich.

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

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



Scharbeutz, den 16. OKT. 1984

1. Stellvertreter

- Des Bürgermeisters-

[Handwritten signature]