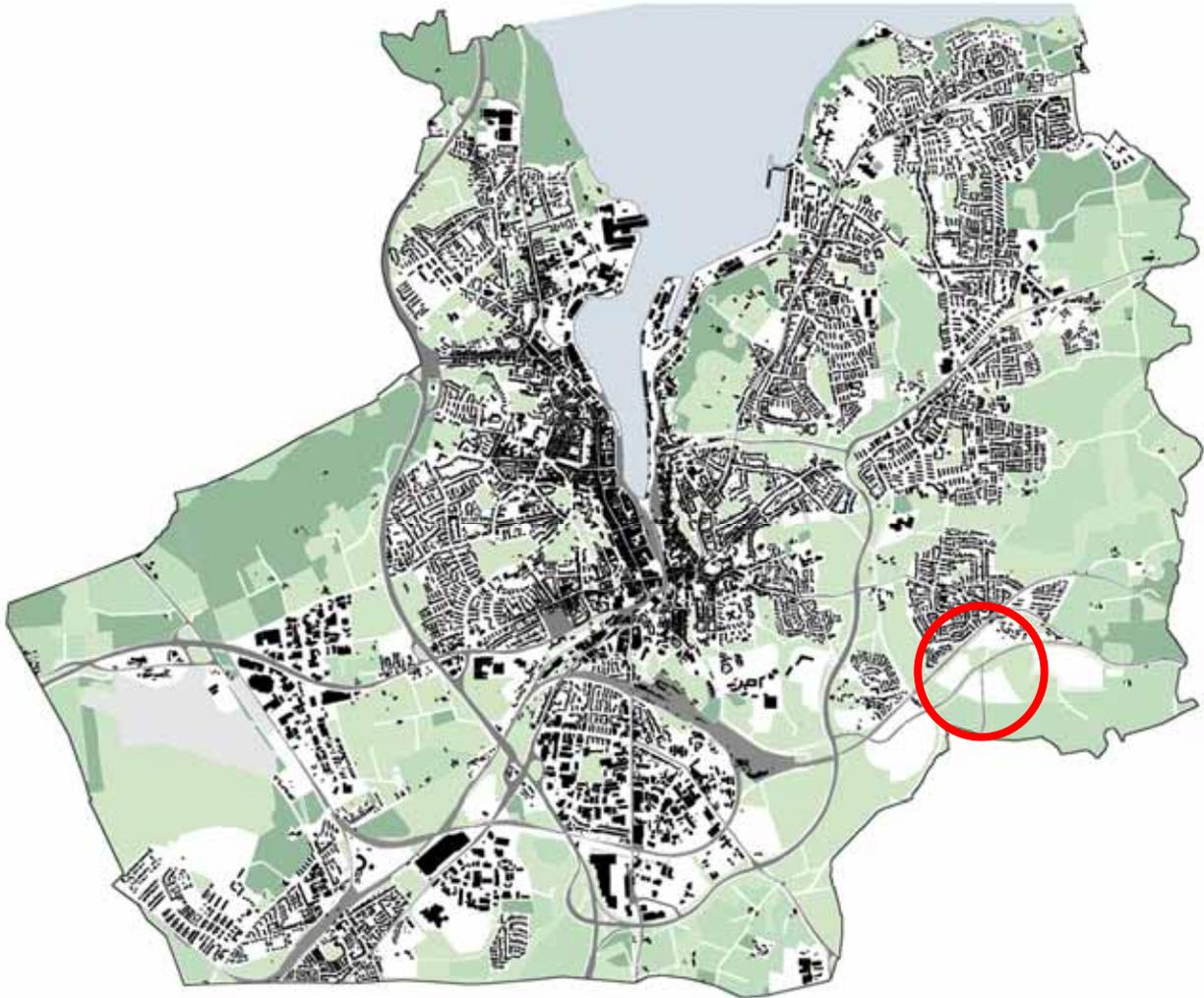


Begründung

1. vereinfachte Änderung des Bebauungsplanes "Groß Tarup - westlicher Teil" (Nr. 255)



Inhalt

1.	Plangebiet	3
2.	Rechtliche Vorschriften	3
3.	Beschreibung des Gebietes.....	3
4.	Gründe für die Planaufstellung.....	3
4.1	Gründe für die Durchführung eines vereinfachten Verfahrens (§ 13 BauGB)	4
5.	Umweltbericht gem. § 2a BauGB.....	4
6.	Planinhalt und Festsetzungen.....	4
6.1	Maß der baulichen Nutzung	4
6.2	Immissionsschutzbezogene Festsetzungen	4
7.	Berücksichtigung der Belange besonderer Bevölkerungsgruppen.....	7
8	Quellen und Anhang.....	7

Diese Begründung erläutert die mit der 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes "Groß Tarup - westlicher Teil" (Nr. 255) verfolgten Ziele und Festsetzungen. Mit Ausnahme der nachstehend dargestellten Teile ist die Begründung des Bebauungsplanes "Groß Tarup - westlicher Teil" (Nr. 255) mit Stand vom 31.08.2012 weiterhin heranzuziehen.

1. Plangebiet

Das Plangebiet liegt zwischen:

im Westen: der Ringstraße und der Bahnlinie Flensburg – Kiel inkl. einer kleinen Fläche auf der Westseite der Bahn,

im Süden: einer gedachten west-östlich verlaufenden Linie zwischen der Ringstraße und der Adelbybek, einschließlich einem Versatz nach Süden mit einer Länge von 80 m und einer Breite von 90 m an der Adelbybek und

im Norden und Osten: der Adelbybek einschließlich der Fläche von dem vorhandenen Sendemast und einer ca. 30 m breiten Fläche nördlich des Sendemastes und einem Teil des Tastruper Weges.

2. Rechtliche Vorschriften

Mit In-Kraft-Treten der 1. vereinfachten Änderung wird innerhalb des

- räumlichen (Planzeichnung – Teil A) und
- sachlichen (veränderte textliche Festsetzungen – Teil B)

Geltungsbereiches der Bebauungsplan "Groß Tarup - westlicher Teil" (Nr. 255), rechtsverbindlich seit dem 20.11.2012, außer Kraft gesetzt.

3. Beschreibung des Gebietes

Mit Ausnahme der bis zum Tastruper Weg bereits gebauten Hochfelder Landstraße (K 8) haben sich keine Änderungen ergeben.

4. Gründe für die Planaufstellung

Mit dem Bebauungsplan "Groß Tarup - westlicher Teil" (Nr. 255) wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Weiterbau der K 8 und die Schaffung neuer Wohnbauflächen (Allgemeine Wohngebiete, WA) geschaffen. Bis zum Tastruper Weg ist die K 8 mittlerweile fertiggestellt und nach Norden und Süden provisorisch angebunden. Für den zwischen K 8 und Tastruper Weg liegenden ersten Bauabschnitt läuft derzeit die Vermarktung der Baugrundstücke.

Immissionsschutz

Gegenüber der Ursprungsplanung haben sich im Bereich der zu beachtenden Immissionen aus Straßen- und Schienenverkehr Veränderungen ergeben. So basierten die Verkehrszahlen auf einer Prognose aus dem Jahr 2002. Für die 2012 begonnene Bauleitplanung für den Weiterbau der K8 im Bebauungsplan „Groß-Tarup – K 8“ (nr. 272) wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen auf der Grundlage eines später erarbeiteten Gutachtens aktualisiert. Die 1. Änderung des Bebauungsplans „Groß Tarup-westlicher Teil“ (Nr. 255) orientiert sich weitgehend an diesen Verkehrszahlen. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen für den Planungshorizont 2030 liegt jedoch unter der Prognose, die 2002 für den Planungshorizont 2020 aufgestellt wurde. In der 3. Änderung des Bebauungsplans „Hochfeld“ (Nr. 236) wurden entsprechende Zahlen bereits berücksichtigt. Zudem sind die Zahlen auch Bestandteil des Förderantrags für die Gesamtmaßnahme K8 – Ortsumgehung Tarup.

Zudem wird ebenfalls eine künftige Veränderung für Schienenstrecken zu berücksichtigende Grundlage beachtet werden. Die bisherige Richtlinie SCHALL 03 aus dem Jahr 1990 wird durch eine Neufassung abgelöst, die den in der Vergangenheit erreichten Fortschritt in der Fahrzeugtechnik und insbesondere der Bremsanlagen berücksichtigt. Eine bisher erforderliche Bonusregelung im Bereich des theoretisch zu berücksichtigenden, auf der Strecke Flensburg – Kiel aber nicht stattfindenden Güterverkehrs entfällt. Güterverkehr als rechtlich zulässige Option zur Schienennutzung ist unverändert berücksichtigt, beruht auf dem heutigen Stand der Technik.

Begrenzung der Wohnungsanzahl

Im Bebauungsplan ist bisher in der textlichen Festsetzung 1.2 die für Neubaugebiete übliche Begrenzung der Wohnungszahl auf zwei bzw. vier Wohnungen je Wohngebäude enthalten. Diese bezieht sich auch auf die beiderseits des Tastruper Wegs vorgesehenen dreigeschossigen Geschosswohnungsbauten (WA 4) und ist nicht sachgerecht. Sie soll daher künftig entfallen.

4.1 Gründe für die Durchführung eines vereinfachten Verfahrens (§ 13 BauGB)

Es werden **keine** Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen, vorbereitet oder begründet.

Es bestehen **keine** Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b (BauGB) genannten Schutzgüter.

Durch die Änderung oder Ergänzung des Bebauungsplanes werden die Grundzüge der Planung nicht berührt.

5. Umweltbericht gem. § 2a BauGB

Aus den unter 4.1 genannten Gründen erfolgt eine Bauleitplanung im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB. Gemäß § 13 Abs. 3 BauGB wird von der Umweltprüfung, vom Umweltbericht, von der Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind sowie von der zusammenfassenden Erklärung und dem Monitoring abgesehen.

Auf den Fortfall der Umweltprüfung wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen.

6. Planinhalt und Festsetzungen

6.1 Maß der baulichen Nutzung

In der textlichen Festsetzung 1.2 wird in der Aufzählung des Satzes 1 das allgemeine Wohngebiet WA 4 gestrichen. Damit entfällt in den Baufeldern für den Mehrgeschosswohnungsbau beiderseits des Tastruper Weg die Begrenzung der Wohnungszahl. Eine Erhöhung der Gesamtzahl der planerisch möglichen Wohneinheiten ergibt sich dadurch nicht, da diese Begrenzung ungewollt war und bei der Berechnung keine Beachtung fand.

6.2 Immissionsschutz

Allgemein

Die Stadt Flensburg hat mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 255 „Groß Tarup – westlicher Teil“ Ende des Jahres 2012 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Schaffung neuer Wohnbauflächen (Allgemeine Wohngebiete, WA) geschaffen.

Aufgrund geänderter Eingangsdaten erfolgt eine Anpassung der zuvor erstellten schalltechnischen Untersuchung. Im Rahmen dieser schalltechnischen Untersuchung wurden die zu erwartenden schallschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens aufgezeigt und beurteilt.

Im Zuge dessen erfolgt gemäß aktueller Sachlage zusätzlich eine Anpassung hinsichtlich des Schienenverkehrslärms.

Im Rahmen der Vorsorge bei der Bauleitplanung erfolgt üblicherweise eine Beurteilung anhand der Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1, „Schallschutz im Städtebau“. Andererseits kann sich die Beurteilung des Verkehrslärms auf öffentlichen Verkehrswegen an den Kriterien der 16. BImSchV („Verkehrslärmschutzverordnung“) orientieren.

Verkehrslärm

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die Belastungen aus Verkehrslärm berechnet. Dabei wurde der Straßen- und Schienenverkehrslärm auf den maßgeblichen Abschnitten der K91, der K8 sowie der Bahnstrecke Kiel – Flensburg berücksichtigt.

Im vorliegenden Fall ist der B-Plan-induzierte Zusatzverkehr nicht beurteilungsrelevant, da nur eine geringe Anzahl von Wohneinheiten geplant ist. Für die bereits vorliegenden Belastungen auf den umliegenden Verkehrsabschnitten ist nicht mit einer erheblichen Zunahme im öffentlichen Straßenverkehr zu rechnen.

Die Berechnung der Schallausbreitung erfolgte auf Grundlage der Rechenregeln der RLS-90 für den Straßenverkehrslärm und der SCHALL 03 für den Schienenverkehrslärm. Abweichend von der derzeit geltenden SCHALL 03 wird der Schienenbonus in den Berechnungen nicht mehr berücksichtigt, da ab dem Jahr 2015 in Planfeststellungsverfahren der Schienenbonus künftig zu entfallen hat.

Es zeigt sich, dass innerhalb der Baugrenzen im jeweils maßgebenden Geschoss im Bereich der Kreisstraße K8 (1. OG) Beurteilungspegel von bis zu 59 dB(A) tags / 52 dB(A) nachts erreicht. Im Nahbereich zur Bahnstrecke sind es im 1. OG Beurteilungspegel von bis zu 53 dB(A) tag und nachts. Entlang des Tastruper Wegs ergeben sich innerhalb der Baugrenzen im 2. Obergeschoss Beurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts.

Die Anhaltswerte der Grenze der Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden innerhalb der Baugrenzen im gesamten Plangeltungsbereich nicht überschritten.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts werden in sämtlichen Baufeldern zwischen Bahnstrecke und K8 überschritten. Zusätzlich kommt es zu Überschreitungen innerhalb der 1. Baureihe südlich der K8 sowie östlich und westlich des Tastruper Wegs.

Hinsichtlich des Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts ist zunächst auszusagen, dass der Immissionsgrenzwert tags im gesamten Plangebiet nicht überschritten wird. Der Immissionsgrenzwert nachts wird entlang der Bahnstrecke bis etwa 100 m zu Schienenachse überschritten. Nördlich der Kreisstraße K8 sind es bis 50 m, südlich dieser bis 35 m, jeweils gemessen zur Straßenmitte. Entlang des Tastruper Wegs kommt es im Bereich der Baugrenzen bis 25 m, gemessen zur Straßenmitte (im 2. OG), zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts nachts.

Mit der größtenteils bereits abgeschlossenen Realisierung der Kreisstraße K8 wurden aktive Lärmschutzanlagen umgesetzt. Im Weiteren können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse aufgrund der Bauweise durch Grundrissgestaltung (Verlegung der schützenswerten Nutzungen auf die lärmabgewandte Seite), Abrücken von der Baugrenze oder passiven Schallschutz geschaffen werden.

Zum Schutz der Nachtruhe sind in den Bereichen mit Überschreitungen des Orientierungswertes nachts für Schlaf- und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungen vorzusehen, falls der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf andere geeignete, dem Stand der Technik entsprechende

Weise sichergestellt werden kann (betrifft Baufelder zwischen Bahnstrecke und K8 sowie lärmzugewandte Fassade 1. Baureihe südlich K8, östlich und westlich K91).

Die Anforderungen an den passiven Schallschutz zum Schutz von Büro- und Wohnnutzungen vor Verkehrslärm ergeben sich gemäß DIN 4109. Die Dimensionierung des passiven Schallschutzes erfolgt durch Festsetzung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109.

Im vorliegenden Fall liegen die Emissionen aus Schienenverkehrslärm im Nachtzeitraum jedoch im gleichen Bereich wie die Emissionen im Tageszeitraum. Zum Schutz der Nachtruhe wird daher eine erhöhte Anforderung an den passiven Schallschutz gestellt. Im Rahmen dieser Untersuchung wird der maßgebliche Außenlärmpegel aus Verkehrslärm (Erhöhung der Beurteilungspegel um 3 dB(A)) zur Festlegung der Lärmpegelbereiche dementsprechend für den Bereich zwischen Bahnstrecke und K8 um weitere 5 dB(A) erhöht.

Insgesamt ergeben sich mit diesem Vorgehen innerhalb der Baugrenzen die Lärmpegelbereiche IV bis II.

Außenwohnbereiche bei Neu-, Um- und Ausbauten sind in Schleswig-Holstein in den Bereichen, in denen der geltende Orientierungswert um mehr als 3 dB(A) überschritten wird, auszuschließen bzw. auf der lärmabgewandten Seite der Gebäude auszuführen. Die Ausführung von nicht beheizten Wintergärten innerhalb dieser Abstände ist generell zulässig.

Hinsichtlich ebenerdiger Außenwohnbereiche (2,0 m ü. Gelände) und Außenwohnbereiche in den Obergeschossen wird der Orientierungswert tags von 55 dB(A) innerhalb der Baugrenzen nicht um mehr als 3 dB(A) überschritten. Außenwohnbereiche sind damit im gesamten Plangelungsbereich zulässig.

Festsetzungen

An der Festsetzung S 1 **Lärmschutzwall** des rechtskräftigen Bebauungsplans 255 wird keine Änderung vorgenommen, da der Lärmschutzwall als aktiver Lärmschutz im Gutachten bestätigt wurde.

Zum Schutz der Wohn- und Büronutzungen vor Verkehrslärm werden die in der folgenden Planzeichnung dargestellten **Lärmpegelbereiche** IV und III nach **DIN 4109**, Schallschutz im Hochbau für Neu-, Um- und Ausbauten, festgesetzt.

Die Festsetzungen gelten für die der Kreisstraße K8, K91 und der Schiene zugewandten Gebäudfronten. Für Seitenfronten und rückwärtige Fronten gelten um jeweils eine Stufe niedrigere Lärmpegelbereiche.

Die schalltechnischen Eigenschaften der Gesamtkonstruktion (Wand, Fenster, Lüftung) müssen den Anforderungen des jeweiligen Lärmpegelbereiches genügen.

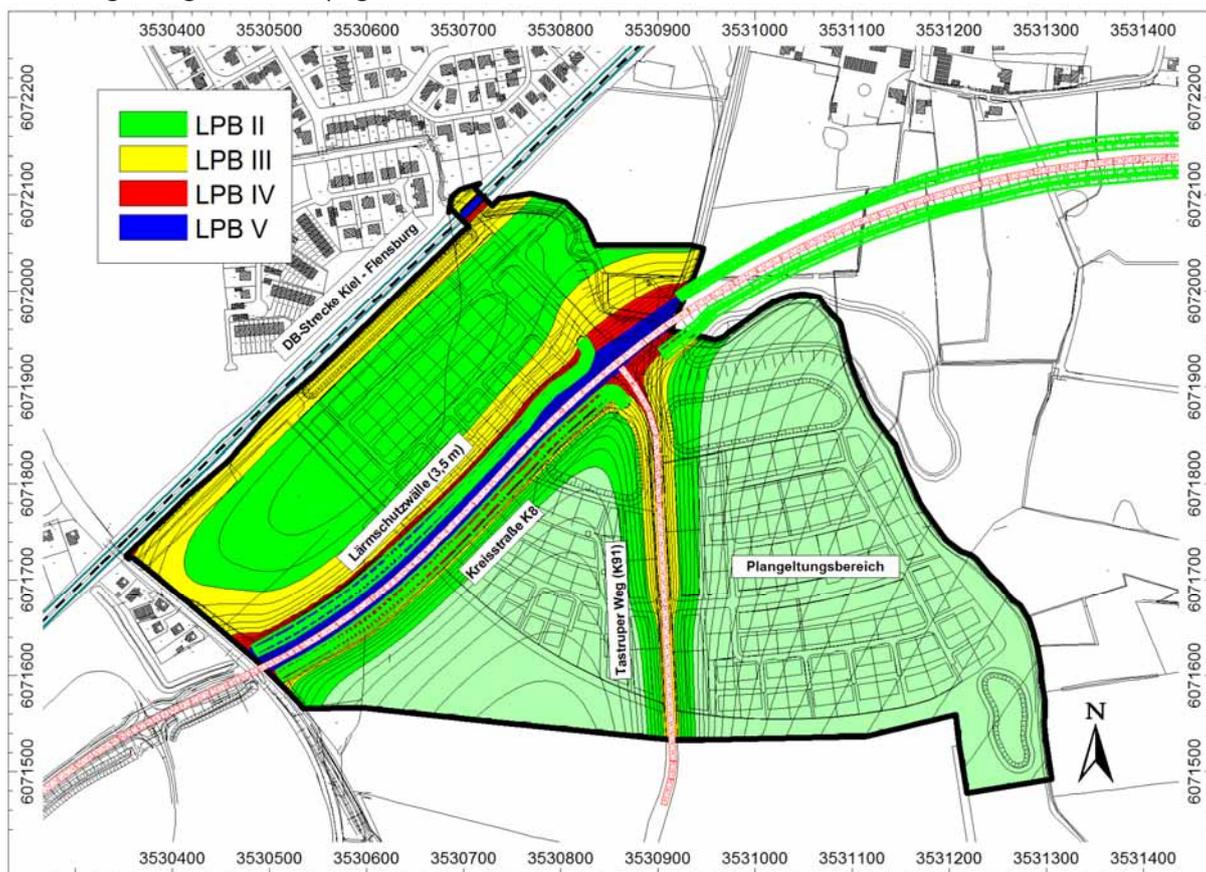
Die Konstruktion der Außenbauteile der Gebäude muss die Kriterien der DIN 4109 erfüllen.

Zum Schutz der **Nachtruhe** sind in den Baufeldern zwischen Bahnstrecke und der Kreisstraße K8 sowie an den lärmzugewandten Fassaden der 1. Baureihe südlich K8 sowie östlich und westlich K91 für **Schlaf- und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungen** vorzusehen, falls der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf andere geeignete, dem Stand der Technik entsprechende Weise sichergestellt werden kann.

Von den vorgenannten Festsetzungen kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung an den Gebäudefassaden geringere Beurteilungspegel resultieren. Bei diesem Einzelnachweis ist der maßgebliche Außenlärmpegel für den Bereich zwischen Bahnstrecke und Kreisstraße K8 abweichend von der DIN 4109 wie folgt zu ermitteln:

Addition von 3 dB(A) und weiteren 5 dB(A) auf den Beurteilungspegel tags aus Gesamtverkehrslärm.

Abbildung 1: Lage der Lärmpegelbereiche



Den genannten Lärmpegelbereichen entsprechen folgende Anforderungen an den passiven Schallschutz:

Lärmpegelbereich nach DIN 4190	Maßgeblicher Außenlärmpegel L_a dB(A)	Erforderliches bewertetes Schalldämmmaß der Außenbauteile $R'_{w, res}$	
		Wohnräume (dB)	Bürräume (dB)
III	61 – 65	35	30
IV	66 - 70	40	35

7. Berücksichtigung der Belange besonderer Bevölkerungsgruppen

An der Grundkonzeption der Planung ergeben sich keine Änderungen. Durch die Streichung der ungewollten Begrenzung der Wohneinheiten für den Bereich der Geschosswohnungsbauten werden die rechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung einer von den sonstigen Wohnhausgrundstücken abweichenden Wohnform geschaffen. Dadurch werden andere Bevölkerungsgruppen angesprochen.

8. Quellen und Anhang

Schalltechnisches Gutachten LAIRM CONSULT GmbH, Hammo 26.08.2014.