

## Ihre eingereichte Stellungnahme

Nr.: 1039 - Einreichungsdatum: 01.01.2023

Verfahrensschritt:	Öffentliche Auslegung - § 3 (2) BauGB
Name:	Sönke Matthiesen
Adresse:	
E-Mail-Adresse:	soenkematthiesen@gmx.de
Rückmeldung:	per E-Mail
Dokument:	Gesamtstellungnahme
Datei:	k.A.
Im öffentlichen Bereich anzeigen:	Ja

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (2) BauGB gebe ich meine Einwände als betroffener Anwohner wie folgt zu Protokoll und bitte um Berücksichtigung für die finale Gemeinderatsvorlage.

Ich lehne diesen Bebauungsplan in der vorliegenden Fassung ab mit folgenden Begründungen:

### Verkehrsgutachten

Aufgrund folgender Punkte in den beiden Verkehrsgutachten kommt es zu einem Abwägungsausfall, bzw. mindestens zu einem Abwägungsdefizit.

Mit VG 1 ist das Verkehrsgutachten vom 5. April 2022 vom Wasser-und Verkehrskontor GmbH gemeint.

VG 2 bezieht sich auf die Verkehrsuntersuchung vom 5.10.2022 Zacharias Verkehrsplanungen.

1. VG 1 behandelt nicht das Plangebiet zum B-Plan Nr. 17, sondern die **Entwicklungsfläche** zwischen der **B203** und der vorhandenen Bebauung. Als Grundlage zur **Beurteilung der Auswirkungen** des B-Plan Nr. 17 ist es somit **nicht geeignet**.
2. VG 2 beruht auf Daten des VG1. Die Verkehrserhebung ist nicht aussagefähig für das Gebiet des B-Plan Nr. 17. Es fehlen komplette Daten für die erforderlichen Bereiche mit seinen **Konfliktpunkten**. Eksaler Weg/Mühlenstraße mit Bezug auf die Amtserweiterung mit zukünftigem Publikumsverkehr, Mitarbeiterverkehr und

Anlieferungen. Der benachbarte Kindergarten ist mit einzubeziehen, was bisher nicht getan wurde. Eksaler Weg/Lehmborg und Eksaler Weg/Kirchhorster Weg. Sowie die Rendsburger Straße/Kirchhorster Weg. In diesen Bereichen müssen Verkehrszählungen stattfinden. Erst mit diesen verwertbaren Daten ist eine verlässliche und möglichst realitätsnahe Beurteilung möglich und eine Verkehrsprognose kann erst dann plausibel dargestellt werden.

3. VG 1 ist für die Beurteilung der Auswirkungen des B-Plan Nr. 17 und deren ggf. erforderlichen Maßnahmen nicht ausreichend bzw. ungeeignet. Dies wurde am 18.8.2022 auf der Einwohnerversammlung so geäußert.
4. VG2 hat sich der Verkehrsdaten von VG1 bedient, welche nicht für das Beurteilungsgebiet relevant sind. Mit diesen Daten können keine gesicherten und verwertbaren Prognosen erstellt werden.
5. Für ein verwertbares Verkehrsgutachten müssen neben Verkehrserhebungen an den unter Pkt. 2 beschriebenen Stellen auch folgende Konfliktpunkte ausreichend berücksichtigt werden. Dazu gehören neben dem Bus und PKW -Verkehr des Hotel Schützenhof auch der gesamte Verkehr in Bezug auf die Grundschule mit den geplanten **240 Schülern**.
6. Da es sich über einen kleinräumigen überschaubaren Bereich handelt ist es nicht nachvollziehbar, dass keine verwertbaren Daten erhoben wurden, außer

es würde befürchtet, dass das Gutachten negativ für die Realisierung der B-Plan Nr. 17 wäre. Somit würde auch hier ein Abwägungsausfall eintreten.

7. Es wird explizit auf die Erweiterungsmöglichkeit der Schule auf 240 Schüler nebst Personal hingewiesen. Es müssen dann lediglich 4 weitere Klassenräume angebaut werden. Die anderen Räume, wie Mensa, Toiletten, Fachräume, OGS-Räume sind für diese Erweiterung ausgelegt. Somit muss zwingend mit dieser Anzahl gerechnet werden, da man sonst das geplante Gebäude den 120 Schülern angepasst werden muss, damit weniger Ressourcen verbraucht werden und die Baukosten reduziert werden können. (Wirtschaftlichkeitsgebot)
  
8. Durch ein nicht aussagefähiges Verkehrsgutachten und der nicht begutachteten Konflikte können keine Aussagen zu Infrastrukturkosten gemacht werden. Gerade diese sind auch ein sehr wichtiger Punkt zur Abwägungsfindung.
  
9. Durch diese Abwägungsausfälle ist nicht sichergestellt, dass eine Schule und das Neubaugebiet verkehrstechnisch konfliktminimiert zu erreichen sein werden. Erforderliche Maßnahmen zur Konfliktbewältigung müssen im Vorfeld abgewogen werden und nicht auf später verschoben werden. Den Schulweg, als auch Fußgänger und Radfahrer später zu betrachten sehe ich als Abwägungsdefizit, da diese Betrachtungen und Konflikte schon in die Standortwahl mit einfließen müssen.

Zusammenfassend ergeben sich folgende wesentliche Kernpunkte der Kritik:

- Zu den vorhandenen Verkehrsbelastungen auf Kirchhorster Weg, Eksaler Weg, Mühlenstraße (zwischen Kirchenweg und Rendsburger Straße) und Lehmburg fehlen Aussagen. Daraus folgend sind damit auch keine Prognosen und deren nachteilige Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf zukünftigen Verkehrsbelastungen auf diese Straßen möglich.
- In der Bestandsbewertung der vorhandenen Infrastruktur werden einseitige und zu schmale Gehsteige und unzureichende Fahrbahnbreiten dokumentiert. Gerade im Hinblick auf die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Schüler, fehlt eine Auseinandersetzung gänzlich.
- Auf Seite 47 Kapitel 5.2 Seite 47: Aufgrund des hohen möglichen Verkehrsaufkommens mit Bezug zur Grundschule (insbesondere durch Elterntaxis) und den Schulkindern als besonders schutzbedürftige bzw. unsichere Verkehrsteilnehmer sind hier je nach Verkehrsablauf weitere Maßnahmen zu prüfen, u.a.: Einbahnstraßenregelungen z.B. Kirchhorster Weg), verkehrsberuhigte Bereiche ( z.B. Kirchhorster Weg ), Park- oder Halteverbote, Beschilderungen, Geschwindigkeitsreduzierungen, Pflasterungen bzw. farbige Markierungen von Straßenflächen. Diese Maßnahmen umfassen aber im Wesentlichen sogenannte **verkehrsbehördliche Anordnungen**, die nicht im Rahmen eines Bauabwägungsverfahrens festgelegt werden. Dies zeigt zwar, dass der Verfasser und Planaufsteller das Konfliktpotential erkannt hat. Es wird nur emp-

fohlen : Maßnahmen zu prüfen. Es stellt sich aber die offene Frage, was passiert wenn notwendige Maßnahmen nicht umgesetzt werden können. Damit fehlt eine entscheidende Voraussetzung, um den B-Plan tatsächlich rechtskräftig werden zu lassen: die Sicherheit, daß der B-Plan ohne nachteilige Folgen für den Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit umgesetzt werden kann. Das hier zukünftige ungelöste Konflikte bestehen bleiben können, zeigt auch die Stellungnahme in der frühzeitigen Beteiligung: Kreis Rendsburg Eckernförde Abteilung 2.1 -Allgemeine Ordnungsverwaltung und Verkehr, eingereicht am 4.8.2022 . - Eventuelle straßenrechtliche Anordnungen können allenfalls einzelfall- und fallbezogen erfolgen. - Dies bezieht sich im vorliegenden Fall vor allem auf die geplante Festsetzung als verkehrsberuhigten Bereich. Ob hier wirklich die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereich durch VZ 325.1 oder eventuell auch die Einrichtung einer Tempo 30 Zone durch VZ 274.1 gemeint ist, ist nicht näher ausgeführt. Festgehalten werden kann jedoch, daß in beiden Fällen die Gemeinde bei Fertigstellung des Gebietes unter Vorlage eines politischen Votums der Gemeinde einen Antrag bei der hiesigen Straßenverkehrsbehörde stellen kann. Bei Vorliegen der gesetzlichen Bestimmungen kann ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden, dies muss allerdings zunächst mit den zu beteiligten Behörden geprüft werden. Eine der Voraussetzungen für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches durch VZ 325.1 ist, daß die Aufenthaltsfunktion überwiegen muss. Wenn auf der markierten Fläche für den Gemeinbedarf Schule/Sporthalle ein eben solches Gebäude errichtet wird und

dieses über die als verkehrsberuhigten Bereich deklarierte Straße zu erreichen sein sollte, kann aufgrund des Ziel- und Quellverkehrs die erforderliche Aufenthaltsfunktion nicht mehr angenommen werden und die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereich durch VZ 325.1 für die Straße nicht mehr folgen. Gleiches gilt für Durchfahrtsstraßen, die eventuell gerne als Abkürzung genommen werden. Möchte man außerdem bestimmte Straßen anderen Straßen unterordnen, sollten die Stichwege wie Grundstückszufahrten ausgestaltet werden ( z.B. Ausfahrt eines verkehrsberuhigten Bereichs auf die übergeordnete Straße). Der Bordstein zur bevorrechtigten Straße ist abzusenken und der Gehweg entlang der bevorrechtigten Straße misst durchgängig zu gestalten. Auch der trompetenförmige Ausbau der Einmündungen sollte vermieden werden, es sollte stattdessen eine gerade Form gewählt werden. Nur so ist eine zweifelsfreie Abgrenzung zu einer einmündenden Straße möglich, wo im Regelfall eine Rechts-vor-Links-Regelung greift.

- In der Begründung des B-Plan Entwurfs fehlt eine Auseinandersetzung mit der **baueitlichen Erschließung**. In der Niederschrift über die öffentliche Sitzung der Gemeindevertretung der Gemeinde Groß Wittensee vom 17.11.2022 wird dazu unter Top 6 der Einwohnerfragezeit ausgeführt: Wird der Lehmburg für den Baustellenverkehr genutzt? Der Lehmburg wird hierzu nicht genutzt, abfließen wird der Verkehr über die B203. Dies ist abschließend noch nicht festgelegt. Entsprechend vage Aussagen dazu finden sich auch in den Äußerungen der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteili-

gung. Diese Entscheidung und Feststellung muss vor Rechtskraft des B-Plans erfolgen, da ansonsten der Baustellenverkehr eben über den Lehmborg fließen müßte. Eine derartige Regelung wäre auf jeden Fall abwägungserheblich.

§ 1 Absatz 7 BauBG sieht vor, dass bei Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Hierauf hat die Gemeinde also bei der Aufstellung eines Bebauungsplan zu achten.

### **Schallgutachten**

Die Lärmtechnische Untersuchung ist nicht ausreichend und ungeeignet zur Feststellung ggf. erforderlicher Maßnahmen und zur Beurteilung der Auswirkungen des B-Plan Nr. 17. Es liegt ein **Abwägungsdefizit** vor. Hauptgrund ist, wie im Verkehrsgutachten, dass sich die lärmtechnische Untersuchung auf die **Entwicklungsfläche** zwischen der **Bundesstraße B 203** und der bestehenden Bebauung bezieht. Somit gibt es keinen direkten Bezug zu dem B-Plan Nr. 17 und damit auch keine Untersuchungen der Konfliktpunkte Eksaler Weg und Lehmborg sowie der geplanten einzigen Zufahrt am Lehmborg 9 und 11 zum neuen Baugebiet und der angrenzenden Wohnbebauung.

In der Schalluntersuchung der LAIRM CONSULT GmbH, kurz SU, sind Fehler und unzureichende Schlussfolgerungen zu bemängeln. Auf dieser Basis kann keine sachlich korrekte Abwägung im Rahmen des B-Plans Nr. 17 erfolgen, es kommt auch hier zu einem Abwägungsdefizit.

Auf Seite 11 zum Thema Sportlärm der SU muss deutlicher herausgestellt werden, dass hier NUR der Lärm der Stellplatzanlagen berechnet und beurteilt wird. Es fehlt gänzlich eine Herleitung der Bewegungsansätze.

Im Lastfall 2 (lauteste Nachtstunde) wirken die angenommenen 18 PKW-Abfahrten als willkürlich gewählt. Dadurch wird gerade noch die IRW eingehalten. Schon 2 Abfahrten mehr würden zu einer Überschreitung der IRW führen.

Auf Seite 12 der SU wird in Kapitel 4.2 Emissionen die Berechnungsmethodik erläutert. Dabei wird nicht deutlich gem. Kap.4.5 der RLS-90 eine Zerlegung des gesamten Parkplatzes erfolgt. Die Formulierung hier deutet eher darauf hin, dass keine Zerlegung erfolgt ist. In diesem Fall wären die Berechnungsergebnisse falsch.

Auf Seite 14 der SU wird folgendes Zitat ausgeführt.

Im Nachtzeitraum wird zu den meisten Immisionsorten der Mindestabstand eingehalten, so dass hier ebenfalls keine Überschreitungen des Spitzenpegelkriteriums zu erwarten sind. Lediglich für den Spitzenpegel des Türen- und Kofferraumschließen wird der Mindestabstand zwischen den 3 südlichsten Stellplätzen und dem Immisionsort IO 1 nicht erfüllt.

Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass diese betroffenen Stellplätze nicht regelmäßig bzw. eher selten benutzt werden, da sie den größten Abstand zur Turnhalle haben. Zudem sind auch in Wohngebieten vereinzelte Überschreitungen der zulässigen Spitzenpegel aus Türen- und Kofferraumschließen wegen der Ortsüblichkeit des Anwohnerverkehrs üblich. Daher ist im Nachabschnitt aus derartigen Vorgängen nicht mit erheblichen Belästigungen an diesem Immisionsort zu rechnen. In Verbindung mit der zu erwartenden Überschreitung des IRW aus den Verkehrslärmimmisionen der Parkplätze wird der Konflikt doch relevant. Eine Vermeidung des Konfliktes mittels Vergrößerung des

Abstandes der Stellplätze muss als Hinweis gegeben werden, damit er verbindlich mit in den B-Plan einfließen kann. Der Hinweis auf die Ortsüblichkeit des Anwohnerverkehrs solcher Geräusche kann keinesfalls als Argument in dem hier vorliegenden Fall gelten. Die Geräusche werden hier ja nicht von Anwohnern und/oder Nachbarn verursacht.

Seite 15 zu dem Ansatz der Bewegungen muss auf jeden Fall mit **240 Schülern** nebst Personal gerechnet werden. Außerdem fehlt eine Begründung der Annahmen bezüglich der Verkehrsbewegungen. Auch hier liegen von beiden Verkehrsgutachten keine gesicherten Daten für diesen Bereich vor.

Auf den Seiten 18 und 19 der SU werden ausschließlich die Nutzungen im Tageszeitraum angenommen und untersucht. Es kann erfahrungsgemäß davon ausgegangen werden, dass an Schulen auch in den Abendstunden Veranstaltungen stattfinden werden, wie Elternabende etc. Eine Berechnung, wenn von allen Stellplätzen nach 22 Uhr PKW abfahren würden, sollte daher vorgenommen werden, damit auch hier frühzeitig Möglichkeiten der Konfliktlösung in den B-Plan einfließen können. Die Umplanung des Parkplatzes sollte gesichert sein, damit der Mindestabstand zur nächsten Bebauung eingehalten werden kann. Da das Plangebiet wenig Spielraum zuläßt, sollte dies unbedingt berücksichtigt werden.

Auf Seite 20 zum Verkehrslärm sollte auf jeden Fall mit der geplanten Schülerzahl von **240 Schülern** nebst Personal gerechnet werden. Dazu bräuchte man ein verwertbares, auf den B-Plan Nr. 17 bezogenes und nachvollziehbares Verkehrsgutachten, welches bisher, trotz diverse Eingaben nicht vorliegt.

Die Bebauung Lehmborg 1 und 3 liegen im Eckbereich Lehmborg/Eksaler Weg und sind schon jetzt belastet aufgrund des Verkehrslärms vom Eksaler Weg und Lehmborg, und könnten eventuell schon jetzt nahe am IGW liegen. Selbst wenn festgestellt werden würde, dass die Zusatzbelastungen unerheblich oder zumutbar wären, muss die Abwägung und Betrachtung zum schalltechnischen Gutachten dazu gehören, als Information der Anlieger und Entscheidungsträger.

Auf Seite 21 bezogen auf die neue Zufahrt zum Baugebiet:

Da hier die Vorbelastungen schon nahe am IGW liegt, wird es sehr wahrscheinlich in der Summe der Zusatzbelastung zu einer Überschreitung der IGW kommen. Nachts wird es am Lehmborg 9 und 11 zu einer Überschreitung der Orientierungswerte von 40 dB(A) um bis zu 3 dB(A) (oder mehr) kommen. Eine Auseinandersetzung, ob es dafür die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen an der geplanten Bebauung erforderlich ist oder nicht fehlt im Gutachten gänzlich.

Da die Turnhallennutzung nicht belegt ist, muß von einer vollen Belegung ausgegangen werden. Dies ist auch nicht berücksichtigt worden. Somit sind die bisherigen Annahmen leider nur Annahmen.

Die schalltechnische Begutachtung der Schule und deren Konflikte ist ungenügend dargestellt und sollte in die Baugenehmigung mit einfließen, damit es zu den geringstmöglichen schalltechnischen Konflikten mit den Anwohnern kommt. Besser wäre auch hier gewesen die Konfliktpotentiale vorher zu benennen und Lösungen zu ermitteln, damit ein objektiver Abwägungsprozess hätte stattfinden können. Gerade in Bezug der Erweiterungsoption auf 240 Schüler und der geringen Potentialfläche, welche die Möglichkeiten extrem einschränken.

Zusammenfassend sind wesentliche Kernpunkte der Kritik:

- Ungelöster potentieller Konflikt zwischen Parkplatzlärm aus Schule und Turnhalle

im Nachtzeitraum.

- Keine Betrachtung der Auswirkungen des Mehrverkehrs im Einmündungsbereich Lehmborg/Eksaler Weg auf die Bebauung
- Keine Beurteilung möglicher Überschreitungen der Orientierungswerte der Bebauung an der Haupteinfahrt zum Lehmborg
- Keine Betrachtung der Erweiterungsoption der Schule von 120 auf 240 Schüler

Es gilt das Gebot der **Abwägungsbereitschaft**. Dieses besagt, dass die Gemeinde offen sein muss für sämtliche möglichen Planungsvarianten. Die Gemeinde sollte also etwa nicht von Anfang an auf eine bestimmte Planung festgelegt sein.

Ebenfalls zu berücksichtigen ist das **Gebot der Konfliktbewältigung**. Demnach hat die Gemeinde bei der Abwägung sämtliche städtebauliche Konflikte zu berücksichtigen, die bereits bestehen und die noch durch die beabsichtigte Planung hinzukommen. Diese sind zudem nicht nur zu berücksichtigen, sondern auch planerisch zu bewältigen, wobei sich die Gemeinde nach § 9 Absatz 1 bis Absatz 3 BauBG richten kann.

Es gilt auch das Gebot der Rücksichtnahme. Die Gemeinde ist demnach verpflichtet, schutzwürdige private Interessen zu berücksichtigen. Dies ist in der vorliegenden Bauleitplanung nur unzureichend erfolgt.

Es hätte auch mindestens eine weitere Standortmöglichkeit der Schule mit betrachtet werden müssen, um Konflikte gegeneinander abzuwägen. Hier sollte die Fläche zwischen Damendorfer Straße und alter Dorfstraße mit betrachtet werden. Geringere Baukosten durch einfacher zu bebauende Fläche, könnten so zu einem lukrativerem Angebot für den Eigentümer führen, und so zu einem deutlich konfliktärmerem Schulstandort kommen. Auch der Bau auf der „Schulwiese“ in der Nähe des aktuellen Schulstandortes wäre eine Alternative gewesen, genauso wie die Schule im letzten Baugebiet „Im Wiesengrund“ zu realisieren. Immerhin war dort auf einer nicht unerheblichen Fläche von ein Seniorenwohnheim geplant. Da in der Gemeinde junge Familien im Fokus stehen, hätte auf dieser Fläche ebenso eine neue Schule in der Dorfmitte gebaut werden können.

### **Anlass und Ziel der Planaufstellung**

Auf der Basis der vorliegenden Unterlagen kann keine rechtssichere Abwägung im Rahmen des B-Plan-Verfahrens erfolgen, es kommt zu einem **Abwägungsausfall** bzw. einem **Abwägungsdefizit**. In Kapitel 1 der Begründung a) werden die Ziele der **Wohnbauflächenentwicklung** formuliert.

Vor diesem Hintergrund sind im Rahmen der Aufstellung des B-Plan Nr. 17 neben der Schaffung von Bauflächen für den individuellen Wohnungsbau im Einfamilien- und Doppelhaussegment auch seniorengerechte Bebauungsformen sowie Geschosswohnungsbau in Form von kleineren Wohnungen, bezahlbarem Wohnraum und Mietwohnungen vorgesehen.

Auf Seite 16 der Begründung heißt es:

Diese „Strukturziele“ sind, dass:

- mindestens 30% der ab dem 1.1.2020 fertig gestellten Wohnungen in Mehrfamilienhäusern realisiert werden., alternativ mindestens 45% der ab dem 1.1.2020 fertig gestellten Wohnungen in Mehrfamilienhäusern oder anderen senioren gerechten Bauformen ( ohne Pflegeheime ) realisiert werden;
- mindestens 20 WE als geförderter oder vertraglich vereinbarter preisgünstiger Wohnraum realisiert werden.
- mindestens 40% der ab dem 1.1.2020 fertig gestellten Wohnungen in den beiden Siedlungsschwerpunkten Owschlag und Groß Wittensee entstehen und
- die zusätzliche Nettobaulandfläche pro fertiggestellter Wohnung im Mittel nicht höher als 450 qm liegt

diesen **Strukturzielen** hat sich auch Groß Wittensee verschrieben und somit weiterhin seinen wohnbauliche Entwicklung mit allen weiteren Gemeinden im Amtsgebiet abgestimmt. (Interkommunale Vereinbarung zur wohnbaulichen Entwicklung im Amt Hüttener Berge)

Diesen Aspekt hat sich auch die Regionalentwicklung des Kreises Rendsburg-Eckernförde in der Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gewidmet. Siehe dazu Dokument „Zusammenstellungen der Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung . . . vom 17.11.2022, Seiten 5 bis 7. Die Äußerungen zu den kritischen Anmerkungen bleiben vage, wie auch die Festlegung im Bebauungsplan.

Konkrete Festsetzungen zur Absicherung der formulierten Ziele fehlen jedoch im Bebauungsplan. Im Kapitel 4.4 Planungsrechtliche Festsetzungen ( Seite 31ff) werden zwar **Möglichkeiten** im letzten Absatz auf Seite 33 **formuliert**, die jedoch so letztlich nur Möglichkeiten bleiben aber nicht zwingend umgesetzt werden müssen.

Auch die Schaffung bezahlbaren Wohnraums ist nicht abgesichert. Eher wird durch die Begrenzung der höchstzulässigen Zahl der Wohnungen pro Gebäude (im Kapitel 4.4.6, Seite 36) das Ziel konterkariert. Auch liegt die Nettobaulandfläche pro Wohneinheit bei rd. 492 qm (gem. Kapitel 7. Flächenzusammenstellung 29.150 qm Wohnbaufläche und 60 Wohneinheiten) und damit deutlich über den angestrebten 450 qm.

Geregelt werden könnte die Erreichung der Ziele im „**Städtebaulichen Vertrag**“ (Zwischen der Kommune und Investor/Erschließungsträger). Die Absicht einen „Städtebaulichen Vertrag“

abzuschließen, wird allerdings nur im Rahmen der Kostenübernahme für die Erschließung als Möglichkeit angedeutet ( Kapitel 6. Kosten, Seite 51).

**Es ist daher der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zwingend notwendig, um die politisch formulierten Ziele zu erreichen.**

### **Formale Aspekte der Auslegung**

In der Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung des B-Plans vom 17.11.2022 werden aufgeführt: Folgende umweltbezogene Informationen) liegen vor: (Amt Hüttener Berge Seite 2 von 6)

1. Landesentwicklungsplan Schleswig Holstein, Fortschreibung 2021, Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung (2021)
  
1. Regionalplan für den Planungsraum III, Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig Holstein (2000)
  
2. Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II, Kreisfreie Städte Kiel und Neumünster, Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde, Ministerium Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (2020)
  
3. Gemeinde Groß Wittensee ( Klapper, 2000 ) Landschaftsplan

Diese 4 Unterlagen sind auf der Homepage der BOB-SH Bauleitplanung nicht vorhanden. Es handelt sich hier höchstwahrscheinlich um einen Verfahrensfehler. Weiterhin fehlt eine Stellungnahme zur Einsicht bei den Planunterlagen, obwohl der Wasserversorgungsverein Groß Wittensee e.V. nach Anfrage mitteilte es liegen Unterlagen zur sichergestellten Wasserversorgung vor. Ebenso wenig steht ein vollständiger Bericht zur „wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser. Teil 1: Mengenbewirtschaftung (A-RW1)“ zur Verfügung.

Die Gemeinde Groß Wittensee hätte gut daran getan oben aufgeführte Planungsfehler in der Bauleitplanung zu vermeiden und damit die Rechtssicherheit des aufgestellten Bebauungsplans zu ermöglichen.