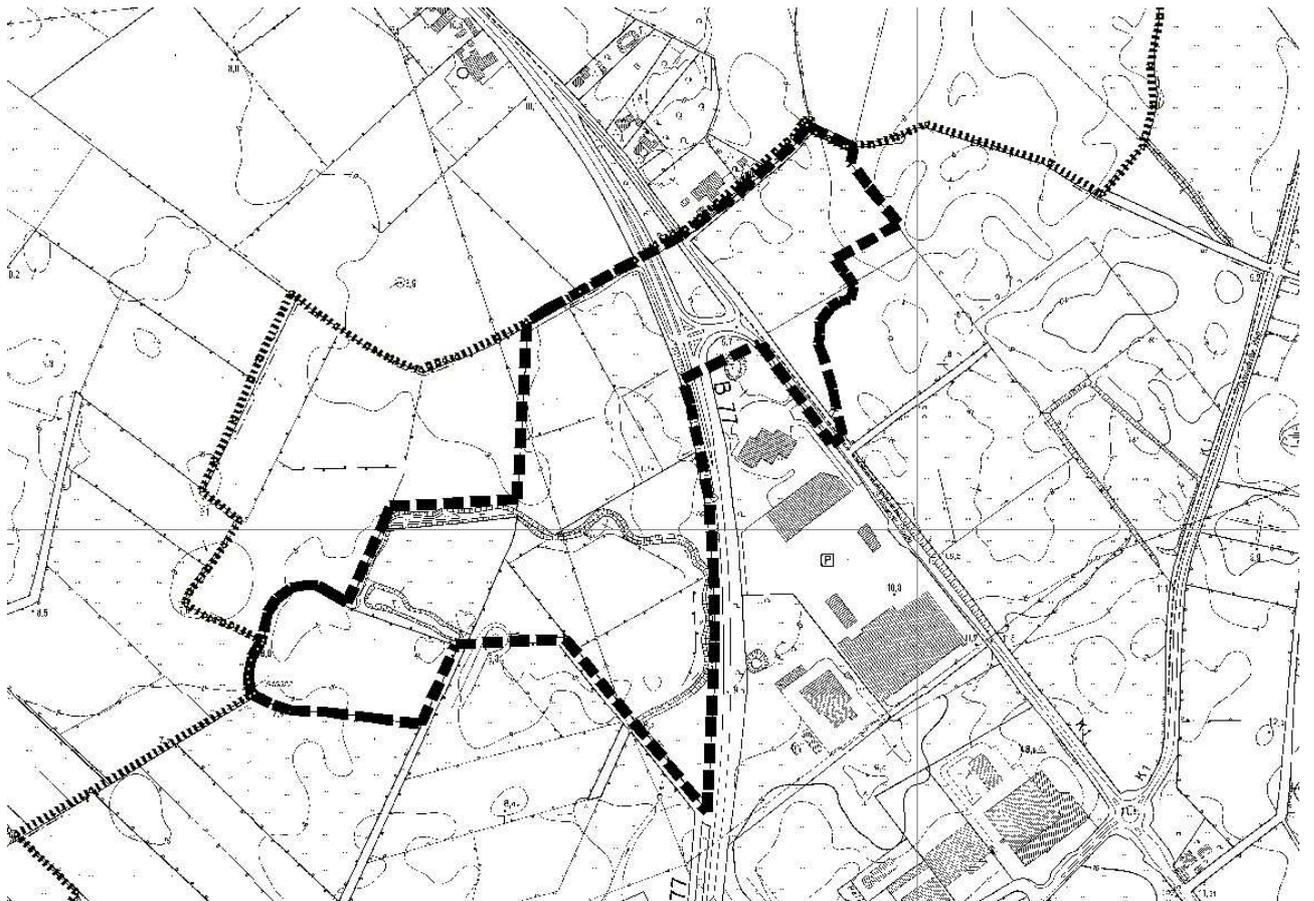


Stadt Rendsburg



Begründung

zur Satzung der Stadt Rendsburg über den planfeststellungsersetzenden
Bebauungsplan Nr. 69 „B ü s u m e r S t r a ß e, B 77, K 1“



Stadt Rendsburg - Der Bürgermeister

Inhalt:

1. Räumlicher Geltungsbereich

2. Bestand

3. Planungsanlass, Planerfordernis, planungsrechtliche Voraussetzungen

4. Bauliche Maßnahmen/ Linienuntersuchungen und Wahl der Linien

- 4.1 Überlegungen zur Wahl der Linie
- 4.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen
- 4.3 Gewählte Linienführung als Ergebnis des Abwägungsprozesses
- 4.4 Verkehrsprognose und Straßenbaulast
- 4.5 Straßenausbau
- 4.6 Lärmschutz

5. Umwelt, Flächeninanspruchnahme, Landschaft, Grünordnung

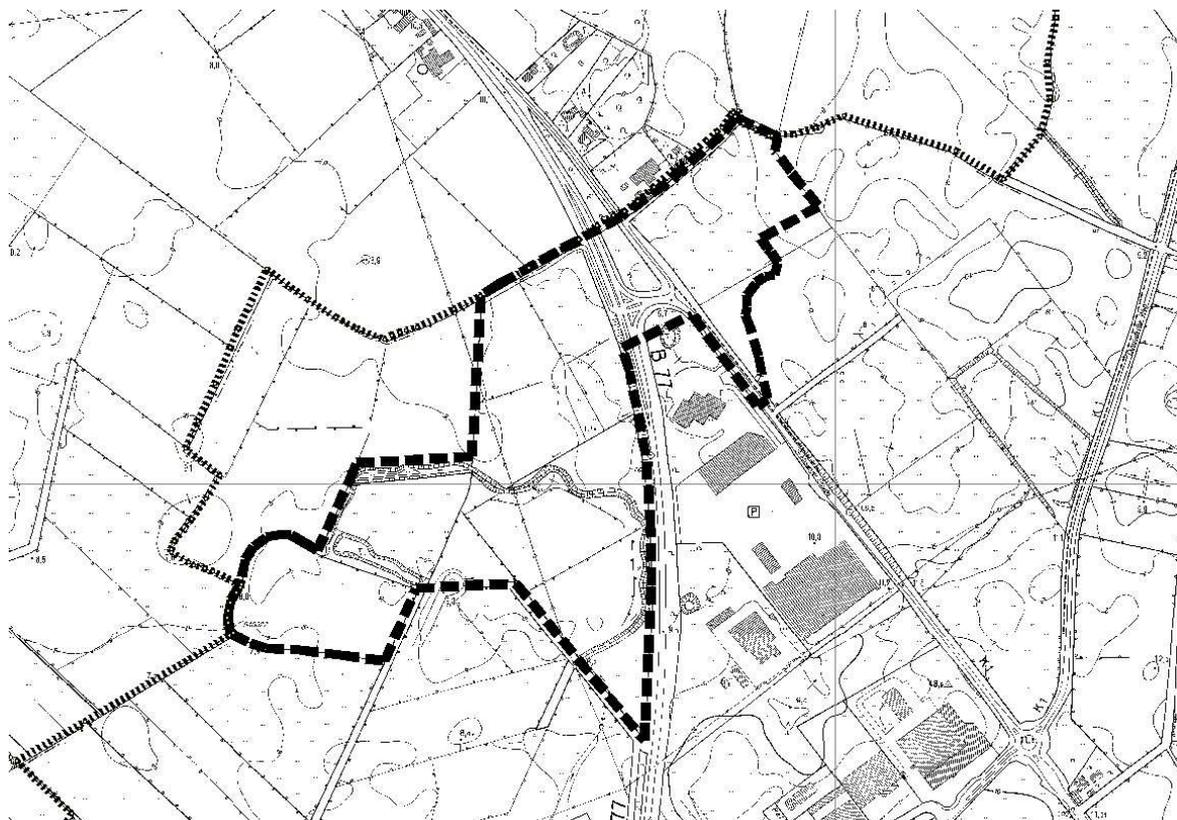
- 5.1 Landschaftsrahmenplan (Planungsraum III)
- 5.2 Landschaftsplan
- 5.3 Grünordnung
- 5.4 Ausgleichsmaßnahmen
- 5.5 Prüfung der Umweltverträglichkeit

6. Nachrichtliche Übernahmen

- 6.1 Bebauungsplan Nr. 55 „Büsumer Straße – Nord“

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der Plangeltungsbereich der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes „Büsumer Straße, B 77, K 1“ umfasst den Bereich der Einmündung der Schleswiger Chaussee (K 1) in die Bundesstraße 77 sowie den neuen Anschluss der Büsumer Straße an die B 77 und grenzt im Norden an die Stadtgebietsgrenze von Rendsburg und im Süden an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 55 „Büsumer Straße – Nord“.

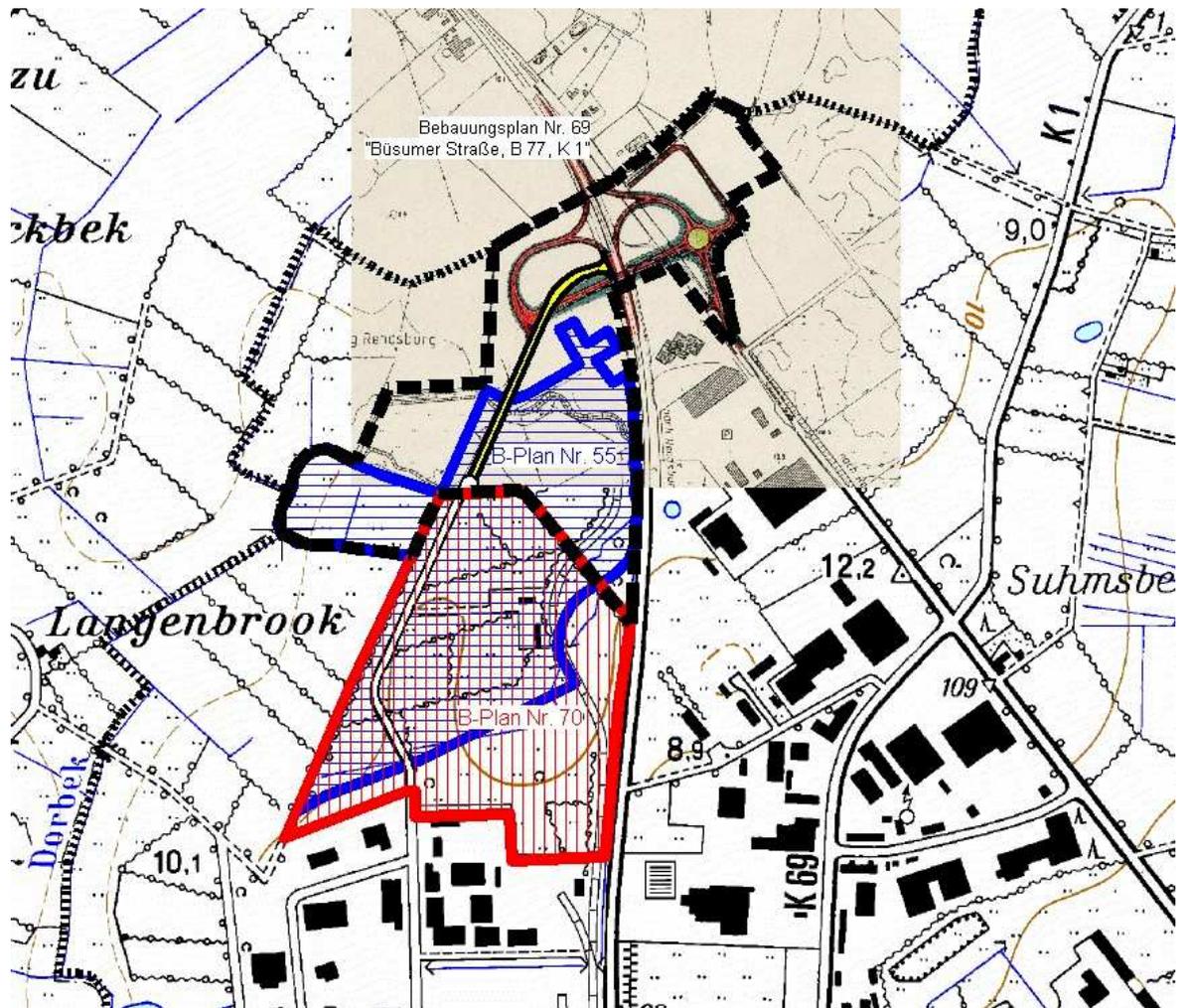


Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 69 „Büsumer Straße, B 77, K 1“

2. Bestand

Im direkten südlichen Anschluss befindet sich der Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 70 „Büsumer Straße - Mitte“, der u. a. den südlichen Teilabschnitt des Bebauungsplanes Nr. 55 „Büsumer Straße - Nord“ umfasst.

Die genannten Planverschneidungen werden in der folgenden Abbildung dargestellt.



Plangeltungsbereiche / Planverschneidungen

Im „alten“ Flächennutzungsplan ist der Planbereich dieser Bebauungsplanes wie folgt dargestellt:

Westlich der B 77:
Landwirtschaftliche Fläche

Östlich der B 77:
Landwirtschaftliche Flächen

B77 und Schleswiger Chaussee (K1):
Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen

Südlich der Dorbek: Eingeschränktes Industriegebiet (Gle) aus dem B-Plan Nr. 55
„Büsumer Straße – Nord“



Auszug aus dem „alten“ Flächennutzungsplan der Stadt Rendsburg

3. Planungsanlass, Planerfordernis, planungsrechtliche Voraussetzungen

Die Anschlussstelle B 77/K 1 (Schleswiger Chaussee) ist bereits als ein Unfallhäufungspunkt im Stadtgebiet Rendsburg auffällig geworden. Allein in 1997 ereigneten sich hier insgesamt 9 Unfälle mit 9 Leicht- und 2 Schwerverletzten. Als Unfalltypen wurden Abbiege- und Vorfahrtsunfälle registriert. Als Ursache ist die Unterschätzung durch die einbiegenden Verkehrsteilnehmer der auf der B 77 gefahrenen Geschwindigkeiten zu nennen, so dass für diesen Bereich eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h angeordnet wurde.

Es lässt sich allerdings feststellen, dass die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit häufig nicht beachtet wird. Tatsächlich ereigneten sich in 1999 und 2000 wiederum Unfälle aus denselben Ursachen wie 1997, wobei ein tödlicher Ausgang zu beklagen ist.

Die Büsumer Straße wurde im Rahmen der Erschließung der Gewerbegebiete Nord-West mehrfach ausgebaut, d. h. in Erweiterung von gewerblichen Bauflächen sukzessive verlängert. Die letzte Verlängerung der Büsumer Straße fand im Zusammenhang mit der Erschließung des Gebietes des Bebauungsplanes Nr. 55 „Büsumer Straße - Nord“ mit dem Bau einer Wendeanlage bis zum Jahr 2002 seinen vorläufigen Abschluss.

Sämtliche nördlich der Loher Straße (K 69) und westlich der B 77 gelegenen gewerblichen Bauflächen wurden ausschließlich über die parallel der B 77 verlaufende Büsumer Straße erschlossen. Dies hatte zur Folge, dass der aus dem Norden kommende Zielverkehr die Gewerbegebiete an der Büsumer Straße nur von Süden erreichen konnte.

Der neu geschaffene Anschluss B 77/K 69 (Loher Straße) hatte zwar zu einer Verbesserung der Erschließungssituation insgesamt geführt, der Umweg des von Norden in die Büsumer Straße fahrenden gewerblichen Verkehrs war allerdings nach wie vor beträchtlich.

Dieser Umstand wurde mehrfach von den an der Büsumer Straße bestehenden Gewerbebetrieben kritisiert. Tatsächlich stagnierte die Ansiedlungsbereitschaft neuer Unternehmen in diesem Bereich, was wohl auch darauf zurückzuführen war, dass es keinen direkten Anschluss der Büsumer Straße an die B 77 gab, d. h. die Erschließungssituation aus Sicht der Wirtschaft immer noch unbefriedigend war.

Aus diesem Grund wurde die Büsumer Straße mittlerweile über die Wendeanlage hinaus verlängert und über eine provisorische Lichtsignalanlage höhengleich an die Bundesstraße 77 gegenüber des Einmündungsbereiches der Schleswiger Chaussee (K1) Mitte des Jahres 2002 angeschlossen.

In der Folge dieses provisorischen Anschlusses haben sich neue gewerbliche Betriebe an der Büsumer Straße angesiedelt.

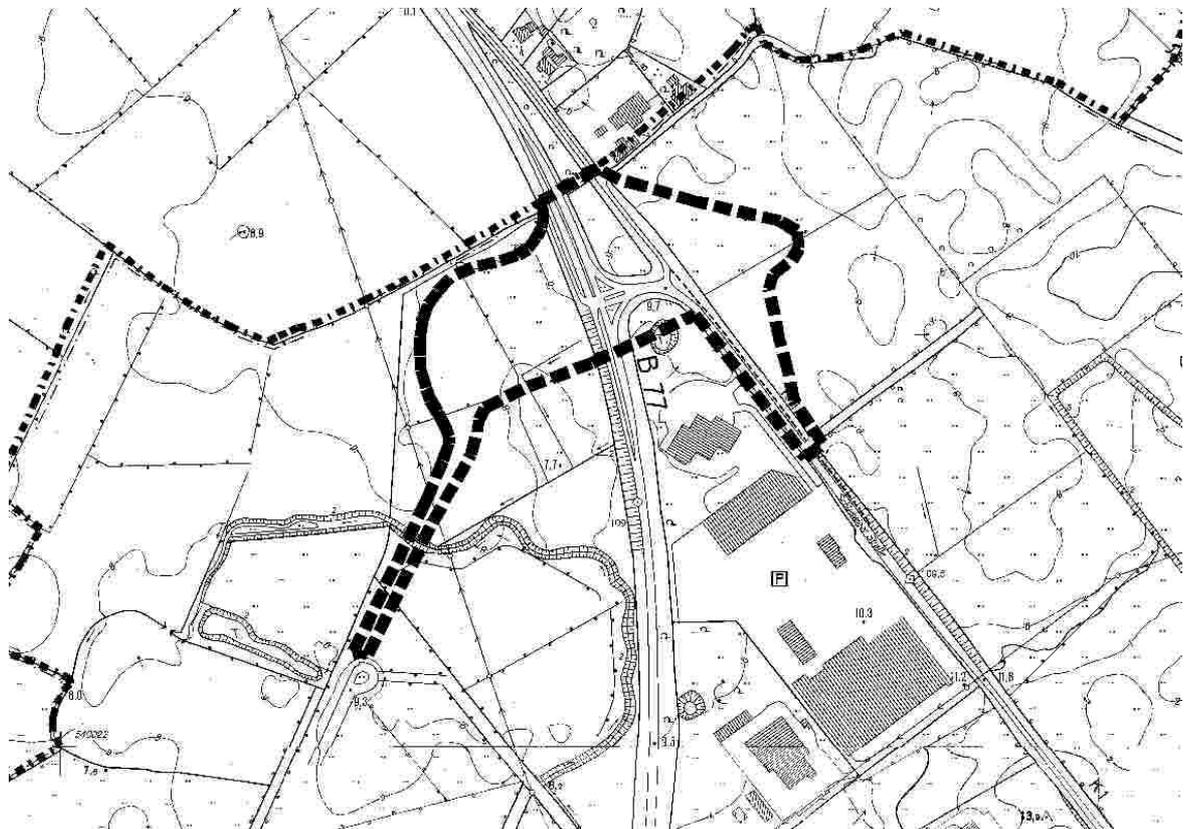
Aufgrund der Streckencharakteristik der B 77 zwischen Krummenort/Ahrenstedt im Norden und Jevenstedt im Süden und der prognostizierten Verkehrsmengen ist ein höhenfreier Anschluss der K 1 und der Büsumer Straße erforderlich. Gleichzeitig ist damit ein zusätzlicher Anschluss einer „Nordumfahrung“ möglich.

In einer entsprechenden Kreuzungsvereinbarung zwischen dem Straßenbauamt Rendsburg (als Auftragsverwalter für die Bundesstraße), dem Kreis Rendsburg-Eckernförde (für die Kreisstraße 1 – Schleswiger Chaussee) und der Stadt Rendsburg (für die Büsumer Straße) wurde dieser höhenfreie Anschluss als Gemeinschaftsmaßnahme definiert. Gleichzeitig wurden die Aufgabenzuordnung, die Planungstätigkeiten und die Kostenverteilung geregelt. Aufgabe der Stadt ist hierdurch die planungsrechtliche Vorbereitung dieser Maßnahme in Form einer entsprechenden Flächennutzungsplanänderung und eines sich daraus zu entwickelnden Bebauungsplanes, der eine Planfeststellung ersetzt.

Die seinerzeitige Verlängerung und der Anschluss der Büsumer Straße an die B 77 erfolgte sowohl auf bestehenden festgesetzten Bau- und Ausgleichsflächen des Bebauungsplanes Nr. 55 „Büsumer Straße-Nord“ als auch auf landwirtschaftlich genutzten Flächen. Aus diesem Grunde wird im Parallelverfahren der Flächennutzungsplan für diesen Bereich geändert.

Die Ratsversammlung hat auf Empfehlung des Bauausschusses vom 17.09.2002 in ihrer Sitzung am 10.10.2002 die Aufstellung der 28. Änderung des Flächennutzungsplanes „Büsumer Straße / B 77“ beschlossen.

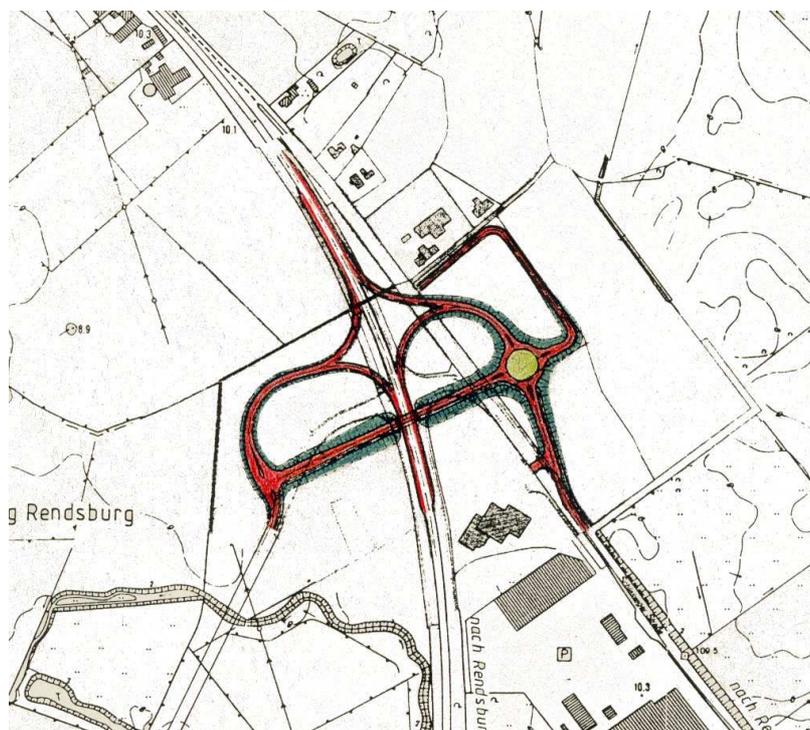
Der Aufstellungsbeschluss für den parallel zu erstellenden Bebauungsplan Nr. 69 „Büsumer Straße / B 77 / K 1“ wurde in der Sitzung des Bauausschusses am 25.08.1998 gefasst.



Geltungsbereich der 28. F-Plan-Änderung

Die planungsrechtliche Verankerung der erfolgten Verlängerung der Büsumer Straße und des geplanten höhenfreien Anschlusses an die B 77 war ausweislich des Entwicklungsgebotes nach § 8 Abs. 2 BauGB Zweck dieser 28. Änderung des Flächennutzungsplanes.

Die Flächennutzungsplanänderung stellt lediglich die für diesen Anschluss erforderlichen Verkehrsflächen auf Grundlage des Bauentwurfes des Straßenbauamtes Rendsburg dar.



Bauentwurfskonzept des Straßenbauamtes

Dieser aus der Flächennutzungsplanänderung sich zu entwickelnde planfeststellungsersetzende Bebauungsplan Nr. 69 „Büsumer Straße, B 77, K 1“ wird neben diesem neu geplanten Anschluss die Übernahme des Nordteils des Bebauungsplanes Nr. 55 „Büsumer Straße – Nord“ bis zur Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplanes Nr. 70 „Büsumer Straße – Mitte“ beinhalten.

4. Bauliche Maßnahmen / Linienuntersuchungen und Wahl der Linien

Die höhengleiche Einmündung der K 1 in die B 77 wurde durch den (provisorischen) Neubau des Anschlusses der Büsumer Straße an die B 77 zu einem Kreuzungspunkt erweitert. Dieser Anschluss ist als Zwischenausbau bis zur Errichtung der höhenfreien Lösung vorgesehen, abgestimmt und entsprechend genehmigt worden. Die Kreuzungssicherung erfolgt durch eine Lichtsignalregelung der Gesamtkreuzung. Die Büsumer Straße wurde an die westliche Anschlusshälfte angeschlossen. Über diese Anschlussstelle erfolgt die Verteilung des Verkehrs von der B 77 (Itzehoe – Rendsburg – Schleswig) auf das übrige Straßennetz im Bereich Rendsburg-Nord. Die Verkehrsentwicklung und die weitere Entwicklung der Gewerbebereiche im Rendsburger Nordraum erfordern allerdings eine verbesserte Anschlussmöglichkeit der K 1 an die B 77. Im Abschnitt der B 77 zwischen Jevenstedt und Krummenort (Bereich Rendsburger Wirtschaftsraum) sind bis auf diesen Anschluss und „Ahrenstedt“ alle weiteren Anschlüsse höhenfrei angebunden.

Aus der Streckencharakteristik der B 77 ist deshalb der höhenfreie Anschluss der K 1 zwingend vorgegeben und erforderlich und ermöglicht somit die spätere Anbindung einer Nordumfahrung zwischen der B 203 und der B 77.

Seit 1994 liefen die Planungen der Stadt Rendsburg für den Anschluss der Büsumer Straße an die B 77. Alle Lösungen wiesen bis dato höhengleiche Anschlüsse bzw. einen Kreisverkehr in der B 77 aus. In Abstimmungsgesprächen mit den weiteren Beteiligten, der Straßenbauverwaltung und dem Kreis Rendsburg – Eckernförde, wurde von diesen festgestellt, dass diese Lösungen nicht den Verkehrserwartungen, der Sicherheit und der Streckencharakteristik der B 77 entsprächen.

Als optimale Anschlussmöglichkeit der K 1 an die B 77 wurde deshalb eine höhenfreie Lösung entwickelt, an dessen Westhälfte die Büsumer Straße angebunden und in deren Osthälfte die K 1 und ein Wirtschaftsweg integriert werden. Die Anschlussmöglichkeit einer Nordumfahrung besteht hiermit ebenfalls.

4.1 Überlegungen zur Wahl der Linie

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Anschlussstelle sowie die Vermeidung eines weiteren direkten Anschlusses an die B 77 durch den Anschluss Büsumer Straße erfordern einen Umbau des vorhandenen Anschlusses.

Die gewählte Lösung stellt bei Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsmengen eine leistungsfähige, sichere Knotenpunktlösung dar. Sie entspricht der Verkehrscharakteristik der B 77 in diesem Bereich. Der Unfallpunkt im Einmündungsbereich der B 77 / K 1 wird beseitigt. Zusätzlich bietet diese Lösung die Möglichkeit einer Anbindung einer Nordumfahrung Rendsburg an die B 77 ohne aufwendige zusätzliche Umbauten.

Die Gewerbegebiete im Stadtnorden erhalten mit einer „Nordumfahrung“ einen Anschluss über die B 203 an die BAB 7.

Die Anforderungen hinsichtlich

- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
 - ausreichende Leistungsfähigkeit,
 - angemessene Einpassung in die Streckencharakteristik,
 - Anknüpfung einer Nordumfahrung,
- können durch die bestehende (provisorische) höhengleiche Lösung mit Lichtsignalanlagen oder durch (höhengleiche) Kreisverkehrsplätze nicht erfüllt werden, unabhängig von den Kriterien
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten,
 - Wirtschaftlichkeit,
 - geringe Flächeninanspruchnahme und
 - angemessene Einplanung/Einfügung in die Umgebung (Landschaftsbild).

4.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die B 77, ursprünglich als westliche Umgehung der Stadt Rendsburg geplant und gebaut, verläuft im Planungsabschnitt durch die nördlichen Gewerbegebiete der Stadt.

Als anbaufreie Straße ist die B 77 im Rendsburger Bereich nördlich des N-O-Kanals an 4 Stellen mit dem übrigen Straßennetz verknüpft:

1. Anschlussstelle Berliner Straße
Einmündung der L 47 – Berliner Straße – in die B 77
Anschluss höhenfrei mit 2 Anschlussohren
2. Anschlussstelle Friedrichstädter Straße
Kreuzung der B 203 – Fockbeker Chaussee – mit der B 77
Anschluss höhenfrei mit 2 Anschlussohren
3. Anschlussstelle Loher Weg
Kreuzung der K 69 – Loher Weg – mit der B 77
Anschluss höhenfrei mit einem Anschlussohr und einer holländischen Rampe
4. Anschlussstelle Ahrenstedt
Einmündung der K 1 – Schleswiger Chaussee – in die B 77
Anschluss höhengleich mit Linksabbieger und Verzögerungs- und Beschleunigungsspur in der B 77

In den Anschlussstellen 1. und 4. ist hauptsächlich der städtische Verkehr angeschlossen, an den Stellen 2. und 3. zudem noch der überörtliche Verkehr mit den Zielrichtungen Heide / Husum und Eckernförde.

Die Anschlussstelle Ahrenstedt – Einmündung K 1 in die B 77 – ist als einzige höhengleich ausgebaut.

In der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes der Stadt Rendsburg (Gesamtverkehrsplan Rendsburg) sind Prognosewerte für den Anschluss Ahrenstedt ermittelt. Diese sind der Planung zugrundegelegt.

Von Polizei und Verkehrsaufsicht wird die Einmündung B 77 / K 1 als Unfallschwerpunkt eingestuft. Dort sind mehrere schwere Unfälle registriert worden.

Beide Behörden halten die Planung eines höhenfreien Anschlusses ebenfalls für erforderlich.

Durch den geplanten höhenfreien Anschluss würden die verkehrlichen Entwicklungsziele (geplante Nordumfahrung) und die Verkehrssicherheit erheblich verbessert werden und erzielen damit eine optimale Anschlusslösung sowohl der Büsser Straße als auch der K 1 an die B 77.

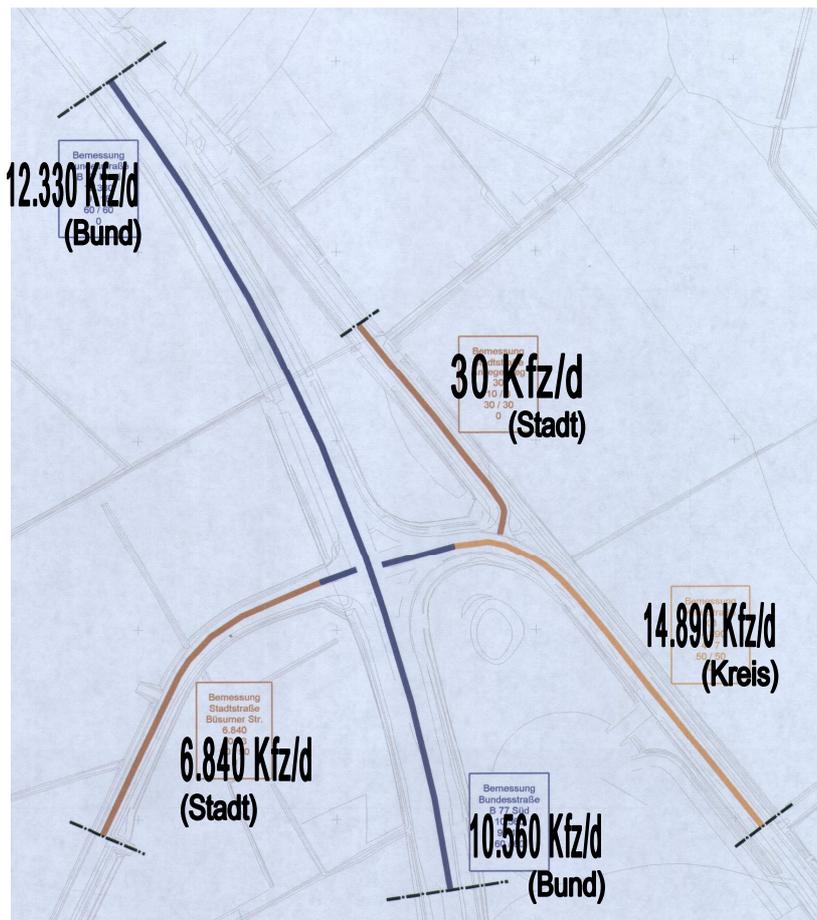
4.3 Gewählte Linienführung als Ergebnis des Abwägungsprozesses

1. In Bezug auf die Leistungsfähigkeit und Sicherheit soll die wirtschaftlich zwar teure aber zukunftsweisende Linie der Planung zugrunde gelegt werden. Sie entspricht vor allem der Streckencharakteristik des Bundesstraßenabschnittes im Bereich Rendsburg.
2. Durch den Umbau des höhengleich zum höhenfreien Anschluss soll die Streckencharakteristik der B 77 zwischen Rendsburg-Nordwest und Krummenort vervollständigt werden. Damit wären in diesem Abschnitt alle Anschlussstellen mit Ausnahme von Ahrenstedt höhenfrei gelöst.
3. Durch den höhenfreien Umbau der Anschlussstelle soll die Leichtigkeit des Verkehrs erhöht und somit Umweltbeeinträchtigungen wie Lärm, Abgas usw. verringert werden.

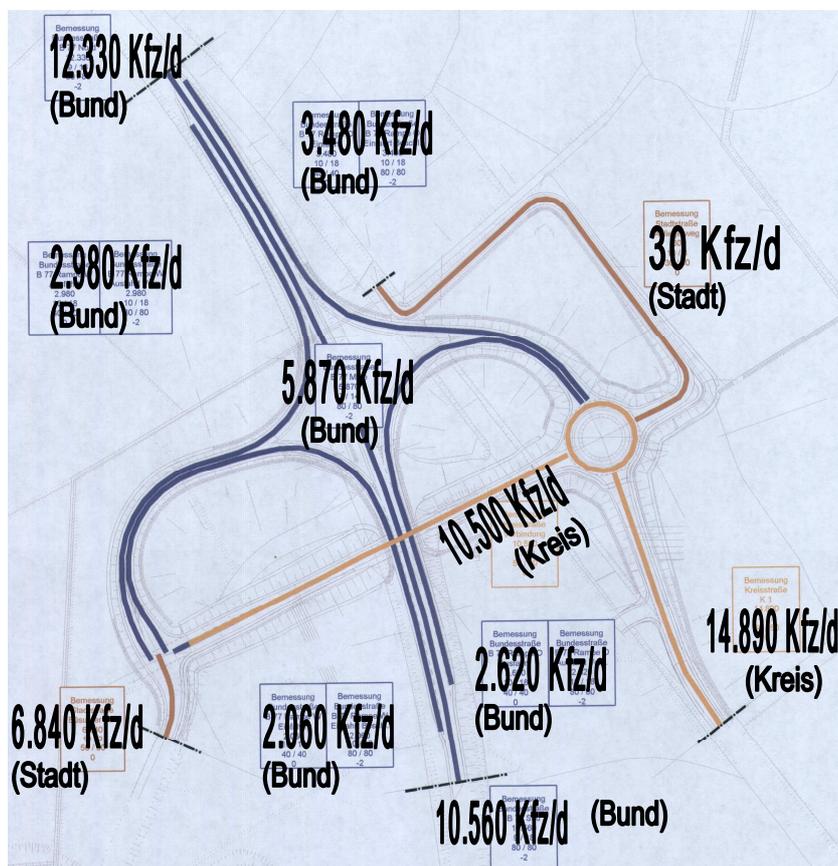
4.4 Verkehrsprognose und Straßenbaulast

Für die mit dem Straßenbauvorhaben zu ermittelnde schalltechnische Berechnung zur Lärmvorsorge wurden als Berechnungsgrundlagen u.a. die Verkehrsstärken für das Prognosejahr 2025 ermittelt.

Die Prognose-Werte werden wie folgt dargestellt:



Lageplan Bestand mit Darstellung der Straßenbaulast und Verkehrsstärken



Lageplan Planung mit Darstellung der Straßenbaulast und Verkehrsstärken

4.5 Straßenausbau

4.5.1 Trassierung

Die Trasse des Kreuzungsdammes verläuft südlich der vorhandenen Kreuzung. Somit ist ein größtmöglicher Abstand zur nördlichen Mischbebauung gegeben, um eine zusätzliche Belastung zu vermeiden.

Die B 77 behält ihre Trasse, die B- und V-Spuren werden an die vorhandene Befestigung angebaut.

Die Grenzwerte für Trassen, Gradienten und alle anderen Konstruktionen werden der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, Teil III: Knotenpunkte, Abschnitt 2: planfreie Knotenpunkte entsprechend eingehalten.

Die erforderlichen Sichtweiten sind eingehalten.

Die Ausbuananfänge und -enden ergeben sich aus den Konstruktionslängen und den örtlichen Gegebenheiten.

Die Trassierung der Schleifenrampen wurde mit $R = 60$ gewählt um eine Aufweitung des Bauwerkes über die B 77 (Länge der Linksabbiegespuren) zu vermeiden. Die Längen der B- und V-Spuren wurden konstruktiv mit $L_A = 90$ m und $L_Z = 30$ m gewählt.

Der Radweg ist in das örtliche Radwegenetz eingebunden worden und verbindet nun den Radweg der Kreisstraße 1 mit dem Radweg der Büsumer Straße und dem der Bundesstraße 77.

4.5.2 Querschnitte

Breiten:

Die B 77 hat eine vorhandene Fahrbahnbreite von $2 \times 4,25$ m = 8,50 m.

Im Bereich der neu anzulegenden Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren erhält die B 77 folgenden Querschnitt:

Bankette	1,50 m
B- bzw. V-Spur	3,50 m
Fahrbahn 2 x 4,00 m	8,00 m
B- bzw. V-Spur	3,50 m
<u>Bankette</u>	<u>1,50 m</u>
Gesamt	18,00 m

Kreisfahrbahn gem. Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen, Durchmesser $D = 45$ m:

Bankette außen	1,50 m
Fahrbahn	6,00 m
<u>Bankette innen</u>	<u>2,50 m</u>
Gesamt	10,00 m

Die K 1 hat eine vorhandene Fahrbahnbreite von $2 \times 3,25$ m. Die Fahrbahnbreiten werden entsprechend geändert:

Bankette	1,00 m
Radweg	2,00 m
Trennstreifen	1,75 m
Fahrbahn 2 x 3,50 m	7,00 m
<u>Bankette</u>	<u>1,50 m</u>
Gesamt	13,25 m

Die Breiten der Verbindungsrampen setzen sich wie folgt zusammen;

Einspurige Bereiche:

Bankette	1,50 m
Fahrbahn 4,00 + 1,25	5,25 m
<u>Bankette</u>	<u>1,50 m</u>
Gesamt	8,25 m

Zweispurige Bereiche:

Bankette	1,50 m
Fahrbahn >2 x 3,50	>7,00 m
<u>Bankette</u>	<u>1,50 m</u>
Gesamt	>10,00 m

Der Kreuzungsdamm erhält folgenden Querschnitt:

Bankette	1,50 m
Fahrbahn 2 x 3,50	7,00 m
Radweg	2,00 m
<u>Bankette</u>	<u>1,00 m</u>
Gesamt	13,25 m

Der Wirtschaftsweg erhält folgenden Querschnitt:

Bankette	1,50 m
Fahrbahn	4,75 m
<u>Bankette</u>	<u>1,50 m</u>
Gesamt	7,75 m

Die Büssumer Straße wird in vorhandenem Querschnitt angeschlossen:

Bankette	1,50 m
Fahrbahn	6,50 m
Trennstreifen	1,75 m
Radweg	2,00 m
<u>Bankette</u>	<u>1,50 m</u>
Gesamt	12,75 m

Aufbau:

Für die Bemessung des Aufbaues wurden folgende Verkehrsmengen gezählt:

Strecke	DTV	LKW	DTV ^(SV)	f _a	DTA ^(SV)
B 77 (Mitte)	12.330	8 %	986	3,7	3.650
Kreuzungsdamm	10.500	2 %	210	3,1	651
Schleifenrampe West	5.040	3 %	151	3,7	559
Schleifenrampe Ost	6.100	3 %	183	3,7	677
K 1 / Schlesw. Ch.	14.890	3 %	447	3,1	1.385

Die folgende Tabelle enthält die Werte für die Ermittlung und das Ergebnis der bemessungsrelevanten Beanspruchung B:

	N	DTA ^(SV)	O _{BM}	f1	f2	f3	fZ	365 B
B 77	30	3.650	0,2	0,5	1	1	1,352	5,40
Kreuzungsdamm	30	651	0,18	0,5	1,1	1,02	1,159	0,83
Schleifenrampe West	30	559	0,2	0,5	1,1	1,02	1,352	0,93
Schleifenrampe Ost	30	677	0,2	0,5	1,1	1,02	1,352	1,12
K 1	30	1.385	0,18	0,5	1,1	1,02	1,159	1,83

Den jeweiligen Strecken wurden gem. RStO 01 und obiger Tabelle folgende Bauklassen zugeordnet:

B 77	B = 4,22	→	Bauklasse II
Kreuzungsdamm	B = 0,8	→	Bauklasse III
Schleifendamm	B = 0,89/1,05	→	Bauklasse III
K 1	B = 1,73	→	Bauklasse III
Büsumer Straße	wie vorh. Ausbau 2001	→	Bauklasse IV

Gem. Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen:

Kreisfahrbahn	B = 0,8 plus 1 Bauklasse	→	Bauklasse II
---------------	--------------------------	---	--------------

B- und V-Spuren wie B 77 durchgehende Fahrbahn Bauklasse II
Der Wirtschaftsweg wird gem. Bauklasse V befestigt.

Frostsicherer Aufbau für Bauklasse II = 55 cm

A = 0 cm

B = +5 cm

C = +5 cm

D = 0 cm

Gesamtaufbau = 65 cm

Frostsicherer Aufbau für Bauklasse III = 50 cm

A = 0 cm

B = -5 cm

C = +5 cm

D = 0 cm

Gesamtaufbau = 50 cm

Frostsicherer Aufbau für Bauklasse V = 40 cm

A = 0 cm

B = +5 cm

C = +5 cm

D = 0 cm

Gesamtaufbau = 50 cm

Befestigungen:

B 77 vorh. Fahrbahn Deckschicht abfräsen

Profilierung mit Asphaltbinder 0/16 mm

Deckschicht aus 4 cm Asphaltbeton 0/11 mm, S, aufgehell

B-Spur und V-Spur

4 cm Asphaltbeton, 100 kg/m² 0/11 mm, s, aufgehell

8 cm Asphaltbinder, ca. 200 kg/m², 0/16 mm, s

10 cm Asphalttragschicht, ca. 230 kg/m² MGA C

20 cm Verfestigung

23 cm frostunempfindliches Material

65 cm Gesamtaufbau

Kreisfahrbahn

4	cm	Splittmastixasphalt, 100 kg/m ² 0/11 mm, s, aufgehell
8	cm	Asphaltbinderschicht, ca. 200 kg/m ² 0/16 mm, s
14	cm	Asphalttragschicht, ca. 320 kg/m ² MGA C
20	cm	Verfestigung
19	cm	<u>frostunempfindliches Material</u>
65	cm	Gesamtaufbau

Rampen, Kreuzungsdamm und K 1

4	cm	Asphaltbeton, 100 kg/m ² 0/11 mm, s, aufgehell
4	cm	Asphaltbinder, ca. 100 kg/m ² 0/16 mm, s
10	cm	Asphalttragschicht, ca. 230 kg/m ² MGA C
20	cm	Verfestigung
17	cm	<u>frostunempfindliches Material</u>
55	cm	Gesamtaufbau

Wirtschaftsweg

2,5	cm	Asphaltbeton, 100 kg/m ² 0/11 mm, s, aufgehell
10	cm	Asphalttragschicht, ca. 230 kg/m ² MGA C
15	cm	hydraulisch gebundene Tragschicht
16	cm	<u>frostunempfindliches Material</u>
45	cm	Gesamtaufbau

4.5.3 Kreuzungen, Einmündungen

Die Anschlüsse an die B 77 erfolgen jeweils über Schleifenrampen.

Der Anschluss der Büsumer Straße erfolgt höhengleich mit Zusatzspuren. Die K 1 und der Wirtschaftsweg werden über einen kleinen Kreisverkehr r = 22,50 m angebunden.

Der Bau einer Umgehungsstraße (Nordumfahrung) nördlich des Wirtschaftsraumes Rendsburg ist Gegenstand einer Verkehrsuntersuchung. Die Verkehrsuntersuchung vom 05.11.2002 wurde im Auftrag des Straßenbauamtes Rendsburg, des Amtes Fockbek und der Städte Rendsburg und Büdelsdorf erstellt. Die Ergebnisse aus der Untersuchung Planfall 3 - Nordumfahrung -nah - gingen in den Straßenbauentwurf ein.

4.5.4 Baugrund für Erdarbeiten

Der Baugrund westlich der B 77 weist unter Oberbodenschichten tlw. Moor- und Gytjabereiche auf. Diese müssen ausgebaut und durch tragfähigen Boden ersetzt werden. Ein weiterer Bodenaustausch ist nach den vorliegenden Sondierungen nicht erforderlich. Für den Ostteil sind für die Ausführungsplanung noch Bodenaufschlüsse durchzuführen.

Der Grundwasserhorizont liegt zwischen 1,00 m und 2,00 m unter dem vorhandenen Gelände.

Der Füllboden für die Dammbereiche ist zu liefern, Seitenentnahmen sind nicht möglich.

Die Zwischenlagerung des Oberbodens ist innerhalb der Baustrecke möglich (z. B. innerhalb der Schleifenrampen).

Kontaminierte Böden stehen nicht an. Die in Anspruch zu nehmenden Flächen für die Rampen sind bisher nicht oder nur zu Weidezwecken genutzt.

Eine Schadstoffuntersuchung der vorh. Fahrbahnaufbauten wurde durchgeführt. Es wurden polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) in zwei Bohrungen nachgewiesen. Eine Wiederverwendung der gebrochenen Asphaltsschichten ist durch Zugabe von hydraulischen Bindemitteln oder Bitumenemulsionen im kalten Zustand in den Bereichen östlich der Bundesstraße 77 möglich, da der Teil östlich der B 77 in diesem Bereich außerhalb einer Wasserschutzzone liegt. Ein Einbau erfolgt entsprechend des Bauablaufes im Baustellenbereich als Frostschuttschicht. Eine Wiederverwendung in einer Heißmischanlage oder in ungebundenen Schichten ist nicht möglich.

4.5.5 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahnen und Radwege wird seitlich in Mulden oder Gräben gesammelt und dem Entwässerungssystem der B 77 zugeführt. Die Mulden werden mit dem minimalen zulässigen Längsgefälle versehen, um einen möglichst hohen Versickerungsgrad zu erreichen. Lediglich für den Anschluss Büsumer Straße wird der Seitengraben der Büsumer Straße genutzt. Als Vorfluter dient hier der Verbandsgraben B 10 b des Wasser- und Bodenverbandes Obere Sorge. Die Einleitstelle liegt auf dem Flurstück 2/2, Flur 1 in der Gemarkung Rendsburg.

Rückhaltebecken sind nicht erforderlich.

Bemessungsgrundlage ist die Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS- Ew, Ausgabe 1987)

4.5.6 Ingenieurbauwerke

Die B 77 wird mit einer Einfeldbrücke überquert.

Die technischen Maße belaufen sich auf:

Kreuzungswinkel: **110 gon**

Konstruktionshöhe: **1,30 m**

Breite zwischen den Geländern:

Kreuzungsdamm	
Fahrbahn 2 x 3,50 m	7,00 m
RAS Q Kappe links	1,75 m
RAS Q Kappe rechts	
(Rad- und Gehweg)	3,50 m
B. z. d. G.	12,25 m

12,25 m

Lichte Höhe: **4,70 m**

Lichte Weite:

B 77		
Fahrbahn 2 x 4,00 m	8,00 m	
B- u. V-Spuren 2 x 3,50 m	7,00 m	
Bankette 2 x 1,50 m	3,00 m	
Graben links	2,75 m	
Bankette	0,75 m	
Mulde rechts	2,00 m	
<u>Bankette</u>	<u>1,50 m</u>	
L. W.	25,00 m	25,00 m

4.5.7 Straßenausstattung, besondere Anlagen, öffentliche Verkehrsanlagen, Leitungen

Die Beleuchtung der Büsumer Straße und der Schleswiger Chaussee werden bis an die Anschlüsse herangeführt. Eine weitere Beleuchtung ist nicht vorgesehen.

Die verkehrsregelnde und wegweisende Beschilderung wird während der Ausführungsplanung mit der Verkehrsaufsicht abgestimmt.

Besondere Anlagen wie Rast- und Lagerplätze sind nicht geplant. Die Straßenabschnitte werden vom öffentlichen Personenverkehr nur als Durchfahrt für Fernverbindungen genutzt. Der Stadtverkehr hat gegenwärtig keine Linien in diesem Abschnitt.

Versorgungsleitungen werden in beiden Banketten der Bundesstraße gesichert, gegebenenfalls von den Versorgungsträgern umgelegt.

4.6 Lärmschutz

Nach § 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Dies bedeutet allerdings nicht im Sinne eines „rigorosen“ Trennungskonzeptes die räumliche Trennung, sondern die Zuordnung der Flächen derart, dass schädliche Umwelteinwirkungen „soweit wie möglich“ vermieden werden. Das Wort „soweit“ ist nicht räumlich, sondern als Relativierung des Möglichen zu verstehen. Der § 50 BImSchG begründet kein Abstandserfordernis.

Nach dem Runderlass des Innenministers vom 23.09.1987 zur Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau ist für die städtebauliche Planung die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ anzuwenden.

Bei allen Neuplanungen einschließlich der „heranrückenden Bebauung“ ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Bei Überplanung von Gebieten mit Vorbelastungen gilt es, die vorhandene Situation zu verbessern und bestehende schädliche Schalleinwirkungen soweit wie möglich zu verringern.

Die in der DIN 18005 genannten Orientierungswerte sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. Der Belang des Schallschutzes ist bei der erforderlichen Abwägung der Belange nach § 1 Abs. 6 BauGB als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben anderen Belangen zu verstehen. Die Abwägung kann in bestimmten Fällen bei Überwiegen anderer Belange zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen. Dies bedeutet, dass die Orientierungswerte lediglich als Anhalt dienen und dass von ihnen sowohl nach oben als auch nach unten abgewichen werden kann.

<u>Orientierungswerte</u>	<u>tags (6.00-22.00h)</u>	<u>nachts (22.00-6.00h)</u>
Bei u. a. Mischgebieten (MI)	60 dB (A)	50/45* dB (A)

* Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten.

Ein Bebauungsplan kann nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden Vorkehrungen festsetzen. Es muss sich dabei allerdings um Vorkehrungen handeln, denen die konkret vorzunehmenden Maßnahmen mit hinreichender Bestimmtheit entnommen werden können. Der Gesetzgeber hat dies durch die zur näheren Bestimmung der Art der „Vorkehrungen“ eingefügten Worte „bauliche und sonstige technische“ Vorkehrungen verdeutlicht.

Durch den beabsichtigten höhenfreien Ausbau des Knotenpunktes handelt es sich hinsichtlich der auf dem Gemeindegebiet Fockbek nördlich des Stadtgebietes Rendsburg gelegenen Bebauung der Splittersiedlung „Ahrenstedt“ (gemischte Baufläche) um eine „vorbelastete“ Fläche. Die Vorbelastung ergibt sich einerseits aus dem Verkehr der Kreisstraße 1 (Schleswiger Chaussee), andererseits durch die Bundesstraße B 77.

Daher wurde ausweislich des § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB (allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse) im Zusammenhang mit der beabsichtigten Straßenbaumaßnahme im Auftrag vom Straßenbauamt Rendsburg ein Lärmschutzgutachten erstellt.

Da es sich hinsichtlich der Lärmschutzproblematik im Wesentlichen um eine Änderung der Straße handelt und der Bebauungsplan eine entsprechende Planfeststellung ersetzt, kommt in diesem speziellen Fall nicht die DIN 18005 bei der Berechnung und Beurteilung der Lärmimmissionen zum Tragen, sondern die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Für die einem Mischgebiet adäquaten Gebiete setzt die 16. BImSchV folgende Immissionsgrenzwerte fest:

<u>Grenzwerte</u>	<u>tags (6.00-22.00h)</u>	<u>nachts (22.00-6.00h)</u>
Mischgebiete (MI), Dorfgebiete (MD), Kerngebiete (MK).	64 dB (A)	54dB (A)

Als Ergebnis der Lärmberechnung sowohl des bestehenden Zustandes als auch der geplanten Situation ist festzustellen, dass bereits im Bestand an einigen Gebäuden bzw. Fassadenabschnitten die Immissionsgrenzwerte nachts (54 dB/A) unter der Voraussetzung der freien Schallausbreitung überschritten werden. Durch die Anlage des Anschlusses hingegen erfolgt keine weitere Grenzwertenerhöhung, so dass das Kriterium der wesentlichen Änderung nicht erfüllt ist und dadurch zu keiner Betroffenheit führt. Ein Anspruch der Anwohner der untersuchten Splittersiedlung auf Lärmschutz besteht daher nicht. Es sind keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Auch im Sinne des Beschlusses des Bundesverwaltungsgerichtes vom 05.03.1984, wonach neue Wohnvorhaben in Kenntnis vorhandener Vorbelastung keinen höheren Schutzanspruch haben als bereits vorhandene Wohnnutzung, wenn sie nicht stärkeren Belastungen ausgesetzt sind, ist festzustellen, dass für die Splittersiedlung keine wesentlichen Änderungen der Lärmsituation mit dem neuen Anschlussbauwerk verbunden ist, so dass keine entsprechend höheren Schutzansprüche bestehen.

5. Umwelt, Flächeninanspruchnahme, Landschaft, Grünordnung

5.1 Landschaftsrahmenplan (Planungsraum III)

Nördlich und westlich des Plangebietes befinden sich Gebiete mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebietes und Biotopverbundsystems.



Geplante Naturschutzgebiete
gem. § 17 LNatSchG

Gebiete mit besonderer Eignung zum Aufbau eines
Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems



Verbundsystem (mit Achsen)



Schwerpunktbereich

Die Gebiete mit besonderen ökologischen Funktionen umfassen Bereiche, in denen der Zustand der Gesamtheit der natürlichen Faktoren weitgehend unberührt ist oder überwiegend von im ökologischen Sinne extensiven Nutzungsformen geprägt ist. Diese Gebiete stehen häufig (wie auch in diesem Fall) in räumlicher und funktionaler Beziehung mit den Gebieten mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems, die in Teilflächen bereits gesetzlich geschützt sind (Naturschutzgebiet Fockbeker Moor).

Diese Gebiete werden vom Planbereich des Bebauungsplanes nicht berührt.

5.2 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Stadt Rendsburg ist gemäß § 6 Abs. 3 LNatSchG festgestellt. Der Entwicklungsbereich des Landschaftsplanes zeigt für das Gebiet mehrere Eignungsflächen für eine bauliche Nutzung auf.

Dies sind:

- Erweiterungsfläche westlich der Bundesstraße 77 und nördlich des Fließgewässers Dorbek und
- Erweiterungsfläche östlich der B 77 bzw. K 1 (Schleswiger Chaussee).

Die Erweiterungsfläche westlich der B 77 wird lediglich in deren östlichen Teilbereich für den höhenfreien Anschluss in Anspruch genommen. Eine weitere bauliche Nutzung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorgesehen.

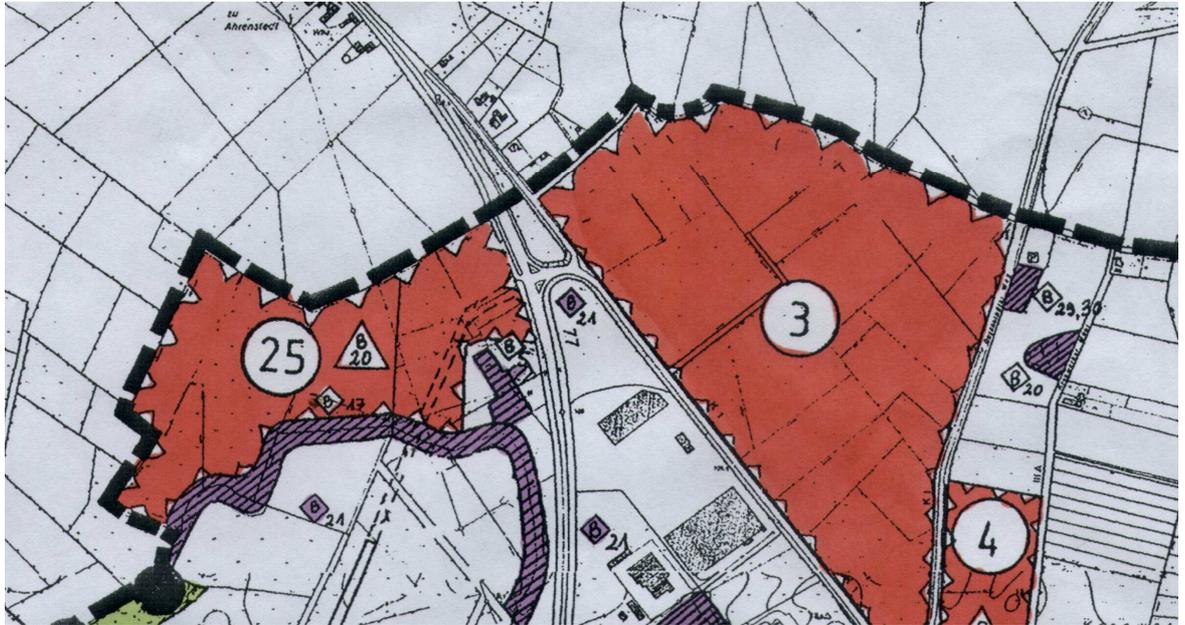
Die Erweiterungsfläche östlich der B 77 bzw. der K 1 wird lediglich zu einem geringen Teil für den neuen Anschluss in Anspruch genommen. Eine weitere bauliche Nutzung wird zu einem späteren Zeitpunkt planungsrechtlich vorbereitet werden.

Da Straßenbaumaßnahmen Bestandteile einer baulichen Nutzung sind, ergeben sich keine Abweichungen vom Landschaftsplan.

Des weiteren stellt der Landschaftsplan das Fließgewässer Dorbek und eine nördlich anschließende Niedermoorsenke als gesetzlich geschütztes Biotop nach § 15a LNatSchG dar.

Die Querung der Dorbek erfolgte bereits durch die Verlängerung der Büsumer Straße. Der hierfür erarbeitete landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) wurde in enger und einvernehmlicher Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Rendsburg-Eckernförde (UNB) erarbeitet. Die Auflagen der UNB hinsichtlich der konkreten Ausbildung des Querungsbauwerkes zum Erhalt der Verbundfunktion der Dorbek wurden entsprechend umgesetzt, so dass keine nachhaltigen negativen Auswirkungen verblieben sind.

Vorrangiges Naturschutzrecht im Sinne des Abschnittes IV „Besonderer Schutz bestimmter Teile der Natur“ des Landesnaturschutzgesetzes Schleswig-Holstein, d.h. der §§ 15, 15a, 17, 18, 19 und 20 d LNatSchG, ist von dem Bebauungsplan nicht betroffen.



Ausschnitt aus dem Entwicklungsplan des Landschaftsplanes

Die Nummern 3 und 25 stellen Eignungsflächen für eine bauliche Nutzung dar.

5.3 Grünordnung

Nach § 6 Abs. 1 LNatSchG ist ein Grünordnungsplan aufzustellen, wenn ein Bebauungsplan aufgestellt, geändert oder ergänzt werden soll und Natur und Landschaft dadurch erstmalig oder schwerer als nach der bisherigen Planung beeinträchtigt werden können, wobei die Vorschriften unter Ziffer 3 des gemeinsamen Runderlasses des Innenministeriums und des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten zum Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht vom 03.07.1998, wonach der Umfang des Ausgleichs hier der Abwägung entzogen ist, gelten. Dadurch werde sichergestellt, dass die Bedeutung naturschutzrechtlicher Belange nicht von der Wahl des Planungsinstrumentes abhängig gemacht wird.

Ein erstmaliger Eingriff findet tatsächlich nur durch den neuen höhenfreien Anschluss der Büsumer Straße und der Schleswiger Chaussee (K1) an die Bundesstraße 77 statt. Der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 55 „Büsumer Straße-Nord“, der in seinen wesentlichen Teilen nachrichtlich übernommen wird, erfuhr bereits einen planbedingten Eingriff, der im Sinne des dortigen Grünordnungsplanes entsprechend ausgeglichen wurde. Gleiches gilt für die Verlängerung der Büsumer Straße im Jahre 2002, deren naturschutzrechtlicher Eingriff bilanziert und entsprechend ausgeglichen wurde (siehe auch: Landschaftspflegerischer Begleitplan zur Verlängerung der Büsumer Straße).

Der Grünordnungsplan zu diesem Bebauungsplan beschränkt sich daher auf die erstmaligen Eingriffe durch die Straßen- bzw. Knotenpunktausbaumaßnahmen.

Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

Da die Anwendung der Eingriffs-Ausgleichsregelung für Bebauungspläne gemäß des "Gemeinsamen Runderlasses des Innenministers und des Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten vom 03. Juli 1998" zu sehr auf die Belange von beispielsweise Wohnbebauungen abgestimmt ist und nicht - wie hier erforderlich - auf den Straßenbau einzugehen vermag, erfolgt hier in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde, eine Bilanzierung in Anlehnung an das "Verfahren zur Bewertung von Eingriff und Ausgleich im Rahmen landschaftspflegerischer Begleitplanungen für Straßenbauvorhaben", 1987, aufgestellt von den Ministern für Wirtschaft und Verkehr sowie für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten des Landes Schleswig-Holstein, das speziell für Straßenneubaumaßnahmen entwickelt wurde.

Die sich in Überarbeitung befindliche neue Eingriffs-Ausgleichsberechnung konnte seitens des Straßenbauamtes mit dem Hinweis, dass hier noch Aktualisierungs- und Abstimmungsbedarf bestehe, nicht zur Verfügung gestellt werden. Insofern ist derzeit nur die Fassung vom Juli 1987 anzuwenden.

Für die Berechnung des Ausgleiches und ggf. Ersatzes erfolgt die Ermittlung des ökologischen Wertes der derzeitigen Situation (Landschaftsausgangswert) und die Ermittlung des neuen Landschaftswertes. Durch den Betrieb der Straße sind angrenzende Flächen durch die Verkehrsemissionen nachhaltigen Belastungen ausgesetzt, daher wird ein Belastungswert (prozentuale Minderung des Landschaftsausgangswertes) in einer straßenspezifischen Belastungszone angenommen. Somit wird für die Ermittlung des Landschaftsausgangswertes sowie des neuen Landschaftswertes die „Straßeneingriffs- und Belastungszone“ herangezogen.

Die Ermittlung des Ausgleichs für die nach § 15 LNatSchG geschützten Vorrangflächen für den Naturschutz erfolgt separat nach dem Verfahren des "Gemeinsamen Runderlasses des Innenministers und der Ministerin für Natur und Umwelt". Die Ermittlung des Ausgleichs für die Beseitigung landschaftsbestimmender Einzelbäume (§ 7 (2) Nr. 8 LNatSchG) und die nach § 15b LNatSchG geschützten Knicks erfolgt separat nach dem „Erlass des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten vom 30.08.1996 (sogenannter Knickerlass)“.

Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung gem. Erlass MELF / MWTV Landschaftsausgangswert

Der Landschaftsausgangswert stellt den ökologischen Wert der Flächen vor Beginn der Baumaßnahme dar und bildet sich aus der ökologischen Einstufung des jeweiligen Biotoptyps (**Grundwert**, Skala von 0 – 5), bezogen auf die Größe, multipliziert mit dem jeweiligen **Schutzwert** (Skala von 1,00, 1,25,....., 2,00), der den bestehenden oder aus fachlichen Gründen erforderlichen Schutz eines Gebietes, einer Einzelschöpfung der Natur oder eines Landschaftsbestandteiles widerspiegelt.

Der Landschaftsausgangswert wird mit 253.634,75 Punkten errechnet.

Neuer Landschaftswert

Der neue Landschaftswert stellt den ökologischen Wert dar, den die unterschiedlichen Teilflächen innerhalb der Eingriffszone einnehmen und bildet sich aus der ökologischen Einstufung des jeweiligen Biotoptyps (**neuer Grundwert**, Skala von 0 – 4), bezogen auf die Größe, multipliziert mit dem **Gestaltungswert** (Skala von 1,00, 1,25,.....,2,00), der die neue ökologisch-funktionale Wertigkeit darstellt.

Der neue Landschaftswert ergibt sich aus der Summe des Landschaftsausgangswertes und des „veränderten Landschaftswertes des o.g. Belastungskorridors (10.313,12 Punkte) und beträgt demnach 263.947,87 Punkte.

Die genaue Bilanzierung sowohl der einzelnen Schutzgüter als auch der nach § 15 LNatSchG geschützten Vorrangflächen, der nach § 15 b LNatSchG geschützten Knicks und der Eingriffe in die landschaftsbestimmenden Einzelbäume nach § 7 Abs. 2 Nr. 8 LNatSchG ist dem Grünordnungsplan zu entnehmen.

5.4 Ausgleichsmaßnahmen

Die beabsichtigten Ausgleichsflächen und -maßnahmen sind dem Grünordnungsplan zu entnehmen.

Hinsichtlich des Ausgleiches von Knicks ist festzustellen, dass innerhalb des Plangeltungsbereiches des Bebauungsplanes ein Ausgleichsdefizit von 87,00 m besteht. Dieses Defizit soll entlang des an der nördlichen Stadtgebietsgrenze bestehenden Wander- und Wirtschaftsweges beidseitig mit insgesamt 612,00 lfm ersetzt werden. Hiervon liegen 100 lfm liegen noch innerhalb des Plangeltungsbereiches. Die verbliebenen 87 lfm schließen direkt an. Die Differenz von (612 lfm – 100 lfm – 87 lfm =) 425 lfm sollen der Stadt als Ökokonto für zukünftigen Knickausgleich (für Knickbeseitigungen an anderer Stelle im Stadtgebiet) dienen. Die entsprechende Anerkennung als Ökokonto wird bei der Unteren Naturschutzbehörde beantragt werden.

Die Teilflächen und Maßnahmen, die dem Ausgleich dienen, werden mit M (+ Nummer) für die Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB und mit A (+ Nummer) für die Flächen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB bezeichnet und entsprechend § 135a Abs. 2 BauGB der Straßenbaumaßnahme zugeordnet.

Die Teilfläche M2 in einer Größe von ca. 10.900 m² ist zum Ausgleich für die Eingriffe durch das Straßenbauvorhaben nicht erforderlich. Aufgrund ihrer Lage und Funktion im Anschluss an den bestehenden Biotop wird diese Fläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt und soll als Ökokontofläche für zukünftigen Ausgleichsbedarf für Eingriffe an anderer Stelle im Stadtgebiet dienen. Die entsprechende Anerkennung als Ökokonto wird bei der Unteren Naturschutzbehörde beantragt werden.

5.5 Prüfung der Umweltverträglichkeit

Gemäß Artikel 1, § 17 und der Anlage 1 Nummer 18.7.2 des „Gesetzes zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz“ vom 27.07.2001 i. V. mit dem Erlass des Innenministers des Landes Schleswig-Holstein vom 20.11.2001 – IV 63 – 511.51 - ist eine UVP-Pflicht nicht gegeben, da die in der Anlage 1 des o. g. Erlasses unter Nr. 18.7.1 genannte 100.000 m² Grundfläche insgesamt nicht erreicht wird.

Ausweislich des o. g. Erlasses findet eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls allerdings bei Prüfwerten statt, die unterhalb der Schwellenwerte liegen, die stets eine UVP erfordern.

Die standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls findet bei zum Teil weiter abgesenkten Prüfwerten statt, wenn das Vorhaben aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (z. B. Vorhaben in einer ökologisch wertvollen Flussaue oder in einem Gebiet mit hoher Bevölkerungsdichte).

Die Vorprüfung des Einzelfalls hat eine verfahrenlenkende Funktion: Sie soll nur eine Einschätzung erlauben, ob mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen ist. Wird das verneint, sind im weiteren Verfahren die Vorschriften zur UVP nicht anzuwenden. Ergibt die Einschätzung das Gegenteil, muss eine UVP durchgeführt werden. Die Entscheidung der Gemeinde, eine UVP durchzuführen oder von ihr abzusehen, ist kein Verwaltungsakt.

Da sich das Straßenbauvorhaben sowohl im weiteren Randbereich eines Gebietes mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems (siehe auch Ziffer 5.1 „Landschaftsrahmenplan“) als auch in unmittelbarer Nähe der renaturierten Dorbek (Ausgleichsmaßnahme für den Bebauungsplan Nr. 55) liegt, wurde im Rahmen dieses Bebauungsplanes eine standortbezogene Vorprüfung (UVS – Umweltverträglichkeitsstudie) des Einzelfalls vorgenommen.

In diesem Zusammenhang wurde bereits eine Bodenuntersuchung und ein Lärmschutzgutachten erstellt. Dieses Lärmschutzgutachten stellt fest, dass durch den neuen höhenfreien Anschluss keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, da keine entsprechenden schutzbedürftigen Nutzungen im Sinne des BImSchG betroffen seien.

Die Eingriffsintensität ist bei der geplanten Straßenbaumaßnahme insgesamt als „mittel“ einzustufen. So werden zwar ökologisch wertvolle Bereiche beeinflusst, die allerdings über einen hohen Grad an bestehenden oder rechtlich gesicherten zukünftigen Beeinträchtigungen (Gewerbegebiet) bereits in ihrer Wertigkeit gemindert sind.

Für einzelne Schutzgüter besteht ein erhöhter Handlungsbedarf, da hier zum einen ein neuer Ortsrand gebildet wird, aber auch neue Verkehrsströme sowie Versiegelungen entstehen.

Die einzelnen Eingriffe auf diverse Schutzgüter und die zu verfolgenden Minimierungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen sollen hier im folgenden aufgeführt werden.

Boden

Der Verlust des offenen Bodens wird über eine Ausgleichsfläche, in enger Anlehnung an den gemeinsamen Erlass des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr und des Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten des Landes Schleswig-Holstein „Landschaftspflegerische Begleitplanung bei Straßenbauvorhaben-Verfahren zur Bewertung von Eingriff und Ausgleich im Rahmen landschaftspflegerischer Begleitplanungen für Straßenbauvorhaben“ - (KIEL, 1987), kompensiert.

Wasser

Einher mit der Versiegelung geht auch ein entsprechender Verlust der Grundwasserneubildungsrate. Für den Wasserhaushalt des Gebietes ist hier keine gravierende Veränderung zu erwarten.

Direkte Verunreinigungen der oberirdischen Gewässer erfolgen nicht, da das anfallende Niederschlagswasser über Straßenseitengräben abgeführt wird.

Es sind die Bestimmungen der Wasserschutzgebietsverordnung zu berücksichtigen.

Insofern kann dieses Schutzgut als ausgeglichen angesehen werden.

Klima/Luft

Das Schutzgut Klima / Luft ist von der geplanten Baumaßnahme nicht betroffen. Minimierungsmaßnahmen können aufgrund der geringen Auswirkungen nicht getroffen werden oder werden indirekt mit erfüllt.

Pflanzen/Tiere

Die Überbauung führt zu einem Verlust potentiellen Lebensraumes.

Im Bereich des Regenrückhaltebeckens und des naturnahen Ausbaus der Dorbek sind mit Sicherheit interessante Vorkommen von Amphibien, Schmetterlingen und Libellen zu erwarten. Streng geschützte Arten sind eher unwahrscheinlich.

Hinsichtlich der Fragestellung, ob das geplante Bauvorhaben vorhandene Biotope irreversibel schädigt oder zerstört, ist der Aspekt der Vorbelastung von großer Gewichtung. Der Aspekt eventueller Biotopzerschneidungen ist bereits über die Genehmigung zur Verlängerung der „Büsumer Strasse“ eingehend erläutert worden. Diesbezüglich ist ein amphibiengerechter Durchlass hier im Bereich der Dorbek erstellt worden. Hierüber hinausgehende Beeinträchtigungen etwaiger Lebensräume sind über die Vorbelastungen der B 77, Büsumer Strasse und K 1 nicht zu erwarten.

Landschaftsbild

Durch das geplante Bauvorhaben wird unter anderem ein neuer Ortsrand geschaffen, der über entsprechende Eingrünungen grünordnerisch in das Landschaftsbild eingepasst werden kann. Das Brückenbauwerk selbst ist nicht kompensierbar.

Mensch

Die genannten grünordnerischen Maßnahmen können die entstehenden Beeinträchtigungen minimieren bzw. ausgleichen.

Wechselwirkungen

Die genannten Wechselwirkungen können über entsprechende grünordnerische Maßnahmen kompensiert werden.

Kultur- und sonstigen Sachgüter

Kultur- und sonstige Sachgüter sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Zusammenfassung der Umweltauswirkungen und Vorprüfung zur Notwendigkeit einer UVP

Der geplante Bauentwurf ist - unter Abwägung aller Vor- und Nachteile - für die einzelnen untersuchten Schutzgüter als umweltverträglich anzusehen.

Über die entsprechende Realisierung der grünordnerischen Möglichkeiten können erfolgende und unvermeidbare Eingriffe in Natur, Landschaft und Boden kompensiert werden.

Die Darstellungen im Landschaftsplan oder anderer übergeordneter Pläne sowie weitere Erkenntnisse während der Projektbearbeitung dem Plangebiet stehen der Straßenbauplanung nicht entgegen, dies vor allem vor dem Hintergrund einer starken Vorbelastung des Untersuchungsraumes und diesbezüglicher Regelungen in vorgelagerten Bauleitplanungen.

Die standortbezogene Vorprüfung führt daher zu dem Ergebnis, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.

6. Nachrichtliche Übernahmen

Nach § 5 Abs. 4 BauGB sollen Planungen und Nutzungsregelungen, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften festgesetzt sind sowie nach Landesrecht denkmalgeschützte Mehrheiten von baulichen Anlagen nachrichtlich übernommen werden.

Dies sind:

1. Zone III B des durch Landesverordnung vom 06.12.2001 festgesetzten Wasserschutzgebietes für die Wassergewinnungsanlagen der Stadt Rendsburg.
Die genehmigungspflichtigen Vorhaben und Verbote ergeben sich aus § 4 der Wasserschutzgebietsverordnung.
2. Bauschutzbereich (sogenannter Anflugsektor) für den militärischen Flugplatz Hohn. Das Plangebiet befindet sich zur Gänze innerhalb dieses Bauschutzbereiches. Hier gelten die Vorschriften des § 12 Abs. 3 und 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG). Demnach ist eine Zustimmung der Luftfahrtbehörden dann erforderlich, wenn die beabsichtigten Bauwerke innerhalb dieser Anflugsektoren bestimmte Begrenzungen (Höhen bezogen auf den Startbahnbezugspunkt der betreffenden Start- und Landeflächen) überschreiten sollen.

3. Schutzobjekte im Sinne des Naturschutzrechtes. Es befinden sich nach § 15 b LNatSchG geschützte Knicks im Plangebiet.

Knicks umfassen die Wälle mit ihrer gesamten Vegetation. Die Beseitigung von Knicks ist verboten. Das gleiche gilt für alle Maßnahmen, die zu einer erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung dieser Landschaftsbestandteile führen können.

Da von der Planung Knicks betroffen werden, kann die untere Naturschutzbehörde des Kreises Rendsburg-Eckernförde nach § 54 LNatSchG Ausnahmen und Befreiungen von diesem Verbot zulassen, wenn

- sich dies mit den Belangen des Naturschutzes vereinbaren lässt und auch keine sonstigen öffentlichen Belange entgegenstehen,
- die Durchführung dieser Vorschrift zu einer nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den Belangen des Naturschutzes zu vereinbaren ist,
- die Durchführung dieser Vorschrift zu einer Verschlechterung des Zustandes des betroffenen Teils der Natur führen würde oder
- überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Befreiung erfordern.

Gleiches gilt für die im Bebauungsplan Nr. 20 „Suhmsberg – Neuaufstellung“ festgesetzte und bereits umgesetzte Ausgleichsfläche, von der eine Teilfläche in einer Größe von ca. 1.626 m² durch den Böschungsdamm überbaut werden muss.

Die entsprechenden Ausnahmeanträge werden zeitgleich mit der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes bei der Unteren Naturschutzbehörde gestellt werden, um eine Zeitverzögerungen für den beabsichtigten Baubeginn noch in diesem Jahr zu vermeiden.

6.1 Bebauungsplan Nr. 55 „Büsumer Straße – Nord“

Der Bebauungsplan Nr. 55 „Büsumer Straße-Nord“ ist seit dem 04.11.1994 rechtskräftig. Der südliche Bereich dieses Bebauungsplanes wurde durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 70 „Büsumer Straße-Mitte“ einbezogen und trat mit dessen Rechtskraft am 14.04.2000 außer Kraft. Der verbleibende nördliche Abschnitt wird durch diesen Bebauungsplan mit einbezogen, so dass er mit Rechtskraft dieses Bebauungsplanes aufgehoben wird.

Die Flächenfestsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 55 werden nachrichtlich mit entsprechender Kennzeichnung übernommen, lediglich die Art der baulichen Nutzung wird geändert von Industriegebiet in Gewerbegebiet. Das Maß der baulichen Nutzung wird unverändert übernommen. Gleiches gilt für die Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (die z. T. bereits einen naturschutzrechtlichen Schutzstatus erlangt haben), Verkehrsflächen und sonstige Flächen.

Rendsburg, den 30. Juni 2005
Stadt Rendsburg - Der Bürgermeister
i. A.

gez. Dahl

L. S.

Günter Dahl