

STADT FRIEDRICHSTADT
DER BÜRGERMEISTER
MARKT 11
25840 FRIEDRICHSTADT

info@rathaus-fredrichstadt.de



STADT FRIEDRICHSTADT

15. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANES NR. 3

Für das Gebiet östlich der Bahnlinie, südlich der Treene, nördlich von „Seebüll“ und westlich vom „Am Schulwald“ (Seerosenufer)

BEGRÜNDUNG ZUM ENTWURF

MÄRZ 2025



Regionalentwicklung
Stadtplanung
Ortsentwicklung
Landschaftsplanung
Freiraumplanung

Süderstr. 3
25885 Wester-Ohrstedt
Tel.: 0 48 47 - 980
Fax: 0 48 47 - 483
e-mail: info@olaf.de

STADT RAUM ● PLAN
Bernd Schürmann
Wilhelmstraße 8
25524 Itzehoe
04821-7796421
stadtraumplan@gmx.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Ziel und Zweck des Bebauungs- planes	4
2.	Lage im Siedlungsgefüge / Bestand	6
2.1	Stadtstrukturelle Bedingungen	6
3.	Planungsrechtliche Rahmen- bedingungen	9
3.1	Landesentwicklungsplan - Fortschreibung 2021 (LEP)	9
3.2	Regionalplan V - Neufassung 2002	10
3.3	Flächennutzungsplan	11
3.4	Bebauungsplan Nr. 3 und seine Änderungen ...	12
4.	Aufstellungsverfahren und Rechtsgrundlagen	13
4.1	Aufstellungsverfahren	13
4.2	Rechtsgrundlagen	13
5.	Städtebauliches Konzept	14
6.	Konzept - Lärmschutz	16
6.1	Vorbemerkung	16
6.2	Ergebnisse und Maßnahmen	17
7.	Verkehrliche Erschließung	17
7.1	Vorbemerkung	17
7.2	Ergebnisse und Maßnahmen	18
8.	Bodenverhältnisse	19
9.	Entwässerungskonzept	20
9.1	Vorbemerkung	20
9.2	Ergebnisse und Maßnahmen	20
9.2.1	Oberflächenwasser	20
9.2.2	Schmutzwasser	21
10.	Begründung der Festsetzungen	22
10.1	Art der baulichen Nutzung	23
10.2	Maß der baulichen Nutzung	24
10.3	„Bedingte“ Festsetzungen gem. § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB	25
10.4	Überbaubare Grundstücksflächen, Baugrenzen	25
10.5	Verkehrsflächen	26
10.6	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen	26
10.7	Grünordnung, Natur und Umwelt	27
10.8	Örtliche Bauvorschriften gem. § 86 LBO	27

11.	Sonstiges	28
11.1	Denkmalschutz	28
11.2	Kampfmittel	28
12.	Flächenbilanz	28
13.	Umweltbericht	29

Anlagen:

1. Stadt Friedrichstadt - Bebauungsplan Nr. 3 „Seerosenufer“ - Lärm-technische Untersuchung, vom 19.07.2024, Verf.: Wasser- und Verkehrskontor, Neumünster
2. Stadt Friedrichstadt - Änderung Bebauungsplan Nr. 3 „Seerosenufer“ - Verkehrsgutachten, vom 27.06.2024, Verf.: Wasser- und Verkehrskontor, Neumünster
3. Stadt Friedrichstadt - Bebauungsplan Nr. 3 „Seerosenufer“ - Entwässerungskonzept, vom 29.04.2024, Verf.: Wasser- und Verkehrskontor, Neumünster

1. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Die Stadt Friedrichstadt benötigt dringend Wohnraum. Insbesondere die Nachfrage nach kleineren und mittleren Wohnungen ist in den letzten Jahren stetig gestiegen.

Entwicklung der Bevölkerung und der Wohneinheiten seit 2000:

Zeit	Bevölkerungsstand insgesamt
2000	2 434
2001	2 445
2002	2 445
2003	2 496
2004	2 453
2005	2 457
2006	2 492
2007	2 458
2008	2 416
2009	2 405
2010	2 411
2011	2 558
2012	2 490
2013	2 485
2014	2 491
2015	2 466
2016	2 523
2017	2 564
2018	2 578
2019	2 653
2020	2 666
2021	2 593
2022	2 555
2023	2 544

Quelle: statistik-nord.de

Zeit	Anzahl der Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden
31.12.2000	1 371
31.12.2001	1 372
31.12.2002	1 378
31.12.2003	1 390
31.12.2004	1 396
31.12.2005	1 401
31.12.2006	1 402
31.12.2007	1 407
31.12.2008	1 406
31.12.2009	1 413
31.12.2010	1 469
31.12.2011	1 471
31.12.2012	1 476
31.12.2013	1 479
31.12.2014	1 482
31.12.2015	1 487
31.12.2016	1 496
31.12.2017	1 532
31.12.2018	1 541
31.12.2019	1 557
31.12.2020	1 558
31.12.2021	1 559
31.12.2022	1 566

Quelle: statistik-nord.de

Wie die Angaben von Statistik -Nord aufzeigen, sind sowohl die Bevölkerungsentwicklung wie auch die Anzahl der Wohnungen in Friedrichstadt seit Jahrzehnten nur äußerst geringfügig angewachsen.

Der Bevölkerungsstand stagniert seit ca. 25 Jahren und belief sich im Jahr 2000 auf 2.434 Einwohner und im Jahr 2023 auf 2.544, also

ein Bevölkerungswachstum von 110 Einwohnern in ca. 25 Jahren. Dies korrespondiert auch mit der geringen Anzahl von zusätzlichen Wohnungen, die innerhalb dieses Zeitraums gebaut wurden. Die Anzahl der Wohnungen stieg hier ebenfalls nur äußerst geringfügig von 1.371 Wohnungen auf 1.566 Wohnungen anstieg und steht hier im funktionalen Zusammenhang mit dem geringen Bevölkerungswachstum.

Insoweit muss die Stadt Friedrichstadt zeitnah deutlich mehr Wohnraumangebote bzw. Wohnbauflächen zur Verfügung stellen, insbesondere auch um ihrer raumordnerischen Funktion als Unterzentrum in entsprechendem Maße nachkommen zu können.

Gebäudetypen:

Das geringe bzw. nicht vorhandene Angebot an (bezahlbarem) Wohnraum wird in Friedrichstadt noch verschärft, weil sich der sehr überwiegende Teil der Bestandswohnungen in „Einfamilienhäusern“ befinden.



Zum 31.12.2022 finden sich bei 1.012 Wohngebäuden 826 mit nur einer Wohnung (Einfamilienhaus).

Die genannten Zahlen und Entwicklungen belegen daher einen dringenden Wohnraumbedarf und hier schwerpunktmäßig im Wohnungsbau und nicht mehr im Einfamilienhausbau.

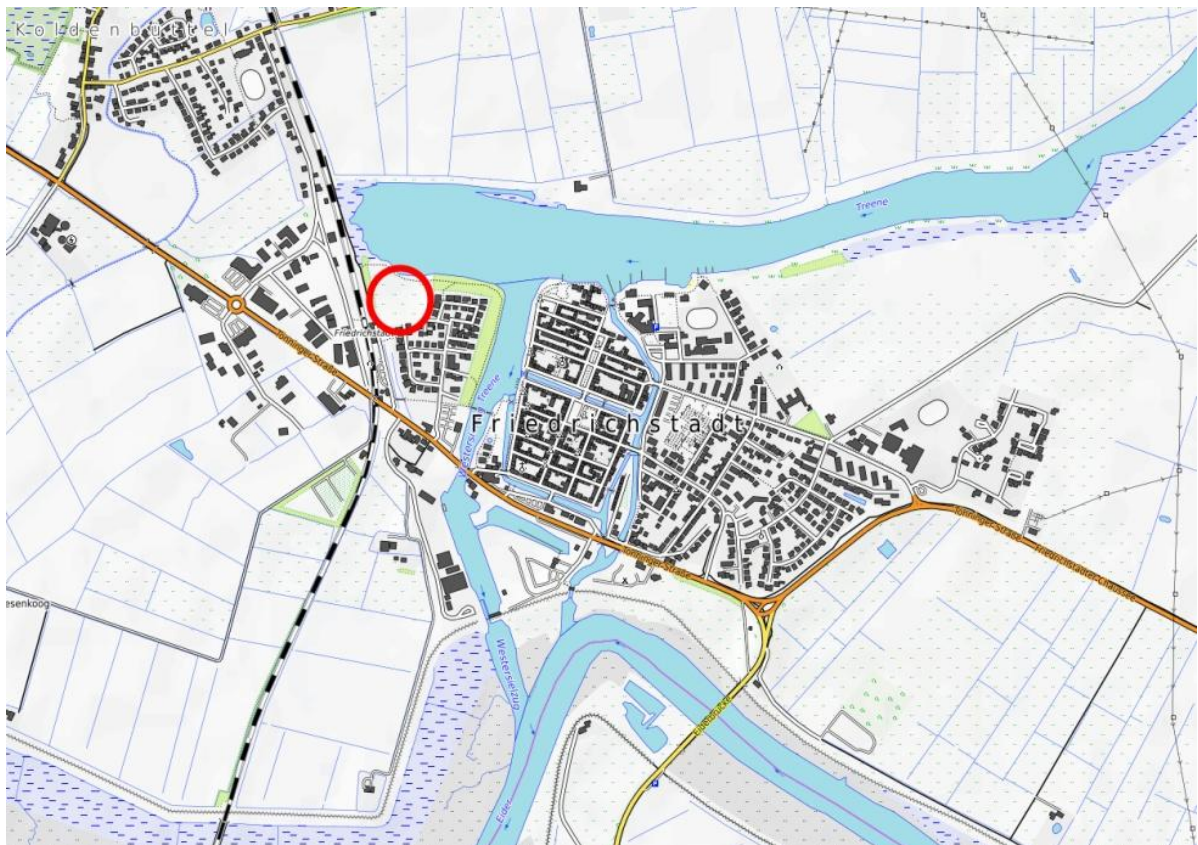
Die Stadt Friedrichstadt hat sich daher entschlossen, eine bisher bereits qualifiziert überplante, ca. 3,0 ha große Fläche im westlichen Stadtgebiet endgültig einer wohnbaulichen Entwicklung zuzuführen.

Damit wird auch der Gesamtbereich zwischen Treene, Westersielzug, Tönninger Straße (B 202) und Eisenbahnlinie Nutzungsmäßig arroundiert und baulich - räumlich zum Abschluss gebracht.

2. Lage im Siedlungsgefüge / Bestand

2.1 Stadtstrukturelle Bedingungen

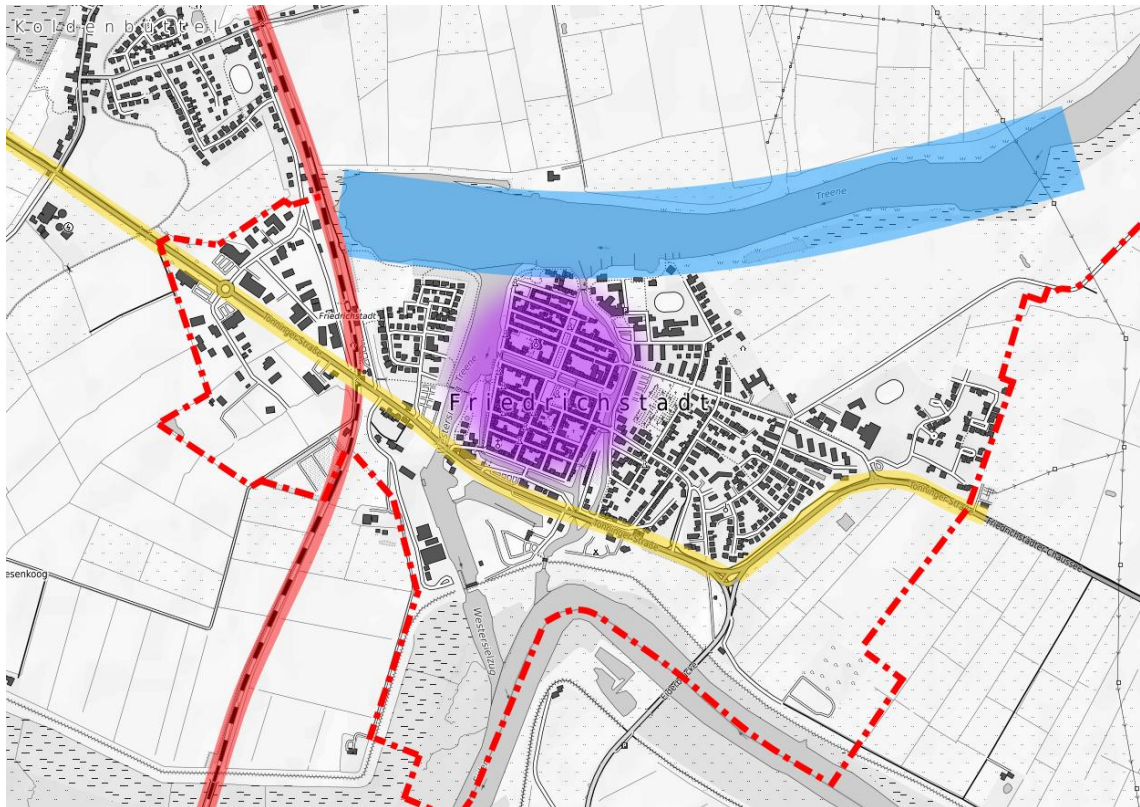
Der mit dieser 15. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 überplante Bereich östlich der Bahnlinie und südlich der Treene ist innerhalb des Ortsgefüges eines der letzten größeren Flächen im Stadtgebiet, die sinnvoll für eine wohnbauliche Nutzung entwickelt werden kann und hierfür grundsätzlich, trotz einiger Konfliktsituationen, auch geeignet ist.



Übersichtsplan mit gekennzeichneteter Lage des Plangeltungsbereichs der 15. Änderung des B-Plans Nr. 3
(Quelle: opentopomap, ohne Maßstab)

Die städtebauliche Lage und Struktur der Gesamtstadt ergibt eine räumliche Gesamtsituation, die bauliche und nutzungsmäßige Entwicklungen teilweise erschwert.

Insbesondere die Kernstadt als barockes Stadtzentrum, die Lage der Treene (als FFH-Geiet), die die nördliche Siedlungsgrenze bestimmt, die Bahnlinie am westlichen Siedlungsrand (Verkehrslärmemissionen) sowie die Bundesstraße B 202 „Tönninger Straße“ südlich des historischen Ortsgefüges, begrenzen und erschweren hier weitere städtebauliche Entwicklungsoptionen.



Struktur der Stadt Friedrichstadt
Blau = Treene (FFH-Geiet)
Rot = Bahnlinie (Marschbahn, Elmshorn - Sylt)
Gelb = Bundesstraße B 202
Violett = Stadtdenkmal Friedrichstadt
Rot gestrichelt = Gemeindegrenze
(Quelle: Grundplan, opentopomap, ohne Maßstab)

Ebenso auffallend ist die vergleichsweise relativ kleine Gemeindefläche, die weitere städtebauliche Entwicklungen im Außenbereich einschränkt. So befindet sich das letzte entwickelte Neubaugebiet (Bebauungsplan Nr. 15, rechtswirksam seit 1999, östlich der „Eider - Treene - Schule“) im Osten der Kernstadt bereits direkt an der Gemeindegrenze, ohne direkten räumlichen Bezug zu den zentralen Bereichen der Stadt.

Aufgrund dieser einengenden Rahmenbedingungen ist eine mögliche Entwicklung im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 3, insbesondere aufgrund der Lagegunst in Nähe der Kernstadt, städtebaulich sinnvoll.

Wesentlich andere flächenhafte Optionsmöglichkeiten (bis auf den Bereich der „Eiderschleuse“ (südlich der B 202 und westlich des Hafens) würden nur im sogenannten Außenbereich, vor allem im Nordosten und Südosten der Siedlungsflächen zum Tragen kommen und hier erhebliche naturschutzfachliche und -rechtliche Konflikte aufwerfen.

Die Stadt Friedrichstadt versuchte bereits seit Jahrzehnten das Plangebiet einer baulichen Entwicklung zuzuführen (die Ursprungsfassung des Bebauungsplanes Nr. 3 wurde 1975 beschlossen. Be-

reits zum damaligen Zeitpunkt waren Wohnbauflächen für den nunmehr anstehenden zu überplanenden Bereich vorgesehen. Auch der Flächennutzungsplan der Stadt stellt für den Bereich, ebenfalls seit 1975, überwiegend Wohnbaufläche dar (vgl. auch Pkt. 3 dieser Begründung)



Luftbild mit gekennzeichneter Lage des Plangelungsbereichs
(Quelle: digitaler atlas nord, ohne Maßstab)

Der Bereich selbst ist baulich ungenutzt und im Süden und Westen durch Eingrünungen räumlich von der Umgebung abgetrennt.

Im Süden und Osten schließen sich Einfamilienhausgebiete an, die der Bebauungsplan 15 und seine diversen Änderungen planungsrechtlich vorbereitet haben. Darüber hinaus wurde hier durch die gewählte Lage der Erschließungsstraßen auch die weitere verkehrliche Anbindung des nunmehr anstehenden Entwicklungsbereichs vorgesehen.

Im Norden verläuft die Treene, der hier einzuhaltende 50 m breite Gewässerschutzstreifen verhindert eine direkte bauliche Nutzung dieses Uferbereichs.

Im Westen verläuft die Bahnlinie der Marschbahn, hier befindet sich auch der denkmalgeschützte Bahnhof und dessen Zufahrt von der weiter südlich gelegenen Tönninger Straße (B 202) aus. Hieran anschließend finden sich auch weitere landwirtschaftliche Wegführungen nach Norden.



Blick von Südwesten Richtung Norden / Treene



Blick von Südwesten nach Osten zur Wohnbebauung an der Straße „Am Schulwald“



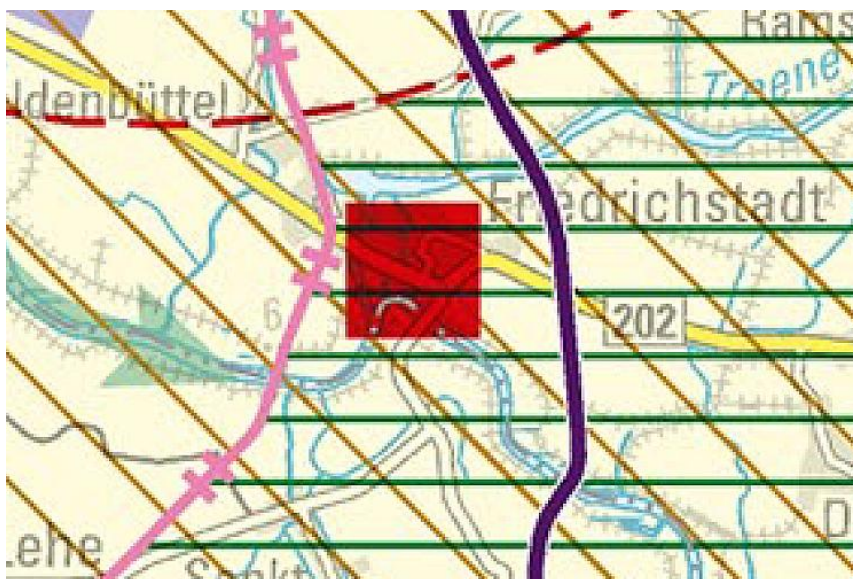
Bahnhofsgebäude von Norden aus gesehen



Südlicher Plangebietsrand Richtung Wohnbebauung an der Straße „Seebüll“

3. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Landesentwicklungsplan - Fortschreibung 2021 (LEP)



Ausschnitt Planzeichnung
LEP
(ohne Maßstab)

Der Landesentwicklungsplan zeigt für den Bereich Friedrichstadt folgende Darstellungen auf:

Die Stadt Friedrichstadt ist zentralörtlich als Unterzentrum (rotes Quadrat) ausgewiesen.

Darüber hinaus sind der Stadtbereich von Friedrichstadt und damit auch der Plangeltungsbereich der 15. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 als Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft (horizontale grüne Schraffur) sowie als Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung (Braune Schrägschraffur) dargestellt.

Auf Ebene der überregionalen Verkehrsstruktur sind die Bundesstraße B 202 (in gelb) sowie die Bahnstrecke (in rosa) dargestellt.

Zentrale Orte und damit auch Unterzentren sind Schwerpunkte für überörtliche Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen sowie für die wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung und sind als solche zu sichern und zu stärken.

Auszüge aus dem Textteil
des LEP (kursiv)

Die dargestellten Vorbehaltsräume für Natur und Landschaft umfassen großräumige, naturraumtypische, reich mit naturnahen Elementen ausgestattete Landschaften, Biotopverbundachsen auf Landesebene sowie die Biosphärenreservate. Aufgrund des Maßstabes des LEP sind hier differenzierte Bereichsunterscheidungen nicht möglich - insoweit ist auch der gesamte Siedlungsbereich von Friedrichstadt entsprechend dargestellt.

Der LEP stellt in der Hauptkarte zusätzlich Entwicklungsräume für Tourismus und Erholung dar. Sie umfassen Räume, die sich aufgrund der naturräumlichen und landschaftlichen Voraussetzungen und Potenziale sowie ihrer Infrastruktur für Tourismus und Erholung besonders eignen.

Die angestrebte wohnbauliche Entwicklung im Siedlungsbereich von Friedrichstadt widerspricht grundsätzlich nicht den oben genannten raumordnerische Zielen.

3.2 Regionalplan V - Neufassung 2002

Der Regionalplan V (u.a. für den Kreis Nordfriesland) präzisiert die Darstellungen des Landesentwicklungsplans.

Neben den Darstellungen Unterzentrum und Schwerpunktbereich für den Tourismus, ist der Plangeltungsbereich der 15. Änderung des B-Plans Nr. 4 Teil des baulich zusammenhängenden Siedlungsbereichs des zentralen Ortes.

Der Bereich der Treene ist als Vorranggebiet für den Naturschutz ausgewiesen.

Die zentralen Orte (und damit auch Friedrichstadt) und Stadtrandkerne sind Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung. Sie sollen dieser Zielsetzung durch eine vorausschauende Bodenvorratspolitik,

Auszüge aus dem Textteil
des Regionalplans (kursiv)

durch eine der künftigen Entwicklung angepasste Ausweisung von Wohnungs-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Bauflächen sowie durch die Bereitstellung entsprechender Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen gerecht werden. Die Wohnungs- und Städtebauförderung ist insbesondere auf die vorgenannten Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung zu konzentrieren.



Ausschnitt Planzeichnung
Regionalplan V
(ohne Maßstab)

Durch den einzuhaltenden Gewässerschutzstreifen werden die Belange des Naturschutzes im Bereich der Treene berücksichtigt.

Die beabsichtigte wohnbauliche Entwicklung des Bereichs der 15. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 innerhalb des baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiets von Friedrichstadt, entspricht im besonderem Maße der raumordnerischen Funktion der Stadt als Unterzentrum.

3.3 Flächennutzungsplan



Planausschnitt FNP mit
gekennzeichnete Lage
des Plangeltungsbe-
reichs
(ohne Maßstab)

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt (1975) stellt für den Entwicklungsbereich der 15. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 überwiegend Wohnbaufläche dar. Dieser Bereich wurde auch in den diversen Änderungen zum Flächennutzungsplan in den letzten 50 Jahren nicht überplant.

Einerseits kann damit festgehalten werden, dass die ursprüngliche Konzeption zur Siedlungsentwicklung durch die nunmehr vorgesehene wohnbauliche Entwicklung eingehalten wird und dass sich grundsätzlich die 15. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Das sogenannte „Entwicklungsgebot“ wird daher eingehalten (§ 8 Abs. 2 BauGB: *Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln*).

Der Flächennutzungsplan muss daher nicht geändert werden.

3.4 Bebauungsplan Nr. 3 und seine Änderungen



B-Plan Nr. 3 - Ursprungsfassung aus 1975
(ohne Maßstab)



11. Änderung des B-Plans Nr. 3 aus 2007
(ohne Maßstab)

Die Ursprungsfassung des Bebauungsplanes Nummer 3 aus 1975 sieht für den jetzigen Plangeltungsbereich der 15. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 bereits ein Allgemeines Wohngebiet vor.

Weitere Festsetzungen, insbesondere zu überbaubaren Grundstücksflächen und der Verkehrsflächen für die Erschließung, orientieren sich jedoch an einem Konzept, das in dieser Form nicht entwickelt wurde.

Um das aktuell vorliegende neue städtebauliche Konzept umsetzen zu können, ist daher eine weitere Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 erforderlich.

Bis auf die nunmehr anstehende zu überplanende Fläche, wurde der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 3 weitgehend wohnbaulich entwickelt. Dies zeigt insbesondere die 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 aus 2007 auf.

4. Aufstellungsverfahren und Rechtsgrundlagen

4.1 Aufstellungsverfahren

Unabhängig von den in den letzten Jahrzehnten erfolgten verbindlichen Überplanungen des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 3, konnte bisher keine bauliche Entwicklung im Bereich der 15. Änderung initiiert werden.

Insoweit verursacht die 15. Änderung des Bebauungsplanes nunmehr erstmalig bauliche und nutzungsmäßige Eingriffe im Planbereich, der selbst zurzeit außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile liegt (§ 34 BauGB) und damit planungsrechtlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu beurteilen ist.

Für das Aufstellungsverfahren kann daher nur das sogenannte Regelverfahren angewendet werden.

Dies bedeutet u.a., dass die Durchführung aller im Baugesetzbuch vorgesehenen Beteiligungsschritte (frühzeitige Beteiligungen und Hauptbeteiligungen) sowie die Erarbeitung einer Umweltprüfung / Umweltbericht für den Bebauungsplan erfolgen müssen.

Ebenso sind die zu erwartenden naturschutzrechtlichen Eingriffe entsprechend auszugleichen.

4.2 Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394).

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176).

Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 S. 58) geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802).

Landesbauordnung (LBO) in der Fassung vom 06.12.2021 (GVOBl. S. 1422).

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 08.05.2024 (BGBl. 2024 I Nr. 153).

Gesetz zum Schutz der Natur - Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holstein (LNatSchG S-H) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (GVOBl. 2010, S.301), zuletzt geändert durch Artikel 64 LVO vom 27.10.2023 (GVOBl. S. 514).

5. Städtebauliches Konzept



Städtebauliches Konzept (ohne Maßstab)

Die Vorhabenträgerin, die GEWOBA NORD Baugenossenschaft mit Hauptsitz in Schleswig, hat ein detailliertes städtebauliches / wohnbauliches Konzept entwickelt, um insbesondere auf dieser Basis die notwendigen kommunalpolitischen Diskussionen im Vorfeld führen zu können.

Darüber hinaus ist dieses städtebauliche Konzept gleichzeitig auch Grundlage der getroffenen planungsrechtlichen Festsetzungen im hier vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes.

Vorgesehen für den Hauptnutzungsbereich sind Geschosswohnungsgebäude mit unterschiedlichen baulichen Höhenentwicklungen.

Die Gebäudetypen können als sogenannte Punkthäuser definiert werden, die entweder als Einzelgebäude oder (überwiegend) als „Doppel-Punkthäuser“ konzipiert sind.

Je nach Lage im Geltungsbereich differieren die baulichen Höhenentwicklungen zwischen zwei bis vier Vollgeschosse, wobei die zwei- und dreigeschossigen Gebäude auch zusätzliche Staffelgeschosse (als Nicht-Vollgeschosse) aufnehmen können.

In den Randbereichen zu den bestehenden Wohnquartieren im Osten und im Süden wurde festgelegt, dass hier ausschließlich nur zwei- bis dreigeschossige Gebäude ihren Standort finden, um hier insbesondere Einsichtmöglichkeiten und Verschattungen auf benachbarte Grundstücke zu reduzieren.

Die vorgesehenen viergeschossigen Häuser finden sich daher nur im zentralen sowie im nördlichen Teilbereich der Entwicklungsfläche.

Insgesamt können somit ca. 190 Wohnungen in unterschiedlicher Flächengröße in einem Allgemeinen Wohngebiet (Flächengröße ca. 1,31 ha) entwickelt werden.

Direkt nordöstlich des Bahnhofsgebäudes soll eine Kindertagesstätte vorgesehen werden, deren südlicher Grundstücksbereich, gegenüber dem Bahnhofsgebäude, als Freifläche für die Kindertagesstätte gestaltet werden soll.

Die verkehrliche Erschließung des Gesamtgebietes erfolgt ausschließlich über die Bahnhofstraße mit direktem Anschluss an die Bundesstraße B202 - Tönninger Straße. Hierzu wird es notwendig, in der Bundesstraße, von Westen kommend, eine neue Linksabbiegespur vorzusehen. Entsprechend wird dieser Bereich der Tönninger Straße, aufgrund dieser Umbaumaßnahmen sowie der Verlauf der Bahnhofstraße Bestandteil des Bebauungsplanes.

Auf die planerisch vorbereiteten Erschließungsmöglichkeiten über die bestehenden Wohngebiete an der Straße Seebüll und Am Schulwald wird bewusst verzichtet, um die bestehenden Wohnquartiere nicht zusätzlich verkehrlich und immissionsmäßig zu belasten. Jedoch wird sichergestellt, dass mehrere fußläufige Verknüpfungen zwischen älteren Wohnquartieren und dem Entwicklungsbereich umgesetzt werden.

Die interne verkehrliche Erschließung des neuen Wohnquartiers erfolgt über eine Ringerschließung, die an die verlängerte Bahnhof-

straße anschließt. Die Ringerschließung kann hier gegebenenfalls auch im Einbahnstraßenverkehr organisiert werden.

Eines der prägenden Elemente des städtebaulichen Konzepts ist ein zentral gelegener, vom motorisierten Verkehr freizuhalten Platz, der nach Süden fußläufig an das bestehende Wohnquartier Seebüll anbindet und nach Norden in die Uferbereiche (öffentliche Grünflächen) der Treene durch eine Wegeführung weitergeführt wird.

Das neue Wohnquartier soll weitgehend autofrei gestaltet werden. Die entsprechenden notwendigen und nachzuweisenden Stellplätze sollen zentral in einem viergeschossigen, nord / süd ausgerichteten Quartiersparkhaus entlang der Bahnlinie untergebracht werden. Das Parkhaus mit ca. 300 vorgesehenen Parkplätzen soll auch PKW's von Berufspendlern aufnehmen, die die Bahn benutzen.

Eine geringe Anzahl von Kurzzeit - Stellplätzen für Rettungsfahrzeuge, Lieferverkehre, Umzüge, Anlieferungen etc. wird in gleichmäßiger Verteilung innerhalb des neuen Wohngebietes vorgesehen.

Durch die Lage, Ausrichtung und bauliche Höhenentwicklung des Parkhauses übernimmt dieses auch zentrale Funktion für den Verkehrslärmschutz für die neuen Wohngebäude.

In diesem Bereich ist auch vorgesehen, eine Überführung über die Gleisanlagen nach Westen vorzusehen. Dies ist jedoch unabhängig von der gemeindlichen Bauleitplanung mit der Deutschen Bahn bzw. Eisenbahn - Bundesamt konzeptionell zu diskutieren und zu bestimmen.

Der zwischen Treene und neuem Wohngebiet gelegene, von jeglicher Bebauung freizuhalten Gewässerschutzstreifen in 50 m Breite ist als öffentliche Grünfläche ausgewiesen, die auch Wegeverbindungen und Aufenthaltsmöglichkeiten gewährleistet.

6. Konzept - Lärmschutz

Übernommen aus: Lärmtechnische Untersuchung, Stadt Friedrichstadt, Bebauungsplan Nr. 3 „Seerosenufer“, vom 19.07.2024, Verf.: Wasser- und Verkehrskontor, Neumünster.

6.1 Vorbemerkung

Der Geltungsbereich der 15. Änderung des B-Planes Nr. 3 erstreckt sich direkt östlich der Eisenbahnstrecke 1210 Elmshorn - Westerland (Marschbahn).

Mit dem Vorhaben ist die Einrichtung von schutzbedürftigen Nutzungen (Wohnen) vorgesehen, die vor Lärmimmissionen aus Verkehr bereits auf der Ebene der Bauleitplanung zu schützen sind.

Daher ist der Schienenverkehrslärm in die Betrachtung einzustellen. Weiterhin wird auch der Straßenverkehrslärm der Bahnhofstraße berücksichtigt.

6.2 Ergebnisse und Maßnahmen

Die Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung zeigen Beurteilungspegel bis 68 dB(A) im Beurteilungszeitraum TAG und bis 62 dB(A) im Beurteilungszeitraum NACHT an der nördlichen Geltungsbereichsgrenze.

Die Ausbreitungsberechnung ohne Berücksichtigung einer zukünftigen Bebauung zeigt, dass die städtebaulich wünschenswerten Orientierungswerte tagsüber etwa ab der dritten Baureihe eingehalten werden. Die Immissionsgrenzwerte, die eine Zumutbarkeitsschwelle ausdrücken, werden tags erst nach der ersten Bebauungsreihe erreicht. Während der Nacht stellt sich die Situation ohne Berücksichtigung einer zukünftigen Bebauung dagegen deutlich schlechter dar, denn der Orientierungswert wird erst an der östlichen Geltungsbereichsgrenze erreicht und der Immissionsgrenzwert wird ab der zweiten Bebauungsreihe eingehalten.

Zum Schutz der geplanten Wohnbebauung im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 3, 15. Änderung wird die Festsetzung eines nichtschutzbedürftigen Gebäudes als Riegelbebauung (Parkhaus) mit einer Höhe von mind. 12,60 m bzw. vier Geschossen empfohlen. Dieses Gebäude ist so auszubilden, dass es nicht selbst Geräusche emittiert. Die Ostfassade eines Parkdecks ist folglich weitgehend zu schließen.

Zum Schutz der geplanten Bebauung im Geltungsbereich ist zusätzlich auch die Festsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen an den Außenbauteilen von schutzbedürftigen Räumen in Form von Lärmpegelbereichen nach DIN 4109-1 [6] erforderlich. Diese sind in die Planzeichnung des Vorentwurfs übernommen worden, entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen in Bezug auf die Lärmpegelbereiche wurden ebenfalls aus der lärmtechnischen Untersuchung übernommen.

Weiterführende Angaben sind dem Gutachten zu entnehmen.

7. Verkehrliche Erschließung

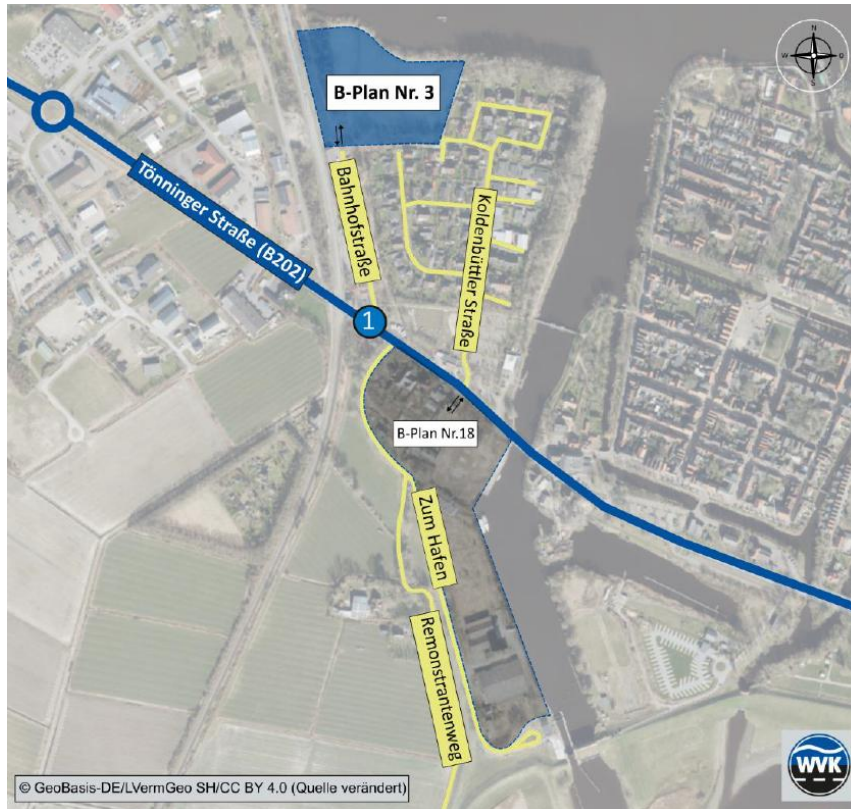
Übernommen aus: Verkehrsgutachten, Stadt Friedrichstadt, Änderung B-Plan Nr. 3 „Seerosenufer“, vom 27.06.2024, Verf.: Wasser- und Verkehrskontor, Neumünster.

7.1 Vorbemerkung

Die verkehrliche Erschließung der Entwicklungsfläche für den Kfz-Verkehr soll vollständig über die Bahnhofstraße erfolgen, die wieder-

rum an die übergeordnete Tönninger Straße (B 202) anbindet.

Zeitgleich ist die bauliche Entwicklung des Bereichs des B-Plans Nr. 18, südlich der Tönninger Straße, vorgesehen. Diese Entwicklungsfläche wird daher als konkretisierte Gebietsentwicklung im Planungsumfeld in die verkehrliche Betrachtung mit aufgenommen.



Übersichtslageplan
(ohne Maßstab)

Es ist daher zu klären, ob und in welcher Form das Straßennetz in der Lage ist, das zukünftige Verkehrsaufkommen leistungsfähig zu bewältigen bzw. welche begleitenden straßenbaulichen Maßnahmen erforderlich werden.

7.2 Ergebnisse und Maßnahmen

Zur Ermittlung des derzeitigen Verkehrsgeschehens wurden am Donnerstag, 06.07.2023 videoautomatische Verkehrserhebungen am Knotenpunkt Tönninger Straße (B 202) / Bahnhofstraße durchgeführt. Die maßgebende Bemessungsverkehrsstärke MSV (maßgebende stündliche Verkehrsstärke) entspricht der nachmittäglichen Spitzenstunde von 16.00 bis 17.00 Uhr.

Der Prognose-Planfall berücksichtigt die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2033 bzw. 2051. Des Weiteren wird der zusätzliche Verkehr des Vorhabens B-Plan Nr. 3 sowie das Verkehrsaufkommen aus der konkretisierten Planung des B-Planes Nr. 18 in Friedrichstadt zum Ansatz gebracht.

Es ergibt sich aus dem B-Plan Nr. 3 folgendes zusätzliches Verkehrs-

aufkommen:

Tag = 1.472 Kfz/24h, davon 50 Lkw/24h

MSV = 153 Kfz/h, davon 5 Lkw/h

Zur Sicherstellung des Verkehrsflusses im Zuge der Tönninger Straße (B 202) ist ein Linksabbiegestreifen erforderlich. Der um einen Linksabbiegestreifen erweiterte Knotenpunkt Tönninger Straße (B 202) / Bahnhofstraße ist dann in der Lage, die zukünftigen Verkehre im Prognose-Planfall 2033 mit Umleitungsverkehr sowie in den Prognose - Planfällen 2033 und 2051 ohne Umleitungsverkehr mit einer befriedigenden bzw. ausreichenden Qualitätsstufe QSV C bzw. QSV D leistungsfähig abzuwickeln.

Lediglich im Prognoseplanfall 2051 mit Berücksichtigung von Umleitungsverkehren wird die größte zulässige Wartezeit um 2,7 Sekunden überschritten. Dieser letztgenannte Planfall ist jedoch als ein theoretischer nicht beurteilungsrelevanter Fall zu verstehen, da Umleitungsverkehre der jetzigen Baustelle im Zuge der Bundesstraße B 5 nicht bis in dieses sehr ferne Prognosejahr zu erwarten sind.

Weiterhin ist es empfehlenswert, in der Rückverziehung des Linksabbiegestreifens eine Querungshilfe einzurichten sowie eine Bordsteinabsenkung für den Radverkehr gegenüber der Einmündung der Straße Zum Hafen .damit der von Süden kommende bzw. aus dem konkretisierten Plangebiet B-Plan Nr. 18 kommende Fußverkehr verkehrssicher auf den nördlich geführten Rad- und Fußweg gelangen kann.

Genauere und weiterführende Angaben sind dem Gutachten zu entnehmen.

8. Bodenverhältnisse

Übernommen aus: 1. Untersuchungsbericht zur Bodenuntersuchung der Untersuchungsfläche in 25840 Friedrichstadt, Seerosenufer, vom: 19.08.2022, Verf.: Ing. Büro Boden & Lipka, Kiel.

Für eine zukünftige Bebauung sind die Baugrundverhältnisse als ungünstig einzustufen. Auf Grund der organischen, weichplastischen Böden, die sehr setzungsempfindlich sind, wird eine Tiefgründung für die Lastabtragung der geplanten Bebauung empfohlen.

Aufgrund des notwendigen Hochwasserschutzes muss das Untersuchungsgebiet auf 2,50 m NHN erhöht / aufgeschüttet werden. Hierfür ist die Vorhabenfläche zu roden. Damit wird die Gebietsfläche gleichzeitig an das Höhenniveau der umliegenden Bereiche angeglichen.

Aufgrund der mächtigen setzungsempfindlichen Bodenschichten könnte es, bei zu hoher Lastaufbringung, zu einem Grundbruch

kommen. Daher muss die Anschüttung schrittweise erfolgen.

Südlich und östlich von dem Untersuchungsbereich befindet sich ein Wohngebiet. Zudem verlaufen Gleise westlich der Untersuchungsfläche. Durch die geplanten Baumaßnahmen könnten diese umliegenden Nachbarbauwerke auf Grund der Überschüttung auf 2.50 m über NHN und während der Pfahlgründungsarbeiten beeinflusst werden. Eine Beweissicherung ist daher erforderlich.

Bei den anstehenden Böden ist nach dem Regelwerk der DWA A 138 keine Versickerung von Niederschlagswasser möglich.

Weiterführende Angaben sind dem Gutachten zu entnehmen.

9. Entwässerungskonzept

Übernommen aus: Entwässerungskonzept, Friedrichstadt, Bebauungsplan Nr. 3 „Seerosenufer“, vom 29.04.2024, Verf.: Wasser- und Verkehrskontor, Neumünster.

9.1 Vorbemerkung

Ziel ist die schadlose Ableitung von Schmutzwasser und Regenwasser. Hierfür sind die Notwendigkeiten und Lagen der öffentlichen Entwässerungseinrichtungen, z.B. Versickerungsanlagen, Regenrückhaltebecken und Gräben zu prüfen und mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Die Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein - Teil 1: Mengengewirtschaftung, A-RW 1 ist dabei zu berücksichtigen.

9.2 Ergebnisse und Maßnahmen

9.2.1 Oberflächenwasser

Die Einleitung des anfallenden Regenwassers erfolgt in die Treene, eine Einleitmengenbegrenzung ist nicht erforderlich. Dabei sind jedoch die Abflussmengen durch eine Erhöhung der Verdunstung sowie der Versickerung des Niederschlagswassers soweit wie möglich zu reduzieren. Ein Nachweis der erforderlichen Behandlung des Regenwassers vor der Einleitung ins Oberflächengewässer ist gemäß dem Merkblatt DWAM 102-4/BWK-M 3-4 zu führen.

Im Zuge der Neugestaltung des Plangebietes wird dabei die Regenwasserbeseitigung komplett neu hergestellt werden. Das aufgesammelte Niederschlagswasser wird mittels einer internen Kanalisation in die Treene eingeleitet. Die Ausführung sowie die Lage des Einleitbauwerkes sind mit dem LKN.SH abzustimmen.

Gemäß dem vorliegenden Bodengutachten ist eine Versickerung

des Regenwassers wegen der undurchlässigen Bodenschichten sowie des ungenügenden Abstandes zum Grundwasser nicht möglich.

Durch eine Kombination von extensiven Gründächern sowie der Flächenversickerung von den relativ kleinen, privaten Funktionsflächen wie z. B. Terrassen oder Grundstückszufahrten sowie von Muldenausbildungen an den Verkehrsflächen kann eine akzeptable Abweichung vom Referenzzustand erreicht werden.

Das aufgesammelte Niederschlagswasser aus den Verkehrsflächen ist vor der Einleitung ins Oberflächengewässer (Treene) vorzureinigen.

Für die Einleitung des Regenwassers in die Treene bedarf es zusätzlich einer öffentlich-rechtlichen Genehmigung der unteren Wasserbehörde des Kreises Nordfriesland.

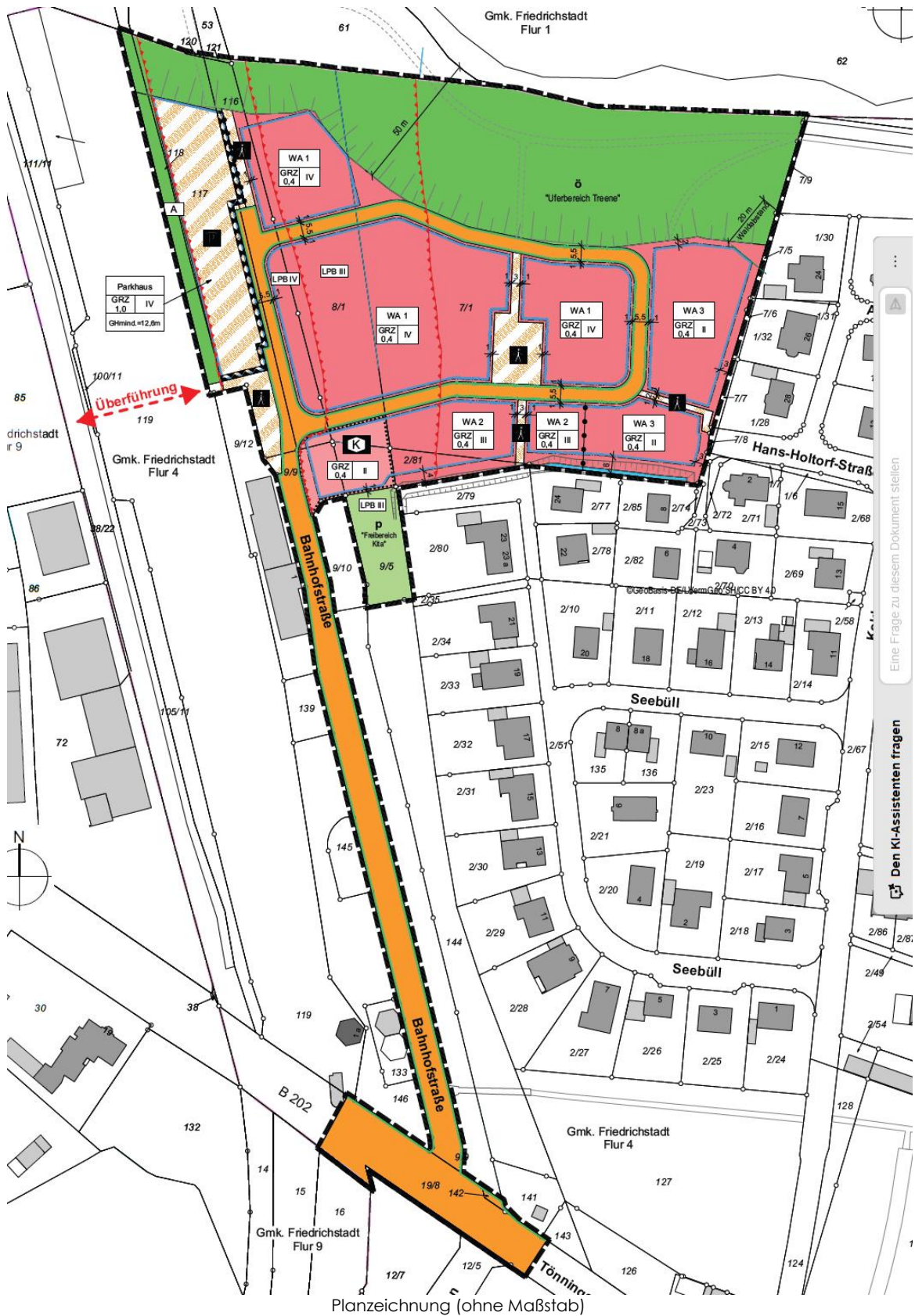
9.2.2 Schmutzwasser

Entlang der südlichen Grenze des Bebauungsplanes verläuft ein Bestandsschmutzwasserkanal DN 200. Dieser ist im Zuge der Erschließung in den öffentlichen Verkehrsraum zu verlegen. Der Anschluss an den vorh. Kanal bzw. auch an neue Kanalleitungen kann über die Erschließungsstraße im Plangebiet realisiert werden.

Ggfs. notwendige Anpassungen bzw. Planung und Errichtung neuer Schmutzwasserleitungen erfolgen in Abstimmung mit dem Wasserverband Norderdithmarschen im Rahmen der weiterführenden Erschließungsplanung.

Weiterführende Angaben sind dem Gutachten zu entnehmen.

10. Begründung der Festsetzungen



10.1 Art der baulichen Nutzung

Allgemeines Wohngebiet -WA-

Die Flächen, die für eine wohnbauliche Entwicklung vorgesehen werden, sind als Allgemeines Wohngebiet -WA- gem. § 4 BauNVO festgesetzt. Die Flächengröße des WA beträgt ca. 1,31 ha.

Das Allgemeine Wohngebiet wird begrenzt im Norden durch den Gewässerschutzstreifen zur Treene, im Osten und Süden durch die bestehenden Wohnquartiere und im Westen durch den Verlauf der Bahnhofstraße und der nachfolgenden Bahnlinie.

Um hier einen überwiegenden Wohncharakter für den Entwicklungsbereich gewährleisten zu können, sind die folgenden Nutzungen im Allgemeinen Wohngebiet nicht zulässig: sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Gartenbaubetriebe und Tankstellen.

Diese Nutzungen verursachen einerseits einen hohen Flächenverbrauch und erzeugen darüber hinaus auch vermeidbare Kunden- und sonstige Verkehre, die das Plangebiet zusätzlich belasten würden.

Um in einem raumordnerischen Schwerpunktbereich für Tourismus, die Dauerwohnungsfunktion sicherzustellen, sind auch Ferienwohnungen (als Teil von Betrieben des Beherbergungsgewerbes bzw. sonstigen nicht störenden Gewerbebetrieben) unzulässig.

Aus den gleichen Gründen (Schutz des Dauerwohnens), werden Zweitwohnsitze ausgeschlossen.

Da hier überwiegend ein autofreies Wohnquartier angestrebt wird, ist die Zulässigkeit von Stellplätzen im Allgemeinen Wohngebiet eingeschränkt. Zulässig sind hier nur Stellplätze zum kurzfristigen Be- und Entladen. Die ansonsten nachzuweisenden Stellplätze sind im geplanten Quartiersparkhaus unterzubringen.

Um die Freiflächen des Allgemeinen Wohngebietes vor einem Übermaß an störenden Funktionsgebäuden zu schützen, sind überdachte Stellplätze und Garagen grundsätzlich unzulässig.

Im Plangebiet werden, aufgrund der Bodenverhältnisse, keine Keller gebaut werden können. Kellerersatzräume, Fahrradabstellplätze und sonstige notwendige Nebenanlagen müssen daher ebenerdig untergebracht werden. Entsprechend sind diese Nebennutzungen grundsätzlich innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Um den übergeordneten energiepolitischen Zielen gerecht zu werden, sind wohngebietsbezogene Photovoltaikanlagen auf den Dachflächen und überwiegend an Fassaden oder sonstigen Grundstücksflächen allgemein zulässig.

Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Kindertagesstätte -KITA-

Auf dem Grundstück direkt nordöstlich des Bahnhofsgebäudes wird ein Grundstück als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Kindertagesstätte -KITA- festgesetzt. Das südlich angrenzende Grundstück wird als private Grünfläche ausgewiesen und soll als zugeordnete Freifläche für Aufenthalt und Spielen der Gemeinbedarfseinrichtung Kindertagesstätte dienen.

Aufgrund der bisher vorgesehenen 190 Wohnungen im Plangebiet, wird davon ausgegangen, dass sich im Rahmen der Anzahl der zukünftigen Bewohner auch eine bestimmte Anzahl von Kleinkindern befindet. Um eine ortsnahe und fußläufig erreichbare Betreuungseinrichtung zu gewährleisten, wird diese Gemeinbedarfsfläche am gewählten Standort ausgewiesen.

Quartiers - Parkhaus

Wesentliches Element der Überlegungen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs sowie auch der Gewährleistung eines umfassenden Lärmschutzes ist das vorgesehene Quartiersparkhaus im westlichen Plangebiet entlang der Bahnlinie.

Insgesamt sollen hier ca. 300 Stellplätze angeboten werden, die auch von Berufspendlern benutzt werden können. Gemäß Lärmschutzgutachten muss für eine gesicherte Lärmschutzfunktion des Gebäudes eine Mindesthöhe von 12,6 m über Geländeoberfläche bzw. Gleiskörper erreicht werden.

Aufgrund der spezifischen Zweckbestimmung wird der Standort des Quartiersparkhauses als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen.

10.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung im Allgemeinen Wohngebiet wird durch eine GRZ von 0,4 festgesetzt. Damit wird der Orientierungswert für Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung für Allgemeine Wohngebiete gemäß §17 BauNVO ausgeschöpft. Insgesamt ist damit auch die bauliche Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes unproblematisch möglich.

Um die Funktionalität des Baugebietes zu gewährleisten, darf die GRZ von 0,4 für Nebenanlagen (Kellerersatzräume, Fahrradunterstände, Standflächen für Mülleimer etc.), Wegeführungen und Kurzzeitstellplätze um bis zu 50 % - bis zu einer GRZ von 0,6 - überschritten werden. Diese Festsetzung entspricht der üblichen Regelung zum Maß der baulichen Nutzung, die in der BauNVO genannt sind (§ 19 Abs. 4 BauNVO).

Das Quartiersparkhaus entlang der Bahnlinie im westlichen Plangebiet soll insbesondere auch Lärmschutzfunktionen für das

östlich gelegene Allgemeine Wohngebiet übernehmen. Entsprechend soll das Parkhaus in ausgeprägter Nord-Süd Ausrichtung und „gleisnah“ seinen Standort finden. Um hier keine störenden Reglementierungen im Bebauungsplan zu verankern, wird daher eine GRZ von 1,0 festgesetzt, um hier das gesamte zur Verfügung stehende Grundstück überbauen zu können.

Die Festsetzungen zu den baulichen Höhenentwicklungen der zukünftigen Wohngebäude orientieren sich grundsätzlich am städtebaulichen Konzept. Entsprechend wurde in den Übergangsbereichen zu den östlich und südlich angrenzenden Wohnquartieren eine Zwei- und Dreigeschossigkeit als Höchstmaß festgesetzt. In den zentralen Bereichen des Allgemeinen Wohngebietes sowie im Bau- und nördlich der Ringerschließung wird dagegen eine Viergeschossigkeit als Höchstmaß ausgewiesen. Ergänzend hierzu werden auch maximal zulässige Gebäudehöhen in Abhängigkeit zu der Anzahl der zulässigen Vollgeschosse festgesetzt. Hierdurch werden auf den einzelnen zukünftigen Gebäuden mit zwei oder drei Vollgeschossen auch Staffelgeschosse (als Nichtvollgeschosse) als oberer baulicher Abschluss ermöglicht. Dies gilt nicht für das zukünftige Gebäude der Kita - hier sind nur zwei Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss zulässig. Begründet ist dies im Umgebungsschutzbereich des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes.

Für das Quartiersparkhaus wird, im Rahmen der Funktion als bauliche Lärmschutzeinrichtung, eine zwingende Mindestgebäudehöhe von 12,60 m sowie eine Viergeschossigkeit als Höchstmaß festgelegt. Diese Regelung erfolgt in Übernahme der Ergebnisse und Berechnungen des Lärmschutzgutachtens.

10.3 „Bedingte“ Festsetzungen gem. § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB

Um bereits vor Beginn der der Ausübung der baulichen Nutzungen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, werden zwei sogenannte „Bedingte Festsetzungen“ getroffen.

Erst nach baulicher Umsetzung des Quartiersparkhauses gemäß den Vorgaben der Festsetzungen, wird die Festsetzung zum Allgemeinen Wohngebiet rechtswirksam. Dies sichert den Lärmschutz für die zukünftigen Bewohner des neuen Wohngebietes.

Vergleichbares gilt für die Verpflichtung zur Aufschüttung / Anhebung des Geländes auf eine Mindesthöhenlage von 2,50 m über NHN (Normalhöhennull). Diese Maßnahme sichert das neue Bau- und gebiet vor möglichen Hochwasserschäden.

10.4 Überbaubare Grundstücksflächen, Baugrenzen

Der Bebauungsplan erhält großzügige überbaubare Grundstücksflächen, die mit entsprechenden Baugrenzen festgesetzt werden. Dies sichert ein höheres Maß an Flexibilität bei der baulichen Umsetzung und der exakten Standortfindung und -festlegung der einzelnen zukünftigen Gebäude.

10.5 Verkehrsflächen

Das verkehrliche Erschließungskonzept sieht vor, das neue Wohngebiet nur über die Bahnhofstraße zu erschließen. Mögliche verkehrliche Anbindungen (die planerisch in der Vergangenheit auch vorgesehen wurden) über bestehende Straßenführungen in den Wohngebieten Am Schulwald und Seebüll, werden nicht weiter verfolgt, um hier nicht zusätzliche Verkehre durch Bestandsgebiete zu führen.

Um das neue Wohngebiet in der Tiefe verkehrlich zu erschließen, wird eine Ringerschließung vorgesehen (die gegebenenfalls auch im Einbahnstraßensystem organisiert werden kann). In Verlängerung der Bahnhofstraße nach Norden wird hier auch die Zufahrt in das Quartiersparkhaus am südlichen Ende des Gebäudes vorgesehen und fügt sich dadurch sinnvoll in das Prinzip der Ringerschließung ein, ohne hier zusätzliche Verkehre in das Wohngebiet hinein zu führen. Diese notwendigen Erschließungsflächen werden als Straßenverkehrsfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB ausgewiesen.

Wichtige städtebauliche Entwurfselemente wie die fußläufigen Anbindungen an die umgebenden Wohnquartiere, weiterführende Wegführungen nach Norden Richtung Treene sowie ein öffentlich nutzbarer Quartiersplatz werden entsprechend als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt.

Das Quartiersparkhaus wird aufgrund seiner Funktion ebenfalls als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkhaus“ ausgewiesen.

Da die zukünftigen Verkehre, die durch die Baugebietsentwicklung verursacht werden, ausschließlich über die Bahnhofstraße fließen, ist im Bereich der Bundesstraße B202 „Tönninger Straße“ eine Linksabbiegespur von Westen kommend erforderlich. Um diese Maßnahme zu sichern, wird dieser Knotenpunktbereich sowie der gesamte Verlauf der Bahnhofstraße in den Bebauungsplan aufgenommen und insgesamt als Straßenverkehrsflächen ausgewiesen.

10.6 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Neben den unter Pkt. 10.3 dargestellten „bedingten“ Festsetzungen (zur Gewährleistung gesunder Arbeits- und Wohnverhältnisse) werden entsprechend den Ergebnissen des Lärmschutzgutachtens Lärmpegelbereiche in den B-Plan übernommen.

Je nach Lärmpegelbereich sind bauliche und nutzungsmäßige Auflagen zu berücksichtigen. Näheres hierzu ist dem Lärmschutzgutachten, das als Anlage zur Begründung des Bebauungsplans beigefügt ist, zu entnehmen.

10.7 Grünordnung, Natur und Umwelt

Der Gewässerschutzstreifen der Treene (50 m Abstand zur Uferlinie) wird als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Uferbereich Treene" festgesetzt. Die Errichtung von baulichen Anlagen oder ähnlichem ist hier unzulässig.

Um den Oberflächenwasserabfluss zu mindern, wird (auf Grundlage des Entwässerungskonzeptes) festgesetzt, dass Wege, Zufahrten, Feuerwehrumfahrten und Stellplätze in wasserdurchlässiger Bauweise (Pflaster mit großen Fugen) herzustellen sind. Ebenso sind Versickerungsmulden entlang der Straßenverkehrsflächen auszubilden.

Aus vergleichbaren Gründen und aus Gründen des Klimaschutzes wird festgesetzt, dass die Dachflächen der zukünftigen Gebäude als Gründächer mit einer Substratschicht von mind. 15 cm auszubilden sind.

Um das Parkhaus gestalterisch einzubinden, werden an der Westseite des Gebäudes - auf dem hier ausgewiesenen „Abschirmgrün“ - Anpflanzungen festgesetzt.

Aus Gründen des Naturschutzes und des Artenschutzes werden darüber hinaus weitergehende Festsetzungen zur Beleuchtung der öffentlichen / halböffentlichen Räume und weitere artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen festgesetzt. Vgl. hierzu auch die Ausführungen im Umweltbericht.

10.8 Örtliche Bauvorschriften gem. § 86 LBO

Im Rahmen der festgesetzten Örtlichen Bauvorschriften gem. § 86 Landesbauordnung werden gestalterische Regelungen zu zulässigen Fassadenmaterialien, getroffen. Zulässig für die Außenwandflächen der Hauptanlagen ist hierbei ein Mix aus Sichtmauerwerk und Putzfassaden, wobei der Fassadenflächenanteil des Sichtmauerwerks für das Gesamtgebäude mind 65 % betragen muss. Dies soll eine homogene und einheitliche Erscheinungsweise des Baugebietes gewährleisten.

Aus denkmalpflegerischen Gründen (Umgebungsschutzbereich des Bahnhofsgebäudes) ist die Verwendung von glänzenden und reflektierenden Fassadenmaterialien für das Parkhaus und die Kita unzulässig.

Auch Werbeanlagen werden in Größe und Funktion deutlich eingeschränkt. Um hier gestalterische Störungen und Störungen zu vermeiden, die sich auch negativ auf den Schienenverkehr auswirken könnten, werden insbesondere reflektierende Werbeanlagen und solche mit wechselnden oder bewegtem Licht sowie Fahnenmasten und freistehende Werbeanlagen ausgeschlossen.

Aus den gleichen Gründen ist die Anlage von Stein-, Kies-, Splitt- und Schottergärten und die Verwendung von großflächigen Folien

für die Gartengestaltung unzulässig.

11. Sonstiges

11.1 Denkmalschutz

Archäologische Denkmäler oder sonstige Denkmäler sind im Planbereich nicht vorhanden.

Die 15. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 3 betrifft die unmittelbare Umgebung des Kulturdenkmals Bahnhof. Denkmalpflegerische Belange werden daher von der Planung berührt.

Aufgrund dieses Baudenkmalbestands gilt hier ein denkmalrechtlicher Genehmigungsvorbehalt.

Im Vorfeld wurden intensiver Gespräche mit der unteren und oberen Denkmalschutzbehörde geführt. Ergebnis war hierzu, dass insbesondere in der direkten Umgebung des Bahnhofsgebäudes zusätzliche Regelungen zur baulichen Höhenentwicklung / zulässige Geschossigkeit (bei der Kita) bzw. zur Fassadengestaltung (Kita und Parkhaus) getroffen wurden.

Insoweit konnten hier die Belange des Denkmalschutzes frühzeitig in die Planung bzw. Festsetzungen des Bebauungsplanes aufgenommen werden.

11.2 Kampfmittel

Ebenso liegen der Stadt Friedrichstadt keine Erkenntnisse über Kampfmittel im Plangebiet vor.

12. Flächenbilanz

Allgemeines Wohngebiet	13.138 m ²
Gemeinbedarfsfläche „Kita“	835 m ²
Verkehrsfläche	2.444 m ²
Verkehrsfläche „Parkhaus“	1.968 m ²
Verkehrsfläche „Fußwege“	1.079 m ²
Verkehrsgrün	296 m ²
Öff. Grünfläche „Treene-Uferbereich“	9.054 m ²
Private Grünfläche „Kita“	679 m ²
Entwässerungsgraben	<u>70 m²</u>
Gesamt	29.563 m²

Die Flächengröße der Verkehrsflächen wird noch angepasst.

13. Umweltbericht

Für die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs.21 BauGB (Entwurf) liegt der Umweltbericht noch als eigenständiges Dokument vor.

Im weiteren Verfahrensablauf wird dieser in die Begründung zum Bebauungsplan übernommen.