

# **Bebauungsplan Nr. 56 der Stadt Kappeln**

**„Gebiet des Marinestützpunktes Olpenitz“**



## **Planbegründung**

### **Ausfertigung:**

**Der Bebauungsplan besteht aus der Planzeichnung  
einschließlich textlicher Festsetzungen und dieser  
Begründung**

**Vorhabenträger**  
Port Olpenitz GmbH  
Biedermannweg 6  
14052 Berlin

**Bearbeitung**  
Projektentwicklung HARM GmbH & Co. KG  
Fontanestraße 8  
17192 Waren (Müritz)

unter hervorzuhebender Mitwirkung von:  
ÖKOB Beratung Prof. Rudolph  
Poststraße 6  
16341 Panketal

## Planzeichnung Teile A und B

<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
		<b>1</b>
<b>1.</b>	<b>Allgemeine Grundlagen</b>	<b>4</b>
1.1	Rechtsgrundlagen und gutachterliche Grundlagen	4
1.2	Veranlassung und Ziel der Planung	5
1.2.1	Aufstellungsbeschluss und beteiligte Grundstücke	5
1.2.2	Planungsanlass bzw. -erfordernis	5
1.2.3	Ziel des Bebauungsplanes	5
1.3	Ausgangssituation	5
1.3.1	Lage im Stadtgebiet und Geltungsbereich	5
1.3.2	Bestandsbeschreibung	9
1.3.3	Umgebung des Plangebietes	10
1.3.4	Topografie und Geologie	12
1.3.5	Eigentumsverhältnisse	12
1.3.6	Standortalternativen	13
1.3.7	Verfahrensstand	13
<b>2.</b>	<b>Planungsvorgaben</b>	<b>14</b>
2.1	Raumordnung und Landesplanung	14
2.2	Flächennutzungsplan der Stadt Kappeln	14
2.3	Planungsrechtliche Ausgangslage	14
2.4	Kontext zur Beherbergungssituation der Stadt und der Schlei-Region	14
2.5	Kontext zum wassertouristischen Angebot der Stadt	15
2.6	Kontext zum gastronomischen Angebot der Umgebung	15
<b>3.</b>	<b>Beschreibung und Begründung des Vorhabens</b>	<b>16</b>
3.1	Vorhabensteile	18
3.1.1	Olpenitzzeum	18
3.1.2	Hafen	18
3.1.3	Uferpromenade	18
3.1.4	multifunktionaler Freizeithügel Olden Burg	19
3.1.4a	Veranstaltungszentrum	20
3.1.5	maritimes Dienstleistungszentrum	20
3.1.6	Servicehafen	21
3.1.7	Lagune	21
3.1.8	Strandpromenade	21
3.1.9	Hotels	22
3.1.10	Marina	22
3.1.11	Hafenscheide	22
3.1.12	Ferienwohnen am Schleiufer	23
3.1.13	Ferienwohnen am Schleidamm – hafenseitig	23
3.1.14	Ferienwohnen an der Schleimündung	23

	Seite	
3.1.15	Ferienwohnen auf Inseln und Halbinseln	23
3.1.16	Ferienwohnen am Ufer	24
3.1.17	Kirche	24
3.1.18	Seepromenade mit Seebrückenrestaurant	25
3.1.19	Flächen zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	25
3.1.20	Ostseebadestrand	25
3.1.21	Driving Range	26
3.2	Infrastruktur, Ver- und Entsorgung	26
3.2.1	Boots- und Schiffsverkehr	26
3.2.1.1	fließender Verkehr	26
3.2.1.2	ruhender Verkehr	27
3.2.2	Autoverkehr	27
3.2.2.1	verkehrliche Anbindung	27
3.2.2.2	fließender Verkehr	30
3.2.2.3	ruhender Verkehr	31
3.2.3	Immissionsschutz	33
3.2.4	Trinkwasserversorgung	34
3.2.5	Abwasserentsorgung	34
3.2.6	Elektroversorgung	34
3.2.7	Gasversorgung	35
3.2.8	Abfallentsorgung	35
3.2.9	Löschwasserversorgung	36
3.2.10	Denkmalschutz	36
3.2.11	Altlasten	37
3.2.12	Hochwasserschutz	38
3.2.13	Küstenschutz	38
3.2.14	Einschränkungen und Bauverbote	40
4.	Vorhabenscharakteristik und Kennzahlen	41
4.1	Saisonalität	41
4.2	Zielgruppenansprache	41
4.3	Kennzahlen und Kapazitäten	42
5.	Festsetzungen mit Begründung	43
5.1	Art der baulichen Nutzung, § 9 (1) Nr. 1 BauGB	43
5.1.1	Sondergebiete nach § 10 BauNVO	43
5.1.2	Sonstige Sondergebiete nach § 11 BauNVO	44
5.2	Maß der baulichen Nutzung und Bauweise, § 9 (1) Nr. 1 und 2 BauGB	46
5.3	Gestaltung	46
5.4	Verkehrsflächen, § 9 (1) Nr. 11 BauGB	46
5.5	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte, § 9 (1) Nr. 21 BauGB	47
5.6	Stellplätze; § 9 (1) Nr. 11 BauGB	47
5.7	Altlasten	47
5.8	Immissionsschutzrechtliche Festsetzungen	47
5.9	Naturschutzrechtliche Festsetzungen	47

	Seite
6. Abwägung zu den umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens	48
6.1 Wesentliche Auswirkungen des Vorhabens	48
6.2 Maßnahmen zum Schutz der Umwelt	49
6.3 Abwägung der Auswirkungen auf die Umwelt	50
7. Immissionsschutzrechtlich relevante Auswirkungen	51
7.1 Lärmschutz	51
7.1.1 Allgemeines	51
7.1.2 Verkehrslärm (Straßenverkehr, Boots- und Schiffsverkehr)	52
7.1.3 Freizeitlärm	55
7.1.4 Sportlärm	56
7.1.5 Gewerbelärm	57
7.1.6 Gesamtlärm	57
7.1.7 Baulärm	57
7.1.8 Planfestsetzungen	58
7.1.9 Sonstige Maßnahmen zum Lärmschutz	58
7.2 luftschadstofftechnische Bewertung (einschließlich Feinstaub)	60
8. Sonstiges	60
8.1 vertragliche Regelungen	60
8.2 Realisierungsabfolge	60
8.3 Kosten und Finanzierung	61
8.4 Übernommene Hinweise aus der Beteiligung der Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange	61
9. Umweltbericht (mit eigener Gliederung)	ab 63

## **1. Allgemeine Grundlagen**

### **1.1 Rechtsgrundlagen und gutachterliche Grundlagen**

Die planungsrechtlichen Grundlagen ergeben sich aus den rahmengebenden Gesetzen und Verordnungen, hier:

- Raumordnungsgesetz ROG vom 18.08.1997, zuletzt geändert 30.09.2004
- Baugesetzbuch Bau GB vom 23.09.2004, zuletzt geändert am 21.12.2006
- Landesbauordnung Schleswig-Holstein vom 10.01.2000, zuletzt geändert am 06.03.2007
- Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998
- Regionalplan für den Planungsraum V, Schleswig-Holstein Nord, Neufassung 2002
- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz UVPG vom 25.06.2005
- Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holstein vom 06.03.2007
- Landeswassergesetz Schleswig-Holstein vom 06.01.2004

Darüber hinaus gab der Kreisentwicklungsplan Schleswig-Flensburg 1997 – 2000 Anregungen zur Projektentwicklung.

Über die Rechtsgrundlagen hinaus fanden folgende Gutachten besondere Beachtung:

- Grundlagenuntersuchung zum Wassertourismus in Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, Mai 2003
- Studie Wassersporttourismus in Schleswig-Holstein, Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr, Februar 2005
- Tourismusgutachten Schleswig-Holstein, R. Berger 2006
- Handlungskonzept für die Neuausrichtung des Tourismus in Schleswig-Holstein, Juli 2006
- Machbarkeitsstudie Tourismus zum Projekt, einschließlich Nachtrag, Januar 2008
- Machbarkeitsstudie zur Altlastenentsorgung zum Projekt, Oktober 2006
- Machbarkeitsstudie Verkehr zum Projekt, einschließlich Präzisierung, Januar 2008
- Machbarkeitsstudie Lärmschutz zum Projekt, einschließlich Präzisierung, Januar 2008
- Machbarkeitsstudie Luftschadstoffe / Feinstaub zum Projekt, Januar 2008
- Nachhaltiges Entwicklungskonzept der Küstenregion zwischen Schleimünde und Karlsminde 2006

## **1.2 Veranlassung und Ziel der Planung**

### **1.2.1 Aufstellungsbeschluss und beteiligte Grundstücke**

Der Aufstellungsbeschluss datiert mit dem 28.06.2006. Er wurde nach der Inkommunalisierung des Vorhafenbereiches am 27.09.2006 um diesen Bereich erweitert und präzisiert, Tabelle 1 benennt die beteiligten Grundstücke.

### **1.2.2 Planungsanlass bzw. –erfordernis**

Am 21.06.2006 lief die militärische Nutzung des Plangeltungsbereiches durch die in die NATO eingebundene Marine unwiderruflich aus. Dadurch wurde es für die planende Gemeinde möglich und nach der Inkommunalisierung der wesentlichen Teile des Plangebietes auch notwendig, hierfür Entwicklungsziele zu erstellen.

Grundlage war die Aufhebung der Schutzbereichsordnung BMVg WV III 7 – Anordnung Nr.: I/Ka vom 12.01.2007 durch das Bundesministerium für Verteidigung. Dieser Anordnung lief die Streichung des Standortes aus dem NATO-Inventar, am 10.10.2006 durch den NATO-Infrastrukturausschuss voraus, Mitteilung III 5. 040-Az45-10-01 vom 15.03.2007. Mit Wirkung vom 01.08.2006 wurde auch der Vorhafen und damit der gesamte Plangeltungsbereich inkommunalisiert und der Planungshoheit der Stadt Kappeln überstellt.

Mit Schreiben vom 10.05.2006 erteilt die Wehrbereichsverwaltung Nord mit AZ 45-04 –00 / Konversion der Stadt Kappeln auf entsprechende Anfrage hin die Zustimmung zur FNP-Änderung und zur Aufstellung eines Bebauungsplanes über das Gebiet des Marinestützpunktes Olpenitz.

### **1.2.3 Ziel des Bebauungsplanes**

Das Ziel des Bebauungsplanes besteht auf der Grundlage der unter 1.2.2 genannten Voraussetzungen in der geordneten städtebaulichen Entwicklung des Plangebietes zu einem Ferien-, Touristik- und Freizeitzentrum im Kontext zur allgemeinen Gemeindeentwicklung, sowie im Rahmen der übergeordneten Raumordnung und Landesplanung.

## **1.3 Ausgangssituation**

### **1.3.1 Lage im Stadtgebiet und Geltungsbereich**

Das Plangebiet befindet sich im äußersten Osten des Gemeindegebietes und grenzt unmittelbar an die Schlei in deren Mündungsnähe, sowie an die Ostsee an.

Im Süden der Ortsteil Weidefeld an das Plangebiet an, im Westen Olpenitz-Feld und Olpenitzdorf. Betroffen sind Grundstücke in den Fluren 1 und 2 der Gemarkung Olpenitzdorf, sowie in Flur 3 der Gemarkung Olpenitz.

Mit Datum vom 20.09.2006 wurden aktuell die An- und Ablandungen erfasst. Dabei wurde nachgewiesen, dass das Flurstück 5/15 in Flur 3, Gemarkung Olpenitz fast vollständig durch Ablandung in die Ostsee aufgegangen ist. Es ist deshalb im Geltungsbereich nicht enthalten. Erhebliche Ablandungen betreffen ebenso die Flurstücke 5/18 in Flur 3 und 2/1 und Flur 2 der Gemarkung Olpenitz, sowie schleiseitig das Flurstück 1/2 in Flur 3 der Gemarkung Olpenitz. Den Ablandungen stehen erhebliche Anlandungen gegenüber, die wegen ihrer andauernden Veränderung jedoch nicht in den Geltungsbereich aufgenommen wurden.

Tabelle 1  
Liste der beteiligten Grundstücke

Flurstück	Gemarkung	Flur	Größe in m²	Bemerkung
112/2	Olpenitzdorf	1	10,10	Splitterfläche
112/20	Olpenitzdorf	1	19,92	Splitterfläche
112/21	Olpenitzdorf	1	ca. 4.248,29	anteilig (Ostseestraße)
110/26	Olpenitzdorf	1	3.416,09	Parkplatz
110/28	Olpenitzdorf	1	15,41	Splitterfläche zur Ostseestraße gehörig
110/32	Olpenitzdorf	1	7.226,59	Feldweibelhäuser
110/33	Olpenitzdorf	1	1.982,86	Weg
110/34	Olpenitzdorf	1	949,07	Schleiufer
114/6	Olpenitzdorf	1	201,56	Weg
117/3	Olpenitzdorf	1	5,01	Splitterfläche
173/1	Olpenitzdorf	1	126,04	vormals Straße
173/9	Olpenitzdorf	1	4.289,51	vormals Straße
70/1	Olpenitzdorf	2	545,23	vormals Straße
70/2	Olpenitzdorf	2	9.216,39	vormals Straße
8/12	Olpenitzdorf	2	2.934,55	alter Strandweg
20/3	Olpenitzdorf	2	83.837,42	bebauter Teil (Südring)
7/34	Olpenitz	3	1.961,69	Deichweg
7/37	Olpenitz	3	465.667,64	bebauter Teil, Hauptgrundstück
7/38	Olpenitz	3	478.326,11	Binnenhafen
2/2	Olpenitz	3	86.361,21	gehört zum bebauten Teil („Drecht“)
2/3	Olpenitz	3	14.412,09	gehört zum Binnenhafenbereich („Drecht“)
1/1	Olpenitz	3	1.156,85	Nehrungshaken der Halbinsel, baulich genutzt
1/3	Olpenitz	3	1.337,63	Nehrungshaken der Halbinsel, baulich genutzt
5/8	Olpenitz	3	10.930,54	Deich südlich der Südmole
5/9	Olpenitz	3	18.004,45	Deich zum Vorhafen
5/10	Olpenitz	3	24.566,23	Strand zum Vorhafen
5/11	Olpenitz	3	9.258,65	Hafen (vormals Deich)
5/12	Olpenitz	3	16.913,16	Deich zwischen Schlei und Ostsee
5/13	Olpenitz	3	1.210,89	Ostseestrand, Nordmolenansatz
5/14	Olpenitz	3	8.917,73	Ostseestrand, nördlich der Nordmole
5/19	Olpenitz	3	15.284,00	Ostsee, Düne
5/20	Olpenitz	3	312.532,00	Vorhafen
5/21	Olpenitz	3	157,00	Nordmolenansatz
<b>Gesamtfläche</b>			<b><u>1.586.021,91</u></b>	

Während des Verfahrens wurde gegenüber dem Aufstellungsbeschluss im nördlichen Plangebiet eine Änderung des Plangeltungsbereiches vorgenommen, die wie folgt begründet wird:

Zum nördlichen Teil der Olpenitzer Halbinsel sind die Auffassungen hinsichtlich der Vereinbarkeit von Naturschutz und touristischer Nutzbarkeit besonders kontrovers.

Da keine planerischen Absichten in diesem Bereich verfolgt werden, die die Gemeinde durch Festsetzungen im Bebauungsplan einer Regelung zuführen müsste, ist der Geltungsbereich verändert worden. Voraussichtlich soll dieser Bereich Naturschutzgebiet werden (vgl. dazu S. 2 f. der landesplanerischen Stellungnahme vom 16. April 2008). Eine solche Unterschutzstellung wird sowohl von Seiten der Stadt als auch von Seiten des Vorhabenträgers ausdrücklich befürwortet.

Die Änderung des Geltungsbereichs betrifft folgende ursprünglich enthaltene Flurstücke:

Flurstück	Gemarkung	Flur	Größe in m²	Bemerkung
7/40	Olpenitz	3	903,30	auf dem kleinen Nehrungshaken
2/1	Olpenitz	2	45.653,88	großer Nehrungshaken
1/2	Olpenitz	3	10.659,39	kleiner Nehrungshaken, unbebaut
5/16	Olpenitz	3	3.674,87	Deich, anteilig Ostseestrand
5/17	Olpenitz	3	7.534,22	Schleistrand
5/18	Olpenitz	3	1.490,73	Ostseestrand, zum größeren Teil Ostsee
<b>Gesamtfläche</b>			<b>69.916,39</b>	





Bild 1 geänderter Geltungsbereich, dargestellt auf der Grundlage des Übersichtsplanes zum Aufstellungsbeschluss für den B-Plan Nr. 56 der Stadt Kappeln vom 22.08.2006

Der Geltungsbereich beträgt nunmehr ca. 159 ha. Kernstück ist der vormalige Marinestützpunkt Olpenitz, dem der Plan seinen Namen verdankt. Ergänzt wird der Geltungsbereich durch einige vergleichsweise kleine Grundstücke im Randbereich des ehemaligen Stützpunktes zur Ausrundung.

### 1.3.2 Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet ist insbesondere durch die vorweggelaufene Nutzung als Marinestützpunkt geprägt. Die Landfläche ist durch Gebäude, Straßen, Wege und Plätze, sowie technisch genutzte Bereiche und Anlagen vergleichsweise intensiv genutzt und versiegelt. Es ist voll erschlossen.



Bild 2 Luftaufnahme 1997 (Quelle: Landesvermessungsamt SH)

Das vor ca. 50 Jahren künstlich geschaffene, durchgehend ca. 7 m tiefe Hafenbecken ist ausschließlich baulich gefasst. Es enthielt eine größere Anzahl Schwimmstege und Dalben und wurde bis in das Jahr 2006 hinein durch hochgradig spezialisierte Schiffe von bis zu 100 m Länge und 15 m Breite regelmäßig intensiv genutzt. Sämtliche Dalben und ein Teil der Stege und Schwimmstege sind noch vorhanden.

Die derzeitige bauliche Nutzung ist so speziell funktionsbezogen, dass sie für die vorgesehene künftige Nutzung grundsätzlich ungeeignet ist, die Abrissgenehmigungen liegen vor.

Der anstehende Boden ist ausnahmslos 1958/59 durch Aufspülung hergestellt worden und mittlerweile augenscheinlich normal tragfähig. Schwerwiegende Beeinträchtigungen aus der vorhergehenden Nutzung sind nicht erkennbar.

Das überdurchschnittlich hohe Potential des Standortes für die ins Auge gefasste künftige Nutzung ist lediglich durch die Hinterlassenschaft der Vornutzung überlagert.

Teile des Areals, hier insbesondere der nördliche Teil der Olpenitzer Halbinsel mit dem Nehrungshaken, waren durch den Marinestützpunkt ungenutzt und werden daher gern als Rast- und Ruhestätte verschiedener Tierarten genutzt. Auch seltene Pflanzen konnten hier Fuß fassen und sich ansiedeln, siehe Umweltbericht, Abschnitte 2.1.2, Schutzgut Pflanzen und 2.1.3, Schutzgut Tiere. Bei verschiedenen Begehungen fanden sich bedauerlicherweise erhebliche Mengen Getränkedosen, Verpackungsmaterial und anderer Siedlungsmüll, ein Zustand, dem es in der weiteren Entwicklung Einhalt zu gebieten gilt, zudem das betroffene Areal als Biotop einen hohen Schutzstatus ausweist.

Auf der Grundlage geringen Nutzungsdruckes und erheblicher Anlandung hat sich im Süden des Plangebietes eine vergleichsweise tiefe Küstendüne entwickeln können, siehe auch Abschnitt 2.1.2.1.3.2 des Umweltberichtes. Dieses Biotop genießt Schutzstatus gemäß § 25(1)5 LNatSchG SH.

### 1.3.3 Umgebung des Plangebietes

Auf der Halbinsel Schwansen gelegen, ist das Umfeld des Vorhabens durch die unmittelbare Küstenanrainerschaft (Bild 3) und die Schleimündung (Bild 4) ebenso geprägt, wie durch die weitläufigen Wiesen und Weiden, landwirtschaftliche Nutzflächen und das stimmungsvolle Olpenitzdorf (Bilder 5 bis 11).



Bild 3 direkter unverbauter Blick auf die Ostsee



Bild 4 reger Bootsverkehr an der Schleimündung

Erheblich dorfbildprägend ist das am Ortseingang gelegene Gut Olpenitzdorf (Bilder 5 und 6).



Bild 5 Eingang zur Gutsanlage



Bild 6 Portal-Durchblick auf den Hof

Das Dorfbild selbst wird durch eine stattliche Anzahl reetgedeckter Häuser mit Formenreichtum und schönen Details geprägt. Gesondert verwiesen wird auf die regional typische Firstverwahrung bei Reetdächern, die auch in Olpenitzdorf vertreten ist (Bilder 7 bis 10).



Bild 7 regionaltypische Firstverwahrung mittels gekreuzter Eichenhölzer als Dachreiter



Bilder 8 9 10  
Formen- und Detailvielfalt bei den Reetdachhäusern im Dorf

Urban und quicklebendig stellt sich die Stadt Kappeln selbst dar, Bilder 11 bis 14



Bild 11 Kappeler Bummel- und Einkaufsmeile



Bild 12 Das Hafengebiet stadtseitig

Erwartetermaßen stadtbildprägend ist dabei der Hafenbereich mit Bootslichegeplätzen, Fischereibereich und der Hubbrücke. Von der gegenüberliegenden Loitmark-Seite aus fügt sich all das zu einem unverwechselbaren Panorama zusammen.



Bild 13 das Hafengebiet wasserseitig mit städtischem Gastseglerhafen



Bild 14 Brückenpassage der „Schlei Princess“

### 1.3.4 Topografie und Geologie

Die geografische Lage ist unter 1.3.1 bereits beschrieben worden.

Die Geomorphologie bewegt sich in sehr engen Grenzen. Der überwiegende Teil des Geländes weist die Höhe um 3,7 m über NN auf und befindet sich damit ca. 50 cm über dem bisher höchsten gemessenen Hochwasser von 3,21 m ü. NN am 13.11.1872 im Schleimündungsbereich.

Die in Beton gefassten ehemaligen Versorgungs- bzw. Munitionsverladenkajen liegen bei 3,5 m bzw. 3,6 m über NN, die meisten vorhandenen Baulichkeiten liegen bei 3,7m und gelten als Orientierungswert für die Neuplanung.

Lediglich einige für den Marinestützpunkt baulich nicht genutzte Bereiche im Südosten des Plangebietes liegen geringfügig niedriger.

Deutlich niedriger liegt mit 1,5 bis 2,3 m über NN lediglich der Nordteil der Olpenitzer Halbinsel mit den Nehrungshaken.

Die Liegenschaft des vormaligen Marinestützpunktes Olpenitz befindet sich vollständig auf einer künstlichen Auffüllung. Das Gelände wurde 1959 beginnend mit den ca. 4 Mio. m<sup>3</sup> Aushub aus dem Hafenbecken aufgespült. Im Vorfeld der damaligen Bauvorhaben niedergebrachte Bohrungen zeigen, dass in mehreren Metern Tiefe der Geschiebemergel der Weichselkaltzeit ansteht. Er liegt einige Meter unter dem heutigen Grundwasserspiegel. Über dem Geschiebemergel wurden teilweise stark zersetzte torfartige Sedimente (Schilftorf, Torfmudde) erbohrt, die zeigen, dass der Wasserspiegel in diesem Bereich direkt nach Ende der Kaltzeit 2 – 3 m unter dem heutigen Grundwasserstand lag (Quelle: Schadstoffgutachten ECN 2005).

### 1.3.5 Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke im Plangeltungsbereich sind einschließlich der Anlandungsflächen mit Stand vom 20.09.2006 vom Vorhabenträger, der Port Olpenitz GmbH, erworben worden. Davon ausgenommen sind wenige vergleichsweise kleine Grundstücke im Randbereich des Plangebietes, bei denen der Erwerb vom tatsächlichen Erfordernis abhängig gemacht wird.

### 1.3.6 Standortalternativen

Beim Plangeltungsbereich für den B-Plan Nr. 56 der Stadt Kappeln handelt es sich um ein Areal, dessen hochgradig spezialisierte bisherige Nutzung (Bild 2) unwiderruflich und endgültig ausgelaufen ist und das sich nach dem vollständigen Abzug des in Olpenitz vormals stationierten Truppenteils als eine Art Gewerbebrache darstellt. Aus raumordnerischer Sicht handelt es sich um ein Konversionsprojekt mit touristischer Folgenutzung, für die es aus der Konversionsproblematik heraus sowie in Anbetracht der besonderen Lage des Areals keine Standortalternativen gibt.

### 1.3.7 Verfahrensstand

Die bisherigen Verfahrensschritte erfolgten wie folgt:

➤	Aufstellungsbeschluss	28.06.2006
➤	Bekanntmachung	06.07.2006
➤	frühzeitige Behördenbeteiligung (Scoping)	10.08.2006
➤	frühzeitige Bürgerbeteiligung	01.03.2007
➤	Entwurfsbilligungsbeschluss	12.09.2007
➤	Auslegungsbeschluss	12.09.2007
➤	Bekanntmachung der Auslegung	14.09.2007
➤	Anschreiben an die Behörden	14.09.2007
➤	öffentliche Auslegung	24.09. – 26.10.2007
➤	Erneuter Entwurfsbilligungsbeschluss	17.03.2008
➤	Erneuter Auslegungsbeschluss	17.03.2008
➤	Bekanntmachung der erneuten Auslegung	18.03.2008
➤	Erneutes Anschreiben an die Behörden	18.03.2008
➤	Erneute öffentliche Auslegung	27.03. – 28.04.2008

## **2. Planungsvorgaben**

### **2.1 Raumordnung und Landesplanung**

Gemäß der landesplanerischen Stellungnahme vom 16. April 2008 entspricht das Projekt Port Olpenitz den Erfordernissen der Raumordnung, wenn die unter I. B. der Stellungnahme genannten Maßgaben beachtet werden. Die Umsetzung dieser Maßgaben ist – insbesondere durch den Abschluss entsprechender städtebaulicher Verträge mit dem Vorhabenträger – gesichert, so dass die Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung gegeben ist.

Mit der Art der Nutzung Ferienwohnen in den unterschiedlichsten Facetten, der breit gefächerten touristischen Infrastruktur, sowie der Planung eines Sportboot- und Fähranlegerhafens im Hafen einschließlich Vorhafen folgt das Plankonzept zudem der unter Führung des Wirtschaftsministeriums SH 2004 erarbeiteten „Studie Wassertourismus in Schleswig-Holstein“.

### **2.2 Flächennutzungsplan der Stadt Kappeln**

Bei der Erstellung und den bisherigen Fortführungen des Flächennutzungsplanes der Stadt Kappeln war das Nutzungsende des Marinestützpunktes Olpenitz nicht absehbar. Mit der 16. Änderung des Flächennutzungsplanes reagiert die planende Gemeinde nunmehr auf die Möglichkeit und das Erfordernis der Einbindung auch dieses Areals nach erfolgter Inkommunalisierung in die vorbereitende Bauleitplanung. Im Aufstellungsbeschluss zur 16. FNP-Änderung formuliert die planende Gemeinde als Planungsziel die Schaffung eines Sondergebietes Fremdenverkehr/Tourismus mit Sportboothafen. Die künftige Art der Nutzung entspricht nach der FNP-Änderung auf allen Planungsebenen dem Entwicklungsgebot.

### **2.3 Planungsrechtliche Ausgangslage**

Am 10.05.2006 erteilte die Wehrbereichsverwaltung Nord in Anbetracht des nahenden Nutzungsendes durch den Bund der Stadt Kappeln trotz zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgter Inkommunalisierung des Marinestützpunktes Olpenitz die Erlaubnis, mit den notwendigen Planungen auf Flächennutzungsplan- und Bebauungsplanebene zu beginnen.

Da sich das Plangebiet auf Grund seiner speziellen Zuordnung SO Bund bis dahin der Planungshoheit der Stadt entzogen hatte, musste parallel die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit innerhalb der vorbereitenden Bauleitplanung herbeigeführt werden.

### **2.4 Kontext zur Beherbergungssituation der Stadt und der Schlei-Region**

Nach sorgfältiger Analyse der Ankünfte, Übernachtungen, der Verweildauer und der Entwicklung der Bettenkapazität kommt die das Konzept von Port Olpenitz bewertende WENZEL CONSULTING AG zu folgendem Ergebnis:

„Das Projekt Port Olpenitz bietet Möglichkeiten, den bestehenden Raum sinnvoll zu ergänzen und neuartige Akzente zu setzen, ohne eine Zersiedelung der reizvollen Landschaft zwischen Ostsee und Schlei zu bewirken (Nachnutzung Bestandsangebot Marinestützpunkt). Gleichzeitig kann das Übernachtungsangebot zeitgerichtet qualitativ und v.a. quantitativ ergänzt werden. Durch die Inkludierung der angedachten Freizeitmodule, sowie das klare Bekenntnis zur Nutzung der Umfeldangebote wird den benannten Schwächen in der Region begegnet und gleichzeitig das naturräumliche Potenzial genutzt.“

An anderer Stelle verweist die Gutachterin auch auf die Folgen der mit Port Olpenitz zu erwartenden Angebotskapazität und –qualität auf die etablierte Beherbergungsstruktur. Sie birgt die Gefahr von Verdrängungseffekten auf lokale Anbieter, der mit Qualifizierung und Umstellung auf die veränderten Randbedingungen gegenzusteuern sei.

„Voraussetzung ist ein gewisses Schritthalten der bestehenden Beherbergungsbetriebe mit den Anforderungen des Marktes. In einer langfristigen Betrachtung überwiegen die positiven Effekte, die eine deutliche Belebung und Aufwertung der Angebote in der Region mit sich bringen.“

Im Folgenden betrachtet die Gutachterin vertiefend die Auswirkungen von Port Olpenitz auf den „Ostsee-Holstein-Tourismus“, den Ferienpark Damp, das Ferienangebot in Schönhagen, sowie auf die Planungen zu Ellenberg, hier unter der Voraussetzung, dass der Schwerpunkt für Ellenberg weiter Paralympisches Zentrum bleibt.

In aller Regel gibt es unvermeidliche kleinere Überschneidungen in Teilsegmenten, der Grundtenor ist ein erheblicher Zuwachs in überwiegend positivem Kontext in der Region.

## **2.5 Kontext zum wassertouristischen Angebot der Stadt**

Als traditionsreiche wassertouristische Destination verfügt die Stadt Kappeln über eine gewachsene wassersportorientierte Dienstleistungsstruktur.

Das im Juli 2006 erstellte „Schleigutachten“ befasst sich mit der Bootsliegeplatzentwicklung in der Schlei und erfasst zu diesem Zeitpunkt für den Bereich zwischen Arnis und Schleimünde insgesamt 1.782 genehmigterweise errichtete Bootsliegeplätze.

Beachtlich ist auch die vorhandene Winterliegeplatzkapazität. Allein Ancker Yachting verfügt nach eigenen Angaben über eine entsprechende Kapazität für ca. 500 Boote.

Bootszubehör und -ausrüstung sind ebenso vertreten, wie Angelsportausstatter, Anbieter von Meeresangeln, Segel- und Surfschulen, bis hin zur gewerblichen Personenschiffahrt, insbesondere auf der Schlei.

Auf diesen Angeboten baut die Projektentwicklung Port Olpenitz auf und baut sie insbesondere auf der Grundlage ihrer Alleinstellungsmerkmale aus. Diese bestehen diesbezüglich in der durchgängigen Hafentiefe von 7 m, der unmittelbaren Ostsee-Zuordnung, der künftigen Möglichkeit, auch große Boote mit aufgerichtetem Mast im Winter unter Dach verwahren zu können usw. Die vorhandenen Marinas bzw. Liegeplatzareale in der Region verfügen in der Regel über Gewässertiefen von 2,5; selten 3 m. Eine Ausnahme bilden mit vergleichsweise wenigen Liegeplätzen Maasholm und der Gastseglerhafen Kappeln, Quelle: Marina Guide 2006.

Zudem werden Angebote im künftigen Port Olpenitz, wie Seebrücke mit Schiffsanleger, Tauchschule, Wracktauchen, Tauchgondel und andere die bestehende regional verfügbare Palette erweitern.

## **2.6 Kontext zum gastronomischen Angebot der Umgebung**

Im Hinblick auf die im Umfeld vorhandenen gastronomischen Einrichtungen, wie z.B. das besonders dicht am geplanten Vorhaben gelegene Strandrestaurant LOBSTER und der in Olpenitzdorf gelegenen Anbieter kommt der Gutachterin im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu folgender Aussage:



„Durch die Realisierung des Projektes in Port Olpenitz werden aus Sicht der Gutachter nicht nur neue Zielgruppen angesprochen, sondern es besteht durch die qualitative Aufwertung der Angebotsstruktur die Chance, ehemalige Gäste des Landes wieder zu akquirieren. Dies kann natürlich nicht durch ein einzelnes Projekt gelingen, sondern ist im Rahmen der gesamten Qualifizierungsmaßnahmen des Landes Schleswig-Holstein sowie der touristischen Leistungsträger zu sehen. Das Plus an neuen Gästen, die in dieser Form die Region bisher nicht aufgesucht haben, führt somit auch zu steigender Nachfrage im Umfeld der Anlage, da die Übernächter als Tagesgäste Ausflüge in die Region unternehmen werden. Auch hier müssen natürlich entsprechende Qualitäten bei lokalen Anbietern vorausgesetzt werden.“

„Durch die Gäste des Ferienortes ist des Weiteren ein Nachfrageschub für regionale Angebote aus den Segmenten Freizeit, Gastronomie und Handel zu erwarten. Dies wird hinsichtlich der regionalökonomischen Effekte für die umliegenden Städte und Gemeinden positiv gewertet. Erfahrungen anderer Anlagen belegen, dass die Gäste in erheblichem Umfang auch außerhalb der Anlagen konsumieren bzw. dort Umsätze tätigen. Je nach Konzept und Anlage sind hier Umsätze in Höhe von 15% bis 35% der Gesamtausgaben zu nennen.“

### **3. Beschreibung und Begründung des Vorhabens**

Nachfolgend werden die Vorhaben aufgeführt, deren Verwirklichung auf der Grundlage dieses Bebauungsplanes und der begleitenden städtebaulichen Verträge angestrebt wird.

Die Beschreibung erfolgt auf der Grundlage einer in dem beigefügten Übersichtsplan eingetragenen Nummerierung.

**Hier ist als Seite 17 der Übersichtsplan einzufügen!**

### **3.1 Vorhabensteile**

#### **3.1.1 Olpenitzeum (1)**

Das OLPENITZEUM ist in der Art eines Torhauses konzipiert, das die Durchfahrt für alle notwendigen Fahrzeugarten ermöglicht. Seine anspruchsvolle Architektur unterstreicht einerseits die Bedeutung als zentrales Empfangs- und Informationsgebäude für die Gesamtanlage und zum anderen insbesondere durch seine Lagezuordnung innerhalb des Port Olpenitz seine Bedeutung über diese Fremdenverkehrsanlage hinaus.

Der letztgenannten Bedeutung wird durch Zuordnung einer angemessenen Anzahl von Parkplätzen für Tagesgäste und Bus-Parkplätzen entsprochen.

#### **3.1.2 Hafen (2)**

Das aus der militärischen Vornutzung übernommene Hafenbecken wird für die künftige touristische Nutzung umgeformt, teilweise ergänzt und bildet den Mittelpunkt und das Grundthema der Fremdenverkehrsanlage PORT OLPENITZ.

Aus dem konsequenten Bezug aller Anlagenteile auf den Hafen und die unmittelbar vorgelagerte Ostseeküste ergibt sich das wichtigste Alleinstellungsmerkmal des Vorhabens.

Die übernommene Hafenbeckentiefe beträgt überwiegend 7 m und wird im Wesentlichen beibehalten.

Der neu hinzukommende Hafenteil wird eine deutlich geringere Wassertiefe erhalten, der Übergang wird kenntlich gemacht. Diese durchgängigen Wassertiefen bilden ein weiteres Alleinstellungsmerkmal. Inseln und Halbinseln werden künftig die derzeitig kompakte Wasserfläche gliedern und die verfügbare Uferlinie erheblich verlängern. Letzteres ist für die Bereitstellung von ausreichend baulich nutzbaren Teilflächen mit unmittelbarem Gewässerbezug ausschlaggebend und ein weiteres Alleinstellungsmerkmal gegenüber vergleichbaren Anlagen.

Der Hafen beherbergt konzeptgemäß eine große Anzahl von zumeist unmittelbar den Gebäuden zugeordneten Bootslegeplätzen, um seine bestimmungsgemäße Funktion erfüllen zu können. Trotz seiner Zonierung bleiben hinreichende Bewegungsfreiräume für Bootsbewegungen erhalten.

Unerwünschter Bildung minderer Wasserqualität im Hafenbecken wird durch die Schiffsbewegungen und durch die geplante Einleitung sämtlichen unbelasteten Niederschlagswassers von den Dächern aller künftig zugeordneten Hochbauten entgegen gewirkt. Dieser Zielstellung dient auch die gezielte Zuführung des im Plangebiet angehobenen Teils des Schleibaches in die Lagune und den Servicehafen.

#### **3.1.3 Uferpromenade (3)**

Die Uferpromenade begleitet das südwestliche Hafenufer auf ca. 850 m Länge und bildet das Kernstück mit der größten Erlebnisdichte aller Promenaden innerhalb der Gesamtanlage. Nördlich der verkehrsberuhigten Anliegerstraße verläuft die Uferbummelmeile entlang der Liegeplätze von Traditionsschiffen und maritimen Anbietern für Angeltourismus, an Bord gefertigten Räucher- und Backfisch, maritime Artikel, wie Bernsteinschmuck usw. Hier ist das prägende Element das unmittelbare Schiffs- und Liege-Ambiente in Verbindung mit direkt davon ausgehenden Angeboten.

Die verkehrsberuhigten Anliegerstraße ist zugleich die Shoppingmeile entlang der unmittelbar angrenzenden Bebauung, die im Erdgeschoss vorzugsweise gewerblich genutzt ist. Hier finden Dienstleister aller Art, insbesondere Läden, Gastronomie, Boutiquen, Reiseanbieter usw. Raum.

Wenngleich das überwiegende optische Erscheinungsbild von Zweigeschossigkeit angestrebt ist, werden zu Gunsten einer effizienten Dachgeschossnutzung und angemessenem Gestaltungsspielraum die bauordnungsrechtliche Geschossigkeit III und die GRZ mit 0,4 festgesetzt. Die Uferpromenade in ihrer Gesamtheit quert die Szenenfläche der Openair-Bühne, die außerhalb von Veranstaltungen Treffpunkt, Aktionsfläche und Verweilzone sein wird. Während Veranstaltungen ist sie in diesem Bereich unterbrochen und funktioniert in beiden Richtungen als Stichstraße, mit Zugänglichkeit über das übrige Straßennetz der Gesamtanlage.

### 3.1.4 multifunktionaler Freizeithügel Olden Burg (4)

Wesentliches Element der künftigen Gesamtanlage Port Olpenitz und ein weiteres Alleinstellungsmerkmal gegenüber vielen ähnlich gearteten Anlagen ist die Bandbreite an Sport- und Freizeitangeboten mit Segmenten, die in der Region größtenteils nicht vorhanden sind.

Damit ist das nachhaltige Streben nach deutlicher Saisonverlängerung und möglichst hoher ganzjähriger Nutzung verbunden. Davon profitieren neben Port Olpenitz selbst, Kappeln und die gesamte Region, insbesondere all diejenigen Vermieter, Gastronomen und anderweitigen Dienstleister, die nur über geringe oder gar keine Freizeitinfrastruktur verfügen.

Die etwa 200 m südlich der Schleimündung von einer Sturmflut 1872 von der Ostsee weitestgehend zerstörte Oldenburg und der im Bereich des Schöpfwerkes am südlichen Grenzverlauf des Plangebietes früher befindliche Hügel waren die Ideenspender für den multifunktionalen Freizeithügel Olden Burg.

Er wird an seiner höchsten Stelle bis zu 35 m über NN hoch sein und in sich eine große Anzahl von Funktionen aufnehmen, die sich gegenseitig ergänzen, durch ihre unmittelbare Zuordnung weitgehend geschlossene energetische Kreisläufe bilden und hervorragende Sichtbeziehungen bis weit in das flache Umfeld gestatten.

Die Begründung für diese Gestaltung besteht im Bemühen um die landschaftsbildverträgliche Einbindung dieser großen Kubatur und reagiert auf im Vorfeld und im Scoping geäußerte diesbezügliche Bedenken.

Die Grundstruktur des Freizeithügels ist eine kompakte bauliche Anlage, die mit Erdreich überdeckt und intensiv begrünt wird. Hierin sind Teile von Funktionsbereichen erkennbar, die zum einen mit Tagelicht zu versorgen sind und zum anderen von der Lagegunst und Blickbeziehung profitieren sollen.

In den Hügel sind Straßen hinein modelliert, die Ferienhäuser zum Zwecke von Ferienwohnen erschließen. Die meisten von ihnen ermöglichen den Gästen einen unverwechselbaren Blick über Port Olpenitz hinweg auf die Schlei oder aber nach Süden hin in Richtung Weidefeld und Schönhagen.

Die im Freizeithügel Olden Burg enthaltenen Funktionen sind unter anderem:

- Eiswelt mit
  - Langlaufloipe
  - Tubingbahn
  - Schlittschuhlauffläche
- Spaßbad
- Wellnesslandschaft
- Saunadorf
- Indoor-Kinderspiellandschaft
- Bowlinganlage
- Tennisfelder (indoor)
- Badmintonfelder (indoor)
- Sommerrodelbahn
- Sanitär- und Umkleidebereiche
- zugeordnete Gastronomiebereiche

- ca. 2.000 Bootsplätze für die Winterlagerung (auch große Boote können mit stehendem Mast aufgenommen werden)
- die im Winter für die Bootslagerung vorgehaltenen Flächen stehen im Sommer als PKW-Stellplätze zur Verfügung. Mit bis zu 1.200 PKW-Stellplätzen und diversen Stellplätzen für Trailer besteht hier das größte Stellplatzareal der künftigen Gesamtanlage.

Auf dem Freizeithügel Olden Burg befindet sich eine Aussichtsplattform, die wahlweise über Treppen oder einen attraktiven Schrägaufzug erreichbar ist. Unterhalb der Aussichtsplattform befinden sich in den Nordhang eingebettet die bereits erwähnten freistehenden Ferienhäuser und die Wellness- und Saunalandschaft. Der gesamte Hügel wird intensiv begrünt.

Ebenfalls in den Fuß des Freizeithügels hinein modelliert ist nach Nordwesten hin das mit (4a) bezeichnete Veranstaltungszentrum.

Die Höhe von bis zu 35 m über NN ist insbesondere mit der eingebetteten Eiswelt und dem Einlagern großer Segelboote mit aufgerichtetem Mast begründet, die beim Aufrichten sonst regelmäßig und aufwändig neu zu vertäuen und auszutrimmen wären. Im Bereich der im Plangebiet enthaltenen Richtfunktrasse darf die Höhe baulicher Anlagen an keiner Stelle 35,28 m über NN überschreiten.

Die Funktionsbündelung ist mit erheblichen Synergieeffekten begründet, die funktioneller, energetischer und gestalterischer Art sind.

Die genauere Ausführung wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.

### **3.1.4a Veranstaltungszentrum (4a)**

Als kulturelles Zentrum der künftigen Gesamtanlage ist das Veranstaltungszentrum nahe dem zentralen Eingangsbereich des Port Olpenitz zugeordnet, das unter anderem zum Hafenbecken hin eine Openairbühne erhält.

Vorgesehen sind:

- eine auf das Hafenbecken als anteilige Aktionsfläche ausgerichtete Openair-Bühne mit bis zu 3.000 Plätzen,
- ein Veranstaltungssaal (Arena) mit bis zu 2.000 Plätzen,
- ein Konferenzzentrum mit bis zu 1.000 Plätzen.

Die Lagezuordnung ist in der Bedeutung des Veranstaltungszentrums über Port Olpenitz hinaus begründet, die Bemessung und die Funktionsstruktur sind auf die maximal mögliche Saisonverlängerung und die langfristige Sicherung der Wirtschaftlichkeit der Anlage ausgerichtet.

### **3.1.5 maritimes Dienstleistungszentrum (5)**

Das maritime Dienstleistungszentrum vereint in Zuordnung zum Servicehafen und zum Winterlagerbereich den Kernbereich der Pflege- und Reparaturdienstleistungen für Boote in der Art einer Werft. Zugeordnet sind Kran, Slip und anderweitige Transportsysteme in Verbindung mit der Bootslagerhalle.

Der Werftbereich ist, wie der Freizeithügel Olden Burg, überwiegend erdreichbedeckt und begrünt, seine Höhe beträgt einschließlich der auf ihm angeordneten Ferienhäuser bis zu 25,5 m über NN.

Ein Teil der maritimen Dienstleistung ist aus Zweckmäßigkeitgründen an zentraler Stelle im Vorhabensgebiet an der Trennstelle zwischen Haupt- und Vorhafen angeordnet. Hier befinden sich die künftigen Funktionen Tankstelle, Bilgenwasserentsorgung, Fäkalienentsorgung und die Hafenmeisterei.

Dadurch wird unnötige Befahrung des Haupthafens vermieden.

Der maritimen Dienstleistung ist aus logistischen Gründen die gesamte Marina im Vorhafen mit ihren eigenen Infrastrukturelementen zugeordnet, ebenso der auf der „Innenseite“ der zur Seebrücke mit Schiffsanleger umfunktionierten Südmole für die Tauchgondel vorgesehene Bereich.

Diese Bandbreite der maritimen Dienstleistung rundet das diesbezügliche Angebot der Anlage Port Olpenitz ab und dient neben der Saisonverlängerung der nachhaltigen Zielgruppenansprache, siehe Kapitel 4.2.

### **3.1.6 Servicehafen (6)**

Zwischen dem Winterliegeplatzareal und der Werftanlage als Kernstück der maritimen Dienstleistungen befindet sich der Servicehafen. Er stellt eine Erweiterung des bestehenden Hafenbeckens dar und ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Zuführung der Boote in den Servicebereich, die Wasserfläche beträgt ca. 4.700 m<sup>2</sup>.

Die Zufahrt erfolgt über eine offenbare Brücke im Zuge der Uferpromenade.

### **3.1.7 Lagune (7)**

Neben dem Servicehafen ist die Lagune die einzige weiter beabsichtigte Erweiterung des bestehenden Hafenbeckens. Sie beträgt mit ca. 46.000 m<sup>2</sup> Wasserfläche etwa 10% der Haupthafenfläche, ihre Tiefe wird ca. 4 m betragen.

Die Lagune dient der Erweiterung der baulich nutzbaren Uferlänge mit den Ferienhäusern unmittelbar zugeordneten Bootsliegeplätzen als bereits erwähntes Alleinstellungsmerkmal und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit der Gesamtanlage.

Sie wird von der fortführenden Uferpromenade flankiert; eine Halbinsel im Südosten der Lagune dient in exponierter Lage als Standort für eine Kirche, siehe auch Abschnitt 3.1.17.

### **3.1.8 Strandpromenade (8)**

Die Strandpromenade nimmt ein traditionsreiches städtebauliches Element von Küstenorten auf. Sie verläuft zwischen den unmittelbar angrenzenden Hotels mit ihren öffentlich zugänglichen Restaurants auf der einen und der Ostsee bzw. dem Vorhafen auf der anderen Seite.

Der Kreuzungspunkt zwischen der Strandpromenade und der Uferpromenade ist Treffpunkt, Orientierungspunkt und Drehscheibe der Flaniermeilen und damit ein ebenso traditionelles Gestaltungselement, wie die Strandpromenade selbst.

### **3.1.9 Hotels (9)**

Auch mit den Hotels in unmittelbarer Zuordnung zur Strandpromenade wird ein altbewährtes städtebauliches Element der vertrauten Strand- und Badeorte übernommen. Sie dienen als Gegenpol zum Ferienwohnen in den kleingliedrigen Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern. Sie gestatten eine andersgeartete Architektur im nächst größeren Maßstab.

Die Hotels sollen optisch dreigeschossig wirken, jedoch auch eine effiziente Nutzung der Dachgeschosse zulassen. Wenn hier dann auch Türme und mansardenartige Lösungen angewendet werden, ist trotz optisch klarer Dreigeschossigkeit rasch die bauordnungsrechtliche Viergeschossigkeit erreicht und demgemäss mit IV als Festsetzung vorgesehen.

Am nördlichen Ende der Hotelreihung wird der bisherige Signalturm zunächst erhalten, er übernimmt die Funktion der Hafenmeisterei. Eine Baukörperfestsetzung ist jedoch nicht vorgesehen.

### **3.1.10 Marina (10)**

Der aus der Vornutzung vorhandene Vorhafen dient mit seinen weit ausladenden Molen als Schutz für den Haupthafen. Mit einer Wasserfläche von ca. 300.000 m<sup>2</sup> verfügt er über eine Gewässertiefe von durchgängig 6,5 bis 6,8 m. Deutlich flacher ist mit 1,8 bis 5 m Tiefe lediglich die nördliche Ausbuchtung zum anteiligen Ostseestrand (20) im Vorhafen hin.

Neben seiner Funktion als geschützter Zufahrt zum Haupthafen weist der Vorhafen mit seiner erheblichen Wassertiefe ein herausragendes Potential zum Gastliegen für große Segelboote aus.

Nach ersten Untersuchungen der Windrichtungsverteilung und –stärken, sowie der sich daraus ergebenden Wellendynamik durch ein autorisiertes Kieler Sonderfachplanungsbüro erwies es sich für die künftige Nutzung als erforderlich, die Hafeneinfahrt durch Fortführung der Südmole zu verengen und auch die Hafenscheide enger zu fassen.

Der Vorhafen übernimmt die Funktion als wasserseitiger Anlaufpunkt der künftigen Anlage und verringert die Verkehrsbelastung der Straßenverkehrsanbindung erheblich. Zudem soll das leistungsfähige Bootsliegareal in Verbindung mit einem ausgewogenen maritimen Dienstleistungsangebot helfen, ein verbessertes Gleichgewicht zu den auf diesem Gebiet bestehenden Angeboten unserer dänischen und holländischen Nachbarn herzustellen.

### **3.1.11 Hafenscheide (11)**

Hiermit ist das innere Molenpaar gemeint, das den Vorhafen vom Haupthafen trennt (scheidet). Diese beiden Molen sind aus der Vornutzung bereits vorhanden. Sie führen zu einer Dekompressionskammer-Wirkung für die Wellenbelastung des Haupthafens; sie sind darum unverzichtbar. Sie werden beibehalten und für die künftige Hafenfunktion weiterentwickelt. Die südliche der beiden Molen soll einen neu zu errichtenden Leuchtturm erhalten, siehe dazu auch Ausführungen unter 3.2.1.1.

### **3.1.12 Ferienwohnen am Schleiufer (12)**

Mit dieser Umschreibung ist die Bebauung mit Einzel- und Doppelhäusern auf der Schleiseite des Dammes zwischen Schlei und Haupthafen gemeint. Sie ist vergleichsweise großzügig konzipiert und soll wegen der geringen verfügbaren Baufeldtiefe die GRZ 0,3 erhalten. Die Zahl der Vollgeschosse ist mit II konzipiert. Mit dem vergleichsweise geringen Maß der baulichen Nutzung und der geringen Höhe wird dem hohen Landschaftsbild prägenden Anspruch zur Schleiseite hin entsprochen.

Die vorhandene Dammbreite gestattet in einem Teilstück lediglich die einseitige Bebauung. Die dieser Bebauung zugeordneten Bootsliegeplätze befinden sich ausschließlich auf der Hafenseite des Dammes.

### **3.1.13 Ferienwohnen am Schleidamm – hafenseitig (13)**

Im Unterschied zu der unter 3.1.12 beschriebenen Bebauung sind hier überwiegend Reihungen vorgesehen, die aber durchweg der offenen Bauweise (< 50 m) zuzuordnen sind.

Hier ist als GRZ 0,4 vorgesehen, die Vollgeschossanzahl ist III.

Mit der Wahl des Maßes der baulichen Nutzung wird dem gewollt sparsamen Umgang mit dem verfügbaren Bauland entsprochen. Mit der Anzahl der zulässigen Vollgeschosse werden die Voraussetzungen für eine lebhafte und dem Maßstab des Haupthafens angemessene rahmengebende Bebauung geschaffen.

In diesem Bereich ist jeder Nutzungseinheit ein Bootsteg zugeordnet, was als Alleinstellungsmerkmal gegenüber vergleichbaren Anlagen gelten darf.

### **3.1.14 Ferienwohnen an der Schleimündung (14)**

In diesem Teil des Plangebietes ist auf Grund der örtlichen Gegebenheiten eine vergleichsweise große Baufeldtiefe vorhanden. Trotz der in dieser direkten Küstenzuordnung allgemein üblichen und deshalb auch hier beabsichtigten repräsentativen Bebauung ermöglicht die verfügbare Grundstückstiefe eine GRZ-Ausweisung von 0,2. Im westlicheren Teil dieses Bereichs liegt die GRZ bei 0,3.

Um die dafür erforderlichen gestalterischen Freiräume zu schaffen ist die Zulässigkeit von drei Vollgeschossen notwendig. Sie gestattet bei überwiegend optisch zweigeschossiger Gesamtwirkung das hier beabsichtigte abwechslungsreiche Formenspiel.

Da das gestalterisch als abgestaffelte Pendant zur südlich vom Vorhafen gelegenen Hotelbebauung ausdrücklich so beabsichtigt ist, wird hier die Vollgeschossanzahl III festgesetzt.

### **3.1.15 Ferienwohnen auf Inseln und Halbinseln (15)**

Die Inseln entstehen ähnlich wie die Brücken auf einem Pfahlverbund mit aufliegender durchgängiger Stahlbetonebene. Anteilige Begrünung erfolgt in aufgebrachtem Boden und trogartigen Pflanzgefäßen.

Die Grundflächenzahl GRZ, soweit sie unter diesen Umständen eine sinnvolle Festsetzung sein kann, wird entsprechend dem Charakter eines Ferienhausgebietes mit 0,4 festgesetzt. Eine Bodenversiegelung findet über dem Gewässer nicht statt.

Das unbelastete Niederschlagswasser von den Dächern wird dem Hafenbecken zugeleitet, das möglicherweise belastete Niederschlagswasser von Straßen und Plätzen wird der Kanalisation zugeführt.



Auf Grund der hohen Erstellungskosten der Inseln sind auf den drei kleinen Inseln kompakte Baukörper vorgesehen. Mit teils größerer Gebäudelänge, als 50m, erfüllen sie scheinbar das Kriterium der geschlossenen Bauweise; es soll jedoch nicht zwingend an Grundstücksgrenzen heran gebaut werden. Deshalb wird die abweichende Bauweise festgesetzt, die hier solcherart näher bestimmt wird, dass offene Bauweise mit zulässiger Gebäudelänge über 50m hinaus zulässig ist. Lediglich der Außenring der großen Insel erhält die Festsetzung offene Bauweise.

Die Bebauung der kleinen Inseln und im Außenring der größeren Insel sollen in der Geschossigkeit hinter der rahmengebenden Uferbebauung (3), (13) und (15) zurückbleiben und erhält demgemäß die Festsetzung II. Lediglich der Innenring der größeren Insel erhält zur Vermeidung gestalterischer Monotonie die Zulässigkeit von III Vollgeschossen.

Für die Bebauung auf der Halbinsel nordwestlich der Lagune wird als Übergang zur Hotelbebauung ebenfalls die Zulässigkeit von III Vollgeschossen vorgesehen. Hier ist die offene Bauweise vorgesehen, und die GRZ liegt bei 0,4.

Die Inseln selbst sind zur Gliederung und Zonierung des kompakten Hafenbeckens erforderlich. Sie sind in starkem Maße an der Gesamtwirkung der künftigen Anlage beteiligt und in ihrer Umgrenzung mit uneingeschränkter Gewässertiefe ein weiteres Alleinstellungsmerkmal.

Dem Merkmal der unmittelbaren Zuordnung je eines Pkw-Stellplatzes und eines eigenen Steges zu jeder Nutzungseinheit wird für die Häuser auf den Inseln und Halbinseln voll entsprochen.

### **3.1.16 Ferienwohnen am Ufer (16)**

Hiermit sind die einhüftigen Bebauungen in verschiedenen Uferbereichen der Lagune gemeint, die entsprechend gekennzeichnet sind.

Aus gestalterischen Gründen wird verstärkt mit Dachaufbauten und Höhenversätzen für ein lebhafteres Gesamtbild, als zum Beispiel auf den kleinen Inseln, gearbeitet, weshalb die zulässige Vollgeschossanzahl mit III festgesetzt wird. Das Maß der Nutzung wird mit GRZ 0,4 festgesetzt.

Die allermeisten Gebäudeeinheiten erhalten neben dem eigenen PKW-Stellplatz je einen Bootsliegeplatz.

### **3.1.17 Kirche (17)**

Auf einer Halbinsel ist in exponierter Lage eine Kirche vorgesehen.

Auf Grund der Lagebesonderheit und der allgemein üblichen Orientierung des Chores / Altars nach Osten kommt zweckmäßigerweise ein Rundbau in Betracht.

Neben der seelsorgerischen Grundversorgung soll der voraussichtlich konfessionsübergreifend geweihte Kirchenbau ökumenische Handlungen, wie Taufen, Trauungen und andere Höhepunkte des kirchlichen Alltags ermöglichen, die entsprechenden Zielgruppen ansprechen und die Kapazitäten der Gesamtanlage auszulasten helfen.

Die Lage auf der Halbinsel soll mit Blickbeziehungen, Wasserspiegelung und der Innenausstattung die Besonderheiten von Port Olpenitz aufgreifen und ergänzen.

Zulässig sind auch anderweitige kulturelle Nutzungen.

### **3.1.18 Seepromenade mit Seebrückenrestaurant (18)**

Die größtenteils bereits befahrbare Südmole soll in der Art einer in diesem Teil der Ostseeküste sonst unüblichen Seebrücke umgestaltet und aufgewertet werden.

Dazu ist die Umgestaltung der derzeitigen Dammkrone zur fußläufig nutzbaren Seepromenade vorgesehen.

Als Zielpunkt soll die Molenspitze ein Seebrückenrestaurant und einen Schiffsanleger erhalten, an dem zum Beispiel, soweit es die Witterung zulässt, die Schiffe der gewerblichen Personenschifffahrt, unter anderem auch der Schleischifffahrt, festmachen können.

Für die „Innenseite“ der Molenspitze besteht das nachhaltige Ansiedlungsinteresse einer sogenannten Tauchgondel, siehe auch (5).

Höhenmäßig versetzt ist nördlich zur fußläufigen Promenade eine Fahrbahn vorgesehen. Sie dient der Zugängigkeit für PKW zum Zweck des Be- und Entladens der Boote sowie technischer Hilfsdienste einschließlich medizinischer Hilfe und Feuerwehr, sowie der Ver- und Entsorgung des Seebrückenrestaurants.

Der Seebrücke mit der beschriebenen Ausstattung kommt im Bereich der westlichen Ostseeküste der Charakter eines Alleinstellungsmerkmals zu, das die Attraktivität der Gesamtanlage erheblich mitbestimmt.

### **3.1.19 Flächen zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (19)**

Mit der etwa strandparallelen Küstendüne (19) befindet sich im Süden des Plangebietes ein nach § 25 LNatSchG SH geschütztes Biotop.

Dieses Areal wird im B-Plan als Maßnahmefläche festgesetzt. Die Fläche dient dem Erhalt der bestehenden Küstendüne und ist sichtbar abzugrenzen. Lediglich drei der anderenorts in vergleichbarem Umfeld allgemein üblichen Durchgänge zwischen Seepromenade und Badestrand sollen realisiert werden. Sie dienen der Lenkung der fußläufigen Verkehrsströme und unterstützen die Vermeidung unkontrollierbarer, wilder Querungen.

### **3.1.20 Ostseebadestrand (20)**

Nördlich und südlich des Vorhafens grenzt der Ostseebadestrand an, dessen allgemein übliche Nutzbarkeit für die Gesamtanlage Port Olpenitz von existenzieller Bedeutung ist.

Der Strandabschnitt nördlich des Plangeltungsbereichs wird voraussichtlich als Naturschutzgebiet unter besonderen Schutz gestellt werden (vgl. dazu S. 2 f. der landesplanerischen Stellungnahme vom 16. April 2008). Eine solche Unterschutzstellung wird sowohl von Seiten der Stadt als auch von Seiten des Vorhabenträgers ausdrücklich befürwortet.

Die derzeitige Bewirtschaftung des bis an die Südmole des Vorhafens heranreichenden Strandabschnittes durch den unmittelbaren erbbauberechtigten Nachbarn wird von der planenden Gemeinde auf ihre Tragfähigkeit des bestehenden Vertragswerkes unter den Bedingungen der künftigen Anlage Port Olpenitz geprüft und erforderlichenfalls den veränderten Rahmenbedingungen angepasst.

### **3.1.21 Driving Range (21)**

Im Zusammenhang mit der kompakten Zuordnung der einzelnen Funktionselemente zueinander im Freizeithügel Olden Burg wurde es möglich, auf einer Fläche im Südosten des Plangeltungsbereich den Wunsch des Vorhabenträgers nach Einordnung einer Driving Range für die Übung des Golfabschlagens zu erfüllen.

Diese Nutzungsart entspricht den Besonderheiten dieses auch in der militärischen Vornutzung nicht baulich genutzten Gebietes in hohem Maße und lässt die Ergänzung mittels ortstypischer Landschaftselemente, wie zum Beispiel einer Ausweitung und Mäandrierung des Schleibaches, sowie der Erhaltung und Ergänzung von Gehölzgruppen zu.

Recherchen vor Ort ergaben, dass im nahe liegenden Damp kein Golfplatz entsteht, der im Sinne von Synergie auch durch die Gäste von Port Olpenitz genutzt werden könnte. Es entsteht auch dort lediglich eine Driving Range zuzüglich einer Adventure-Spielfläche, für deren Nutzung durch Gäste von Port Olpenitz der Abstand zwischen den beiden touristischen Anlagen hinderlich und letztlich nicht akzeptabel ist.

Aus diesem Grund wird der Gesamtanlage Port Olpenitz eine eigene Driving Range zugeordnet.

## **3.2 Infrastruktur, Ver- und Entsorgung**

### **3.2.1 Boots- und Schiffsverkehr**

#### **3.2.1.1 fließender Verkehr**

Auf Grund der hohen Lagegunst, der unmittelbaren Küstenanrainerschaft und der direkten Randlage zum Segelrevier „Dänische Südsee“ wird mit einem hohen Anteil seegängiger Segelboote, größtenteils mit Festkiel gerechnet. Deren Zugängigkeit ist im gesamten Hafen grundsätzlich gesichert.

Mit einer Hafenfläche von künftig ca. 85 ha über eine Tiefe von durchgängig mindestens 5 m, zum größeren Teil sogar von 7m weist die Anlage ein bedeutsames Alleinstellungsmerkmal aus. Eine große Anzahl von Nachfragen belegt bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt den hohen Bedarf an diesem Marktsegment.

Das Splitting zwischen Segel- und Motorbooten für Port Olpenitz wird tendenziell aus den Untersuchungen hergeleitet, die der Studie Wassersporttourismus Schleswig-Holstein zu Grunde liegen. Dort wird auf Seite 22 eine Mitgliederzahl von 32.000 beim Segler-Verband SH ausgewiesen, beim Motoryachtverband SH hingegen lediglich 3.000 Mitglieder. Verwiesen wird zudem auf eine deutliche Abwanderung vom Motorsport zum Segeln hin. Daraus wird das erwartete Verhältnis von Segel- zu Motorbooten von etwa 10 : 1 abgeleitet.

Es wird mit einem regelmäßigen und lebhaften Liegeplatzwechsel im Rahmen von Fahrtensegeln zwischen Port Olpenitz und den übrigen 217 Sportboothäfen in Schleswig-Holstein gerechnet.

Die vorhandene Hafenbeckentiefe gestattet auch die Zugängigkeit der überwiegenden Schiffstypen gewerblicher Anbieter für Ausflugs-, Angel-, Tauch- und anderweitig maritim geprägten Tourismus.

Für die gewerbliche Personenschiffahrt bietet PORT OLPENITZ einen neuen attraktiven Zielpunkt an der Seebrücke; deren regelmäßige Einfahrt in die Anlage Port Olpenitz ist nicht vorgesehen.

Zu Highlights der Stadt Kappeln (wie z.B. den Heringstagen) oder zu über das Jahr verteilten anlageninternen Höhepunkten werden Traditionsschiffe erwartet, die unabhängig davon, ob sie zum Zwischenaufenthalt oder längeren Verweilen einlaufen, willkommen sein werden.

Im Hafen werden Charterunternehmen ihre Heimstätte finden bzw. Außenstellen errichten und vorhalten, so dass ein durchaus nennenswerter Anteil an Charterbooten vorhanden sein wird.

Zur Sicherung des Bootsverkehrs wurde die Befeuerung der inneren und äußeren Molen in Absprache mit dem WSA aus der Vornutzung übernommen. Diese funktionstüchtigen Anlagen sichern die Übergangszeit bis in den Betrieb der künftigen Gesamtanlage hinein und werden bei Bedarf in Abstimmung mit dem WSA weiterentwickelt.

Auf der Spitze der südlichen Innenmole im Bereich der mit (11) bezeichneten Hafenscheide ist die Errichtung eines neuen Leuchtturmes vorgesehen, der maritimes Gestaltungselement und Aussichtspunkt an zentraler Stelle sein soll. Seine Gestaltung und Ausstattung wird mit der zuständigen Küstenschutzbehörde eng abgestimmt.

### **3.2.1.2 ruhender Verkehr**

Alle dem Hafenbecken direkt zugeordneten Fremdenverkehrswohneinheiten werden unabhängig von ihrer Lage an Ufern, auf Inseln oder Halbinseln über ihren eigenen Bootslegeplatz verfügen. Das entspricht der Grundorientierung des Plankonzeptes und ist als ein an anderer Stelle bereits erwähntes Alleinstellungsmerkmal zu werten.

Für die Ferienwohneinheiten, die unmittelbar auf der Schleiseite des Norddammes, oder aber auf der Olpenitzer Halbinsel gelegen sind, werden gemeinschaftlich zu nutzende Bootslegeplatzareale im Hals als Verbindungselement zwischen Haupt- und Vorhafen vorgehalten, wo auch sie über einen eigenen Liegeplatz verfügen werden.

Für die an die Nutzung von Schiffen gebundenen Anbieter touristischer Dienstleistungen und Traditionsschiffe werden Liegeplätze an der Uferpromenade vorgehalten.

Die Gesamtanlage sieht sich im Kontext zu den bereits im Bundesland Schleswig-Holstein befindlichen Sportboothäfen und stärkt den bereits vorhandenen regionalen Schwerpunktbereich Schlei.

Im Vorhafen gibt es das unter 3.1.10 bereits beschriebene Liegeplatzareal.

### **3.2.2 Autoverkehr**

#### **3.2.2.1 verkehrliche Anbindung**

Die verkehrliche Anbindung erfolgt für den individuellen Pkw- und Busverkehr im wesentlichen über die BAB 7, sowie die Bundesstraßen B 76, 199, 201 und 203. Im Rahmen einer Vorgutachtens wurde eine Machbarkeitsstudie für den Untersuchungsraum von der BAB 7 bis zum Plangeltungsbereich erstellt.

In diesem Bereich (Erschließungsraum) wurde zunächst der An- und Abreiseverkehr zum Vorhaben hin aufgeschlüsselt.

Auf Anregung mehrerer Behörden, sowie anderer Träger öffentlicher Belange und Bürger wurde die Machbarkeitsstudie für den Verkehr im Zuge der Erstellung des überarbeiteten 2. Planentwurfs entsprechend präzisiert und erweitert. Das Gutachten vom Februar 2008, das sich nunmehr auch sehr ausführlich den Knoten und Einmündungen von Wegen und Straßen im Verlauf der Verkehrszuwegung widmet und stärker, als in der Vorstudie auf bestehende und in Planung befindliche touristische Anlagen in der Region eingeht, liegt bei der Stadt vor.

Das Gutachten baut insbesondere auf der Analyse der Verkehrsbelastung 2005 und der ohne das hier begründete Investitionsvorhaben im Prognosezeitraum bis 2020 zu erwartenden Entwicklung, der Nullprognose auf. Am Beispiel der Ostseestraße im Bereich Ellenberg wurden 2005 3.050 Verkehre gezählt, die Nullprognose weist für das Jahr 2020 3.350 zu erwartende Verkehre auf. Unter Berücksichtigung der Realisierung von Port Olpenitz, dem so genannten Prognose Mitfall

---

weist der Gutachter im gleichen Straßenabschnitt für das Jahr 2020 eine zu erwartende Verkehrsbelegung von durchschnittlich 8.650 und während der Urlaubszeit etwa 11.300 Verkehren aus.

Exemplarisch wird auf der folgenden Seite der Prognose Mitfall 2020 wiedergegeben. Dabei ist die zu erwartende Mehrbelastung durch die in der engeren Umgebung gelegenen touristischen Zentren, wie Paralympikzentrum Ellenberg, Damp und Brodersby, soweit dem Gutachter belastbare Vorgaben geliefert werden konnten, in die Untersuchungen und Darlegungen eingeflossen.



Bild 15, Untersuchungsraum mit Verkehrsprognose für das Jahr 2020 mit Port Olpenitz

### **3.2.2.2 fließender Verkehr**

Auf Seite 20 des aktualisierten Gutachtens (Februar 2008) kommt der Gutachter zu dem Ergebnis: „Grundsätzlich ist festzustellen, dass unter Zugrundelegung der vorliegenden Verkehrsprognose 2020 die verkehrliche Belastung durch den „Port Olpenitz“ und die regionalen Planungen nach dem derzeitigen Planungsstand überwiegend vom regionalen Erschließungsnetz aufgenommen werden kann und durch Anpassungen im Straßennetz im Wesentlichen eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität erreichbar ist.“

Die notwendigen Anpassungsmaßnahmen sind im Verkehrsgutachten, dessen Aussagen vom zuständigen Straßenbaulastträger als plausibel und nachvollziehbar eingestuft worden sind, im Einzelnen aufgeführt.

Dabei ist festzustellen, dass die festgestellten Ausbaunotwendigkeiten nur zum Teil auf das Vorhaben zurückzuführen sind. Der Knotenpunkt KP 3 im aktuellen Verkehrsgutachten etwa ist laut Prognose des Gutachters auch im so genannten Prognose Nullfall (= ohne das Vorhaben Port Olpenitz) überlastet und auszubauen. Im Gegensatz dazu ist die starke Verkehrszunahme auf der L 286, die zu notwendigen Linksabbiegespuren führt, veranlasserbezogen dem Vorhaben Port Olpenitz zuzurechnen.

Die erforderlichen Ausbaumaßnahmen sind in entsprechenden Verträgen mit der Straßenbauverwaltung geregelt.

Im Plangebiet wird vom Vorhabenträger ein Straßennetz errichtet, für das zu gegebenem Zeitpunkt ein Verkehrs- und Beschilderungskonzept erarbeitet und umgesetzt wird. Alle Straßen werden verkehrsberuhigt, das gilt in besonderem Maße für die Promenaden, die entweder ausschließlich für Fußgänger oder als gleichberechtigte Mischverkehrsflächen vorgehalten werden, um ihren Zweck „Promenieren“ angemessen erfüllen zu können.

Für einen Teil der Straßen (z.B. die Straßen auf dem Freizeithügel) werden nur berechtigte Verkehre zugelassen. Das wird über Schranken, Senkpoller oder ähnliches umgesetzt, um unangemessene Belastung durch Suchverkehre und ähnliches unterbinden und für die Gäste der Anlage eine angemessene Lebensqualität gewährleisten zu können. Fußläufig und radelnd können auch diese Straßen durch die Allgemeinheit genutzt werden.

Als Hauptstrecke für die Ver- und Entsorgung, sowie zur Erreichbarkeit der im Südosten gelegenen Hotels und der Marina im Vorhafen dient die Erschließungsstraße entlang der Südgrenze des Plangebietes.

Die wichtigsten Straßen und Wege werden öffentlich gewidmet. Dies ist im städtebaulichen Vertrag detailliert geregelt.

### 3.2.2.3 Ruhender Verkehr

Die Regelung der erforderlichen Stellplätze erfolgt letztlich im Baugenehmigungsverfahren. Im Bebauungsplanverfahren ist dennoch zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für die Schaffung der nach dem vorliegenden Planungskonzept erforderlichen Stellplätze grundsätzlich vorliegen, insbesondere ob hinreichend Platz für die Schaffung der erforderlichen Stellplätze zur Verfügung steht. Insoweit ist Folgendes festzuhalten:

Im Konzept ist jeder Einheit im Ferienwohnen, die zumeist einem Haussegment entspricht, 1 PKW-Stellplatz zugedacht. Zudem sind ausreichend Gäste-Stellplätze vorgesehen.

Für das Veranstaltungszentrum sind die Stellplätze westlich davor und zum erheblich größeren Anteil im Freizeithügel Olden Burg vorgesehen.

Ein weiteres leistungsfähiges Stellplatzareal befindet sich hinter den Hotels für die Marina und die Hotels selbst.

Warteplätze für Busse zum Ein- und Aussteigen sind neben dem Veranstaltungszentrum und den Hotels vorgesehen, weitere Stellplätze für Busse im Freizeithügel Olden Burg. Sie stehen auch für Shuttledienste und gegebenenfalls für Übertragungswagen zur Verfügung.

Stellplätze für Fahrräder können über das Vorhabensgebiet verteilt (zunächst für ca. 200 Fahrräder) eingerichtet werden, die nach tatsächlichem Bedarf erweitert werden können.

Der öffentliche Personennahverkehr wird Port Olpenitz andienen, eine Linienfortführung in die Anlage hinein ist zunächst nicht vorgesehen.

Einen nicht zu unterschätzenden Teil des ruhenden Verkehrs machen die Bootstrailer aus, mit denen ein Teil der Gäste das eigene Boot im Schlepp mitbringt; sie können ihre Stellplätze im Freizeithügel in dem Bereich finden, in dem im Winter die Boote gelagert sind.

Im Folgenden erfolgt ein PKW-Stellplatznachweis. Die Stadt Kappeln verfügt über keine eigene Satzung, weshalb die Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung herangezogen wird. Der aktuelle Stellplatzerlass Schleswig-Holstein wird im Genehmigungsverfahren beachtet.

#### a) Bedarfsermittlung

-	Ferienwohnen in Ferienhäusern je Ferienhaus 1,2 Stellplätze ca. 960 Häuser x 1,2	1.152 Stellplätze
-	Ferienwohnen in Hotels je 3 Hotelbetten 1 Stellplatz ca. 1.500 Hotelbetten : 3	500 Stellplätze
-	Gaststätten von örtlicher Bedeutung je 10 Sitzplätze 1 Stellplatz ca. 800 Plätze : 10	80 Stellplätze
-	Gaststätten von überörtlicher Bedeutung je 6 Sitzplätze 1 Stellplatz ca. 1.200 Sitzplätze : 6	200 Stellplätze
-	Versammlungsstätten mit überörtlicher Bedeutung je 5 Plätze 1 Stellplatz ca. 5.000 Sitzplätze : 5	1.000 Stellplätze



-	sonstige Versammlungsstätten (Konferenz) je 7,5 Sitzplätze 1 Stellplatz ca. 1.000 Sitzplätze : 7,5	133 Stellplätze
-	Gemeindekirche je 25 Sitzplätze 1 Stellplatz ca. 150 Sitzplätze : 25	6 Stellplätze
-	Läden (Uferpromenade) je 35 m <sup>2</sup> 1 Stellplatz; mindestens 2 je Laden ca. 40 x 50 m <sup>2</sup> : 35 = 57 Stellplätze bzw. ca. 40 x 2	80 Stellplätze
-	Hallenbad ohne Besucherplätze je 7,5 Kleiderablagen 1 Stellplatz ca. 180 Ablagen : 7,5	24 Stellplätze
-	Tennisplätze ohne Tribünen je Feld 4 Stellplätze 2 Felder x 4	8 Stellplätze
-	Badminton ohne Tribünen je Feld 2 Stellplätze 3 Felder x 2	6 Stellplätze
-	Volleyballfelder je Feld 4 Stellplätze 2 Felder x 4	8 Stellplätze
-	Bowlinganlage je Bahn 4 Stellplätze ca. 10 Bahnen x 4	40 Stellplätze
-	Bootsliegeplätze ausschließlich anlagenbezogen Zulage pauschal	20 Stellplätze
-	Tauchgondel pauschal	20 Stellplätze
-	Olpenitzeum pauschal	50 Stellplätze
-	Mitarbeiter / Personal pauschal	150 Stellplätze
	Summe als theoretisch erforderlicher Bedarf	3.477 Stellplätze
	uneingeschränkt erforderlich sind davon die Stellplätze für alle Gästebetten in Ferienhäusern und Hotels	1.652 Stellplätze
	Differenz	1.825 Stellplätze

Für die als Differenz ausgewiesene Stellplatzanzahl gelten folgende Abschläge

-	die Nutzer halten sich bereits in der Anlage auf (Betten-Stellplätze)	x 0,5
-	ein Teil der Nutzer kommt mit dem Boot	x 0,9
-	ein Teil der Nutzer kommt mit Bussen, ÖPNV, Fahrgastschiffahrt	x 0,85
	Differenzminderung auf Grund der Spezifik der geplanten Anlage 1.825 x 0,5 x 0,9 x 0,85	698 Stellplätze
	zuzüglich uneingeschränkt erforderlich (Ferienhäuser und Hotels)	1.652 Stellplätze
	demnach tatsächlich erforderliche Stellplätze insgesamt	~ <b>2.350</b> Stellplätze

b) Übersicht über die konzeptgemäß geplanten Stellplätze

-	Fremdenverkehrs-Ferienhäuser in allen Teilbereichen der Anlage 960 x 1,2	1.152 Stellplätze
-	<u>Stellplätze im Freizeithügel (Boots-Winterliegeplätze)</u>	<u>1.200 Stellplätze</u>
-	<u>Stellplätze am Veranstaltungszentrum</u>	<u>130 Stellplätze</u>
-	<u>Stellplätze hinter den Hotels</u>	<u>600 Stellplätze</u>
	geplante Stellplätze	3.082 Stellplätze

Die Anzahl der konzeptgemäß geplanten Stellplätze überschreitet die Zahl der tatsächlich erforderlichen in solch hohem Maß, dass es unerheblich ist, wenn eine der getroffenen Annahmen zur Bedarfsreduzierung nicht in vollem Umfang eintreten sollte. Die gesondert vom Verkehrsplaner vorgenommene Ermittlung des Stellplatzbedarfes bestätigt diese Schlussfolgerung.

### 3.2.3 Immissionsschutz

Zur Beurteilung der Lärmverhältnisse wurde ein schallschutztechnisches Gutachten der Firma LAIRM CONSULT GmbH vom 28. Januar 2008 eingeholt. Dieses basiert auf dem aktuellen Verkehrsgutachten der Merkel Ingenieur Consult vom Januar 2008.

Die wesentlichen Untersuchungsergebnisse aus dem Immissionsschutzgutachten (einschließlich der Schlussfolgerungen) sowie die daraus von Seiten der Stadt für das B-Planverfahren abgeleiteten Maßnahmen zum Immissionsschutz sind unter Ziffer 7. näher beschrieben.

### **3.2.4 Trinkwasserversorgung**

Für die Trinkwasserversorgung ist derzeit der Wasserbeschaffungsverband Nordschwansen der regionale Versorgungsträger.

Der Trinkwasserübergabeschacht befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Wachgebäude und wird erhalten. Ebenso wird das Wasserwerk an der Südwestgrenze des Plangebietes, bestehend aus einem Pumpenhaus und zwei Trinkwasserspeicherbehältern mit je 500 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen zur Absicherung von Abnahmelastspitzen erhalten und weiter genutzt. Damit wird einer Empfehlung des Versorgungsträgers entsprochen.

Die Drittversorgung des benachbart gelegenen Strandversorgers Lobster ist zwischenzeitlich vom bisherigen Versorgungssystem abgekoppelt und im Randgebiet des Plangebietes neu verlegt. Dieser neue Strang wird, soweit er im Plangeltungsbereich verläuft, durch Leitungsrecht gesichert.

Die Berechnung des tatsächlichen Trinkwasserbedarfes erfolgt durch einen Fachplaner und wird zum baldestmöglichen Zeitpunkt dem Versorger zur Beurteilung und gegebenenfalls Veranlassung von Maßnahmen vorgelegt.

Unter Würdigung der aufgeführten Sachverhalte erachtet der WBV Nordschwansen die Trinkwasserversorgung des Vorhabens als gesichert.

### **3.2.5 Abwasserentsorgung**

Der Marinestützpunkt Olpenitz wurde mittels Druckrohrleitung durch die Schleswig Abwassergesellschaft (SAWG) entsorgt.

Das dazu gehörige Abwasserpumpwerk befindet sich aus der Vornutzung an einer zentralen Stelle im Areal am Schleibach. Dort liegt es für die geplante künftige Nutzung außerordentlich ungünstig und ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu verlagern.

In Abstimmung mit der SAWG sind dafür im B-Plan zwei Standorte vorgesehen, zum einen am bestehenden Wasserwerk, zum anderen im Bereich der Wache.

An die Abwasserversorgung sind Dritte angeschlossen, deren Entsorgung aus der Sicht der SAWG vorzugsweise weiter auch über das künftige System von Port Olpenitz gewährleistet werden soll; das betrifft Olpenitzdorf und den südwärts benachbart gelegenen Strandversorger Lobster.

Für die künftige Abwasserentsorgung wird das Vakuumentorgen präferiert, die entsprechenden Pumpenstandorte bedürfen einer vorweglaufenden Sonderfachplanung.

Das Schöpfwerk am Schleibach / Walter-Bur-Damm und der Schleibach selbst behalten ihre unverzichtbare Funktion.

### **3.2.6 Elektroversorgung**

Örtlicher Versorger ist die E.ON Hanse AG.

Der Marinestützpunkt Olpenitz wurde mittels zwei 20 kV-Leitungen versorgt. Derzeitiger Übergabepunkt ist die LAZ Westdamm.

Die überschlägige Ermittlung des künftigen Bedarfs beträgt 8.800 kW als gleichzeitige Leistung.

Die Planer haben im Auftrag des Vorhabenträgers am 24.05.2007 den Versorgungsträger ersucht, diese zwei Einspeisungen im Interesse der Versorgungssicherheit beizubehalten.

Als Standorte für den künftigen Übergabepunkt sind die beiden in der Planzeichnung ausgewiesenen Flächen für die Versorgung (am Wasserwerk und an der Wache) vorgesehen.

Die Versorgung Dritter ist nach derzeitigem Stand wie folgt geplant:

- Der Düker zum Leuchtturm Schleimünde soll samt Trafo und Zuleitung erneuert und in das künftige Netz eingebunden werden.
- Die auch für Dritte existenzielle Stromversorgung der Abwasserpumpstation soll für den künftigen Standort neu gelöst werden, siehe auch 3.2.5, bis dahin wird sie für die bestehende Pumpstation aufrecht erhalten.
- Die Wetterstation soll anderenorts neu etabliert werden und spielt für Port Olpenitz keine Rolle mehr, die bestehende wird vereinbarungsgemäß interimswise weiter versorgt.
- Der Richtfunkmast wird gemäß Vereinbarung mit den Nutzern weiter versorgt. In der Planung des Bundes ist der Richtfunkmast nicht mehr enthalten und demnach verzichtbar. Für die beiden Nutzer E2 und Vodafone wird über eine einvernehmliche Neulösung, möglicherweise auf dem Freizeithügel Oldenburg verhandelt.

Bis zu dieser Neulösung ist die Versorgung gesichert

- Die Versorgung des Strandversorgers Lobster soll in das künftige Netz integriert werden.

Die Netze der Datenübermittlung sind gemäß Aussage der TELEKOM bis zum Unterkunftsgebäude „Ratzeburg“ zeitgemäß in Kupfer verkabelt. Die Fortführung erfolgt gemäß Sonderfachplanung.

Die Seezeichenanlage ist durch den Vorhabenträger weitestgehend vom WSA übernommen und wird weiter betrieben.

Der in der Zuständigkeit des WSA verbliebene Teil direkt an der Schleimündung wird auf der Grundlage von Vereinbarungen weiter betrieben. Die Zugängigkeit für das WSA wird dinglich gesichert.

### **3.2.7 Gasversorgung**

Die Gasversorgung am Standort erfolgt im Zuständigkeitsbereich der E.ON Hanse AG. Die Übergabestation und der Gasdruckregler befinden sich derzeit im Bereich des Hauses „Ratzeburg“. Eine neue Zuordnung ist am Rande des Plangebietes in einem der beiden ausgewiesenen Gebiete für die Versorgung geplant.

Der künftige Gasbedarf wird als ähnlich hoch, wie der des Marinestützpunktes Olpenitz erwartet. Diese Versorgung ist nach Aussage der E.ON Hanse AG gesichert.

Bisher erfolgt die Gasversorgung von Olpenitzdorf über das Netz des ehemaligen Marinestützpunktes Olpenitz. Der Versorger favorisiert die Fortsetzung über das Netz der künftigen Anlage Port Olpenitz. Dem spricht nichts entgegen.

### **3.2.8 Abfallentsorgung**

Zur Abfallentsorgung wurde vom örtlichen Versorgungsunternehmen Abfallwirtschaft Schleswig-Flensburg frühzeitig eine Machbarkeitsstudie als „Rahmenplan für eine geordnete Abfallentsorgung“ angefertigt.

Darin wird das Abfallaufkommen in den verschiedenen Fraktionen ermittelt und auf dieser Basis werden alternativ Konzepte angeboten.

Grundlage der Konzepte ist die Wahrnehmung der Abfallentsorgung durch das künftige Anlagenmanagement und die überwiegend gewerbliche Betreibung der Ferienhäuser für das Ferienwohnen. Hier wird vom Gast analog einer Hotelunterkunft erwartet, dass ihm die Abfallentsorgung abgenommen wird.

Demgemäss ist nach derzeitigem Stand eine baulich gefasste Hauptsammelstelle im Bereich des Freizeithügels geplant, weil dort ein Schwerpunkt des Aufkommens gesehen wird und zum anderen gute organisatorische Voraussetzungen bestehen.

Darüber hinaus soll es über das Gesamtareal verteilt drei weitere Sammelstellen geben, die mittels unterirdischer Sammelsysteme hergestellt werden. Sie sind leiser und, da nicht direkt besonnt, geruchsärmer, weniger wespenanfällig, verfügen über größeres Sammelvolumen und fügen sich in angemessener Weise in ein anspruchsvolles Umfeld ein.

Der zuständige Entsorger ist grundsätzlich bereit, mit einem vergleichsweise kleinen maßstabsgebenden Fahrzeug tätig sein zu wollen, um nicht zu große Radien und Wendepunkte fordern zu müssen.

Die Hafenauffangvorrichtungen gemäß § 4 Sportboothafenverordnung S-H werden stationär im maritimen Dienstleistungsbereich (3.1.5) zugeordnet und unterhalten.

Zu gegebenem Zeitpunkt werden die zu fordernden Abfallbewirtschaftungspläne erstellt und mit dem Entsorger abgestimmt.

Da die Machbarkeitsstudie zu einem sehr frühen Zeitpunkt gefertigt worden ist, entspricht das ihr zu Grunde liegende Konzept nicht mehr exakt dem gegenwärtigen. Da sich jedoch keine abfalltechnisch gravierenden Änderungen ergeben haben, sind die Kernaussagen der Studie weiter gültig.

### **3.2.9 Löschwasserversorgung**

Die Löschwasserversorgung ist ein herausragendes Erfordernis für eine Anlage, wie Port Olpenitz. Die Hauptversorgung erfolgt über das unerschöpfliche Reservoir des Hafens in allen seinen Teilen. Diese Grundversorgung wird durch Hydranten im Bereich des Freizeithügels mit dem Veranstaltungszentrum ergänzt.

Zur Erstellung des Feuerwehrkonzeptes für die Gesamtanlage einschließlich Feuerwehrebewegungsflächen, Löschwasserverfügbarkeit wird ein Sonderfachplaner konsultativ und gegebenenfalls gutachterlich mitwirken.

Es wird ein Brandschutzkonzept erstellt, in dem Aussagen über den aktiven und passiven Brandschutz getroffen werden.

### **3.2.10 Denkmalschutz**

Hochbaulich relevante Denkmalschutz-Objekte sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Die zuständige Bodendenkmalbehörde hat auf das gegebenenfalls noch vorhandene Objekt Oldenburg hingewiesen.

Es befindet sich, soweit es sich noch nachweisen lässt, ca. 200 m südlich vom Kap Oldenburg und ca. 60 m ostwärts vom Strand in der Ostsee und somit außerhalb des Geltungsbereiches.

Da es möglicherweise noch Mauersteinreste an Land auf Höhe der ehemaligen Oldenburg gibt, wird bei gegebenenfalls erforderlichen Erdarbeiten in diesem Areal die Bodendenkmalpflege rechtzeitig informiert.

Ein weiterer Hinweis erfolgte auf einen Hügel, der sich vor 1958 im Bereich des gegenwärtigen Schöpfwerkes an der südlichen Plangebietsgrenze befunden haben soll und möglicherweise im Zusammenhang mit der Oldenburg genutzt worden ist.

Auch hier wird vor gegebenenfalls erforderlichen Erdarbeiten die zuständige Bodendenkmalpflege rechtzeitig informiert.

Um die Erinnerung vor allem an die Oldenburg, anteilig aber auch an den nachweisbaren früheren Hügel wach zu halten, haben die Projektentwickler mit dem Freizeithügel Oldenburg (3.1.4) eine tendenzielle und namentliche Reminiszenz in das Konzept eingewebt, die hiermit begründet sein soll.

### **3.2.11 Altlasten**

Im Jahr 2005 wurde auf Veranlassung der Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH) eine umfangreiche Bodenuntersuchung durch die KIWA ECO Consult GmbH durchgeführt. Das Untersuchungsziel bestand in der zielführenden Erkundung des Bodens im Bereich aller Kontaminationsverdachtsflächen auf das Vorhandensein von Schadstoffen.

Die Probenanalyse erfolgte in einem akkreditierten und BAM-anerkannten Labor. Untersucht wurde der Boden an sämtlichen baulichen Anlagen, Lagerstätten, Lagerflächen, technischen Anlagen, Waschplätzen, Abscheidern usw.

Es wurden keinerlei Gefährdungen nachgewiesen. Gleichwohl verbleibt als Kontaminationsverdachtsfläche der ehemalige Schrottplatz, hier erfolgen im Zusammenhang mit dem Abriss fortführende Untersuchungen und gegebenenfalls Vorgaben für erforderliche Maßnahmen.

Das betroffene Objekt ist in der Planzeichnung verortet.

Für 12 weitere Objekte ist es ausreichend, den Rückbau fachtechnisch zu begleiten, um aus dem Altlastenverdacht entlassen werden zu können.

Eine nochmalige Untersuchung der Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) erfolgte nach Ausbau der Transformatoren im Februar 2007. Es wurde keine signifikante Belastung mit polychlorierten Biphenylen (PCB) festgestellt, Quelle: Bericht orientierende Untersuchung (Phase IIa –2) vom Mai 2007. Der Bericht ist im Auftrage der GMSH erstellt und liegt dort vor.

Im Mai 2007 wurden durch den Vorhabenträger eine Beprobung des Hafensedimentes und Wasseranalysen aus dem Haupthafen und dem Schleibach unmittelbar unterhalb des Schöpfwerkes veranlasst.

Die Sedimentbeprobung erfolgte zunächst an 4 Stellen im Haupthafen und etwa mittig im Vorhafen.

Deutliche Hinweise werden auf organische Zinnverbindungen gegeben, die augenscheinlich aus in den 70-iger Jahren verwendeten Antifouling-Schiffsanstrichen herrühren. Die ermittelten Mengen sind deutlich unterschiedlich verteilt und müssen in Abhängigkeit von vorgesehenen Ausbaggerungen und Baumaßnahmen fortführend und auf das Vorhaben bezogen ermittelt werden.

Ermittelt wurden zudem Auffälligkeiten bei Stoffen der Gruppe HCH (Hexachlorcyclohexan), sie entstammen dem Insektizid „Lindan“ aus der Zeit zwischen 1942 und 1980. Bei gegebenenfalls vorzusehender Sedimententnahme und Verbringung ist der Umgang damit vorzuklären.

Bei PCB gibt es eine signifikante Referenzüberschreitung im Vorhafen, die im Falle von Maßnahmen am Gewässergrund im Vorfeld näher zu untersuchen und der Umgang damit vorzuklären ist.

Beide entnommenen Wasserproben weisen keinerlei Auffälligkeiten, wohl aber erhebliche Unterschiede auf. So dominiert erwartungsgemäß die Leitfähigkeit bei der Probe aus dem Hafenbecken, den höheren Nitratgehalt weist die Probe aus dem unteren Schleibach aus.

### **3.2.12 Hochwasserschutz**

Gemäß Auskunft der zuständigen Küstenschutzbehörde vom 11.12.2007 beträgt der bisher höchste messtechnisch erfasste Wasserstand am Pegel Olpenitz 3,21 m über NN, er wurde am 13.11.1872 erreicht.

Dieser nachgewiesene Wasserstand zuzüglich eines Betrages für den säkulären Meeresspiegelanstieg dient an der Ostsee als Bemessungswasserstand für Landesschutzdeiche. Er ist als Ruhewasserstand zu verstehen und differiert regional. Darüber hinaus ist der Wellenaufbau zu berücksichtigen, der unter anderem von Windstärke, Windrichtung und der zur Verfügung stehenden freien Anlaufstrecke abhängt.

Aus Hochwasserschutzgründen dürfen Räume zum dauernden Aufenthalt von Personen nicht unterhalb von 3,50 m über NN eingerichtet werden.

Dieser Vorgabe wurde durch den Marinestützpunkt Olpenitz bereits entsprochen und ihr wird auch in der zivilen Folgenutzung in vollem Umfang entsprochen.

Die nächsthöchsten Hochwasserstände wurden mit 2,25 m über NN im Jahre 1905 sowie mit 2,00 m über NN in den Jahren 1838, 1914 und 1954 erreicht (Quelle: „Nachhaltiges Entwicklungskonzept der Küstenregion zwischen Schleimünde und Karlsmünde“, Ahrendt 2006).

Das am geringsten zurückliegende Hochwasser ereignete sich am 03./04.11.1995 und erreichte ca. 1,90 m über NN, davor 1978/1979 (Quelle: Speer, Gutachten 1996).

Als einziger hochwassergefährdeter Bereich im Plangebiet ist ein Teil des Driving-Range-Areals im Plan gekennzeichnet.

### **3.2.13 Küstenschutz**

Für den Küstenschutz kommen insbesondere die Außenküste nördlich und südlich des Vorhafens, sowie die den Vorhafen umschließenden Molen in Betracht.

Aber auch die Ufer der Schlei im Mündungsbereich, im Bereich der Nehrungshaken, sowie des westlichen und nördlichen Ufers des Schleidammes sind durch Strömung, Wind und Wellenlauf erheblich belastet und weisen sowohl An- als auch Ablandungserscheinungen auf.

Im Einklang mit der hierfür geltenden Rechtslage besteht ein vitales Interesse daran, nutzbare Badestrände zu erhalten, Risiken realistisch zu bewerten und darauf aufbauend die küstennahe Bebauung auszuführen und zu schützen.

Eine deutliche Dominanz gibt es bei Starkwinden zwischen 12 und 20 m/s für Olpenitz bei den Windrichtungen West bis Südwest, aber auch aus Ost.

Noch deutlicher fällt die Dominanz der Ostwinde bei 25 m/s und mehr aus. Diese Winde treffen nahezu rechtwinklig auf die Schwansener Außenküste auf und spalten sich vor dem Kliff Schönhagen in zwei unterschiedliche Sedimentverfrühtungsrichtungen. Hier erfolgt der größte Sedimentabtrag, der fast zu gleichen Teilen nach Süd und Nord transportiert wird.

Der Bereich Schönhagen Nord bis Schleimünde schlägt demgemäß mit einer überwiegend positiven Sedimentbilanz zu Buche, die allerdings durch die fast 700 m ausladenden Molen des Vorhabens einschließlich der Buhne an der Südmole erheblich beeinflusst werden (Quelle: Nachhaltiges Entwicklungskonzept der Küstenregion zwischen Schleimünde und Karlsmünde, K. Ahrendt)

Der Strandbereich südlich der Mole wird voraussichtlich weiter an Tiefe gewinnen. Hier existiert allerdings insofern eine Problemzone, dass Algen und Seetang angespült werden, die nicht im gesamten Umfang wieder abtransportiert und auf die allgemein übliche Art und Weise biologisch abgebaut werden.

Der Strandbereich nördlich des Vorhafens gewinnt aus der Süd–Nord–Sedimenttrift keinen Vorteil, er befindet sich im Strömungsschatten der Vorhafenmolen.

Am 20.09.2006 erfolgte durch das Vermessungsbüro ÖBVi Nebel in Schleswig eine aktuelle Kartierung der Küstenlinie sowohl ostseeseitig als auch schleiseitig. Die folgende Abbildung Nr. 16 zeigt exemplarisch einen Ausschnitt aus dem von An- und Ablandung am stärksten betroffenen Bereich im bzw. am Plangeltungsbereich. Der zu diesem Zeitpunkt gegenüber dem Katasterbestand festgestellten Anlandungsfläche von 57.087 m<sup>2</sup> im Bereich des Marinestützpunktes Olpenitz standen 15.400 m<sup>2</sup> Ablandung gegenüber. Wegen der Unstetigkeit der hier beschriebenen Vorgänge wurden die festgestellten An- und Ablandungsflächen bei der Umgrenzung des Plangeltungsbereiches nicht berücksichtigt. Die Abbildung zeigt u.a. die Zeiträume, in denen sich die dargestellten Veränderungen im Küstenverlauf ergeben haben.

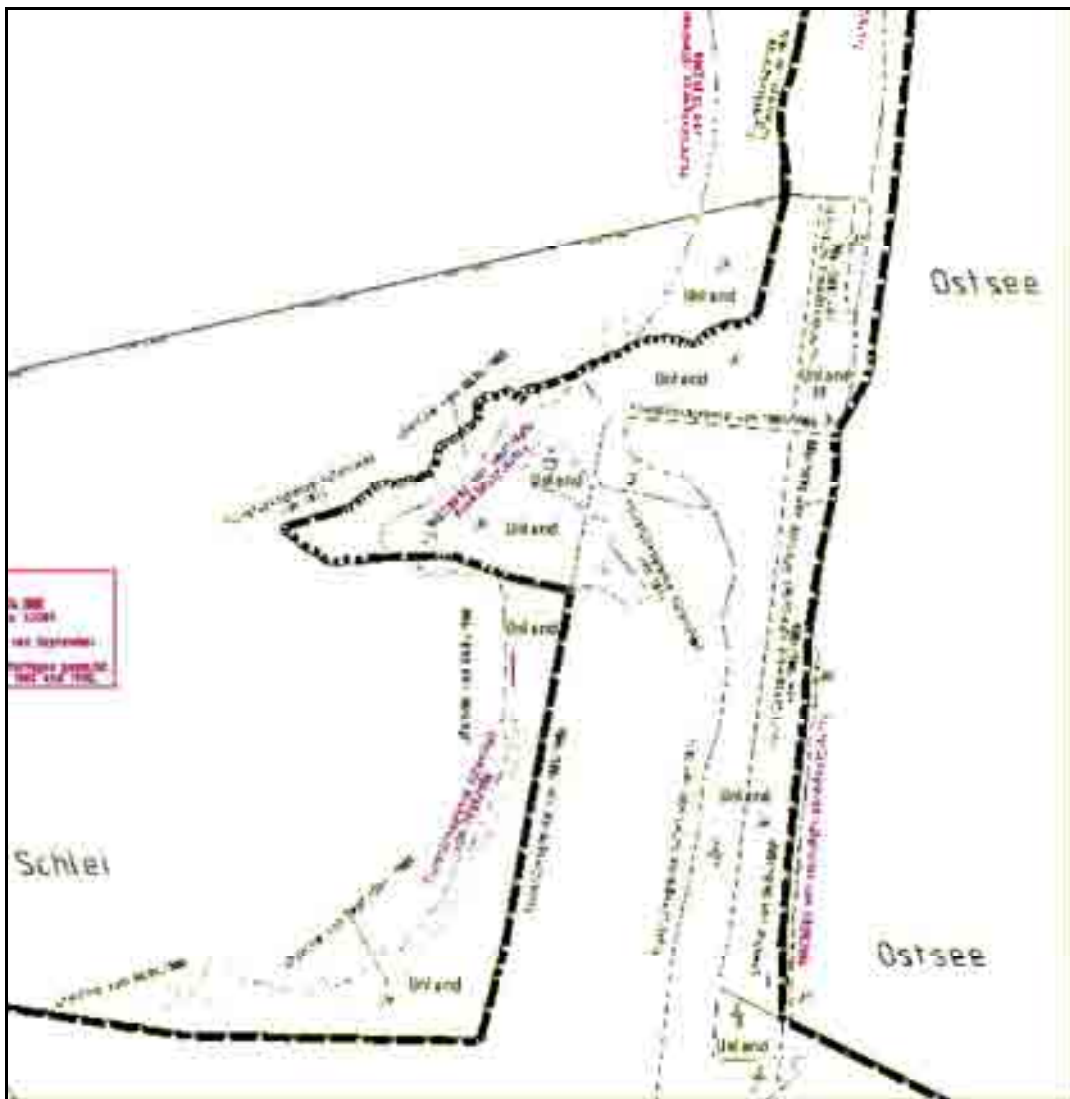


Abbildung 16

Darstellung der An- und Ablandung zwischen 1874 und 2006 (dargestellt durch ÖBVi Nebel, Schleswig)



In Betracht gezogen wird für den Küstenschutz ein Maßnahmenpaket aus

- Höhenzuordnung der Gebäude im betroffenen Bereich
- erosionsbeständige Gründung und
- gegebenenfalls erforderliche Schutzmaßnahmen für die Küste selbst, wie Deckwerke u.ä.

Da die Randbedingungen je nach betroffenen Bereich stark abweichen, sind die konkreten Maßnahmen Bestandteil der künftigen Objektplanung; sie werden mit Fachleuten und der Küstenschutzbehörde abgestimmt.

### **3.2.14 Einschränkungen und Bauverbote**

Ein erheblicher Teil des Plangeltungsbereiches befindet sich gemäß § 26 Abs. 1 LNatSchG SH in dem an Küstengewässern bis zu 100 m breiten Gewässer- und Erholungsschutzstreifen, in dem ein allgemeines Bauverbot besteht. Ausnahmen können für die Aufstellung von Bebauungsplänen gemäß § 26 Abs. 3 Nr. 4 LNatSchG SH unter bestimmten Bedingungen zugelassen werden.

Die angestrebte Konversion des Gebietes zu einem Ferien-, Touristik- und Freizeitzentrum am Wasser lässt sich bei Einhaltung des Schutzstreifens, der einen erheblichen Teil des Plangebietes einnimmt, nicht mit der erforderlichen Attraktivität verwirklichen. Der durch den Schutzstreifen belegte Teil des Vorhabensgebietes beträgt mit 619.100 m<sup>2</sup> fast 40% des Plangeltungsbereiches. Beim baulich nutzbaren Landanteil beträgt der durch den Schutzstreifen mit Bauverbot belegte Teilbereich mit 28% mehr als ein Viertel, zudem in den attraktivsten Bereichen.

An der zivilen Folgenutzung des Marinestützpunktes Olpenitz als Konversionsvorhaben besteht ein ungebrochen hohes öffentliches Interesse. Es ist von der Erwartung einer großen Zahl von Dauerarbeitsplätzen (1.400 gemäß Gutachten) und erheblicher Wertschöpfung getragen. Der hohe Anteil touristischer Infrastruktur begünstigt im näheren und weiteren Umfeld alle touristischen Dienstleister mit nur geringer oder gar keiner Infrastruktur.

Mit Schreiben vom 16. Oktober 2007 hat die Untere Naturschutzbehörde auf Antrag der Stadt auch bereits die Zulassung einer Ausnahme vom Bauverbot des § 26 Abs. 1 LNatSchG SH in Aussicht gestellt.

Zudem befanden sich erhebliche Teile des Plangeltungsbereiches in dem Bauverbotsstreifen gemäß § 80 Abs. 1 Nr. 3 LWG (a.F.). Nach dieser Regelung durften bauliche Anlagen in einer Entfernung von bis zu 100 m landwärts von der Küstenlinie nicht errichtet werden. Seit dem 21. Dezember 2007 gilt allerdings eine neue Fassung des § 80 LWG, in der die bisher relevante Regelung des § 80 Abs. 1 Nr. 3 LWG (a.F.) ersatzlos gestrichen worden ist. Gemäß der neuen Fassung des § 80 LWG besteht in dem hier relevanten Bereich damit keine Bauverbotszone nach LWG mehr.

Nach § 78 LWG bestehen bestimmte Nutzungsverbote, die insbesondere Küstenschutzanlagen nach § 77 LWG, Dünen und Strandwälle betreffen. Die vorliegende Bauleitplanung beachtet die besondere Schutzwürdigkeit dieser Bereiche, in denen insbesondere keine Errichtung baulicher Anlagen zugelassen wird.

Gemäß § 77 LWG besteht eine Genehmigungspflicht für die Errichtung, den Abbruch oder die wesentliche Änderung von Anlagen an der Küste.

Gegebenenfalls erforderliche Ausnahmegenehmigungen nach § 78 LWG bzw. Genehmigungen nach § 77 LWG sind mit Schreiben der für den Küstenschutz zuständigen Behörde vom 25. April 2008 grundsätzlich in Aussicht gestellt worden.

Im Bereich der südlichen Geltungsbereichsgrenze verläuft ein Damm, der als Regional-Deich einzustufen ist. Gemäß § 70 Abs. 1 LWG ist jede Benutzung dieses Deiches unzulässig, die seine Wehrfähigkeit beeinträchtigen kann.

Ein Deich besteht gemäß § 65 LWG aus dem Deichkörper und dem Deichzubehör, zu dem beiderseits die Schutzstreifen gehören. Der äußere Schutzstreifen eines Regional-Deiches ist 10 m, der innere Schutzstreifen 5 m breit.

Der hiernach zu schützende Bereich ist in der Planzeichnung eingetragen. Ihm ist durch eine entsprechende Anpassung der für die Hotelbebauung vorgesehenen Baufelder (vgl. 3.1.9) Rechnung getragen worden.

Im Übrigen kann die Küstenschutzbehörde erforderlichenfalls gemäß § 70 Abs. 3 LWG auf Antrag Ausnahmen von den Verboten des § 70 Abs. 1 LWG zulassen, wenn die Wehrfähigkeit und die ordnungsgemäße Unterhaltung des Deiches nicht beeinträchtigt werden.

#### **4. Vorhabenscharakteristik und Kennzahlen**

##### **4.1 Saisonalität**

Durch einen sorgfältig ausgewogenen Mix aus touristischen, sportlichen und kulturellen Angeboten über einen größtmöglichen Teil des Jahres hinweg wird eine überdurchschnittliche Saisonverlängerung mit dem Ziel der bestmöglichen ganzjährigen Auslastung angestrebt. Großes Augenmerk wird auf die Angebote gerichtet, die entweder von der touristischen Saison unabhängig sind (Tagung, Bildung, Kultur, Therme, Skihalle...); oder aber selbst ihre beste Zeit außerhalb der Hauptsaison haben, wie zum Beispiel Angeln.

##### **4.2 Zielgruppenansprache**

Die Zielgruppen der Projektentwicklung Port Olpenitz sind

- ☐ Segel- und Motorboottourismus
- ☐ Badeurlauber
- ☐ Angler
- ☐ Tauchsportler
- ☐ Naturfreunde
- ☐ Radler
- ☐ Kulturtouristen
- ☐ ausländische Gäste in allen ausgewiesenen Kategorien

Damit wird ein Beitrag zum regionalen Zielgruppenabgleich mit bestehenden und in Planung befindlichen Anlagen geleistet.

### 4.3 Kennzahlen und Kapazitäten

Das Vorhaben wird (nach derzeitigem Stand der Planung) durch folgende Kennzahlen und Kapazitäten gekennzeichnet:

Gesamtgröße des Vorhabens	ca.	158,6 ha	
Hafenfläche (Wasserfläche)	ca.	76,8 ha	
Landfläche	ca.	74,6 ha	
Geplante Inseln	ca.	7,2 ha	158,6 ha
Ferienhäuser für Fremdenverkehr	ca.	960	
Betten in Ferienhäusern	ca.	5.500	
Hotelbetten	ca.	1.500	7.000
Bootsliegeplätze vor den Häusern	ca.	1.000	
Bootsliegeplätze im Yachtclub	ca.	200	
Bootsliegeplätze im Vorhafen	ca.	1.150	
sonstige Bootsliègeplätze	ca.	150	2.500
Winterlagerplätze für Boote	ca.	2.000	2.000
touristische Infrastruktur	ca.	100.000 m <sup>2</sup>	
gestaltete Grünfläche	ca.	336.593 m <sup>2</sup>	
Promenaden	ca.	3,2 lfd. km	
Gesamtuferlinie (außer Ostsee und Molen)	ca.	9 lfd. km	

Weitergehende Aufschlüsselungen insbesondere auch die der grüneingriffs-ausgleichsrelevanten Flächen enthält der Umweltbericht in Tabelle 26.

## **5. Festsetzungen mit Begründung**

### **5.1 Art der baulichen Nutzung, § 9 (1) Nr. 1 BauGB**

#### **5.1.1 Sondergebiete nach § 10 BauNVO**

Die überwiegende Art der Nutzung ist Sondergebiete, die der Erholung dienen nach § 10 Bau NVO mit der Zweckbestimmung Ferienhausgebiete. Das gilt insbesondere für die mit Ferienhäusern bebauten großen Teilbereiche des Plangebietes, die mit SO Fer gekennzeichnet sind.

In Ferienhausgebieten sind Ferienhäuser zulässig, die aufgrund ihrer Lage, Größe, Ausstattung, Erschließung und Versorgung für den Erholungsaufenthalt geeignet und dazu bestimmt sind, überwiegend und auf Dauer einem wechselnden Personenkreis zur Erholung zu dienen.

Der überwiegende Teil der Ferienhäuser wird über einen oder mehrere gewerbliche Betreiber an einen überwiegend ständig wechselnden Personenkreis vermietet und nach deren Standard und Bettenausstattungsschlüssel ausgestattet. Bekannte etablierte Betreiber in diesem Segment sind zum Beispiel Landal Green Parks, SARCON, PR holidays, Center Parks und andere, die bereits ihr nachhaltiges Interesse bekundet haben, siehe auch Machbarkeitsstudie zur Raumordnerischen Abstimmung.

Jedoch ist vom Vorhabenträger auch ein teilweiser Abverkauf von Ferienhäusern an Privatpersonen vorgesehen. Zur ergänzenden Sicherung des besonderen Charakters der Ferienhausgebiete sind daher in der landesplanerischen Stellungnahme vom 16. April 2008 diesbezügliche Forderungen erhoben worden, die die Stadt durch entsprechende Vereinbarungen in einem städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger umgesetzt hat:

Nach diesen vertraglichen Regelungen sind hinsichtlich der Nutzung der Ferienhäuser, -wohnungen und -appartements folgende Vorgaben zu beachten:

- Die Bettenkapazität der Ferienhäuser, -wohnungen und -appartements ist zu mindestens 80 % einer gewerblich-touristischen Nutzung zuzuführen, wobei die Möglichkeit der Eigennutzung an bis zu 100 Tagen im Jahr – jedoch maximal zwei Wochen während der Saison (= 01.06. bis 31.08.) – nicht ausgeschlossen ist.
- Maximal 20 % der Bettenkapazität der Ferienhäuser, -wohnungen und -appartements dürfen einer privaten Nutzung zugeführt werden.
- Die Entstehung von Dauer- oder Zweitwohnsitzen ist ausgeschlossen.
- Die Bettenkapazität der Ferienhäuser, -wohnungen und -appartements errechnet sich jeweils aus der Gesamtbettenkapazität im Vertragsgebiet abzüglich der Bettenkapazität der Hotels.
- Die Nutzungsmöglichkeiten der Ferienhäuser, -wohnungen und -appartements sind räumlich wie folgt zuzuordnen:
  - Der südliche Teil von Port Olpenitz ist ausschließlich für die gewerblich-touristische Nutzung vorzusehen.
  - Der nördliche Teil von Port Olpenitz (inklusive der Inseln) ist sowohl für die gewerblich-touristische Nutzung als auch für die private Nutzung vorzusehen.

Im Übrigen verpflichtet der Vorhabenträger sich in dem städtebaulichen Vertrag zur Einhaltung des von ihm vorgelegten und zum Bestandteil des Vertrages gemachten Betreiberkonzeptes.

Diese vertraglichen Verpflichtungen des Vorhabenträgers gegenüber der Stadt entbinden den Vorhabenträger naturgemäß nicht von der Pflicht zur Einhaltung der verbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes.

Eine Besonderheit in diesem Bereich stellen die auf den Inseln vorgesehenen Ferienhausbereiche dar. Die Inseln entstehen als über dem Wasser ruhende Plattformen auf Bohrpfählen und stabilisierendem Balkenraster. Sie entsprechen damit einem brückenartigen Bauwerk, auf dem ohne Bodenversiegelung die Ferienhäuser errichtet werden. Dieser Besonderheit wird durch eine gesonderte Nutzungsbezeichnung SO Fer (Inseln) in der Planzeichnung entsprochen.

### 5.1.2. Sonstige Sondergebiete nach § 11 BauNVO

Die zweite Art der Nutzung im Plangebiet ist sonstige Sondergebiete gemäß § 11 Bau NVO. Die Sondergebietsausweisungen erfolgen demgemäß wie folgt:

SO F1 Zweckbestimmung: Ferienwohnen/ Einzelhandel/ Gastronomie/ Dienstleistung  
zulässig sind: Ferienwohnen, Betriebsinhaberwohnungen, die der Versorgung der im Plangebiet befindlichen Anlage dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften, Dienstleistungseinrichtungen, die für touristisch geprägte und der Erholung dienende Einrichtungen typisch sind.

Diese Nutzungskombination wird insbesondere zur Realisierung des unter 3.1.3 beschriebenen Teils der Gesamtanlage benötigt. Sie gibt der zentralen Flaniermeile die stimmungsvolle Prägung und nimmt solcherart ein traditionelles Element norddeutscher Bäderarchitektur auf. Weitergehende Beschreibung und Begründung siehe 3.1.3.

SO F2 Zweckbestimmung: Multifunktionshügel mit Freizeit-, Kultur- und  
Beherbergungsnutzung, sowie Lagerfunktionen  
zulässig sind: Sport- und Freizeitanlagen, Ferienwohnen, Bootsliegeflächen, Bootstrailerstellflächen, sowie PKW-Stellplatzflächen, Seilbahn.

Diese Nutzungsausweisung bezieht sich auf den unter 3.1.4 beschriebenen multifunktionalen Freizeithügel Olden Burg, der sich mit seiner Kompaktheit und Vielschichtigkeit in keine der zuvor genannten Zweckbestimmungen einordnen lässt. Seine gesonderte Ausweisung ist die Grundlage für die Zulässigkeit einer bisher einmaligen Sport-, Freizeit- und Fremdenverkehrsanlage, die erdreichbedeckt und intensiv begrünt wird. Sie dient in dieser Art besonders der landschaftsbildverträglichen Einordnung einer beträchtlichen Gebäudekubatur, die in sich mehrere Alleinstellungsmerkmale vereinigt und eine Hommage an die Frühgeschichte der Örtlichkeit darstellt, weiteres siehe 3.1.4.

SO F3 Zweckbestimmung: Kultur/Konferenz/Kirche/Verwaltung  
zulässig sind: Gebäude und Anlagen für kulturelle und kirchliche Zwecke, Tagungs- und Konferenzeinrichtungen, Messe- und Ausstellungseinrichtungen, Einrichtungen, die der Verwaltung der im Plangebiet befindlichen Anlage dienen Die der Versorgung der im Plangebiet befindlichen Anlage dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften

Diese Zweckbestimmung bezieht sich auf die unter 3.1.1, 3.1.4a und 3.1.17 beschriebenen Teile des Vorhabens (= Olpenitzmuseum, Kirche und Veranstaltungszentrum). Ihre Begründung für die Einordnung innerhalb der Gesamtanlage findet sich unter den genannten Abschnitten im Kapitel 3.

---

SO F4 Zweckbestimmung: zulässig sind:	Hafendienstleistung Hafenmeisterei, Signalturn, Ferienwohnen Bootsliegeplätze, sowie PKW-Stellplatzflächen, Handel mit Schiffsbedarf und –ausstattung, sowie wassersportbezogene Dienstleistungen, für den Schiffsverkehr erforderliche Versorgungsanlagen, wie Kran, Werft , Bootstankstellen, Slipanlagen, Bilgenwasser- und Fäkalienentsorgung, die der Versorgung der im Plangebiet befindlichen Anlage dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften.
--	---

Die Funktion wird mit den unter 3.1.5 und 3.1.6 beschriebenen Vorhabensteilen maritimes Dienstleistungszentrum und Servicehafen begründet.

SO F5 Zweckbestimmung: zulässig sind:	Hotel / Fremdenverkehr Hotel- und Beherbergungsbetriebe, Wellness- und Beautyeinrichtungen, die der Versorgung der im Plangebiet befindlichen Anlage dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebsinhaberwohnungen, Seminar-, Tagungs- und Konferenzräume.
--	--

Hiermit ist das unter 3.1.9 beschriebene Fremdenverkehrswohnen gemeint.  
Es sind Hotels im herkömmlichen Verständnis vorgesehen, die die Gestaltung in der vertrauten traditionsreichen Bäderarchitektur in zeitgemäßer Interpretation ermöglichen.  
Sie sollen in besonderem Maße dazu beitragen, das unverwechselbare wasserseitige Erscheinungsbild der Gesamtanlage Port Olpenitz zu prägen.

SO F6 Zweckbestimmung: zulässig sind:	Freizeit, Sport und Gastronomie Driving Range, die der Versorgung der im Plangebiet befindlichen Anlage dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebsinhaberwohnungen.
--	--

Diese Funktion wird mit dem unter Punkt 3.1.21 beschriebenen Vorhabensteil Driving Range begründet.

SO F7 Zweckbestimmung: zulässig sind:	Einzelhandel / Gastronomie die der Versorgung der im Plangebiet befindlichen Anlage dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften, Dienstleistungseinrichtungen, die die für touristisch geprägte und der Erholung dienende Einrichtungen typisch sind.
--	---

Diese Funktion wird mit der Aufwertung der Südmole zur Erlangung einer Seebrückenfunktion benötigt. Sie schafft zudem eine für die Allgemeinheit zugängliche unverwechselbare Situation mit dem Charakter eines Alleinstellungsmerkmals.

---

SO F8 Zweckbestimmung:	Leuchtturm
Zulässig sind:	Leuchtturm, Hafenmeisterei.

Mit dieser Funktion ist beabsichtigt, das maritime Gesamtambiente der künftigen Anlage zu unterstützen und zur Unverwechselbarkeit beizutragen. Es ist hingegen nicht beabsichtigt, die nautische Wirkung des an der Schleimündung befindlichen Leuchtturmes zu beeinträchtigen, weshalb die Ausstattung und Beleuchtung des Turmes eng mit dem WSA abgestimmt wird.

## **5.2 Maß der baulichen Nutzung und Bauweise, § 9 (1) Nr. 1 und 2 BauGB**

Das Maß der baulichen Nutzung ist durch unterschiedliche Festsetzungen der GRZ und der zulässigen Höhen bzw. Geschossigkeiten in den verschiedenen Bereichen sorgfältig und dem jeweiligen Gebietscharakter entsprechend ausdifferenziert worden. Nähere Erläuterungen hierzu finden sich – bezogen auf die jeweiligen Vorhabensteile – oben unter Ziffer 3.1.

Im Plangebiet wird überwiegend die offene Bauweise gemäß § 22 Bau NVO festgesetzt. Das dient einer möglichst lockeren Bebauung mit der Ermöglichung vielfältiger Blickbeziehungen.

Mit dem Ziel der verbesserten Raumbildung wird für einige Bereiche (insbesondere für die Uferpromenade und einen Großteil der Inseln) abweichende Bauweise festgesetzt, bei der die vom Grundsatz her offene Bauweise mit Einzelgebäudelängen über 50 m zulässig ist.

Der Multifunktionshügel Olden Burg mit dem an ihn angrenzenden maritimen Dienstleistungsbereich lässt sich in keine der allgemein üblichen Bauweisen einordnen. Er ist eine größtenteils erdreichüberdeckte kompakte bauliche Anlage mit mehreren Ebenen, die innerhalb der festgesetzten Baugrenzen ohne die Pflicht zur Einhaltung von Grenzabständen errichtet werden kann. Eine Gebäudelänge von mehr als 50 m ist zulässig.

## **5.3 Gestaltung**

Zur Gestaltung werden keine über die in der Planzeichnung enthaltene Festsetzung zu den Dächern hinaus gehenden Festsetzungen vorgenommen. Die planende Gemeinde und der Vorhabenträger sind darin übereingekommen, alle weitergehenden Vorgaben zur Gestaltung in einem städtebaulichen Vertrag zu vereinbaren.

## **5.4 Verkehrsflächen, § 9 (1) Nr. 11 BauGB**

Alle Verkehrsflächen im Plangebiet sind im Privateigentum stehende Erschließungsstraßen.

Die wichtigsten Planstraßen sind durch Straßenbegrenzungslinien als verkehrsberuhigte Zonen dargestellt.

In dem das B-Plan-Verfahren begleitenden und ergänzenden Vertragswerk wird verbindlich geregelt, welche Straßen öffentlich gewidmet werden.

Alle Straßen im Plangebiet werden durch unterschiedliche Maßnahmen verkehrsberuhigt, die größte Bedeutung kommt der durchgängigen Geschwindigkeitsbegrenzung zu.

Die Verkehrsberuhigung selbst dient der Sicherung einer angemessenen Lebensqualität in der Gesamtanlage, sowie der Verkehrslärmminimierung.

## **5.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte, § 9 (1) Nr. 21 BauGB**

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Eigentümer der angeschlossenen Grundstücke sind in die Verkehrsflächen integriert.

Geh- und Leitungsrechte zu Gunsten des WSA sind in der Planzeichnung gesondert gekennzeichnet.

Betroffene Behörden und Versorgungsträger werden gebeten, trotz allgemeiner Begehrbarkeit zwingend erforderliche Geh-, Fahr- und Leitungsrechte mitzuteilen, damit sie gegebenenfalls nachgetragen werden können.

## **5.6 Stellplätze, § 9 (1) Nr. 11 BauGB**

Zusammenhängende Stellplatzareale werden im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt, um die Durchsetzung des Stellplatzerlasses des Landes Schleswig-Holstein zu sichern, siehe dazu auch Stellplatznachweis unter 3.2.2.3. Darüber hinaus sind Stellplätze in den Sondergebieten allgemein zulässig.

Gemäß § 21a Bau NVO sind Garagengeschosse in sonst anders genutzten Gebäuden auf die Zahl der Vollgeschosse oder die zulässige Baumasse nicht anzurechnen. Damit soll es insbesondere in der repräsentativen Bebauung südlich des Vorhafens, in den Uferpromenaden ermöglicht werden, mit Parkebenen zur anteiligen Sicherung des Stellplatzbedarfes unmittelbar in den Gebäuden beizutragen und dabei dem Ressort-Gedanken gerecht werden zu können, den verschiedene Betreiber zur Voraussetzung ihrer Ansiedelung machen. Sie sollen auch dazu genutzt werden können, die Räume zum Daueraufenthalt von Menschen im Sinne des Hochwasserschutzes noch deutlicher über den dafür bekannten Bemessungshöhen zuzuordnen.

## **5.7 Altlasten**

Flächen mit Altlastenverdacht: Solcherart werden zwei Flächen in der Planzeichnung dargestellt, für die die erstellten Gutachten Kontaminationen nachgewiesen haben bzw.

Kontaminationsverdacht noch nicht ausräumen konnten. Für diese sind in Abhängigkeit von geplanten Baumaßnahmen oder Aushub mit anschließender Verbringung weitergehende Untersuchungen notwendig und ggfs. Maßnahmen daraus abzuleiten.

## **5.8 Immissionsschutzrechtliche Festsetzungen**

Fläche für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen: Solcherart wird eine Teilfläche im Plangebiet ausgewiesen, für die die Verkehrslärmbelastung abhängig von der geplanten Nutzung ggfs. Schallschutzmaßnahmen erforderlich macht.

## **5.9. Naturschutzrechtliche Festsetzungen**

Im Bebauungsplan finden sich drei Festsetzungen, mit denen den Ergebnissen des Umweltberichtes Rechnung getragen wird. Sie betreffen:

- den Schutz der bestehenden Küstendüne (vgl. oben 3.1.19),
- die Pflicht zur gärtnerischen Gestaltung aller innerhalb von Baufeldern befindlichen Freiflächen, sowie
- die Pflicht, Stellplätze auf Parkplatzanlagen, sowie Stellplätze mit ihren Zufahrten auf Privatgrundstücken mit teilversickerungsfähigem Pflaster oder ähnlichen wasser- und luftdurchlässigen Oberflächenbelägen anzulegen.

Hinsichtlich der übrigen Maßnahmen zum Schutze der Umwelt wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6. verwiesen.



## 6. Abwägung zu den umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens

### 6.1 Wesentliche Auswirkungen des Vorhabens

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Natur und Umwelt sind im Umweltbericht ermittelt und bewertet worden. Im Einzelnen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im Umweltbericht verwiesen.

Die Planung entfaltet bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen. Die baubedingten Auswirkungen wie Bodenverdichtungen, Lärm, Erschütterungen etc. sind zeitlich auf den Bauzeitraum beschränkt.

Die anlagebedingten Auswirkungen betreffen vor allem Versiegelungen, die jedoch durch Nutzung vorhandener versiegelter Flächen auf ein Minimum reduziert werden. Auch gewisse Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind mit dem Vorhaben verbunden.

Die betriebsbedingten Auswirkungen sind vor allem die mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens verbundenen zusätzlichen Schallimmissionen sowie freizeitbedingte Lärm- und Störfwirkungen auf Fauna und Flora.

Die für den Fall der Durchführung der Planung prognostizierten bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter stellen sich im Wesentlichen wie folgt dar:

- Im Hinblick auf das Schutzgut **Mensch** sind vor allem Lärmimmissionen relevant. Dabei wird die Gesamtlärsituation im Bereich der Nachbarschaft außerhalb des Plangeltungsbereichs durch den zunehmenden Straßenverkehrslärm bestimmt. Das verstärkte Verkehrsaufkommen wird besonders für Anwohner entlang der L 286, B 201, B 203, B 199 zu erhöhten Schallimmissionen führen.
- Durch das Vorhaben werden verschiedene Auswirkungen für **Pflanzen** hervorgerufen. Landseitig müssen 166 nicht geschützte Bäume sowie zwei Neupflanzungen von Kugelhorn beseitigt werden. Wasserseitig ist eine Beeinträchtigung der Pflanzen insbesondere durch Trittbelastung im Ufer- und Flachwasserbereich sowie durch Bootsverkehr nicht auszuschließen. Makrophytenbestände sowie Seegräser und verwandte Arten werden potentiell durch starke Wasserbewegungen (z.B. Wassersport) beeinträchtigt.
- Die Planung kann auch nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut **Tiere** haben. *Baubedingte Beeinträchtigungen* treten nur vorübergehend auf. Von einer Wiederansiedlung von Fledermäusen nach Beendigung der Baumaßnahmen ist auszugehen. Die Wiederansiedlung von Vögeln wird durch verschiedene Maßnahmen erzielt. *Anlagebedingte Beeinträchtigungen* werden insbesondere hinsichtlich Brut- und Rastvögeln hervorgerufen. Durch den Abriss von Gebäuden und die Flächenumgestaltung im Planbereich ist für einige Brutvogelarten mit einem Totalverlust der Bruthabitate zu rechnen. Betroffene Niststätten werden ersetzt, so dass davon auszugehen ist, dass eine Wiederansiedlung erfolgen wird. Auf der Teil der Halbinsel Olpenitz ist *betriebsbedingt* mit einer zunehmenden Beeinträchtigung von Brutvögeln zu rechnen. Für Seeschwalben und andere störungsempfindliche Arten ist aufgrund der nach wie vor zulässigen Strandnutzung im süd-östlichen Teil allerdings zu erwarten, dass diese aus dem Brutlebensraum verdrängt werden. Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass diese Verdrängung auch bei Nichtverwirklichung des Vorhabens erfolgt, wenn vor der Inbetriebnahme von Port Olpenitz keine Schutzmaßnahmen ergriffen werden, da die Vögel zunehmend durch Prädatoren und touristische Nutzung der Halbinsel Olpenitz an ihrem Bruterfolg gehindert werden. Durch das in der Planung vorgesehene Schutzkonzept, insbesondere das schleihaffseitige Betretens- und Anlandeverbod, kann es für Rast- und Mauservögel sogar zu einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation kommen. Dieses Schutzkonzept wird unterstützt durch die in der Landesplanerischen Stellungnahme durch das MLUR verbindlich in Aussicht gestellte naturschutzrechtliche Unterschutzstellung des nördlichen Teils der Halbinsel Olpenitz.

- Auswirkungen auf den **Boden** werden durch eine maximal anrechenbare Neuversiegelung von 65.980 m<sup>2</sup> hervorgerufen. Auf Grund bestehender, in der Vergangenheit umfangreicher Devastierung (Auffüllung) wird der Eingriff gegenüber dem status quo mit 50% berechnet, so dass insgesamt eine eingriffsrelevante Vollversiegelung von 32.990 m<sup>2</sup> hervorgerufen wird, die auszugleichen ist.
- Ein relevanter Eingriff für das Schutzgut **Wasser** liegt nicht vor.
- Auf Grund der Lage und der Anrainerobjekte ist keine Beeinträchtigung für das Schutzgut **Klima/Luft** zu erwarten.
- Das Risiko der Schädigung von **Kultur- und sonstigen Sachgütern** ist gering. Insbesondere eine Beeinträchtigung der Fundamentreste der Burg Oldenburg ist bei normalem Badebetrieb nicht zu befürchten.
- Die **Landschaft** ist durch typische Elemente der Küstenlandschaft geprägt. Die Neugestaltung durch das Vorhaben stellt sich als kleine „Hafenstadt“ in der Schleimündung dar und fügt sich insgesamt hinreichend in das Landschaftsbild ein.
- Eine Beeinträchtigung der **biologischen Vielfalt/Biodiversität** ist durch die Planung nicht zu erwarten. Durch die Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Konflikten werden erhebliche Veränderungen der biologischen Vielfalt nicht hervorgerufen.
- Die **Wechselwirkungen** zwischen den Schutzgütern sind im Rahmen der Beurteilung der einzelnen Schutzgüter berücksichtigt worden.
- Besonders oder streng **geschützte Arten** werden durch das Vorhaben nicht unzulässig beeinträchtigt.
- Die Auswirkungen auf die außerhalb des Plangeltungsbereichs liegenden **nationalen Schutzgebiete** (= die in der Nähe befindlichen Naturschutzgebiete und das Landschaftsschutzgebiet „Kopperby/Olpenitz“) sind nicht erheblich. Die Verbotstatbestände der entsprechenden Schutzgebietsverordnungen sind nicht erfüllt.
- Im Umfeld des Plangebiets befinden sich zwei **NATURA 2000 Gebiete**. Es handelt sich dabei um das FFH-Gebiet DE 1423-394 „Schlei incl. Schleimünde und vorgelagerter Flachgründe“ sowie um das Europäische Vogelschutzgebiet DE 1423-491 „Schlei“. Beide Gebiete grenzen im Norden und Osten an das Gelände des ehemaligen Marinestützpunktes an. Sie umfassen hier Teile der Wasserflächen der Schlei und der Ostsee sowie der zwischen dem ehemaligen Marinestützpunkt und der Schleimündung befindlichen Landzungen und des zwischen Mole Vorhafen und Schleimünde gelegenen Strandes. Die Gebiete sind durch die militärische Nutzung des Marinestützpunktes Olpenitz im Zeitraum von 1964-2006 sowie als stark frequentiertes Ferien- und Erholungsgebiet erheblich vorbelastet. Aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Plangebiet war eine Beeinträchtigung dieser Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen aber nicht von vornherein ausgeschlossen. Gemäß § 34 BNatSchG i.V.m. § 30 LNatSchG wurde daher eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die Verträglichkeitsprüfungen für das FFH-Gebiet DE 1423-394 „Schlei incl. Schleimünde und vorgelagerter Flachgründe“ sowie das Vogelschutzgebiet DE 1423-491 „Schlei“ ergeben die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Schutz- und Erhaltungszielen beider europäischen Schutzgebiete. Auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten liegen keine erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH- oder Vogelschutzgebiet vor.

## 6.2 Maßnahmen zum Schutz der Umwelt

Die durch die Planung zu erwartende Zunahme des Verkehrslärms sowie Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch ein Paket von Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen vermieden, minimiert bzw. ausgeglichen.

Die Einzelmaßnahmen sind im Umweltbericht ausführlich hergeleitet und begründet, weshalb hier auf eine nochmalige, ausführliche Darstellung verzichtet werden soll.

Drei dieser Maßnahmen werden durch Festsetzungen im Bebauungsplan geregelt (siehe 5.9). Die übrigen Maßnahmen können sinnvoll nicht durch Festsetzungen im Geltungsbereich des B-Planes erfolgen, so dass sie einer Regelung in einem begleitenden städtebaulichen Vertrag zugeführt worden sind.

### 6.3 Abwägung der Auswirkungen auf die Umwelt

Im Rahmen der erforderlichen Abwägung kommt die Stadt zu dem Ergebnis, dass mit dem Vorhaben zwar durchaus abwägungserhebliche Auswirkungen auf die Umwelt verbunden sind. Soweit die im Umweltbericht vorgeschlagenen Maßnahmen, die die Gemeinde zum Schutz der Umwelt für erforderlich hält, umgesetzt werden, was vorliegend als hinreichend gesichert erscheint, werden die verbleibenden negativen Auswirkungen allerdings in Anbetracht der besonderen Bedeutung dieses Vorhabens für die Stadt, aber auch über die Stadtgrenzen hinaus nicht als unzumutbar eingestuft und im Ergebnis für hinnehmbar gehalten.

Sollte sich die Errichtung des Freizeithügels Olden Burg entgegen den Schlussfolgerungen des Umweltberichtes als Eingriff in das Landschaftsbild darstellen, so trifft die Stadt diesbezüglich die folgende Abwägungsentscheidung:

Der Freizeithügel wird in einem Bereich errichtet, der das bislang am intensivsten baulich genutzte Areal im Plangeltungsbereich darstellt. Hier befinden sich insbesondere die bisherigen Mannschaftshäuser, die ehemalige Turnhalle, ein Großteil der ehemaligen militärischen Schutzräume sowie diverse weitere bauliche Anlagen. Im Vergleich zu dieser bisherigen Bebauung, die für die Errichtung des Freizeithügels abzureißen ist, stellt der baulich ansprechend gestaltete Hügel insoweit letztlich eine optische Verbesserung dar.

Die optisch vorzugswürdige Lösung ist der Freizeithügel auch im Vergleich zu einer denkbaren, isolierten Ansiedlung der im Freizeithügel vorgesehenen Nutzungen. Herkömmlich errichtete Bootslagerhallen, Indoor-Tennis- und -Badminton-Hallen, Bowlinganlagen usw. würden dem betreffenden Areal eher den Anstrich eines Gewerbeparks als einer hochwertigen Ferienanlage geben. Der vorgesehene Freizeithügel stellt damit aus Sicht der Stadt eine äußerst elegante Art der Unterbringung der vorgesehenen Nutzungen dar.

Mit der vorgesehenen, der typischen Hügelform gemäß höhenabgestuften Bauweise mit ansteigenden Hängen und der geplanten intensiven Begrünung ist aus Sicht der Stadt eine Bauweise gewählt worden, die sich so verträglich wie möglich in das Landschaftsbild einfügt.

All diese Faktoren relativieren und minimieren deutlich den (möglichen) Eingriff in das Landschaftsbild.

Ein (eventuell) verbleibender Eingriff kann nicht unmittelbar ausgeglichen oder sonst kompensiert werden. Weitere Maßnahmen, die den entstehenden Hügel in irgendeiner Form optisch wieder aus dem Landschaftsbild „entfernen“ oder die Veränderung sonst optisch kompensieren könnten, sind nicht ersichtlich.

Der (eventuell) verbleibende Eingriff erscheint der Gemeinde allerdings als hinnehmbar. Die Errichtung des Freizeithügels würde einen (nicht nur) in dieser Region einzigartigen Angebotsmix an tourismus- und freizeitorientierten Nutzungen schaffen, der nicht nur die geplante Anlage Port Olpenitz selbst, sondern auch die gesamte, touristisch orientierte Region bereichern würde. Aufgrund der konkreten Gestaltung des Freizeithügels stellt dieser im Falle seiner Entstehung eine im Grunde einzigartige Anlage dar, die in ihrer Kompaktheit und Attraktivität als derart bedeutend anzusehen ist, dass ein eventuell verbleibender Eingriff in das Landschaftsbild jedenfalls im Rahmen der Abwägung hingenommen werden kann.

## **7. Immissionsschutzrechtlich relevante Auswirkungen**

### **7.1 Lärmschutz**

Aufbauend auf dem Plankonzept und der Verkehrsprognose erstellte der Sonderfachplaner LAIRM Consult die schalltechnische Stellungnahme zum Projekt Port Olpenitz. Er stellt auf den Erschließungsraum der Machbarkeitsstudie für den Verkehr ab und schlussfolgert letztlich für den Plangeltungsbereich.

Er geht insbesondere ausführlich auf die besondere Betroffenheit der mittelbaren und unmittelbaren Anwohner der Ostseestraße (L 286) ein.

Auf der Grundlage der eingegangenen Anregungen, Hinweise und Bedenken wurde das Immissionsschutzgutachten überarbeitet. In der aktuellen Fassung von Januar 2008 sind die aktuellen Erkenntnisse entsprechend berücksichtigt. Sie werden im Folgenden im Wesentlichen wiedergegeben.

#### **7.1.1 Allgemeines**

Im Bereich des ehemaligen Marinestützpunktes Olpenitz ist der Neubau einer Anlage für den Tourismus mit Hotels und Fremdenverkehrswohnungen, Sportboothafen, Sport- und Freizeitanlagen sowie einer Freilichtbühne geplant. Dabei ist eine Ausweisung als Sondergebiet vorgesehen.

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 Plangeltungsbereichs vor Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen durch den B-Plan-induzierten Zusatzverkehr;
- Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm während der Bauphase, insbesondere für den Fall von Rammarbeiten;
- Schutz der Nachbarschaft vor Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm, insbesondere durch den Betrieb der Freilichtbühne;
- Ermittlungen zur Sicherstellung der immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit der geplanten Nutzungen innerhalb des Plangeltungsbereichs, insbesondere Hotelnutzung und Fremdenverkehrswohnen gegenüber
  - Sport- und Freizeitlärm durch den Betrieb der Freilichtbühne, der Sportanlagen mit den dazugehörenden Nebeneinrichtungen (PKW-Stellplätze) und des Sportboothafens;
  - Gewerbelärmimmissionen von den geplanten Gewerbebetrieben (Bootswerften etc.) und
  - 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 Olpenitzdorf.

### 7.1.2 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. Von Bedeutung sind für die Beurteilung des Verkehrslärms im Übrigen auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV („Verkehrslärmschutzverordnung“).

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.

Für die Beurteilung der Lärmbelastung aus dem Straßenverkehr sind die Beurteilungspegel für einen ausreichenden Prognosehorizont zu berechnen. Die auf das Prognosejahr 2020 bezogenen Verkehrsbelastungen für den Prognose-Nullfall (ohne Berücksichtigung des Vorhabens) und den Prognose-Planfall (mit Berücksichtigung des Vorhabens) wurden der Verkehrsuntersuchung zum Vorhaben entnommen.

Die Berechnung der Emissionspegel erfolgte auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90). Die durch das Vorhaben verursachten Erhöhungen der Emissionspegel liegen für das umliegende Straßennetz (B 201, B 203, B 199) unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A). Lediglich auf der L 286 sind Zunahmen der Emissionspegel von etwa 5 dB(A) (zwischen Kreuzung B 203/L 286 und Ortslage Ellenberg) bzw. 14 bis 17 dB(A) (zwischen Kreuzung Ellenberg/Richtung Olpenitz und Plangebiet) zu erwarten.

Zur Bewertung der Belastungen aus Verkehrslärm wurden die Beurteilungspegel gemäß RLS-90 berechnet. Vorab ist anzumerken, dass die hier dargestellten nächtlichen Zunahmen bzw. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nur an Tagen mit Veranstaltungen von überregionaler Bedeutung auftreten. An den übrigen Tagen sind deutlich geringere Verkehrslärmimmissionen zu erwarten.

Folgende Ergebnisse lassen sich festhalten:

- **Bereich der Bebauung im Einfahrtbereich zum Plangebiet**

Im Bereich der bestehenden Bebauung im Einfahrtbereich zum „Port Olpenitz“ innerhalb des Plangebietes werden die Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005/1 für allgemeine Wohngebiete von 55/45 dB(A) im Prognose-Nullfall eingehalten.

Für den Prognose-Planfall ergeben sich Zunahmen um etwa 20 dB(A). Die Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 für allgemeine Wohngebiete werden tags um bis zu 4 dB(A) und nachts um bis zu 7 dB(A) überschritten.

Tags wird der Immissionsgrenzwert gemäß 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) auch weiterhin eingehalten. Nachts wird der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) um etwa 3 dB(A) überschritten. Die Sanierungsgrenzwerte gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie für Wohngebiete von 70/60 dB(A) werden nicht erreicht.

In den Festsetzungen des Bebauungsplanes ist vorgesehen, den Schutz der Bebauung vor Verkehrslärm in diesem Bereich durch passiven Schallschutz sicherzustellen.

Die Anforderungen an den passiven Schallschutz ergeben sich gemäß DIN 4109. Die Dimensionierung des passiven Schallschutzes erfolgt durch Festsetzung von Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109.

• **Bereich der Bebauung an der L 286 außerhalb der Ortslage Kappeln (von Ellenberg bis zum Plangebiet)**

Im Prognose-Nullfall ergeben sich an der Bebauung Nonsfeld 2, Ostseestraße 4, Nykoppel 1-4 und Holzweg 1-2 Beurteilungspegel von bis zu etwa 53 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts. Die Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005/1 für Dorf- und Mischgebiete von 60/50 dB(A) tags/nachts werden eingehalten. Die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete von 55/45 dB(A) tags/nachts werden nachts um bis zu etwa 1 dB(A) überschritten. Die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV für Wohngebiete von 59/49 dB(A) tags/nachts werden für den Prognose-Nullfall eingehalten.

Die Zunahmen im Prognose-Planfall im Bereich der Bebauung an der L 286 zwischen der Kreuzung Ellenberg/Richtung Olpenitz und Olpenitz betragen etwa 14 bis 15 dB(A). Für die Bebauung Nonsfeld 2, Ostseestraße 4 und Nykoppel 1 ergeben sich Beurteilungspegel von bis zu etwa 67 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts. Die Orientierungswerte für Dorf- und Mischgebiete von 60/50 dB(A) tags/nachts werden um bis zu etwa 7 dB(A) tags und 11 dB(A) nachts überschritten. Die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts werden tags um bis zu etwa 3 dB(A) und nachts um bis zu etwa 7 dB(A) überschritten.

Die Sanierungsgrenzwerte gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie für Dorf- und Mischgebiete von 72/62 dB(A) tags/nachts werden nicht erreicht. Für die weitere Bebauung im Verlauf der Straße Nykoppel (Hausnummern 2-4) sind keine Überschreitungen der Orientierungswerte im Prognose-Planfall zu erwarten.

Für die Bebauung im Holzweg 1 wurden im Prognose-Planfall Beurteilungspegel von bis zu 61/54 dB(A) ermittelt. Die Orientierungswerte für Dorf- und Mischgebiete von 60/50 dB(A) tags/nachts werden tags um etwa 1 dB(A) und nachts um etwa 4 dB(A) überschritten. Die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts werden eingehalten. Im weiteren Verlauf des Holzweges werden die Orientierungswerte eingehalten.

Für die Bewertung ist ergänzend festzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte im straßennahen Bereich zwar teilweise überschritten werden, dies löst jedoch keinen Rechtsanspruch aus. Bei der L 286 handelt sich um eine klassifizierte Landesstraße. Grundsätzlich ist bei einer Landesstraße mit höheren Verkehrsbewegungen zu rechnen, da sie eine über die Kreisgrenzen hinausgehende Bedeutung genießt.

Der Anwohner trägt somit das Schicksal der Straße. Die Sanierungsgrenzwerte (derzeitige Obergrenze der Zumutbarkeit) von 70/60 dB(A) tags/nachts für reine und allgemeine Wohngebiete (WR/WA) bzw. 72/62 dB(A) tags/nachts für Dorf- und Mischgebiete (MD/MI) werden an keinem Ort erreicht bzw. überschritten.

Die Zunahmen der Belastung aus Straßenverkehrslärm beschränken sich auf den Bereich entlang der L 286. Die Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete werden in einem Abstand von ca. 50/90 m tags/nachts, die Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete in einem Abstand von ca. 25/40 m tags/nachts vom Straßenrand der L 286 eingehalten. Die Orientierungswerte für reine Wohngebiete, Wochenendhaus- und Ferienwohngebiete werden in einem Abstand von ca. 245/390 m tags/nachts, für allgemeine Wohngebiete in einem Abstand von ca. 105/180 m tags/nachts und für Dorf- und Mischgebiete in einem Abstand von ca. 45/75 m tags/nachts eingehalten.

Durch die B-Plan-induzierten Verkehre ist daher nicht mit einer flächenhaften Verlärmung zu rechnen. Insbesondere ist daher nicht zu erwarten, dass der Erholungscharakter des Gebietes durch die vorliegende Planung verloren geht.

#### • **Bebauung an der L 286 in Ellenberg**

Im Prognose-Nullfall ergeben sich im Bereich der Marinesiedlung in Ellenberg Beurteilungspegel von bis zu 60/53 dB(A) tags/nachts. Die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete von 55/45 dB(A) tags/nachts werden tags um bis zu etwa 5 dB(A) und nachts um bis zu 8 dB(A) überschritten. Der Immissionsgrenzwert gemäß 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) tags wird für den Prognose-Nullfall lediglich im Obergeschoss eines einzelnen Immissionsortes um etwa 1 dB(A) überschritten. In der Nacht wird der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) an dem Immissionsort 3.2 um bis zu etwa 4 dB(A) überschritten. An den anderen Immissionsorten ergeben sich in den Obergeschossen nachts nur geringe Überschreitungen von bis zu etwa 1 dB(A), in den Erdgeschossen wird der Immissionsrichtwert nachts eingehalten.

Im Prognose-Planfall ist mit Zunahmen der Beurteilungspegel von bis zu etwa 5 dB(A) zu rechnen. Die Beurteilungspegel betragen bis zu 65/58 dB(A) tags/nachts. Die Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005/1 für allgemeine Wohngebiete werden tags um bis zu etwa 10 dB(A) und nachts um etwa 13 dB(A) überschritten. Die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beträgt tags bis zu 6 dB(A) und nachts bis zu 9 dB(A). Die Sanierungsgrenzwerte für Wohngebiete von 70/60 dB(A) werden nicht erreicht.

#### • **Bebauung an der B 201 in der Ortslage Kappeln**

Im Bereich der straßennahen Bebauung an der B 201 in der Ortslage Kappeln ist für den Prognose-Nullfall bereits mit erheblichen Belastungen durch Verkehrslärm zu rechnen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete werden erheblich überschritten. Tags wird der Sanierungsgrenzwert gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie für Wohngebiete von 70 dB(A) eingehalten. Im Nachtabschnitt ist in stark belasteten Bereichen mit Überschreitungen des Sanierungsgrenzwertes für Wohngebiete von 60 dB(A) um bis zu etwa 1 dB(A) zu rechnen.

Im Prognose-Planfall werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete tags und nachts erheblich überschritten. Tags wird der Sanierungsgrenzwert für Wohngebiete von 70 dB(A) eingehalten. Im Nachtabschnitt ist mit Überschreitungen des Sanierungsgrenzwertes für Wohngebiete von 60 dB(A) um etwa 1 dB(A) zu rechnen. Die mit dem Vorhaben verbundene Erhöhung des Beurteilungspegels liegt in dem von einer Sanierungsgrenzwertüberschreitung betroffenen Bereich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A).

### • **Bebauung außerhalb der Ortslage Kappeln**

Für die Immissionsorte außerhalb der Ortslage der Stadt Kappeln an der B 201, B 203 und B 199 ergeben sich für den Prognose-Nullfall größtenteils Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts. Die Sanierungsgrenzwerte gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie von 72/62 dB(A) tags/nachts werden jedoch nicht erreicht.

Im Prognose-Planfall wird der Sanierungsgrenzwert für Dorf- und Mischgebiete von 72 dB(A) tags eingehalten. Im Bereich des westlichen Ortsausganges der Stadt Kappeln wurden für den Prognose-Planfall Überschreitungen des nächtlichen Sanierungsgrenzwertes von 62 dB(A) um weniger als 1 dB(A) ermittelt. Die durch das Planvorhaben bedingten Zunahmen liegen in diesem Bereich mit maximal 1,3 dB(A) deutlich unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A).

Insgesamt ist festzuhalten, dass im außerörtlichen Bereich an den Bundesstraßen B 201, B 203 und B 199 bereits ohne Realisierung des „Port Olpenitz“ erhebliche Belastungen durch Straßenverkehrslärm vorliegen. Die durch das Vorhaben bedingten Zunahmen erreichen nicht die Erheblichkeitsschwelle von 3 dB(A).

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 im gesamten Bereich der geplanten Ferienanlage eingehalten wird. Für den Nachtabschnitt sind keine relevanten Geräuschbelastungen durch Fahrzeugverkehr zu erwarten.

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 weniger als 10 % betragen.

#### **7.1.3 Freizeitlärm**

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

Für die immissionsschutzrechtliche Beurteilung des Betriebes der Freilichtbühne kann im vorliegenden Fall nicht grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der Freizeitlärm-Richtlinie im Bereich der Fremdenverkehrswohnungen *innerhalb des Plangebietes* für jeden Veranstaltungsbetrieb zu gewährleisten ist, Dies gilt insbesondere für seltene Ereignisse, die in Anlehnung an Ziffer 4.4, Abs. 2 der Freizeitlärm-Richtlinie von den Nutzern der Ferienanlage hinzunehmen sind.

Allerdings kann diese Betrachtungsweise nicht für Veranstaltungen außerhalb des spezifischen Ferienangebotes gelten. Hier sind vor allem regelmäßig stattfindende Veranstaltungen (z.B. regelmäßige Aufführungen des gleichen Theaterstückes o.ä.) zu nennen, durch die sich auch Bewohner der Ferienanlage gestört fühlen könnten.

Dementsprechend erfolgte im vorliegenden Fall einerseits eine Prüfung zur schallschutzrechtlichen Verträglichkeit des Veranstaltungsbetriebes außerhalb des Plangeltungsbereiches und andererseits eine Prüfung zum Schutz der Fremdenverkehrswohnnutzungen innerhalb des Plangeltungsbereiches, wobei für letzteren Untersuchungsfall nur von regelmäßigen Veranstaltungen ausgegangen wurde.



Die maßgebenden Immissionen sind durch Veranstaltungen auf der Freilichtbühne zu erwarten. Hierzu wurden die Schallimmissionen im Bereich der jeweils nächstgelegenen Bebauung im Rahmen einer Schallimmissionsprognose für verschiedene Betriebsszenarien abgeschätzt (lautes Rockkonzert, Klassik-Konzert, Theatervorführung). Dabei wurden eine Beschallungsanlage sowie dem untersuchten Veranstaltungsbetrieb entsprechende Zuschauergeräusche als maßgebliche Geräuschquellen berücksichtigt. Zur Ermittlung der Emissionsansätze wurde die Sächsische Freizeitlärmstudie verwendet.

Hinsichtlich der Schutzwürdigkeit der zu schützenden Bebauung innerhalb des Plangebietes (Fremdenverkehrswohnen, Hotelnutzung) wird von einer Schutzbedürftigkeit ausgegangen, die der eines Mischgebietes (MI) vergleichbar ist. Für die Bebauung außerhalb des Plangebietes (Hinrichsholz, Olpenitzdorf Weidenfeld) ist von einer Schutzbedürftigkeit entsprechend Dorf- und Mischgebieten (MD bzw. MI) auszugehen.

Zusammenfassend lässt sich Folgendes aussagen:

- Zum Schutz der Nutzungen *außerhalb des Plangebietes* sind Rock-Konzerte grundsätzlich nicht regelmäßig zulässig. Vereinzelt sind Veranstaltungen jedoch als seltene Ereignisse zulässig (an nicht mehr als an 10 Tagen im Kalenderjahr). Klassik-Konzerte und Theatervorführungen sind im Tagesabschnitt zulässig, teilweise jedoch eingeschränkt oder als seltene Ereignisse. Nach 22:00 Uhr sind lediglich Klassikkonzerte bis zu einer Dauer von 30 Minuten als seltenes Ereignis zulässig.
- Zum Schutz der Nutzungen *innerhalb der Ferienanlage* sind Rock-Konzerte grundsätzlich unverträglich. Klassik-Konzerte und Theatervorführungen mit eingeschränkter Dauer sind im Tagesabschnitt außerhalb der Ruhezeiten zulässig. Veranstaltungen nach 22:00 Uhr sind unzulässig.

Bei den vorliegenden Aussagen handelt es sich um pauschale Abschätzungen im Rahmen der Machbarkeitsanalyse. Grundsätzlich können im Rahmen des Planungsprozesses durch Optimierung des Beschallungskonzeptes und bauliche Maßnahmen Spielräume hinsichtlich der möglichen Ausnutzbarkeit gewonnen werden. Zur Sicherstellung der immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit wird ein entsprechendes Betriebskonzept erarbeitet.

Für den anlagenbezogenen Verkehr von/zu den Freizeitveranstaltungen 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.

#### 7.1.4 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, da diese im „Freizeithügel Oldenburg“ angesiedelt werden. 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.

Sportboothäfen wurden in der jüngeren Vergangenheit vom Staatlichen Umweltamt Kiel als Sportanlagen betrachtet. Dementsprechend hätte eine Beurteilung der Geräusche durch die Boote (Klappern der Takelage o. ä.) auf Grundlage der Sportanlagenlärmschutzverordnung zu erfolgen (18. BImSchV). Sofern nicht die sportliche, sondern eine eher gewerbliche Nutzung vorliegt (Einnahmen durch Vermietung der Liegeplätze), wäre auch eine Betrachtung als gewerbliche Anlage im Sinne der TA Lärm denkbar. Sofern die Liegeplätze ausschließlich durch Bewohner der geplanten Anlage genutzt werden, ist der Schutz der geplanten Bebauung nicht erforderlich, da keine fremde Nutzung vorliegt. Vor diesem Hintergrund erfolgten überschlägige Ermittlungen der zu erwartenden Geräuschbelastungen durch den Sportboothafen.

Die nächstgelegene schützenswerte Nutzung in der Umgebung der geplanten großen Boots Liegeflächen im östlichen Plangebiet befindet sich im Bereich der benachbarten Hotels. Exemplarische Ermittlungen zeigen, dass in Einzelfällen Überschreitungen des nächtlichen Immissionsrichtwertes gemäß Sportanlagenlärmschutzverordnung für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 45 dB(A) nicht auszuschließen sind. Grundsätzlich kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Besucher der Ferienanlage insbesondere wegen der maritimen Prägung des Umfeldes anreisen, so dass die Möglichkeit einer Belästigung durch Takelageklappern für unwahrscheinlich zu erachten ist. Außerdem ist im vorliegenden Fall (anspruchsvolle Hotelnutzung) davon auszugehen, dass die Räumlichkeiten der Hotels ohnehin mit kontrollierten Zu- und Ablufteinrichtungen ausgestattet sind, so dass sich im Bedarfsfall der gewünschte Schallschutz bei geschlossenen Fenstern ohne zusätzliche Maßnahmen erreichen lässt.

### **7.1.5 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 Baugenehmigungsverfahren 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.

### **7.1.6 Gesamtlärm**

Die Gesamtlärmsituation im Bereich der Nachbarschaft außerhalb des Plangeltungsbereichs wird durch den Straßenverkehrslärm bestimmt. Der Veranstaltungsbetrieb auf der Freilichtbühne wird so durchgeführt, dass eine schallschutzrechtliche Verträglichkeit gegeben ist. Maßgebende Immissionen aus Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm aus dem Plangebiet sind somit nicht zu erwarten, so dass hinsichtlich der Bewertung der Gesamtlärmsituation die Aussagen zum Verkehrslärm gelten.

### **7.1.7 Baulärm**

Die Beurteilung des Baulärms erfolgt auf Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm). Eine detaillierte Prognose für die verschiedenen Bauphasen ist zum Zeitpunkt der Bauleitplanung in der Regel nicht möglich, da die genaue Bauablaufplanung noch nicht vorliegt. Im Rahmen der Betriebsgenehmigung für die Baustelle ist im Vorwege die Einhaltung der Anforderungen der AVV Baulärm nachzuweisen.

### 7.1.8 Planfestsetzungen

Zum Schutz der Wohnbebauung vor Verkehrslärm werden für die Fläche westlich des Einfahrtbereiches zur Ferienanlage und nördlich der Ostseestraße Lärmpegelbereiche nach DIN 4109, Schallschutz im Hochbau festgesetzt. Für die straßenzugewandten Gebäudefronten gilt bis zu einem Abstand von 30 Metern zur Mittelachse der Ostseestraße Lärmpegelbereich III. Für die Seiten- und Rückfronten sind keine Festsetzungen erforderlich.

Dem genannten Lärmpegelbereich entsprechen folgende Anforderungen an den passiven Schallschutz:

Lärmpegelbereich nach DIN 4109	Maßgeblicher Außenlärmpegel $L_a$	Erforderliches bewertetes Schalldämmmaß der Außenbauteile <sup>1)</sup> $R_{w,res}$	
		Wohnräume	Büroräume <sup>2)</sup>
		[dB(A)]	
III	61- 65	35	30

<sup>1)</sup> resultierendes Schalldämmmaß des gesamten Außenbauteils (Wände, Fenster und Lüftung zusammen)

<sup>2)</sup> An Außenbauteile von Räumen, bei denen der eindringliche 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 des Lärmpegelbereiches III sind schallgedämmte Lüftungen vorzusehen, sofern der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf eine 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 Konstruktionen 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.

### 7.1.9 Sonstige Maßnahmen zum Lärmschutz

Infolge der vorliegenden Planung kommt es zum Teil zu erheblichen Lärmerhöhungen durch den vorhabenbedingten Zusatzverkehr, wenn die prognostizierten Lärmwerte für den Prognose-Nullfall (ohne Berücksichtigung des Vorhabens) und den Prognose-Planfall (mit Berücksichtigung des Vorhabens) miteinander verglichen werden. Dies wird zum Anlass genommen, den hiervon Betroffenen zusätzlichen Lärmschutz in der nachfolgend näher beschriebenen Weise zu gewähren.

In Anbetracht der konkreten Verhältnisse scheidet aus Sicht der Stadt die Gewährung aktiven Lärmschutzes aus. Daher soll passiver Lärmschutz gewährt werden.

Den Betroffenen wird dabei auf Basis eines städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger ein unmittelbarer Anspruch (im Wege eines „echten“ Vertrages zu Gunsten Dritter) auf Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen gewährt.

Hinsichtlich des Kreises der jeweils betroffenen Personen ist wie folgt zu unterscheiden:

- **Bereich der Bebauung im Einfahrtbereich zum Plangebiet**

Im Bereich der bestehenden Bebauung im Einfahrtbereich zum „Port Olpenitz“ ergeben sich für den Prognose-Planfall Zunahmen um etwa 20 dB(A). Diese Zunahmen sind derart erheblich, dass sie der Stadt nicht als ausgleichslos hinnehmbar erscheinen.

Zwar sind in diesem Bereich bereits durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, diese Festsetzungen können jedoch einen Beitrag zum Schutz der bereits bestehenden Bebauung nicht leisten, da die Festsetzungen erst bei eventuellen Umbaumaßnahmen o.ä. zu beachten wären. Daher wird für die bereits bestehende Bebauung ein entsprechender Schutzanspruch durch vertragliche Regelungen geschaffen.

- **Bereich der Bebauung an der L 286 außerhalb der Ortslage Kappeln (von Ellenberg bis zum Plangebiet) sowie Bebauung an der L 286 in Ellenberg**

Erhebliche Lärmzunahmen ergeben sich auch entlang der L 286, die letztlich den gesamten Zufahrtsverkehr zu der Anlage aufnehmen wird. Soweit es hier zu vorhabensbedingten Lärmzunahmen kommt, die die Erheblichkeitsschwelle im Sinne der 16. BImSchV erreichen, und diese zu einer erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung der Immissionswerte der 16. BImSchV führen, soll an den hiervon betroffenen Immissionsorten passiver Lärmschutz zu Gunsten schutzbedürftiger Nutzungen gewährt werden. Dies wird durch entsprechende vertragliche Regelungen sichergestellt. Der Umfang der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen richtet sich dabei nach der 24. BImSchV.

- **Bebauung an der B 201 in der Ortslage Kappeln und Bebauung außerhalb der Ortslage Kappeln**

In diesem Bereich fallen die prognostizierten vorhabensbedingten Lärmerhöhungen deutlich geringer aus. Sie erreichen nicht die Erheblichkeitsschwelle im Sinne der 16. BImSchV (= Zunahme um 3 dB(A)). In Anbetracht der insgesamt erreichten Lärmpegel sind die Lärmzunahmen dennoch abwägungserheblich.

Im Rahmen der Abwägung ist die Stadt zu dem Ergebnis gekommen, dass in diesem Bereich Lärmschutz erst dann gewährt werden soll, wenn es zu vorhabensbedingten Lärmzunahmen kommt und diese zu einer erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung der in der Verkehrslärmschutzrichtlinie festgeschriebenen Sanierungsgrenzwerte führen.

Der Bereich, in dem derartiger Lärmschutz gewährt werden soll, soll dabei beschränkt werden auf den Straßenabschnitt zwischen der Kreuzung L 286/B 203 und der Kreuzung B 201/B 199. In diesem Bereich herrscht eine besondere Lärmbetroffenheit der innerstädtischen Bewohner der Stadt Kappeln. Ab der Kreuzung B 201/B 199 dagegen kann der Verkehr sich weiter verteilen.

Eine entsprechende Gewährung passiven Lärmschutzes zu Gunsten schutzbedürftiger Nutzungen wird durch vertragliche Regelungen sichergestellt. Der Umfang der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahme richtet sich dabei nach der 24. BImSchV.

Bei Umsetzung dieser Schallschutzmaßnahmen erscheinen der Stadt die verbleibenden vorhabenbedingten Lärmbeeinträchtigungen als zumutbar.

## **7.2 Luftschadstofftechnische Bewertung (einschließlich Feinstaub)**

Auf Grund von Bedenkenmitteilungen zur Luftschadstoffbelastung durch das geplante Vorhaben wurde vom Vorhabenträger eine gesonderte Stellungnahme eingeholt. Sie erfolgte auf der Grundlage des geltenden Regelwerkes, hier 22. BImSchV, TA Luft, EU-Rahmenrichtlinie und deren Tochterraichtlinien, Vorsorgewerte des Umweltbundesamtes (UBA) und des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI), sofern relevant. Das Untersuchungsergebnis wird hier im Wortlaut wiedergegeben:

„ Im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme wurden die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Luftschadstoffimmissionen abgeschätzt.  
Insgesamt ist festzustellen, dass für alle untersuchten Schadstoffkomponenten die derzeit geltenden Grenzwerte zum Schutz der Menschen bereits am Straßenrand und daher auch an allen maßgeblichen Immissionsorten eingehalten werden. Darüber hinaus werden auch die zu späteren Zeitpunkten (ab 2010) vorgesehenen Grenzwerte eingehalten.  
Insgesamt ist das Planvorhaben im Hinblick auf die Luftschadstoffimmissionen mit dem Schutz der angrenzenden Bebauung verträglich.“

Die vorhabenbedingten Auswirkungen in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung erscheinen der Stadt daher als zumutbar.

## **8 Sonstiges**

### **8.1 vertragliche Regelungen**

Zur Sicherung und Durchsetzung der Planung sind von der Stadt folgende Verträge mit dem Vorhabenträger abgeschlossen worden:

- Öffentlich-rechtlicher Vertrag über den B-Plan Nr. 56 sowie die 16. Änderung des F-Planes der Stadt Kappeln „Gebiet des Marinestützpunktes Olpenitz“ (= Kostenübernahmevertrag),
- Öffentlich-rechtlicher Vertrag über die Erstellung der Verkehrsanlagen für das „Gebiet des Marinestützpunktes Olpenitz“,
- Öffentlich-rechtlicher Vertrag über die Gestaltung der baulichen Anlagen für das Vorhaben „Port Olpenitz“,
- Öffentlich-rechtlicher Vertrag über die Durchführung der im Zuge der Realisierung des Vorhabens „Port Olpenitz“ erforderlichen Umweltschutzmaßnahmen.

### **8.2 Realisierungsabfolge**

In der „Erklärung und Selbstverpflichtung zur Realisierungsabfolge“ des Vorhabenträgers vom 2. April 2008 erläutert der Vorhabenträger nachvollziehbar, warum die auch aus Gründen des öffentlichen Interesses dringend gebotene Erneuerung der Energieversorgung es als sinnvoll erscheinen lässt, dass – zur Vermeidung mehrfacher Eingriffe in dem besonders sensiblen Bereich auf der Halbinsel an der nördlichen Grenze des Plangeltungsbereichs – die baulichen Tätigkeiten in diesem Bereich begonnen werden.

Die genannten Gründe vermögen auch aus Sicht der Stadt die Zulässigkeit dieser Realisierungsabfolge zu rechtfertigen. Die vom Vorhabenträger bevorzugte Bauabfolge erscheint der Stadt damit als vertretbar, wenn zum Schutz der sensiblen Bereiche nördlich des Plangeltungsbereichs die vertraglich vereinbarten Bauzeitenfenster eingehalten werden.

### 8.3 Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Realisierung der Planung auf Seiten des Vorhabenträgers werden auf ca. 500 Mio. Euro geschätzt.

### 8.4 übernommene Hinweise aus der Beteiligung der Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange

Folgende Hinweise wurden von verschiedenen Behörden gegeben:

Der **Landkreis Schleswig-Flensburg, Fachbereich Wasserwirtschaft** teilt mit:

1. Oberflächenwasserversickerung ist erlaubnispflichtig.
2. Niederschlagswassereinleitung in das Hafenbecken ist erlaubnispflichtig.
3. Die Umgestaltung des Schleibaches ist genehmigungsbedürftig.

Das **Amt für ländliche Räume Kiel** teilt mit:

Die Änderung von Küstenschutzanlagen und sonstigen Anlagen an der Küste ist genehmigungsbedürftig.

Bis zum 31.12.2007 war das Amt für ländliche Räume Kiel für Fragen des Küstenschutzes an der Ostseeküste zuständig. Nunmehr ist das Landesamt für den Küstenschutz an der gesamten Ostseeküste zuständig.

Das **Archäologische Landesamt** teilt mit:

Das Bodendenkmal Oldenburg darf nicht durch Landentnahme oder Sedimentverlagerung gefährdet werden.

Die **Landwirtschaftskammer S-H** teilt mit:

Die angrenzende landwirtschaftliche Nutzung erzeugt zeitweilig Lärm, Staub und Gerüche.

Das **Staatliche Umweltamt Schleswig, Abt. Wasserwirtschaft** teilt mit:

Es ist auszuschließen, dass über den geltenden Richtwerten belastetes Hafensediment in das Gewässer verbracht wird.

Das **Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck** teilt mit:

1. Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art, die sich in den Bereich der Bundeswasserstraßen erstrecken, z.B. Schiffsleger und Seebrückenrestaurants, ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) erforderlich.
2. Gemäß § 34 Abs. (4) WaStrG dürfen Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern, Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig.
3. Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen usw. sind dem WSA Lübeck zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.

Die **Wehrbereichsverwaltung Nord** teilt mit:

Über das Plangebiet verläuft eine Richtfunktrasse mit Auswirkung auf die maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen, hier maximal 35,28 m über NN.

(Der Trassenverlauf ist in der Planzeichnung enthalten)

Der **Wasser- und Bodenverband Schleibek-Olpenitz** teilt mit:

1. Der als Ablauf vom Pumpwerk fungierende Schleibach muss auch künftig sichergestellt sein.
2. Innerhalb der Ablauftrasse gelten die Bestimmungen der Verbandssatzung.
3. Die Über- und Umplanung der Trasse ist abstimmungsbedürftig.
4. Für den an das Plangebiet angrenzenden Walter-Bur-Damm gilt die Verbandssatzung.

Der **Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz** teilt mit:

Unterhalb von + 3,5 m NN besteht bei extremem Ostseehochwasser Überflutungsgefahr. Das gilt insbesondere für den Strand und die Inseln im Hafenbecken und ihre Dämme soweit unterhalb von + 3,5m NN liegend. Die Marke von + 3,5m NN entspricht dem Bemessungswasserstand für Landesschutzdeiche an der Ostsee und berücksichtigt den säkularen Meeresspiegelanstieg. Darüber hinaus ist insbesondere in exponierten Bereichen bei entsprechender Windrichtung und Windstärke mit Wellenschlag zu rechnen, durch den Anlagen beschädigt werden können. Darüber hinaus wird auf die Gefahr durch Sommer-Hochwasser hingewiesen.

Deshalb empfehle ich der Gefahr durch Küstenhochwasser insbesondere wie folgt Rechnung zu tragen.

Zum einen, indem Gründungen erosionssicher gegen Unterspülung ausgebildet werden, Zum anderen dadurch, dass die Oberkante des Erdgeschossfußbodens nicht unterhalb + 3,5 m NN angelegt wird und somit Räume zum dauernden Aufenthalt von Personen nur oberhalb + 3,5 m NN liegen. Damit soll sichergestellt werden, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung nach § 1 BauGB erfüllt sind. In dem Sinne sollte auch eine Nutzung von Kellern, soweit unterhalb von + 3,5 m NN liegend, ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus sollte jederzeit die rechtzeitige zentrale Alarmierung und Evakuierung der gefährdeten Bewohner und Gäste durch organisatorische und technische Vorsorge-Maßnahmen seitens der Gemeinde und Dritter sichergestellt werden. Die Verfügbarkeit und der Einsatz von Geräten zur Räumung von Gefahrenzonen und gefährlichen oder gefährdeten Gütern sollte entsprechende Berücksichtigung finden.

Bei Unterschreitung der Höhe von + 3,5m NN schlage ich im Weiteren beispielhaft folgende Festsetzungen vor:

- entsprechende Vorgaben für Sockel-, Brüstungs- oder Schwellenhöhen, Lüftungseinrichtungen, Lichtschächte etc.
- besondere Sicherungsmaßnahmen oder ein Verbot der Lagerung wassergefährdender Stoffe (Brennstoffe, Chemikalien, Fäkalien etc.)
- Vorkehrungen zur Sicherung gegen Auftrieb bei Lagerbehältern, Bauwerken etc. oder Möglichkeiten zur Flutung
- besondere Sicherungsmaßnahmen oder Ausschluss von Haustechnikanlagen und Hausanschlüssen
- Einrichtungen gegen Rückstau in Ver- und Entsorgungsanlagen
- Anordnung von Massivbauweisen und Ringankern
- Vorkehrungen für Abwehrmaßnahmen (Abschotten von Tiefgaragen, Eingängen, Kellern oder anderen tiefer liegenden Bereichen durch mobile Hochwasserschutzwände, Dammbalken, Sandsäcke, etc.)

- Ausweisung von Fluchtwegen, Fluchträumen oder höher gelegenen Sammelplätzen
- Anhebung von Erschließungsstraßen nach ihrem Niveau
- Vorkehrungen gegen Wellenschlag, Eisgang und Unterspülung insbesondere bei Glasfassaden etc.
- Errichtung von Gebäuden auf Warften

Desweiteren teilt die Küstenschutzbehörde in Bezug auf den im Plangebiet gelegenen „Walter-Buhr-Damm“ mit der Wertigkeit eines Regional-Deiches mit:

Gemäß § 70 Absatz 1 LWG ist jede Benutzung des Deiches unzulässig, die seine Wehrfähigkeit beeinträchtigen kann, insbesondere ist es verboten, auf oder in dem Deich

1. Vieh zu treiben, Großvieh zu weiden oder andere Haus- und Nutztiere zu halten,
2. zu reiten oder mit Fahrzeugen aller Art, außerhalb der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Deichverteidigungswege und der Überfahrten zu fahren oder zu parken,
3. Material, Geräte oder Boote zu lagern,
4. Anlagen zu errichten oder wesentlich zu ändern, sowie Gegenstände aller Art, insbesondere Badekabinen, Strandkörbe, Bänke, Buden oder Stände aufzustellen, zu lagern oder abzulagern, Zäune, Brücken oder Deichtreppen zu errichten, sowie Rohre oder Kabel zu verlegen,
5. Veranstaltungen durchzuführen,
6. Bäume oder Sträucher zu pflanzen,
7. Gräser oder Treibsel abzubrennen und
8. nicht angeleinte Hunde mitzuführen.

Ein Deich besteht gemäß § 65 LWG aus dem Deichkörper und dem Deichzubehör, zu dem beiderseits die Schutzstreifen gehören. Der äußere Schutzstreifen eines Regional-Deiches ist 10 m, der innere 5 m breit. Soweit ein Deichverteidigungsweg den Deich begleitet, bemisst sich der innere Schutzstreifen ausgehend von dessen landseitigen Fahrbahnbegrenzung.

Nach § 70 Absatz 3 LWG kann die Küstenschutzbehörde auf Antrag Ausnahmen von den v.g. Verboten zulassen, wenn die Wehrfähigkeit und die ordnungsgemäße Unterhaltung des Deiches nicht beeinträchtigt werden.

Eine Ausnahmegenehmigung ist bei der Küstenschutzbehörde (LKN-SH), Herzog-Adolf-Straße 1, 25813 Husum) an Hand von aussagekräftigen, detaillierten Planunterlagen, sowie einer Beschreibung mit Begründung der Ausnahmetatbestände zu beantragen. Eine Ausnahmegenehmigung kann allerdings nur für eine konkrete Nutzung im Einzelfall erteilt werden, nicht jedoch im Rahmen einer Bauleitplanung.

## 9. Umweltbericht