

BEGRÜNDUNG

ZUR

5. ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS NR. 65

DER STADT KAPPELN

„PORT OLPENITZ“

betreffend die hafen- und landseitige Marina sowie die südlich und westlich angrenzenden Ferienwohn- und Geschäftshäuser im südwestlichen Bereich vom OstseeResort Olpenitz

ENTWURF

VERFAHRENSSTAND:

- FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND TÖB'S (§ 4 (1) BauGB)
- FRÜHZEITIGE BÜRGERBETEILIGUNG (§ 3 (1) BauGB)
- BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN, TÖB'S UND GEMEINDEN (§ 4 (2) BauGB)
- ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG (§ 3 (2) BauGB)
- ERNEUTE ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG (§ 4A (3) BauGB)
- BESCHLUSS UND GENEHMIGUNG (§ 10 BauGB)

AUFGESTELLT:

PLANUNGSBÜRO SPRINGER
ALTE LANDSTRASSE 7, 24866 BUSDORF

TEL: 04621 / 9396-0
FAX: 04621 / 9396-66

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1	AUSGANGSSITUATION1
1.1	Lage des Plangebietes.....1
1.2	Rechtliche Bindungen1
2	ZIEL UND ZWECK DER ÄNDERUNG.....2
3	PLANUNG5
3.1	Art und Maß der baulichen Nutzung.....5
3.2	Infrastruktur.....7
3.2.1	Boots- und Schiffsverkehr7
3.2.2	Autoverkehr7
3.3	Ver- und Entsorgung8
3.4	Immissionsschutz.....8
3.5	Umweltbericht13
3.6	Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft.....15
3.7	Artenschutz.....18
4	FLÄCHENVERTEILUNG18
5	HINWEISE18
6	UMWELTBERICHT (mit gesondertem Inhaltsverzeichnis und eigener Seitennummerierung)19

Anlagen:

Schalltechnische Untersuchung zur 5. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 65 'Port Olpenitz'
der Stadt Kappeln von der LAIRM CONSULT GmbH aus Bargteheide vom 08.10.2015

B E G R Ü N D U N G

zur 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 65 der Stadt Kappeln, Kreis Schleswig-Flensburg "Port Olpenitz"

betreffend die hafen- und landseitige Marina sowie die südlich und westlich angrenzenden Ferienwohn- und Geschäftshäuser im südwestlichen Bereich vom OstseeResort Olpenitz

1 AUSGANGSSITUATION

Der Bebauungsplan Nr. 65 der Stadt Kappeln ist am 09.11.2009 wirksam geworden. Es wurden bisher fünf Änderungen ins Verfahren gesetzt. Im Rahmen der 4. Änderung des Bebauungsplanes wurde bereits ein Großteil der hafenseitigen Marina planungsrechtlich vorbereitet.

In der Sitzung am 20.05.2015 beschloss die Stadtvertretung der Stadt Kappeln die Aufstellung der 5. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 65.

1.1 Lage des Plangebietes

Der Geltungsbereich dieser 5. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 65 befindet sich im Südwesten des OstseeResortes Olpenitz und wird wie folgt umgrenzt:

Im Norden: Flurstück 290, Flur 3, Gemarkung Olpenitz (Wasserfläche)

Im Osten: Flurstücke 290 und 274, Flur 3, Gemarkung Olpenitz (Wasserfläche und Feriehäuser)

Im Süden: Flurstück 274, Flur 3, Gemarkung Olpenitz (Strandweg entlang der Grenze des Bebauungsplanes 65)

Im Westen: Flurstücke 274 und 290, Flur 3, Gemarkung Olpenitz (Wasserfläche und Strandweg entlang der Grenze des Bebauungsplanes 65)

1.2 Rechtliche Bindungen

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB besteht für die Gemeinde eine so genannte 'Anpassungspflicht' an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, d.h. Bedenken aus Sicht der Landesplanung unterliegen nicht der kommunalen Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB.

Das Plangebiet im Ortsteil Olpenitz der Stadt Kappeln liegt gem. des **Landesentwicklungsplanes** (LEP 2010) in einem Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung. Weiterhin findet sich großflächig die Darstellung als Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft (Schlei und Ostsee) sowie der Naturpark Schlei als nachrichtliche Darstellung.

Der **Regionalplan** für den Planungsraum V - Neufassung 2002 - (Kreise Schleswig-Flensburg und Nordfriesland) stellt das Plangebiet noch als Sondergebiet Bund dar. Der Bereich des Außenhafens ist als Wasserfläche bzw. als Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft dargestellt.

In den Darstellungen des **Landschaftsrahmenplans** (LRP) für den Planungsraum V (2002) finden sich in der Karte 1 nördlich des Plangebietes die Darstellungen als FFH- und Vogelschutzgebiet, als Ostseeschutzgebiet und teilweise als Gebiet, dass die Voraussetzungen für

eine Unterschutzstellung als Naturschutzgebiet erfüllt. Der Bereich östlich des Plangebietes ist als europäisches Vogelschutzgebiet gekennzeichnet. Südlich des Plangebietes ist ein Gebiet mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems (Verbundsystem) dargestellt.

Karte 2 des Landschaftsrahmenplanes stellt das Plangebiet als Sondergebiet Bund dar. Angrenzend an das Plangebiet finden sich die Darstellungen als Landschaftsschutzgebiet und als Gebiet mit besonderer Erholungseignung. Im Nordwesten grenzt das Geotop 'Schlei' an das Plangebiet an. Für einen Bereich der im Südwesten an das Plangebiet grenzt, ist die Darstellung als strukturreicher Kulturlandschaftsausschnitt in der Karte 2 enthalten.

Im **Flächennutzungsplan** der Stadt Kappeln sind die Grundstrukturen des Bebauungsplanes Nr. 65 als Darstellungen enthalten. Durch die nun vorgesehenen Planungen ergeben sich nur geringfügige Abweichungen von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes. Aus der Sicht der Stadt Kappeln bleibt das Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB gewahrt. Die nun vorgesehenen Planungsinhalte stellen im Wesentlichen nur geringfügige Verschiebungen der bereits vorgesehenen Nutzungen dar. Die Stadt Kappeln wird den Flächennutzungsplan im Rahmen noch folgender Änderungen des Bebauungsplanes 65 entsprechend anpassen.

Der bisher gültige **Landschaftsplan** der Stadt Kappeln (1998) macht für den Bereich des ehemaligen Marinestützpunktes aufgrund des Status als bundeseigene Liegenschaft keine näheren Angaben. Lediglich im Bereich eines schmalen Küstenstreifens am Schleihaff und im nördlichen Gebiet der Halbinsel Olpenitz werden die Durchführung von Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen sowie die extensive Grünlandnutzung der Flächen angeregt. Der Bereich des Weidenfelder Strands wird als Eignungsfläche für den Biotopverbund vorgeschlagen.

Die Schlei und Teile der Ostsee sind Bestandteil des **europäischen Netzes „Natura 2000“**. Sie sind als FFH-Gebiet 1423-394 „Schlei incl. Schleimünde und vorgelagerter Flachgründe“ sowie als EU Vogelschutzgebiet 1423-491 „Schlei“ ausgewiesen worden. Der Bereich des ehemaligen Sondergebietes Bund ist aus den jeweiligen Flächendarstellungen ausgenommen.

2 ZIEL UND ZWECK DER ÄNDERUNG

Die Änderung des Bebauungsplanes wird notwendig, um die planungsrechtlichen Grundlagen für die in dem ca. 23,65 ha großen Plangebiet vorgesehenen Änderungen des Gesamtkonzeptes zu schaffen. Hierbei sind folgende Planungen vorgesehen:

- 1) Im Rahmen der geplanten B-Planänderung sollen die landseitigen Grundstücke und die Wasserfläche der Marina Olpenitz zu einem Sondergebiet Sportboothafen (SO 2.9) zusammengefasst werden. Dabei wird der geplante Geltungsbereich nahtlos zwischen Land und Wasser verbunden.
Der wasserseitige Marinabereich (SO 2.9 aus der 4. Änderung des B-Planes) soll um ca. 25 m nach Norden und ca. 50 m nach Osten ausgedehnt werden, um die derzeitige Hafenplanung vollständig abbilden zu können.
- 2) Östlich des landseitigen Hafengebietes wird der vorhandene Parkplatz in den B-Plan mit aufgenommen.

- 3) Im südlichen Planbereich wird der Zuschnitt des Sondergebietes Ferienhäuser (SO 1.1) und der Baufelder an die vorhandenen Erschließungsstraßen angepasst. In diesem Bereich sollen später die sog. Erlebnishäuser errichtet werden.
- 4) Im westlichen Planbereich werden die Zuschnitte der Sondergebiete Ferienwohn- und Geschäftshäuser (SO 2.1) und der Baufelder ebenfalls an die vorhandenen Erschließungsstraßen angepasst. Art und Maß der baulichen Nutzung werden hier gegenüber dem ursprünglichen B-Plan Nr. 65 nicht verändert.

Die Wasserfläche des SO Sportboothafen dient der Etablierung eines Yachthafens nach modernsten Maßstäben und der Errichtung eines allumfassenden marinen Dienstleistungszentrums. Dies beinhaltet im Bereich der Steganlagen Anlegemöglichkeiten für Boote unterschiedlicher Größe, inklusive einer entsprechenden Infrastruktur mit Sanitäreinrichtungen, Tankstelle (Diesel/Benzin), Hafenmeisterbüro und der Möglichkeit eines Sozial- /Clubraums (Bistro) auf dem nördlichen Steg ausleger. Unter dem Aspekt der marinen Dienstleistung sollen die großen, derzeit östlich geplanten Steganlagen, zusätzliche Serviceleistungen am Boot ermöglichen.

Die Steganlagen und die Wasserfläche sind das Herzstück des Hafens. Es ist geplant eine Marina zu erstellen die höchsten Ansprüchen gerecht wird. Dazu weicht das Steglayout vom typischen Hafenbild ab und soll durch seine Geschlossenheit ein besonders ansprechendes Ambiente erzeugen. Um den Komfort hoch und die Wege kurz zu halten, sind Sanitäreinrichtungen auf Pontons innerhalb der Steganlagen geplant. Um das Bild abzurunden, ist am nördlichen Steg ein Ausleger geplant, der die Möglichkeit für Clubräume im kleinen Maßstab wahren soll. Durch die besondere Lage auf dem Wasser, an einer der Hafeneinfahrten, wird das Bild eines modernen und besonderen Hafens abgerundet. Hier ist auch die Errichtung eines Bistros mit Terrasse vorgesehen. Aufgrund der besonderen Voraussetzungen, hier auf Basis eines Pontons zu arbeiten, ist die Größe sehr limitiert und sollte als zusätzliches Element in Form von Sozialräumen des Yachtclubs gesehen werden. Diese würden dann aber ein Infrastrukturelement bilden welches das Erlebnis „Marina Olpenitz“, durch Veranstaltungen für Wassersportinteressierte und Gäste, auch der restlichen Öffentlichkeit zugänglich machen soll.

Um den hohen Ansprüchen der Hafenerlieger gerecht zu werden, sollen sämtliche Wünsche im Bereich der marinen Dienstleistung erfüllt werden. Hier dienen besonders die großen Stegbereiche, mit Pontons in den Maßen 50x10m, dazu maritime Dienstleistungen an den Schiffen in Form von bspw. Ausstattungsarbeiten zu erfüllen. Zusätzlich ist eine Tankstelle zu berücksichtigen. Eine alternative Lösung landseitig wird zusätzlich in der weiteren Planung geprüft.

Für aufwendigere Arbeiten an Schiffen oder Arbeiten, die durch eine entsprechende Geräuschkulisse zu einem Nutzungskonflikt zwischen den Hafenerliegern oder den Anrainern und dem zu bearbeitenden Boot führen könnten, wird die entsprechende Infrastruktur an Land eingerichtet und im unterhalb aufgeführten Abschnitt erläutert. Als besonderes Element und Alleinstellungsmerkmal ist für diese Serviceleistungen im Übergangsbereich zwischen Wasserfläche und Land die Erstellung einer Dockhalle im östlichen Teil des Geländes geplant. Zusätzlich sind zwei Travellifteinheiten mit 100 t und 300 t Tragkraft geplant. Diese Infrastruktur soll es ermöglichen Schiffe aus dem Wasser in die entsprechenden Hallen an Land zur Bearbeitung zu bringen.

Mit diesem Gesamtkonzept der wasserseitigen Anlage möchte man einen Hafen mit Alleinstellungsmerkmalen errichten, der höchsten Ansprüchen gerecht wird und die Möglichkeit eines Rundumservices einer Werft bietet. Es soll vom kleinen Sportboot bis hin zur Megayacht ein breites Spektrum von Schiffen sowohl mit Liegeplätzen als auch mit Dienstleistungen versehen werden.

Die neue, landseitige Marinafläche entspricht zu großen Teilen den ehemals festgesetzten Sondergebieten Ferienwohn- und Geschäftshäuser (SO 2.1) und Multifunktionsbereich (SO 2.4). Daher sollen die bisher zulässigen Nutzungen in Punkten übernommen und entsprechend der Bedürfnisse der maritimen Dienstleistung angepasst werden.

In der bisherigen Planung war der überwiegende Bereich als Multifunktionsbereich in Form eines Erdhügels deklariert worden. Die zulässigen Freizeitnutzungen wie Hallensporteinrichtungen, Indoorspielwelt und bspw. Eiswelt passen nicht mehr in das Konzept einer solchen Marina und entfallen. Diese Freizeitnutzungen sollen nun in den verbleibenden Flächen des SO 2.4 westlich und südlich der Marina sowie im Zusammenhang mit dem westlich angrenzenden Ferienpark realisiert werden.

Die Landfläche der geplanten Marina ist der zweite Kernbereich des Geltungsbereichs, um ein gelungenes Gesamtkonzept für die Marina Olpenitz zu erstellen. Hier soll Infrastruktur entstehen, die sowohl die erweiterten Service- und maritimen Dienstleistungen ermöglicht, als auch die Voraussetzungen für den Rundumservice einer Werft mit Winterlager, ausreichend Raum für PKW Stellflächen, die Hauptsanitäranlagen sowie die Möglichkeit für Kleingewerbe und eingeschränkte Wohnmöglichkeiten schafft.

Ausgehend vom Übergang zwischen Wasserfläche und Land bilden die Anlagen der Travellifte und die Dockhalle einen fließenden Übergang zur landseitigen Nutzung.

Die Dockhalle dient der Durchführung von Schiffsarbeiten und dem Winterlager und ist vollkommen zu schließen. Mit der Möglichkeit des direkten Befahrens, ohne vorherig ein Schiff kranen zu müssen, wird der Anspruch an die gebotenen Dienstleistungen deutlich. Die Möglichkeit ein Schiff auf diese Weise schnellstmöglich bearbeiten zu können, ist ein Alleinstellungsmerkmal. Aufgrund der Möglichkeit die Halle schließen zu können, wird eine Geräuschbelastigung entsprechend verhindert und einem Nutzungskonflikt zwischen den Hafensliegern bzw. den Anrainern und der Nutzung der Halle vorgebeugt. Weiterhin soll im Übergangsbereich die Möglichkeit der Boots-Tankstelle gewahrt werden.

Die Travellifte ermöglichen das Kranen der erwarteten Bootsklassen und den Landtransport in die Servicehallen im hinteren Bereich der Anlage, um einem größeren Bedarf an maritimen Dienstleistungen gerecht zu werden. So ist über Schwerlasttrassen entweder der Weg in die 6 Winterlagerhallen oder in die 4 angedachten Servicehallen geebnet. Die Servicehallen sollen ebenfalls, wie die Dockhalle, die Möglichkeit bieten, ohne empfindliche Geräuschbelastigung Arbeiten an Schiffen anbieten zu können. Es ist anzumerken das die Winterlagerhallen während der Saison als zusätzliche Stellfläche für PKW angedacht sind, aber auch weiteren befristeten Aktionen wie Sommerfesten oder maritimen Dienstleistungen dienen könnten.

Eine, in Yachthäfen gehobener Klasse übliche Bootswaschanlage soll im Schutz der Dockhalle entstehen. Diese weißt lediglich eine Geräuschbelastigung in Form von Hochdruckstrahlern auf und wird fachgemäß mit einer Wasseraufbereitung arbeiten.

In Richtung der Uferpromenade, seitlich neben der Dockhalle, sind PKW-Parkflächen für den Sommerbetrieb sowie Freilagerflächen für den Winterbetrieb geplant.

In erster Reihe, die Hafenzeile bildend, ist ein Gebäude mit Hafendienstleistungen sowie Dusch- und WC-Anlagen für die Hafennutzer vorgesehen. Hier sind weiterhin eine Gastronomie, hafenbezogene Shops und das betriebsgebundene Wohnen denkbar.

Die dargestellte Gesamtkonzeption der Marina Olpenitz bildet eine Hafeninfrastruktur höchster Güte und beruht darauf, dass sowohl die landseitige Nutzung sowie die wasserseitige Zweckbestimmung ineinandergreifen können. Dies soll die dauerhafte Wirtschaftlichkeit der Anlage gewährleisten und ist als attraktivitätssteigerndes Attribut für das Ostseeresort Olpenitz zu bewerten.

3 PLANUNG

3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

SO 1.1 'Ferienhausgebiet' (§ 10 (4) BauNVO)

Im Rahmen dieser Änderung sollen die Baufelder im Bereich des SO 1.1 (Ferienhausgebiete) im Süden des Plangebietes einen neuen Zuschnitt erhalten. Die bestehende Infrastruktur (Straßen und Versorgungsleitungen) soll nach Möglichkeit für die neue Bebauung genutzt werden. Bei dieser Änderung erfolgt insofern nur eine Anpassung des Zuschnittes der einzelnen Baufelder. Daher wird ein Teil, der bisher als Multifunktionsbereich festgesetzt war, nun dem Ferienhausgebiet zugeordnet. Da die Grundflächenzahl im SO 2.4 mit 0,8 doppelt so hoch war, wie im SO 1.1, ergibt sich insgesamt eine Verringerung der zulässigen Überbauung. Die sonstigen Kennzahlen zu Art und Maß der baulichen Nutzung für die Baufelder im SO 1.1 bleiben unverändert.

SO 2.1 'Ferienwohn- und Geschäftshäuser' (§ 11 BauNVO)

Im Rahmen dieser Änderung sollen die Baufelder im Bereich des SO 2.1 (Ferienwohn- und Geschäftshäuser) im Westen und Osten des Plangebietes einen neuen Zuschnitt erhalten. Die bestehende Infrastruktur (Straßen und Versorgungsleitungen) soll nach Möglichkeit für die neue Bebauung genutzt werden. Bei dieser Änderung erfolgt insofern nur eine Anpassung des Zuschnittes der einzelnen Baufelder. Die Baufelder werden zwischen den bestehenden Straßen in Nord-Süd-Ausrichtung etwas tiefer als bisher. Dabei wird ein Teil, der bisher als Multifunktionsbereich festgesetzt war, nun dem Ferienwohn- und Geschäftshausgebiet zugeordnet. Da die Grundflächenzahl im SO 2.4 mit 0,8 doppelt so hoch war, wie im SO 2.1, ergibt sich insgesamt eine Verringerung der zulässigen Überbauung. Die sonstigen Kennzahlen zu Art und Maß der baulichen Nutzung für die Baufelder im SO 2.1 bleiben unverändert.

SO 2.4 'Multifunktionsbereich' (§ 11 BauNVO)

Die Flächen westlich und südlich der geplanten Marina bleiben als Multifunktionsbereich erhalten. Hier sollen weiterhin schwerpunktmäßig Freizeiteinrichtungen mit dem Ziel entstehen, die Saison zu verlängern und die Voraussetzungen für eine ganzjährige, abwechslungsrei-

che Nutzung zu schaffen. Die bisher hier zulässigen hafenzugehörigen Nutzungen werden gestrichen, da diese nun dem angrenzenden Sondergebiet Sportboothafen zugeordnet sind. Die Höhe der baulichen Anlagen orientiert sich mit 17 m üNN an den umliegend geplanten Ferienhäusern. Die Grundflächenzahl wird von 0,8 auf 0,5 reduziert, um die Bodenversiegelung so gering wie möglich zu halten. Aufgrund des neuen Flächenzuschnittes muss zukünftig auch auf die ursprünglich vorgesehene Erdreichüberdeckung und Begrünung der Gebäude verzichtet werden. Im Übergang zu den Bootslagerhallen und den Stellplätzen wird ein 12 m breiter Streifen festgesetzt, der mit heimischen Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen ist. Hiermit sollen die Hallen in die touristische Gesamtanlage und das Landschaftsbild eingebunden werden.

SO 2.9 'Sportboothafen' (§ 11 BauNVO)

Der nördliche (wasserseitige) Teil dieses Bereiches wurde bereits in der 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 65 entsprechend der vorgesehenen Nutzung als sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung 'Sportboothafen' festgesetzt. Dieser Bereich wird nun um ca. 25 m nach Norden und ca. 50 m nach Osten erweitert, um die aktuelle Hafenplanung vollständig abbilden zu können. Hiermit wird zum einen eine neue Plattform im Norden des Hafens ermöglicht und zum anderen können größere Bootslegeplätze an dem östlichen Steg vorgesehen werden. In der Planzeichnung wird der wasserseitige Teil des Sportboothafens als Wasserfläche in der Grundnutzung festgesetzt und mit der Zusatznutzung 'Sportboothafen' versehen. Hiermit soll verdeutlicht werden, dass es sich hier weiterhin um eine Wasserfläche handelt.

Die bisher zulässigen Nutzungen werden um eine Gastronomie erweitert, um die Attraktivität des Hafens weiter zu steigern. Mit den nun vorgenommenen Festsetzung ermöglicht die Stadt die Schaffung der wasserseitigen Infrastruktur für das Bootsliegen und damit eine der wichtigsten Grundlagen für die dauerhafte Wirtschaftlichkeit und Funktionstüchtigkeit der Gesamtanlage. Die zulässigen Nutzungen orientieren sich an den Erfordernissen eines modernen Sportboothafens. Zur Einhaltung der Vorgaben der Sportboothafenverordnung ist u.a. die Sicherstellung der umweltverträglichen Bootsbetankung ebenso notwendig, wie die Entsorgung der Boote in den Segmenten Müll, Fäkalien und Bilgenwasser.

Die bisher zulässige Zahl der Bootslegeplätze von 350 bleibt unverändert.

Die landseitig vorgesehenen Nutzungen entsprechen überwiegend denen, die bisher im Multifunktionsbereich (SO 2.4) zulässig waren. Wie in Kap. 2 beschrieben entfallen hierbei jedoch die Freizeitnutzungen. Ergänzt wird lediglich die Zulässigkeit einer Hafenmeisterei sowie einer Bootstankstelle. Mit diesen Festsetzungen soll die Errichtung der notwendigen Hafeninfrastruktur abgesichert werden, die sowohl die erweiterten Service- und maritimen Dienstleistungen ermöglicht, als auch die Voraussetzungen für den Rundumservice einer Werft mit Winterlager und ausreichend Raum für PKW Stellflächen sowie die Hauptsanitäranlagen schafft.

Das Maß der baulichen Nutzung wird über die Grundflächenzahl (GRZ) und die zulässige Gebäudehöhe definiert. Die Grundflächenzahl wird dabei aus dem bisherigen Multifunktionsbereich (SO 2.4) mit einem Wert von 0,8 übernommen. Die entspricht den Anforderungen an eine Marina in der vorgesehenen Größenordnung.

Die zulässigen Gebäudehöhen orientieren sich ebenfalls an den bisherigen Festsetzungen. Um eine bestmögliche Verträglichkeit zum Landschaftsbild zu erreichen, werden die Gebäu-

dehohen gestaffelt. Hierbei liegen die niedrigeren Hallen außen und die höheren Hallen innen. Die festgesetzten Gebäudehöhen liegen zwischen 15 m und 20 m üNN (entsprechend ca. 11 m bis 16 m über Gelände). Damit fügen sich die Gebäude in die bisherigen Festsetzungen des Bebauungsplanes ein, die ebenfalls Höhen bis zu 20 m üNN vorsahen. In den angrenzenden Bereichen des Bebauungsplanes sind Gebäudehöhen von 18 m üNN (SO 2.1) bzw. 17 m üNN (SO 1.1) zulässig. Lediglich für die Dockhalle ist eine Höhe von bis zu 22 m üNN (entsprechend ca. 18,5 m über Gelände) zulässig. Diese Höhe ermöglicht eine Einfahrt von größeren Booten bzw. Schiffen in die Halle, ohne dass der Mast abgebaut werden muss. Eine Halle in dieser Höhe unterstreicht das Alleinstellungsmerkmal der geplanten Marina an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste und soll so zum Erfolg der Gesamtanlage beitragen. Zudem sind Boote dieser Größenordnung regelmäßig als touristische Anziehungspunkte zu sehen.

3.2 Infrastruktur

3.2.1 Boots- und Schiffsverkehr

Da die Anzahl der Bootsliegeplätze im Rahmen dieser Änderung des Bebauungsplanes nicht verändert wird, ergeben sich insofern keine erheblichen Auswirkungen auf den Boots- und Schiffsverkehr.

3.2.2 Autoverkehr

An der überörtlichen Verkehrsanbindung des Gesamtvorhabens 'OstseeResort Olpenitz' werden durch diese Änderung des Bebauungsplanes keine Veränderungen entstehen. Die geschlossene Rahmenvereinbarung vom 19./21.05.2008 zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Stadt Kappeln über die Anbindung des Feriengebietes 'Port Olpenitz' an das überörtliche Straßennetz ist weiter zu berücksichtigen.

An der verkehrlichen Erschließung innerhalb des Vorhabengebietes werden einige Veränderungen vorgenommen. Ziel dieser Veränderungen ist die sinnvolle Nutzung der vorhandenen Erschließungsanlagen.

Die bisherige Haupteerschließungsachse auf der Südseite des Hafenbeckens wird durch die geplante Hafennutzung (Dockhalle) unterbrochen. Der Fahrzeugverkehr für den Ferienhaus- und Hotelbereich im Osten des OstseeResortes Olpenitz soll daher zukünftig auf bestehenden Straßen im Süden und Osten um die Dockhalle herumgeführt werden. Die entsprechenden Verkehrsflächen hierzu werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Die Hafenpromenade auf der Südseite des Hafenbeckens bleibt für Fußgänger und Radfahrer erhalten und durchgängig nutzbar. Auf der Nordseite der Dockhalle wird eine Brücke errichtet, die im Regelfall geschlossen ist und nur zur Einfahrt von Booten in die Dockhalle geöffnet wird. Die Durchgängigkeit der Hafenpromenade einschließlich der Herstellung der Brücke wird vertraglich gesichert.

Im Rahmen der bisher vorgenommenen Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 65 ergab sich durchweg eine Reduzierung der benötigten Pkw-Stellplätze. Im Rahmen dieser Änderung soll nun die bestehende Stellplatzanlage östlich des geplanten Marinabereiches als Parkplatzfläche mit in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Dieser steht dann den Nutzern des Hafens sowie Besuchern des OstseeResorts Olpenitz zur Verfügung. Auf diesem Parkplatz stehen ca. 240 Stellplätze zur Verfügung.

3.3 Ver- und Entsorgung

Die vorliegenden Konzepte zur Ver- und Entsorgung der Gesamtanlage werden durch diese Änderung des Bebauungsplanes nicht tangiert. Die entsprechenden Abstimmungen sind weiterhin zu berücksichtigen. Sollten sich im Rahmen der Gesamtplanung Änderungen z.B. durch eine wesentlichen Verringerung der Gesamtgästezahl ergeben, so sind diese möglichst frühzeitig und eng mit den zuständigen Trägern der Ver- und Entsorgung abzustimmen. Die im Westen des Plangebietes festgesetzte Fläche für Ver- und Entsorgungseinrichtungen wird unverändert aus dem bestehenden Bebauungsplan übernommen.

3.4 Immissionsschutz

Im Zuge der Aufstellung dieser Änderung des Bebauungsplanes wurde von der LAIRM CONSULT GmbH aus Bargteheide ein schalltechnisches Gutachten erstellt, um die Verträglichkeit der vorgesehenen Nutzungen zu untersuchen. Die Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen.

Mit der 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 65 will die Stadt Kappeln Teile des Plangelungsbereiches an die aktuelle Entwicklungsplanung anpassen. Die Nutzungen werden jeweils als entsprechend zweckbestimmte Sondergebiete festgesetzt.

Im Rahmen der Bauleitplanung ist der Schutz der vorhandenen und geplanten Bebauung vor Lärmimmissionen sicherzustellen. Hierzu wurden umfangreiche Ermittlungen durchgeführt.

Dabei sind grundsätzlich folgende Konflikte zu bearbeiten:

- *Schutz der Nachbarschaft außerhalb des Plangelungsbereichs vor Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen durch den B-Plan-induzierten Zusatzverkehr;*
- *Schutz der Nachbarschaft vor Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm;*
- *Ermittlungen zur Sicherstellung der immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit der geplanten Nutzungen innerhalb des Plangelungsbereichs, insbesondere Hotelnutzung und Fremdenverkehrswohnen gegenüber*
 - o *Sport- und Freizeitlärm der Sport- und Freizeitanlagen mit den dazugehörenden Nebeneinrichtungen (PKW-Stellplätze) und des Sportboothafens;*
 - o *Gewerbelärmimmissionen von den geplanten Gewerbebetrieben (Bootswerften etc.) und*
 - o *Verkehrslärm (Straßenverkehr, Schiffs- und Bootsverkehr).*

Die nächstgelegene schützenswürdige Bebauung außerhalb des Plangebiets befindet sich im Außenbereich an der Ostseestraße (vereinzelte Wohnhäuser), im Bereich Hinrichsholz/Weidefeld sowie in der Ortschaft Oopenitzdorf.

Hinsichtlich der Schutzwürdigkeit der zu schützenden Bebauung innerhalb des Plangebietes wird aufgrund der Durchmischung von Fremdenverkehrswohnen mit Boots- und Hafeneinrichtungen sowie sonstigen Ferienangeboten von einer Schutzbedürftigkeit ausgegangen, die der eines Mischgebietes (MI) vergleichbar ist.

Verkehrslärm (Straßenverkehr, Boots- und Schiffsverkehr)

Im Rahmen der Bauleitplanung wird als Beurteilungsgrundlage für die Belange des Schallschutzes üblicherweise die DIN 18005, Teil 1 („Schallschutz im Städtebau“) herangezogen. Die Beurteilung des Verkehrslärms erfolgt anhand der Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005, Teil 1. Die Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 stellen jedoch lediglich Zielwerte dar, die im Rahmen der Abwägung herangezogen werden. Als Obergrenze des Abwägungsspielraumes können die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV („Verkehrslärmschutzverordnung“) angesehen werden, da diese insoweit unstrittig sind.

Rechtsansprüche auf Schallschutzmaßnahmen sind durch das Vorhaben nicht gegeben, da diese im Sinne der 16. BImSchV grundsätzlich nur in solchen Fällen entstehen können, in denen öffentliche Straßen neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ein solcher Fall liegt hier nicht vor.

Mit den bisherigen Änderungen sowie der vorliegenden 5. Änderung des B-Plans Nr. 65 sind gegenüber des ursprünglichen Planungskonzeptes keine relevanten Änderungen der Verkehrserzeugung zu erwarten, so dass sich für den anlagenbezogenen Verkehr auf des öffentlichen Straßen außerhalb des Plangeltungsbereichs keine relevanten Änderungen ergeben.

Zur Bewertung der Belastungen aus Verkehrslärm wurden die Beurteilungspegel im Plangebiet gemäß RLS-90 berechnet. Für den Verkehrslärm innerhalb des Plangebietes ist zu erwarten, dass der Orientierungswert gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005/1 für Mischgebiete von 60 dB(A) im Tagesabschnitt nahezu im gesamten Geltungsbereich der 5. Änderung eingehalten wird. Lediglich an der Bebauung an der nördlichen Erschließungsstraße sind auf den Baugrenzen Beurteilungspegel von bis zu 63 dB(A) nicht auszuschließen. Im Nachtabschnitt ergeben sich auf den Baugrenzen Beurteilungspegel von bis zu etwa 51 dB(A). Der Orientierungswert für Mischgebiete von 50 dB(A) nachts wird überwiegend eingehalten.

Die Anforderungen an den passiven Schallschutz zum Schutz von Büro- und Wohnnutzungen ergeben sich gemäß DIN 4109. Die Dimensionierung des passiven Schallschutzes erfolgt durch Festsetzung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109. Die Lärmpegelbereiche werden nach DIN 4109, Ziffer 5.5 ermittelt. Der maßgebende Außenlärmpegel für den Verkehrslärm ergibt sich aus dem um 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel tags. Berechnungsgrundlage bilden die Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall.

Zum Schutz der Nachtruhe sind in den Sondergebieten 2.1 mit Beurteilungspegeln größer etwa 45 dB(A) 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.

Durch den Schiffs- und Bootsverkehr innerhalb des Plangeltungsbereichs sind keine unzumutbaren Geräuschbelastungen innerhalb und außerhalb des Plangebiets zu erwarten. Der mit der Anlage verbundene Bootsverkehr wird zu überwiegendem Teil aus Segelbooten bestehen. Der Anteil an Motorbooten wird gemäß aktueller Planung lediglich etwa 30% bis 40% betragen.

Freizeitlärm

Die Beurteilung der durch den Betrieb der Freizeitanlagen hervorgerufenen Geräuschimmissionen erfolgt auf Grundlage der Freizeitlärm-Richtlinie des Landes Schleswig-Holstein.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Schutz der geplanten Nutzungen vor Freizeitlärm sichergestellt werden kann. Im Freien sind keine besonders lärmintensiven Freizeitanlagen vorgesehen, der bisher geplante „Freizeithügel“ im Geltungsbereich der 5. Änderung entfällt. Für die Wohnbebauung außerhalb des Plangeltungsbereichs sind aufgrund der hinreichend großen Entfernung keine relevanten Geräuschimmissionen aus Freizeitlärm zu erwarten. Für den anlagenbezogenen Verkehr von/zu den Freizeitnutzungen wurde abgeschätzt, dass Erhöhungen der Beurteilungspegel aus Straßenverkehrslärm um 3 dB(A) und mehr nicht zu erwarten sind. Der anlagenbezogene Verkehr ist somit gemäß Freizeitlärm-Richtlinie nicht beurteilungsrelevant.

Sportlärm

Die Beurteilung der Geräuschimmissionen durch den Betrieb der geplanten Sportanlagen hat gemäß 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) zu erfolgen. Grundsätzlich sind die im Freien befindlichen Anlagen sowie die dazugehörenden PKW-Stellplatzanlagen maßgebend.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Schutz der geplanten Nutzungen vor Sportlärm sichergestellt werden kann. Im Freien sind keine schalltechnisch relevanten Sportanlagen vorgesehen, der bisher geplante „Freizeithügel“ im Geltungsbereich der 5. Änderung entfällt. Für die Wohnbebauung außerhalb des Plangeltungsbereichs sind keine relevanten Geräuschimmissionen aus Sportlärm zu erwarten.

Im Hinblick auf den anlagenbezogenen Verkehr durch Nutzer der Sportanlagen sind Zunahmen der Beurteilungspegel aus Straßenverkehrslärm um 3 dB(A) und mehr nicht zu erwarten. Gemäß 18. BImSchV ist der anlagenbezogene Verkehr somit nicht beurteilungsrelevant.

Die geplanten Liegeplätze für Sport- und Freizeitboote werden vom Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR) als Sportanlage betrachtet. Dementsprechend wäre die Beurteilung der Geräusche durch die Boote (Klappern der Takelage o. ä.) auf Grundlage der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) erforderlich. Dies ist gemäß einschlägigen Kommentaren zur 18. BImSchV nur dann gegeben, wenn zum Yachthafen eine entsprechende feste Regattastrecke vorhanden ist. Im vorliegenden Fall ist dies nicht gegeben. Die Ermittlungen erfolgen daher nur in Anlehnung an die 18. BImSchV, so dass für die nächtlichen Immissionen aus dem Yachthafen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ggf. durch entsprechende Festsetzungen zum passiven Schallschutz am Gebäude sichergestellt werden können. Die Geräuschimmissionen werden auf Grundlage eines Gutachtens des Ingenieurbüros für Akustik Busch GmbH im Auftrag der Gemeinde Wendtorf vom 25.07.2011 ermittelt.

Für das Plangebiet ist festzustellen, dass im Tageszeitraum die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete von 60 dB(A) außerhalb der Ruhezeiten und von 55 dB(A) innerhalb der Ruhezeiten eingehalten werden. Lediglich im ufernahen Bereich der landseitigen Sportboothafenflächen (Sondergebiet 2.9) ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu 56 dB(A) tags. Für die dort geplanten gewerblichen Nutzungen sind jedoch keine Belästigungen zu erwarten, so dass die Überschreitungen um 1 dB(A) innerhalb der Ruhezeiten tags nicht relevant sind.

Im Nachtabschnitt wird der Immissionsrichtwert für Mischgebiete von 45 dB(A) nachts um bis zu 12 dB(A) überschritten, insbesondere an den Ferienwohn- und Geschäftshäusern am Ufer (Sondergebiete 2.1). In einem Abstand von etwa 150 bis 170 m zum südlichen Rand

des Sportboothafens wird der Immissionsrichtwert nachts eingehalten, dies ist insbesondere im geplanten Ferienhausgebiet (Sondergebiet 1.1) im südlichen Bereich der Fall.

Im Hinblick auf die Beurteilung der Richtwertüberschreitungen nachts ist Folgendes festzustellen: Im vorliegenden Fall von Ferienwohn- und Geschäftshäusern im maritimen Umfeld, insbesondere mit Seeblick, sind Geräusche von Sportboothäfen bzw. Bootsliegeplätzen als ortsüblich anzusehen, so dass grundsätzlich davon ausgegangen werden kann, dass die Möglichkeit einer Belästigung durch Takelageklappern für unwahrscheinlich zu erachten ist. Um dennoch mögliche Belästigungen aufzuzeigen, erfolgte eine Beurteilung in Anlehnung an die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV). Diese Verordnung ist einer aktuellen Kommentierung entsprechend jedoch nur dann streng anzuwenden, wenn auch eine Anlage zur Ausübung der sportlichen Aktivität vorhanden ist, d.h. im vorliegenden Fall eine dem Sportboothafen zugeordnete feste Regattastrecke vorhanden wäre. Dies ist im vorliegenden Fall jedoch nicht gegeben. Die Beurteilung der festgestellten Überschreitungen des Immissionsrichtwertes nachts liegt somit im Entscheidungsspielraum der Stadt Kappeln.

Zum Schutz der Nachtruhe wird für die betreffenden Bereiche dennoch passiver Schallschutz in Form von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109 und schallgedämmten Lüftungen festgesetzt, so dass auch der Schutz vor Geräuschimmissionen aus dem Takelageklappern sichergestellt ist. Im vorliegenden Fall ergeben sich tags und nachts etwa dieselben Beurteilungspegel. Üblicherweise wird der maßgebliche Außenlärmpegel zur Ermittlung der Lärmpegelbereiche aus dem Beurteilungspegel tags abgeleitet. Die Grenze zwischen den Lärmpegelbereichen II und III liegt bei 60 dB(A) tags. Für übliche Straßenverkehrsgeräusche ist von etwa 7 dB(A) geringeren Beurteilungspegeln nachts auszugehen, so dass die Grenze zwischen Lärmpegelbereich II und III bezogen auf den Nachtpegel bei etwa 53 dB(A) liegt. Dementsprechend wird in den Bereichen mit Beurteilungspegeln aus Sportlärm größer 53 dB(A) nachts der Lärmpegelbereich III festgesetzt. Der Lärmpegelbereich II muss nicht festgesetzt werden, da derzeit übliche Fenster den Anforderungen bereits genügen.

Für die als Sportboothafen festgesetzten Flächen sind keine Maßnahmen zum Schallschutz erforderlich.

Im Bereich der angrenzenden außerhalb des Geltungsbereichs der 5. Änderung gelegenen Ferienhaus- und Ferienwohnungsgebiete sind vom Sportboothafen ebenfalls Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der Sportanlagenlärmschutzverordnung nicht auszuschließen. Im Rahmen der vorliegenden 5. Änderung können hierzu jedoch keine Festsetzungen vorgenommen werden. Die Stadt Kappeln wird daher im Rahmen der nachfolgenden Überplanungen die Situation in den betreffenden Teilgebieten detailliert ermitteln und den Schutz vor Sportlärm soweit erforderlich wie in der 5. Änderung durch Festsetzung von passivem Schallschutz sicherstellen.

Gewerbelärm

Zur Beurteilung des Gewerbelärms verweist die aktuelle Fassung der DIN 18005 auf die TA Lärm, die auch im Rahmen des Genehmigungsverfahrens maßgebend ist. Gemäß TA Lärm ist die Gesamtbelastung aller gewerblichen Anlagen zu berücksichtigen.

Immissionen aus Gewerbelärm sind im Wesentlichen durch den Betrieb der Läden und Hotels (Anlieferungen, Kunden) sowie die Bootswerften und Lagerhallen zu erwarten. Grundsätzlich ist der Schutz der geplanten schutzbedürftigen Bebauung vor Gewerbelärm sicherzustellen. Dies kann im Bedarfsfall durch Auflagen im nachgeordneten Baugenehmigungs-

verfahren erfolgen. Für die Wohnbebauung außerhalb des Plangeltungsbereichs sind keine relevanten Geräuschimmissionen aus Gewerbelärm zu erwarten.

Im Hinblick auf den gewerblichen anlagenbezogenen Verkehr sind Zunahmen der Beurteilungspegel aus Straßenverkehrslärm um 3 dB(A) und mehr nicht zu erwarten. Der anlagenbezogene Verkehr ist somit gemäß TA Lärm nicht beurteilungsrelevant.

Gesamtlärm

Die Gesamtlärmsituation im Bereich der Nachbarschaft außerhalb des Plangeltungsbereichs wird durch den Straßenverkehrslärm bestimmt. Maßgebende Immissionen aus Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm aus dem Plangebiet sind nicht zu erwarten, so dass hinsichtlich der Bewertung der Gesamtlärmsituation die Aussagen zum Verkehrslärm gelten.

Innerhalb des Plangebietes werden die Gesamtbelastungen tags überwiegend durch den Straßenverkehrslärm, nachts durch den Sportlärm bestimmt. Da jeweils andere Gebäudefassaden vom Verkehrslärm (Südfassaden) bzw. Sportlärm (Nordfassaden) betroffen sind, ist bei der Ermittlung der Anforderungen an den passiven Schallschutz eine Summenbetrachtung nicht erforderlich.

Als Ergebnis der o.g. Untersuchungen werden zum Schutz der Wohnnutzung vor Verkehrs- und Sportlärm für die Sondergebiete 2.1 Lärmpegelbereiche nach DIN 4109, Schallschutz im Hochbau festgesetzt. Für die straßenzugewandten Gebäudefronten gilt bis zu einem Abstand von 9 Metern zur Mittelachse der Erschließungsstraße Lärmpegelbereich IV, bis zu einem Abstand von 23 Metern zur Mittelachse der Erschließungsstraße Lärmpegelbereich III. Für die dem Sportboothafen zugewandten Gebäudefassaden gilt bis zu einem Abstand von 60 m zur Uferkante Lärmpegelbereich III.

Den genannten Lärmpegelbereichen entsprechen folgende Anforderungen an den passiven Schallschutz:

Lärmpegelbereich nach DIN 4109	Maßgeblicher Außenlärmpegel L_a	Erforderliches bewertetes Schalldämmmaß der Außenbauteile ¹⁾ $R_{w,res}$	
		Wohnräume	Bürräume ²⁾
	dB(A)	[dB(A)]	
III	61-65	35	30
IV	66-70	40	35

¹⁾ resultierendes Schalldämmmaß des gesamten Außenbauteils (Wände, Fenster und Lüftung zusammen)

²⁾ An Außenbauteile von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenraumpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt.

Für Fenster von Schlafräumen und Kinderzimmern innerhalb der Sondergebiete 2.1 sind schallgedämmte Lüftungen vorzusehen, sofern der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf andere, nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik geeignete Weise sichergestellt werden kann.

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

Im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren (Neubau, Umbau, Ausbau) ist die Eignung der für die Außenbauteile der Gebäude gewählten Konstruktion nach den Kriterien der DIN 4109 nachzuweisen.

Von den vorgenannten Festsetzungen kann abgewichen werden, wenn auf Grundlage eines detaillierten Einzelnachweises dauerhaft sichergestellt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren.

3.5 Umweltbericht

Für das in Entwicklung befindliche Ferienzentrum Port Olpenitz wurde ein neues Plankonzept entwickelt. Die Stadt Kappeln stellt für einen Teilbereich die 5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 65 "Port Olpenitz" auf. Gemäß § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB wurde in diesem Rahmen für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchgeführt. Die Ergebnisse sind in einem Umweltbericht dokumentiert. (siehe hierzu Umweltbericht des Büros Bendfeldt, Herrmann, Franke aus Kiel vom 09.10.2015).

Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Schutzgüter

Als zentraler Aspekt des Umweltberichtes erfolgt eine schutzgutbezogene Analyse. Hierin werden der derzeitige Zustand der Umwelt anhand der einzelnen Schutzgüter beschrieben und bewertet sowie die erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens dargestellt. Anschließend folgen Aussagen über Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Ausgleich bzw. Ersatz erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen. Folgende Inhalte sind von Bedeutung:

Raumbeschreibung: Der Geltungsbereich der 5. Änderung des B-Plans Nr. 65 umfasst den südwestlichen Bereich des in Entwicklung befindlichen Ferienzentrums "Port Olpenitz" mit einem Teil des Hafenbeckens. Als Vegetation sind im Gebiet diverse brach liegende Grünanlagen mit Baumbestand sowie einige größere Gehölzbestände vorhanden. Im Süden stehen zum Abbruch vorbereitete Gebäude. Mehrere Flächen sind vollständig von Vegetation und Gebäuden beräumt. Hinsichtlich relevanter Tiervorkommen bietet das Gebiet vorrangig Lebensraum für anspruchslose Vogelarten der Gebüsche und Siedlungsbereiche. Das Landschaftsbild der Umgebung wird durch die Naturnähe der Schleimündung geprägt. Hierin stellt sich der ehemalige Marinestützpunkt mit seinen Gebäuden als Landschaftsbildbelastung dar. Im näheren Umfeld sind Natura 2000-Gebiete und ein Naturschutzgebiet vorhanden. Südlich des Plangebiets schließt sich ein Landschaftsschutzgebiet an.

Bewertung: Der Plangeltungsbereich besitzt derzeit für Teilaspekte der Schutzgüter Pflanzen (Bäume, Gehölzflächen) und Landschaft (Schleimündung) besondere Bedeutung. In anderen Teilaspekten besitzen die genannten Schutzgüter allgemeine Bedeutung. Den übrigen Schutzgütern Boden, Wasser, Klima, Luft, Tiere, Biologische Vielfalt sowie Kultur- und sonstige Sachgüter wird ebenfalls eine allgemeine Bedeutung zugeordnet.

Erhebliche Auswirkungen: Gegenüber der aktuellen Situation werden durch die Umsetzung des Bebauungsplans erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden (großflächige Versiegelungen), der Schutzgüter Tiere und Pflanzen (Entfernung großflächiger Gehölzbestände mit Bedeutung für Brutvögel), des Schutzguts Landschaft (verdichtete Bebau-

ung mit Fernwirkung) und des Schutzguts Mensch (Lärm) ausgelöst. Dagegen findet eine erhebliche Verbesserung der Erholungsfunktion statt. Eine Belebung von Olpenitzdorf durch Synergieeffekte wird als erhebliche Auswirkung mit vorteilhaften und nachteiligen Aspekten bewertet. Gegenüber der bisherigen Planung sind nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere (geringere Wiederherstellung von Gehölzanpflanzungen vor Ort) und das Schutzgut Mensch (planerische Reduzierung von Indoor-Freizeitangeboten, ggf. Lärm) zu erwarten.

Vermeidungsmaßnahmen: Ein Gehölzstreifen wird als zu erhalten festgesetzt. Das verdichtete Gebäudeareal wird mit Gehölzen umpflanzt.

Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen: Im Plangebiet werden abschirmende Gehölzstreifen angelegt. Weiterer Ausgleich erfolgt durch Abbuchung aus einem Ökokonto.

Verträglichkeit Natura 2000

Aufgrund weiterhin geltender Festsetzungen und vertraglicher Vereinbarungen aus dem geltenden B-Plan Nr. 65 ergeben sich durch die Planänderung keine erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgebieten gemeinschaftlicher Bedeutung sowie deren Schutzzweck und Erhaltungsziele.

Eingriffsregelung

Die Abarbeitung der Eingriffsregelung erfolgt auf der Basis des begleitenden Landschaftsplanerischen Fachbeitrags (LPF), welcher zeitgleich erstellt wird. Im Plangeltungsbereich wird zum Ausgleich von unvermeidbaren eingriffsbedingten Auswirkungen des geplanten Vorhabens ein neuer Gehölzstreifen angelegt. Zusätzlich werden Flächen aus einem Ökokonto abgebucht.

Artenschutz

Im Plangeltungsbereich sind besonders geschützte Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 vorhanden. Als gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 streng geschützte Art können Fledermäuse erwartet werden. Unter Berücksichtigung der im B-Plan Nr. 65 vorhandenen Festsetzungen und begleitenden vertraglichen Vereinbarungen ist davon auszugehen, dass planbedingt Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG nicht erreicht werden.

Prognose bei Nichtdurchführung des Vorhabens

Bei Nichtdurchführung des Vorhabens würden die Vorgaben des B-Plans Nr. 65 zur Umsetzung eines begrünten Multifunktionshügels weiterhin bestehen bleiben.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Ziel des geplanten Vorhabens ist es, das vormalige Nutzungskonzept im unmittelbaren Hafenbereich umzustrukturieren und aufzuwerten. Die damit verbundenen erheblichen nachteiligen Auswirkungen konnten vor dem Hintergrund der angestrebten Nutzungen nicht gänzlich vermieden werden.

Ergänzende Angaben

Hinweise auf Kenntnislücken: Bezüglich der Vegetation und der Fauna wurde keine vollständige Nachkartierung durchgeführt. Die Überprüfung älterer Kartierungen durch eine Kon-

trolle im Gelände reichte allerdings als Beurteilungsgrundlage für die Erfassung der erheblichen Umweltauswirkungen aus.

Überwachung: Die Stadt Kappeln überwacht die Lärmsituation. Die im B-Plan Nr. 65 benannten Überwachungen gelten in vollem Umfang weiter.

Die allgemeinen Festsetzungen und Hinweise des geltenden B-Plans Nr. 65 gelten gemäß Text (Teil B) der 5. Änderung in vollem Umfang weiter und sind zu beachten. Damit behalten auch hierin getroffene Vorschriften, mit denen Beeinträchtigungen landesweiter, nationaler und internationaler Schutzgebiete sowie ein Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden sollen, ihre Gültigkeit.

3.6 Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft

Die 5. Änderung des B-Plans Nr. 65 ermöglicht eine Entwicklung baulicher Anlagen. Die hierdurch ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Rahmen der in § 1a Abs. 3 BauGB genannten Vorgaben für die Behandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung abzuhandeln.

Das geplante Vorhaben findet auf einem baulich vorbelasteten Standort statt, für den über den geltenden B-Plan Nr. 65 sowie dessen 4. Änderung eine neue bauliche Entwicklung bereits planerisch vorbereitet ist. In der Abarbeitung der Eingriffsregelung sind die durch den geltenden B-Plan ausgelösten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft nicht mehr zu beachten, sondern nur solche, die durch die 5. Planänderung darüber hinaus ausgelöst werden.

Die gemäß BauGB zu beachtenden Regelungen zum Thema Eingriffe und Ausgleich bzw. Ersatz sowie deren Berücksichtigung im Rahmen des Vorhabens werden in einem gesonderten landschaftsplanerischen Fachbeitrag (BHF 2015) erläutert. Die hierin beschriebenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in die vorangehenden Kapiteln des Umweltberichtes mit eingeflossen.

Die Abarbeitung der Eingriffsregelung erfolgt gemäß der Anlage des Gemeinsamen Runderlasses "Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht" (IM und MELUR 2013).

Für die Flächen des B-Planänderungsgebiets sind real keine über die im geltenden Bebauungsplan hinausgehenden Eingriffe in den Boden oder Landschaftselemente besonderer Bedeutung zu verzeichnen. Es wurde hingegen eine geringfügige Verringerung der zulässigen Versiegelungsfläche bilanziert.

Zu beachten ist jedoch, dass die im geltenden B-Plan festgesetzte Gestaltung des SO 2.4 als begrünter Hügel in der 5. Planänderung nicht mehr vorgesehen ist. Dieser Dachbegrünung wurde eine Ausgleichsleistung für Eingriffe in den Boden, für die Funktionen entfallender Gehölzbestände und für das Landschaftsbild zugeordnet. Als Kompensation wird eine Eingrünung des an diesem Standort geplanten Sondergebiets Sportboothafen mit einem abschirmender Gehölzsteifen festgesetzt. Des Weiteren werden über die Abbuchung aus einem Ökokonto im Naturraum Schleswig-Holsteinisches Hügelland (Ökokonto "Kosel") neue Ausgleichsflächen zugeordnet. Zusätzlich gehen die geringfügig verringerte Versiegelung durch die 5. Änderung des B-Plans Nr. 65 und ein Ausgleichsüberschuss aus der 4. Ände-

zung des B-Plans Nr. 65 in die Flächenbilanz mit ein. Insgesamt gelten damit die Eingriffe in Natur und Landschaft bezüglich der Eingriffsregelung als vollständig kompensiert.

Tab. 1: Übersicht über Eingriffe und Ausgleich

Eingriffe	Ausgleichsverhältnis	Ausgleichsbedarf	Ausgleich/ Ersatz
<p>Entfall einer Festsetzung für Dachbegrünung 37.708 m² Ausgleichsleistung für Eingriffe in den Boden</p>	1:1	37.708 m ²	<p><u>Innerhalb des Plangebiets:</u> Anrechnung von 4.980 m² (75 %) naturnaher Gehölzanpflanzung, Verringerung der zulässigen Versiegelung um 327 m²</p> <p><u>Außerhalb des Plangebiets:</u> 7.500 m² Ausgleichsleistung aus der 4. Änderung des B-Plans Nr. 65, Abbuchung von 24.901 m² aus dem Ökokonto Kosel</p> <p>⇒ <i>vollständig kompensiert</i></p>
<p>Entfall einer Festsetzung für Gehölzanpflanzungen auf dem Hügel 15.083 m² Gehölze</p>	1:1	15.083 m ² naturnahe Gehölzanpflanzung	<p><u>Innerhalb des Plangebiets:</u> 6.640 m² naturnahe Gehölzanpflanzung</p> <p><u>Außerhalb des Plangebiets:</u> 6.073 m² Gehölzanpflanzung auf der Ökokontofläche Kosel</p> <p>⇒ <i>vollständig kompensiert</i></p>
<p>Eingriffe in das Landschaftsbild Entfallende intensive Dachbegrünung (begrünter Erdhügel) des Multifunktionsbereichs</p>	pauschal	Eingrünung kompakter Gebäudekomplexe	<p><u>Innerhalb des Plangebiets:</u> Randliche Eingrünung des Sondergebiets Sportboothafen gegenüber den Ferienhausgebieten und gegenüber der südwestlichen freien Landschaft mit einem breiten Gehölzsaum</p> <p>⇒ <i>vollständig kompensiert</i></p>

Im Bereich der Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern westlich und südlich des SO 2.9 (landseitige Marina) sowie östlich der Parkplatzflächen sind auf einer Fläche von ca. 6.640 m² Baum- und Strauchpflanzungen aus heimischen Gehölzen anzulegen. Dabei sind je 200 m² mindesten 100 Sträucher und 2 Bäume zu pflanzen. Es sind die Arten und Qualitäten der Pflanzliste 1 (siehe Ursprungsplan) zu verwenden.

Am westlichen Rand des Plangebietes ist der vorhandene Gehölzbestand (ca. 2.430 m²) als zu erhaltend festgesetzt. Mit diesen Maßnahmen sollen die geplanten Gebäude im Bereich der landseitigen Marina in das Landschaftsbild eingebunden werden.

Die sonstigen bestehenden Festsetzungen zur Begrünung von Parkplätzen und Stellplatzanlagen, zur Grundstücksbegrünung oder bzgl. anzupflanzender Bäume gelten unverändert

weiter. Darüber hinaus gelten auch die zwischen der Stadt Kappeln und dem Investor geschlossenen Verträge weiter, über die Maßnahmen gesichert werden, die zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten, Naturschutzgebiet und Artenschutz erforderlich sind.

Zusammenfassende Bewertung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch die Stadt.

Ein Projekt der vorliegenden Größenordnung, das in wirtschaftlicher und touristischer Hinsicht von besonderer, nicht nur örtlicher, sondern auch weit überregionaler Bedeutung ist, bringt naturgemäß nicht unerhebliche Auswirkungen auch auf Natur und Landschaft mit sich.

Durch das im Ursprungsplan und in dieser Änderung festgelegte Schutz- und Maßnahmenkonzept werden diese Auswirkungen soweit wie möglich vermieden, minimiert und ausgeglichen.

In den Umweltberichten (zur Ursprungsfassung und zu dieser Änderung) wird insbesondere hergeleitet, dass im naturschutzrechtlichen Sinne erhebliche Auswirkungen auf die benachbarten Natura 2000-Gebiete durch das vorgesehene Schutz- und Maßnahmenkonzept ausgeschlossen werden.

Dennoch ist festzustellen, dass trotz des umfassenden Schutzkonzeptes erhebliche Auswirkungen des Vorhabens verbleiben, die nicht vollständig vermieden oder ausgeglichen werden können. Namentlich in Bezug auf das Landschaftsbild bleibt ein erheblicher Eingriff bestehen, der auch nicht vollständig kompensiert werden kann.

Die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens sind aus Sicht der Stadt in Anbetracht der geschilderten besonderen Bedeutung des Vorhabens hinzunehmen. Dies gilt namentlich auch für den Eingriff in das Landschaftsbild. Dieser fällt in Anbetracht der zum Teil durchaus massiven Bebauung zwar nicht gering aus. Erst die vorgesehene, derart massierte Bebauung ermöglicht aber die Realisierung der angestrebten hohen Bettenzahl. Diese ist nicht nur eine Kennzahl für die beabsichtigte großräumige Anziehungskraft der geplanten Anlage, sondern auch Voraussetzung für die geplante touristische Infrastruktur. Die geplanten Einrichtungen insbesondere an der Hafenpromenade (SO 2.1) sowie die Freizeiteinrichtungen können erst dann nachhaltig betrieben werden, wenn eine hohe Anzahl von Gästen die Anlage aufsucht. Die umfangreiche touristische Infrastruktur, die das Vorhaben kennzeichnet und positiv von einer reinen Ferienwohnanlage unterscheidet, setzt eine hinreichende Größe des Vorhabens voraus. Mit einer Verkleinerung des Vorhabens, die den Eingriff insbesondere in das Landschaftsbild minimieren könnte, würden sich somit auch die positiven Auswirkungen des Vorhabens entsprechend verkleinern. Die Höhe der Bootslagerhallen im SO 2.9 sind technisch bedingt und Voraussetzung dafür, dass sich die Marina durch die Möglichkeit, auch große Boote aufnehmen zu können, positiv von anderen Sportboothäfen absetzt. Diese großen Boote stellen wiederum eine touristische Attraktion dar, die zum Gelingen des Gesamtvorhabens beitragen soll.

Die Stadt ist der Überzeugung, dass das vorliegende Vorhaben des Investors den optimalen Kompromiss aus hinreichender Größe und Attraktivität einerseits und städtebaulicher und naturschutzrechtlicher Verträglichkeit andererseits darstellt.

3.7 Artenschutz

Durch die geplante 5. Änderung des B-Planes erfolgen keine maßgeblichen Änderungen der planbedingten und teilweise bereits umgesetzten Beeinträchtigungen von Pflanzenbeständen und faunistischen Lebensräumen. Lediglich die Versiegelungsfläche wird insgesamt etwas geringer, was sich positiv auch auf die Fauna auswirkt.

Die bereits bei der Aufstellung des geltenden B-Planes (2009) abgehandelte artenschutzrechtliche Prüfung bleibt unter Berücksichtigung der Bauzeitenregelungen, der Kompensationsmaßnahmen sowie weiterer artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen unberührt, da zudem alle textlichen Festsetzungen, insbesondere auch die naturschutzrechtlichen Festsetzungen, des B-Planes Nr. 65 gemäß Text (Teil B) der 5. Änderung in vollem Umfang weiter gelten.

4 FLÄCHENVERTEILUNG

Diese Änderung des Bebauungsplanes umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 23,57 ha mit folgender Unterteilung:

Sondergebiet Ferienhäuser (SO 1.1)	ca. 2,46 ha
Sondergebiet Ferienwohn- und Geschäftshäuser (SO 2.1)	ca. 2,20 ha
Sondergebiet Multifunktionsbereich (SO 2.4)	ca. 1,43 ha
Sondergebiet Sportboothafen (SO 2.9) - wasserseitig	ca. 10,36 ha
Sondergebiet Sportboothafen (SO 2.9) - landseitig	ca. 4,94 ha
Verkehrsflächen	ca. 0,90 ha
Verkehrsflächen / Hafenpromenade	ca. 0,45 ha
Verkehrsflächen / Parkplatz	ca. 0,75 ha
Ver- und Entsorgungsflächen	ca. 0,08 ha

5 HINWEISE

Die Hinweise des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck sowie des Landesbetriebes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein zum Bebauungsplan 65 sowie zur 1. bis 4. Änderung dieses Bebauungsplanes gelten vollumfänglich weiter und sind zu beachten.

Die sonstigen Hinweise, Abstimmungen und Festlegungen zu den Themenbereichen

- Immissionsschutz,
- Denkmalschutz,
- Altlasten und
- Artenschutz

gelten ebenfalls uneingeschränkt weiter.

Die vorgenannten Hinweise werden wie folgt ergänzt:

Denkmalschutz:

Im Nahbereich sind archäologische Funde bekannt, die nach § 1 DSchG in die archäologische Landesaufnahme eingetragen sind. Auf der überplanten Fläche sind daher archäologische Funde möglich.

Gemäß § 15 DSchG gilt: Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung. Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit.

6 UMWELTBERICHT (mit gesondertem Inhaltsverzeichnis und eigener Seitennummerierung)

Die Begründung wurde mit Beschluss der Stadtvertretung vom gebilligt.

Kappeln, __. __. ____

Traulsen
Bürgermeister