

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 95 für das Gebiet Itzehoe-Tegelhörn nördlich der "Haidkoppel" und östlich der "Alten Landstraße"

1. Verfahrensablauf

Grundlagen dieses Bauleitplanverfahrens sind das Baugesetzbuch (BauGB) vom 08.12.86, die Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23.01.90, die Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18.12.90 und die Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 24.02.83, alle in der derzeit geltenden Fassung.

Die Ratsversammlung der Stadt Itzehoe hat in ihrer Sitzung am 11.06.92 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 95 beschlossen.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB wurde sowohl in Form eines öffentlichen Aushanges des Bauleitplanentwurfes und des Entwurfs der Begründung in der Zeit vom 08.09. bis 22.09.92 als auch in Form einer Bürgerversammlung durchgeführt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB fand im Zeitraum vom 02.02. bis 02.04.93 statt. Öffentlich ausgelegt gem. § 3 Abs. 2 BauGB haben der Bauleitplanentwurf und der Entwurf der Begründung in der Zeit vom 30.06. bis 30.07.93. Eine erneute öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 3 BauGB hat in der Zeit vom 04.08. bis 05.09.94 stattgefunden.

2. Inhalt des Flächennutzungsplanes

Der gemeinsame Flächennutzungsplan Itzehoe und Umland stellt den überplanten Bereich tlw. als "Wohnbaufläche" und tlw. als "Fläche für Dauerkleingärten" dar. Da im B-Plan Nr. 95 ein allgemeines Wohngebiet (WA) und ein reines Wohngebiet (WR) festgesetzt werden, war eine Flächennutzungsplanänderung erforderlich. Dies ist im Rahmen der 31. Änderung, die parallel zur B-Plan-Aufstellung durchgeführt wurde, geschehen. Im Flächennutzungsplan wird nunmehr der in Rede stehende Bereich als "Wohnbaufläche" dargestellt. Ein kleiner Teilbereich unter der Hochspannungsleitung wird als "Grünfläche" dargestellt.

3. Angaben zum Bestand

Das Plangebiet wird im Norden durch die Dauerkleingartenanlage "Twietberge", im Osten durch den öffentlichen Weg zwischen der Haidkoppel und dem Wald, im Süden durch die I-geschossige Doppelhausbebauung an der Haidkoppel und im Westen durch die Alte Landstraße begrenzt. Es handelt sich um eine ca. 17.420 m² große Fläche, die - mit Ausnahme einer gärtnerisch genutzten Fläche südlich der Erschließungsstraße - z. Z. unbebaut ist und brachliegt (ehemals Grabeland). Durch das Gebiet verläuft eine 60 kV-Freileitung der Schleswig AG. An der Ost- und Westseite des Gebietes ist erhaltenswerter Baumbestand vorhanden. Das Gelände fällt von Osten nach Westen um ca. 8 m.

4. Anlaß der Planung

Es besteht derzeit eine große Nachfrage nach Baugrundstücken - insbesondere im Gebiet Edendorf - für freistehende Einzel- u. Doppelhäuser.

...

Es kann davon ausgegangen werden, daß sich diese Nachfrage aufgrund der nunmehr unmittelbar bevorstehenden Ansiedlung des Institutes für Siliziumtechnologie (ISiT) der Fraunhofer Gesellschaft noch verstärken wird. Aus diesem Grund ist die Stadt Itzehoe bemüht, vorhandene Baulandreserven bereitzustellen. Der B-Plan dient zur Deckung des dringenden Wohnbedarfs.

5. Planinhalt

Festgesetzt wurde im Westteil des Plangebietes ein allgemeines Wohngebiet (WA) mit einer I-geschossigen Einzel- oder Doppelhausbebauung in offener Bauweise. Im östlichen und südlichen Bereich wurde ein reines Wohngebiet (WR) mit ansonsten gleichen Vorgaben festgesetzt. Die rückwärtigen Gartenflächen der Grundstücke Haidkoppel 5 - 11 sind wegen der dort verlaufenden Hochspannungsleitung und den daraus möglicherweise resultierenden Beeinträchtigungen nicht zur Baulandausweisung geeignet und werden deshalb - dem Bestand entsprechend - als "private Grünfläche - Hausgärten" festgesetzt.

Die textlichen Festsetzungen bezüglich der äußeren Gestaltung der Gebäude wurden aufgrund der räumlichen Enge und zugunsten einer relativ homogenen Bebauung des Quartiers vorgenommen.

Die Erschließung sämtlicher Grundstücke erfolgt über die als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehene öffentliche Straße, die seitlich einen überfahrbaren Grünstreifen aufweist und im Ostteil in einen Wendepplatz mündet. Dort ist die Erschließungsstraße aus Gründen der öffentlichen Sicherheit an das Wegenetz der Kleingartenanlage angeschlossen. Der Wendepplatz ist so konzipiert, daß die Wendemöglichkeit für ein zweiaxsiges Fahrzeug (Entsorgungsfahrzeug) gegeben ist. Eine weitere Wendemöglichkeit ist etwa mittig im Baugebiet unterhalb der Freileitung vorhanden. In diesem Bereich sind die notwendigen öffentlichen Parkplätze innerhalb der Fläche für Straßenbegleitgrün angeordnet.

Die erforderlichen privaten Stellplätze bzw. Garagen können auf den jeweiligen Grundstücken errichtet werden.

Die notwendigen Spielplätze für Kleinkinder werden von den Grundstückseigentümern auf den Grundstücken angelegt. Spielmöglichkeiten für schulpflichtige Kinder sind in der näheren Umgebung vorhanden. Der Kinderspielplatz Viertkoppel liegt in etwa 350 m Entfernung (Fußweg).

Die Flächen unterhalb der 60 kV-Freileitung sind nicht als überbaubare Grundstücksflächen ausgewiesen. Der Schutzbereich dieser Leitung und die zulässigen maximalen Bauhöhen wurden nachrichtlich in den Plan übernommen.

6. Natur und Landschaft

Die Biotopkartierung der Stadt Itzehoe kennzeichnet den überplanten Bereich weder als schutzwürdigen Lebensraum noch als Grünland o. ä., sondern stuft diesen in seiner Flächennutzung im südlichen Teil als Siedlungsbereich (Einfamilienhäuser mit eingewachsenen Gärten) und

im nördlichen Teil als Kleingartenanlage ein. Empfehlungen zur Aufstellung von Pflege- und Entwicklungskonzepten oder zur Durchführung von bestimmten Maßnahmen werden in diesem Bereich nicht gegeben.

In der Voruntersuchung zu dem in Aufstellung befindlichen Landschaftsplan der Stadt Itzehoe werden für den betr. Bereich keine Schutzkategorien genannt oder Empfehlungen für ökologische Maßnahmen ausgesprochen. Die Gebietsausweisung wurde in Abstimmung mit dem Landschaftsplan-Vorentwurf vorgenommen und entspricht dessen Darstellungen.

Bezogen auf den Bebauungsplan Nr. 95 stellt sich der zu erwartende Eingriff in Natur und Landschaft im wesentlichen durch die zukünftige Versiegelung aus Bebauung und Verkehrsflächen dar. Der Eingriff ist aufgrund des hohen Bedarfs an Wohnbauland (Belang "Wohnbedürfnisse der Bevölkerung") unvermeidbar. Dabei wurde berücksichtigt, daß gerade im Hinblick auf die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege neue Wohngebiete nicht im abgelegenen Außenbereich, sondern möglichst am Stadtrand mit der wünschenswerten Anbindung an die Versorgungs- und infrastrukturellen Einrichtungen ausgewiesen werden.

Zur Eingriffsminimierung und als Ausgleichsmaßnahmen wurden folgende Festsetzungen getroffen:

a) Pflanzgebote

Durch die Aufnahme des Anpflanz- und Unterhaltungsgebotes für insgesamt 53 Bäume (auf Privatflächen sowie in öffentlichen Verkehrsflächen) wird die biologisch/ökologisch aktive Oberfläche im Plangebiet erhöht. Die Bäume tragen u. a. durch die Verdunstung, Luftkühlung, Sauerstoffproduktion, den CO₂-Verbrauch und als Staubfilter sowie Windschutz erheblich zur Verbesserung des Kleinklimas bei und bieten einen Lebensraum für Tiere. Als Durchgrünung verbessern die Bäume das Wohnumfeld und fördern somit die seelische und körperliche Gesundheit der im Umgebungsbereich lebenden Menschen.

b) Versiegelungsminimierung

Zur Eingrenzung der zusätzlichen Versiegelungen aus Nebenanlagen, Garagen, Stellplätzen und deren Zufahrten wurde eine Begrenzung der Überschreitungsmöglichkeiten der GRZ auf der Grundlage des § 19 Abs. 4 BauNVO festgesetzt.

c) Versiegelungsminimierung und Herstellung eines Saumbiotopes

Die Fahrbahnbreite für die geplante Erschließungsstraße wurde auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert. Aufgrund des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens und der Funktion als reine Anliegerstraße ist eine Ausführung in Form eines verkehrsberuhigten Bereiches beabsichtigt, was zur Folge hat, daß kein besonders abgesetzter Gehweg erforderlich ist. Statt dessen wurde ein Grünstreifen zur Herstellung eines straßenbegleitenden Saumbiotopes festgesetzt. Dieser Grünstreifen dient als Lebensraum für Fauna und Flora (allgemeiner Artenschutz) und stellt gleichzeitig ein Vernetzungselement (Anbindung der Vegetationsstandorte im Randbereich der Alten Landstraße und im Plangebiet an die östlich angrenzenden Knicks bzw. den Wald) dar. Die Flächen des Saumbiotopes

werden höhengleich mit der Straße hergestellt, damit ein gelegentliches Überfahren gewährleistet ist. Überfahrten zwecks Erschließung der Grundstücke sind zulässig.

d) Erhaltungsgebot von Bäumen und Knicks

Der Gehölzstreifen einschl. Baumbestand an der Alten Landstraße sowie der Knick an der Ostseite wurden der öffentlichen Verkehrsfläche zugeordnet, damit eine dauerhafte Pflege und Entwicklung gesichert ist. Auch der übrige schützenswerte Baumbestand des Baugebietes wurde als zu erhalten festgesetzt.

Durch die Herstellung der Straßensaumbiotope kommt es neben der Versiegelungseinsparung auch zu einer geringfügigen Aufwertung. Zusammen mit dem Anpflanzen von Straßenbäumen wird durch diese ökologischen Maßnahmen der durch die Herstellung der Verkehrsflächen entstehende Eingriff ausgeglichen.

Der durch die Bebauung auf den Baugrundstücken entstehende Eingriff wird zumindest teilweise durch die anderen, oben beschriebenen ökologischen Maßnahmen ausgeglichen. Das verbleibende Ausgleichserfordernis für schätzungsweise 0,5 ha versiegelbare Fläche (anerkannte Bewertungsmodelle liegen nicht vor) könnte im Rahmen dieses Bauleitplanverfahrens nur abgedeckt werden, wenn zugleich die dringend benötigten Bauflächen reduziert würden. Auch in angrenzenden Bereichen und damit im gesetzlich geforderten "räumlich funktionalen Zusammenhang" bestehen z. Z. keine Möglichkeiten für Maßnahmen, die zum Ausgleich bzw. Ersatz der Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes im Baugebiet dienen könnten. Zugunsten der Wohnbaulandbereitstellung wird auf weitergehende Festsetzungen von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen verzichtet.

7. Immissionsschutz

Das Bebauungsplangebiet grenzt mit seiner Westseite an die stark befahrene Alte Landstraße, von der Lärmemissionen auf das festgesetzte allgemeine Wohngebiet ausgehen. Für die Alte Landstraße wurde eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung des Verkehrslärms durchgeführt, die als Anlage der Begründung beigelegt ist. Daraus ergeben sich für das Plangebiet folgende Belastungen:

- im Abstand von 14 m: tags 62 dB(A), nachts 54 dB(A)
- im Abstand von 60 m: tags 54 dB(A), nachts 45 dB(A)
- im Abstand von 110 m: tags 50 dB(A), nachts 41 dB(A)

Die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005 liegen im WA-Gebiet tags bei 55 dB(A) und nachts bei 45 dB(A), im WR-Gebiet tags bei 50 dB(A) und nachts bei 40 dB(A).

Da im Baublock 1 (WA-Gebiet) die Orientierungswerte in einem Bereich bis zu 60 m - von der Fahrbahnmitte gemessen - überschritten werden, sind in diesem Bereich passive Schallschutzmaßnahmen gem. DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) festgesetzt worden.

8. Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes ist durch Anschluß an die bereits vorhandenen Leitungsnetze sichergestellt. Die Beseitigung des Hausmülls erfolgt entsprechend der Ortssatzung.

9. Flächen- und Kostenangaben

Der Geltungsbereich des B-Planes Nr. 95 hat in seinem Hauptteil eine Größe von ca. 17.420 m². Hiervon befinden sich ca. 6.820 m² in Privatbesitz. Der Rest ist städtisches Eigentum.

Folgende überschlägige Kosten wurden ermittelt:

a) Herstellungskosten Straßenbau	394.000 DM
b) Herstellungskosten Kanalbau	<u>245.000 DM</u>
gesamt (brutto)	ca. 639.000 DM =====

Die Kosten für die Verlegung von Gas-, Wasser- und Stromversorgungsleitungen sind hierin nicht enthalten. Grunderwerb für den Straßenbau ist nicht erforderlich.

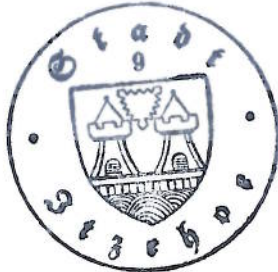
Aufgestellt gem. § 9 Abs. 8 BauGB

Itzehoe, 26.10.1994

Stadt Itzehoe
Der Magistrat



Brommer
Bürgermeister



Anlagen

Berechnung des Beurteilungspegels nach DIN 18005

Anlage zur Begründung des Bebauungsplanes Nr. 95

Berechnung des Beurteilungspegels für das WA- und WR-Gebiet nach
DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau vom Mai 1987

Grundlage der Untersuchung

Verkehrszählung durch die Stadt Itzehoe am 19.05.92

Ergebnis: stadtauswärts 3.657 PKW und 116 LKW tags
251 PKW und 7 LKW nachts

stadteinwärts 4.054 PKW und 104 LKW tags
199 PKW und 7 LKW nachts

zusammen tags 7.711 PKW tags 220 LKW tags
450 PKW nachts 14 LKW nachts

7.711 : 16 = 482 PKW/h tags 220 : 16 = 14 LKW tags/Std.
450 : 8 = 56 PKW/h nachts 14 : 8 = 2 LKW nachts/Std.

Der LKW-Anteil tags beträgt **2,77 %** tags und **3,0 %** nachts.

Berechnung der Lärmbelastung in dB

$$\begin{aligned} L_m^{25} \text{ tags} &= [37,3 + 10 \lg (M (1 + 0,082 p))] \text{ dB} = \\ &= [37,3 + 10 \lg (482 (1 + (0,082 \times 2,77)))] \text{ dB} = 37,3 + 10 \lg \\ &\quad (482 \times 1,22) \text{ dB} = \underline{\underline{64,99 \text{ dB}}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} L_m^{25} \text{ nachts} &= [37,3 + 10 \lg (56 (1 + 0,246))] \text{ dB} = 37,3 \text{ dB} + 18,43 = \\ &= \underline{\underline{55,73 \text{ dB}}} \text{ nachts} \end{aligned}$$

Korrekturen

1. Asphaltbeton = -0,5 dB

2. Höchstgeschwindigkeit max. 50 km/Std.

$$\begin{aligned} \Delta L_v &= (23 - 3,5 \sqrt{p} + 0,2 p) (\lg V - 2) \text{ dB} = (23 - 3,5 \sqrt{2,77} + (2,77 \times 0,2) \\ &(\lg 50 - 2) \text{ dB} = (23 - 5,825 + 0,554) (1,69897 - 2) \text{ dB} = 17,729 \times \\ &(-0,30103) = \underline{\underline{-5,34 \text{ dB}}} \text{ tags} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \Delta L_v \text{ nachts} &= (23 - 3,5 \sqrt{3} + 0,6) (\lg 50 - 2) \text{ dB} = 16,337 \times (-0,30103) = \\ &= \underline{\underline{-4,92 \text{ dB}}} \text{ nachts} \end{aligned}$$

...

Unterschiedlicher Abstand

$$\Delta L_{s\perp} = (-13,8 + 3,5 x + \frac{x^2}{2}) \text{ dB} \quad x = \lg s^2 = \lg 14^2 = \underline{2,29}$$

$$= (-13,8 + (3,5 \times 2,29) + \frac{2,29^2}{2}) \text{ dB} = -13,8 \text{ dB} + 8,0 + 2,6 = \underline{\underline{-3,2 \text{ dB}}}$$

Der Beurteilungspegel bei einem Abstand von 14 m beträgt:

$$64,99 - 0,5 - 5,34 + 3,2 = \underline{\underline{62,35 \text{ dB tags}}}$$

$$55,73 - 0,5 - 4,92 + 3,2 = \underline{\underline{53,51 \text{ dB nachts}}}$$

Der Beurteilungspegel bei einem Abstand von 60 m von der Straße bis zur neuen Bebauung beträgt:

$$\Delta L_{s\perp} = (-13,8 + 3,5 x + \frac{x^2}{2}) \text{ dB} \quad x = \lg s^2 = \lg 60^2 = \underline{3,556}$$

$$\Delta L_{s\perp} = (-13,8 + (3,5 \times 3,556) + \frac{3,556^2}{2}) = -13,8 + 12,446 + 6,322 = \underline{\underline{4,97 \text{ dB}}}$$

$$64,99 - 0,5 - 5,34 - 4,97 = \underline{\underline{54,2 \text{ dB tags}}}$$

$$55,73 - 0,5 - 4,92 - 4,97 = \underline{\underline{45,3 \text{ dB nachts}}}$$

Der Beurteilungspegel bei einem Abstand von 110 m von der Straße beträgt:

$$\Delta L_{s\perp} = (-13,8 + 3,5 x + \frac{x^2}{2}) \text{ dB} \quad x = \lg s^2 = \lg 110^2 = \underline{4,08}$$

$$\Delta L_{s\perp} = (-13,8 + 14,28 + 8,32) = \underline{\underline{+8,80 \text{ dB}}}$$

$$64,99 - 0,5 - 5,34 - 8,80 \cong \underline{\underline{50,3 \text{ dB tags}}}$$

$$55,73 - 0,5 - 4,92 - 8,80 \cong \underline{\underline{41,5 \text{ dB nachts}}}$$

Die schalltechnischen Orientierungswerte liegen nach DIN 18005 im WA-Gebiet: tags bei 55 dB, nachts bei 45 dB, im WR-Gebiet: tags bei 50 dB, nachts bei 40 dB.

Im Baublock 1 - WA-Gebiet - werden die Orientierungswerte in einem Bereich bis zu 60 m, von der Fahrbahnmitte gemessen, überschritten; somit sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

In allen anderen Bereichen werden die Orientierungswerte eingehalten.