

Anlage zu den Abwägungsvorschlägen (Abwägungstabelle)

Themenfeld		Stellungnahme	Bewertung
Verfahren	A1	Mangelnde Einwohnerbeteiligung	Die Planung wurde auf mehreren öffentlichen Sitzungen des Bauausschusses vorgestellt und diskutiert. Die Ausschussinhalte wurden im Vorfeld bekanntgemacht und waren öffentlich und für jedermann einsehbar. Die Öffentlichkeit wurde gemäß § 3 (1) BauGB frühzeitig beteiligt. Die öffentliche Auslegung nach § 3 (2) BauGB wurde ebenfalls durchgeführt.
Verfahren	A2	Gerechte, objektive Abwägung privater und öffentlicher Interessen unmöglich; Gefälligkeitsplanung	Private Belange zum Maß und der Art der baulichen Nutzung werden durch die Möglichkeiten zur Stellung der Gebäude (Baugrenzen) unter Berücksichtigung der LBO S-H und der Verschattung von Nachbargebäuden gewahrt, obgleich Veränderungen (natürlicherweise) erfolgen. Das öffentliche Interesse ist aufgrund von Wohnraumnachfrage und Wohnungsdruck (s.u.) in Kiel und den Umlandgemeinden (u.a. Molfsee) vorhanden, daher handelt es sich nicht um eine Gefälligkeitsplanung.
Verfahren	A3	Ungenügender Informationsfluss, fehlende Transparenz	Die Planung wurde auf mehreren öffentlichen Sitzungen des Bauausschusses vorgestellt. Die Ausschussinhalte wurden im Vorfeld bekanntgemacht und die Ergebnisprotokolle sind öffentlich und für jedermann einsehbar.
Verfahren	A4	Unzureichende Begründung für das Planungsvorhaben	Die Erläuterungen hinsichtlich Wohnraumbedarf und Wohnungsdruck der Oberzentren in S-H findet sich hinreichend in der Begründung wieder.
Verfahren	A5	Verfahrensfehler: Bearbeitung des Auslegungsplanes nach Entwurfs- und Auslegungsbeschluss	Der Auslegungsplan wurde mit dem Bearbeitungsstand datiert, an dem er erstellt wurde. Da im Vorfeld des Entwurfs- und Auslegungsbeschlusses lediglich die Einzeldokumente existierten und der Auslegungsplan erst nach EAB erstellt wird, trägt er das entsprechende Datum seiner Erstellung als Bearbeitungsdatum. Die Inhalte des Auslegungsplanes entsprechen aber (außer den Verfahrensvermerken) nachweislich denen der zugrundeliegenden Einzeldokumente, welche der Bauausschuss beschlossen hat.
Verfahren	A6	Keine Ausübung des Vorkaufsrechts durch die Gemeinde zum 1.1.18, um gültigen B-Plan zu entwickeln	Bei der Zusammenlegung einzelner Grundstücke wird eine Gemeinde immer notariell benachrichtigt, ob ein gemeindliches Vorkaufsrecht besteht. Im vorliegenden Fall bestand kein gesetzliches Vorkaufsrecht nach § 24 Baugesetzbuch.
Maß der baulichen Nutzung	B1	Keine Anpassung der Geschosshöhen, Dachformen und Dichte an die Nachbarschaft, den Ortskern und die Gemeinde	Die Gebäudehöhen wurden ausführlich im Bauausschuss diskutiert und mehrfach angepasst, sodass sie sich an die umliegende (an der Hamburger Chaussee verorteten) Gebäudehöhen anpassen. Dachformen, Dichte und Dimensionen entsprechen den durchaus vorhandenen örtlichen

Themenfeld		Stellungnahme	Bewertung
			Gegebenheiten und sollen überdies auch ein punktuell und aufgrund der Örtlichkeit vertretbares strukturelles Wandlungsmerkmal innerhalb der Umgebung darstellen.
Maß der baulichen Nutzung	B2	Überdimensionierte Bebauung, fügt sich nicht in das dörfliche Ortsbild ein; Verlust des dörflichen Charakters	Vergleichbare Gebäudeformen, -höhen und -dimensionen sind im örtlichen Einzugsbereich durchaus mehrfach vorhanden. So finden sich entsprechende Bebauungstypen innerhalb des gleichen Ortsteiles bspw. in den Straßen „Am Anger“, „Seehof“ oder unterhalb der „Schulstraße“. Ein „dörfliches“ Gesamtbild ist flächendeckend ohnehin nicht mehr vorhanden.
Maß der baulichen Nutzung	B3	Die geplante Bebauung fügt sich nicht in die Umgebung ein. Verstoß gegen § 34 BauGB sowie gegen den Schutz der nachbarlichen Interessen	Der § 34 BauGB findet Anwendung, wenn kein Bebauungsplan besteht. Im vorliegenden Fall wird ein Bebauungsplan aufgestellt bzw. geändert. Wenn ein Bebauungsplan aufgestellt wird, muss sich das geplante Neubaugebiet nicht in die Umgebung einfügen.
Maß der baulichen Nutzung	B4	Keine Berücksichtigung der niedrigeren Geländehöhen der Nachbargrundstücke	Angesichts der durchaus vorhandenen, obgleich subjektiven, Blick- und Sichteindrücke aus den direkten Nachbargrundstücken wird die Gebäudestellung der unmittelbar betroffenen Gebäude innerhalb der Planung überdacht.
Maß der baulichen Nutzung	B5	Unverhältnismäßig hohe Grundflächenzahl	Die einzuhaltende GRZ ist ein festgelegter Maximal-Richtwert aus der gültigen Baunutzungsverordnung (BauNVO), welche als Bundesrecht immer Gültigkeit hat. Ein Spielraum besteht lediglich bei dessen Ausschöpfung, welcher sich hier aber im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten bewegt. Die maximal zulässige GRZ für Allgemeine Wohngebiete liegt bei 0,4. Die Planung schöpft diesen Wert mit 0,35 (ohne Nebenanlagen) nicht aus.
Maß der baulichen Nutzung	B6	Die hohe Verdichtung steht im Widerspruch zu dem Verbot der Hinterlandbebauung zum Schutz der Siedlungsstruktur in Molfsee	Das Bundesverwaltungsgericht betont seit Jahrzehnten in Urteilen, dass es keine allgemeinen Grundsätze gibt, dass eine „Bebauung im rückwärtigen Grundstücksbereich, also unbeplanten Innenbereich“ städtebaulich unerwünscht ist (zuletzt bestätigt mit Urteil vom 01.03.2017 des Oberverwaltungsgerichtes NRW, 2 A 45/16). Eine Zulässigkeit richtet sich auch hier danach, ob sich die „Eigenart in die nähere Umgebung einfügt“. Dieses „Einfügen“ bezieht sich jedoch auf die Nutzungsart, welche - obgleich sie nicht zwingend vorhanden sein muss - im direkten Umfeld nahezu ausschließlich vorhanden ist und durch die Planung im (relevanten) straßenbegleitenden Bereich ebenfalls erneut realisiert wird. Eine „faktische hintere Baugrenze“, dessen Überschreitung in entsprechenden Argumentationen stets vorgebracht wird, ist hier nicht vorhanden, da sich die Planung auf die gesamte Grundstücksfläche bezieht und eine solche Planung bereits über den bestehenden Bebauungsplan flächendeckend abgedeckt ist.

Themenfeld		Stellungnahme	Bewertung
Verkehr	C1	Fehlender Einbezug von Fuß- und Radverkehr in das Verkehrsgutachten; keine Ausführungen zur Gefährdung an der Kreuzung Eiderwiesenweg/ Tunnelstraße/ Buschkoppel/ Stuthagen im Verkehrsgutachten; Überlastung des Knotenpunktes Hamburger Chaussee/ Eiderwiesenweg; zu viele Wohneinheiten für eine sinnvolle Verkehrsanbindung	<p>Die zu erwartende Belastung durch die Planung und deren Verträglichkeit in Bezug auf den Eiderwiesenweg und den Verkehrsfluss am Kreuzungspunkt mit der „Hamburger Chaussee“ wurden im Zuge des Verkehrsgutachtens untersucht und befinden sich innerhalb der zulässigen und verträglichen Richtwerte.</p> <p>Eine Erschließung nur über die Hamburger Chaussee wird nach Rücksprache mit dem LBV aufgrund des geringen Abstandes zur Einmündung Eiderwiesenweg als „sehr kritisch“ bewertet.</p> <p>Die Erweiterung auf den Knotenpunkt Eiderwiesenweg/Tunnelstraße/Buschkoppel/Stuthagen sowie die Einbeziehung von Fußgängern und Radfahrern wird nachträglich in das Verkehrsgutachten nachgearbeitet.</p>
Verkehr	C2	Überlastung der Straßen Eiderwiesenweg, Stuthagen, Butterberg und Kolberg durch Steigerung des Verkehrsaufkommens durch die TG-Ausfahrten im Eiderwiesenweg	<p>Obgleich eine Steigerung des Verkehrsaufkommens zu Stoßzeiten möglich ist, werden die vorhandenen Strukturen hierdurch nicht überlastet. Dennoch findet eine Umplanung der TG-Ein- bzw. Ausfahrten statt: Die hintere Zufahrt entfällt und die vordere Ausfahrt wird in einen Winkel in direkte Ausrichtung auf den Kreuzungsbereich „Eiderwiesenweg/Hamburger Chaussee“ gelegt, sodass ein ggf. problematischer Begegnungsverkehr in Gegenrichtung nahezu vermieden wird.</p>
Verkehr	C3	Erhöhtes Unfallrisiko für Kinder, Fußgänger und Radfahrer im Eiderwiesenweg und Stuthagen; erhebliche Verschlechterung der Schulwegsicherheit; zusätzliche Gefahrenquelle für Kinder durch ruhenden Verkehr	<p>Der zuständigen Polizeidienststelle sind keine Unfälle mit Personenschäden im besagten Gebiet in der Vergangenheit bekannt. Zudem ist die Schulwegsicherung Aufgabe der zuständigen Schule im Ortsteil Rammsee.</p> <p>Eine Auswertung der Schulwegsituation m.H. von Videoaufzeichnungen sowohl anderthalb Wochen vor den Sommerferien (am 13.07.2018) wie auch nach einer durchgeführten Ortsbesichtigung nach den Sommerferien (28.08.2018) konnte keine ausgeprägte Nutzung des Eiderwiesenwegs von Kindern auf ihrem Schulweg feststellen. Die Anzahl erfasster Kinder im gesamten Erhebungszeitraum lag für den Eiderwiesenweg und den angrenzenden Butterberg deutlich im unteren einstelligen Bereich, wobei der Butterberg stärker hervor trat. Eine Gefährdungssituation eines der gezählten Verkehrsteilnehmer war zu keinem Zeitpunkt ansatzweise zu erkennen.</p> <p>Laut Statistik beschreitet mittlerweile nur noch eines von zehn Grundschulkindern den Schulweg alleine, ohne von den Eltern gebracht zu werden – letztere nehmen vor Ort ohnehin den direkten Weg Richtung Rammsee über die Ausfahrt Kolberg.</p> <p>Die Gefährdungslage ändert sich künftig für die betreffenden Verkehrsteilnehmer nicht signifikant, sodass das Unfallrisiko auf dem bestehenden Niveau verbleiben wird – 100% Sicherheit kann in keinem denkbaren Planungsfall (unabhängig von dieser Fläche) gewährleistet werden.</p> <p>Unabhängig dieser Tatsachen wird die Verkehrsfläche des Eiderwiesenweges hinsichtlich Verbreiterung und Tiefgaragen-Ausfahrten überdacht.</p>

Themenfeld		Stellungnahme	Bewertung
			Nachfolgende Maßnahmen zur Verkehrssicherheit wie die Ausweisung als Mischverkehrsfläche, die Einrichtung einer Einbahnstraße, die Installation von Pollern etc. kann durch die Bauleitplanung zwar empfohlen, jedoch nicht festgelegt werden da diese Maßnahmen durch die Gemeinde innerhalb des Ordnungsrechts zu beantragen und zu entscheiden sind.
Verkehr	C4	Zu wenige Stellplätze pro Wohneinheit, damit zusätzlicher ruhender Verkehr im öfftl. Raum	<p>Eine einheitliche Stellplatzpflicht und der entsprechende Nachweis besteht nicht mehr. Stattdessen (sofern die Gemeinden keine eigenen Satzungen dazu erlassen), müssen Stellplätze „ortsüblich“ in angemessener Menge hergestellt werden. Der hier verwendete Stellplatzschlüssel ist das Ergebnis der Abstimmung mit der Gemeinde Molfsee und liegt damit im gesetzlich eingeräumten Spielraum.</p> <p>Eine Erhöhung des ruhenden Verkehrs durch Fahrzeuge die der geplanten Bebauung zuzuordnen sind ist im umliegenden öfftl. Raum nicht zu erwarten. Das etwaige Abstellen von Fahrzeugen umliegender Gewerbetreibender (z.B. Friseur o.ä.) liegt nicht im planungsrechtlichen Aufgabenbereich des Bebauungsplanes sondern ist vielmehr in der Verantwortung der jeweiligen Betreiber zu regeln bzw. zu lösen.</p>
Verkehr	C5	Unklare Regelungen der Durchfahrt für Rettungsdienste, Zulieferung etc.	Die Erreichbarkeit und Befahrbarkeit für Rettungsdienste, Anlieferungen etc. kann korrespondierend zur Bestandssituation erfolgen und bedarf keiner speziellen Regelungen.
Art der baulichen Nutzung	D1	Geplante Wohneinheiten übersteigen Wohnraumbedarf; Es gibt mehr Nachfrage nach Häusern (Einzel- und Doppelhäuser) statt nach Wohnungen (Geschosswohnungsbau)	<p>Aus der „Wohnungsmarktprognose 2030 für Schleswig-Holstein“ geht hervor, dass ab 2020 das Bevölkerungswachstum zwar abflacht, der Bedarf an Wohnungen aber weiterhin hoch bleibt oder sogar weiter steigt, weil die Zahl der Haushalte von 2015 bis 2030 um fast 80.000 ansteigt. Bei den wachsenden Ansprüchen der Menschen müssten über die gesamte Periode knapp 177.000 neue Wohnungen gebaut werden – davon 92.000 in mehrgeschossigen Häusern und nur knapp 85.000 in Ein- und Zweifamilienhäusern.</p> <p>Den größten Bedarf gibt es in den Oberzentren und deren Umlandgemeinden, zu welchen auch Molfsee (in Bezug auf die Landeshauptstadt Kiel als Oberzentrum) direkt zählt. Die Stadt Kiel selbst benötigt bis 2029 ca. 19.000 zusätzliche Wohneinheiten. Die noch vorhandenen Flächen in Kiel können diesen Bedarf nicht mehr decken. Die Umlandgemeinden müssen diesen Engpass auffangen, sonst drohen Wohnungsnot und extreme Mitpreissteigerungen.</p> <p>Für knappe Bodenmärkte wie es in Kiel und den Innenbereichen des Umlandes der Fall ist, „ist es städtebaulich nicht immer empfehlenswert (...) Eigenheime bzw. entsprechende Baugebiete auszuweisen“. Zudem besteht nach Auskunft des Amtes Molfsee eine deutlich ansteigende Nachfrage nach (bezahlbaren) Wohnungen.</p>
Art der baulichen	D2	Festsetzung eines WA statt eines MI, obwohl es sich an anderer	Ein MI-Gebiet erfordert einen Mischungsanteil Wohnen und Gewerbe von 50/50, welcher auf der Fläche nicht zu gewährleisten ist. Zudem ist das „etablierte“ unmittelbar angrenzende MI-Gebiet an

Themenfeld		Stellungnahme	Bewertung
Nutzung		Stelle in der Umgebung bewährt hat; keine Mischung von Haustypen und Läden sowie kleineren GE-Betriebe zulässig	<p>der Straße „Stuthagen“ real ein Reines Wohngebiet, welches keinerlei Gewerbeanteile aufweist (=Etikettenschwindel).</p> <p>Ein MI-Gebiet innerhalb des Plangebietes würde außerdem erhöhte Emissionen zulassen, welche das angrenzende (ausschließlich zum Wohnen genutzte) Gebiet aufgrund seiner MI-Ausweisung dann auch hinzunehmen hätte.</p> <p>Eine Mischung mit kleineren GE-Betrieben und Läden ist nicht unzulässig. Nach § 4 BauNVO sind neben Wohngebäuden in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig: „die der Versorgung dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe; Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke; Betriebe des Beherbergungsgewerbes; sonstige nicht störende Gewerbebetriebe; Gartenbaubetriebe und Tankstellen. Lediglich Tankstellen und Gartenbaubetriebe wurden ausgeschlossen.</p>
Verschattung	E1	Mangelnde Belichtung der Nachbargebäude; Gutachten über Schattenstudie fehlt	<p>Die erstellte Schattenstudie belegt dass weder eine signifikante Verschattung des konfliktären Nachbargebäudes entsteht, noch eine gesetzlich relevante Verschlechterung vom Ist-Zustand im Falle der Planungsrealisierung eintritt. Ein entsprechendes Gutachten kann im Nachgang erstellt werden.</p> <p>Überdies erfolgt eine Überplanung der betreffenden Gebäudekörper (s.o.) hinsichtlich Abstände und Ausrichtung, um einer gesteigerten Konfliktsituation entgegenzuwirken.</p>
Lärm	F1	Erhöhtes Lärmaufkommen in anliegenden Wohngebieten nicht Teil der lärmtechnischen Untersuchung (Gutachten gefordert)	<p>Ein entsprechender Nachweis ist bereits durch die Tatsache hinfällig, dass es sich bei der unmittelbar angrenzenden Bebauung zwar real um ein Wohngebiet handelt, dieses aber (s.o.) als MI-Gebiet ausgewiesen ist, welches ohnehin schon höhere Emissionen hinzunehmen hat als ein Allgemeines Wohngebiet (wie geplant) überhaupt emittieren darf. Dies gilt insbesondere für die Nacht.</p> <p>Ein erhöhtes Lärmaufkommen durch die Planung selbst ist, abgesehen von punktuell Verkehrslärm durch vereinzelte Fahrzeugbewegungen nicht absehbar.</p> <p>Die geplante Bebauung verbessert überdies vielmehr die Abschirmung der hinterliegenden Wohnbebauungen von dem Verkehrslärm, welcher von der „Hamburger Chaussee“ ausgeht.</p>
Lärm	F2	Verzicht auf aktiven Lärmschutz, nur passiver Lärmschutz	Obgleich der aktive Schallschutz immer Vorrang vor dem passiven haben soll, so haben sich in der Innenbereichsentwicklung die Möglichkeiten zu ersterem in der Praxis als schwer bzw. nicht durchführbar erwiesen. So sind etwaig notwendige Schutzabstände oftmals nicht zu realisieren ohne

Themenfeld		Stellungnahme	Bewertung
			<p>die Planung massiv zu beeinträchtigen und die Errichtung von Lärmschutzwänden o.ä. ist mit dem optischen Erscheinungsbild schwer vereinbar und findet deutlich geringere Akzeptanz bei den An- und Bewohnern.</p> <p>Daher ist es v.a. im innerstädtischen Bereich absolut vertretbar mit passiven (da als gleichwertig anzusehende) Maßnahmen zu arbeiten.</p>
Altlasten	G1	Wahrscheinlichkeit von Altlasten durch Gewerbebetrieb; unklare Verantwortung für Sanierung	<p>Es wurde im September/2017 durch eine Fachfirma eine Altlasten-Untersuchung auf dem Grundstück durchgeführt.</p> <p>Hinsichtlich der festgestellten Schadstoffe wurden die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutzverordnung deutlich unterschritten. Eine Sanierung bzw. ein Bodenaustausch ist aus diesem Grund nicht erforderlich. Der Standort ist für eine Wohnnutzung geeignet.</p>

Kiel, den 05.09.2018