**Vorlage** **Nr.: VO/2017/2193**

Federführend:
60.2 Abt. Planung

Beteiligt:
I Bürgermeister
II Senator
III Senatorin
60 BAUAMT

Status: öffentlich
Datum: 23.03.2017
Verfasser: Mahnel, Cornelia

# Bauleitplanung der Hansestadt Wismar,

# Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße",

## Abwägungsbeschluss und Satzungsbeschluss gemäß § 10 BauGB

Beratungsfolge:

| Status | Datum | Gremium | Zuständigkeit |
|---|---|---|---|
| Öffentlich | 10.04.2017 | Bau- und Sanierungsausschuss | Vorberatung |
| Öffentlich | 27.04.2017 | Bürgerschaft der Hansestadt Wismar | Entscheidung |

---

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar hat die vorgebrachten planungsrechtlich relevanten Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden aus den Beteiligungen gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB in Verbindung mit § 2 Abs. 2 Bau GB sowie die während der Öffentlichkeitsbeteiligungen gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BauGB vorgebrachten Stellungnahmen der Bürger zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße" mit dem Ergebnis geprüft, dass Anregungen und Hinweise aus den Stellungnahmen vom/von

- Amt für Raumordnung und Landesplanung WM
- Die Landrätin des Landkreises Nordwestmecklenburg als untere Naturschutzbehörde
- Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt WM
- Der Bürgermeister als untere Immissionsschutzbehörde
- Der Bürgermeister als untere Denkmalschutzbehörde
- Landesamt für Kultur und Denkmalpflege MV
- Landesamt für innere Verwaltung MV
- Straßenbauamt Schwerin
- Deutsche Bahn AG – DB Immobilien
- Deutsche Bahn AG – DB Station & Service
- Eisenbahn-Bundesamt
- EVB
- Wasser- und Bodenverband

berücksichtigt wurden und dass die Anregungen und Hinweise aus den Stellungnahmen vom/von

- Die Landrätin des Landkreises Nordwestmecklenburg als untere Abfallbehörde
- Die Landrätin des Landkreises Nordwestmecklenburg als untere Wasserbehörde

- Der Bürgermeister als untere Verkehrsbehörde
- Stadtwerke Wismar GmbH
- Cornelia und Hartmut Waasner
- Dr. Eberhardt Blei
- Dr. Holger und Sigrid Manthey, Alfons Voß, Michael Kiczynski
- Sofie Wagner
- Dr. Ernst Weichbrodt
- Beirat für Menschen mit Behinderung, Dr. Antje Bernier, Wolfgang Ittler, Wolfgang Griese

teilweise berücksichtigt wurden. (Abwägung siehe Anlage 1a-1c)

Die Bürgerschaft hat die vorgebrachten Stellungnahmen aus den Behörden- und aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen geprüft und beschließt die Abwägung (Prüfung der Stellungnahmen) entsprechend des Vorschlages der Verwaltung.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Verfassern von Stellungnahmen zum Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße" das Ergebnis der Prüfung mit Angabe der Gründe gemäß § 3 Abs. 2 BauGB mitzuteilen.

3. Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar beschließt den Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße" für das Gebiet, welches begrenzt wird:
im Nordwesten: durch die Poeler Straße
im Nordosten: durch das Gelände der Deutschen Bahn AG
im Südosten: durch die Rostocker Straße
im Südwesten: durch die Bahnhofstraße sowie durch die Parkanlage Lindengarten,
bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und den textlichen Festsetzungen
(Teil B) einschließlich der örtlichen Bauvorschriften über die äußere Gestaltung baulicher Anlagen in der vorliegenden Fassung gemäß § 10 BauGB in Verbindung mit § 86 Landesbauordnung M-V als Satzung. (Anlage 2)

4. Die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße" wird von der Bürgerschaft der Hansestadt Wismar gebilligt. (Anlage 3)

5. Der Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße" wurde aus der rechtswirksamen 52. Änderung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Wismar„Umwandlung von Flächen für Bahnanlagen in Straßenverkehrsflächen -Ruhender Verkehr- im Bereich Bahnhofstraße" entwickelt.

6. Die Verwaltung wird beauftragt, den Beschluss der Satzung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße" gemäß § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen. In der Bekanntmachung ist anzugeben, wo der B-Plan mit Begründung und zusammenfassender Erklärung während der Öffnungszeiten eingesehen und über den Inhalt Auskunft verlangt werden kann.

**Begründung:**

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße" wurden die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 und 2 BauGB, die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange einschließlich der Nachbargemeinden gem. § 4 Abs. 1 und 2 / und in Verbindung mit § 2 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Die eingegangenen Stellungnahmen sind in einer Tabelle erfasst, die einzelnen Sachpunkte mit einem Vorschlag für die Behandlung versehen und somit für die Abwägungsentscheidung vorbereitet worden. (Anlage 1a, 1b, 1c)
Der Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen, (Anlage 2) und die Begründung einschließlich Umweltbericht (Anlage 3, 3a) wurden entsprechend des Abwägungsvorschlages angepasst.
Der Planung liegt ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag als Zuarbeit zum Umweltbericht zugrunde. (Anlage 4)

Des Weiteren wurden ein Gutachten über Schalltechnische Untersuchungen (Anlage 5) sowie ein Verkehrsgutachten (Anlage 6) angefertigt.

**Finanzielle Auswirkungen** *(Alle Beträge in Euro)***:**

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

| | |
|---|---|
| **x** | Keine finanziellen Auswirkungen |
| | Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3 |

**1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr**
Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Deckung

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung | | |
| | Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert | | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

**2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre**

Ergebnishaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Finanzhaushalt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Einzahlung in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Auszahlung in Höhe von | |

Deckung

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung | | |
| | Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert | | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Ertrag in Höhe von | |
| Produktkonto /Teilhaushalt: | | Aufwand in Höhe von | |

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

**3. Investitionsprogramm**

| | |
|---|---|
| | Die Maßnahme ist keine Investition |
| | Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten |
| | Die Maßnahme ist eine neue Investition |

**4. Die Maßnahme ist:**

| | |
|---|---|
| x | neu |
| x | freiwillig |
| | eine Erweiterung |
| | Vorgeschrieben durch: |

**Anlage/n:**
Anlage 1a – Abwägung-Teil 1
Anlage 1b – Abwägung-Teil 2
Anlage 1c – Abwägung-Teil 3
Anlage 2 – Bebauungsplan
Anlage 3 – Begründung
Anlage 3a – Umweltbericht
Anlage 4 - Fachbeitrag Artenschutz
Anlage 5 – Schalltechnische Untersuchung
Anlage 6 - Verkehrsgutachten

Der Bürgermeister

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)

**BEBAUUNGSPLAN NR. 80/11**
**"Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße"**

**BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE SOWIE DER NACHBARGEMEINDEN**

- **GEMÄß § 4 (1) BauGB vom 15.11.2013 bis 16.12.2013**
- **GEMÄß § 4 (2) BauGB vom 18.12.2014 bis 23.01.2015**

**BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT**

- **GEMÄß § 3 (1) BauGB vom 23.10.2013 bis 30.10.2012**
- **GEMÄß § 3 (2) BauGB vom 02.11.2015 bis 04.12.2015**

| I. | TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE | § 4 (1) BauGB Schreiben vom | § 4 (2) BauGB Schreiben vom |
|---|---|---|---|
| 1. | Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg Schlossstraße 6-8 19053 Schwerin | 12.02.2014 | 26.01.2015 |
| 2. | Die Landrätin als untere Abfallbehörde Landkreis Nordwestmecklenburg Fachdienst Umwelt SG Abfallwirtschaft, Altlasten und Immissionsschutz Postfach 1565 23958 Wismar | 04.03.2014 | 23.01.2015 |
| 3. | Der Bürgermeister als untere Immissionsschutzbehörde Bauamt, Abt. Planung Kopenhagener Straße 1 23966 Wismar | - | 21.01.2015 |
| 4. | Staatliches Amt für Landwirtschaft u. Umwelt (StALU), Abteilung 5 (Immissionsschutz und Klimaschutz, Abfall und Kreislaufwirtschaft) Bleicherufer 13 19053 Schwerin | 10.12.2013 | 22.01.2015 |
| 5. | Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V (LUNG) Goldberger Str. 12 18273 Güstrow | - | 21.01.2015 |
| 6. | Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt (StALU), Abteilung 4 (Naturschutz, Wasser und Boden) Bleicher Ufer 13 19053 Schwerin | 10.12.2013 | 22.01.2015 |
| 7. | Die Landrätin als untere Naturschutzbehörde Landkreis Nordwestmecklenburg Fachdienst Umwelt SG Naturschutz und Landschaftspflege Postfach 1565 23958 Wismar | 04.03.2014 | 23.01.2015 |
| 8. | Die Landrätin als untere Wasserbehörde Landkreis Nordwestmecklenburg Fachdienst Umwelt SG Wasserwirtschaft Postfach 1565 23958 Wismar | 04.03.2014 | 23.01.2015 |
| 9. | Wasser- und Bodenverband Wallensteingraben/Küste Am Wehberg 17 23972 Dorf Mecklenburg | - | 06.01.2015 |
| 10. | Der Bürgermeister als untere Behörde für Brandschutz Ordnungsamt, Abt. Brandschutz Frische Grube 13 23966 Wismar | 25.11.2013 | 08.01.2015 |
| 11. | Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Graf-York-Straße 6 19061 Schwerin | 11.10.2013 | 11.02.2015 |
| 12. | Der Bürgermeister als untere Denkmal-schutzbehörde sowie untere Behörde für Bodendenkmalschutz Bauamt, Abt. Sanierung und Denkmalschutz Kopenhagener Straße 1 23966 Wismar | 16.12.2013 | 20.01.2015 |
| 13. | Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Archäologie und Denkmalpflege Postfach 11 12 52 19011 Schwerin | 03.01.2014 | 22.01.2015 |
| 14. | Stadtwerke Wismar GmbH Flöter Weg 6-12 23970 Wismar | 09.12.2013 | 07.01.2015 |
| 15. | Die Landrätin als Behörde für Gesundheits- und Sozialwesen Gesundheitsamt Hinter dem Rathaus 13-15 23966 Wismar | - | - |
| 16. | Handwerkskammer Schwerin Friedensstr. 4a 19053 Schwerin | - | - |
| 17. | Industrie- und Handelskammer zu Schwerin Graf-Schack-Allee 12 19053 Schwerin | - | - |
| 18. | Der Bürgermeister als Träger für Kultur Amt für Welterbe, Tourismus und Kultur Lübsche Str. 23 23966 Wismar | - | - |
| 19. | Die Landrätin als Schulträger Landkreis Nordwestmecklenburg Fachdienst Bildung und Kultur Postfach 1565 23958 Wismar | - | 23.12.2014 |
| 20. | Die Landrätin als Kataster- und Vermessungsamt | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | c/o Fachdienst Bauordnung und Planung<br>Postfach 1565<br>23958 Wismar | 03.12.2013 | - |
| 21. | Landesamt für innere Verwaltung M-V<br>PF 120135<br>19018 Schwerin | 19.11.2013 | 06.01.2015 |
| 22. | Der Bürgermeister als untere<br>Verkehrsbehörde<br>Ordnungsamt, Abt. Verkehr<br>Scheuerstr. 2<br>23958 Wismar | 27.11.2013 | - |
| 23. | Straßenbauamt Schwerin<br>Pampower Straße 66-68<br>19061 Schwerin | 06.12.2013 | 08.01.2015 |
| 24. | Der Bürgermeister als Straßenbaulastträger<br>Bauamt, Abt. Planung<br>Kopenhagener Str. 1<br>23966 Wismar | - | - |
| | Der Bürgermeister als Straßenbaulastträger<br>Bauamt, Abt. Bauordnung<br>Kopenhagener Str. 1<br>23966 Wismar | - | 12.01.2015 |
| 25. | DB Station&Service AG<br>Herr Lange<br>Grunthalplatz 4<br>19053 Schwerin | 16.12.2013 | 09.01.2015 |
| | Deutsche Bahn AG<br>DB Immobilien - Region Ost<br>Eigentumsmanagement<br>Caroline-Michaels-Straße 5-11<br>10115 Berlin | 12.12.2013 | 24.02.2015 |
| | Eisenbahn-Bundesamt<br>Außenstelle Hamburg/Schwerin<br>Frau Schulz<br>Pestalozzistr. 1<br>19053 Schwerin | - | 27.01.2015 |
| | Ministerium für Energie, Infrastruktur und<br>Landesentwicklung M-V<br>Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht<br>Pestalozzistr. 1<br>19053 Schwerin | 25.11.2013 | 07.01.2015 |
| 26. | Deutsche Telekom AG<br>Niederlassung Potsdam<br>PF 229<br>14526 Stahnsdorf | - | - |
| 27. | Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz<br>und Dienstleistungen der Bundeswehr<br>Postfach 2963<br>53019 Bonn | 28.11.2013 | 12.01.2015 |
| 28. | Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Bereich Entwässerung/Straßenunterhaltung<br>Werftstraße 1<br>23966 Wismar | 04.12.2013 | 29.01.2015 |
| **II.** | **NACHBARGEMEINDEN** | **keine Beteiligung** | **Schreiben vom** |
| 29. | Amt Klützer Winkel<br>für die Gemeinde Zierow<br>Schlossstraße 1<br>23948 Klütz | - | - |
| 30. | Amt Grevesmühlen-Land<br>für die Gemeinde Gägelow<br>Rathausplatz 1<br>23936 Grevesmühlen | - | 28.01.2015 |
| 31. | Amt Dorf Mecklenburg - Bad Kleinen<br>für die Gemeinde Barnekow<br>Am Wehberg 17<br>23972 Dorf Mecklenburg | - | 05.03.2015 |
| 32. | Amt Dorf Mecklenburg - Bad Kleinen<br>für die Gemeinde Metelstorf<br>Am Wehberg 17<br>23972 Dorf Mecklenburg | - | 30.01.2015 |
| 33. | Amt Dorf Mecklenburg - Bad Kleinen<br>für die Gemeinde Dorf Mecklenburg<br>Am Wehberg 17<br>23972 Dorf Mecklenburg | - | 25.02.2015 |
| 34. | Amt Dorf Mecklenburg - Bad Kleinen<br>für die Gemeinde Lübow<br>Am Wehberg 17<br>23972 Dorf Mecklenburg | - | 25.02.2015 |
| 35. | Amt Neuburg<br>für die Gemeinde Hornstorf<br>Hauptstr. 10a<br>23974 Neuburg | - | 12.02.2015 |
| 36. | Amt Neuburg<br>für die Gemeinde Krusenhagen<br>Hauptstr. 10a<br>23974 Neuburg | - | - |
| 37. | Amtsfreie Gemeinde Ostseebad Insel Poel<br>Gemeindezentrum 13<br>23999 Kirchdorf | - | - |
| **II.** | **ÖFFENTLICHKEIT** | **§ 3 (1) BauGB**<br>**Schreiben vom** | **§ 3 (2) BauGB**<br>**Schreiben vom** |
| 1. | Cornelia und Hartmut Waasner | 25.10.12 | - |
| 2. | Dr. Eberhadt Blei | 25.10.12 | 01.12.15 |
| 3. | Dr. Holger und Sigrid Manthey, Alfons Voß, Michael Kiczynski | 24.10.12 | 25.11.15 |
| 4. | Frau S. Wagner | ohne Datum | - |
| 5. | Dr. Ernst Weichbrodt | ohne Datum<br>und 31.10.12 | - |
| 6. | Beirat für Menschen mit Behinderung, Dr. Antje Bernier,<br>Wolfgang Itter, Wolfgang Griese | - | 04.12.15 |

| Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|
| (1)<br>**Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg** IV/3. 160.2<br><br>Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg<br>Schloßstraße 6 - 8, 19053 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>Der Bürgermeister<br>Bauamt<br>Postfach 12 45<br><br>23952 Wismar<br><br>Bearbeiter: Herr Pochstein<br>Telefon: 0385 588 89 140<br>Fax: 0385 588 89 190<br>E-Mail: rainer.pochstein@afrlwm.mv-regierung.de<br>AZ: D1-506-08/14<br>Datum: 12.02.2014<br><br>Planungsanzeige gemäß § 17 bzw. § 20 Landesplanungsgesetz (LPIG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. Mai 1998, GVO-Blatt M-V Nr. 16 S. 503, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Mai 2011 (GVOBl. M-V S. 323), Erlass vom 06. Mai 1996 (Amtsblatt M-V Nr. 23/1996)<br><br>**Landesplanerische Hinweise zum Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar**<br><br>Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB<br><br>Mitteilung der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung gemäß § 17 bzw. § 20 LPIG<br><br>Ihr Schreiben vom 15.11.2013 (Posteingang 19.11.2013)<br><br>**Anmerkung**<br><br>Die landesplanerischen Hinweise ersetzen nicht die landesplanerische Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.<br><br>**Vorgelegte Unterlagen und Planungsinhalt**<br><br>Zur Bewertung hat der Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar, bestehend aus Planzeichnung (Stand 11/2013) und Begründung, vorgelegen.<br><br>Mit dem Bebauungsplan sollen die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung des Planbereiches südlich des Bahnhofes zu einem attraktiven „Willkommensstandort“ geschaffen werden. Vorgesehen ist eine multifunktionale Nutzung durch ÖPNV, Verkehrseinrichtungen (Parken, Fuß- und Radwege) und im GEe-2 sollen Einzelhandelseinrichtungen mit einer maximalen Verkaufsfläche von bis zu 400 $m^2$ zulässig sein. | Das Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde durchgeführt.<br><br>Die Ausführungen zu den Beurteilungsunterlagen werden zur Kenntnis genommen.<br><br>Die Sachdarstellungen werden zur Kenntnis genommen. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Der Plangeltungsbereich umfasst ca. 2,3 ha<br><br>**Raumordnerische Bewertung/Hinweise**<br><br>Die Hansestadt Wismar befindet sich im Norden der Planungsregion Westmecklenburg. Gemäß RREP WM bildet die Hansestadt die Kernstadt im Stadt-Umland-Raum Wismar. Das Mittelzentrum liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum sowie teilweise auch im Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft. Bis zum 30.12.2012 konnten in der Hansestadt Wismar 42 433 Einwohner registriert werden.<br><br>Mit der vorliegenden Planung verfolgt die Hansestadt das Ziel, den Übergangsbereich zwischen historischer Altstadt und dem weiteren Stadtgebiet, das überwiegend durch Erschließungsfunktionen (Bahn/Straße/Lagerflächen …) geprägt ist, neu zu ordnen und damit dem UNESCO-Welterbe-Status noch weiter zu entsprechen. Dies entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung wie sie unter Punkt 4.1 und 4.2 RREP WM formuliert sind.<br><br>Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes soll der Einzelhandel zugelassen werden, dies steht nur bedingt im Einklang mit dem Regionalen Einzelhandelskonzept für den Stadt-Umland-Raum Wismar (REHK), das die Bürgerschaft als Handlungsgrundlage für die Stadtentwicklung, bezogen auf den Einzelhandel, beschlossen hat. Gemäß REHK -SUR-HWI sind nördlich der Altstadt Ergänzungsbereiche definiert, die vorzugsweise als „Vorhalteflächen für großformatige Einzelhandelsbausteine“ (vgl. 6.3 Zentrale Versorgungsbereiche REHK -SUR-HWI) zu verstehen sind, die in der Altstadt aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht eingeordnet werden können. Die konkret in Betracht gezogene Fläche (GEe2) befindet sich allerdings nicht in dem „Ergänzungsbereich Bahnhofsumfeld“, deren südliche Begrenzung in Höhe der Straße „Mühlengrube“ liegt. Sie ist demzufolge nicht Bestandteil des Zentralen Versorgungsbereiches (ZVB). Im Übrigen ist der GEe2-Bereich durch eine ca. 150 m breite Parkanlage mit durchfließendem Mühlenbach von der Altstadt getrennt. Er ist damit für eine Funktionsübernahme im Bereich Einzelhandel für die Altstadt – dem Begründungsentwurf ist kein konkreter Hinweis zu entnehmen - nach gegenwärtiger Einschätzung nicht geeignet.<br><br>Sollte der Einzelhandel im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Berücksichtigung finden, ist der Bezug zum REHK SUR-HWI herzustellen. Im Sinne einer aktiven Steuerung des Einzelhandels sind dann im weiteren Planverfahren geeignete Festsetzungen zur zulässigen Verkaufsraumfläche und zur Sortimentsliste zu treffen und diese städtebaulich zu begründen.<br><br>Derartige Flächengrößen (400 m² und kleiner), wie beabsichtigt, sollten im Sinne der Funktionsstärkung der ausgewiesenen ZVB, hier insbesondere Innenstadt, auf diese Entwicklungsbereiche gelenkt werden. Die Notwendigkeit begründet sich umso mehr vor dem Hintergrund der begrenzten Einzelhandelsnachfrage.<br><br>Weitere Fragen als Anregung:<br>- warum sollen außerhalb der ZVB der Einzelhandelseinrichtungen zugelassen werden, gibt es dafür eine städtebauliche Begründung?<br>- Gibt es konkrete Nachfragen, die eine Ausweisung begründen würden?<br>- Warum wurde der südliche Teil des B-Plangebietes, losgelöst von Funktionsstrukturen (Innenstadt/EH) differenziert für GEe (EH) festgesetzt? | Es wird zur Kenntnis genommen, dass das allgemeine Planungsziel des Bebauungsplanes den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht.<br><br>Die Zulässigkeit von Einzelhandel im GEE-2 im Vorentwurf war bereits in der Entwurfsfassung zum B-Plan ausgeschlossen.<br>Kleinflächige Einzelhandelsstandorte sollten im Sinne der Funktionsstärkung des Innenbereiches im Außenbereich der Altstadt unzulässig bleiben.<br>Die Begründung zum B-Plan enthält entsprechende Erläuterungen zum Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | **Abschließender Hinweis**<br><br>Die landesplanerischen Hinweise beziehen sich auf die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung und greifen der erforderlichen Prüfung durch die zuständige Genehmigungsbehörde nicht vor. Sie gelten nur solange, wie sich die Beurteilungsgrundlagen für das Vorhaben nicht wesentlich ändern.<br><br>Rainer Pochstein<br><br>**Verteiler**<br>Landkreis Nordwestmecklenburg, Fachdienst Bauordnung und Planung - per Mail<br>EM VIII AL 4, 410-1 - per Mail | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Landkreis Nordwestmecklenburg<br>**Die Landrätin**<br>FD Bauordnung und Planung<br>Ha. / 60.2<br>2 8 7<br><br>Landkreis Nordwestmecklenburg ⊕ Postfach 1565 ⊕ 23958 Wismar<br><br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt- Abt. Planung<br>Postfach 1245<br>23952 Wismar<br><br>Auskunft erteilt Ihnen:<br>**Heike Gielow**<br>Dienstgebäude:<br>**Börzower Weg 3, 23936 Grevesmühlen**<br>Zimmer **2.219** Telefon **(03841) 3040-6314** Fax **-86314**<br>E-Mail:<br>**h.gielow@nordwestmecklenburg.de**<br>Unser Zeichen:<br>**Unsere Zeichen eingeben!**<br>Ort, Datum:<br>**GVM, den 2014-03-04**<br><br>**B-Plan Nr. 80/11 „ Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“**<br>hier: Äußerungen der beteiligten Behörden des Landkreises gem. § 4 Abs.1 BauGB auf Grund des Anschreibens vom 15.11.2013 hier eingegangen am 21.11.2013<br><br>Sehr geehrte Frau Mahnel,<br>Grundlage der vorgetragenen Hinweise bilden die Vorentwurfsunterlagen zum B-Plan Nr.80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar mit Planzeichnung im Maßstab 1:1000, Planungsstand vom November 2013 und die dazugehörige Begründung mit gleichem Bearbeitungsstand.<br><br>Die eingegangenen Äußerungen und Hinweise der beteiligten Fachdienste sind diesem Schreiben als Anlage beigefügt und in der weiteren Bearbeitung zu beachten.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Im Auftrag<br>H. Gielow<br>Heike Gielow<br>SB Bauleitplanung | Die Stellungnahme wird nachfolgend behandelt. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 2<br><br>**Anlage**<br><br>**Fachdienst Umwelt**<br>**Untere Wasserbehörde: Frau Tietze**<br><br>Die Stellungnahme weist auf erhebliche entgegenstehende Belange hin, die im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung kaum überwindbar sind. ☐<br>Die Stellungnahme weist auf entgegenstehende Belange hin, die im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung berücksichtigt werden müssen. ☐<br>Die Stellungnahme weist auf keine entgegenstehenden Belange hin. ☒<br><br>**1. Wasserversorgung:**<br><br>Die Versorgungspflicht mit Trink- und Brauchwasser für die Bevölkerung, die gewerblichen und sonstigen Einrichtungen besteht gem. § 43 Abs. 1 LWaG für die Stadtwerke Wismar GmbH. Entsprechende Anschlussgestattungen für die Versorgung sind mit der Stadtwerke Wismar GmbH zu vereinbaren.<br><br>**2. Abwasserentsorgung:**<br><br>Nach § 40 Abs. 1 LWaG obliegt die Abwasserbeseitigungspflicht den Gemeinden.<br>Die Gemeinde hat diese Pflicht gemäß § 40 Abs. 4 Satz 1 LWaG auf den Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar übertragen. Damit hat der Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb das im überplanten Gebiet anfallende häusliche Abwasser zu beseitigen, die entsprechenden Anschlussgestattungen sind zu beantragen.<br>Aufgrund der zukünftigen Lage in der Trinkwasserschutzzone III A/ III B ist die Errichtung oder Erweiterung von Anlagen zum Durchleiten oder Ableiten von Abwasser verboten, ausgenommen Entwässerungsanlagen, die entsprechend den Anforderungen des ATV-Arbeitsblattes A 142 errichtet oder betrieben werden.<br>Für die gewerblichen Nutzungen sind in Abhängigkeit der Art des anfallenden Abwassers für die Einleitungen in das öffentliche Kanalnetz ggf. Anträge zur Überprüfung auf die Indirekteinleiter-genehmigungspflicht bei der unteren Wasserbehörde des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg zu stellen.<br><br>**3. Niederschlagswasserbeseitigung:**<br><br>Das von bebauten oder künstlich befestigten Flächen abfließende Niederschlagswasser ist entsprechend § 54 des WHG als Abwasser einzustufen. Damit unterliegt es grundsätzlich der Abwasserbeseitigungspflicht des Entsorgungs- und Verkehrsbetriebes der Hansestadt Wismar.<br>Die Beseitigungs- und Überlassungspflicht entfällt für Niederschlagswasser, wenn dieses verwertet oder versickert wird, von öffentlichen Verkehrsflächen im Außenbereich abfließt oder im Rahmen des Gemeingebrauchs in ein oberirdisches Gewässer/ Küstengewässer eingeleitet wird.<br>Die Benutzung eines Gewässers, hierzu gehört auch die Einleitung von Niederschlagswasser, bedarf grundsätzlich der Erlaubnis, ausgenommen hiervon ist der Gemeingebrauch an oberirdischen Gewässern, Küstengewässern und die erlaubnisfreie Benutzung des Grundwassers (Regelung der Gemeinde durch Satzung). | Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Stellungnahme auf keine entgegenstehende Belange hinweist.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Versorgungspflicht mit Trink- und Brauchwasser für die Stadtwerke Wismar GmbH besteht und Anschlussgestattungen mit den Stadtwerken Wismar GmbH zu vereinbaren sind. Ein entsprechender Hinweis dazu ist in der Begründung zum B-Plan enthalten.<br>Die Stadtwerke Wismar GmbH sind als TÖB im Planaufstellungsverfahren beteiligt worden.<br><br>Die gegebenen Informationen zur Abwasserentsorgung sind in die Begründung zum B-Plan aufgenommen worden.<br><br>In die Begründung zum B-Plan wurde aufgenommen, dass im Zuge der Erschließungsplanung bei der Niederschlagswasserableitung vorrangig die Nutzung der vorhandenen Vorflut „Mühlengraben“ zu überprüfen ist. Für diese Niederschlags-wasserableitung ist die Erlaubnis der unteren Wasserbehörde einzuholen und ein Entwässerungskonzept vorzulegen.<br>Ist dies nicht möglich, unterliegt die Niederschlagswasserableitung der Abwasserbesei-tigungspflicht des Entsorgungs- und Verkehrsbetriebe der HWI.<br>Für die im Plangebiet festgesetzten Verkehrsflächen Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz und für den Parkplatz liegt die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung des Regenwassers in den Mühlengraben seit 27.02.2015 vor. Für die nordwestlich gelegene Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fußgängerbereich ist bereits eine Anschlussleitung für die Entwässerung über das Projekt Poeler Straße abgestimmt. Die Entwässerung erfolgt dann über die Poeler Straße in eine Vorflut in den Hafen. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 3<br><br>Voraussetzung für Gewässerbenutzungen ist jeweils mindestens die Einhaltung des Standes der Technik. Das Merkblatt M 153 der DWA enthält Hinweise zur Niederschlagswassernutzung, -rückhaltung, -reinigung, -ableitung und -einleitung jeweils unter Beachtung der hydraulischen und stofflichen Kriterien und ist mit der Antragstellung zur Gewässerbenutzung nachzuweisen.<br>Die ortsnahe und schadlose Versickerung von gefasstem Niederschlagswasser unter Ausnutzung der natürlichen Wasseraufnahmefähigkeit des Bodens ist wasserwirtschaftlich erwünscht. Sie ist allerdings insbesondere vom Grad der Verunreinigung des Niederschlagswassers, dem Flurabstand des Grundwassers, der Topografie und den Bodenverhältnissen abhängig. Eine Vernässung von benachbarten Grundstücken ist beim Betrieb der Versickerungsanlagen auszuschließen. Auf ausreichenden Abstand der Anlagen zu Gebäuden ist zu achten, entsprechende Hinweise enthält das DWA-Arbeitsblatt A 138.<br>Die Versickerung ist erlaubnispflichtig und bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen. Bedingung zur Versickerung des Niederschlagswassers ist der gesicherte Nachweis (Fachgutachten) zur Durchführung einer schadfreien Versickerung anhand der Grundstücksgröße, der Bodenkennwerte und der erforderlichen Flächen für die Versickerungsanlagen, dafür ist der ungünstigste Einzelfall zu betrachten. Ist im B-Plangebiet die Versickerung des Niederschlagswassers über eine zentrale Versickerungsanlage (Anschluss mehrerer Grundstücke) geplant, sind entsprechende, fachtechnisch ermittelte Flächen dafür vorzusehen und eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen.<br>Ungefasstes und nicht belastetes Niederschlagswasser, welches unmittelbar am Ort des Anfalls großflächig versickert, ist kein Gewässernutzungstatbestand und damit nicht erlaubnispflichtig. Zu beachten sind aber auch in diesen Fällen die topographischen Gegebenheiten und die Gefahr eines oberflächigen Abflusses. Der natürliche Abfluss wild abfließenden Wassers darf nicht zum Nachteil eines tiefer liegenden Grundstückes verstärkt oder auf andere Weise verändert werden.<br><br>Für den vorliegenden B-Plan ist zu beachten, dass es aufgrund der zukünftigen Lage in der Trinkwasserschutzzone III A/ III B Verbote bzw. Nutzungsbeschränkungen gemäß der noch zu erlassenden Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten gilt.<br>Eine Versickerung des von Dachflächen abfließenden Niederschlagswassers ist in der TWSZ III A / III B erlaubt.<br>Die Versickerung von Abwasser (auch Niederschlagswasser) in der TWSZ III A/ III B ist verboten, ausgenommen das Versickern von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlags-wasser großflächig über die belebte Bodenzone. Eine Einleitung des Niederschlagswassers in das Fließgewässer Mühlengraben/ Mühlengrube wäre auch eine Möglichkeit der Ableitung. Hier ist jedoch der Wasser- und Bodenverband „Wallensteingraben-Küste“, als Unterhaltungs-pflichtiger, zu beteiligen. Für die Mühlengrube/ Frische Grube wurde im Auftrag des Entsorgungs- und Verkehrsbetriebs eine Studie zur hydraulischen Leistungsfähigkeit erstellt. Für die zusätzlichen Mengen wäre zu prüfen, ob diese ebenfalls problemlos abgeleitet werden können.<br><br>**Zur geplanten Niederschlagsentwässerung sind im B-Plan eindeutige Aussagen zu treffen und ein Entwässerungskonzept vorzulegen.**<br><br>**4. Gewässerschutz:**<br><br>Gegenwärtig befindet sich der Geltungsbereich des B-Planes außerhalb der z.Zt. geltenden Trinkwasserschutzzonen gemäß Beschluss Nr. 30-7/85 vom 17.05.1985. Momentan läuft das Verfahren zur Neufestsetzung der Trinkwasserschutzzonen für die Hansestadt Wismar. Gemäß dem vorliegenden hydrogeologischen Fachgutachten zur Neufestsetzung der Trinkwasser-schutzzonen wird sich die Fläche des B-Plan-Gebietes zukünftig in der Trinkwasserschutzzone III A/ III B der Wasserfassung Friedrichshof befinden. Das alte Bahnhofsgebäude (Vorempfangsgebäude), die Bahnhofstraße, die verkehrsberuhigten | Der B-Plan befindet sich in einem städtebaulich urbanen Raum. Eine Versickerung von Niederschlagswasser müsste somit innerhalb des Plangeltungsbereiches erfolgen. Der B-Plan setzt entsprechend des Planungsziels vorrangig Verkehrsflächen fest. Er weist für 77 % des Plangebietes eine Vollversiegelung, für 13% des Gebietes eine 80% Versiegelung und für 3% eine 60% Versiegelung aus. Von 7 % Grünfläche verbleibt nach Abzug des Gewässerschutzstreifens ein 7 m breiter und 50 m langer Grünstreifen zwischen einer Verkehrsfläche und dem Grundstück der DB AG innerhalb der zukünftigen Trinkwasserschutzzone III A. Im Plangebiet bestehen somit keine großflächigen Versickerungsmöglichkeiten über belebte Bodenzonen.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass es für das Plangebiet aufgrund der zukünftigen Lage in der Trinkwasserschutzzone III A / III B Verbote und Nutzungsbeschränkungen gemäß der noch zu erlassenen Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten gilt.<br>Entsprechende Festsetzungen und Hinweise wurden im B-Plan und entsprechende Erläuterungen in der Begründung hierzu aufgenommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 4<br><br>Bereiche V1 und V 2 und das $GE_E$ 1 befinden sich zukünftig in der TWSZ III B, die Flächen östlich davon (öffentliche Parkfläche, $GE_E$ 2) liegen dann in der TWSZ III A.<br>Hinweis: Laut Planzeichnung ist das bestehende Gebäude südöstlich des Vorempfang-gebäudes der DB das $GE_E$1, lt. Begründung zum B-Plan Pkt.2, 2.1. wird dieser Bereich als $GE_E$2 bezeichnet. Der Bereich Rostocker Str. (ehemals Papierfabrik) laut Planzeichnung $GE_E$2, gemäß Begründung Pkt. 2, 2.1. als $GE_E$1. Dieses müsste abgeändert werden.<br><br>In der zukünftigen TWSZ III A/ III B ist die Errichtung oder Erweiterung von Straßen, Wegen und sonstigen Verkehrsflächen erlaubt, wenn die Vorgaben der RiStWag beachten werden. Danach sind in der TWSZ III A / III B Schutzmaßnahmen vorzusehen. Parkplätze sollten in der TWSZ III A nach Möglichkeit nicht vorgesehen werden, wenn doch, dann ist u.a. das Niederschlags-wasser zu sammeln und aus dem Wasserschutzgebiet hinauszuleiten oder nach entsprechender Behandlung schadlos zu entsorgen. Die Befestigung der Verkehrsflächen muss wasserundurchlässig sein (siehe Pkt. 6.2. der RiStWag). Gemäß den textlichen Festsetzungen II Pkt. 3 ist die Gestaltung der befestigten Flächen festgelegt. Das hier angegebene Naturstein- und Betonsteinpflaster ist gemäß den Forderungen der RIStWag mit einer wasserundurchlässigen Fugenmasse/Fugenverguss zu verlegen, um die Wasserundurchlässigkeit herzustellen. Die festgelegte Flächenbefestigung der Straßen, Wege und sonstigen Verkehrsflächen ist daher für die Flächen in der TWSZ III A / III B abzuändern. Weitere Verbote und Nutzungsbeschränkungen in der Trinkwasserschutzzone ergeben sich dann aus der im Rahmen des Verfahrens neu zu erlassenden Wasserschutz-Gebietsverord-nung.<br><br>Im Plangebiet befindet sich das Gewässer II. Ordnung Mühlengraben (im Bereich Lindengarten), welches sich in der Unterhaltungspflicht des Wasser- und Bodenverbandes (WBV) „Wallensteingraben-Küste“ befindet, der WBV ist zu beteiligen. Gemäß § 38 Abs. 1, 2 und 3 WHG ist bei oberirdischen Gewässern zur Einhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktion, der Wasserspeicherung, der Sicherung des Wasserabflusses sowie der Verminderung von Stoffeinträgen ein Gewässerschutzstreifen zwischen der Böschungsoberkante ein Abstand von mind. 5 m im Außenbereich einzuhalten. Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile kann die untere Wasserbehörde Gewässerrandstreifen mit einer angemessenen Breite festlegen. Für die Festlegung der Breite ist insbesondere für die erforderliche Gewässerunter-haltung eine Abstimmung mit dem Wasser- und Bodenverband erforderlich. Bei Festlegungen der Maßnahmen zum Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft ist die Lage des Gewässers II. Ordnung zu beachten.<br><br>Die Herstellung, Beseitigung oder wesentliche Umgestaltung von Gewässern oder seiner Ufer bedarf der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bzw. einer Plangenehmigung (§ 68 WHG).<br><br>Mit den Bauarbeiten sind auf dem Grundstück eventuell vorhandene Drainageleitungen und sonstige Vorflutleitungen in ihrer Funktionsfähigkeit zu erhalten bzw. wiederherzustellen.<br><br>Jeglicher Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat auf der Grundlage des § 62 WHG und § 20 LWaG so zu erfolgen, dass eine Gefährdung des Grund- und Oberflächenwassers nicht zu besorgen ist.<br><br>Eventuell notwendige Grundwasserabsenkungen während der Baumaßnahmen sind gemäß § 49 Abs. 1 des WHG einen Monat vor Baubeginn bei der unteren Wasserbehörde anzuzeigen zu. | Die Bezeichnung GEE-1 wurde berichtigt.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass es für das Plangebiet aufgrund der zukünftigen Lage in der Trinkwasserschutzzone III A / III B Verbote und Nutzungsbeschränkungen gemäß der noch zu erlassenen Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten gilt.<br>Entsprechende Hinweise und Festsetzungen wurden im B-Plan und entsprechende Erläuterungen in der Begründung hierzu aufgenommen.<br><br>Das Plangebiet befindet sich an der Grenze (Böschungsoberkante) zum Gewässer Mühlengraben (Mühlenbach).<br>Der Wasser- und Bodenverband wurde als TÖB am Planverfahren beteiligt.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Gewässerschutzstreifen im Außenbereich von mind. 5 m und im Innenbereich gemäß Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde einzuhalten ist. Im Plangebiet ist für die Herstellung eines Verkehrsberuhigten Bereiches entlang des Mühlengrabens auf eine Länge von ca. 50 m aufgrund einer Flächeneinengung durch das bestehende Grundstück des GEE-2 ein Mindestabstand zur Böschungsoberkante von 2 m festgesetzt.<br><br>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht planungsrechtlich relevant. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 5<br><br>**Untere Bodenschutzbehörde: Frau Rose**<br>**Geänderte Stellungnahme nach Beratung am 21.2.2014**<br><br>Die Stellungnahme weist auf erhebliche entgegenstehende Belange hin, die im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung kaum überwindbar sind. ☐<br>Die Stellungnahme weist auf entgegenstehende Belange hin, die im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung berücksichtigt werden müssen. ☒<br>Die Stellungnahme weist auf keine entgegenstehenden Belange hin. ☐<br><br>Aus bodenschutzrechtlicher Sicht sind folgende Festsetzungen und Kennzeichnungen im B-Plan erforderlich, solange keine ausreichend repräsentative Detailuntersuchung vorliegt.<br><br>I. Die Fläche des gegenwärtigen Flurstücks 4497/2 ist mit dem Planzeichen 15.12 (Kennzeichnung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind) zu kennzeichnen.<br><br>II. Textliche Festsetzungen:<br>1. Bei allen Bauarbeiten und Nutzungsänderungen, auch außerhalb der mit Planzeichen 15.12 gekennzeichneten Fläche, und auch wenn diese nicht genehmigungs- und anzeigepflichtig sind, ist ein durch einen Sachverständigen erstellter Bodenschutzbericht vorzulegen und die Zustimmung der unteren Bodenschutzbehörde einzuholen.<br>2. Der Sachverständige schlägt Sanierungsziele und Sanierungsmaßnahmen vor und lässt diese von der unteren Bodenschutzbehörde bestätigen.<br>3. Bei Baumaßnahmen auf erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belasteten Flächen (mit Planzeichen 15.12 gekennzeichnet: $GE_E2$ und der größte Teil derGrünfläche) ist mit dem Anfall nicht verwertbaren Bodenaushubs zu rechnen.<br>Für erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastete Flächen (mit Planzeichen 15.12 gekennzeichnet), die nicht im Zuge der Baumaßnahmen versiegelt werden, ist gegenüber der Landrätin als unterer Bodenschutzbehörde der Nachweis der Unbedenklichkeit der Nutzung im Sinne des Bodenschutzrechts unter Beachtung des bauleitplanerischen Vorsorgeprinzips zu erbringen.<br><br>III. Begründung<br>Für die mit Planzeichen 15.12 gekennzeichneten Fläche liegen zwei Baugrunduntersuchungen vor:<br>- Ingenieurbüro für Bodenmechanik und Grundbau, Gägelow, Dipl.-Ing. Jörg Buchheim, Kennnr. 037-A-07, vom 16.04.2007<br>- Ingenieurbüro für Bodenmechanik und Grundbau, Gägelow, Dipl.-Ing. Jörg Buchheim, Kennnr. 037-B-07-08, vom 15.04.2008<br>Vorliegende Gutachten zu Bodenschadstoffen sind beim Bauamt der Hansestadt Wismar und bei der unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises Nordwestmecklenburg einzusehen. | Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Stellungnahme der unteren Bodenschutzbehörde auf entgegenstehende Belange hinweist, die im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden müssen.<br><br>Nach Abbruch der vorherigen gewerblichen Nutzung auf dem in Rede stehenden Grundstück wurde mit der Flächenbereinigung eine Reduzierung der Schadstoffe vorgenommen, aber keine vollständige Beseitigung von Altlasten und Schadstoffen.<br>Im Rahmen der Bauleitplanung wurden auch keine weiteren Detailuntersuchungen zu den bereits vorliegenden 2 Gutachten von 2007/2008 veranlasst. Aus diesem Grund wurden entsprechende Festsetzungen und Erläuterungen in den B-Plan aufgenommen.<br><br>In der Planzeichnung ist das Flurstück Nr. 4497/2 als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, ausgewiesen.<br>Im Text (Teil B) wurden die Textvorschläge zu den Festsetzungen aufgenommen und entsprechende Hinweise formuliert. Die Begründung enthält erläuternde Ausführungen.<br><br>Weil sich das betreffende Grundstück im Eigentum der HWI befindet, wurde festgelegt, dass die Stadt bei einer Veräußerung des Grundstücks mit dem neuen Eigentümer im Kaufvertrag eine im Rahmen der neuen Nutzung erforderlichen Altlastensanierung zu vereinbaren hat.<br><br>Im Nachgang zu dieser Stellungnahme wurde mit der unteren Bodenschutzbehörde vereinbart, dass im Grunderwerbsvertrag aufgenommen und in der Baugenehmigung sicher-gestellt wird, dass alle Baumaßnahmen auf dem Grundstück in Begleitung mit der unteren Bodenschutzbehörde durchzuführen sind. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 6<br><br>Auf dem Flurstück 4497/2 befinden sich lt. o.g. Gutachten erhebliche Aufschüttungen mit einer Mindestmächtigkeit von 1,7m. In den meisten Sondierungen wurde bei 3m der gewachsene Boden nicht erreicht.<br>Einzelne Bereiche der Aufschüttung sind so erheblich mit PAK, MKW sowie Blei, Cadmium oder Zink belastet, dass eine Wiederverwertung von Aushub nach den LAGA-Richtlinien nicht in Betracht kommt (Zuordnungswerte tw. > Z2) und Prüfwerte nach BBodSchV für die vorgesehene zulässige Nutzungen überschritten sind.<br><br>Nach Einschätzung der Bodenschutzbehörde beim Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg vom 21. Februar 2014 ist keine weitergehende Sanierung erforderlich, wenn bei Bauarbeiten auf dem Grundstück die besonders belasteten Bereiche entfernt werden und eine weitgehende Versiegelung des Grundstücks erfolgt.<br><br>Für das B-Plangebiet, auch außerhalb der mit Planzeichen 15.12 gekennzeichneten Fläche des Flurstücks 4497/2, besteht aufgrund der langjährigen Vornutzung als Bahngelände eine erhöhte Besorgnis, dass auch dort schädliche Bodenveränderungen vorliegen können. Bei Baumaßnahmen und landschaftsgestalterischen Maßnahmen im B-Plangebiet ist daher darzulegen, dass mögliche Schutzgutverletzungen nicht vorkommen und wie diese ggf. verhindert wird.<br><br>**Rechtsgrundlagen**<br><br>**BBodSchG** - Bundes-Bodenschutzgesetz zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 30 G v. 24.2.2012 ( u.a.§ 1 und § 4 Abs 1; §4 Abs 4)<br>**BBodSchV** - Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung, zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 31 G v. 24.2.2012 (u.a. §3)<br>**LBodSchG M-V** - Landesbodenschutzgesetz vom 4.7.2011 (u.a. §2)<br>**KrWG** - Kreislaufwirtschaftsgesetz, zuletzt geändert vom 22.5.2013 (u.a. § 7 und § 15; Fachbetrieb nach §56 Abs 2)<br>**AbfWG M-V** Abfallwirtschaftsgesetz für Mecklenburg-Vorpommern, zuletzt geändert 22.6.2012<br>**AbfZustVO M-V** - Abfall-Zuständigkeitsverordnung zuletzt geändert 7.12.2012<br>**Kampfmittelverordnung M-V** vom 8. Juni 1993 (u.a. §5 Abs 1)<br>**GefStoffV** - Gefahrstoffverordnung vom 26.11.2010 (BGBl. I Nr. 59 S. 1643) zuletzt geändert 15.7.2013<br>**TRGS 519** - Technische Regeln für Gefahrstoffe- „Asbest Abbruch-, Sanierungs- oder Instandhaltungsarbeiten“, Ausgabe Januar 2007, berichtigt März 2007 (Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, www.baua.de )<br>**LBauO M-V** - Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern, zuletzt geändert 20.5.2011<br><br>Grenzwerte richten sich nach dem aktuellen Stand boden- und altlastenschutzrechtlicher Vorschriften, beispielsweise nach der Anlage 2 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV), den 'Bewertungsgrundlagen für Schadstoffe in Altlasten Informationsblatt für den Vollzug' des Ständigen Ausschuss Altlasten der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Bodenschutz (**LABO**) aktueller Stand, jedoch nicht vor: 01.09.2008 und bzw. oder hilfsweise nach der **LAGA M 20- TR Boden** (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (TR Boden) vom 05.11.2004). | Die Rechtsgrundlagen werden zur Kenntnis genommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 7<br>**Untere Naturschutzbehörde: Herr Dr. Podelleck**<br>Die Stellungnahme weist auf erhebliche entgegenstehende Belange hin, die im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung kaum überwindbar sind. ☐<br>Die Stellungnahme weist auf entgegenstehende Belange hin, die im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung berücksichtigt werden müssen. ☐<br>Die Stellungnahme weist auf keine entgegenstehenden Belange hin. ☒<br>Mit dem Planentwurf und dem Vorschlag zum Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung besteht von Seiten der unteren Naturschutzbehörde Einverständnis.<br>Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Untersuchungen wird besonders auf eine Felderfassung der Amphibien/ Reptilien in Gleisbereichen und Gewässernachbarschaft (Lindengarten/ Rostocker Straße) orientiert.<br>**Rechtsgrundlagen**<br>**WHG** Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts in der Neufassung des Art.1 des Gesetzes zur Neuregelung des Wasserrechts vom 31.Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) zuletzt geändert mit Art.1 des Gesetzes zur Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie sowie zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes und des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 11.06.2011 (BGBl. I S. 1986)<br>**LWaG** Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 30.November 1992 (GVOBl. M-V S.669), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ergänzung und Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes und Änderung anderer Gesetze vom 4.Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 759)<br>**AbwV** Verordnung über Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer in der Bekanntmachung der Neufassung vom 17.Juni 2004 (BGBl. I Nr. 28 S. 1108) , zuletzt geändert mit Artikel 6 der Verordnung zur Umsetzung der Industrieemissionen, zur Änderung der Verordnung über Immissionsschutz- und Störfallbeauftragte und zum Erlass einer Bekanntgabeverordnung vom 02.mai 2013 (BGBl. I, S. 973)<br>**BBodSchG** Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 30 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist<br>**BBodSchV** Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), die zuletzt durch Artikel 5 Absatz 31 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist<br>**KrWG** Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212)<br>**LBodSchG** Gesetz über den Schutz des Bodens im Land Mecklenburg-Vorpommern (Landesbodenschutzgesetz - LBodSchG M-V) vom 4. Juli 2011 (GVOBl. M-V.S. 759)<br>**AbfZustVO M-V** - Abfall-Zuständigkeitsverordnung zuletzt geändert 7.12.2012<br>**Kampfmittelverordnung M-V** vom 8. Juni 1993 (u.a. §5 Abs 1)<br>**GefStoffV** - Gefahrstoffverordnung vom 26.11.2010 (BGBl. I Nr. 59 S. 1643) zuletzt geändert 15.7.2013 | Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde auf keine entgegenstehenden Belange hinweist.<br>Es besteht Einverständnis mit dem Planentwurf und dem Vorschlag zum Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung.<br>Das Artenschutzgutachten enthält Angaben zu Amphibien/Reptilien in Gleisbereichen und Gewässernachbarschaft.<br>Die Rechtsgrundlagen werden zur Kenntnis genommen. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 8<br><br>**TRGS 519** - Technische Regeln für Gefahrstoffe- „Asbest Abbruch-, Sanierungs- oder Instandhaltungsarbeiten", Ausgabe Januar 2007, berichtigt März 2007 (Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, www.baua.de )<br>**LBauO M-V** - Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern, zuletzt geändert 20.5.2011<br>Grenzwerte richten sich nach dem aktuellen Stand boden- und altlastenschutzrechtlicher Vorschriften, beispielsweise nach der Anlage 2 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV), den 'Bewertungsgrundlagen für Schadstoffe in Altlasten Informationsblatt für den Vollzug' des Ständigen Ausschuss Altlasten der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Bodenschutz (**LABO**) aktueller Stand, jedoch nicht vor: 01.09.2008 und bzw. oder hilfsweise nach der **LAGA M 20- TR Boden** (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (TR Boden) vom 05.11.2004).<br>**NatSchAG M-V** Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 23. Februar 2010, verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Bereinigung des Landesnaturschutzrechts vom 23.02.2010 (GVOBl. M-V S. 65)<br>**BNatSchG** Gesetz zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl. Teil I Nr. 51, S. 2542)<br>**BArtSchV** Bundesartenschutzverordnung vom 19. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2705), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2873)<br><br>**FD Bauordnung und Planung**<br>**Bauleitplanung**<br><br>**I. Allgemeines**<br>**Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan – Planfestgestellte Flächen**<br>Der wirksame Flächennutzungsplan stellt im zu beurteilenden Plangeltungsbereich Flächen für die Bahn (Planfeststellung) und gewerbliche Flächen dar. Der Flächennutzungsplan ist im Parallelverfahren zu ändern, um dem Entwicklungsgebot zu entsprechen.<br><br>Voraussetzung für die Umsetzung des Bebauungsplanes ist, dass die bisher noch den Betriebszwecken der Deuteschen Bahn gewidmeten Flächen gem. § 23 Eisenbahngesetz von den Bahnbetriebszwecken freigestellt werden. Sofern bis zum Satzungsbeschluss die Freistellung noch nicht erfolgt ist, empfehle ich eine Festsetzung nach § 9 Absatz 2 Nr.2 BauGB zu prüfen, wonach die Nutzung, solange die Flächen den Bahnbetriebszwecken zugeordnet sind unzulässig ist und eine Nutzung entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes erst ab Freistellung von den Bahnbetriebszwecken zulässig ist.<br><br>**II. Präambel, Verfahrensleiste**<br>In der Präambel ist nach der Freifläche für das Datum des Satzungsbeschlusses, die Formulierung „ folgende Satzung über den Bebauungsplan" doppelt und daher zu streichen.<br>Verfahrensleiste<br>Nr.1 – die Daten sind zu prüfen.<br>Nr. 5.2 Ich weise darauf hin, dass bei der Bekanntmachung zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs.2 BauGB darauf hinzuweisen ist- **welche-** umweltbezogenen Daten vorliegen. Es bedarf einer „themenbezogenen Kurzcharakterisierung" der umweltbezogenen Informationen. Das heißt, dass konkrete Inhalte des Umweltberichtes angegeben werden müssen um für interessierte und betroffene Bürger eine Anstoßfunktion zu erzeugen (BVerwG, Az. 4 CN 3.12 vom 18.07.2013).<br><br>**III. Planungsrechtliche Festsetzungen** | Gemäß dem Entwicklungsgebot wurde parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 die 52. Änderung des Flächennutzungsplanes „Umwandlung von Flächen für Bahnanlagen in Verkehrsflächen für den Ruhenden Verkehr im Bereich Bahnhofsvorplatz" durchgeführt.<br><br>Die Ausweisung der durch die HWI von der Deutschen Bahn AG erworbenen Flächen, die aufgrund von Leitungsbestand von der DB AG nicht freigestellt werden konnten, wurde gemäß § 9 (2) Nr. 2 BauGB vorgenommen.<br><br>Die weiteren gegebenen Hinweise wurden geprüft und nach Möglichkeit beachtet.<br>Diese Hinweise beziehen sich nicht auf den Planinhalt, sind daher nicht abwägungsrelevant und werden somit nicht einzeln abgehandelt.<br>Der FD Bauordnung und Planung stellt zudem keine Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange dar, die am Verfahren zu beteiligen sind. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 9<br><br>Planzeichnung – Planzeichenerklärung<br>Es wurden Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Zur eindeutigen und zweifelsfreien Auslegung ist diese besondere Zweckbestimmung für die Flächen V 1 – 4 anzugeben.<br>Die Lärmpegelbereiche sind in die Planzeichnung zu übernehmen, aus der verbalen Beschreibung in der Tabelle im Textteil B unter Punkt 5.1 kann eine örtliche Zuordnung nicht zweifelsfrei erfolgen.<br>Entsprechend der Planzeichenerklärung wird das Maß der baulichen Nutzung nach § 9 Abs.1 Nr.1 BauGB i. V. m. § 16 BauNVO festgesetzt. Zur Bestimmung wurde lediglich die max. zulässige Zahl der Vollgeschosse bzw. Gebäudehöhe festgesetzt. Es ist zu prüfen, ob hier wirklich das Maß festgesetzt werden sollte, dann besteht nach § 16 Abs.3 BauNVO auch die dreidimensionale Festsetzungspflicht, oder ob die Festsetzung aus gestalterischen Gesichtspunkten erfolgte. Ich weise darauf hin, dass, sofern keine Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutung getroffen werden, es sich um einen einfachen Bebauungsplan nach Maßgabe § 30 Abs.3 BauGB handelt. Das sollte dann als Hinweis aufgenommen werden.<br><br>**Textliche Festsetzungen**<br><br>Zu 1.2 in der Überschrift sind das Wort „Zulässigkeit“ und der Rechtsbezug auf § 4 BauNVO zu streichen. Ich weise darauf hin, dass mit der Festsetzung nur WEA als Hauptanlagen ausgeschlossen sind. Sollen auch WEA als Nebenanlagen ausgeschlossen werden, ist zusätzlich auf § 14 Abs.1 BauNVO abzustellen.<br><br>Zu 3<br>Satz 1 – Die Festsetzung ist unbestimmt.<br>Entsprechend § 23 Abs.3 Satz3 sind Art und Umfang der Ausnahmen im Bebauungsplan vorzusehen. Gebäudeteile ist als Art unbestimmt, 1,50 m ist kein Umfangsmaß – auf welcher Länge?, welches ist die rückwärtige Baugrenze (besser Himmelsrichtungen).<br>Satz 2 ist unbestimmt – was heißt *betroffene* Gebäudeseite – können alle 4 Gebäudeseiten betroffen sein, dann kann betroffen wegfallen, soll es auf maximal einer Gebäudeseite zulässig sein, dann sollte es auch so formuliert werden.<br>Satz 3 ist als Hinweis zu formulieren, es handelt sich hier nicht um eine städtebaulich begründete Festsetzung, sondern um einen Hinweis darauf, dass die nach § 6 Abs. 2 Satz 3 LBauO M-V eröffnete Möglichkeit, bei Bahngrundstücken nicht greift, da hier einer öffentlich rechtlichen Sicherung keine Zustimmung gegeben wird.<br><br>Zu 4<br>Der Rechtsbezug auf § 9 Abs.1 Nr.4 BauGB ist zu streichen, da diese Flächen nicht festgesetzt wurden.<br>Zu 5.1<br>Wird in den Festsetzungen auf DIN-Vorschriften hingewiesen, muss sichergestellt werden, dass die Betroffenen davon verlässlich und in zumutbarer Weise Kenntnis erlangen können. Dies kann in der Regel nur durch Bereithalten zur Einsichtnahme (mit Hinweis darauf auf Planunterlage) im Amt sichergestellt werden. (BVwerG-Beschluss vom 29. Juli 2010, Az. 4 BN 21/10)<br><br>Zu II Nr.4<br>Absatz 1 Satz 3 Sollte es darum gehen, dass Einfriedungen *nur* zur öffentlichen Straße zulässig sind, so empfehle ich zur zweifelsfreien Auslegung das auch so zu formulieren.<br>Absatz 2 – Die Durchsetzung der maximal zulässig Einfriedung bei Gewerbegebieten von 0,70 m zur Rostocker Straße und im Übrigen 1,60 m Höhe ist zu prüfen.<br><br>**Begründung** | | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 10<br><br>In der Begründung ist auf die gegebenen Hinweise abzustellen. Der Gesetzgeber hat die Notwendigkeit einer Begründung festgelegt und in § 9 Abs.8 bestimmt, dass in ihr die Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen des Bebauungsplanes darzustellen sind.<br>Eine Begründung muss geeignet sein, die wesentlichen Aussagen, die zentralen Punkte des Bebauungsplanes zu rechtfertigen. Sie soll nach Möglichkeit einen Überblick über die vom Plangeber angestellten Überlegungen geben und dabei insbesondere die wesentlichen Abwägungsgesichtpunkte erkennen lassen.<br>Die Begründung verfehlt dann ihren Zweck, wenn sie sich lediglich in der Wiedergabe von Vorschriften des BauGB und Beschreibung des Planinhaltes erschöpft. Die Begründung ist dahingehend im Zusammenhang mit den Festsetzungen zu den eingeschränkten Gewerbegebieten zu überprüfen.<br>Zu 2.1 – Hier sind die GEe Gebiete vertauscht. Festsetzungen unter Punkt 2.7.1 kann ich dem Plan nicht entnehmen, es ist Übereinstimmung herzustellen.<br>2.3 Satz 2 gilt nach den Festsetzungen nur für das GEe 2. Es ist Übereinstimmung herzustellen<br>Letzter Absatz – GEe-1 (Hier ist GEe-2 gemeint).<br>Zu 2.6.1<br>Ich empfehle in die textlichen Festsetzungen aufzunehmen, dass dem Nutzungszweck der öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung V2 (Bezeichnung der Zweckbestimmung) entsprechend, innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche überdachte Wegeführungen zulässig sind.<br><br>Zu 2.61.Rostocker Straße<br>Die gutachterliche Betrachtung für den GEe-2 deckt sich nicht mit den getroffenen Festsetzungen. Nach den textlichen Festsetzungen sind allgemein zulässig:<br>- Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze öffentliche Betriebe<br>- Geschäfts- Büro – und Verwaltungsgebäude<br>- Anlagen für sportliche Zwecke,<br>- übereinanderliegende Geschosse oder übereinanderliegende Teile von Geschossen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen. Stellplätze unterhalb der Geländeoberfläche sowie Dachparkplätze<br>- Ausnahmsweise sind zulässig:<br>- Einzelhandelseinrichtungen mit einer maximalen Verkaufsraumfläche von bis zu 400 m²<br>- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke sowie betriebsbedingte Wohnungen im Lärmpegelbereich IV<br>Auf diese Bandbreite muss dann auch im Gutachten abgestellt werden.<br><br>Zu 2.6.2<br>Es ist zu prüfen, ob eine Festsetzung der Leitungsrechte erforderlich ist.<br>Zu 2.7.1.<br>Es ist zu prüfen, ob im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrslärmminimierung, aus städtebaulichen Gesichtspunkten, zum Schutz der angrenzenden Wohnnutzung, als Vorkehrungen nach § 9 Abs.1 Nr.24 BauGB, getroffen werden können.<br>Betriebsbedingte Wohnungen sind im GEe-2 im Textteil nicht ausgeschlossen. Es ist Übereinstimmung herzustellen.<br>Die hier aufgeführte Konkretisierung des Begriffs eingeschränktes Gewerbegebiet lässt sich im Textteil nicht finden, es ist Übereinstimmung herzustellen. § 8 ist durch § 6 zu ersetzen.<br><br>Ich empfehle die Seiten der Begründung zu nummerieren.<br><br>**Fachdienst Bau- und Gebäudemanagement**<br>**SG Liegenschaften**<br>**Stellungnahme zur Überplanung des Flurstückes 4497/2**<br>Es wird darauf hingewiesen, dass die Landrätin, Frau Hesse bereits am 01.10.2012 einen Antrag auf Erwerb dieser Liegenschaft an die Hansestadt Wismar, Herrn Wellmann gestellt hat. Begründet wurden die Erwerbsabsichten des Landkreises damit, dass der Landkreis für den geplanten Um- und Ausbau des Kreissitzes in Wismar, Rostocker Straße 76, Gemarkung | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 11<br><br>Wismar, Flur 1, Flurstück 2032/1 unbedingt Kfz-Stellplätze für die Besucher und Mitarbeiter der Kreisverwaltung benötigt. Mit weiteren Schreiben vom 02.07.2013, 30.05.2013 und 17.04.2013 hat sich die Landrätin direkt an den Bürgermeister der Hansestadt Wismar, Herrn Beyer, gewandt und auf die Notwendigkeit des Erwerbs dieser Liegenschaft hingewiesen. Als Anlagen erhalten Sie die genannten Schreiben zur Kenntnisnahme. Außerdem wurden in dieser Angelegenheit mehrfach Gespräche zwischen Vertretern des Landkreises Nordwestmecklenburg und der Hansestadt Wismar geführt.<br><br>Auf Grund des genannten Sachverhalts sind wir verwundert, dass die Hansestadt Wismar jetzt, ohne Berücksichtigung der Kaufabsichten des Landkreises, diese Liegenschaft wie vorliegend überplant. Eine Prüfung unserseits hat ergeben, dass bei einer vollen Ausnutzung des gesamten Flurstücks ca. 120 -130 Stellplätze geschaffen werden können und diese werden zukünftig auch für diesen Verwaltungsstandort benötigt.<br><br>Die Stadt plant die Verfügbarkeit des Flurstückes für Stellplatzflächen durch den Verlauf eines 6 m breiten Weges und Grünflächen um ca. 50 v. H. einzugrenzen. Die verbleibende Restfläche von 1923 m² ist nicht ausreichend, um den Stellplatzbedarf zu decken. Die Errichtung eines Parkhauses ist aus finanziellen Gründen, zudem unter dem Aspekt erhöhter Aufwendungen auf Grund der Bodenbelastung, nicht realisierbar.<br><br>Wir bitten die Stadt daher zu prüfen, im Sinne der bisher getroffenen Vereinbarungen die gesamte Fläche als Parkplatzfläche zweckgebunden für den Landkreis festzusetzen. | Die Ausweisung eines GEE-2 einschließlich der hierfür vorgenommenen Festsetzungen erfolgt allein aus städtebaulicher Sichtweise. Eine neue Wegebeziehung entlang des Grundstücks auch unter Einengung der dortigen Nutzung wird als erforderlich angesehen. Die Festsetzungen weisen ein 3- bis 4-geschossiges Gebäude auf dem verbleibenden Grundstück aus. Die gewerbliche Nutzung ist aufgrund der Nähe zur Wohnnutzung eingeschränkt. Die Ausweisung eines Parkplatzes wird hier bewusst nicht vorgenommen, weil ein Parkplatz dem städtebaulichen Anspruch nicht gerecht wird. Es sind Stellflächen in einem Parkhaus zulässig, solange vom Betrachter einer öffentlichen Fläche aus, die abgestellten Fahrzeuge nicht sichtbar sind. Durch die Zulässigkeit von Parkgeschossen ist auch die Verkleinerung des Grundstücks begründbar. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | **Staatliches Amt<br>für Landwirtschaft und Umwelt<br>Westmecklenburg**<br><br>StALU Westmecklenburg<br>Bleicherufer 13, 19053 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>z. H. Frau Mahnel<br>Postfach 1245<br>23952 Wismar<br><br>Telefon: 0385 / 59 58 6-124<br>Telefax: 0385 / 59 58 6-570<br>E-Mail: Heike.Six@staluwm.mv-regierung.de<br>Bearbeitet von: Heike Six<br><br>AZ: StALU WM-12c-363-13-5122-74087<br>(bitte bei Schriftverkehr angeben)<br><br>Schwerin, 10. Dezember 2013<br><br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“**<br><br>Ihr Schreiben vom 15. November 2013<br><br>Nach Prüfung der mir übersandten Unterlagen nehme ich in meiner Funktion als Träger öffentlicher Belange und aus fachtechnischer Sicht wie folgt Stellung:<br><br>**1. Landwirtschaft/EU-Förderangelegenheiten**<br><br>Die o. g. Planungsunterlagen habe ich aus landwirtschaftlicher Sicht geprüft. Da bei dem geplanten Vorhaben keine landwirtschaftlichen Flächen betroffen sind und zu Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen keine Ausführungen erfolgt sind, werden keine weiteren Bedenken und Anregungen geäußert.<br><br>**2. Integrierte ländliche Entwicklung**<br><br>Als zuständige Behörde zur Durchführung von Verfahren zur Neuregelung der Eigentumsverhältnisse nach dem 8. Abschnitt des Landwirtschaftsanpassungsgesetzes und des Flurbereinigungsgesetzes möchte ich mitteilen, dass das Gebiet, auf das sich der Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar bezieht, in keinem Verfahren zur Neuregelung der Eigentumsverhältnisse befindet.<br><br>Bedenken und Anregungen werden deshalb nicht geäußert.<br><br>**3. Naturschutz, Wasser und Boden**<br><br>3.1 Naturschutz<br><br>Von dem Vorhaben sind meine Belange nach §§ 5 Satz 1 Nr. 1 bis 3 und 40 Abs. 2 Nr. 2 Naturschutzausführungsgesetz (NatSchAG M-V) nicht betroffen. Die Belange anderer Naturschutzbehörden nach §§ 2, 3, 4, 6 und 7 NatSchAG M-V sind zu prüfen. | Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Bedenken und Anregungen geäußert werden, da keine landwirtschaftlichen Flächen betroffen sind.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich das Gebiet in keinem Verfahren zur Neuregelung der Eigentumsverhältnisse befindet und Anregungen und Bedenken deshalb nicht geäußert wurden.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange als Naturschutzbehörde des StALU nicht berührt sind. Die übrigen Behörden und TÖB wurden beteiligt. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 2<br><br>3.2 Wasser<br><br>Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar hat am 15.12.2011 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“ beschlossen.<br>Der Bemessungshochwasserstand (BHW) der Ostsee beträgt für den Bereich der Wismarbucht 3,15 m ü. NHN, höhere Wasserstände sind möglich. Bei einer Höhenlage unter 3,15 m ü. NHN ist eine Beeinträchtigung durch Hochwasserereignisse und erhöhte Grundwasserstände nicht ausgeschlossen. Der Bauherr hat für diesen Fall geeignete Vorkehrungen zu treffen.<br>Das Risiko ist durch den Bauherren selbst zu tragen. Das Land M-V übernimmt keinerlei Haftung für Hochwasserschäden.<br>Das Plangebiet befindet sich nach meinen Unterlagen in unmittelbarer Nähe zum überschwemmungsgefährdeten Gebiet der Ostsee. Den eingereichten Unterlagen sind jedoch keine Geländehöhen zu entnehmen.<br><br>3.3 Boden<br><br>Das Altlasten- und Bodenschutzkataster für das Land Mecklenburg-Vorpommern wird vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, Goldberger Straße 12, 18273 Güstrow, anhand der Erfassung durch die Landräte der Landkreise und Oberbürgermeister/Bürgermeister der kreisfreien Städte geführt. Entsprechende Auskünfte aus dem Altlastenkataster sind dort erhältlich.<br><br>Werden in Bewertung dieser Auskünfte oder darüber hinaus durch Sie schädliche Bodenveränderungen, Altlasten oder altlastverdächtige Flächen im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) festgestellt, sind Sie in Grundlage von § 2 des Gesetzes zum Schutz des Bodens im Land Mecklenburg-Vorpommern (Landesbodenschutzgesetz – LBodSchG M-V) verpflichtet, den unteren Bodenschutzbehörden der Landkreise und kreisfreien Städte hierüber Mitteilung zu machen.<br><br>**4. Immissions- und Klimaschutz, Abfall- und Kreislaufwirtschaft**<br><br>4.1 Immissions- und Klimaschutz<br><br>4.1.1 Genehmigungsbedürftige Anlagen nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)<br><br>Im Planungsbereich und seiner immissionsschutzrelevanten Umgebung befinden sich keine Anlagen und Betriebe, die nach BImSchG durch mich genehmigt bzw. mir angezeigt wurden.<br><br>4.1.2 Lärmimmissionen<br><br>Zur Gewährleistung des Immissionsschutzes sind die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung entsprechend DIN 18005 im Gebiet selbst wie auch in den angrenzenden Gebieten, je nach ihrer Einstufung gemäß Baunutzungsverordnung einzuhalten und nach Möglichkeit zu unterschreiten.<br><br>4.2 Abfall und Kreislaufwirtschaft<br><br>Alle Baumaßnahmen sind so vorzubereiten und durchzuführen, dass von den Baustellen eine gemeinwohlverträgliche und geordnete Abfallentsorgung entsprechend § 15 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) erfolgen kann.<br><br>Im Auftrag<br>Thomas Friebel | Gemäß Gutachten zu Hochwassergefahren/Hochwasserrisiken, erstellt durch HydroGIS gmbH, befindet sich im Plangebiet eine Fläche, für die ein Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit ausgewiesen ist. Diese Fläche liegt zwischen zwei Bestandsgebäuden mit ausgewiesenen Baugrenzen. Im Bebauungsplan sind Mindesthöhenfestsetzungen bezüglich eines Hochwassers getroffen worden. Die Begründung enthält entsprechende Erläuterungen.<br><br>Das LUNG ist am Planverfahren beteiligt, gibt jedoch keine Stellungnahme ab. (siehe lfd. Nr. 5 der beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.<br>Die untere Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landkreises NWM hat sich als Behörde entsprechenden Informationen geäußert.<br><br>Der Hinweis zum Umgang mit schädlichen Bodenveränderungen ist im Bebauungsplan enthalten.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich im Plangebiet und seiner immissionsschutz-relevanten Umgebung keine nach BImSchG genehmigten Anlagen befinden.<br><br>Das Plangebiet ist geprägt von verkehrsbedingtem Lärm. Auf den ausgewiesenen zwei Bauflächen ist aus diesem Grund nur eine gewerbliche Nutzung zulässig. Aufgrund der geringen Größe der Flächen sowie ihrer Lage in der Nähe von bestehender Wohnnutzung sind eingeschränkte Gewerbeflächen festgesetzt. Ein Lärmgutachten liegt vor. Immissionsschutzrechtliche Festsetzungen wurden im B-Plan getroffen.<br><br>Der Hinweis zur geordneten Abfallentsorgung ist im Bebauungsplan enthalten. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | HANSESTADT wismar<br>(10)<br><br>**Der Bürgermeister**<br>Ordnungsamt<br>Abt. Brandschutz<br><br>Hansestadt Wismar • Postfach 1245 • 23952 Wismar<br>Der Bürgermeister<br>Bauamt, Abt. Planung<br><br>Postfach 1245<br><br>23952 Wismar<br><br>X 160,2<br><br>Ihre Nachricht:<br>Unser Zeichen: 32.5<br>Bearbeiter/ in: Herr Jürgen Schmidt<br>Zimmer: 306<br>Telefon: 03841 251-3351/-3341<br>Fax: 03841 251-3342<br>E-Mail: JuSchmidt@wismar.de<br>Datum: 25.11.2013<br><br>**Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 i.Vm. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)**<br><br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße"**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>ich habe die Unterlagen zu o.g. Vorhaben geprüft und nehme hierzu wie folgt Stellung:<br><br>Alle Belange sind in der Begründung zum o.g. Bebauungsplan unter Punkt 2.6.3. Brandschutz<br><br>berücksichtigt.<br><br>Es gibt aus meinem Verantwortungsbereich keine weiteren Ergänzungen oder Änderungen.<br><br>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung und verbleibe<br><br>mit freundlichem Gruß<br>im Auftrag<br><br>Jürgen Schmidt<br>SB Vorb.BrSch | Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine weiteren Ergänzungen oder Änderungen bestehen. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| 1-1 | **Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern**<br><br>LPBK M-V, Postfach 19048 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>Rathaus<br>Am Markt 1<br><br>23966 Wismar<br><br>bearbeitet von: Frau Jörgensen<br>Telefon: (0385) 2070-2832<br>Telefax: (0385) 2070-2198<br>E-Mail: abteilung3@lpbk-mv.de<br>Aktenzeichen: LPBK-Abt3-TÖB-8697-2013<br>Schwerin, 11. Dezember 2013<br><br>**Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange**<br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“**<br>Ihre Anfrage vom 15.11.2013<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>mit Ihrem o. a. Schreiben baten Sie das Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern (LPBK) um eine Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu dem im Bezug stehenden Vorhaben.<br><br>Als Träger der in der Zuständigkeit des Landes liegenden Belange von Brandschutz und Katastrophenschutz nehme ich wie folgt Stellung:<br><br>Aus der Sicht der landesrelevanten Gefahrenabwehr im Brand- und Katastrophenschutz bestehen keine Bedenken.<br>Um gleichnamige kommunale Belange im Verfahren berücksichtigen zu können, sollten Sie jedoch die sachlich und örtlich zuständige Kommunalbehörde beteiligt haben.<br><br>Außerhalb der öffentlichen Belange weise ich darauf hin, dass in Mecklenburg-Vorpommern Munitionsfunde nicht auszuschließen sind.<br><br>Konkrete und aktuelle Angaben über die Kampfmittelbelastung (Kampfmittelbelastungsauskunft) der in Rede stehenden Fläche erhalten Sie gebührenpflichtig beim Munitionsbergungsdienst des LPBK.<br>Ein entsprechendes Auskunftsersuchen empfehle ich rechtzeitig vor Bauausführung! | Es wird zur Kenntnis genommen, aus Sicht der landesrelevanten Gefahrenabwehr im Brand- und Katastrophenschutz keine Bedenken bestehen.<br>Die sachlich und örtlich zuständige Behörde bei der Hansestadt Wismar wurde beteiligt.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen und ist bekannt, dass Munitionsfunde nicht auszuschließen sind.<br><br>Auf das entsprechende Auskunftsersuchen wird hingewiesen. Dies sollte im Zusammenhang mit der Erschließungsplanung beachtet werden. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Rechtshinweis:<br>Gemäß § 70 Abs. 1 Sicherheits- und Ordnungsgesetz Mecklenburg – Vorpommern (SOG M-V) ist der Eigentümer einer Sache, die die öffentlichen Sicherheit oder Ordnung stört, für diese Sache verantwortlich. Ihm obliegt die Verkehrssicherungspflicht für sein Eigentum.<br><br>Der Bauherr ist gemäß § 52 Landesbauordnung Mecklenburg – Vorpommern (LBauO M-V) i.V. m. VOB Teil C / DIN 18299 analog verpflichtet, Angaben zu vermuteten Kampfmitteln im Bereich der Baustelle zu machen sowie Ergebnisse von Erkundungs- und Beräumungsmaßnahmen mitzuteilen.<br><br>Im Weiteren wird an dieser Stelle auf die **Pflichten des Bauherren und des Bauunternehmers** gemäß §§ 4 und 5 Arbeitsschutzgesetz, der BGR 161 „Arbeiten im Spezialtiefbau“ Punkte 4.1.2. „Gefährdungsermittlung und Unterweisung“, 4.1.8. „Maßnahmen vor Arbeitsbeginn“ sowie der BGI 5103 „Tiefbauarbeiten“ Punkte B 141 „Rammen“, B 142 „Bohrgeräte im Spezialtiefbau“, D 150 „Arbeiten in kontaminierten Bereichen“ verwiesen. Hiernach sind vor Baubeginn Erkundungen über eine mögliche Kampfmittelbelastung des Baufeldes einzuholen.<br><br>Ein Pflichtverstoß kann zu Schadensersatzansprüchen führen. Im Schadensfall, d.h. bei der Explosion eines Munitionskörpers kann auch § 319 StGB „Baugefährdung“ herangezogen werden.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>im Auftrag<br><br>gez.Christine Jörgensen<br>(elektronisch versandt, gültig ohne Unterschrift) | Die Rechtshinweise werden zur Kenntnis genommen.<br>Diese sind nicht planungsrechtlich relevant. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | HANSESTADT WISMAR<br>12<br>Der Bürgermeister<br>Bauamt<br>Abt. Sanierung und Denkmalschutz<br>Hansestadt Wismar • Postfach 1245 • 23952 Wismar<br>Bauamt<br>Abt. Planung<br>Frau Mahnel<br>im Hause<br>Ihre Nachricht: v. 15.11.2013<br>Unsere Zeichen:<br>Bearbeiter/ in: Gralow<br>Zimmer:<br>Telefon: 03841-251 6036<br>Fax: 03841-251 6032<br>E- Mail: rgralow@wismar.de<br>Datum: 16.12.2013<br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“**<br>**Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 BauGB**<br>Sehr geehrte Frau Mahnel,<br>hiermit übersenden wir Ihnen die Stellungnahme der unteren Denkmalschutzbehörde (UDB) hinsichtlich Bodendenkmalpflege und Baudenkmalpflege.<br>• Bodendenkmalpflege<br>Das Plangebiet liegt teilweise im Bereich des Bodendenkmals „Altstadt Wismar“ (Anl. 1, gelbe Fläche), in dem vor Beginn jeglicher Erdarbeiten die fachgerechte Bergung und Dokumentation der zu erwartenden archäologischen Funde und Befunde sicherzustellen ist.<br>Das bedeutet:<br>Für alle mit Erdarbeiten im Zusammenhang stehenden Baumaßnahmen muss eine baubegleitende archäologische Betreuung sichergestellt werden. Der Bauherr hat mit dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V (LAKD), dem nach § 4 Abs. 2 DSchG M-V die wissenschaftliche Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen obliegt, frühzeitig vor Beginn der Arbeiten Kontakt aufzunehmen und eine verbindliche Vereinbarung zu treffen, die den Umfang sowie den terminlichen | Die gegebenen Informationen werden im Text (TeilB) unter Pkt. IV Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise, 2. Bodendenkmalpflege aufgeführt und in der Begründung erläutert. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | und personellen Rahmen der archäologischen Maßnahme fixiert. Die anfallenden Kosten für die Bergung und Dokumentation trägt der Verursacher des Eingriffs (§ 6 Abs. 5 DschG M-V). Der Beginn der Erdarbeiten ist der UDB und dem LAKD rechtzeitig vor Beginn schriftlich und verbindlich mitzuteilen. Wir empfehlen dringend, bereits im Vorfeld der Maßnahme eine Beratung beim LAKD in Anspruch zu nehmen.<br><br>Auch auf den Flächen, die außerhalb des „Bodendenkmals Altstadt“ liegen, können bei Erdarbeiten jederzeit zufällig und unvermutet weitere Bodendenkmale entdeckt werden. In diesem Fall ist gem. § 11 DSchG M-V die UDB der Hansestadt Wismar zu benachrichtigen und der Fund und die Fundstelle bis zum Eintreffen von Mitarbeitern oder Beauftragten des LAKD in unverändertem Zustand zu erhalten. Verantwortlich sind hierfür der Entdecker, der Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer oder zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen. Die Verpflichtung erlischt 5 Tage nach Zugang der Anzeige.<br><br>• <u>Baudenkmalpflege</u><br><br>Das im Geltungsbereich des B-Plans liegende denkmalgeschützte Bahnhofs-Vorgebäude von 1908 steht mit dem 1857 erbauten Empfangsgebäude des Bahnhofs und der Bahnsteigüberdachung (beides Denkmale außerhalb des B-Plan-Geltungsbereiches) in funktionalem und historischem Zusammenhang. Der unter Pkt. 2.6.1. in Erwägung gezogene Neubau einer Überdachung dieser Wegebeziehung ist konstruktiv und gestalterisch zu definieren. Hier ist zu gegebener Zeit eine Objekt-Antragsstellung und eine detaillierte Abstimmung mit der UDB erforderlich. Gemäß des DSchG ist vorab hierzu das Einvernehmen mit dem LAKD herzustellen.<br><br>Die „Villa Auguste“, Rostocker Straße 73, ist ebenfalls als Denkmal in der Denkmalliste der HWI verzeichnet. Im Zusammenhang mit dem Umgebungsschutz dieses Denkmales ist für die Neubebauung des in unmittelbarer Nachbarschaft geplanten eingeschränkten Gewerbegebietes GEE2 sind deshalb frühzeitig detaillierte Abstimmungen mit der UDB erforderlich. Gemäß des DSchG ist vorab hierzu das Einvernehmen mit dem LAKD herzustellen.<br><br>Das Plangebiet liegt teilweise im Bereich der Parkanlage „Lindengarten“ (Anl. 2), die auf der Denkmalliste der Hansestadt Wismar als Denkmal verzeichnet ist und damit den Bestimmungen des DSchG M-V unterliegt. Die Grenzen des Denkmals „Lindengarten“ sind im B-Plan darzustellen und das Denkmal ist als Anlage mit einem „D“ auf der Planzeichnung zu kennzeichnen. Der Verlauf des Denkmalbereichs Altstadt ist auf der Planzeichnung ebenfalls zu übernehmen.<br><br>Grundsätzlich wird eine Anbindung der Wegeführung und an die bestehende sog. „Spange“ im Lindengarten akzeptiert (Bezug: Beratung am 12.12.2013 Hr. Spieß, Frau Mahnel, Herr Günter, Frau Gralow, Herr Groth/teilweise). Dies ist jedoch an die Bedingung geknüpft, dass der tradierte bogenförmige Wegeverlauf durch den Lindengarten erhalten bleibt und perspektivisch die gleiche Material- und Ausbauart erfährt wie die neue Anbindung. Die Anbindung ist ausschließlich als Fuß- und Radweg zu konzipieren. Auch die Fuß- u. Radweg-Anbindung nordöstlich der ehem. Bastion wird aus denkmalpflegerischer Sicht befürwortet. Durch geeignete Mittel, z.B. Poller o.a. ist bei beiden Zuwegen zu gewährleisten, dass ein Befahren der Wege durch den Lindengarten mit KfZ auf Dauer ausgeschlossen ist.<br>(Hinweis: Auf die nachgereichte Plandarstellung „Ausbau und Erneuerung Bahnhofsvorplatz – 1. BA“ (Unterlage 6, Bl.-Nr. 6.1 u. 6.2) haben wir in diesem Zusammenhang keinen Bezug genommen. Hier bitten wir um aktualisierte Plandarstellungen als Farbausdrucke sowie um textliche Erläute-<br><br>2 | Die gegebenen Informationen werden im Text (Teil B) unter Pkt. IV Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise, 1. Denkmalschutz-Sanierungsgebiet-Erhaltungsbereich Altstadt aufgeführt und in der Begründung erläutert. | |

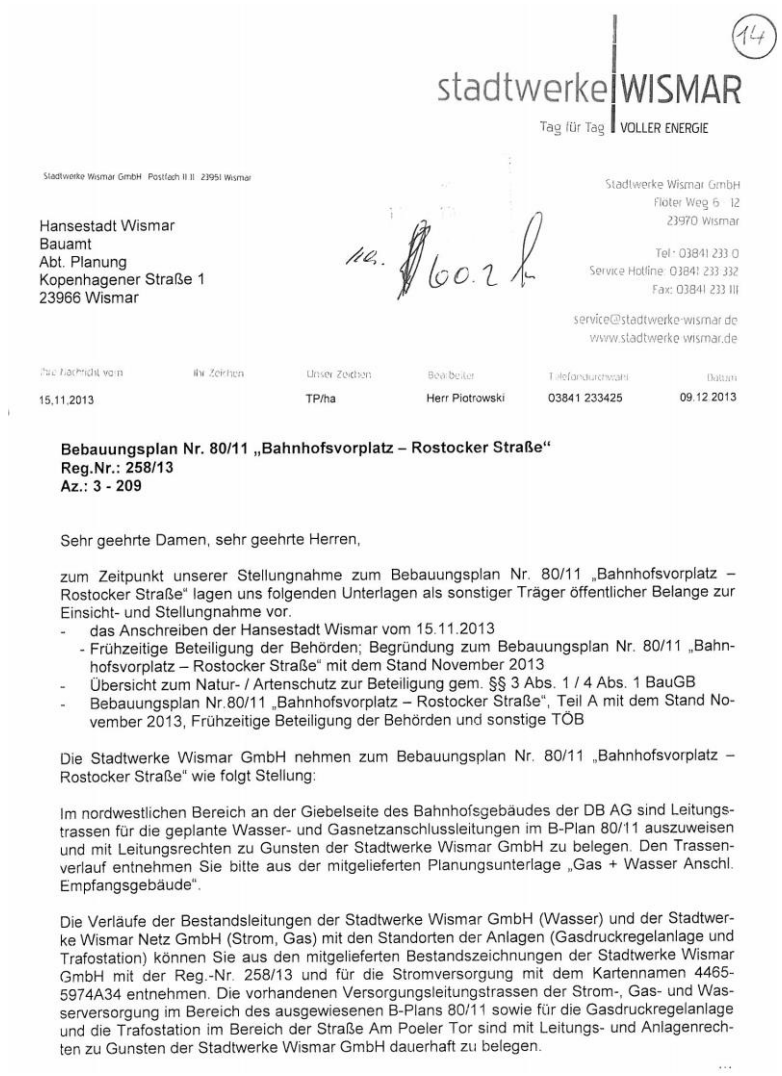
| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | rungen.)<br>Der Verlauf des momentan noch bestehenden „Grenzzauns“ am nordöstlichen Lindengarten-Bereich ist in geeigneter Weise zu markieren, so dass sicher gestellt ist, dass nach seiner Entfernung die Fläche des Lindengartens unbeeinträchtigt Bestand hat.<br><br>Das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V ist an der Planung frühzeitig zu beteiligen.<br><br>Im Zusammenhang mit der denkmalpflegerischen Bestandsaufnahme für den Lindengarten erhielten wir vom Fachdienst Umwelt/untere Naturschutzbehörde des Lkr. Nordwestmecklenburg die Information, dass der Baumbestand des Lindengartens als Naturdenkmal unter Schutz gestellt ist (Anl. 3). Somit ist die untere Naturschutzbehörde ebenfalls an der Planung frühzeitig zu beteiligen.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br><br>Günter<br>Abt.-Leiter Sanierung und Denkmalschutz<br><br>Anlagen (3) | | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Bodendenkmal Altstadt Wismar (gelbe Fläche) Stand Dez. 2013 | In die Planzeichnung sind neben dem Grenzverlauf Bodendenkmalpflege auch die Grenzverläufe Denkmalbereich Altstadt, Erhaltungs- und Gestaltungssatzungsgebiet Wismar-Altstadt, Gartendenkmal Lindengarten, UNESCO Welterbegebiet einschließlich seiner Pufferzone und der Geltungsbereich der Sanierungssatzung der Altstadt einschließlich des Erweiterungsgebietes nachrichtlich aufgenommen worden. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (13)<br><br>**Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern – Archäologie und Denkmalpflege –**<br><br>Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Postfach 11 12 52 19011 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>Der Bürgermeister<br>Bauamt, Abt. Planung<br>Postfach 12 45<br><br>23952 Wismar<br><br>**Ihr Schreiben:** 15.11.2013<br>**Ihr Zeichen:**<br>**Bearbeitet von:** Bauleitplanung<br>**Telefon:** 0385/5 88 79 - 311 Fr. Beuthling<br>0385/5 88 79 - 312 Fr. Bohnsack<br>0385/5 88 79 - 313 Hr. Gurny<br>**Mein Zeichen:** 01-2-HWI/Wismar, Hansestadt-80/11-01<br><br>**Schwerin, den** 03.01.2014<br><br>**Wismar, Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsplatz - Rostocker Straße", hier: frühzeitige Beteiligung der Behörden mit Umweltprüfung**<br>Stellungnahme des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>im Bereich des o. g. Vorhabens sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand mehrere **Denkmale** bekannt, die durch die geplanten Maßnahmen berührt werden.<br><br>Detaillierte Angaben zum Umgang mit im Vorhabensgebiet befindlichen **Bodendenkmalen** und **Bau- und Kunstdenkmalen** sind den dieser Stellungnahme beigefügten Anlagen zu entnehmen.<br><br>**Erläuterungen:**<br>Denkmale sind gemäß § 2 (1) DSchG M-V Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen [§ 2 (1) DSchG M-V]. Gem. § 1 (3) sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.<br><br>Diese Stellungnahme erfolgt in Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse der Fachbehörden für Bodendenkmale bzw. Denkmalpflege und als Träger öffentlicher Belange [§ 4 (2) Pkt. 6 DSchG M-V].<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Im Auftrag<br><br>gez. Dr. Klaus Winands<br>Landeskonservator<br><br>nachrichtlich an:<br>Untere Denkmalschutzbehörde, HWI<br><br>2 Anlagen<br><br>Das Schreiben wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig. | Es wird zur Kenntnisgenommen, dass sich im Plangebiet mehrere Denkmale befinden.<br><br>Die allgemeinen Ausführungen zu Denkmalen werden zur Kenntnis genommen. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Anlage (Bodendenkmale)<br><br>Zum Schreiben vom: 03.01.2014 zum Az: **01-2-HWI/Wismar, Hansestadt-80/11-01**<br><br>Betr.: Wismar, Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsplatz - Rostocker Straße", hier: frühzeitige Beteiligung der Behörden mit Umweltprüfung<br>**weitere Auskünfte erteilt: Herr Dr. Schäfer, 0385/58879-515**<br><br>Das o. g. Vorhaben liegt innerhalb des Bodendenkmals „Altstadt“. Für das Bauvorhaben ist deshalb eine Genehmigung nach § 7 DSchG M-V erforderlich.<br><br>Erfordern die geplanten Maßnahmen eine Genehmigung der Unteren Denkmalschutzbehörde gemäß § 7 (1) DSchG M-V, so kann diese nur befürwortet werden, wenn die unten aufgeführten Nebenbestimmungen gemäß § 7 (5) DSchG M-V in die Genehmigung aufgenommen werden.<br><br>Erfordern die vorgesehenen Maßnahmen eine Planfeststellung, Genehmigung, Erlaubnis, Bewilligung oder Zulassung nach anderen gesetzlichen Bestimmungen als dem DSchG M-V, so kann das gemäß § 7 (6) DSchG M-V erforderliche Einvernehmen dazu nur hergestellt werden, wenn die unten aufgeführten Nebenbestimmungen gemäß § 7 (5) DSchG M-V entsprechend aufgenommen werden.<br><br>Nebenbestimmungen:<br><br>*Das o. g. Vorhaben liegt innerhalb des Bodendenkmals „Altstadt“. Die Gültigkeit der Genehmigung ist an die Einhaltung folgender **Auflage** gebunden:*<br><br>*Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss die fachgerechte Bergung und Dokumentation der betroffenen Teile des Bodendenkmals „Altstadt“ sichergestellt werden. Die Kosten für diese Maßnahme trägt der Verursacher des Eingriffs [§ 6 (5) DSchG M-V]. Über die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Bergung und Dokumentation des Bodendenkmals ist das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.*<br><br>**Erläuterungen:**<br>Erdeingriffe jeglicher Art im Bereich von Bodendenkmalen haben deren Veränderung zur Folge. Wenn bei Vorhaben der o. g. Art ein Denkmal verändert wird, bedarf es gem. § 7 DSchG M-V einer Genehmigung der Veränderung durch die für die Bewilligung des Vorhabens zuständige Behörde, die diese wiederum nur nach Anhörung gemäß [§ 7 (1) DSchG M-V] bzw. im Einvernehmen gemäß [§ 7 (6) DSchG M-V] mit dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege erteilen darf. Das Landesamt kann der Genehmigung nur dann zustimmen, wenn eine archäologische Untersuchung der betroffenen Teile des Bodendenkmals durch Fachkräfte gewährleistet ist. Alle durch die Untersuchung entstehenden Kosten hat der Verursacher des Eingriffes zu tragen [§ 6 (5) DSchG M-V].<br><br>**Hinweise:**<br>Eine Beratung zur Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen erhalten Sie bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde bzw. beim Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Domhof 4/5, 19055 Schwerin. | Die gegebenen Informationen werden im Text (Teil B) unter Pkt. IV Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise, 2. Bodendenkmalpflege aufgeführt und in der Begründung erläutert.<br><br>Die Erläuterungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Anlage (Bau- und Kunstdenkmale)<br><br>Zum Schreiben vom: 03.01.2014 zum Az: **01-2-HWl/Wismar, Hansestadt-80/11-01**<br><br>Betr.: Wismar, Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsplatz - Rostocker Straße", hier: frühzeitige Beteiligung der Behörden mit Umweltprüfung<br>**weitere Auskünfte erteilt: Herr Dr. Schirmer, 0385/58879-322**<br><br>Nach gegenwärtigem Kenntnisstand sind im Bereich des o. g. Vorhabens folgende Baudenkmale bekannt:<br>Wismar, Bahnhofstraße, Vorgebäude<br>Wismar, Lindengarten, Bastion, Wassergraben, Park<br><br>Das Vorhaben grenzt an den per Verordnung ausgewiesenen Denkmalbereich „ Altstadt der Hansestadt Wismar“.<br>Das Vorhaben grenzt an das Baudenkmal Wismar, Rostocker Str. 73, Villa.<br><br>Damit die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege ausreichend berücksichtigt werden, sind die Denkmale in den Plänen zu kennzeichnen und folgende Hinweise in den Textteil des Planes aufzunehmen:<br>*„Im Gebiet des o. g. Vorhabens sind Baudenkmale bekannt (vgl. beiliegende Liste). Die Beseitigung eines Denkmals und alle Veränderungen am Denkmal und in seiner Umgebung sind gemäß § 7 Abs. 1 DSchG M-V durch die untere Denkmalschutzbehörde bzw. gemäß § 7 Abs. 6 DSchG M-V durch die zuständige Behörde zu genehmigen.“*<br><br>*Bedenken bestehen gegen eine in Erwägung gezogene neue Überdachung der Wegebeziehung von Bahnhofsvorgebäude und Empfangsgebäude.*<br>*Die geplante Bebauung in der Umgebung des Baudenkmals Wismar, Rostocker Str. 73, Villa bedarf konkreter Vorabstimmungen im Genehmigungsverfahren.*<br>*Der überlieferte Wegeverlauf durch den Lindengarten ist zu erhalten. Die neue Anbindung ist in gleicher Beschaffenheit vorzusehen.*<br><br>***Hinweis:***<br>*Eine Beratung zur fachgerechten Sanierung und Instandsetzung von Baudenkmalen erhalten Sie beim Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Domhof 4/5, 19055 Schwerin bzw. der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde.* | Die gegebenen Informationen werden im Text (Teil B) unter Pkt. IV Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise, 1. Denkmalschutz-Sanierungsgebiet-Erhaltungsbereich Altstadt aufgeführt und in der Begründung erläutert. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| |  | Das Plangebiet beinhaltet -ausgenommen die GEE-Flächen und das Vorempfangsgebäude der DB AG- nur öffentliche Flächen. Auf diesen ist die Ausweisung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten nicht erforderlich und wird somit auch nicht vorgenommen.<br><br>Die Trafostation im Bereich Bahnhofstraße/Poeler ist nicht im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes und kann somit nicht dargestellt werden. | Teilweise Berücksichtigung |

14

stadtwerke WISMAR
Tag für Tag VOLLER ENERGIE

Stadtwerke Wismar GmbH Postfach II II 23951 Wismar

Hansestadt Wismar
Bauamt
Abt. Planung
Kopenhagener Straße 1
23966 Wismar

Stadtwerke Wismar GmbH
Floter Weg 6 12
23970 Wismar

Tel: 03841 233 0
Service Hotline: 03841 233 332
Fax: 03841 233 111

service@stadtwerke-wismar.de
www.stadtwerke-wismar.de

| Ihre Nachricht vom | Ihr Zeichen | Unser Zeichen | Bearbeiter | Telefondurchwahl | Datum |
|---|---|---|---|---|---|
| 15.11.2013 | | TP/ha | Herr Piotrowski | 03841 233425 | 09.12.2013 |

**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“**
**Reg.Nr.: 258/13**
**Az.: 3 - 209**

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

zum Zeitpunkt unserer Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“ lagen uns folgenden Unterlagen als sonstiger Träger öffentlicher Belange zur Einsicht- und Stellungnahme vor.

- das Anschreiben der Hansestadt Wismar vom 15.11.2013
- Frühzeitige Beteiligung der Behörden; Begründung zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“ mit dem Stand November 2013
- Übersicht zum Natur- / Artenschutz zur Beteiligung gem. §§ 3 Abs. 1 / 4 Abs. 1 BauGB
- Bebauungsplan Nr.80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“, Teil A mit dem Stand November 2013, Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstige TÖB

Die Stadtwerke Wismar GmbH nehmen zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“ wie folgt Stellung:

Im nordwestlichen Bereich an der Giebelseite des Bahnhofsgebäudes der DB AG sind Leitungstrassen für die geplante Wasser- und Gasnetzanschlussleitungen im B-Plan 80/11 auszuweisen und mit Leitungsrechten zu Gunsten der Stadtwerke Wismar GmbH zu belegen. Den Trassenverlauf entnehmen Sie bitte aus der mitgelieferten Planungsunterlage „Gas + Wasser Anschl. Empfangsgebäude“.

Die Verläufe der Bestandsleitungen der Stadtwerke Wismar GmbH (Wasser) und der Stadtwerke Wismar Netz GmbH (Strom, Gas) mit den Standorten der Anlagen (Gasdruckregelanlage und Trafostation) können Sie aus den mitgelieferten Bestandszeichnungen der Stadtwerke Wismar GmbH mit der Reg.-Nr. 258/13 und für die Stromversorgung mit dem Kartennamen 4465-5974A34 entnehmen. Die vorhandenen Versorgungsleitungstrassen der Strom-, Gas- und Wasserversorgung im Bereich des ausgewiesenen B-Plans 80/11 sowie für die Gasdruckregelanlage und die Trafostation im Bereich der Straße Am Poeler Tor sind mit Leitungs- und Anlagenrechten zu Gunsten der Stadtwerke Wismar GmbH dauerhaft zu belegen.

...

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

stadtwerke WISMAR
Tag für Tag VOLLER ENERGIE

Seite 2 des Schreibens vom 09.12.2013

Hierbei handelt es sich um folgende Leitungen:
HVW200 / d225PE, VW100PE, VGN150PE100, VGH200St, LR50PE Kabel, Steuerkabel sowie um die GDRA „Poeler Tor“ und die Trafostation „Poeler Tor“ mit den Mittel- und Niederspannungskabeln.

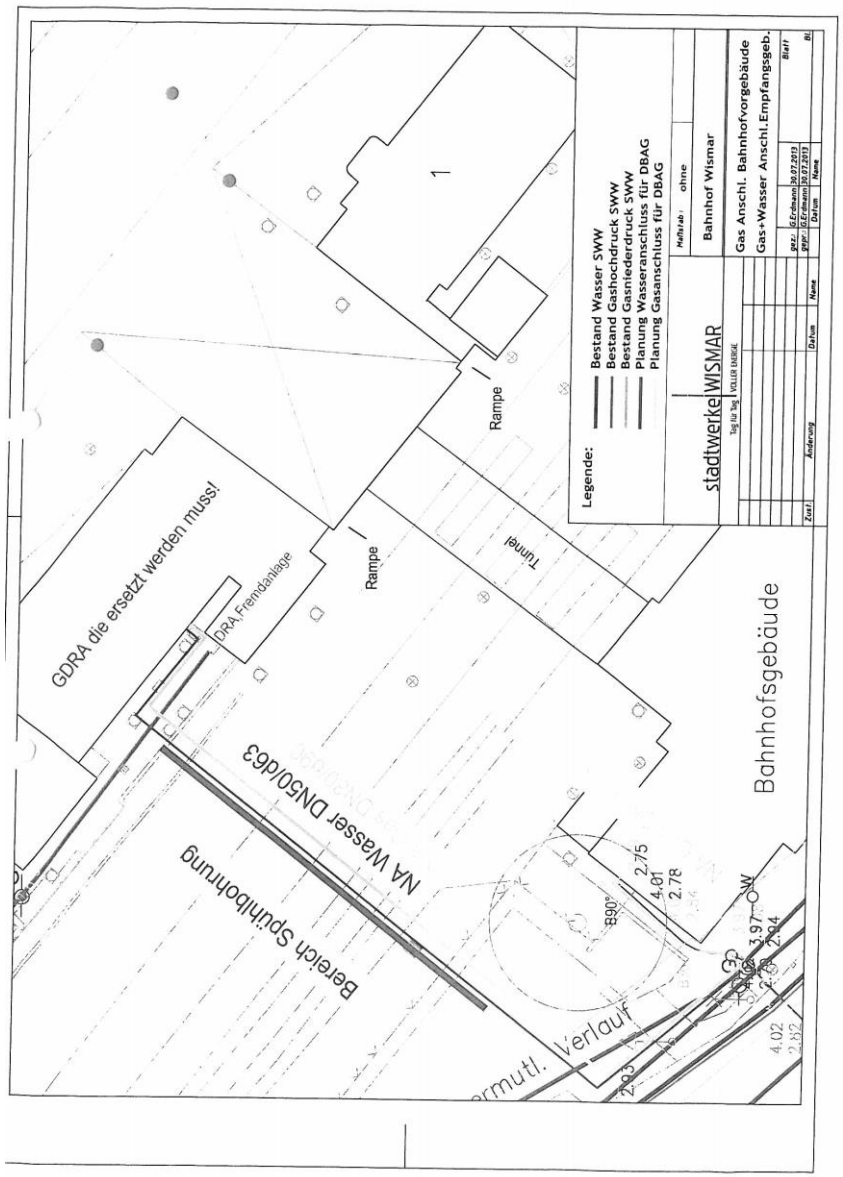
Für weitere Fragen erreichen Sie uns unter der obigen Telefonnummer.

Freundliche Grüße

Ihre Stadtwerke Wismar GmbH

i. A. Falk Berkholz i. A. Karol Piotrowski

**Anlage**
Planungsunterlage Gas und Wasser
Bestandsriss Wasserversorgungsleitung, Gasversorgungsleitung Hoch- und Niederdruck, Steuerkabel
Bestandsriss Stromversorgungsleitung 4465-5974A34 E.DIS AG



| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Landesamt für innere Verwaltung<br>Mecklenburg-Vorpommern<br><br>Amt für Geoinformation,<br>Vermessungs- und Katasterwesen<br><br>Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern<br>Postfach 12 01 35, 19018 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Postfach 1245<br>D-23952 Wismar<br><br>bearbeitet von: Frank Tonagel<br>Telefon: (0385) 588-56268<br>Fax: (0385) 4773004-05<br>E-Mail: raumbezug@laiv-mv.de<br>Internet: http://www.lverma-mv.de<br>Az: 341 - TOEB201300896<br><br>Schwerin, den 19.11.2013<br><br>**Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagennetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern**<br>hier: B-Plan Nr.80 /11 Bahnhofsvorplatz - Rostocker Str - Wismar<br><br>Ihr Zeichen: .<br><br>Anlage: Merkblatt über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>in dem von Ihnen angegebenen Bereich befinden sich keine Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagennetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Beachten Sie dennoch für weitere Planungen und Vorhaben die Informationen im Merkblatt über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte (Anlage).<br><br>Bitte beteiligen Sie auch die jeweiligen Landkreise und kreisfreien Städte als zuständige Vermessungs- und Katasterbehörden, da diese im Rahmen von Liegenschaftsvermessungen das Aufnahmepunktfeld aufbauen. Aufnahmepunkte sind ebenfalls zu schützen.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Im Auftrag<br><br>Frank Tonagel | Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Festpunkte im Plangebiet vorhanden sind. Die Hinweise werden beachtet.<br><br>Der Landkreis als zuständige Vermessungs- und Katasterbehörde wurde im weiteren Planverfahren beteiligt. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

**Merkblatt**

**über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte der amtlichen geodätischen Lage-, Höhen- und Schwerenetze**

1. **Festpunkte der Lagenetze** sind **Geodätische Grundnetzpunkte (GGP), Benutzungsfestpunkte (BFP), Trigonometrische Punkte (TP)** sowie zugehörige **Orientierungspunkte (OP)** und **Exzentren**, deren Lage auf der Erde durch Koordinaten mit Zentimetergenauigkeit im amtlichen Lagebezugssystem festgelegt ist. Sie bilden die Grundlage für alle hoheitlichen Vermessungen (Landesvermessung und Liegenschaftskataster), aber auch für technische und wissenschaftliche Vermessungen.
   Es gibt Bodenpunkte und Hochpunkte.
   Ein Bodenpunkt ist in der Regel ein 0,9 m langer Granitpfeiler, dessen Kopf ca. 15 cm aus dem Erdreich herausragt. In Ausnahmefällen kann der Pfeiler auch bodengleich gesetzt („vermarkt“) sein. Die Pfeiler haben eine Kopffläche von 16 cm x 16 cm bis 30 cm x 30 cm mit Bohrloch, eingemeißeltem Kreuz oder Keramikbolzen. Auf der Kopffläche oder an den Seiten sind in Nordrichtung ein Dreieck △, in Südrichtung die Buchstaben „TP“ eingemeißelt. Andere Pfeiler sind mit den Buchstaben O, FF, AF oder FW gekennzeichnet. In Ausnahmefällen gibt es hiervon abweichende Vermarkungen auf Bauwerken (Plastikkegel mit △ und TP, Keramikbolzen u. a.).
   Bodenpunkte haben unter dem Granitpfeiler in der Regel eine Granitplatte.
   Hochpunkte sind markante Bauwerksteile (z. B. Kirchturm- oder Antennenmastspitzen), die weithin sichtbar sind und als Zielpunkt bei Vermessungen dienen.

2. **Höhenfestpunkte (HFP)** sind Punkte, die mit Millimetergenauigkeit bestimmt und für die Normalhöhen im amtlichen Höhenbezugssystem berechnet wurden. Sie bilden die Grundlage für groß- und kleinräumige Höhenvermessungen, wie z. B. topographische Vermessungen, Höhendarstellungen in Karten, Höhenfestlegungen von Gebäuden, Straßen, Kanälen u. a., auch für die Beobachtung von Bodensenkungen.
   Als HFP dienen Metallbolzen („Mauerbolzen, Höhenmarken“). Sie werden vorzugsweise im Mauerwerk besonders stabiler Bauwerke (Kirchen, Brücken u. a.) so eingesetzt („vermarkt“), dass eine Messlatte von 3,10 m Höhe jederzeit lotrecht auf dem Bolzen aufgehalten werden kann.
   Im unbebauten Gelände sind die Bolzen an Pfeilern aus Granit („Pfeilerbolzen“) angebracht. Diese Pfeiler haben eine Kopffläche von 25 cm x 25 cm und ragen im Normalfall 20 cm aus dem Boden hervor. Besonders bedeutsame Punkte sind unterirdisch vermarkt (Unterirdische Festlegung - UF) und durch einen ca. 0,9 m langen Granitpfeiler (16 cm x 16 cm) mit den Buchstaben „NP“ oberirdisch gekennzeichnet. Im Normalfall ist er 2 m von der UF entfernt so vermarkt, dass sein Kopf ca. 15 cm aus dem Boden ragt.

3. **Festpunkte der Schwerenetze (SFP)** sind Punkte, für die mittels gravimetrischer Messungen Schwerewerte im amtlichen Schwerebezugssystem ermittelt wurden. Sie sind mit einer Genauigkeit von 0,03 mGal (1 mGal = $10^{-5}$ m/s²) bestimmt und bilden die Grundlage für verschiedene praktische und wissenschaftliche Arbeiten, z. B. auch für Lagerstättenforschungen.
   SFP sind mit Messingbolzen (Ø 3 cm mit Aufschrift „SFP“ und △), Pfeilern oder Platten aus Granit vermarkt. Ihre Standorte befinden sich auf befestigten Flächen an Gebäuden, in befestigten Straßen, aber auch in unbefestigten Wegen. Sie sind allgemein sichtbar, behindern aber nicht den Verkehr. Die Granitplatten sind 60 cm x 60 cm bzw. 80 cm x 80 cm groß und mit einem eingemeißelten Dreieck △ gekennzeichnet. Im Kopf der Granitpfeiler befindet sich ein flacher Bolzen.

4. **Gesetzliche Grundlage** für die Vermarkung und den Schutz von Vermessungsmarken ist das „Gesetz über das amtliche Geoinformations- und Vermessungswesen (Geoinformations- und Vermessungsgesetz - GeoVermG M-V)“ vom 16. Dezember 2010 (GVOBl. M-V S. 713).
   Danach ist folgendes zu beachten:

   ▪ **Eigentümer und Nutzungsberechtigte** (Pächter, Erbbauberechtigte u. ä.) haben das Ein- bzw. Anbringen von Vermessungsmarken (z. B. Pfeiler oder Bolzen) auf ihren Grundstücken und an ihren baulichen Anlagen sowie das Errichten von Vermessungssignalen für die Dauer von Vermessungsarbeiten zu dulden. Sie haben Handlungen zu unterlassen, die Vermessungsmarken sowie ihre Erkennbarkeit und Verwendbarkeit beeinträchtigen könnten. Hierzu zählt auch das Anbringen von Schildern, Briefkästen, Lampen o. ä. über HFP, weil dadurch das lotrechte Aufstellen der Messlatten auf den Metallbolzen nicht mehr möglich ist.

   ▪ **Maßnahmen**, durch die Vermessungsmarken gefährdet werden können, sind unverzüglich der Vermessungs- und Geoinformationsbehörde (siehe unten) mitzuteilen. Dieses gilt z. B., wenn Teile des Gebäudes, an dem ein HFP angebracht ist, oder wenn als TP bestimmte Teile eines Bauwerkes (Hochpunkt) ausgebessert, umgebaut oder abgerissen werden sollen. Gefährdungen erfolgen auch durch Straßen-, Autobahn-, Eisenbahn-, Rohr- und Kabelleitungsbau. Erkennt ein Eigentümer oder Nutzungsberechtigter, dass Vermessungsmarken bereits verlorengegangen, schadhaft, nicht mehr erkennbar oder verändert sind, so hat er auch dieses mitzuteilen.

   ▪ Mit dem Erdboden verbundene Vermessungsmarken werden von kreisförmigen **Schutzflächen** umgeben. Der Durchmesser der Schutzfläche beträgt 2 m, d. h., halten Sie bei Ihren Arbeiten mindestens 1 m Abstand vom Festpunkt! Zusätzlich werden diese Vermessungsmarken in den meisten Fällen durch rot-weiße Schutzsäulen oder Schutzbügel, die ca. 1 m neben der Vermessungsmarke stehen, kenntlich gemacht.

   ▪ Für **unmittelbare Vermögensnachteile**, die dem Eigentümer oder dem Nutzungsberechtigten durch die Duldungspflicht oder die Inanspruchnahme der Schutzfläche entstehen, kann eine angemessene Entschädigung in Geld gefordert werden.
   Der Entschädigungsanspruch verjährt in einem Jahr, die Verjährung beginnt mit dem Ablauf des Jahres, in dem der Schaden entstanden ist.

   ▪ **Ordnungswidrig** handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig das Betreten oder Befahren von Grundstücken oder baulichen Anlagen für zulässige Vermessungsarbeiten behindert, unbefugt Vermessungs-marken (z. B. Pfeiler oder Bolzen) einbringt, verändert oder entfernt, ihren festen Stand oder ihre Erkennbarkeit oder ihre Verwendbarkeit gefährdet oder ihre Schutzflächen überbaut, abträgt oder verändert. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 5000 € geahndet werden.

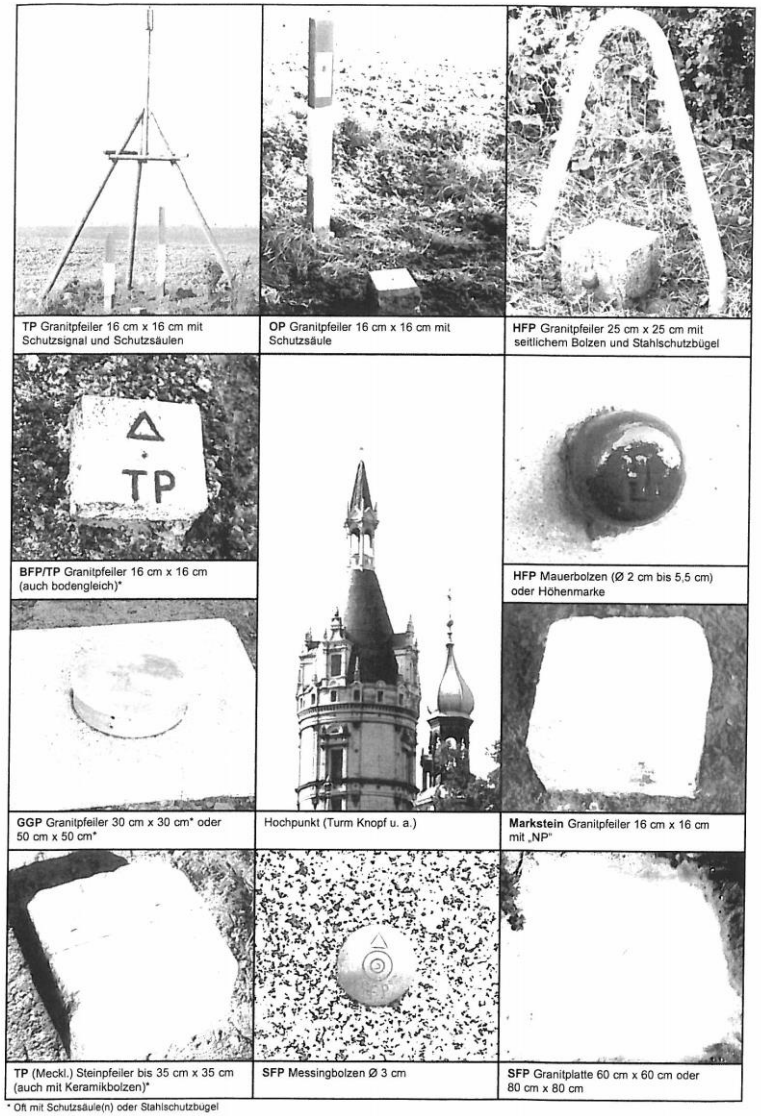
   ▪ **Eigentümer oder Nutzungsberechtigte** können zur Zahlung von **Wiederherstellungskosten** herangezogen werden, wenn durch ihre Schuld oder durch die Schuld eines Beauftragten eine Vermessungsmarke entfernt, verändert oder beschädigt worden ist. Eigentümern, Pächtern oder anderen Nutzungsberechtigten wird daher empfohlen, in ihrem eigenen Interesse die Punkte so kenntlich zu machen (z. B. durch Pfähle), dass sie jederzeit als Hindernis für Landmaschinen oder andere Fahrzeuge erkannt werden können. Die mit der Feldbestellung beauftragten Personen sind anzuhalten, die Vermessungsmarken zu beachten.

**Dieses Merkblatt ist aufzubewahren und beim Verkauf oder bei der Verpachtung des Flurstücks, auf dem der GGP, BFP, TP, OP, HFP oder SFP liegt, an den Erwerber oder Nutzungsberechtigten weiterzugeben.**

Fragen beantwortet jederzeit die **zuständige untere Vermessungs- und Geoinformationsbehörde** oder das

**Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern  Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen**
**Lübecker Straße 289  19059 Schwerin**
**Telefon 0385 588-56312 oder 588-56267  Telefax 0385 4773004-05 oder 4773004-06**
**E-Mail: Raumbezug@laiv-mv.de**
**Internet: http:// www.lverma-mv.de**

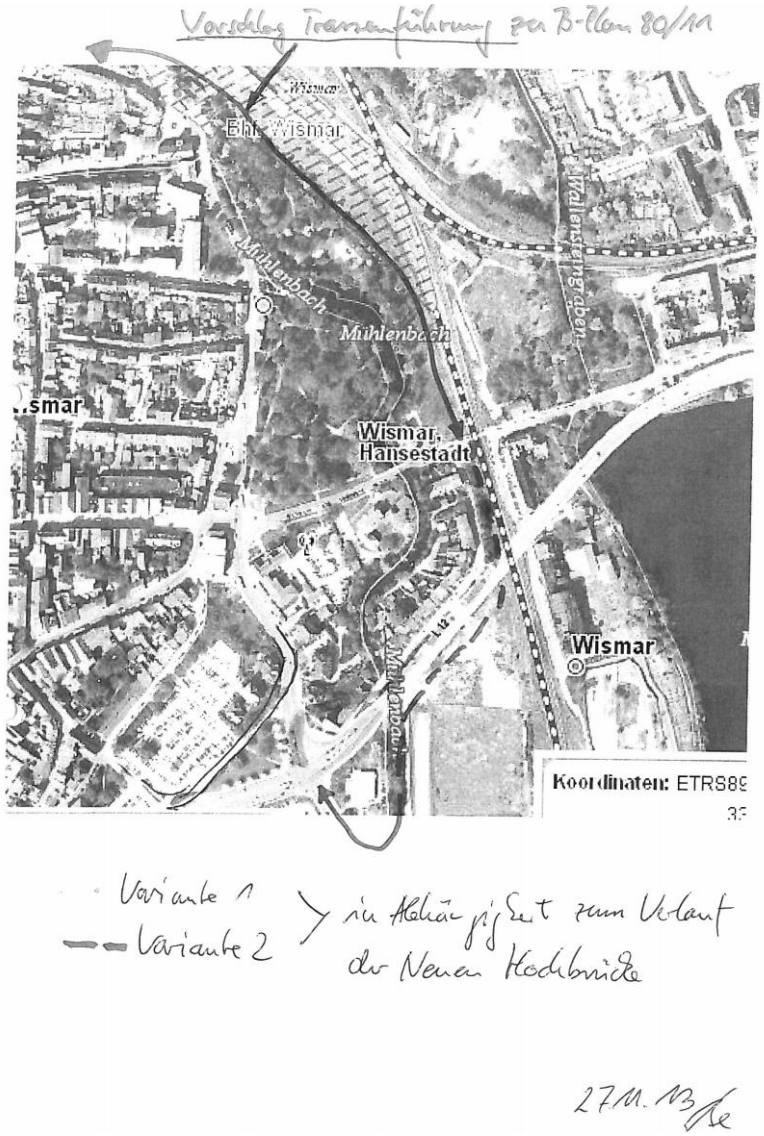
**Festlegungsarten der Festpunkte der geodätischen Lage-, Höhen- und Schwerenetze**




* Oft mit Schutzsäule(n) oder Stahlschutzbügel

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 22<br><br>Hansestadt Wismar<br>32 - Ordnungsamt<br>32.1 - Abt. Verkehr<br>32.1.<br><br>Wismar, 27.11.2013<br>Bearbeiter: Herr Benz<br>☎ 03841 251-3230<br>03841 251-3203<br>E-Mail: NBenz@wismar.de<br><br>60 zH Frau Mahnel<br><br>Frühzeitige Beteiligung - B Plan Nr. 80/11 Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße<br><br>Sehr geehrte Frau Mahnel,<br><br>zu dem og B Planentwurf möchte ich wie folgt Stellung nehmen:<br><br>**Zu Punkt 1.6**<br>Der überwiegende Teil der in diesem B Planentwurf überplanten Flächen sind ehemalige Bahnflächen die am unmittelbaren Altstadtrand anschließen.<br>Unter dem **Punkt 1.6 Planungsabsichten und Ziele** werden insbesondere die Funktionen des Bohnhofs und des Vorplatzes erläutert. Bei genauer Betrachtung der im B Planentwurf enthaltenen Bahnhofsstraße wird aber deutlich, das ein weiterer Missstand in diesem Bereich besteht. Dieser Missstand ist der sehr starke Verkehr auf der Bahnhofstraße und der Bauhofstraße.<br>Leider führen Sie dazu in den Planungen nichts aus und doch möchte ich diesen Punkt hier ansprechen und erläutern, insbesondere da dieser Entwurf Auswirkungen auf angrenzende Bereiche hat.<br>Welche Konflikte bestehen im Bereich des B Plangebietes und dem nahen Umfeld:<br>1. Im Bereich der Bahnhofstraße und der Bauhofstraße ist der Straßenraum sehr eng, mit schmalen Gehwegen und engen Radien auf der Fahrbahn.<br>2. Der Durchgangsverkehr wurde mit der Gewichtsreduzierung der Zufahrt für den Seehafen an der Kopenhagener Straße leicht verringert und doch bleibt der Durchgangsverkehr hier die bestimmende Verkehrsmenge mit den daraus entstehenden Belastungen (Lärm, Staub, Erschütterungen).<br>3. Aufgrund der Punkte 1 und 2 ist dieser Straßenabschnitt schon seit über zwanzig Jahren auf 30 km /h reduziert.<br>4. Fußgänger können in diesem Bereich nur sicher an den Fußgängerüberwegen am Bahnhof und an der Rostocker Straße queren.<br>5. Der Lindengarten (hier nicht Bestandteil der Planung) als öffentliche Grünfläche ist mit der hohen Verkehrsmenge auf der Bahnhofstraße und Bauhofstraße von der Altstadt abgetrennt.<br><br>**Als weiteres Planungsziel sollte die Verkehrsmengenreduzierung im Bereich der Bahnhofstraße aufgenommen werden.**<br><br>Wie kann dieses Ziel mit diesem B Planentwurf erreicht werden?<br>Die im B Planentwurf vorgesehene Verkehrsfläche zur Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer zwischen dem Knoten Wasserstraße, Bahnhof und der Rostocker Straße ist zu erweitern auf eine Breite, die es ermöglicht eine vollausgebaute Straße zu errichten. Diese Straße soll dann den Durchgangsverkehr aus Richtung Hochbrücke bis Wasserstraße aufnehmen. | Die Darstellung der Bestandssituation in der Begründung zum B-Plan wird hinsichtlich der gegebenen Informationen erweitert.<br><br>Das Ziel der vorliegenden Planung ist nicht die Verkehrsmengenreduzierung auf der Bahnhofstraße. Hierzu wären umfangreichere Planungen im gesamten Straßennetz des städtischen Innenbereiches erforderlich. Mit der vorgeschlagenen Splittung der Verkehrsmengen auf zwei parallellaufende Straßen wird die Problematik der hohen Verkehrsmengen zum Einen auf die Straßenaufweitungs- bzw. –einengungsbereiche verlagert und zum anderen werden die für die geplante Aufwertung des Bahnhofumfeldes erworbenen Flächen beansprucht. Somit wäre das eigentliche Ziel der Planung nicht mehr realisierbar. In diesem städtebaulich bedeutsamen Raum hat die Gestaltung des öffentlichen Raumes vorrangige Priorität gegenüber der Schnelligkeit und Leichtigkeit des Verkehrs. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Diese Straßenführung kann vorerst an die Rostocker Straße angeschlossen werden, sollte dann innerhalb der nächsten 10 Jahre mit dem Neubau der Hochbrücke hier zB den Anschluss der Dr. Leber Straße (Abschnitt vor Sozialamt /Polizei) am jetzigen Knoten Dr. Leber Straße / Kanalstraße ersetzen. Die Dr. Leberstraße (Teilbereich), Bahnhofstraße und Bauhofstraße können so für den Anliegerverkehr umgestaltet werden.<br>Mit diesem Planungsziel könnte eine deutliche Aufwertung des über den B Planentwurf hinausgehenden Bereichs von der Dr. Leber Straße bis zum Bahnhof erfolgen.<br><br>**Zu 2.2**<br>Mit dem unter Punkt 1.6 unterbreiteten Vorschlag ist das GE-E2 einzuschränken oder in der baulichen Nutzung zu verändern (zB Parkplatz).<br><br>**Zu 2.6.**<br>Mit dem unter Punkt 1.6 unterbreiteten Vorschlag sind die Verkehrsflächen „Parkplatz, V1 und V2“ soweit zu reduzieren, dass eine Straßenführung von der Rostocker Straße bis zur Wasserstraße als Möglichkeit erhalten bleibt.<br>Falls das GEe2 in der jetzigen Größe verbleibt, ist bei der Erschließung festzusetzen, dass der Fuß/Radweg an der Zufahrt zum GEe2 endet. Damit soll eine Erschließung über einen Geh und Radweg unterbunden werden.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br><br>Benz<br><br>Anlage – 1x | Des Weiteren widerspricht der Vorschlag dem Ansinnen der Stadt, den durch die ehemaligen Wall- und Festungsanlagen geprägten Grüngürtel um die Altstadt wieder erlebbar zu machen.<br>Der Flächenbedarf für den Ausbau einer Straße kann mit den derzeitig zur Verfügung stehenden Flächen unter Berücksichtigung des Gartendenkmals Lindengarten und des Gewässerschutzstreifens zum Mühlenbach auch nicht gedeckt werden.<br><br>Aufgrund des geringen Abstandes von GEE-2 zum bestehenden Wohngebäude (Villa Augusta) kann nur ein eingeschränktes Gewerbe ausgewiesen werden. Städtebaulich ist die Errichtung eines Gebäudes vorrangig zu sehen.<br><br>Von der Rostocker Straße bis zum geplanten Parkplatz ist ein Verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen, der zur Erschließung des GEE2, aber auch zeitbegrenzt als Havarietrasse genutzt werden kann. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| |  | | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Straßenbauamt Schwerin<br>Straßenbauamt Schwerin · Postfach 16 01 42 · 19091 Schwerin<br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt, Abt. Planung<br>z.H. Frau Mahnel<br>Am Markt 1<br>23966 Wismar<br>Bearbeiter: Herr Backert<br>Telefon: 0385 511 4449<br>Telefax: 0385 511 4150/-4151<br>E-Mail: Uwe.Backert@sbv.mv-regierung.de<br>Geschäftszeichen: 2441-512-00-……-414a<br>(Bitte bei Antwort angeben)<br>Datum: 6. Dezember 2013<br>**Stellungnahme**<br>**zum Bauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“, Stand 11/2013**<br>**Ihr Schreiben vom 15.11.2013 frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)**<br>Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,<br>von dem Plangebiet sind weder Bundes- oder Landesstraßen noch Liegenschaften der Straßenbauverwaltung betroffen.<br>Daher bestehen gegen den Entwurf des Bebauungsplanes Nr.80/11 der Hansestadt Wismar aus meiner Sicht in verkehrlicher, straßenbaulicher und straßenrechtlicher Hinsicht keine Bedenken.<br>Ich mache darauf aufmerksam, dass für den Bereich der Poeler Straße ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Es wäre zu prüfen, ob es in diesem Bereich zu Überschneidungem kommt.<br>Mit freundlichen Grüßen<br>im Auftrag<br>Greßmann | Es wird zur Kenntnis genommen, dass in verkehrlicher, straßenbaulicher und straßenrechtlicher Hinsicht seitens des Straßenbauamtes keine Bedenken gegen die Planung bestehen.<br>Es ist bekannt, dass im Bereich der Poeler Straße ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Der Plangeltungsbereich der vorliegenden Planung wurde darauf abgestimmt, so dass es zu keinen Überschneidungen kommt. Nachrichtlich wurde aus dem Projekt „Eisenbahnbrücke“ eine Straßenverkehrsfläche zur Anbindung des ehemaligen Bahnbetriebswerkes mit dem Lokschuppen und den Nebengebäuden aufgenommen. Diese Trasse befindet sich im „Fußgängerbereich“ 1. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | **Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern**<br>**Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht**<br>25<br><br>Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht Pestalozzistraße 1 19053 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Abteilung Planung<br>Postfach 1245<br>**23952 Wismar**<br><br>Bearbeiter: Herr Wischnat<br>Telefon: 0385 7452-283<br>Telefax: 0385 7452-5283<br>E-Mail: WischnatO@eba.bund.de<br>Az: LfB 57283/142/13<br>Datum: 25. November 2013<br><br>**Hansestadt Wismar**<br>**Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)**<br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“**<br><br>**Stellungnahme des Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht (LfB) für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)**<br><br>**Ihr Schreiben vom 15.11.2013**<br><br>Sehr geehrte Frau Mahnel,<br><br>zu der vorgelegten Planung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“ habe ich keine Einwände.<br><br>Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes oder daran angrenzend gibt es keine Eisenbahnbetriebsanlagen Nichtbundeseigener Eisenbahnen. Mir sind auch keine Planungen Nichtbundeseigener Eisenbahnen bekannt, Eisenbahnbetriebsanlagen zu erwerben oder zu errichten. Nichtbundeseigene Eisenbahnen sind durch die Planung daher nicht betroffen.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Im Auftrag<br><br>Oliver Wischnat | Es wird zur Kenntnis genommen, dass es keine Einwände gibt, da nichtbundeseigene Eisenbahnen durch die Planung nicht betroffen sind. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | DB Mobility Networks Logistics<br><br>Z5<br><br>Deutsche Bahn AG<br>DB Immobilien - Region Ost<br>Eigentumsmanagement<br>DB Immobilien, Caroline-Michaelis-Str. 5-11<br>10115 Berlin<br>www.deutschebahn.com<br><br>S1; S2; S25 bis Nordbahnhof<br>U6 bis Naturkundemuseum<br>M8<br><br>Deutsche Bahn AG • DB Immobilien, Caroline-Michaelis-Str. 5-11 • 10115 Berlin<br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Frau Mahnel<br>Postfach 1245<br>23952 Wismar<br><br>A/602<br><br>Sylvia Mangold<br>Telefon 030-29757360<br>Telefax 030-29757245<br>sylvia.mangold@deutschebahn.com<br>Zeichen FRI-O-L(A) Ma<br>TÖB-BLN-13-4156<br><br>12.12.2013<br><br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar**<br>**Hier: Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 BauGB**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br>Sehr geehrte Frau Mahnel,<br><br>mit dem heutigen Schreiben möchten wir Sie über Veränderungen im DB Konzern informieren. Mit der am 30. August 2013 erfolgten Eintragung im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wurde die DB Services Immobilien GmbH auf die Deutsche Bahn AG verschmolzen. Die DB Services Immobilien GmbH ist somit als eigenständiges Unternehmen erloschen. Unmittelbar anschließend erfolgte die Zusammenführung mit dem Sanierungsmanagement (FRS) zu der neuen Servicefunktion „DB Immobilien“. Die neue Firmierung lautet:<br>*Deutsche Bahn AG*<br>*DB Immobilien*<br>Wir bitten Sie, die neue Firmierung ab sofort in unserer Geschäftskorrespondenz zu verwenden und Ihre Stammdaten entsprechend zu ändern.<br><br>Mit Schreiben vom 15.11.2013 haben Sie uns gebeten, zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar eine Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange abzugeben.<br><br>Die DB Immobilien fungiert als Dienstleister innerhalb des DB Konzerns für immobilienrelevante Aufgaben.<br>Die DB Netz AG stellt die Infrastruktur für den Bahnbetrieb zur Verfügung. Sie übernimmt damit diejenigen Aufgaben, die als Ausfluss der grundsätzlichen Bestimmungen Gemeinwohlcharakter haben. Dementsprechend ist die Deutsche Bahn AG, DB Netz AG, entsprechend den Beschlüssen zur Neuordnung im Bahnbereich und ihre Auswirkungen auf das Bauplanrecht, Träger öffentlicher Belange.<br>Grundsätzlich richtet sich das Interesse darauf, dass alle von der Deutschen Bahn AG im Einzugsbereich der Planverfahren wahrzunehmenden Belange prinzipiell Berücksichtigung finden.<br><br>... | Die betrieblichen Veränderungen werden zur Kenntnis genommen.<br><br>Die allgemeinen Ausführungen zur Zuständigkeit werden zur Kenntnis genommen. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | DB Mobility Networks Logistics<br><br>2/3<br><br>Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar stellen wir aus Sicht der DB AG fest, dass sich gemäß der planerischen Darstellung der Geltungsbereiches des o.g. Bebauungsplanes *gewidmete Bahnflächen* der Bahnstrecke: (6441) Dömitz - Wismar im Bereich von km: 98,3 bis km: 98,5 *im Verfahrensgebiet* befinden.<br><br>Gemäß Eisenbahnneuordnungsgesetz -ENeuOG vom 27.12.1993 (BGGL. I S 2378) Artikel 1 §2- ist die Deutsche Bahn AG über die Liegenschaften der Deutschen Reichsbahn verfügungsberechtigt. Es ist davon auszugehen, dass alle Grundstücke und Grundstücksteile, über die die Deutschen Bahn AG gemäß Artikel 1 § 22 ENeuOG verfügungsberechtigt ist, im allgemeinen dem besonderen Eisenbahnzweck dienen und die entsprechenden baulichen Anlagen gemäß Artikel 5 § 18 ENeuOG als planfestgestellte Bahnanlage zu verstehen sind.<br><br>Bevor überplante Bahnflächen einer anderen Nutzungsart zugeführt werden können, ist ein *Grunderwerb* von Flächen der DB AG zu tätigen.<br>Diesem steht vom Grundsatz her nichts entgegen, jedoch ist Voraussetzung für die Durchführung des Grunderwerbs die *Einleitung eines Freistellungsverfahren nach §23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),* für das öffentliche Eisenbahnbetriebsgelände im Überbauungsbereich, beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Berlin, da die von der Überbauung betroffenen Grundstücke im Sinne des §4 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zu den Betriebsanlagen (Bahnanlagen) der Eisenbahnen des Bundes gehören und somit dem Bahnbetrieb gewidmete Flächen sind.<br><br>Die Beantragung der Freistellung von Flächen, die bisher zu Bahnbetriebszwecken benötigt wurden, beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Berlin ist durch einen Berechtigten zu tätigen.<br>Antragsbefugt sind der Eigentümer des Grundstücks oder die Gemeinden, auf deren Gebiet sich die Bahngrundstücke befinden.<br>Es wird auf die, vom EBA erlassene, Präsidialverfügung vom 31.10.2005 nebst Anlagen verwiesen, aus der entsprechende Informationen zum Freistellungsprozedere zu entnehmen sind.<br><br>Nach getroffener Entscheidung durch das Eisenbahn-Bundesamt und erfolgten Kauf der betroffenen Bahnflächen steht einer Änderung der Nutzungsart grundsätzlich nichts mehr entgegen.<br><br>Es wird unsererseits festgestellt, dass ein *laufendes Verfahren zur Freistellung* der betroffenen Bahnflächen im Zusammenhang mit der Bauleitplanung des Bebauungsplans Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar *nicht bekannt* ist. | Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich im Plangebiet gewidmete Bahnflächen der DB AG befinden.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die baulichen Anlagen auf diesen Flächen als planfestgestellte Bahnanlagen zu verstehen sind.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass vor der Überplanung von Bahnflächen ein Grunderwerb von Flächen der DB AG zu tätigen ist. Voraussetzung für den Grunderwerb ist die Durchführung eines Freistellungsverfahrens für die gewidmeten Bahnflächen.<br><br>Bereits 2011 wurde das Planverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 eingeleitet. Der größte Teil des Plangebietes war zu Planungsbeginn bereits im Eigentum der HWI. Hierfür besaß die Stadt aber auch nur teilweise die Planungshoheit aufgrund von verbliebenen Leitungsbeständen der DB AG.<br><br>Für die restlichen Flächen des Plangebietes (schmale Randstreifen) stand die HWI seit 2014 in Grunderwerbsverhandlungen mit der DB AG.<br><br>Ein durchgeführtes Freistellungsverfahren endete mit dem Ergebnis, dass die betreffenden Anlagen und Flächen für die Deutsche Bahn AG zwar entbehrlich sind, aber aufgrund von vorhandenen und verbleibenden Kabeln und Leitungen nicht entwidmet und somit nicht freigestellt werden können.<br><br>Weil die städtischen Planungen auf den zum Kauf beantragten Bahnflächen keine Hochbauten vorsehen, sondern als dem Bahnbetrieb dienliche vorgelagerte Verkehrsflächen entwickelt werden sollen, stimmten das Eisenbahn-Bundesamt und die DB AG dem Grunderwerb zu.<br><br>Im Januar 2016 wurde der Kaufvertrag über den Erwerb der restlichen Flächen durch die HWI beurkundet.<br><br>Die Planungshoheit über diese restlichen Flächen konnte dabei nicht an die Stadt übergehen, weil die Flächen wegen vorhandener Leitungen nicht entwidmet und somit nicht freigestellt wurden. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | DB Mobility Networks Logistics<br><br>3/3<br><br>Weiterhin stellen wir fest, dass nach Vorlage des offizieller Kaufantrages für den Grunderwerb der betroffenen Bahnflächen im Zusammenhang mit der Bauleitplanung des Bebauungsplans Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar, u.a. als Voraussetzung für den Wechsel der Planungshoheit, derzeit durch die DB Immobilien, ein Entbehrlichkeitsprüfungsverfahren für die in Anspruch zu nehmenden Flächen der DB AG durchgeführt wird.<br>Damit wird sichergestellt, dass keine betriebsnotwendigen Kabel und Leitungen der DB AG überbaut werden bzw. sich auf den Veräußerungsflächen befinden sowie Belange und Planungsinteressen der Konzerngesellschaften der DB AG Berücksichtigung finden.<br>Auf Grund der Komplexität innerhalb des DB-Konzerns liegt derzeit noch kein abschließendes Ergebnis vor.<br>Der Kaufantrag für den Grunderwerb der betroffenen Bahnflächen im Zusammenhang mit der Bauleitplanung des Bebauungsplans Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar befindet sich somit noch in der Prüfung.<br><br>Abschließend stellen wir fest, dass solange der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar planfestgestellte, gewidmete Bahnflächen umfasst, die *Rechtskraft des o.g. Bebauungsplanes nicht gegeben* ist.<br><br>Die planfestgestellten und *gewidmeten Bahnanlagen* sind nachrichtlich als solche darzustellen. Sie unterliegen *nicht der Planungshoheit der Städte und Gemeinden*.<br><br>Sollten Ihrerseits weitere Rückfragen bestehen, stehen wir Ihnen unter o.g. Rufnummer zur Verfügung. Bitte verwenden sie dazu unser Aktenzeichen.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Deutsche Bahn AG<br>i.V. Wiesner<br>i.A. Mangold | In enger Abstimmung mit der DB AG sind auf den Flächen, die sich zwar im städtischen Eigentum befinden, aber der Planungshoheit der DB AG unterliegen, Baumaßnahmen möglich, die dem Bahnbetrieb dienen und keine Hochbauten darstellen.<br><br>Um für diese Vorgehensweise eine planungsrechtliche Grundlage zu sichern, ist im Bebauungsplan eine Festsetzung mit Folgenutzung gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 BauGB getroffen worden. Diese beinhaltet, dass bis zur Freistellung der betroffenen Flächen durch die DB AG die Festsetzung „Flächen für Bahnanlagen“ besteht. Somit wird die Planungshoheit der DB AG unterstrichen und bauliche Maßnahmen der Stadt sind nur in Abstimmung mit der DB AG möglich. Nach Freistellung der betroffenen Flächen geht die Planungshoheit an die Stadt und es gilt die Festsetzung „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | DB NETZE<br>2.5<br>DB Station&Service AG • Grunthalplatz 4 • 19053 Schwerin<br>Hansestadt Wismar<br>Der Bürgermeister<br>Bauamt<br>Abt. Planung<br>Postfach 1245<br>23952 Wismar<br>DB Station&Service AG<br>Bahnhofsmanagement Schwerin<br>Grunthalplatz 4<br>19053 Schwerin<br>www.bahnhof.de<br>Martina Kruse<br>Telefon 0385 750-1609<br>Telefax 0385 750-1287<br>Mobil 0160 97475158<br>martina.kruse@deutschebahn.com<br>Zeichen I.SV-O-SWE-O Kr<br>16.12.2013<br>**Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)**<br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße“**<br>Sehr geehrter Herr Schubert,<br>anbei möchten wir Ihnen unsere Stellungnahme zu der o.g. Planung mitteilen:<br>Im Zusammenhang mit dem Bauprojekt Bahnhofsvorplatz der Stadt Wismar wird es auch eine Änderung hinsichtlich des Tunnels geben. Dazu sind mit der Stadt gemeinsame Überlegungen und Planungen getroffen worden. Es ist angedacht, im Flächenbereich des Bahnhofes neue Parkplätze, Taxistellflächen und Fahrradstellplätze durch die Stadt zu schaffen. In diesem Zusammenhang wollen wir als Bahn den Tunnel verschließen. Die beiden Gebäude Vor- Empfangsgebäude und Bogenhalle am Empfangsgebäude werden wir öffnen und eine ebenerdige Zuwegung neu schaffen. Geplant ist, dass diese durch die Stadt überdacht wird.<br>In dem Absatz der Bushaltestellen fehlt die Information, dass die zwei Haltestellen am Vorempfangsgebäude auch als Schienenersatzhaltestelle nach wie vor genutzt werden müssen.<br>Die Feuerwehrzufahrt am Vor -Empfangsgebäude zu den Bahnsteigen ist von uns dinglich gesichert und sollte im Text auch wieder zu finden sein.<br>Mit freundlichen Grüßen<br>DB Station&Service AG<br>i.V. Sebastian Lange<br>i.A. Martina Kruse | Es wird zur Kenntnis genommen, die vorliegende Planung der Stadt mit den Überlegungen der DB Station & Service AG in Bezug auf die Gestaltung des Bahnhofvorplatzes übereinstimmen.<br>Der B-Plan Nr. 80/11 bildet die planungsrechtliche Grundlage für die konkreteren Abstimmungen.<br>Die Begründung wurde um die gegebene Information zum Schienenersatzverkehr erweitert.<br><br>Die Sicherung der Feuerwehrzufahrt zu den Bahnsteigen ist über Festsetzungen im B-Plan nicht erforderlich, weil die Straßenverkehrsfläche „Bahnhofsvorplatz“ direkt an die DB AG-Flächen anliegt. Im Rahmen der Ausführungsplanung zum Bahnhofsvorplatz, die in Abstimmung mit der DB AG vorgenommen wird, ist auf dieses Detail zu achten. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr<br>Kompetenzzentrum Baumanagement Kiel<br>- K 4 -<br>Az 45-60-00/133<br><br>Wehrverwaltung<br>Wir. Dienen. Deutschland.<br><br>(27)<br><br>HAUSANSCHRIFT Feldstraße 234, 24106 Kiel<br>POSTANSCHRIFT Postfach 11 61, 24100 Kiel<br><br>Kompetenzzentrum Baumanagement Kiel, Postfach 11 61, 24100 Kiel<br>Hansestadt Wismar<br>Postfach 1245<br>23952 Wismar<br><br>m. l 60.2<br><br>TEL +49 (0)431 384 – 5251<br>FAX +49 (0)431 384 – 5346<br>Bw 7400 – 5251<br>E-MAIL BAIUDBw Kompz BauMgmt KI/ BMVg/BUND/DE@KVLNBW<br>BEARBEITER Herr Schmitt<br><br>DATUM 28. November 2013<br><br>BETREFF: Stellungnahme zur Bauleitplanung,<br>Beteiligung der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB;<br><br>hier: Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 der Hansestadt Wismar<br>„Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“<br><br>BEZUG: Ihr Schreiben vom 15. November 2013<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>durch die im Bezug aufgeführten Planungen werden Belange der Bundeswehr berührt.<br><br>Das Plangebiet liegt innerhalb des Interessengebietes der Luftverteidigungsanlage Elmenhorst.<br><br>Gegen die beabsichtigte Maßnahme bestehen jedoch keine Bedenken.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Im Auftrag<br>Schmitt | Die Ausführungen zur Betroffenheit werden zur Kenntnis genommen. Es wird auch zur Kenntnis genommen, dass keine Bedenken bestehen. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 28<br><br>EVB<br>ENTSORGUNGS-UND VERKEHRSBETRIEB DER HANSESTADT WISMAR<br><br>**Bereich Entwässerung und Straßenunterhaltung**<br><br>Bearbeiter: Frau Kalsow<br>Telefon: 7 49-402<br>Fax: 7 49-444<br>E-Mail: ikalsow@evb-hwi.de<br>Datum: 04-12-2013<br><br>60 – Bauamt<br>Abt. Planung<br><br>**Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)**<br><br>**Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>im Rahmen der Beteiligung und im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB teilen wir Ihnen zum o. g. B-Plan und gemäß Abwassersatzung der Hansestadt Wismar vom 10.06.2002 folgendes mit.<br><br>Der Punkt 2.6.2 „Ver- und Entsorgung“ in der Begründung zum v. g. B-Plan sollte mit folgendem Absatz „Abwasserbeseitigung“ ergänzt werden:<br><br>Abwasserbeseitigung<br>Das anfallende Abwasser (Schmutz- und Niederschlagswasser) ist grundsätzlich im Trennsystem abzuleiten.<br>Entsprechende Planungen für den Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage sind durch den Erschließungsträger in Abstimmung mit dem Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar durchzuführen.<br>Bei der Niederschlagswasserableitung sollte vorrangig im Zuge der Erschließungsplanung die Nutzung der vorhandenen Vorflut „Mühlengraben“ überprüft werden. Für diese Niederschlagswasserableitung ist die Zustimmung der Unteren Wasserbehörde einzuholen.<br>Die Planung und der Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage ist gemäß der geltenden Abwassersatzung der Hansestadt Wismar vorzunehmen.<br><br>Für weitere Rücksprachen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.<br><br>Mit freundlichem Gruß<br><br>Anlagen<br>sh. Text<br><br>Dittmer<br>Bereichsleiterin | Die Begründung Punkt „2.6.2 Abwasserbeseitigung“ wurde entsprechend des aufgeführten Textabsatzes ergänzt. | Berücksichtigung |

| Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|
| (1)<br><br>**Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg**<br>**- Die Amtsleiterin -**<br><br>Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg<br>Schloßstraße 6 - 8, 19053 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>Der Bürgermeister<br>Bauamt<br>Postfach 12 45<br><br>23952 Wismar<br><br>Hansestadt Wismar Bauamt Amtsleiter 30. JAN. 2015<br><br>Bearbeiter: Frau Ecks<br>Telefon: 0385 588 89 142<br>Fax: 0385 588 89 190<br>E-Mail: doerte.ecks@afrlwm.mv-regierung.de<br>AZ: D1-506-08/14<br>Datum: 26.01.2015<br><br>Die angezeigten Planungsabsichten werden nach den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung gemäß Landesplanungsgesetz, Landesraumentwicklungsprogramm für Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) und dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg (RREP WM) beurteilt.<br><br>**Landesplanerische Stellungnahme zum Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar**<br><br>Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB<br>Ihr Schreiben vom 18.12.2014 (Posteingang 19.12.2014)<br><br>**Bewertungsergebnis**<br><br>Der Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar ist mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar.<br><br>**Vorgelegte Unterlagen und Planungsziele**<br><br>Zur Bewertung hat der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar bestehend aus Planzeichnung (Stand 12/2014) und Begründung vorgelegen.<br><br>Mit dem Bebauungsplan sollen die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung des Planbereiches südlich des Bahnhofes zu einem attraktiven „Willkommensstandort" für Gäste und Touristen geschaffen werden.<br><br>**Raumordnerische Bewertung**<br><br>Die Hansestadt Wismar befindet sich im Norden der Planungsregion Westmecklenburg. Gemäß RREP WM bildet die Hansestadt die Kernstadt im Stadt-Umland-Raum Wismar. Das Mittelzentrum liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum sowie teilweise auch im Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft. | Es wird zur Kenntnis genommen, dass der vorliegende B-Plan mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist.<br><br>Die Sachdarstellungen werden zur Kenntnis genommen. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Mit der vorliegenden Planung verfolgt die Hansestadt das Ziel, den Übergangsbereich zwischen historischer Altstadt und dem weiteren Stadtgebiet, das überwiegend durch Erschließungsfunktionen (Bahn/Straße/Lagerflächen ...) geprägt ist, neu zu ordnen und damit dem UNESCO-Welterbe-Status noch weiter zu entsprechen. Dies entspricht den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung wie sie unter Punkt 4.1 und 4.2 RREP WM formuliert sind.<br><br>Mit den landesplanerischen Hinweisen in Bezug auf den Einzelhandel hat sich die Hansestadt intensiv auseinandergesetzt. Im eingeschränkten Gewerbegebiet sind Einzelhandelseinrichtungen unzulässig. Diese Festsetzung entspricht den Ergebnissen des Regionalen Einzelhandelsentwicklungskonzeptes für den Stadt-Umland-Raum Wismar.<br><br>Raumordnerische Belange stehen dem Bebauungsplan Nr. 80/11 nicht entgegen.<br><br>**Abschließende Hinweise**<br><br>Die landesplanerische Stellungnahme bezieht sich auf die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung und greift der erforderlichen Prüfung durch die zuständige Genehmigungsbehörde nicht vor. Sie gilt nur solange, wie sich die Beurteilungsgrundlagen für das Vorhaben nicht wesentlich ändern.<br><br>Die Gebietskörperschaft wird gebeten, ein Exemplar (Text- und Kartenteil) des genehmigten Planes dem Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg zur Übernahme in das Raumordnungskataster gemäß § 19 LPlG zu übersenden.<br><br>i. V. F. Gabbert<br>Dr. G. Hoffmann | Den landesplanerischen Hinweisen wurde gefolgt und der Einzelhandel wurde im Plangebiet ausgeschlossen.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass raumordnerische Belange dem B-Plan Nr. 80/11 nicht entgegenstehen.<br><br>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Landkreis Nordwestmecklenburg<br>**Die Landrätin**<br>Fachdienst Umwelt<br><br>Landkreis Nordwestmecklenburg ● Postfach 1565 ● 23958 Wismar<br><br>**Hansestadt Wismar**<br>**Bauamt**<br>**Postfach 1245**<br>**23952 Wismar**<br><br>Hansestadt Wismar Bauamt Amtsleiter 30. JAN. 2015 60.2<br><br>Auskunft erteilt Ihnen:<br>**Frau Ebel**<br>Dienstgebäude:<br>**Börzower Weg 03, 23936 Grevesmühlen**<br>Zimmer Telefon Fax<br>**4.205 03841/3040-6601 3040-8-6601**<br>E-Mail:<br>**b.ebel@nordwestmecklenburg.de**<br>Unser Zeichen:<br>**14223G**<br>Ort, Datum:<br>**Grevesmühlen, den 23.01.2015**<br><br>**B-Plan Nr. 80/11"Bahnhofsplatz Rostocker Straße**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>hiermit übergebe ich Ihnen die Gesamtstellungnahme des Fachdienstes Umwelt des Landkreises Nordwestmecklenburg.<br><br>**Untere Wasserbehörde: Frau Tietze**<br><br>**1. Wasserversorgung:**<br><br>Die Versorgungspflicht mit Trink- und Brauchwasser für die Bevölkerung, die gewerblichen und sonstigen Einrichtungen besteht gem. § 43 Abs. 1 LWaG für die Stadtwerke Wismar GmbH. Entsprechende Anschlussgestattungen für die Versorgung sind mit der Stadtwerke Wismar GmbH zu vereinbaren.<br><br>**2. Abwasserentsorgung:**<br><br>Nach § 40 Abs. 1 LWaG obliegt die Abwasserbeseitigungspflicht den Gemeinden. Die Gemeinde hat diese Pflicht gemäß § 40 Abs. 4 Satz 1 LWaG auf den Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar übertragen. Damit hat der Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb das im überplanten Gebiet anfallende häusliche und gewerbliche Abwasser zu beseitigen, die entsprechenden Anschlussgestattungen sind zu beantragen.<br>Aufgrund der zukünftigen Lage in der Trinkwasserschutzzone III A/ III B ist die Errichtung oder Erweiterung von Anlagen zum Durchleiten oder Ableiten von Abwasser | Die Aussagen zur Wasserversorgung werden zur Kenntnis genommen. Sie sind in der Begründung zum B-Plan enthalten.<br><br>Die Aussagen zur Abwasserentsorgung werden zur Kenntnis genommen. Sie sind in der Begründung zum B-Plan enthalten. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 2<br><br>verboten, ausgenommen Entwässerungsanlagen, die entsprechend den Anforderungen des ATV-Arbeitsblattes A 142 errichtet oder betrieben werden. (Pkt. 2.6.2. der Begründung)<br>Für die gewerblichen Nutzungen sind in Abhängigkeit der Art des anfallenden Abwassers für die Einleitungen in das öffentliche Kanalnetz ggf. Anträge zur Überprüfung auf die Indirekteinleiter-genehmigungspflicht bei der unteren Wasserbehörde des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg zu stellen.<br><br>**3. Niederschlagswasserbeseitigung:**<br><br>Das von bebauten oder künstlich befestigten Flächen abfließende Niederschlagswasser ist entsprechend § 54 des WHG als Abwasser einzustufen. Damit unterliegt es grundsätzlich der Abwasserbeseitigungspflicht des Entsorgungs- und Verkehrsbetriebes der Hansestadt Wismar.<br>Die Beseitigungs- und Überlassungspflicht entfällt für Niederschlagswasser, wenn dieses verwertet oder versickert wird, von öffentlichen Verkehrsflächen im Außenbereich abfließt oder im Rahmen des Gemeingebrauchs in ein oberirdisches Gewässer/ Küstengewässer eingeleitet wird.<br>Die Benutzung eines Gewässers, hierzu gehört auch die Einleitung von Niederschlagswasser, bedarf grundsätzlich der Erlaubnis, ausgenommen hiervon ist der Gemeingebrauch an oberirdischen Gewässern und Küstengewässern.<br>Voraussetzung für Gewässerbenutzungen ist jeweils mindestens die Einhaltung des Standes der Technik. Das Merkblatt M 153 der DWA enthält Hinweise zur Niederschlagswassernutzung, -rückhaltung, -reinigung, -ableitung und -einleitung jeweils unter Beachtung der hydraulischen und stofflichen Kriterien und ist mit der Antragstellung zur Gewässerbenutzung nachzuweisen. Gemäß der Begründung zum B-Plan Pkt. 2.6.2. soll die Niederschlagswasserableitung vorrangig über die vorhandene Vorflut „Mühlengraben" erfolgen. Für die Niederschlagswassereinleitung in den Mühlengraben ist bei der unteren Wasserbehörde eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen (die Formulierung „Zustimmung einzuholen" ist daher abzuändern). Für eine eventuell zusätzlich geplante Versickerung ist zu beachten, dass diese insbesondere vom Grad der Verunreinigung des Niederschlagswassers, dem Flurabstand des Grundwassers, der Topografie und den Bodenverhältnissen abhängig ist. Eine Vernässung von benachbarten Grundstücken ist beim Betrieb der Versickerungsanlagen auszuschließen. Auf ausreichenden Abstand der Anlagen zu Gebäuden ist zu achten, entsprechende Hinweise enthält das DWA-Arbeitsblatt A 138. Die Versickerung ist erlaubnispflichtig und bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen. Bedingung zur Versickerung des Niederschlagswassers ist der gesicherte Nachweis (Fachgutachten) zur Durchführung einer schadfreien Versickerung anhand der Grundstücksgröße, der Bodenkennwerte und der erforderlichen Flächen für die Versickerungsanlagen, dafür ist der ungünstigste Einzelfall zu betrachten. Ist im B-Plangebiet die Versickerung des Niederschlagswassers über eine zentrale Versickerungsanlage (Anschluss mehrerer Grundstücke) geplant, sind entsprechende, fachtechnisch ermittelte Flächen dafür vorzusehen und eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen.<br>Ungefasstes und nicht belastetes Niederschlagswasser, welches unmittelbar am Ort des Anfalls großflächig versickert, ist kein Gewässernutzungstatbestand und damit | Die Aussagen zur Niederschlagswasserbeseitigung werden zur Kenntnis genommen.<br><br>Die Formulierung zur „wasserrechtlichen Erlaubnis" anstelle Zustimmung wurde in der Begründung geändert.<br><br>Eine Versickerung des Niederschlagswassers ist nicht geplant. Vorrangiger Grund ist hierfür, dass für eine großflächige Versickerung über eine belebte Bodenzone keine geeigneten Flächen in erforderlicher Größe im Plangebiet vorhanden sind. Da sich das Plangebiet in einem städtebaulich urbanen Raum befindet, stehen außerhalb des Plangeltungsbereiches auch keine Fläche zur Verfügung. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 3<br><br>nicht erlaubnispflichtig. Zu beachten sind aber auch in diesen Fällen die topographischen Gegebenheiten und die Gefahr eines oberflächigen Abflusses. Der natürliche Abfluss wild abfließenden Wassers darf nicht zum Nachteil eines tiefer liegenden Grundstückes verstärkt oder auf andere Weise verändert werden.<br>Für den vorliegenden B-Plan ist zu beachten, dass es aufgrund der zukünftigen Lage in der Trinkwasserschutzzone III A/ III B Verbote bzw. Nutzungsbeschränkungen gemäß der noch zu erlassenden Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten gilt.<br>Eine Versickerung des von Dachflächen abfließenden Niederschlagswassers ist in der TWSZ III A / III B erlaubt.<br>Die Versickerung von Abwasser (auch Niederschlagswasser) in der TWSZ III A/ III B ist verboten, ausgenommen das Versickern von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlags-wasser großflächig über die belebte Bodenzone<br>**Zur geplanten Niederschlagsentwässerung sind im B-Plan eindeutige Aussagen zu treffen und ein Entwässerungskonzept vorzulegen.**<br>Bei der Beantragung des wasserrechtlichen Verfahrens tritt, auch bei der Erschließung durch eine private Erschließungsgesellschaft, der beauftragte Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb als Antragsteller auf.<br><br>**4. Gewässerschutz:**<br><br>Gegenwärtig befindet sich der Geltungsbereich des B-Planes außerhalb der z.Zt. geltenden Trinkwasserschutzzonen gemäß Beschluss Nr. 30-7/85 vom 17.05.1985. Momentan läuft das Verfahren zur Neufestsetzung der Trinkwasserschutzzonen für die Hansestadt Wismar. Gemäß dem vorliegenden hydrogeologischen Fachgutachten zur Neufestsetzung der Trinkwasser-schutzzonen wird sich die Fläche des B-Plan-Gebietes zukünftig in der Trinkwasserschutzzone III A/ III B der Wasserfassung Friedrichshof befinden. Die zukünftige vorraussichtliche Grenze zwischen der Zone III A und III B wurde informativ in den B-Plan aufgenommen. Die Flächen westlich dieser Grenze liegen dann in der TWSZ III B, die Flächen östlich in der TWSZ III A. Aufgrund der zukünftigen Lage in der Trinkwasserschutzzone III A / III B gilt es Verbote und Nutzungsbeschränkungen zu beachten<br><br>In der zukünftigen TWSZ III A/ III B ist die Errichtung oder Erweiterung von Straßen, Wegen und sonstigen Verkehrsflächen erlaubt, wenn die Vorgaben der RiStWag beachten werden. Danach sind in der TWSZ III A / III B Schutzmaßnahmen vorzusehen. Parkplätze sollten in der TWSZ<br>III A nach Möglichkeit nicht vorgesehen werden, wenn doch, dann ist u.a. das Niederschlags-wasser zu sammeln und aus dem Wasserschutzgebiet hinauszuleiten oder nach entsprechender Behandlung schadlos zu entsorgen. Die Befestigung der Verkehrsflächen muss wasserundurch-lässig sein (siehe Pkt. 6.2. der RiStWag). Gemäß den textlichen Festsetzungen II Pkt. 3 ist die Gestaltung der befestigten Flächen festgelegt. Gemäß der Begründung zum B-Plan Pkt. 2.8. ist die Herstellung der Verkehrsflächen in Natur – und Betonsteinpflaster mit einer wasserundurch-lässigen Fugenmasse / Fugenverguss zu verlegen. Die entsprechenden Festlegungen sollen im Text (Teil B) getroffen worden sein. **Diese Aussage , dass die Verkehrsflächen wasserundurchlässig auszubilden sind (durch entsprechenden Fugenverguss), fehlt jedoch in den textlichen Festsetzungen, und ist daher nachträglich in diese aufzunehmen.** | In die Begründung zum B-Plan wurde aufgenommen, dass im Zuge der Erschließungsplanung bei der Niederschlagswasserableitung vorrangig die Nutzung der vorhandenen Vorflut „Mühlengraben" zu überprüfen ist. Für diese Niederschlagswasser-ableitung ist die Erlaubnis der unteren Wasserbehörde einzuholen und ein Entwässerungskonzept vorzulegen.<br>Ist dies nicht möglich, unterliegt die Niederschlagswasserableitung der Abwasserbesei-tigungspflicht des Entsorgungs- und Verkehrsbetriebe der HWI.<br>Im Zuge der parallel laufenden Erschließungsplanungen ist die Niederschlagsentwässerung wie folgt vorgesehen:<br>Für die im Plangebiet festgesetzten Verkehrsflächen Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz und für den Parkplatz liegt die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung des Regenwassers in den Mühlengraben seit 27.02.2015 vor. Für die nordwestlich gelegene Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fußgängerbereich ist bereits eine Anschlussleitung für die Entwässerung über das Projekt Poeler Straße abgestimmt. Die Entwässerung erfolgt dann über die Poeler Straße in eine Vorflut in den Hafen.<br>Somit ist die Vorlage eines Entwässerungskonzeptes nicht mehr erforderlich.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass es für das Plangebiet aufgrund der zukünftigen Lage in der Trinkwasserschutzzone III A / III B Verbote und Nutzungsbeschränkungen gemäß der noch zu erlassenen Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten gilt.<br>Entsprechende Festsetzungen und Hinweise wurden im B-Plan und entsprechende Erläuterungen in der Begründung hierzu aufgenommen.<br><br>Die Konkretisierung der textlichen Festsetzung wurde vorgenommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 4<br><br>Weitere Verbote und Nutzungsbeschränkungen in der Trinkwasserschutzzone ergeben sich dann aus der im Rahmen des Verfahrens neu zu erlassenden Wasserschutz-Gebietsverordnung.<br><br>Im Plangebiet befindet sich das Gewässer II. Ordnung Mühlengraben (im Bereich Lindengarten), welches sich in der Unterhaltungspflicht des Wasser- und Bodenverbandes (WBV) „Wallensteingraben-Küste" befindet, der WBV ist zu beteiligen. Gemäß § 38 Abs. 1, 2 und 3 WHG ist bei oberirdischen Gewässern zur Einhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktion, der Wasserspeicherung, der Sicherung des Wasserabflusses sowie der Verminderung von Stoffeinträgen ein Gewässerschutzstreifen einzuhalten. Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile kann die untere Wasserbehörde Gewässerrandstreifen mit einer angemessenen Breite festlegen. Für die Festlegung der Breite ist insbesondere für die erforderliche Gewässerunterhaltung eine Abstimmung mit dem Wasser- und Bodenverband **vor Realisierung der Maßnahme** (Fuß- und Radweg) erforderlich .<br><br>Hinweis: Für den Fuß- und Radweg im Bereich des Mühlengrabens sind vor Realisierung der Maßnahme wurfgefährdete Gehölze und abgestorbene Bäume im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht zu entfernen.<br>Bei Festlegungen der Maßnahmen zum Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft ist die Lage des Gewässers II. Ordnung zu beachten.<br><br>Hinweis: Die Aussage gemäß Umweltbericht Seite 8 Pkt. 2.2., dass die Teichsohle des Mühlengrabens / Mühlenbaches im Bereich des Lindengarten (teichartige Gestaltung) durchgehend betoniert ist, ist nicht korrekt.<br><br>Die Herstellung, Beseitigung oder wesentliche Umgestaltung von Gewässern oder seiner Ufer bedarf der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bzw. einer Plangenehmigung (§ 68 WHG).<br><br>Mit den Bauarbeiten sind auf dem Grundstück eventuell vorhandene Drainageleitungen und sonstige Vorflutleitungen in ihrer Funktionsfähigkeit zu erhalten bzw. wiederherzustellen.<br><br>Jeglicher Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat auf der Grundlage des § 62 WHG und § 20 LWaG so zu erfolgen, dass eine Gefährdung des Grund- und Oberflächenwassers nicht zu besorgen ist.<br><br>Eventuell notwendige Grundwasserabsenkungen während der Baumaßnahmen sind gemäß § 49 Abs. 1 des WHG einen Monat vor Baubeginn bei der unteren Wasserbehörde anzuzeigen zu.<br><br>**5. Hochwasserschutz**:<br><br>Eine Teilfläche des Vorhabenbereiches ist gemäß Hochwassergefahrenkarten des Landes (Hochwasserrisikomanagementrichtlinie) als gefährdet eingestuft. Bei einer Höhenlage unter dem BHW sind Beeinträchtigungen durch Hochwasserereignisse und erhöhte Grundwasser-stände nicht ausgeschlossen. Der Bemessunghochwasserstand | Das Plangebiet befindet sich an der Grenze (Böschungsoberkante) zum Gewässer Mühlengraben (Mühlenbach).<br>Der Wasser- und Bodenverband wurde als TÖB am Planverfahren beteiligt.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass vor Realisierung der geplanten Verkehrsfläche entlang des Mühlengrabens Abstimmungen mit der unteren Wasserbehörde und mit dem Wasser- und Bodenverband zur Breite des Gewässerrandstreifens sowie des Weges erforderlich sind. Ein entsprechender Hinweis ist in der Begründung enthalten.<br><br>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.<br><br>Die Aussage im Umweltbericht wurde gestrichen.<br><br>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen und es ist bekannt, dass gemäß Hochwassergefahrenkarten ein Teilbereich des Plangebietes als gefährdet eingestuft ist. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 5<br><br>der Ostsee im Bereich Wismar beträgt 3,15 m ü. NHN. Diese Teilfläche wird bei einem $HQ_{extrem}$ (Hochwasser niedriger Wahrscheinlichkeit oder Extremereignisse) eingestaut. In hochwassergefährdeten Gebieten gelten besondere Bestimmungen der Anlagenverordnung wassergefährdender Stoffe (VAwS).<br>Weitere Sicherheitsvorkehrungen gegen Hochwasser (objektbezogener Hochwasserschutz)<br>sind vom Bauherrn eigenverantwortlich zu treffen.<br><br>Hinweis: Sie haben diese hochwassergefährdete Fläche als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Mir ist nicht bekannt, dass für den Bereich der Hansestadt Wismar durch die Landesregierung Überschwemmungsgebiete ausgewiesen worden sind ( § 7 WHG). Hier ist sicher eine Korrektur erforderlich.<br><br>**Untere Bodenschutzbehörde: Frau Rose**<br><br>I. Zeichnerische Darstellungen im B-Plan:<br><br>Der dargestellte Altlastenverdacht der Papierfabrik soll mit ALVF AS065a beschriftet werden.<br><br>Die Grünfläche einschließlich Weg soll als Altlastenverdachtsfläche mit der Beschriftung ALVF AS065b dargestellt werden.<br><br>II. Vorgeschlagene textliche Festsetzungen im B-Plan:<br><br>1. Bei allen Bauarbeiten und Nutzungsänderungen, auch außerhalb der mit Planzeichen 15.12 gekennzeichneten Fläche, und auch wenn diese nicht genehmigungs- und anzeigepflichtig sind, ist ein durch einen Sachverständigen erstellter Bodenschutzbericht vorzulegen und die Zustimmung der unteren Bodenschutzbehörde einzuholen. Grundsätzliche Anforderungen an den Bodenschutzbericht sind der B-Plan-Begründung zu entnehmen.<br>2. Der Sachverständige schlägt Sanierungsziele und Sanierungsmaßnahmen vor und lässt diese von der unteren Bodenschutzbehörde bestätigen.<br>3. Für erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastete Flächen (mit Planzeichen 15.12 gekennzeichnet), die nicht im Zuge der Baumaßnahmen vollständig versiegelt werden, ist vor Nutzungsbeginn gegenüber der Landrätin als unterer Bodenschutzbehörde der Nachweis der Unbedenklichkeit im Sinne des Bodenschutzrechts unter Beachtung des bauleitplanerischen Vorsorgeprinzips zu erbringen.<br>4. In der Trinkwasserschutzzone IIIa sollen nur Böden oder andere Schüttgüter mit Bodenkontakt eingesetzt werden, deren Schadstoffbelastungen Z1.1 nach LAGA TR Boden 2004 einhalten.<br>5. Wohnnutzung, Kinderspielflächen und Nutzpflanzenanbau sind bis zum Nachweis ausreichender Schadstofffreiheit nicht zulässig. | Gemäß Gutachten zu Hochwassergefahren/Hochwasserrisiken, erstellt durch HydroGIS gmbH, befindet sich im Plangebiet eine Fläche, für die ein Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit ausgewiesen ist. Diese Fläche liegt zwischen zwei Bestandsgebäuden mit ausgewiesenen Baugrenzen. Im Bebauungsplan sind Mindesthöhenfestsetzungen bezüglich eines Hochwassers getroffen worden. Die Begründung enthält entsprechende Erläuterungen.<br><br>Die Bezeichnung „Überschwemmungsgebiet" wurde geändert in „Hochwassergefährdeter Bereich".<br><br>Nach Abbruch der vorherigen gewerblichen Nutzung auf dem in Rede stehenden Grundstück wurde mit der Flächenbereinigung eine Reduzierung der Schadstoffe vorgenommen, aber keine vollständige Beseitigung von Altlasten und Schadstoffen.<br>Im Rahmen der Bauleitplanung wurden auch keine weiteren Detailuntersuchungen zu den bereits vorliegenden 2 Gutachten aus den Jahren 2007/2008 veranlasst. Aus diesem Grund wurden entsprechende Festsetzungen und Erläuterungen in den B-Plan aufgenommen.<br><br>In der Planzeichnung ist das Flurstück Nr. 4497/2 als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, ausgewiesen.<br>Im Text (Teil B) wurden die Textvorschläge zu den Festsetzungen aufgenommen und entsprechende Hinweise formuliert.<br>Die Begründung enthält erläuternde Ausführungen. Die Vorschläge der Behörde wurden aber nicht umfänglich übernommen, da sie über den üblichen Erläuterungsrahmen für eine Festsetzungsbegründung hinausreichen und keinen Normcharakter tragen.<br><br>Weil sich das betreffende Grundstück im Eigentum der HWI befindet, wurde festgelegt, dass die Stadt bei einer Veräußerung des Grundstücks mit dem neuen Eigentümer im Kaufvertrag eine im Rahmen der neuen Nutzung erforderlichen Altlastensanierung zu vereinbaren hat.<br><br>Im Nachgang zu dieser Stellungnahme wurde mit der unteren Bodenschutzbehörde vereinbart, dass im Grunderwerbsvertrag aufgenommen und in der Baugenehmigung sicher-gestellt wird, dass alle Baumaßnahmen auf dem Grundstück in Begleitung mit der unteren Bodenschutzbehörde durchzuführen sind. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

6

III. Vorgeschlagene Hinweise im B-Plan:

Schadstoffanalysen zeigen vielfach Belastungen über Z2 nach LAGA bzw. über Prüfwerten nach BBodSchV. Die Belastungen werden vornehmlich Aufschüttungen zugeordnet. Eine repräsentative Beprobung liegt zum Zeitpunkt des B-Plan-Entwurfes nicht vor.
Erläuterungen zu bekannten Belastungsflächen sind in der B-Plan-Begründung enthalten.

Nach Einschätzung der Bodenschutzbehörde beim Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg vom 21. Februar 2014 ist keine weitergehende Sanierung erforderlich, wenn bei Bauarbeiten auf dem Grundstück besonders belastete Bereiche entfernt werden und eine weitgehende Versiegelung des Grundstücks erfolgt.

Im Sinne der bauleitplanerischen Vorsorge kann für den Wirkungspfad Boden-Mensch nach BBodSchV durch geplante Versiegelungen ausreichender Schutz erreicht werden. Nicht versiegelte Flächen sollen gesondert repräsentativ untersucht werden. Eine ausreichende Überdeckung kann erwogen werden.

Für das B-Plangebiet, auch außerhalb der mit Planzeichen 15.12 gekennzeichneten Flächen, besteht aufgrund der langjährigen Vornutzung als Bahngelände und besonders durch belastete Aufschüttungen eine erhöhte Besorgnis, dass schädliche Bodenveränderungen vorliegen können. Bei Baumaßnahmen und landschaftsgestalterischen Arbeiten im B-Plangebiet ist daher darzulegen, dass mögliche Schutzgutverletzungen nicht vorkommen und wie diese ggf. verhindert werden. Aushubboden ist voraussichtlich zu einem erheblichen Teil als Abfall zu entsorgen.

Beim Verkauf von Grundstücken sichert der Verkäufer (z.Zt. Hansestadt Wismar) erforderliche oder mögliche Sanierungen auch privatrechtlich.

Weitere Festlegungen können für konkrete Bauvorhaben getroffen werden.

**IV. Vorgeschlagene Erläuterungen in der B-Plan-Begründung**

**Bodenkundliche Baubegleitung ist für Eingriffe in den Boden oder Aufschüttungen im B-Plan-Gebiet erforderlich.** Diese muss eine abfallrechtlich ordnungsgemäße Verwertung oder Entsorgung von Bodenmaterialien, angemessene Sanierungen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen sowie bodenschutzrechtlich ausreichende Schadstofffreiheit bei Nutzungsbeginn sicherstellen.
Auch bei nicht anzeige – oder genehmigungspflichtigen Bauvorhaben sind rechtzeitig vor Baubeginn die Hansestadt Wismar, das StALU WM und die untere Bodenschutzbehörde beim Landkreis (UBB) einzubeziehen. Der Boden- und Altlastengutachter muss ein anerkannter Sachverständiger sein. Bei Vorlage entsprechender Referenzen kann die Bodenschutzbehörde einem anderen Gutachter zustimmen.

7

Die genauen Anforderungen an den Gutachter richten sich nach Lage und Art geplanter Maßnahmen.

Bekannte höher belastete Bereiche (Hotspots) sind im Zusammenhang mit Baumaßnahmen auszubauen. Die genaue Ausdehnung von ermittelten Schadstoffbelastungen ist nicht sicher bekannt. Ausdehnungen über im Plan dargestellte Flächen hinaus sind möglich. Bei Baumaßnahmen ist besondere Aufmerksamkeit bezüglich möglicher weiterer Schadstoffbelastungen geboten. Zur Deklaration nach LAGA sollen kleine Chargen beprobt werden, um standortbezogene Ableitungen zu ermöglichen.

Der mit der Bodenkundlichen Baubegleitung beauftragte Gutachter hat kurzfristig nach Abschluss von Bodenarbeiten bzw. dem Einbau von Schüttgütern und vor Nutzungsbeginn die Dokumentationen mit ermittelten Schadstoffgehalten sowie den lage- und höhenmäßigen Herkunfts- und Verbleibsorten von über Z1.1 bzw. Z1.2 belasteten Böden an die UBB zu übergeben. Für den Verbleib von über Z2 belasteten, mindestens aber als gefährlicher Abfall einzustufenden Böden und den Einbau von über Z1.1 belasteten Böden nach LAGA in der TWZ IIIa bedarf es der vorherigen Zustimmung der Bodenschutzbehörde.
Für den Verbleib belasteter Böden unterhalb nutzungsrelevanter Schichten ist das Staatliche Amt für Umwelt und Landwirtschaft in Schwerin zuständig, ansonsten der Landkreis Nordwestmecklenburg.

Soweit repräsentative Schadstoffuntersuchungen des Bodens nach BBodSchV im Rahmen der Bauvorbereitung keine ausreichende Schadstofffreiheit nachweisen, ist grundsätzlich von Folgendem auszugehen:

1. Bei Bodenabtrag ist mit Belastungen über Z2 nach LAGA zu rechnen. Die Schutzwürdigkeit und Wiederverwendung von Oberboden nach § 202BauGB ist zu prüfen.
2. Abtragsböden sind durch einen anerkannten Boden- und Altlastengutachter nach LAGA TR Boden 2004 zu deklarieren.
3. Werden Bodenbelastungen über Z2 nach LAGA TR Boden 2004, mindestens aber gefährliche Abfälle gefunden, sind diese auch außerhalb der bautechnisch notwendigen Baugrube / Abgrabung zu entfernen, soweit die zuständige Bodenschutzbehörde, dem Verbleib im Boden nicht im Einzelfall zugestimmt hat.
4. Böden und andere Schüttgüter sollen in der TWZ IIIa nur mit Belastungen bis Z 1.1 nach LAGA eingebaut werden.
   Böden für durchwurzelbare Bodenschichten müssen die Vorsorgewerte nach BBodSchV bzw. Z0 nach LAGA TR Boden 2004 einhalten.
5. Vorhandene Böden sind zu versiegeln oder Vegetationsflächen mindestens 10 cm stark (im eingebauten, verdichteten Zustand nach Setzung) mit unbelastetem Boden, der die Vorsorgewerte bzw. Z0 nach LAGA TR-Boden einhält, dauerhaft überdeckt zu halten.

Zu ALVF 029, 031, 038, 048 und 085:
Gemäß Altlastenauskunft der DB-Immobilien […], Belastungen > LAGA Z2.
*(Übernahme aus den Hinweisen im B-Plan-Entwurf)*
Im B-Plan dargestellte Hotspots sollen bei Bauarbeiten entfernt werden.

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

8

Die Beachtung abfall- und bodenschutzrechtlicher Bestimmungen hat die Bodenkundliche Baubegleitung sicher zu stellen.

Zu ALVF AS065a:
Zum Gewerbegebiet $GE_E$ liegen zwei Gutachten vor aus den Jahren 2007 und 2008. Danach werden Prüfwerte nach BBodSchV für Gewerbegebiete überschritten und bei Bodenaushub ist von Abfall auszugehen.
Zum Teil hohe Belastungen wurden für z.B. MKW (C10-C40), PAK, B(a)P, Blei, Cadmium, Kupfer, Zink, Sulfat und elektr. Leitfähigkeit ermittelt. Diese sind vornehmlich aufschüttungsbedingt (Mächtigkeit der Aufschüttungen 1,7 bis über 3 m).
Bei Planungen und Bauarbeiten sollen die vorliegenden Gutachten des Ingenieurbüros für Bodenmechanik und Grundbau, Buchheim vom 16.4.2007 (037-A-07) und 15.04.2008 (037-B-07-08) herangezogen werden. Die Gutachten sind bei der UBB und dem Bauamt der Hansestadt Wismar einsehbar.
Anforderungen an ausreichend gesunde Arbeitsverhältnisse sind bei gewerblicher Nutzung voraussichtlich mit angemessenem Aufwand herzustellen. Wohnnutzung, Kinderspielflächen und Nutzpflanzenanbau sind nur bei gesondert nachgewiesener ausreichender Schadstofffreiheit zulässig.
In o.g. Gutachten ermittelte Hotspots sollen bei Bauarbeiten entfernt werden.
Die Beachtung abfall- und bodenschutzrechtlicher Bestimmungen hat die Bodenkundliche Baubegleitung sicher zu stellen.

*Zu ALVF AS065b:*
BS 1/08 liegt ca. 140 m von der Rostocker Str. entfernt in der Grünfläche (0,00 - -0,40m: 2300 mg/ kg Blei, 3200 mg/kg Zink). Hier ist der Prüfwerte für Parkflächen von 1000 mg/kg überschritten. Der hohe Zinkgehalt ist ebenfalls kritisch zu sehen.
Die nächstgelegenen untersuchten Proben überschreiten nicht die Prüfwerte bei in der BBodschV angegebenen Stoffen, sind jedoch als Abfall einzustufen. (Schurf aus 2007: 4120 mg/kg MKW, 1800mg/ kg Zink, 180 mg/ kg PAK; BS6 aus 2007:42800 mg/kg MKW; BS2/08: 59,1 mg/ kg PAK)
Nördlich BS1/08 wurde innerhalb der geplanten Grünfläche nicht untersucht. Eine Ausdehnung der bei BS 1/08 gemessenen Belastungen nach Norden ist daher zu besorgen. Da eine ausreichend sichere Abgrenzung der Belastungen innerhalb der geplanten Grünfläche nicht möglich ist, soll die gesamte Grünfläche als ALVF dargestellt werden. Dies gilt auch, da die Bahn-Verdachtsfläche 085 im Norden unmittelbar angrenzt.
Dies ist bei Wegebau und Pflanzarbeiten insoweit zu berücksichtigen, dass bei Aushubboden von Abfall auszugehen ist und für die Nutzung Bodenaustausch oder mindestens 10 cm Überdeckung vorzusehen sind. Bei BS 1/08 ermittelte Schadstoffbelastungen sollen bei Bauarbeiten durch Bodenaustausch entfernt werden. Die Beachtung abfall- und bodenschutzrechtlicher Bestimmungen hat die Bodenkundliche Baubegleitung sicher zu stellen.

Hinweise auf bestehende bodenschutz- und abfallrechtliche Vorgaben

9

I. Bodenschutz
Bei allen Maßnahmen ist Vorsorge zu treffen, dass schädliche Bodeneinwirkungen, welche eine **Verschmutzung, unnötige Vermischung oder Veränderungen des Bodens, Verlust von Oberboden, Verdichtung oder Erosion** hervorrufen können, vermieden werden.
Bei den Bauarbeiten anfallender **Mutterboden / Oberboden** ist gemäß § 202 BauGB in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung und Vergeudung zu schützen.
Bei den Bauarbeiten **anfallender Bodenaushub** (Unterboden / nicht Mutterboden) ist vorrangig innerhalb des Grundstücks zu verwerten, sofern keine Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen bestehen. Bodenaushub, der nicht innerhalb des Grundstücks verwertet wird, ist einer für die Bodenentsorgung zugelassenen Anlage zuzuführen.
Die **Untersuchungserfordernis** nach LAGA M 20, T II, TR Boden für Böden u.a. aus Mischgebieten, aus Gebieten in denen mit umweltgefährlichen Stoffen umgegangen wurde oder bei z.B. durch Aufschüttungen anthropogen veränderten Böden, ist zu beachten (http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/wm/Themen/Abfallwirtschaft/Verwertung_ von_Abfaellen/index.jsp). Durch die chemischen Untersuchungen wird sichergestellt, dass Aushubboden keine höheren Belastungen hat, als für die Verwertung am Einbauort zulässig sind. **Boden mit Untersuchungserfordernis oder Boden, dessen unbelastete Herkunft nicht lückenlos dokumentiert ist, kann ohne repräsentative Deklarationsanalyse nicht als unbelastet gelten.**

Hinweis: Auffüllungen und Abgrabungen können selbst genehmigungsbedürftig sein. Auskunft erteilt die untere Bauaufsichtsbehörde.

II. Mitteilungspflichten nach dem Landes-Bodenschutzgesetz
Der Grundstückseigentümer und der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück sowie die weiteren in § 4 Absatz 3 und 6 des Bundes-Bodenschutzgesetzes genannten Personen sind verpflichtet, **konkrete Anhaltspunkte dafür, dass eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt, unverzüglich** der Landrätin des Landkreises Nordwestmecklenburg als zuständiger Bodenschutzbehörde mitzuteilen. Diese Pflicht gilt bei Baumaßnahmen, Baugrunduntersuchungen oder ähnlichen Einwirkungen auf den Boden und den Untergrund zusätzlich auch für die Bauherren und die von ihnen mit der Durchführung dieser Tätigkeiten Beauftragten, Schadensgutachter, Sachverständige und Untersuchungsstellen.
Konkrete Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen können auffällige Färbungen, Gerüche oder Konsistenzen sein. Häufig sind allerdings auch erhebliche Belastungen ohne Laboranalyse nicht erkennbar.

III. Entsorgung von Abfällen der Baustelle
Alle Maßnahmen sind so vorzubereiten und durchzuführen, dass eine gemeinwohlverträgliche und geordnete Abfallentsorgung sichergestellt ist. Bauabfälle (Bauschutt, Baustellenabfälle, auch aus Abbruch) sind zur Verwertung einer zugelassenen Aufbereitungsanlage zuzuführen. Die Verwertung soll bereits auf der Baustelle durch **Getrennthaltung von**

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

10

**mineralischen, metallischen, hölzernen und sonstigen Bauabfällen** nach Maßgabe des Entsorgers vorbereitet werden. Nicht verwertbare bzw. schadstoffverunreinigte Materialien sind zu separieren und durch hierfür gesondert zugelassene Unternehmen entsorgen zu lassen.
Die Abfallentsorgung der Baustelle soll innerhalb von vier Wochen nach Beendigung der Bauarbeiten abgeschlossen sein.

IV. Abbrucharbeiten
Bei industrieller oder gewerblicher Vornutzung, oder wenn Anhaltspunkte für besondere Schadstoffbelastungen bekannt sind, muss rechtzeitig vor Baubeginn das Schadstoffgutachten eines zuverlässigen Fachkundigen vorliegen, welches Belange des Arbeitsschutzes und des Abfallrechtes berücksichtigt. Es gehört grundsätzlich zur **Bauherren-Verantwortung** (z.B. bei der Beräumung und Erschließung) für die Kalkulationssicherheit, vorhandene produktionsspezifischen und die baustoffimmanenten Schadstoffe sowie durch Diffusionsvorgänge sekundär kontaminierte Baustoffe sowie die Kontaminationen in Böden zu beschreiben. Dazu sind die betroffenen Massen und deren Schadstoffklassifizierung (z.B. gemäß der LAGA) zu ermitteln und die Lage der Baustoffe auf dem Gelände und deren Ausbaubarkeit sowie die Zugänglichkeit zu beschreiben.

Zuständige **Arbeitsschutzbehörde** ist das LAGUS-Landesamt für Gesundheit und Soziales, Abt. Arbeitsschutz und technische Sicherheit, Dezernat Schwerin, Friedrich-Engels-Straße 47, 19061 Schwerin, Tel. 0385-3991-102, -572.

V. Entsorgung von Abfällen (Abfallsatzung Wismar vom 2.12.2014)
Mit Nutzungsbeginn erfolgt die Abfallentsorgung aus privaten Haushaltungen in der Regel durch den **Abfallwirtschaftsbetrieb**. Verantwortlich für die Anmeldung ist der Grundstückseigentümer. Von der Entsorgung durch den öffentlich rechtlichen Entsorgungsträger ausgeschlossene gewerbliche Abfälle sind einem **zugelassenen Entsorgungsfachbetrieb** zu überlassen.

Begründung von notwendigen Überarbeitungen des B-Planes

Die geänderte Stellungnahme vom 28.2.2014 wurde nicht berücksichtigt.

Im B-Plan-Entwurf dargestellte Bodenbelastungen der Bahnhofsflächen sind der UBB nicht nachvollziehbar. Das entsprechende Gutachten steht der UBB bislang nur in Auszügen zur Verfügung.

Es wurde nicht aufgeklärt, ob und welche Bodensanierungen nach oder mit dem Abbruch der Papierfabrik bereits erfolgten. Erbetene Angaben aus städtischen Baumaßnahmen bzw. des EVB wurden nicht übermittelt.
Von Prüfwertüberschreitungen für Gewerbe- und Parkflächen nach BBodSchV ist weiterhin auszugehen. Entsprechende sinnvolle Maßnahmen sind mit der B-Plan-Aufstellung zu behandeln.

Nicht alle bekannten Prüfwertüberschreitungen sind als Warnhinweis im Plan dargestellt. BS 1/08 liegt ca. 140 m von der Rostocker Str. entfernt in der Grünfläche mit 0,00 - -0,40m: 2300 mg/ kg Blei, 3200 mg/kg Zink. Hier ist der Prüfwerte für

11

Parkflächen von 1000 mg/kg überschritten. (Im Übrigen siehe unter Begründung, Zu ALVF AS065b.)

Die nachrichtliche Übernahme unter 3. im B-Plan muss überarbeitet werden. Sie entspricht nicht der aktuellen Rechtslage und trifft nicht den wesentlichen Sachverhalt, dass Belastungen vor allem aus der Aufschüttung herrühren.

Die Annahme der UBB in der Stellungnahme zum Vorentwurf vom 16. Dezember 2013, dass Belastungen wesentlich aus Aufschüttungen herrühren, wird auch vom Bahn-Gutachter geteilt[1]. Bei Belastungen aus Aufschüttungen ist es nicht ausreichend, Angaben und Untersuchungen auf nutzungsbedingte Verdachtsflächen zu beschränken.

Da sich die Flächen des B-Plans jedoch im Eigentum der Hansestadt Wismar als Träger der Bauleitplanung befinden, ist die Ermittlungspflicht der Gemeinde für ausreichende Kalkulationssicherheit privater Bauherren weniger relevant. Auf repräsentative Bodenuntersuchungen wird daher im Rahmen der Bauleitplanung verzichtet. Weitere Untersuchungen und ggf. Ableitungen daraus können später für einzelne Bauvorhaben erfolgen.[2]

In der TWZ IIIa sollen nach LAGA TR Boden nur Schüttgüter mit Belastungen bis Z 1.1 eingesetzt werden. Dies ist mit dem B-Plan zu berücksichtigen. Gleiches gilt grundsätzlich für hochwassergefährdete Bereiche ( Bezug: Bemessungshochwasser 3,15 m). Der dargestellte Überschwemmungsbereich ist allerdings als Tiefpunkt isoliert und von Flächen umgeben, die nach gegenwärtigem Wissensstand nicht sanierungspflichtig, aber belastet sind.
Eine Umlagerung von Böden mit Belastungen von Z1.1 bis max. Z2 nach LAGA TR Boden soll daher für als Überschwemmungsbereich dargestellte Flächen außerhalb der TWZ IIIa nicht ausgeschlossen sein.

Um die Realisierung der Anforderungen des Bodenschutzes ohne bereits klar definierte Maßnahmen oder Einzelanforderungen sicherzustellen, ist die Festsetzung bodenkundlicher Baubegleitung ein geeignetes Mittel. Bodenausbau und Bodenumlagerungen können dabei mit berücksichtigt werden.

Hinweise zur Überarbeitung des B-Planentwurfes:

Eine Wiedergabe der II. textlichen Festsetzungen und der III. Hinweise aus dem B-Plan in der B-Plan-Begründung wird vorgeschlagen.

Die Wiedergabe von Inhalten, die hier der Begründung zugeordnet sind, kann teilweise auch im B-Plan unter II. und III. erfolgen. Bei solchen redaktionellen Anpassungen wird die Abstimmung mit der UBB empfohlen. So soll es z.B. möglich sein, den Umfang des Bodenschutzberichtes / der bodenkundlichen Baubegleitung dem jeweiligen Vorhaben anzupassen.
Die Angaben zu einzelnen Belastungsflächen halte ich für nicht ausreichend

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 12<br><br>repräsentativ. Daher schlage ich vor, diese Angaben der Begründung zuzuordnen, jedoch mit Verweis im B-Plan.<br>Andere Abweichungen von oben vorgeschlagenen B-Plan-Inhalten sollen mit der UBB abgestimmt werden.<br><br>Hinweis zu künftigen Verfahren:<br>Bodenschutzrechtliche Anforderungen sollen bereits im Umweltbericht behandelt werden.<br><br>**Untere Naturschutzbehörde: Herr Dr. Podelleck**<br><br>Mit dem Planentwurf besteht im Grundsatz Einverständnis.<br>Schutzgebiete nach Naturschutzrecht, Naturdenkmale oder geschützte Biotope sind nicht betroffen.<br>Dem Ergebnis des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags wird gefolgt.<br><br>Jedoch sind folgende Änderungen in der Anwendung der Eingriffs-Ausgleichs-Regelung nach § 15 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz als Auflagen zu berücksichtigen:<br><br>1.<br>Mit der pauschalen niedrigen Bewertung der Eingriffsflächen als Bahn/Gleisanlage (OVE), ohne Berücksichtigung der Überlagerungsbiotope, der unversiegelten Zwischenräume und der eigentlich nicht den Gleisbereichen zuzurechnenden derzeitigen Grünflächenanteile an der Bahnhofsstraße/ Ecke Poeler Straße (Kompensationswertzahl 0,2 – Umweltbericht S. 21), besteht nur Einverständnis, wenn die Kompensationsmaßnahme im Plangeltungsbereich gemäß 3.5.1 des Umweltberichtes nicht überbewertet wird.<br>Dazu ist der Ansatz für die Kompensationswertzahl der Kompensationsmaßnahme beim Wert 2 gemäß Anlage 11 der Hinsweise zur Eingriffsregelung zu belassen (also ohne den „Entsiegelungsaufschlag" von 0,5).<br><br>In der Folge wird sich das Kompensationsäquivalent gering auf 3532 m² FÄQ verringern und die Kompensationsbilanz sich gering verändern.<br>Darüber hinaus ist im B-Plan-Satzungsteil zu verankern, dass die Fläche der naturschutzrechtlichen Kompensation dient.<br>2.<br>Weiterhin ist im Satzungsteil mithilfe der Pflanztabellen auszuweisen, dass dort (im Bereich der Maßnahme nach 3.5.1 Umweltbericht) nur Pflanzen einheimischer, wild vorkommender Arten als Gestaltungselemente zur Anwendung kommen und nicht das gesamte, in den Tabellen des Satzungsteils unter III bisher dargestellte Spektrum gärtnerisch kultivierter Ziergehölze.<br>In dem Zusammenhang können nochmals planerische Überlegungen zu Ersatzpflanzungen für die 3 zur Fällung vogesehene Bäume angestellt werden.<br><br>3.<br>Anschließend ist der möglicherweise über Ökokonten abzuwickelnde Kompensationsanteil neu zu berechnen. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Grundsatz Einverständnis mit dem Planentwurf besteht, Schutzgebiet, Naturdenkmale oder geschützte Biotope nicht betroffen sind und dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag gefolgt wird.<br><br>Die Auflagen werden wie folgt berücksichtigt:<br><br>Zu 1.<br>der Auffassung der UNB wird gefolgt, eine Änderung in der Berechnung der Kompensation wird vorgenommen. Des Weiteren wird die im B-Plan dargestellte Fläche als Kompensationsfläche ausgewiesen.<br><br>Zu 2.<br>Durch die Festsetzung dieser Fläche als Kompensationsfläche gilt automatisch die Pflanztabelle mit den heimischen Arten, unter Punkt 111. der textlichen Festsetzungen. Die nicht zu erhaltenden Bäume im Plangebiet werden innerhalb der Plangebietsgrenzen ersetzt. Dazu dienen die Festsetzungen unter Punkt 111 : "Weiterführung der Baumpflanzung entlang der Promenade vom Lindengarten zum Alten Hafen" bzw. "je 6 angefangene Stellplätze erfolgt eine Baumpflanzung".<br><br>Zu 3.<br>Die extern zu erbringende Kompensation wird nicht über das Ökokonto realisiert.<br>Die externe Kompensation wird in der Kleingartenanlage Mecklenburger Hufe , in Wismar durch den Rückbau von Gartenhäusern, sowie befestigten Terrassen und Wegen realisiert. Dadurch werden wichtige Naturräume zurückgewonnen und der standortgerechten Entwicklung zugeführt.<br>Dazu erfolgt unter Punkt 111 der textlichen Festsetzungen eine Lage- und Maßnahmebeschreibung. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 13<br><br>Dabei ist zu beachten, dass Ersatznaßnahmen der naturschutzrechtlichen Kompensation, und somit auch die Nutzung von Ökokonten, im gleichen Naturraum erfolgen sollen (Bundesnaturschutzgesetz § 15 Abs. 2, Satz 2). Der Naturraum, Ostseeküstenland, ergibt sich aus dem Gutachtlichen Landschaftsrahmenplan Westmecklenburg, Erste Fortschreibung, Karte 1: naturräumliche Gliederung, LUNG, September 2008.<br><br>4.<br>Erforderliche Gehölzrodungen sind gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz in der Zeit vom<br>1. Oktober bis 28. Februar vorzunehmen.<br>Soll mit den verbleibenden Gleisrückbauarbeiten im Bereich des geplanten Parkpklatzes südlich der Bahnhofsvorhalle zwischen 1. März und 15. Juli begonnen werden, so ist ein geeigneter Gutachter zur ökologischen Baubegleitung zu binden. Es ist sicherzustellen, dass keine Gelege bodenbrütender Vogelarten entgegen § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz vernichtet werden.<br><br>**Rechtsgrundlagen**<br><br>**WHG** Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts in der Neufassung des Art.1 des Gesetzes zur Neuregelung des Wasserrechts vom 31.Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) zuletzt geändert mit Art.1 des Gesetzes zur Umsetzung der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie sowie zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes und des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 11.06.2011 (BGBl. I S. 1986)<br>**LWaG** Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern vom 30.November 1992 (GVOBl. M-V S.669), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ergänzung und Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes und Änderung anderer Gesetze vom 4.Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 759)<br>**VAwS** Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe - Anlagenverordnung - vom 05.Oktober 1993 (GVOBl. M-V S.887), zuletzt geändert durch Art. 1 der Dritten Verordnung zur Änderung der Anlagenverordnung (GVOBl. Nr.15, S. 862)<br>**BauGB** Baugesetzbuch In der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548) m.W.v. 21.06.2013 bzw. 20.09.2013<br>**BBodSchG** - Bundes-Bodenschutzgesetz zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 30 G v. 24.2.2012 ( u.a. § 1 und § 4 Abs. 1; §4 Abs. 4)<br>**BBodSchV** - Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung, zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 31 G v. 24.2.2012 (u.a. §3)<br>**LBodSchG M-V** - Landesbodenschutzgesetz vom 4.7.2011 (u.a. §2)<br>**KrWG** - Kreislaufwirtschaftsgesetz, zuletzt geändert 22.5.2013 (u.a. § 7 und § 15; Fachbetrieb nach §56 Abs. 2)<br>**AbfWG M-V** Abfallwirtschaftsgesetz für Mecklenburg-Vorpommern, zuletzt geändert 22.6.2012<br>**AbfZustVO M-V** - Abfall-Zuständigkeitsverordnung zuletzt geändert 7.12.2012<br>**Kampfmittelverordnung M-V** vom 8. Juni 1993 (u.a. §5 Abs 1) | Zu 4.<br>Die vorgegebenen Zeiten für Gehölzrodungen werden zur Kenntnis genommen und beachtet.<br><br>Die Rechtsgrundlagen werden zur Kenntnis genommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

14

**GefStoffV** - Gefahrstoffverordnung vom 26.11.2010 (BGBl. I Nr. 59 S. 1643) zuletzt geändert 15.7.2013

**TRGS 519** - Technische Regeln für Gefahrstoffe- „Asbest Abbruch-, Sanierungs- oder Instandhaltungsarbeiten", Ausgabe Januar 2007, berichtigt März 2007 (Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, www.baua.de )

**LBauO M-V** - Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern, zuletzt geändert 20.5.2011

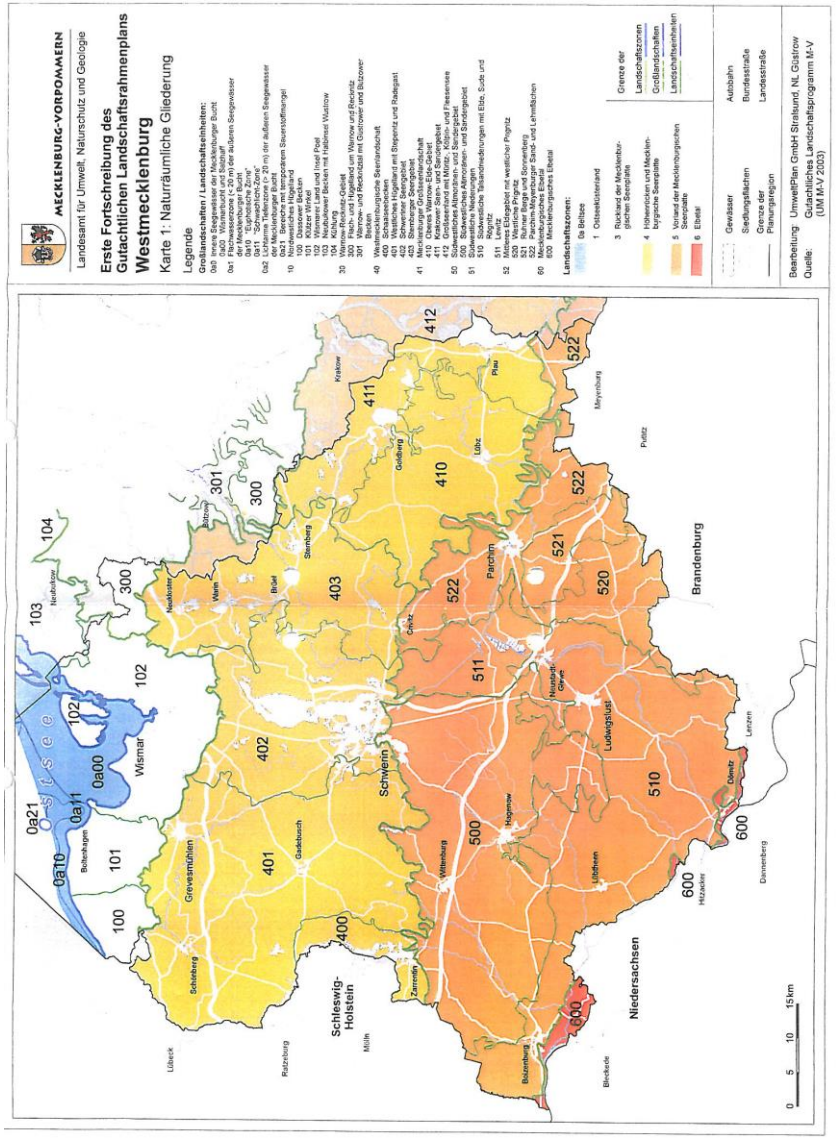
**Grenzwerte** richten sich nach dem aktuellen Stand boden- und altlastenschutzrechtlicher Vorschriften, beispielsweise nach der Anlage 2 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV), den 'Bewertungsgrundlagen für Schadstoffe in Altlasten Informationsblatt für den Vollzug' des Ständigen Ausschuss Altlasten der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Bodenschutz (**LABO**) aktueller Stand, jedoch nicht vor: 01.09.2008 und bzw. oder hilfsweise nach der **LAGA M 20- TR Boden** (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (TR Boden) vom 05.11.2004).

**Bundesnaturschutzgesetz**

**Gutachtlicher** Landschaftsrahmenplan Westmecklenburg, Erste Fortschreibung, LUNG, September 2008.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Dr. Finke



| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 3<br>**Von:** Stefan Faasch<br>**An:** Cornelia Mahnel<br>**Datum:** 21.01.2015 17:01<br>**Betreff:** Stellungnahme B-Plan Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße"<br><br>Hallo Frau Mahnel,<br><br>da Sie möglichst schnell in die Auslegung gehen wollten, hier in Kurzform meine Stellungnahme als Untere Immissionsschutzbehörde im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß §4 Abs. 2 Baugesetzbuch als Mail.<br><br>Nach Durchsicht der zur Verfügung gestellten Unterlagen sehe ich ein Problem in der Ausweisung des Bestandsgebäudes Bahnhofstraße 12a/des Flurstücks 4494/19 als Mischgebiet. Mit Beurteilungspegeln von 62 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete tags und nachts deutlich überschritten. Der Nachtwert von 55 dB(A) **überschreitet** den nach aktueller Rechtsprechung als Ermessenspielraum in der Bauleitplanung für die Überschreitung der Orientierungswerte für Mischgebiet anzusehenden Immissionsgrenzwert der 16.BImSchV von 54 dB(A), ursächlich hierfür ist die Planung.<br>Die prognostizierte Geräuschbelastung entspricht der eines Gewerbegebietes, nachts wird der **Orientierungswert** (maximaler Zielwert dessen Unterschreitung wünschenswert ist) **für Gewerbegebiete ausgeschöpft** und liegt somit an der Obergrenze der in Gewerbegebieten üblicherweise zu erwartenden Geräuschimmissionen.<br>Nach Umsetzung der Planung verfügt das Gebäude über **keine lärmabgewandte** Seite mehr. Die Belastung durch **Straßenverkehrsgeräusche** erhöht sich laut Gutachten auf der ehemals, relativ ruhigen Nordostseite (54 dB(A)/51dB(A)) des Gebäudes um 23 dB(A), das entspricht energetisch einer zweihundertfachen (nicht 200%) Immission. Die Immission durch Straßenverkehrsgeräusche wird hier gegenüber den Schienenverkehrsgeräuschen durch Umsetzung der Planung pegelbestimmend.<br>Nicht untersucht (da nicht nach DIN 18005 für Verkehrsgeräusche vorgesehen) und durch die Bildung von Beurteilungspegeln als Mittelungspegel nicht berücksichtigt, aber für die gesundheitliche Beurteilung nicht zu vernachlässigen, ist das Auftreten von Geräuschspitzen (siehe Bayerische Parkplatzlärmstudie). Direkt dem Gebäude benachbart sind die Taxistände sowie der sogenannte Kiss & Ride - Bereich angeordnet. Hier kommt es zu besonders hohen Zahlen von Fahrzeugbewegungen mit Einzelgeräuschen (z.B. Türenschlagen, Komunikationsgeräusche). Dieser zusätzliche Störfaktor sollte nicht vernachlässigt werden.<br>Zusammengefasst sind durch die Planung (insbesondere durch den Wegfall von ehemals "ruhigen" Gebäudeseiten/Außenwohnflächen) aus meiner Sicht so hohe Immissionen prognostiziert worden, dass **keine gesunden Wohnverhältnisse** mehr am in Rede stehenden Gebäude erwartet werden können.<br>Aus Sicht des Immissionsschutzes sollte die Funktion "Wohnen" mit Umsetzung der Planung ausgeschlossen werden.<br>Ich schlage somit eine Ausweisung des Furstücks als **eingeschränktes Gewerbegebiet unter Ausschluss der Wohnnutzung** vor.<br><br>Für Rückfragen stehe ich Ihnen ab kommenden Montag wieder im Büro zur Verfügung.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br><br>i.A. Stefan Faasch<br>SB Umwelt<br>- Untere Immissionsschutzbehörde -<br><br>Hansestadt Wismar<br>- Der Bürgermeister -<br>Bauamt<br>Abt. Planung<br>Dipl.-Ing. (FH) Stefan Faasch<br>Kopenhagener Straße 1 | Die Ausweisung eines Mischgebietes für die Bahnhofstraße 12a wurde nochmals geprüft.<br><br>Aufgrund der derzeitigen Nutzung des Gebäudes als gastronomische Einrichtung mit untergeordneter Vermietung von Ferienwohnungen besteht bereits gewerbliche Nutzung.<br><br>Somit konnte dem Vorschlag auf Ausweisung eines eingeschränkten Gewerbes unter Ausschluss von Wohnnutzung gefolgt werden. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| 4<br>6 | **Staatliches Amt<br>für Landwirtschaft und Umwelt<br>Westmecklenburg**<br><br>StALU Westmecklenburg<br>Bleicherufer 13, 19053 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>z.H. Frau Mahnel<br>Postfach 1245<br>23952 Wismar<br><br>Eingang Hansestadt Wismar 27. JAN. 2015<br><br>Telefon: 0385 / 59 58 6-124<br>Telefax: 0385 / 59 58 6-570<br>E-Mail: Heike.Six@staluwm.mv-regierung.de<br>Bearbeitet von: Heike Six<br>AZ: StALU WM-12c-004-15-5122-74087<br>(bitte bei Schriftverkehr angeben)<br><br>Schwerin, 22. Januar 2015<br><br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße"**<br><br>Ihr Schreiben vom 18. Dezember 2014<br><br>Nach Prüfung der mir übersandten Unterlagen nehme ich in meiner Funktion als Träger öffentlicher Belange und aus fachtechnischer Sicht wie folgt Stellung:<br><br>**1. Landwirtschaft/EU-Förderangelegenheiten**<br><br>Die Planungsunterlagen habe ich aus landwirtschaftlicher Sicht geprüft. Da von dem geplanten Vorhaben keine landwirtschaftlichen Flächen betroffen sein werden und die Eingriffs-und Ausgleichsmaßnahmen teilweise auf dem Gelände durchgeführt werden sollen und der Rest durch die Nutzung eines Ökokontos ausgeglichen wird, werden keine weiteren Bedenken und Anregungen geäußert.<br><br>**2. Integrierte ländliche Entwicklung**<br><br>Als zuständige Behörde zur Durchführung von Verfahren zur Neuregelung der Eigentumsverhältnisse nach dem 8. Abschnitt des Landwirtschaftsanpassungsgesetzes und des Flurbereinigungsgesetzes möchte ich mitteilen, dass das Gebiet, auf das sich der Bebauungsplan Nr. 80/11 bezieht – Bahnhofsvorplatz/ Rostocker Straße – sowie die Kompensationsmaßnahmen in keinem Verfahren zur Neuregelung der Eigentumsverhältnisse befinden. Bedenken und Anregungen werden deshalb nicht geäußert.<br><br>**3. Naturschutz, Wasser und Boden**<br><br>3.1 Naturschutz<br><br>Von dem Vorhaben sind meine Belange nach §§ 5 Satz 1 Nr. 1 bis 3 und 40 Abs. 2 Nr. 2 Naturschutzausführungsgesetz (NatSchAG M-V) nicht betroffen. Die Belange anderer Naturschutzbehörden nach §§ 2, 3, 4, 6 und 7 NatSchAG M-V sind zu prüfen. | Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Bedenken und Anregungen geäußert werden, da keine landwirtschaftlichen Flächen betroffen sind und die Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen teilweise auf dem Plangebiet durchgeführt werden. Für den restlichen Ausgleich stellt die Hansestadt Wismar eigenen Flächen in einer Gartenanlage zur Verfügung. Ein Ökokonto wird nicht in Anspruch genommen.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich das Plangebiet in keinem Verfahren zur Neuregelung der Eigentumsverhältnisse befindet und Anregungen und Bedenken deshalb nicht geäußert wurden.<br>Die Flächen der Kompensationsmaßnahmen befinden sich in einer städtischen Kleingartenanlage und sind im Eigentum der HWI.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange als Naturschutzbehörde des StALU nicht berührt sind. Die übrigen Behörden und TÖB wurden beteiligt. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 2<br><br>3.2 Wasser<br><br>Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar hat am 15.12.2011 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" beschlossen. Das überplante Gebiet befindet sich ca. 300 m südwestlich des Überseehafens. Die Stadt beabsichtigt auf diesen Flächen einen funktionell sowie gestalterisch aufgewerteten Bahnhofsvorplatz zu entwickeln.<br>Der Bemessungshochwasserstand (BHW) der Ostsee beträgt für den Bereich der Wismarbucht 3,20 m ü. NHN, höhere Wasserstände sind möglich. Bei einer Höhenlage unterhalb des BHW ist eine Beeinträchtigung durch Hochwasserereignisse nicht ausgeschlossen.<br>Das Plangebiet befindet sich nach meinen Unterlagen in unmittelbarer Nähe zum überschwemmungsgefährdeten Gebiet der Ostsee. Den eingereichten Unterlagen sind jedoch keine Geländehöhen zu entnehmen. Diese sind daher durch entsprechende Höhendaten bezogen auf NHN zu ergänzen.<br>Am 26. November 2007 ist die Richtlinie 2007/60/EG über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie) in Kraft getreten. Im Rahmen der Umsetzung dieser Richtlinie wurden Hochwassergefahren- und Risikokarten erarbeitet. Diese können Sie unter http://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/wasser/hochwasserrisikomanagementrichtlinie.htm bzw. im Kartenportal des LUNG unter https://www.umweltkarten.mv-regierung.de/atlas/script/index.php?nutzer=p3HWRMRL einsehen. Die Karten weisen für einen Teil des Planungsgebietes bei einem Extremereignis auf eine Hochwassergefährdung hin. Das Risiko ist durch den Bauherren selbst zu tragen. Das Land M-V übernimmt keinerlei Haftung für Hochwasserschäden.Unter Beachtung meiner Hinweise bestehen aus meiner Sicht keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben.<br><br>3.3 Boden<br><br>Das Altlasten- und Bodenschutzkataster für das Land Mecklenburg-Vorpommern wird vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, Goldberger Straße 12, 18273 Güstrow, anhand der Erfassung durch die Landräte der Landkreise und Oberbürgermeister/Bürgermeister der kreisfreien Städte geführt. Entsprechende Auskünfte aus dem Altlastenkataster sind dort erhältlich.<br><br>Werden in Bewertung dieser Auskünfte oder darüber hinaus durch Sie schädliche Bodenveränderungen, Altlasten oder altlastverdächtige Flächen im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) festgestellt, sind Sie in Grundlage von § 2 des Gesetzes zum Schutz des Bodens im Land Mecklenburg-Vorpommern (Landesbodenschutzgesetz – LBodSchG M-V) verpflichtet, den unteren Bodenschutzbehörden der Landkreise und kreisfreien Städte hierüber Mitteilung zu machen.<br><br>**4. Immissions- und Klimaschutz, Abfall- und Kreislaufwirtschaft**<br><br>4.1 Immissions- und Klimaschutz<br><br>Im Planungsbereich und seiner immissionsschutzrelevanten Umgebung ist keine Anlage bekannt, die nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigt bzw. mir angezeigt wurde.<br><br>4.2 Lärmimmissionen<br><br>Zur Gewährleistung des Immissionsschutzes sind die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung entsprechend DIN 18005 im Gebiet selbst wie auch in den angrenzenden Gebieten, je nach ihrer Einstufung gemäß Baunutzungsverordnung einzuhalten und nach Möglichkeit zu unterschreiten. | Gemäß Gutachten zu Hochwassergefahren/Hochwasserrisiken, erstellt durch HydroGIS GmbH, befindet sich im Plangebiet eine Fläche, für die ein Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit ausgewiesen ist. Diese Fläche liegt zwischen zwei Bestandsgebäuden mit ausgewiesenen Baugrenzen. Im Bebauungsplan sind Mindesthöhenfestsetzungen bezüglich eines Hochwassers getroffen worden. Die Begründung enthält entsprechende Erläuterungen.<br><br>Das LUNG ist am Planverfahren beteiligt, gibt jedoch keine Stellungnahme ab. (siehe lfd. Nr. 5 der beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.<br>Die untere Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landkreises NWM hat sich als Behörde entsprechenden Informationen geäußert.<br><br>Der Hinweis zum Umgang mit schädlichen Bodenveränderungen ist im Bebauungsplan enthalten.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich im Plangebiet und seiner immissionsschutz-relevanten Umgebung keine nach BImSchG genehmigten Anlagen befinden.<br><br>Zur Gewährleistung des Immissionsschutzes wurde ein Lärmgutachten erarbeitet und dessen Ergebnisse in der weiteren Planung beachtet. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 3<br><br>Folgende Immissionsrichtwerte „Außen" (Lärm) dürfen nicht überschritten werden:<br><br>Mischgebiete (MI) tags 60 dB (A)<br>nachts 50 dB (A) bzw. 45 dB (A)<br><br>Gewerbegebiete (GE) tags 65 dB (A)<br>nachts 55 dB (A) bzw. 50 dB (A)<br><br>Der niedrigere Nachtwert gilt für Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Lärm von vergleichbaren öffentlichen Betrieben. Kurzzeitige Geräuschspitzen müssen vermieden werden, wenn sie die o. g. Richtwerte tags um mehr als 30 dB (A) und nachts um mehr als 20 dB (A) überschreiten.<br><br>Anlagen mit möglichen Emissionen sind auf den Flächen (GE) so anzusiedeln, dass die Immissionswerte zu den hier als Ausnahme zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und -leiter abnehmen.<br><br>4.2 Abfall und Kreislaufwirtschaft<br><br>Alle Baumaßnahmen sind so vorzubereiten und durchzuführen, dass von den Baustellen eine gemeinwohlverträgliche und geordnete Abfallentsorgung entsprechend § 15 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) erfolgen kann.<br><br>Sollten bei Erdarbeiten Auffälligkeiten wie unnatürliche Verfärbungen bzw. Gerüche des Bodens auftreten, ist der Grundstücksbesitzer als Abfallbesitzer nach § 15 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) zur ordnungsgemäßen Entsorgung des belasteten Bodenaushubs verpflichtet.<br><br>Im Auftrag<br><br>Thomas Friebel | Das Plangebiet ist geprägt von verkehrsbedingtem Lärm. Auf den ausgewiesenen zwei Bauflächen ist aus diesem Grund nur eine gewerbliche Nutzung zulässig. Aufgrund der geringen Größe der Flächen sowie ihrer Lage in der Nähe von bestehender Wohnnutzung sind eingeschränkte Gewerbeflächen festgesetzt. Ein Lärmgutachten liegt vor. Immissionsschutzrechtliche Festsetzungen wurden im B-Plan getroffen.<br><br>Der Hinweis zur geordneten Abfallentsorgung ist im Bebauungsplan enthalten. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (5)<br>**Von:** <Kathrin.Fleisch@lung.mv-regierung.de><br>**An:** <cmahnel@wismar.de><br>**Datum:** 21.01.2015 09:50<br>**Betreff:** S13553, B-Plan Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße", Wismar<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>vielen Dank für die Beteiligung an o.g. Vorhaben.<br><br>Das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie gibt zu den eingereichten Unterlagen keine Stellungnahme ab.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br><br>i. A.<br><br>K. Fleisch<br><br>Abt. Geologie und Umweltinformation<br>Bibliothek<br>Tel. 03843/777-407, 03843/777-406<br>Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern - Güstrow | Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie keine Stellungnahme abgibt. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| 9 | Wasser- und Bodenverband<br>„Wallensteingraben-Küste"<br>KÖRPERSCHAFT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS<br><br>WBV„Wallensteingraben- Küste", Am Wehberg 17, 23972 Dorf Mecklenburg<br><br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>PF 1245<br><br>23952 Wismar<br><br>Bearbeiter / Ihre Zeichen/Nachricht vom / Unser Zeichen / Datum<br>Dorf Mecklenburg, den 06.01.2015<br><br>**Betr.: Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße"**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>dem o. g. Vorhaben wird seitens des Wasser- und Bodenverbandes zugestimmt. Anlagen des Verbandes sind im Plangebiet nicht vorhanden, es grenzt teilweise an das Gewässer Nr. 11:1:24. In diesem Abschnitt ist das Gewässer teichartig. Eine betonierte Teichsohle bzw. Böschungen sind entgegen der Darstellung im Umweltbericht nicht vorhanden. Die Böschung am westlichen Uferweg besteht aus bewehrter Erde, eine Konstruktion aus Geotextil und Erdstoffen, die im Zuge der Gewässersanierung 1998/99 errichtet wurde.<br>Die Ableitung vom Niederschlagswasser aus dem B-Plangebiet ist über die Mühlengrube/Frische Grube, Gewässer Nr. 11:1:24 möglich. Die Erschließungsplanung, Teilplanung Entwässerung ist dem Verband zur Stellungnahme vorzulegen. Hierfür sind die Ergebnisse der Studie über die hydraulische Leistungsfähigkeit der Mühlengrube/Frische Grube 2011, Auftraggeber EVB der Hansestadt Wismar, zu berücksichtigen.<br><br>Mit freundlichem Gruß<br>U. Brüsewitz<br>Brüsewitz<br>Geschäftsführer | Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Wasser- und Bodenverband der vorliegenden Planung zustimmt.<br><br>Die Aussagen zur „betonierten Teichsohle" im Umweltbericht wurden korrigiert.<br><br>Im Rahmen der parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes durchgeführten Erschließungsplanung ist ein Entwässerungskonzept bereits erarbeitet worden. Für die Einleitung des Niederschlagswassers in die Vorflut Mühlengrube liegt die wasserrechtliche Erlaubnis vom 27.02.2015 vor. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | HANSESTADT WISMAR<br>10<br>**Der Bürgermeister**<br>Ordnungsamt<br>Abt. Brandschutz<br>Hansestadt Wismar • Postfach 1245 • 23952 Wismar<br>Der Bürgermeister<br>Bauamt, Abt. Planung<br>Postfach 1245<br>23952 Wismar<br>Hansestadt Wismar Bauamt Amtsleiter - 9 JAN 2015 Bm 60.2<br>Ihre Nachricht:<br>Unser Zeichen: 32.5<br>Bearbeiter/ in: Herr Jürgen Schmidt<br>Zimmer: 306<br>Telefon: 03841 251-3351/-3341<br>Fax: 03841 251-3342<br>E-Mail: JuSchmidt@wismar.de<br>Datum: 08.01.2015<br>**Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) sowie Beteiligung der Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB**<br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße"**<br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br>ich habe aus meinem Verantwortungsbereich keine weiteren Anregungen oder Bedenken, da diese unter Punkt 2.6.3. Brandschutz in der Begründung mit Stand: Dezember 2014.<br>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung und verbleibe<br>mit freundlichem Gruß<br>im Auftrag<br>Jürgen Schmidt<br>SB Vorb.BrSch | Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens des Brandschutzes keine weiteren Anregungen oder Bedenken bestehen. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| 11 | **Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern**<br><br>LPBK M-V, Postfach 19048 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>Postfach 12 45<br>23952 Wismar<br><br>bearbeitet von: Frau Babel<br>Telefon: (0385) 2070-2800<br>Telefax: (0385) 2070-2198<br>E-Mail: abteilung3@lpbk-mv.de<br>Aktenzeichen: LPBK-Abt3-TÖB-9661/14<br>Schwerin, 11. Februar 2015<br><br>***Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange***<br>**B-Plan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Str."**<br>Ihre Anfrage vom 18.12.2014; Ihr Zeichen:<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>mit Ihrem o. a. Schreiben baten Sie das Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern (LPBK M-V) um Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu dem im Bezug stehenden Vorhaben.<br><br>Als Träger der in der Zuständigkeit des Landes liegenden Belange von Brand- und Katastrophenschutz wird wie folgt Stellung genommen:<br><br>Aus der Sicht der landesrelevanten Gefahrenabwehr bestehen beim Brand- und Katastrophenschutz keine Bedenken.<br>Um gleichnamige kommunale Belange im Verfahren berücksichtigen zu können, sollten Sie jedoch die sachlich und örtlich zuständige Kommunalbehörde beteiligt haben.<br><br>Außerhalb der öffentlichen Belange wird darauf hingewiesen, dass in Mecklenburg-Vorpommern Munitionsfunde nicht auszuschließen sind.<br><br>Gemäß § 52 LBauO ist der Bauherr für die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften verantwortlich.<br>Insbesondere wird auf die allgemeinen Pflichten als Bauherr hingewiesen, Gefährdungen für auf der Baustelle arbeitende Personen so weit wie möglich auszuschließen. Dazu kann auch die Pflicht gehören, vor Baubeginn Erkundungen über eine mögliche Kampfmittelbelastung des Baufeldes einzuholen.<br><br>Konkrete und aktuelle Angaben über die Kampfmittelbelastung *(Kampfmittelbelastungsauskunft)* der in Rede stehenden Fläche erhalten Sie gebührenpflichtig beim Munitionsbergungsdienst des LPBK M-V.<br>Ein entsprechendes Auskunftsersuchen wird rechtzeitig vor Bauausführung empfohlen.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>im Auftrag<br><br>gez. Jacqueline Babel<br>(elektronisch versandt, gültig ohne Unterschrift) | Es wird zur Kenntnis genommen, aus Sicht der landesrelevanten Gefahrenabwehr im Brand- und Katastrophenschutz keine Bedenken bestehen.<br>Die sachlich und örtlich zuständige Behörde bei der Hansestadt Wismar wurde beteiligt.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen und ist bekannt, dass Munitionsfunde nicht auszuschließen sind.<br><br>Der Rechtshinweise wird zur Kenntnis genommen.<br><br>Auf das entsprechende Auskunftsersuchen wird hingewiesen. Dies sollte im Zusammenhang mit der Erschließungsplanung beachtet werden. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 60 – Bauamt<br>60.3 Abt. Sanierung und Denkmalschutz<br><br>Wismar, den 20.01.2015<br>Bearbeiter: Frau Feichtinger<br>Bearbeiter: Frau Gralow<br><br>(12)<br><br>60 – Bauamt<br>60.2 Abt. Planung<br><br>im Hause<br><br>60,2<br><br>**Bebauungsplanentwurf Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße"**<br>**hier: Beteiligung der Behörden und sonstiger TÖB gemäß § 4 Abs. 1 BauGB**<br>**Stellungnahme der unteren Denkmalschutzbehörde (Abt. Sanierung und Denkmalschutz) zum o. g. Bebauungsplanentwurf**<br><br>Sehr geehrte Frau Mahnel,<br><br>im Rahmen der 1. verwaltungsinternen Beteiligung hatten wir Ihnen eine umfangreiche Stellungnahme mit Datum vom 11.12.2013 und im Rahmen der frühzeitigen TÖB-Beteiligung eine Stellungnahme mit Datum vom 16.12.2013 zukommen lassen. Im Abgleich dieser Stellungnahmen mit dem nun vorliegenden Entwurf ist festzustellen, dass unsere damaligen Anregungen und Hinweise weitestgehend berücksichtigt wurden. Zu den nachfolgenden Punkten sehen wir dagegen noch Klärungsbedarf. Daher sollten Sie die nachfolgenden Anregungen und Hinweise ebenfalls berücksichtigen.<br><br>**Teil A – Planzeichnung**<br><br>Gemäß unserer damaligen Stellungnahme vom 11.12.2013 sollte ein Abgleich mit der vorhandenen Gebäudehöhe der Rostocker Straße 73 gegenüber dem möglichen Neubau im GE$_E$ erfolgen. Aus städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht ist es wichtig, dass der Neubau das denkmalgeschützte Gebäude Villa Rostocker Straße 73 nicht überragt. Daher sollten in jedem Fall die Trauf- und Firsthöhen der Villa geprüft werden.<br><br>Die mögliche Bebauung im GE$_E$ wird mit IV Geschossen (3 plus Staffel) angegeben. Die Mindestanzahl an Vollgeschossen ist dagegen nicht festgesetzt. Dagegen wird in der Begründung unter Punkt 2.2 von einer mindestens 3-geschossigen und max. 4-geschossigen Bebauung ausgegangen. Die Nutzungsschablone ist dahingehend anzupassen, dass auch die Mindestanzahl an 3 Vollgeschossen entsprechend der Begründung deutlich ablesbar ist.<br><br>Gemäß der Planung soll die bisher als Fuß- und Radweg angedachte Verbindung zwischen der Rostocker Straße und dem Bahnhof nun als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Die Trassenbreite beträgt 6 m. Laut Begründung erfolgt diese Ausweisung, da diese Trasse als Havarietrasse zeitlich begrenzt vorgesehen sei.<br>Aus städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht ist diese Wegeverbindung nur als Fuß- und Radweg zu planen. Eine Trassenführung zugunsten von Pkw-Verkehr ist nicht im Sinne der Stadtbild- und der Denkmalpflege. Daher sollte diese Trasse auf 3,50 m Breite verringert werden. Des Weiteren ist durch entsprechende Maßnahmen wie z. B. Poller zu gewährleisten, dass ein Befahren darüber hinaus durch Fahrzeuge dauerhaft ausgeschlossen werden kann. Dies gilt auch für die angrenzenden Wege in und durch das Gartendenkmal „Lindengarten". Aus den textlichen Festset- | Es wird zur Kenntnis genommen, dass bereits gegebene Hinweise und Anregungen weitestgehend berücksichtigt wurden.<br><br>Die nachfolgenden Anregungen werden wie folgt behandelt:<br><br>Die Trauf- und Firsthöhen des Gebäudes Villa Rostocker Str. 73 wurden geprüft. Entsprechend der Erläuterung in der Begründung zum B-Plan wurde in der Planzeichnung als Mindestmaß die 3-Geschossigkeit und als Höchstmaß die 3-Geschossigkeit plus Staffelgeschoss unter Einhaltung einer Gebäudehöhe von 12 m festgesetzt.<br><br>Der B-Plan stellt für die konkrete Planung und Ausführung der angesprochenen öffentlichen Verkehrsfläche einen evtl. maximal erforderlich werdenden Rahmen dar. Es ist nur ein Fuß- und Radweg in der Ausführung geplant. Die maximale Ausweisung einer Havarietrasse im B-Plan bedeutet nur, dass bereits mit dieser Planung geprüft wird, ob hier eine Havarietrasse für einen Ausnahmefall überhaupt möglich wäre.<br>Die erwähnten Maßnahmen zur Verhinderung eines Durchgangsverkehrs sind ordnungsrechtlicher Art und im B-Plan nicht festzusetzen. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 2<br><br>zungen und/oder der Begründung geht Näheres nicht hervor, eine Klarstellung hierzu ist zu ergänzen.<br><br>**Teil B – textliche Festsetzung**<br>**A) Planungsrechtliche Festsetzungen**<br><br>Auf eine ev. Einfriedung des denkmalgeschützten Vorempfangsgebäudes bzw. des Grundstücks selbst wird unsererseits nicht bestanden. Daher sollte die Möglichkeit einer Einfriedung hier ausgeschlossen werden.<br><br>Die Ihnen im Rahmen der frühzeitigen TÖB-Beteiligung bereits mit Stellungnahme vom 16.12.2013 mitgeteilten Belange der Bodendenkmalpflege sind in dem Planentwurf übernommen worden. Diese behalten weiterhin ihre Gültigkeit.<br><br>**Teil B – textliche Festsetzung**<br>**IV. Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise**<br><br>Bezüglich des Hinweises, dass der angrenzende Lindengarten als Gartendenkmal geschützt ist, ist hier zu vermerken, dass der Baumbestand des Lindengartens als Naturdenkmal ebenfalls unter Schutz steht.<br><br>Zudem sollte der nachfolgende Hinweis des Landesamtes hier ebenfalls nachrichtlich aufgenommen werden.<br>„Die Beseitigung eines Denkmals und alle Veränderungen am Denkmal und in seiner Umgebung sind gemäß § 7 Abs. 1 DschG M-V durch die untere Denkmalschutzbehörde bzw. gemäß § 7 Abs. 6 DSchG M-V durch die zuständige Behörde zu genehmigen."<br><br>**Entwurfsbegründung**<br><br>Punkt 2.5<br><br>Im 2. Absatz wird im letzten Satz erwähnt, dass Dachflächen nur aus reflektionsfreien Materialien hergestellt werden dürfen. Diese Festsetzung findet sich in der textlichen Festsetzung II 1 „Dachflächen" explizit nicht wider. Daher müsste dieser Satz in der textlichen Festsetzung ergänzt werden.<br><br>Als Ergänzung zur textlichen Festsetzung Punkt IV 6 „Solarthermie- und Fotovolataikanlagen" sollte hierzu ein neuer Absatz aufgenommen werden:<br>In jüngster Zeit wird der Denkmalschutz zunehmend mit Solarthermie und Fotovoltaikanlagen (allgemein als Solaranlagen bezeichnet) konfrontiert. Diese Anlagen als auch andere Anlagen der Energieerzeugung stellen Änderungen der vorhandenen Dachlandschaft dar. Sie beeinträchtigen das überlieferte historische Erscheinungsbild und stellen somit einen erheblichen Eingriff in den Denkmalbereich dar. Grundsätzlich müssen Maßnahmen der Energieeinsparung als auch zur Energieeffizienz im Denkmalbereich mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar sein. Daher bedarf es immer einer fachlichen Einzelfallprüfung.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br><br>Günter<br>Abt.-Leiter Sanierung und Denkmalschutz | Das Grundstück des Vorempfangsgebäudes befindet sich in der Planungshoheit der Deutschen Bahn AG und ist nicht Gegenstand von Planungsfestsetzungen.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Hinweise zur Bodendenkmalpflege weiterhin ihre Gültigkeit behalten.<br><br>Der Hinweis zum Naturdenkmal wurde aufgenommen.<br><br>Der Hinweis des Landesamtes zum Denkmalschutz wurde entsprechend erweitert.<br><br>Die Festsetzung wurde zu „reflektionsfreien Materialien" erweitert.<br><br>In der Begründung ist der Hinweis zur Solarthermie- und Fotovoltaikanlagen erläutert worden. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (13)<br><br>**Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern – Archäologie und Denkmalpflege –**<br><br>Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Postfach 11 12 52 19011 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>Der Bürgermeister<br>Bauamt, Abt. Planung<br>Postfach 12 45<br><br>23952 Wismar<br><br>Hansestadt Wismar Bauamt Amtsleiter 26. JAN 2015 60.2<br><br>**Ihr Schreiben:** 18.12.2014<br>**Ihr Zeichen:**<br>**Bearbeitet von:** Bauleitplanung<br>**Telefon:** 0385/5 88 79 - 311 Fr. Beuthling<br>0385/5 88 79 - 312 Fr. Bohnsack<br>0385/5 88 79 - 313 Hr. Gurny<br>**Mein Zeichen:** 01-2-HWI/Wismar, Hansestadt-80/11-02<br>**(Bitte immer angeben!)**<br><br>**Schwerin, den** 22.01.2015<br><br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsplatz - Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar, hier: Beteiligung der Behörden mit Umweltbericht**<br>Stellungnahme des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>im Bereich des o. g. Vorhabens sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand mehrere **Denkmale** bekannt, die durch die geplanten Maßnahmen berührt werden.<br><br>Detaillierte Angaben zum Umgang mit im Vorhabensgebiet befindlichen **Bodendenkmalen** und **Bau- und Kunstdenkmalen** sind den dieser Stellungnahme beigefügten Anlagen zu entnehmen.<br><br>**Erläuterungen:**<br>Denkmale sind gemäß § 2 (1) DSchG M-V Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen [§ 2 (1) DSchG M-V]. Gem. § 1 (3) sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.<br><br>Diese Stellungnahme erfolgt in Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse der Fachbehörden für Bodendenkmale bzw. Denkmalpflege und als Träger öffentlicher Belange [§ 4 (2) Pkt. 6 DSchG M-V].<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Im Auftrag<br><br>gez. Dr. Detlef Jantzen<br>Landesarchäologe<br><br>nachrichtlich an:<br>Untere Denkmalschutzbehörde, HWI<br><br>gez. Dr. Bettina Gnekow<br>Dezernatsleiterin Prakt. Denkmalpflege<br><br>2 Anlagen<br><br>Das Schreiben wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig. | Es wird zur Kenntnisgenommen, dass sich im Plangebiet mehrere Denkmale befinden.<br><br>Die allgemeinen Ausführungen zu Denkmalen werden zur Kenntnis genommen. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Anlage (Bodendenkmale)<br><br>Zum Schreiben vom: 22.01.2015 zum Az: **01-2-HWI/Wismar, Hansestadt-80/11-02**<br><br>Betr.: Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsplatz - Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar, hier: Beteiligung der Behörden mit Umweltbericht<br>**weitere Auskünfte erteilt: Herr Dr. Schäfer, 0385/58879-515**<br><br>Das o. g. Vorhaben liegt innerhalb des Bodendenkmals „Altstadt". Für das Bauvorhaben ist deshalb eine Genehmigung nach § 7 DSchG M-V erforderlich.<br><br>Erfordern die geplanten Maßnahmen eine Genehmigung der Unteren Denkmalschutzbehörde gemäß § 7 (1) DSchG M-V, so kann diese nur befürwortet werden, wenn die unten aufgeführten Nebenbestimmungen gemäß § 7 (5) DSchG M-V in die Genehmigung aufgenommen werden.<br><br>Erfordern die vorgesehenen Maßnahmen eine Planfeststellung, Genehmigung, Erlaubnis, Bewilligung oder Zulassung nach anderen gesetzlichen Bestimmungen als dem DSchG M-V, so kann das gemäß § 7 (6) DSchG M-V erforderliche Einvernehmen dazu nur hergestellt werden, wenn die unten aufgeführten Nebenbestimmungen gemäß § 7 (5) DSchG M-V entsprechend aufgenommen werden.<br><br>Nebenbestimmungen:<br><br>*Das o. g. Vorhaben liegt innerhalb des Bodendenkmals „Altstadt". Die Gültigkeit der Genehmigung ist an die Einhaltung folgender **Auflage** gebunden:*<br><br>*Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss die fachgerechte Bergung und Dokumentation der betroffenen Teile des Bodendenkmals „Altstadt" sichergestellt werden. Die Kosten für diese Maßnahme trägt der Verursacher des Eingriffs [§ 6 (5) DSchG M-V]. Über die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Bergung und Dokumentation des Bodendenkmals ist das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.*<br><br>**Erläuterungen:**<br>Erdeingriffe jeglicher Art im Bereich von Bodendenkmalen haben deren Veränderung zur Folge. Wenn bei Vorhaben der o. g. Art ein Denkmal verändert wird, bedarf es gem. § 7 DSchG M-V einer Genehmigung der Veränderung durch die für die Bewilligung des Vorhabens zuständige Behörde, die diese wiederum nur nach Anhörung gemäß [§ 7 (1) DSchG M-V] bzw. im Einvernehmen gemäß [§ 7 (6) DSchG M-V] mit dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege erteilen darf. Das Landesamt kann der Genehmigung nur dann zustimmen, wenn eine archäologische Untersuchung der betroffenen Teile des Bodendenkmals durch Fachkräfte gewährleistet ist. Alle durch die Untersuchung entstehenden Kosten hat der Verursacher des Eingriffes zu tragen [§ 6 (5) DSchG M-V].<br><br>**Hinweise:**<br>Eine Beratung zur Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen erhalten Sie bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde bzw. beim Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Domhof 4/5, 19055 Schwerin. | Die gegebenen Informationen werden im Text (Teil B) unter Pkt. IV Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise, 2. Bodendenkmalpflege aufgeführt und in der Begründung erläutert.<br><br>Die Erläuterungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen. | |

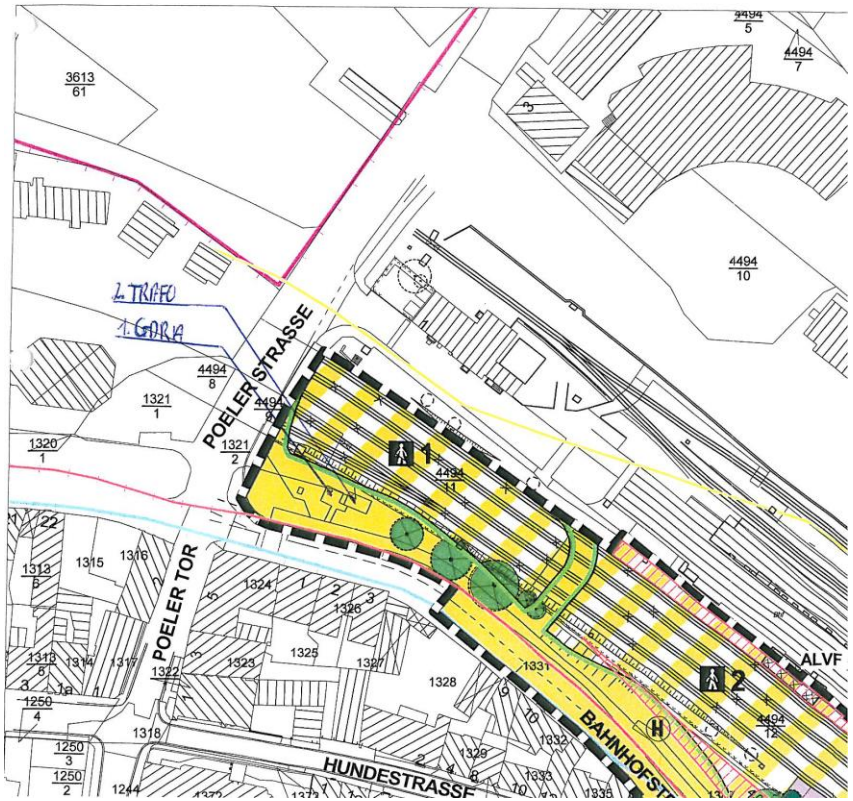
| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Anlage (Bau- und Kunstdenkmale)<br><br>Zum Schreiben vom: 22.01.2015 zum Az: **01-2-HWI/Wismar, Hansestadt-80/11-02**<br><br>Betr.: Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsplatz - Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar, hier: Beteiligung der Behörden mit Umweltbericht<br><br>**weitere Auskünfte erteilen Frau Krug Tel.-Nr. (0385) 58879326, Dr. Schirmer Tel.-Nr. (0385) 58879322**<br><br>Allgemein<br>Im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 80/81 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße liegen nachfolgend aufgeführte Einzeldenkmale: | | |

| Ort | Adresse | Bezeichnung | Gemarkung | DI-Nummer |
|---|---|---|---|---|
| Wismar | Bahnhofstraße | Bahnhofsanlage mit | Wismar 0332 | 1986 |
| Wismar | Bahnhofstraße | Vorgebäude | Wismar 0332 | 1986 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Wismar, Lindengarten, Bastion, Wassergraben, Park<br><br>Das Vorhaben grenzt an das Baudenkmal Wismar, Rostocker Str. 73, Villa.<br><br>Hinweise<br>Bei der geplanten funktionellen und gestalterischen Entwicklung des Areals zwischen dem Bahnhofsvorgebäude und dem Empfangsgebäude ist zu beachten, dass der Charakter als Bestandteil einer Bahnanlage nicht gänzlich verloren geht.<br>Es wird daher empfohlen, die Vertreter der Denkmalbehörden frühzeitig in die Entwurfsphase für die Freiflächenplanung einzubeziehen.<br>Es wird um Aufnahme des folgenden Hinweises in den Textteil, Pkt. 2.9.2 gebeten: Veränderungen am Denkmal und in seiner Umgebung, insbesondere eine Bebauung des GEE in der Umgebung des Baudenkmals bedarf einer Genehmigung gem. § 7 Abs. 1 DSchG M-V durch die untere Denkmalschutzbehörde bzw. gem. § 7 Abs. 6 DSchG M-V durch die zuständige Behörde.<br>Die im Textteil, Pkt. 2.9.2 als Bedingung formulierten Vorgaben der UDB (unteren Denkmalschutzbehörde) werden denkmalfachlich unterstützt und sind umzusetzen.<br><br>D) Anregungen<br>Es wird angeregt, die Hinweise zu beachten. | Die gegebenen Informationen werden im Text (Teil B) unter Pkt. IV Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise, 1. Denkmalschutz-Sanierungsgebiet-Erhaltungsbereich Altstadt aufgeführt und in der Begründung erläutert.<br><br>Dieser Hinweis wurde in den Text (Teil B) unter Pkt. IV Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise, 1. Denkmalschutz-Sanierungsgebiet-Erhaltungsbereich Altstadt zusätzlich aufgenommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (14)<br>stadtwerke WISMAR<br>Tag für Tag VOLLER ENERGIE<br><br>Stadtwerke Wismar GmbH · Postfach 11 11 · 23951 Wismar<br><br>Hansestadt Wismar<br>Abt. Planung<br>Kopenhagener Straße 1<br>23966 Wismar<br><br>Hansestadt Wismar Bauamt Amt/Abt. 12. JAN. 2015 60.2<br><br>Stadtwerke Wismar GmbH<br>Flöter Weg 6 · 12<br>23970 Wismar<br><br>Tel.: 03841 233-0<br>Service-Hotline: 03841 233-332<br>Fax: 03841 233-111<br><br>service@stadtwerke-wismar.de<br>www.stadtwerke-wismar.de<br><br>Ihre Nachricht vom: 18.12.2014 · Ihr Zeichen: · Unser Zeichen: TP/ha · Bearbeiter: Herr Piotrowski · Telefondurchwahl: 03841 233425 · Datum: 07.01.2015<br><br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz / Rostocker Straße"**<br>**Reg. Nr.: 6/15**<br>**Az.: 1 - 077**<br><br>Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,<br><br>zum Zeitpunkt unserer Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz / Rostocker Straße" lagen uns folgenden Unterlagen als sonstiger Träger öffentlicher Belange zur Einsicht- und Stellungnahme vor.<br><br>- das Anschreiben der Hansestadt Wismar vom 18.12.2014<br>- Begründung zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" mit Stand: Dezember 2014<br>- Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" vom 15.12.2014, Entwurf<br>- Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar, Teil A, Planzeichnung vom Dezember 2014<br><br>Die Stadtwerke Wismar GmbH nehmen zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" wie folgt Stellung:<br><br>Zum Punkt 2.6.2. der Begründung zur Ver- und Entsorgung teilen wir Ihnen mit, dass auf dem Flurstück 1387/01 Poeler Straße / Ecke Bahnhofstraße eine Gasdruckregelanlage (1. GDRA) sowie in unmittelbarer Nähe auch eine Trafostation (2. TRAFO) stehen, die an ihrem Standort für die Versorgung der Allgemeinheit mit Gas und Strom verbleiben müssen (siehe händische Eintragung in der mitgelieferten Kopie des Bebauungsplans Nr.80/11).<br><br>Die Strom- und Gasversorgung erfolgt für das Plangebiet durch die Strom- und Gasnetz Wismar GmbH und die Wasserversorgung über die Stadtwerke Wismar GmbH. | Das Plangebiet wurde überprüft und geringfügig verkleinert. Die Trafostation im Bereich Bahnhofstraße/Poeler ist nicht mehr im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes und kann somit nicht dargestellt werden.<br><br>Die Bezeichnung der Versorger wurde zur Kenntnis genommen. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | stadtwerke WISMAR<br>Tag für Tag VOLLER ENERGIE<br><br>Seite 2 des Schreibens vom 07.01.2015<br><br>zum Punkt 2.6.2. Hinweise zu Leitungstrassen<br>Im Bereich der vorhandenen Haupt- und Versorgungsleitungen sowie der Stromkabel ist die Mindestdeckung zur gewährleisten. Bei der Wasserleitung beträgt die Mindestdeckung ab Rohrscheitel bis Oberkante Gelände 1,25 m, um die Frostsicherheit zu garantieren. Bei Gasleitungen und Stromkabel ist die Überdeckung vom 1,00 bis 0,8 m und bei Kabel von 0,8 bis 0,6 m zur gewähren.<br><br>zum Punkt 2.6.3. Brandschutz<br>Um den Bedarf an Löschwasser für einen Zeitraum von 2 Stunden mit einer Menge von 96 m³/h für das Plangebiet sicher zu stellen, ist der Einbau von Freistromhydranten erforderlich! Damit kann die geforderte punktuelle Wassermenge an einem Standort an der Hauptversorgungsleitung Wasser (HVW) sichergestellt werden.<br><br>zum Punkt 2.8 Flächen mit wasserrechtlichen Festsetzungen<br>Den Ausführungen in diesem Punkt stimmen die Stadtwerke Wismar GmbH vollumfänglich zu.<br><br>Für eventuelle Fragen erreichen Sie uns unter der obigen Telefonnummer.<br><br>Freundliche Grüße<br><br>Ihre Stadtwerke Wismar GmbH<br><br>i. V. André Maron i. A. Karol Piotrowski<br><br>**Anlage**<br>Kopie Bebaungsplan Nr. 80/11 mit Signatur 06.01.2015 Pio.<br>Kopie Ausschnitt Bebauungsplan Nr. 80/11 mit Signatur 06.01.2015 Pio. | Der Hinweis zu Leitungstrassen wird zur Kenntnis genommen, ist für die Bauleitplanung jedoch nicht relevant, wird in der Erschließungsplanung beachtet.<br><br>Der Hinweis zum Einbau von Freistromhydranten wird zur Kenntnis genommen, ist für die Bauleitplanung jedoch nicht relevant, wird in der Erschließungsplanung beachtet.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass den wasserrechtlichen Festsetzungen zugestimmt wird. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | **BEBAUUNGSPLAN NR. "BAHNHOFSVORPLATZ TEIL A**   | Der Plangeltungsbereich wurde im Bereich Poeler Straße/Bahnhofstraße geändert. Der Trafo ist nicht mehr in den Grenzen des B-Planes enthalten. Es besteht auch kein Erfordernis der Festsetzung eines Bestandstrafos. Somit besteht aber zukünftig die Möglichkeit, je nach Planungsziel über die Veränderung des Standortes nachzudenken. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 19<br>**Von:** "Glowatzki, Gabriele" <G.Glowatzki@nordwestmecklenburg.de><br>**An:** "'cmahnel@wismar.de'" <cmahnel@wismar.de><br>**Datum:** 23.12.2014 08:37<br>**Betreff:** 52. Änderung des F-Planes der Stadt Wismar und B-Plan Nr. 80/11 Bahnhofsvorplatz/Rostocker Str.<br><br>Sehr geehrte Frau Mahnel,<br><br>durch die o.g. Planungen sind keine Belange des Fachdienstes Bildung und Kultur des Landkreises NWM betroffen.<br><br>Mit freundlichem Gruß<br>im Auftrag<br><br>gez. G. Glowatzki<br>SL Schulverwaltung<br>Fachdienst Bildung und Kultur<br><br>Landkreis Nordwestmecklenburg<br>Kreissitz Wismar<br>Postanschrift: Rostocker Straße 76, 23970 Wismar<br><br>Fachdienst Bildung und Kultur<br>Dienstgebäude: Börzower Weg 3, 23936 Grevesmühlen<br><br>Tel.: 03841/3040-4010<br>Fax: 03841/3040-8-4010<br>e-Mail: g.glowatzki@nordwestmecklenburg.de<mailto:g.glowatzki@nordwestmecklenburg.de><br>www.nordwestmecklenburg.de<http://www.nordwestmecklenburg.de><br>Sprechzeiten:<br>Di. und Do. 09.00 - 12.00 Uhr<br>Di. 13.00 - 16.00 Uhr<br>Do. 13.00 - 18.00 Uhr<br>Der Inhalt dieser E-Mail ist vertraulich und ausschließlich für den bezeichneten Adressaten bestimmt. Wenn Sie nicht der vorgesehene Adressat dieser E-Mail oder dessen Vertreter sein sollten, so beachten Sie bitte, dass jede Form der Kenntnisnahme, Veröffentlichung, Vervielfältigung oder Weitergabe des Inhalts dieser E-Mail unzulässig ist. In diesem Fall bitte ich Sie die E-Mail unverzüglich zu löschen. | Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Belange des FD Bildung und Kultur des Landkreises NWM betroffen sind. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| 21 | Landesamt für innere Verwaltung<br>Mecklenburg-Vorpommern<br>Amt für Geoinformation,<br>Vermessungs- und Katasterwesen<br><br>Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern<br>Postfach 12 01 35, 19018 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Kopenhagener Straße 1<br>D-23966 Wismar<br><br>bearbeitet von: Frank Tonagel<br>Telefon: (0385) 588-56268<br>Fax: (0385) 588-48256255<br>E-Mail: raumbezug@laiv-mv.de<br>Internet: http://www.lverma-mv.de<br>Az: 341 - TOEB201500027<br><br>Schwerin, den 06.01.2015<br><br>**Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagennetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern**<br>hier: B-Plan Nr.80 / 11 Bahnhofsvorplatz / Rostocker Str<br><br>Ihr Zeichen: .<br><br>Anlage: Merkblatt über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>in dem von Ihnen angegebenen Bereich befinden sich keine Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagennetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Beachten Sie dennoch für weitere Planungen und Vorhaben die Informationen im Merkblatt über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte (Anlage).<br><br>Bitte beteiligen Sie auch die jeweiligen Landkreise und kreisfreien Städte als zuständige Vermessungs- und Katasterbehörden, da diese im Rahmen von Liegenschaftsvermessungen das Aufnahmepunktfeld aufbauen. Aufnahmepunkte sind ebenfalls zu schützen.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Im Auftrag<br><br>Frank Tonagel | Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Festpunkte im Plangebiet vorhanden sind.<br>Die Hinweise werden beachtet.<br><br>Der Landkreis als zuständige Vermessungs- und Katasterbehörde wurde im weiteren Planverfahren beteiligt. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

## Merkblatt

### über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte der amtlichen geodätischen Lage-, Höhen- und Schwerenetze

1. **Festpunkte der Lagenetze** sind **Geodätische Grundnetzpunkte (GGP), Benutzungsfestpunkte (BFP), Trigonometrische Punkte (TP) sowie zugehörige Orientierungspunkte (OP)** und **Exzentren**, deren Lage auf der Erde durch Koordinaten mit Zentimetergenauigkeit im amtlichen Lagebezugssystem festgelegt ist. Sie bilden die Grundlage für alle hoheitlichen Vermessungen (Landesvermessung und Liegenschaftskataster), aber auch für technische und wissenschaftliche Vermessungen.
Es gibt Bodenpunkte und Hochpunkte.
Ein Bodenpunkt ist in der Regel ein 0,9 m langer Granitpfeiler, dessen Kopf ca. 15 cm aus dem Erdreich herausragt. In Ausnahmefällen kann der Pfeiler auch bodengleich gesetzt („vermarkt") sein. Die Pfeiler haben eine Kopffläche von 16 cm x 16 cm bis 30 cm x 30 cm mit Bohrloch, eingemeißeltem Kreuz oder Keramikbolzen. Auf der Kopffläche oder an den Seiten sind in Nordrichtung ein Dreieck △, in Südrichtung die Buchstaben „TP" eingemeißelt. Andere Pfeiler sind mit den Buchstaben O, FF, AF oder FW gekennzeichnet. In Ausnahmefällen gibt es hiervon abweichende Vermarkungen auf Bauwerken (Plastikkegel mit △ und TP, Keramikbolzen u. a.).
Bodenpunkte haben unter dem Granitpfeiler in der Regel eine Granitplatte.
Hochpunkte sind markante Bauwerksteile (z. B. Kirchturm- oder Antennenmastspitzen), die weithin sichtbar sind und als Zielpunkt bei Vermessungen dienen.

2. **Höhenfestpunkte (HFP)** sind Punkte, die mit Millimetergenauigkeit bestimmt und für die Normalhöhen im amtlichen Höhenbezugssystem berechnet wurden. Sie bilden die Grundlage für groß- und kleinräumige Höhenvermessungen, wie z. B. topographische Vermessungen, Höhendarstellungen in Karten, Höhenfestlegungen von Gebäuden, Straßen, Kanälen u. a., auch für die Beobachtung von Bodensenkungen.
Als HFP dienen Metallbolzen („Mauerbolzen, Höhenmarken"). Sie werden vorzugsweise im Mauerwerk besonders stabiler Bauwerke (Kirchen, Brücken u. a.) so eingesetzt („vermarkt"), dass eine Messlatte von 3,10 m Höhe jederzeit lotrecht auf dem Bolzen aufgehalten werden kann.
Im unbebauten Gelände sind die Bolzen an Pfeilern aus Granit („Pfeilerbolzen") angebracht. Diese Pfeiler haben eine Kopffläche von 25 cm x 25 cm und ragen im Normalfall 20 cm aus dem Boden hervor. Besonders bedeutsame Punkte sind unterirdisch vermarkt (Unterirdische Festlegung - UF) und durch einen ca. 0,9 m langen Granitpfeiler (16 cm x 16 cm) mit den Buchstaben „NP" oberirdisch gekennzeichnet. Im Normalfall ist er 2 m von der UF entfernt so vermarkt, dass sein Kopf ca. 15 cm aus dem Boden ragt.

3. **Festpunkte der Schwerenetze (SFP)** sind Punkte, für die mittels gravimetrischer Messungen Schwerewerte im amtlichen Schwerebezugssystem ermittelt wurden. Sie sind mit einer Genauigkeit von 0,03 mGal (1 mGal = $10^{-5}$ m/s²) bestimmt und bilden die Grundlage für verschiedene praktische und wissenschaftliche Arbeiten, z. B. auch für Lagerstättenforschungen.
SFP sind mit Messingbolzen (Ø 3 cm mit Aufschrift „SFP" und △), Pfeilern oder Platten aus Granit vermarkt. Ihre Standorte befinden sich auf befestigten Flächen an Gebäuden, in befestigten Straßen, aber auch in unbefestigten Wegen. Sie sind allgemein sichtbar, behindern aber nicht den Verkehr. Die Granitplatten sind 60 cm x 60 cm bzw. 80 cm x 80 cm groß und mit einem eingemeißelten Dreieck △ gekennzeichnet. Im Kopf der Granitpfeiler befindet sich ein flacher Bolzen.

4. **Gesetzliche Grundlage** für die Vermarkung und den Schutz von Vermessungsmarken ist das „Gesetz über das amtliche Geoinformations- und Vermessungswesen (Geoinformations- und Vermessungsgesetz - GeoVermG M-V)" vom 16. Dezember 2010 (GVOBl. M-V S. 713).
Danach ist folgendes zu beachten:

- **Eigentümer und Nutzungsberechtigte** (Pächter, Erbbauberechtigte u. ä.) haben das Ein- bzw. Anbringen von Vermessungsmarken (z. B. Pfeiler oder Bolzen) auf ihren Grundstücken und an ihren baulichen Anlagen sowie das Errichten von Vermessungssignalen für die Dauer von Vermessungsarbeiten zu dulden. Sie haben Handlungen zu unterlassen, die Vermessungsmarken sowie ihre Erkennbarkeit und Verwendbarkeit beeinträchtigen könnten. Hierzu zählt auch das Anbringen von Schildern, Briefkästen, Lampen o. ä. über HFP, weil dadurch das lotrechte Aufstellen der Messlatten auf den Metallbolzen nicht mehr möglich ist.

- **Maßnahmen**, durch die Vermessungsmarken gefährdet werden können, sind unverzüglich der Vermessungs- und Geoinformationsbehörde (siehe unten) mitzuteilen. Dieses gilt z. B., wenn Teile des Gebäudes, an dem ein HFP angebracht ist, oder wenn als TP bestimmte Teile eines Bauwerkes (Hochpunkt) ausgebessert, umgebaut oder abgerissen werden sollen. Gefährdungen erfolgen auch durch Straßen-, Autobahn-, Eisenbahn-, Rohr- und Kabelleitungsbau. Erkennt ein Eigentümer oder Nutzungsberechtigter, dass Vermessungsmarken bereits verlorengegangen, schadhaft, nicht mehr erkennbar oder verändert sind, so hat er auch dieses mitzuteilen.

- Mit dem Erdboden verbundene Vermessungsmarken werden von kreisförmigen **Schutzflächen** umgeben. Der Durchmesser der Schutzfläche beträgt 2 m, d. h., halten Sie bei Ihren Arbeiten mindestens 1 m Abstand vom Festpunkt! Zusätzlich werden diese Vermessungsmarken in den meisten Fällen durch rot-weiße Schutzsäulen oder Schutzbügel, die ca. 1 m neben der Vermessungsmarke stehen, kenntlich gemacht.

- Für **unmittelbare Vermögensnachteile**, die dem Eigentümer oder dem Nutzungsberechtigten durch die Duldungspflicht oder die Inanspruchnahme der Schutzfläche entstehen, kann eine angemessene Entschädigung in Geld gefordert werden.
Der Entschädigungsanspruch verjährt in einem Jahr, die Verjährung beginnt mit dem Ablauf des Jahres, in dem der Schaden entstanden ist.

- **Ordnungswidrig** handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig das Betreten oder Befahren von Grundstücken oder baulichen Anlagen für zulässige Vermessungsarbeiten behindert, unbefugt Vermessungsmarken (z. B. Pfeiler oder Bolzen) einbringt, verändert oder entfernt, ihren festen Stand oder ihre Erkennbarkeit oder ihre Verwendbarkeit gefährdet oder ihre Schutzflächen überbaut, abträgt oder verändert. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 5000 € geahndet werden.

- **Eigentümer oder Nutzungsberechtigte** können zur Zahlung von **Wiederherstellungskosten** herangezogen werden, wenn durch ihre Schuld oder durch die Schuld eines Beauftragten eine Vermessungsmarke entfernt, verändert oder beschädigt worden ist. Eigentümern, Pächtern oder anderen Nutzungsberechtigten wird daher empfohlen, in ihrem eigenen Interesse die Punkte so kenntlich zu machen (z. B. durch Pfähle), dass sie jederzeit als Hindernis für Landmaschinen oder andere Fahrzeuge erkannt werden können. Die mit der Feldbestellung beauftragten Personen sind anzuhalten, die Vermessungsmarken zu beachten.

**Dieses Merkblatt ist aufzubewahren und beim Verkauf oder bei der Verpachtung des Flurstücks, auf dem der GGP, BFP, TP, OP, HFP oder SFP liegt, an den Erwerber oder Nutzungsberechtigten weiterzugeben.**

Fragen beantwortet jederzeit die **zuständige untere Vermessungs- und Geoinformationsbehörde** oder das

**Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen**
**Lübecker Straße 289 19059 Schwerin**
**Telefon 0385 588-56312 oder 588-56267 Telefax 0385 588-56905 oder 588-48256260**
**E-Mail: Raumbezug@laiv-mv.de**
**Internet: http:// www.lverma-mv.de**

**Festlegungsarten der Festpunkte der geodätischen Lage-, Höhen- und Schwerenetze**

**TP** Granitpfeiler 16 cm x 16 cm mit Schutzsignal und Schutzsäulen
**OP** Granitpfeiler 16 cm x 16 cm mit Schutzsäule
**HFP** Granitpfeiler 25 cm x 25 cm mit seitlichem Bolzen und Stahlschutzbügel
**BFP/TP** Granitpfeiler 16 cm x 16 cm (auch bodengleich)*
**HFP** Mauerbolzen (Ø 2 cm bis 5,5 cm) oder Höhenmarke
**GGP** Granitpfeiler 30 cm x 30 cm* oder 50 cm x 50 cm*
**Hochpunkt** (Turm Knopf u. a.)
**Markstein** Granitpfeiler 16 cm x 16 cm mit „NP"
**TP** (Meckl.) Steinpfeiler bis 35 cm x 35 cm (auch mit Keramikbolzen)*
**SFP** Messingbolzen Ø 3 cm
**SFP** Granitplatte 60 cm x 60 cm oder 80 cm x 80 cm

* Oft mit Schutzsäule(n) oder Stahlschutzbügel

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| 23 | Straßenbauamt Schwerin<br>Straßenbauamt Schwerin · Postfach 16 01 42 · 19091 Schwerin<br>Hansestadt Wismar Bauamt Amtsleiter 12. JAN. 2015 60.2<br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt, Abt. Planung<br>z.H. Frau Mahnel<br>Am Markt 1<br>23966 Wismar<br>Bearbeiter: Herr Backert<br>Telefon: 0385 511 4449<br>Telefax: 0385 511 4150/-4151<br>E-Mail: Uwe.Backert@sbv.mv-regierung.de<br>Geschäftszeichen: 2441-512-00-……-414a<br>(Bitte bei Antwort angeben)<br>Datum: 8. Januar 2015<br>**Stellungnahme**<br>**zum Bauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße", Stand 12/2014**<br>**Ihr Schreiben vom 18.12.2014 - Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)**<br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br>im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange habe ich mit Datum vom 06.12.2013 eine Stellungnahme zu dem o.g. Bebauungsplan abgegeben.<br>Die dort getroffenen Aussagen behalten auch für den derzeitigen Bearbeitungsstand ihre Gültigkeit.<br>Mit freundlichen Grüßen<br>im Auftrag<br>Greßmann | Die Stellungnahme vom 06.12.2013 ist in den Abwägungsunterlagen (Teil 1) behandelt worden.<br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die dort getroffenen Aussagen Gültigkeit behalten. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (24)<br><br>60 Bauamt<br>Abteilung Planung<br><br>Wismar den 12. 01. 2015<br>Bearbeiter : Frau Petzke<br><br>Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange<br>gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch ( BauGB ) sowie<br>Beteiligung der Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs.2 BauGB<br><br>**Bebauungsplan Nr. 80 / 11 „ Bahnhofsvorplatz / Rostockerstraße "**<br><br>Sehr geehrte Frau Mahnel,<br><br>in Beantwortung Ihrer Schreiben vom 18.12.2014 teilen ich Ihnen mit, dass aus Sicht der Straßenverwaltung keine Bedenken zu den o.g. Vorhaben bestehen.<br>Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es keine Hinweise und Anmerkungen zu den neu entstehenden Verkehrsanlagen.<br><br>Für Rückfragen stehen ich Ihnen jederzeit zur Verfügung.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br><br>im Auftrag<br><br>Petzke<br>Straßenverwaltung | Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus Sicht der Straßenverwaltung keine Bedenken, Hinweise und Anmerkungen bestehen. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | **Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern**<br><br>**Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht**<br><br>(25)<br><br>Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht Pestalozzistraße 1 19053 Schwerin<br><br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Abteilung Planung<br>Postfach 1245<br>**23952 Wismar**<br><br>Hansestadt Wismar Bauamt Amtsleiter – 9. JAN. 2015 60.2<br><br>Bearbeiter: Herr Wischnat<br>Telefon: 0385 7452-283<br>Telefax: 0385 7452-5283<br>E-Mail: WischnatO@eba.bund.de<br>Az: LfB 57281/004/15<br>Datum: 07. Januar 2015<br><br>**Hansestadt Wismar**<br>**Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)**<br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße"**<br>**Stellungnahme des Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht (LfB) für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)**<br>**Ihr Schreiben vom 18.12.2014**<br><br>Sehr geehrte Frau Mahnel,<br><br>zum vorgelegten Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße" habe ich keine Einwände.<br><br>Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gibt es keine Eisenbahnbetriebsanlagen Nichtbundeseigener Eisenbahnen. Mir sind auch keine Planungen Nichtbundeseigener Eisenbahnen bekannt, Eisenbahnbetriebsanlagen zu erwerben oder zu errichten. Nichtbundeseigene Eisenbahnen sind durch die Planung daher nicht betroffen.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Im Auftrag<br>Oliver Wischnat | Es wird zur Kenntnis genommen, dass es keine Einwände gibt, da nichtbundeseigene Eisenbahnen durch die Planung nicht betroffen sind. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 25<br>DB NETZE<br>Hansestadt Wismar Bauamt Abteilungsleiter 14. JAN. 2015 60.2<br>DB Station&Service AG • Grunthalplatz 4 • 19053 Schwerin<br>Hansestadt Wismar<br>Der Bürgermeister<br>Bauamt<br>Abt. Planung<br>Postfach 1245<br>23952 Wismar<br>DB Station&Service AG<br>Bahnhofsmanagement Schwerin<br>I.SV-O-SWE<br>Grunthalplatz 4<br>19053 Schwerin<br>www.bahnhof.de<br>Martina Kruse<br>Telefon 0385 750-1609<br>Telefax 0385 750-1287<br>Mobil 0160 97475158<br>martina.kruse@deutschebahn.com<br>Zeichen I.SV-O-SWE OKr<br>09.01.2015<br>**Bauleitplanung der Hansestadt Wismar**<br>**Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 baugesetzbuch (BauGB) sowie**<br>**Beteiligung der Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB**<br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße"**<br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br>anbei möchten wir Ihnen unsere Stellungnahme zu der o.g. Planung mitteilen:<br>wie bereits in unserer Stellungnahme vom **16.12.2013 zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße"** dargelegt, gibt es unsererseits keine Einwände bzw. Ergänzungen zum o.g. Bebauungsplan vom 18.12.2014.<br>Mit freundlichen Grüßen<br>DB Station&Service AG<br>i.V. Sebastian Lange<br>i.A. Martina Kruse | Es wird zur Kenntnis genommen, dass es seitens der DB Netz keine Einwände bzw. Ergänzungen zum B-Plan gibt.<br>Die Stellungnahme vom 16.12.2013 wurde im Teil 1 der Abwägung behandelt. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Eisenbahn-Bundesamt **Außenstelle Hamburg/Schwerin**<br>(25)<br>Hansestadt Wismar Bauamt Amtsleiter 30. JAN. 2015 15 Rb 60.2<br>**Eisenbahn-Bundesamt, Pestalozzistraße 1, 19053 Schwerin**<br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Cornelia Mahnel<br>Abteilung Planung<br>Hinter dem Rathaus 6<br>23966 Wismar<br>Vorab per Fax<br>**Bearbeitung:** Sabine Schulz<br>**Telefon:** +49 (385) 7452-140<br>**Telefax:** +49 (385) 7452-5140<br>**E-Mail:** SchulzS@eba.bund.de<br>sb1-hmb-swn@eba.bund.de<br>**Internet:** www.eisenbahn-bundesamt.de<br>**Datum:** 27.01.2015<br>**Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)** **VMS-Nummer:** 256039<br>57140-571pt/009-2015#011<br>**Betreff:** Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange<br>Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße“<br>Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB<br>**Bezug:** Ihre E-Mail vom 16.01.2015<br>**Anlagen:** 0<br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br>sehr geehrte Frau Mahnel,<br>unter Bezug auf die dem Eisenbahn-Bundesamt mit E-Mail vom 16.01.2015 übermittelten Unterlagen (Plan und Begründung einschließlich Anschreiben) und meiner an Sie gerichteten E-Mail vom 19.01.2015 wird nunmehr nachfolgende Stellungnahme abgegeben.<br>1 Vom räumlichen Geltungsbereich des Plangebietes ist die Bahnstrecke Dömitz – Wismar (Strecken-Nr. 6441) betroffen. Eisenbahninfrastrukturbetreiberin der Strecke ist die Deutsche Bahn Netz AG. Sie ist ebenso wie die betroffene DB Station & Services AG eine Eisenbahn des Bundes. Belange des Eisenbahn-Bundesamtes als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde über die Eisenbahnen des Bundes und Trägerin der Fachplanungshoheit über eisenbahnrechtlich zweckbestimmte Flächen (so sie nicht den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen zuzuordnen sind) sind insoweit berührt. | Es wird zur Kenntnis genommen, dass Belange des Eisenbahn-Bundesamtes von der vorliegenden Planung berührt sind. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Vom räumlichen Geltungsbereich des FP-Änderungs- und Bebauungsplangebietes ist die Bahnstrecke Dömitz – Wismar (Strecken-Nr. 6441) betroffen. Eisenbahninfrastrukturbetreiberin der Strecke ist die Deutsche Bahn Netz AG. Belange des Eisenbahn-Bundesamtes als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde über die Eisenbahnen des Bundes und Trägerin der Fachplanungshoheit über eisenbahnrechtlich zweckbestimmte Flächen (so sie nicht den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen zuzuordnen sind) sind insoweit berührt.<br><br>Es ergeht folgende Stellungnahme:<br><br>52. Änderung Flächennutzungsplan<br>In meiner Stellungnahme vom 28.01.2015 hatte ich Ausführungen zum Plan gemacht, die Bestand haben und deren Kernaussage hier noch einmal widergegeben wird:<br>„Innerhalb des Gebietes befinden sich noch eisenbahnrechtlich zweckbestimmte Flächen, für die die Hansestadt keine Planungshoheit hat und die sie aus kompetenzrechtlichen Gründen nicht umwandeln kann."<br>Das Eisenbahn-Bundesamt ging seinerzeit davon aus, dass die unter eisenbahnrechtlichem Fachplanungsprivileg stehenden Flächen (alle Flächen, die noch in der Planungshoheit des Bundes – vertreten durch das Eisenbahn-Bundesamt – stehen) berücksichtigt sind.<br>Der Flächennutzungsplan in der vorliegenden Fassung ist auch in der Begründung identisch mit der seinerzeit eingereichten Fassung. Jedenfalls nach Punkt 1.4 zu urteilen. Auch wenn die innerhalb des Plangebietes befindlichen eisenbahnrechtlich zweckbestimmten Flächen wohl durch den Straßenverkehr (ruhender Verkehr) mitgenutzt werden können und darum in der Stellungnahme vom 28.01.2015 darauf verzichtet wurde zu widersprechen, können sie nicht in Straßenverkehrsflächen umgewandelt werden. Sie bleiben Flächen, die nach Eisenbahnrecht festgesetzt sind und vor einer Freistellung von Bahnzwecken lediglich für einen straßenrechtlichen Zweck mit genutzt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt, erwartet, da der Plan keine Parzellenschärfe hat, dass zumindest in der Begründung eine Klarstellung vorgenommen wird. Andernfalls wird widersprochen.<br><br>Bebauungsplan Nr. 80/11<br>Dem in meiner Stellungnahme vom 27.01.2015 gegebenen Einwand wegen Verletzung der Planungshoheit wurde insoweit Rechnung getragen, dass die Flächen, die im Eigentum der DB AG stehen und noch nicht von Bahnzwecken freigestellt sind (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz), planzeichnerisch dargestellt und in der Planzeichenerklärung als „Flächen in der Planungshoheit der DB AG" bezeichnet werden. Sie sind unterlegt mit der Festsetzung als Verkehrsflächen (Fußgängerbereich bzw. Straßenverkehrsfläche). Damit wurde zumindest klargestellt, dass die Stadt keine alleinige Planungshoheit besitzt. | Als Träger öffentlicher Belange wurden des Weiteren die DB Netz Station § Service, DB Immobilien der DB AG und der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen an der Planung beteiligt.<br><br>Aus der Planung zur 52. Änderung des Flächennutzungsplanes sind die Flächen, für die die HWI keine Planungshoheit hat, aus dem Plangeltungsbereich entlassen worden.<br>In der Begründung wird dies entsprechend erläutert.<br>Für die 52. Änderung des Flächennutzungsplanes hat die Bürgerschaft der Stadt bereits die Abwägung geprüft und den Abschließenden Beschluss gefasst.<br><br>Der Stadt ist bekannt, dass für Flächen der Deutschen Bahn AG, bzw. für Flächen, die zwar von der DB AG erworben aber noch nicht freigestellt wurden, die Planungshoheit bei der DB AG liegt.<br>Seitens der Stadt wurde angenommen, dass während der Zeit des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan die betreffenden Flächen von der DB AG erworben und freigestellt werden können, somit die Planungshoheit an die Stadt übergeht und diese Flächen als öffentliche Verkehrsflächen ausgewiesen werden können.<br>In den Planunterlagen wurde stets dargestellt, dass die Planungshoheit „noch" bei der DB AG liegt. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Allerdings ist:<br>1. die Deutsche Bahn AG lediglich Fachplanungsträger. Hoheitliche Befugnisse liegen beim Bund, vertreten durch das Eisenbahn-Bundesamt.<br>2. die Planzeichenerklärung (Darstellung ohne Normcharakter) falsch. Diese Flächen sind im B-Plan dem § 9 Abs. 6 BauGB zuzuordnen.<br>Da die Planzeichenerklärung insoweit falsch ist, ist dem zu widersprechen.<br>Ich empfehle zur Abwendung des Widerspruchs in Anlehnung an B-Pläne anderer Gemeinden folgende Zeichenerklärung (Zeichen wie im Plan):<br>„Überlagerung eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung mit öffentlicher Straßenverkehrsfläche" (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB).<br><br>Weitere Hinweise:<br>1. In der Planzeichenerklärung Ziffer 4 werden die Bahnanlagen dem § 5 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 4 BauGB zugeordnet. Richtig ist für den Inhalt des B-Planes der Verweis auf § 9 Abs. 6 BauGB. Ich empfehle eine Berichtigung.<br>2. Ich empfehle Ihnen, soweit in der Begründung von einer „Planungshoheit" der DB AG die Rede ist, eine Korrektur vorzunehmen (unabhängig vom Eigentum sind es eisenbahnrechtlich zweckbestimmte Flächen).<br>3. Dass Belange des Brand- und Katastrophenschutzes für den Personenbahnhof (mein Hinweis vom 27.01.2015) konzeptionell mit der Bahn abgestimmt sind oder werden, kann ich der Begründung bzw. den Festsetzungen in Teil B nicht entnehmen.<br>4. Ob im Plan alle im Plangebiet noch unter einem Eisenbahnzweck stehenden Flächen aufgenommen und entsprechend ausgewiesen sind vermag ich nicht zu beurteilen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist keine Liegenschaften und Anlagenbestand führende Stelle für die Eisenbahnen des Bundes. Ich gehe davon aus, dass seit meiner Stellungnahme aus Januar 2015 eine entsprechende Sachverhaltsaufklärung stattgefunden hat.<br><br>Freundliche Grüße<br>Im Auftrag<br><br>Schulz | Seit dem bekannt ist, dass die betreffenden Flächen nun im Eigentum der Stadt sind, aber sich aufgrund von vorhandenem und verbleibendem Leitungsbestand weiterhin in der Planungshoheit der DB AG befinden, wurde in Abstimmung mit der höheren Verwaltungsbehörde folgende Festsetzung getroffen:<br><br>Gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB ist eine Festsetzung mit Folgenutzung dargestellt. Das heißt, bis zur Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken ist die Fläche eine „Fläche für Bahnanlagen". Die Festsetzung der Nutzung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" ist, solange die Fläche den Bahnbetriebszwecken zugeordnet ist, unzulässig. Erst ab Freistellung dieser Fläche von den Bahnbetriebszwecken gilt die Nutzung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung".<br>Die Überlagerung von eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung mit öffentlicher Straßenverkehrsfläche ermöglicht bauliche Maßnahmen gemeinsam bzw. in Abstimmung vorzunehmen.<br><br>Die Hinweise 1 und 2 werden entsprechend beachtet.<br><br>Die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes werden mit dem B-Plan nicht abschließend geregelt. Die mit der Realisierung der Planung verbundenen Änderungen verbessert jedoch die Situation für den Personenbahnhof, weil dieser nun direkt an einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche anliegt, somit direkt erschlossen und im Notfall besser erreichbar ist.<br>Ein 4m breiter Zugang zum Bahnsteig ist in der Planzeichnung festgesetzt.<br><br>Sämtliche Flächen des Plangebietes wurden auf eisenbahnrechtliche Zweckbestimmung hin überprüft. Hiervon betroffene Flächen wurden in der Planzeichnung entsprechend festgesetzt mit Folgenutzung. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | DB Mobility Networks Logistics<br><br>Deutsche Bahn AG • DB Immobilien, Caroline-Michaelis-Str. 5-11 • 10115 Berlin<br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Frau Mahnel<br>Postfach 1245<br>23952 Wismar<br><br>Deutsche Bahn AG<br>DB Immobilien - Region Ost<br>Eigentumsmanagement<br>DB Immobilien, Caroline-Michaelis-Str. 5-11<br>10115 Berlin<br>www.deutschebahn.com<br><br>S1; S2; S25 bis Nordbahnhof<br>U6 bis Naturkundemuseum<br>M8<br><br>Sylvia Mangold<br>Telefon 030-297[illegible]<br>Telefax 030-29757245<br>sylvia.mangold@deutschebahn.com<br>Zeichen FRI-O-L(A) Ma<br>TÖB-BLN-15-4616<br><br>24.02.2015<br><br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar**<br>**Hier: Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 i.V.m. § 2 Abs. 2 BauGB**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br>Sehr geehrte Frau Mahnel,<br><br>Mit Schreiben vom 18.12.2014 haben Sie uns gebeten, zum Entwurf des Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar eine Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange abzugeben.<br><br>Die DB Immobilien fungiert als Dienstleister innerhalb des DB Konzerns für immobilienrelevante Aufgaben.<br>Die DB Netz AG stellt die Infrastruktur für den Bahnbetrieb zur Verfügung. Sie übernimmt damit diejenigen Aufgaben, die als Ausfluss der grundsätzlichen Bestimmungen Gemeinwohlcharakter haben. Dementsprechend ist die Deutsche Bahn AG, DB Netz AG, entsprechend den Beschlüssen zur Neuordnung im Bahnbereich und ihre Auswirkungen auf das Bauplanrecht, Träger öffentlicher Belange.<br>Grundsätzlich richtet sich das Interesse darauf, dass alle von der Deutschen Bahn AG im Einzugsbereich der Planverfahren wahrzunehmenden Belange prinzipiell Berücksichtigung finden.<br><br>Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen zum Entwurf des Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar mit Stand Dezember 2014 stellen wir aus Sicht der DB AG fest, dass sich gemäß der planerischen Darstellung der Geltungsbereiches des o.g. Bebauungsplanes der Hansestadt Wismar gewidmete Bahnflächen der Bahnstrecke: (6441) Dömitz - Wismar im Bereich von km: 98,3 bis km: 98,5 im Verfahrensgebiet befinden. | Die allgemeinen Ausführungen zur Zuständigkeit werden zur Kenntnis genommen.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich im Plangebiet gewidmete Bahnflächen der DB AG befinden. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | DB Mobility Networks Logistics<br><br>2/3<br><br>Gemäß Eisenbahnneuordnungsgesetz -ENeuOG vom 27.12.1993 (BGGL. I S 2378) Artikel 1 §2- ist die Deutsche Bahn AG über die Liegenschaften der Deutschen Reichsbahn verfügungsberechtigt. Es ist davon auszugehen, dass alle Grundstücke und Grundstücksteile, über die die Deutschen Bahn AG gemäß Artikel 1 § 22 ENeuOG verfügungsberechtigt ist, im allgemeinen dem besonderen Eisenbahnzweck dienen und die entsprechenden baulichen Anlagen gemäß Artikel 5 § 18 ENeuOG als planfestgestellte Bahnanlage zu verstehen sind.<br><br>Bevor überplante Bahnflächen einer anderen Nutzungsart zugeführt werden können, ist ein Grunderwerb von Flächen der DB AG zu tätigen.<br>Diesem steht vom Grundsatz her nichts entgegen, jedoch ist Voraussetzung für die Durchführung des Grunderwerbs die Einleitung eines Freistellungsverfahren nach §23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), für das öffentliche Eisenbahnbetriebsgelände im Überbauungsbereich, beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA), da die von der Überbauung betroffenen Grundstücke im Sinne des §4 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zu den Betriebsanlagen (Bahnanlagen) der Eisenbahnen des Bundes gehören und somit dem Bahnbetrieb gewidmete Flächen sind.<br><br>Unsererseits wird weiterhin festgestellt, dass uns die Bauleitplanung des Bebauungsplans Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar bereits im Jahre 2013 vorgelegt wurde.<br>Seitens der Deutschen Bahn AG wurde dazu von den verfahrensbeteiligten Konzernunternehmen Stellung genommen.<br>Hinsichtlich des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar mit Stand Dezember 2014 kann nun festgestellt werden, dass nach Kenntnisnahme und Prüfung aus Sicht der DB AG, die Belange und Planungsinteressen hinsichtlich der Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG berücksichtigt worden sind.<br>Es bestehen derzeit keine weiteren Ergänzungen.<br><br>Weiterhin wird unsererseits festgestellt, dass ein offizieller Kaufantrag für den Grunderwerb der betroffenen Bahnflächen im Zusammenhang mit der Bauleitplanung des Bebauungsplans Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar vorliegt; derzeitige Kaufverhandlungen aber noch nicht abgeschlossen sind.<br><br>Hinsichtlich der Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken für die betroffenen Bahnflächen im Zusammenhang mit der Bauleitplanung des Bebauungsplans Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar ist das zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) involviert.<br><br>Grundsätzlich weisen wir darauf hin, dass gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die Deutsche Bahn AG keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Auswirkungen, die durch Erschütterungen und Verkehrslärm eintreten können, sind ggf. bei der Planung zu berücksichtigen. | Es wird zur Kenntnis genommen, dass die baulichen Anlagen auf diesen Flächen als planfestgestellte Bahnanlagen zu verstehen sind.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass vor der Überplanung von Bahnflächen ein Grunderwerb von Flächen der DB AG zu tätigen ist. Voraussetzung für den Grunderwerb ist die Durchführung eines Freistellungsverfahrens für die gewidmeten Bahnflächen.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Planentwurf die Belange und Planungsinteressen hinsichtlich der Betriebsanlagen der DB AG berücksichtigt worden sind und keine weiteren Ergänzungen bestehen.<br><br>Im Januar 2016 wurde der Kaufvertrag über den Erwerb der restlichen der DB AG eigenen Flächen des Plangebietes durch die HWI beurkundet.<br>Die Planungshoheit über diese Flächen konnte dabei nicht an die Stadt übergehen, weil die Flächen wegen vorhandener Leitungen nicht entwidmet und somit seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht freigestellt wurden.<br>Es handelt sich somit weiterhin um eisenbahnrechtlich zweckbestimmte Flächen.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass gemäß Verkehrslärmschutzverordnung durch die DB AG keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | DB Mobility Networks Logistics<br><br>3/3<br><br>Insbesondere gilt für Immissionen wie Erschütterungen, Lärmbelästigungen, Funkenflug und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, der Ausschluss jeglicher Ansprüche.<br>Die Bahnstrecken: (6441) Dömitz - Wismar und (6921) Wismar - Rostock Hbf verlaufen in Nachbarschaft der Grundstücke. Daraus resultierende Schäden oder Belästigungen (Risse, Erschütterungen, Lärm etc....) können der Deutschen Bahn AG nicht zu Lasten gelegt werden.<br>Ebenso ist auf die Geltendmachung von Abwehrmaßnahmen nach § 1004 in Verbindung § 906 BGB sowie dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die durch den gewöhnlichen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form veranlasst werden könnten, vom Bauherrn zu verzichten.<br>Eine bestehende Bahnanlage bzw. Eisenbahnstrecke genießt einen sogenannten „Bestandsschutz" im Hinblick auf jegliche nachträglich entlang der Anlage errichtete Bebauung.<br><br>Abschließend ist festzustellen, dass die DB Immobilien, Region Ost, als das bevollmächtigtes Unternehmen des DB Konzerns, dem Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar mit Stand Dezember 2014 grundsätzlich positiv gegenüber steht.<br><br>Mit diesem Schreiben ergeht keine konkrete Zustimmung der Deutschen Bahn AG zu Bauvorhaben im Näherungsbereich der Bahnstrecke: (6441) Dömitz - Wismar im Bereich von km: 98,3 bis km: 98,5.<br>Wir bitten daher, uns am *Baugenehmigungsverfahren* zum Ausbau der Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße der Hansestadt Wismar zu *beteiligen*.<br>Hinweisen möchten wir noch darauf dass, diese Stellungnahme *nicht als Zustimmung für Bau-, Kreuzungs- oder Näherungsmaßnahmen Dritter auf DB AG-Gelände* gilt und nicht die Belange von Bundesbehörden wie dem Eisenbahnbundesamt und dem Bundeseisenbahnvermögen berücksichtigt.<br>Für Kreuzungen und Näherungen von Versorgungs-, Informations- und Verkehrsanlagen mit Bahnanlagen oder sonstigen Eisenbahngrundstücken sowie sonstige Baumaßnahmen im unmittelbaren Näherungsbereich der Bahnanlage, die im Zuge der Realisierung von Bauleitplanungen erforderlich sind, müssen besondere Anträge mit bahntypischen Lageplänen im Maßstab 1:1000 und entsprechende Erläuterungsberichten an die:<br>DB AG, DB Immobilien<br>Region Ost<br>Liegenschaftsmanagement<br>Caroline Michaelis - Straße 5 - 11<br>10115 Berlin in mind. 5-facher Ausfertigung gestellt werden.<br><br>Sollten Ihrerseits weitere Rückfragen bestehen, stehen wir Ihnen unter o.g. Rufnummer zur Verfügung. Bitte verwenden sie dazu unser Aktenzeichen.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Deutsche Bahn AG<br><br>i. V. Wiesner i. A. Mangold | In dem zur Planung vorliegenden Lärmgutachten sind die Auswirkungen des Bahnbetriebes (Erschütterungen, Verkehrslärm) berücksichtigt worden. Gemäß gutachterlicher Empfehlung wurde im Plangebiet keine Wohn- bzw. Mischnutzung, sondern nur gewerbliche Nutzung ausgewiesen.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die DB Immobilien der DB AG dem vorliegenden Bebauungsplan grundsätzlich positiv gegenübersteht.<br><br>Der vorliegende Bebauungsplan stellt die planungsrechtliche Grundlage für die Planung von konkreten einzelnen Baumaßnahmen dar, die einer Baugenehmigung bedürfen.<br>Im Baugenehmigungsverfahren werden Behörden, deren Belange betroffen sind beteiligt.<br><br>Als Träger öffentlicher Belange wurden des Weiteren die DB Netz, Station § Service, das Eisenbahn-Bundesamt und der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen an der Planung beteiligt.<br><br>Die Hinweise zu den Antragunterlagen werden zur Kenntnis genommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

DB Mobility Networks Logistics

4/4

Anlage:

Nachreichung der Stellungnahme des Verfahrensbeteiligten DB Kommunikationstechnik GmbH zum Bebauungsplans Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar mit Stand November 2013 einschließlich Kabel und Leitungsauskunft zur Kenntnisnahme.

Hinweis: In Abstimmung mit der DB Kommunikationstechnik GmbH, hier Frau Bruder, behält die Stellungnahme vom 23.01.2014 weitere 2 Jahre ihre Gültigkeit.

Stellungnahme DB KT_ 13-5444_ Wismar
TÖB-BLN-13-4156_ BP Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße"
Evelyn Bruder an: Sylvia Mangold
23.01.2014 14:42

Kategorien:

**Betreiberauskunft zu TK- Kabeltrassen/ TK- Anlagen der DB Netz AG, der Systel GmbH, und der Vodafone D2 GmbH (in Bezug auf Bahngelände bzw. im Näherungsbereich)**

Ihr Schreiben vom: **12.12.2013**

Bahnstrecke: **6441 Dömitz - Wismar** Bkm: **ca. 98,300 - 98,500 beidseitig**
Ort/Gemarkung: **Wismar**

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Mangold,

***im Auftrag der DB Netz AG***

geben wir nach Sichtung und Prüfung der Antragsunterlagen folgende Stellungnahme ab:
im Plangebiet befinden sich folgende Telekommunikationsanlagen der DB Netz AG:

- **Cu - Streckenfernmeldekabel F 2817, 20", erdverlegt, a.B., nur noch körperlich vorhanden**
- **diverse Bahnhofsfernmeldekabel (17), betriebsnotwendig (siehe beigefügte Unterlagen)**
- **A88 125 Telekom, betriebsnotwendig, Kabellage unbekannt**

Die annähernde Kabellage ist den beigefügten Plänen zu entnehmen.

13-5444_ Wismar_ Bebauungsplanauszug.pdf.zip

13-5444_ Wismar_ Bebauungsplanauszug.pdf.zip

***Hinweis:*** Vom EG Richtung Bahnhofstraße befindet sich ein Telekom-Kabel (A88 125) auf dem bahnbetriebsnotwendige Leitungen geschaltet sind. Die Lage ist uns nicht bekannt. Im Pan angedeutet.

Die Tk-Kabel/ Anlagen sollten auf DB Gelände verbleiben. Ansonsten ist entsprechend eine Dingliche Sicherung incl. Wegerecht zu beantragen. Eine feste Überbauung ist auszuschließen. Bauvorhaben in diesem Gebiet sind gesondert zu beantragen.

Die Kabelanlagen sind zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes notwendig (außer F 2817) und dürfen durch die geplante Maßnahme in Lage und Funktion nicht beeinträchtigt werden. Es ist immer davon auszugehen, dass Unterbrechungen und Beschädigungen betriebliche Auswirkungen haben.
Während der gesamten Maßnahme ist die Zugänglichkeit und Funktionstüchtigkeit (ggf. durch Provisorien) der Kabel/Anlagen zu gewährleisten. Entsprechende Schutzmaßnahmen sind zu veranlassen um Beschädigungen auszuschließen.

**Die Telekommunikationsanlagen sind dementsprechend bei der weiteren Planung und Bauausführung zu berücksichtigen.**

In diesem Zusammenhang weisen wir daraufhin, dass Veränderungen an Telekommunikationsanlagen der DB Netz AG ohne Mitwirkung der DB Kommunikationstechnik GmbH nicht statthaft sind.
Werden fernmeldetechnische Anpassungsmaßnahmen erforderlich, sind diese rechtzeitig bei der zuständigen Fachabteilung zu bestellen.
Zur Einleitung der ggf. notwendigen Vorarbeiten, welche unter Umständen 6 Monate dauern können, empfehlen wir eine baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei dem für Sie zuständigen Kundenmanagement.

DB Kommunikationstechnik GmbH Tel.: 030 297-32030

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

Kundenmanagement
Herr Eltzsch
Caroline-Michaelis-Straße 5-11
10115 Berlin

Fax: 030 297-32039
E-Mail: Kundenmanagement.ost@deutschebahn.com

*Wir möchten ausdrücklich darauf hinweisen, dass die DB Kommunikationstechnik GmbH für die Beschädigung an Telekommunikationsanlagen, die auf übermittlungsbedingte Planungenauigkeiten zurückzuführen sind, keine Haftung übernimmt. Im Fall von Ungenauigkeiten oder Zweifel an der Plangenauigkeit darf mit der Baumaßnahme nicht begonnen werden, bevor diese durch die DB Kommunikationstechnik GmbH ausgeräumt sind.*

Diese Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf den Zeitraum von 2 Jahren. Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes und bei Änderung der Antragsstellung ist die Zustimmung erneut einzuholen.

***Im Auftrag der Systel GmbH***

teilen wir mit, dass in dem benannten Bereich keine Anlagen der Systel GmbH vorhanden sind. Somit liegt **keine Betroffenheit** vor.

***Im Auftrag der Vodafone D2 GmbH (in Bezug auf Bahngelände)***

teilen wir mit, dass in dem benannten Bereich keine Kabel/Anlagen der Vodafone D2 GmbH vorhanden sind. Somit liegt **keine Betroffenheit** vor.

Für eventuelle Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

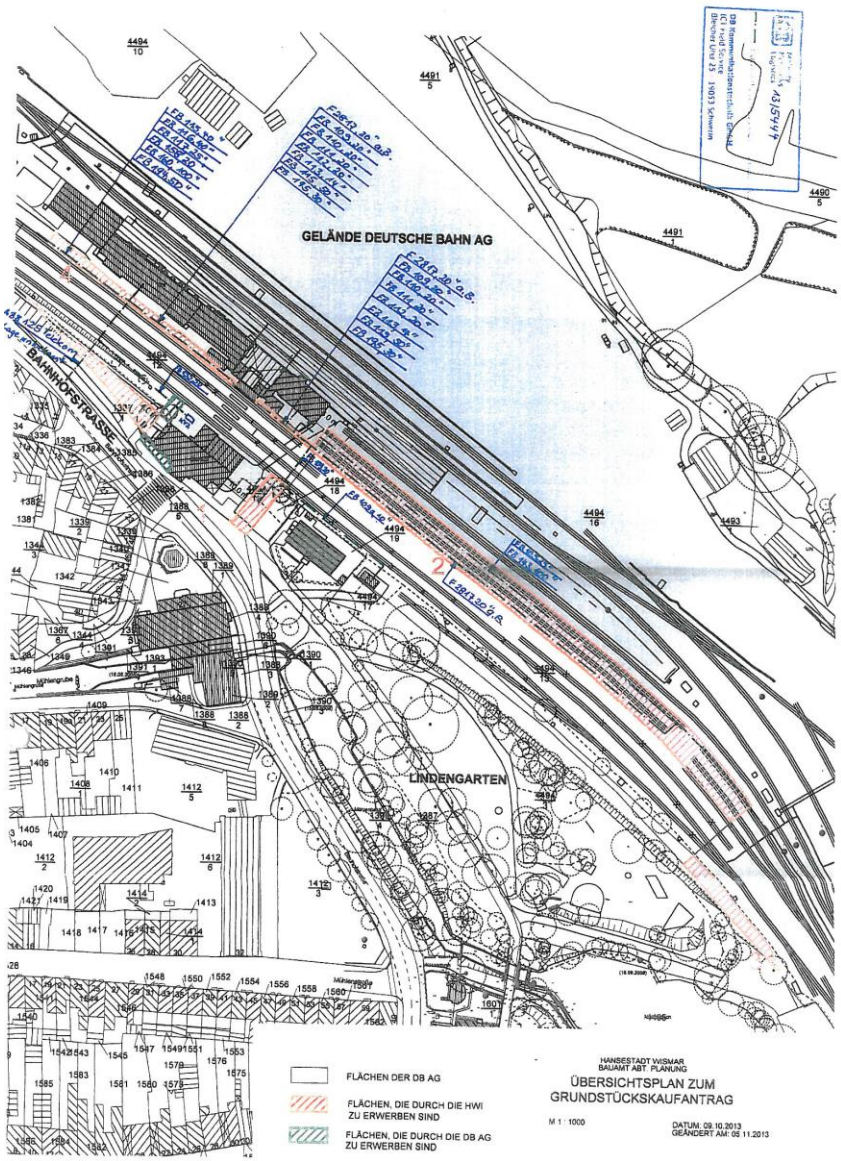
Evelyn Bruder
Dokumentationsservices
Auftragsbearbeiter Trassenschutz (I.CVP 22)

DB Kommunikationstechnik GmbH
Bleicherufer 25, 19053 Schwerin
Tel. +49 0385 750-4814, intern 9907--4814, Fax 0385 750-4828

---

Der DB-Konzern im Internet >> http://www.deutschebahn.com

Sitz der Gesellschaft: Berlin
Registergericht: Berlin-Charlottenburg, HRB 68 785
USt-IdNr.: DE 200823416
Geschäftsführer: Norbert Becker (Vorsitzender), Karin Albers, Christa Koenen
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Dr. Rolf Kranüchel



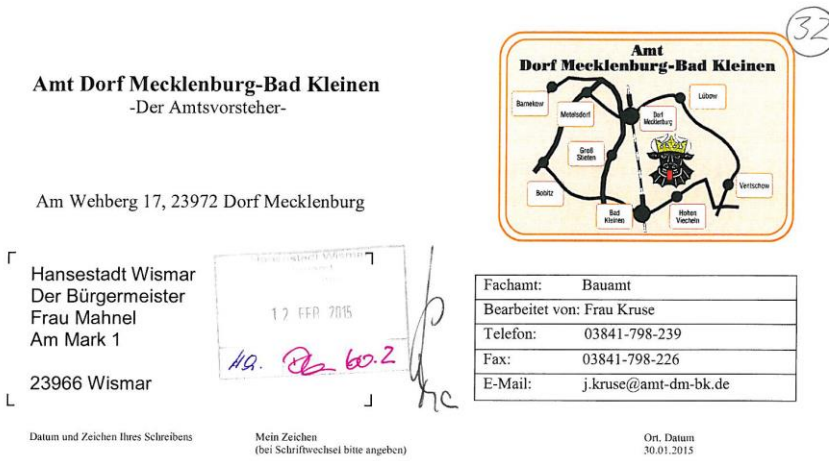
| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 27<br><br>**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**<br>Referat Infra I 3 - Az 45-60-00<br><br>**Infrastruktur**<br>**Wir. Dienen. Deutschland.**<br><br>HAUSANSCHRIFT Fontainengraben 200, 53123 Bon<br>POSTANSCHRIFT Postfach 2963, 53019 Bonn<br><br>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr • Postfach 2963 • 53019 Bonn<br><br>Hansestadt Wismar<br>Am Markt 1<br>23966 Wismar<br><br>TEL +49 (0)228 5504 – 5291<br>FAX +49 (0)228 5504 – 5763<br>BW 3402<br>E-MAIL baiudbwtoeb@bundeswehr.org<br>BEARBEITER Herr G. Schmidt<br><br>DATUM 12. Januar 2015<br><br>BETREFF **Bebauungsplan Nr.80/11 Bereich Bahnhofstraße und 52. Änderung Flächennutzungsplan**<br>**(Beteiligungsverfahren gemäß § 4 (2) BauGB)**<br><br>BEZUG Ihre Schreiben vom 18.12.2014<br><br>ANLAGEN -/-<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>die Belange der Bundeswehr sind berührt, denn das Planungsgebiet liegt im Interessengebiet der Luftverteidigungs-Radaranlage Elmenhorst.<br><br>Die Bundeswehr hat keine Einwände/Bedenken zum Bauvorhaben bei Einhaltung der beantragten Parameter. Bis zu vier Geschosse Bauhöhe bis 12,00 Meter)<br><br>Eine weitere Beteiligung des Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen ist in diesem Fall nicht weiter notwendig.<br><br>Nach den mir vorliegenden Unterlagen gehe ich davon aus, dass die baulichen Anlagen - einschließlich untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30 m über Grund nicht überschreiten.<br>Sollte diese Höhe (30 m über Grund) überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfall mir die Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - nochmals zur Prüfung zuzuleiten.<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br>Im Auftrag<br><br>G. Schmidt | Die Ausführungen zur Betroffenheit werden zur Kenntnis genommen. Es wird auch zur Kenntnis genommen, dass keine Bedenken bestehen.<br>Für das im B-Plan festgesetzte GEE-2 sind maximal vier Geschosse bei einer maximalen Oberkante des Gebäudes von 12 m zulässig.<br><br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass bei baulichen Anlagen bei einer Überschreitung einer Höhe von 30 m über Grund das Bundesamt zu beteiligen ist. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (28)<br><br>EVB<br>ENTSORGUNGS-UND VERKEHRSBETRIEB DER HANSESTADT WISMAR<br><br>Bereich Entwässerung und Straßenunterhaltung<br><br>Bearbeiter: Frau Kalsow<br>Telefon: 7 49-402<br>Fax: 7 49-444<br>E-Mail: ikalsow@evb-hwi.de<br>Datum: 29-01-2015<br><br>60 – Bauamt<br>Abt. Planung<br><br>**Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) sowie Beteiligung der Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB**<br><br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz / Rostocker Straße"**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange teilen wir Ihnen mit, dass zum o. g. Bebauungsplan von Seiten des Entsorgungs- und Verkehrsbetriebes der Hansestadt Wismar, Bereich Entwässerung und Straßenunterhaltung, keine Einwände bestehen.<br><br>Für weitere Rücksprachen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.<br><br>Mit freundlichem Gruß<br><br>Dittmer<br>Bereichsleiterin | Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Einwände seitens des EVB der HWI zur Planung bestehen. | Kenntnisnahme |

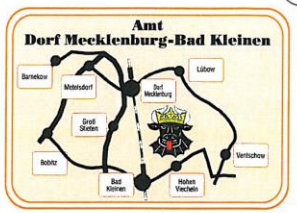
| Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|
| 28<br><br>EVB<br>ENTSORGUNGS-UND VERKEHRSBETRIEB DER HANSESTADT WISMAR<br><br>Bereich: Stadtverkehr / Infrastruktur<br><br>Bearbeiter: M.Prestin<br>Telefon: 7 49-409<br>Fax: 7 49-444<br>E-Mail: mprestin@evb-hwi.de<br>Datum: 01.12.2015<br><br>60 -Bauamt<br><br>**Beteiligung Bebauungsplan Nr. 80/11**<br>**Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>in Zusammenhang mit der öffentlichen Beteiligung zum o.g. B-Plan, Stand Juni 2015, möchten wir unter dem Punkt 3. Gestaltung von befestigten Flächen, im Unterpunkt der Parkplatzanlagen um die Ergänzung der Befestigungsarten Schwarzdecke und Natursteinpflaster bitten. Diese Ergänzung steht in Zusammenhang mit den Forderungen der RiStWag bei der Herstellung von befestigten Flächen.<br><br>Für weitere Rücksprachen stehen wir gerne zur Verfügung.<br><br>Mit freundlichem Gruß<br><br>Wäsch<br>Betriebsleiter | Der Anregung des EVB der HWI wird entsprochen.<br>Die textlichen Festsetzungen werden um die Befestigungsarten Schwarzdecke und Natursteinpflaster bezüglich der Gestaltung der Parkplatzanlage erweitert. | Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | **Stadt Grevesmühlen**<br>**Der Bürgermeister**<br>Zugleich Verwaltungsbehörde für das Amt Grevesmühlen-Land mit den Gemeinden: Bernstorf, Gägelow, Plüschow, Roggenstorf, Rüting, Stepenitztal, Testorf-Steinfort, Upahl, Warnow<br>Für die Gemeinde Gägelow<br>Stadt Grevesmühlen • Rathausplatz 1 • 23936 Grevesmühlen<br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Abt. Planung<br>Postfach 1245<br>23952 Wismar<br>30<br>Geschäftsbereich: Bauamt<br>Zimmer: 2 1.10<br>Es schreibt Ihnen: Frau Steffen<br>Durchwahl: 03881 723 168<br>E-Mail-Adresse: m.steffen@grevesmuehlen.de<br>info@grevesmuehlen.de<br>Aktenzeichen: 6004.st<br>Datum: 28.01.2015<br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße"**<br>**Hier: Stellungnahme als Nachbargemeinde gemäß § 2 Abs. 2 BauGB zum Entwurf (Stand: Dezember 2014)**<br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br>Ihre o.g Planungsabsichten wurden in der Sitzung des Bauausschusses der Gemeinde Gägelow am 27.01.2015 behandelt. Danach bestehen von Seiten der Gemeinde Gägelow keine Anregungen zum o.g. Entwurf. Wahrzunehmende nachbarschaftliche Belange werden durch die Planung der Hansestadt Wismar nicht berührt.<br>Mit freundlichen Grüßen<br>Im Auftrag<br>L. Prahler<br>Leiter Bauamt | Es wird zur Kenntnis genommen dass, seitens der Gemeinde Gägelow keine Anregungen zum Planentwurf bestehen und wahrzunehmende Belange nicht berührt werden. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 31<br>**Amt Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen**<br>-Der Amtsvorsteher-<br><br>Am Wehberg 17, 23972 Dorf Mecklenburg<br><br>Hansestadt Wismar<br>Postfach 1245<br><br>23952 Wismar<br><br>10. Bb 60.2<br><br>Amt Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen<br><br>Fachamt: Bauamt<br>Bearbeitet von: Frau Kruse<br>Telefon: 03841-798-239<br>Fax: 03841-798-226<br>E-Mail: j.kruse@amt-dm-bk.de<br><br>Datum und Zeichen Ihres Schreibens<br>Mein Zeichen (bei Schriftwechsel bitte angeben)<br>Ort, Datum 05.03.2015<br><br>**Stellungnahme der Gemeinde Barnekow zum Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>die Gemeinde Barnekow stimmt dem Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar zu.<br><br>Die Gemeinde Barnekow hat keine Hinweise oder Bedenken.<br><br>Mit freundlichem Gruß<br>im Auftrag<br><br>Dipl.-Ing. Prieth<br>Bauamtsleiterin | Es wird zur Kenntnis genommen dass, seitens der Gemeinde Barnekow keine Anregungen zum Planentwurf bestehen. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| |  | Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Gemeinde Metelsdorf dem Planentwurf zustimmt und keine Hinweise oder Bedenken vorbringt. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 33<br><br>**Amt Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen**<br>-Der Amtsvorsteher-<br><br>Am Wehberg 17, 23972 Dorf Mecklenburg<br><br>Hansestadt Wismar<br>Postfach 1245<br><br>23952 Wismar<br><br>- 4. MRZ 2015<br>602<br><br>Amt Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen<br>Barnekow, Metelsdorf, Dorf Mecklenburg, Lübow, Gross Stieten, Bobitz, Bad Kleinen, Hohen Viecheln, Ventschow<br><br>Fachamt: Bauamt<br>Bearbeitet von: Frau Kruse<br>Telefon: 03841-798-239<br>Fax: 03841-798-226<br>E-Mail: j.kruse@amt-dm-bk.de<br><br>Datum und Zeichen Ihres Schreibens / Mein Zeichen (bei Schriftwechsel bitte angeben) / Ort, Datum 25.02.2015<br><br>**Stellungnahme der Gemeinde Dorf Mecklenburg zum Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>die Gemeinde Dorf Mecklenburg stimmt dem Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar zu.<br><br>Die Gemeinde Dorf Mecklenburg hat keine Hinweise oder Bedenken.<br><br>Mit freundlichem Gruß<br>im Auftrag<br><br>Dipl.-Ing. Plieth<br>Bauamtsleiterin | Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Gemeinde Metelsdorf dem Planentwurf zustimmt und keine Hinweise oder Bedenken vorbringt. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 34<br>**Amt Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen**<br>-Der Amtsvorsteher-<br><br>Am Wehberg 17, 23972 Dorf Mecklenburg<br><br>Hansestadt Wismar<br>Postfach 1245<br><br>23952 Wismar<br><br>4. MÄRZ 2015<br>60.2<br><br>Amt Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen<br>  <br><br><br>Fachamt: Bauamt<br>Bearbeitet von: Frau Kruse<br>Telefon: 03841-798-239<br>Fax: 03841-798-226<br>E-Mail: j.kruse@amt-dm-bk.de<br><br>Datum und Zeichen Ihres Schreibens / Mein Zeichen (bei Schriftwechsel bitte angeben) / Ort, Datum 25.02.2015<br><br>**Stellungnahme der Gemeinde Lübow zum Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br><br>die Gemeinde Lübow stimmt dem Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar zu.<br><br>Die Gemeinde Lübow hat keine Hinweise oder Bedenken.<br><br>Mit freundlichem Gruß<br>im Auftrag<br><br>Dipl.-Ing. Plieth<br>Bauamtsleiterin | Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Gemeinde Lübow dem Planentwurf zustimmt und keine Hinweise oder Bedenken vorbringt. | Kenntnisnahme |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 35<br>**Amt Neuburg**<br>**Die Amtsvorsteherin**<br>Bau und Liegenschaften<br>17 FEB. 2015<br>60.2<br>Amt Neuburg, Hauptstraße 10a, 23974 Neuburg<br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt Abt. Planung<br>PF 1245<br>23952 Wismar<br>Sprechtage<br>Dienstag 8.00-12.00 und 14.00-17.30 Uhr<br>Donnerstag 8.00-12.00 und 13.00-15.30 Uhr<br>Freitag 8.00-12.00 Uhr<br>Bearbeiter/in: Petra Mertins<br>Tel.-Durchwahl: 038426-41031<br>Aktenzeichen: BL/mer<br>Datum: 12.02.2015<br>**Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar**<br>**Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB sowie Beteiligung der Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB**<br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br>zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße" *der Hansestadt Wismar gibt es* seitens der Gemeinde Hornstorf keine Anregungen und Bedenken (Beschluss Nr.: 053-08/15).<br>Mit freundlichen Grüßen<br>Lange<br>Abteilungsleiter | Es wird zur Kenntnis genommen, dass es seitens der Gemeinde Hornstorf keine Anregungen und Bedenken gibt. | Kenntnisnahme |

| Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|
| (1)<br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Amtsleiter<br>25. OKT. 2012<br><br>**Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit**<br><br>**BEBAUUNGSPLAN NR. 80/11**<br>**„Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“**<br><br>**Auslegungszeit: 23.10.2012 – 30.10.2012**<br><br>1.) Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des Bahnhofes erachten wir als dringend notwendig. Aktuell ist die Benutzung des Bahnhofes für Eltern mit Kindern, für behinderte Menschen und Fahrradfahrer sehr problematisch, da es keine geeigneten Übergänge gibt. Diese sind dringend herzustellen.<br>2.) Die Einbindung des angrenzenden Gebietes entlang der Bahnschienen in Richtung Rostocker Str. mit einem geeigneten Fuß- und Radweg ist zu empfehlen. Damit kann gleichzeitig der Lindengarten als Erholungsbereich sowie auch für die Nutzung durch Touristen der wunderschönen Parkanlage erreicht werden.<br>3.) Da der Lindengarten ein Teil des Weltkulturerbegebietes ist, sollten die Rad- und Fußwege dementsprechend mit in die Parkanlage (Bepflanzung mit Bäumen und Büschen, Parkbänken) eingegliedert werde.<br>4.) Eine Nutzung als Gewerbefläche sowie einer Parkplatzfläche sehen wir in diesem Gebiet als Störung des Ensemble. Durch den Abriss der alten Gewerbeobjekte der Papierfabrik ist der Stadtrandbereich deutlich aufgewertet worden. Durch die aktuelle Sanierung des Gebäudes des Katasteramtes mit zukünftigem Sitz unserer Landrätin und die zukünftige Sanierung des Polizeiobjektes wird dieses weiter vorangetrieben. Wir denken, dass durch eine Gewerbenutzung oder eine Parkplatzfläche der Gesamteindruck des Bereiches verliert.<br>5.) Aufgrund des doch relativ kleinen Bereiches stehen unseres Erachtens Kosten und Nutzen für eine Parkplatzfläche (Zu- und Abfahrten, Lärm- und Sichtschutzwälle) in keinem Verhältnis. Dafür befinden sich in Wismar noch andere Grundstücke für die Nutzung als Parkplatzflächen. Eine Errichtung von Parkplatzflächen im Bereich der Firma Schottel und dann die Errichtung des Parkhauses in der Dr.-Leber-Str. sollte die Gesamtsituation deutlich entschärfen.<br>6.) Weiterhin geben wir zu bedenken, dass der Untergrund in dem besagten Gebiet nicht sehr stabil ist. Durch das damit verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen kann es zu Beschädigungen an den angrenzenden Wohnobjekten (z.B. an der Villa Augusta, steht unter Denkmalschutz) kommen. Auch durch den Straßenbelag (Kopfsteinpflaster) ist mit einem erhöhten Lärmpegel zu rechnen.<br>7.) Wir sprechen uns hiermit deutlich für eine Eingliederung in die Parkanlage des Lindengartens aus. Damit können die Bürger von Wismar sowie auch die Touristen unsere wunderschöne Parkanlage weiterhin als Erholungsgebiet nutzen.<br><br>Wismar, 25.10.2012<br>Hartmut und Cornelia Gossner,<br>Rostocker Str. 72, 23970 Wismar | Zu 1.<br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass Zustimmung besteht zur Notwendigkeit der Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes.<br>Zu 2.<br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass Zustimmung besteht zur Planung einer neuen Fuß- und Radverbindung zur Rostocker Straße.<br>Zu 3.<br>Die Ausführungsplanungen in diesem Bereich werden mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt, da der angrenzende Lindengarten als Gartendenkmal und dessen Baumbestand als Naturdenkmal unter Schutz stehen.<br>Zu 4./5.<br>Das angesprochene Grundstück (Flurstück Nr. 4497/2) war und bleibt ein Baugrundstück. Städtebauliches Ziel ist es, das Grundstück mit einem Baukörper zu bebauen, um den gesamten Denkmalbereich am Ende der Rostocker Straße/Bahntrassen mit einem baulichen Eckpunkt zu fassen. Die Trauf- und Firsthöhe der festgesetzten Bebauung haben dabei die der Bebauung der Rostocker Straße 73 nicht zu überschreiten. Aufgrund des vorherrschenden Verkehrslärms ist Wohnnutzung jedoch ausgeschlossen. Die daraufhin ausgewiesene Gewerbenutzung (GEE-2) wurde aufgrund der Lage des Grundstücks in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung innerhalb einer großräumigen Mischgebietsausweisung stark eingeschränkt. Tankstellen, Lagerflächen, Vergnügungsstätten und Einzelhandelseinrichtungen sind konkret unzulässig und alle weiteren Gewerbebetriebe sind nur zulässig, wenn sie das Wohnen nicht wesentlich stören, somit dem Störgrad eines Mischgebietes entsprechen.<br>Die Errichtung eines öffentlichen Parkplatzes auf diesem Grundstück ist nicht geplant. Für die gemäß zulässiger gewerblicher Nutzung erforderlichen Stellplätze ist ein Stellplatznachweis zu führen. Es werden keine dringenden Gründe gesehen, die den Stellplatznachweis auf diesem Grundstück ausschließen sollten.<br>Zu 6.<br>Entsprechend den schalltechnischen Untersuchungen zum Bebauungsplan liegen die derzeitigen Straßenverkehrslärmimmissionen in diesem Bereich der Rostocker Straße bereits über den für städtebauliche Planungen geltenden Orientierungswerten der DIN 18005-1 (55/45 dB(A), tags/nachts). Aus dieser Bestandssituation heraus ergeben sich keine gesetzlichen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen. Die zusätzliche Verkehrserzeugung durch die Ausweisung des GEE-2 gemäß vorliegendem Verkehrsgutachten erhöht den Emissionspegel bzw. Beurteilungspegel um 0,5 dB(A). Das Planvorhaben hat danach nur marginale Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen.<br>Unabhängig vom vorliegenden Bebauungsplan prüft die Stadt, das Kopfsteinpflaster durch einen weniger lärmerzeugenden Fahrbahnbelag zu ersetzen.<br>Zu 7.<br>Mit der Festsetzung einer neuen Wegebeziehung vom Bahnhof zur Rostocker Straße wird der Lindengarten bereits aus einem anderen Blickwinkel erlebbar. Der Mühlenbach erscheint nun in Gänze zum Park gehörig und vergrößert somit optisch die Gesamtfläche der Gartenanlage. Wie bereits unter Punkt 4./5. war und bleibt das angesprochene Grundstück (Flurstück Nr. 4497/2) ein Baugrundstück. Städtebauliches Ziel ist es, das Grundstück mit einem Baukörper zu bebauen, um den gesamten Denkmalbereich am Ende der Rostocker Straße/Bahntrassen mit einem baulichen Eckpunkt zu fassen. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Dr. Eberhardt Blei<br>Negenchören 8<br>23966 Wismar<br><br>25.10.2012<br><br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Kopenhagener Straße 1<br><br>**Bebauungsplanverfahren Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße nach § 3, Absatz 1 BauGB – Öffentliche Auslegung bis 30.10.2012**<br>**Stellungnahme – Vorbringen von Anregungen (Vorschläge)**<br><br>Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Zielen und Zwecken der Planung nach § 3 Absatz 1 BauGB zum Planverfahren Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße mache ich Anmerkungen und gebe Anregungen (Vorschläge):<br><br>**1. Anliegen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Absatz 1**<br><br>Das Anliegen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung besteht in der Unterrichtung der Öffentlichkeit über die „allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung unter Darstellung der in Frage kommenden Alternativen und der voraussichtlichen Alternativen sowie der voraussichtlichen Auswirkungen"[1]. Es soll Gelegenheit zur Erörterung gegeben werden.<br><br>Diesem Anliegen wird der vorgelegte Bebauungsplanentwurf nicht gerecht. Es wird davon gesprochen, eine Neudefinition der Aufenthaltsbereiche vor dem Bahnhof, die räumliche Vernetzung Lindengarten bis Busbahnhof, die Einbindung der dem Bahnhof benachbarten Gebäude zu erreichen und „und vieles mehr". Dies kann ich aus dem Planentwurf nicht erkennen. Gerade die nicht unproblematische Einbindung der Poeler Straße zwischen der Kreuzung (Bahnhof- und Wasserstraße) und erstem Gleis werden weder beschrieben noch dargestellt.<br><br>**Vorschlag 1** Die Stadtverwaltung legt zu einem späteren Zeitpunkt einen Vorschlag mit den Zielen und Zwecken der Planung vor, lädt zum Erörterungstermin (Bürgergespräch) ein (all jene persönlich, die an der jetzigen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung teilgenommen haben) und geht erst danach in die zweite Stufe.<br><br>**2. Zeitraum der frühzeitigen Bürgerbeteiligung**<br><br>Der Zeitraum der Auslegung von einer Woche ist zwar nach Gesetzeslage möglich. Eine wirkliche Beteiligung ist es bei diesem Zeitraum nicht. Ich habe den Eindruck, die Stadtverwaltung will dem Gesetz formell Rechnung tragen, ist aber an den Auffassungen der Bürgerinnen und Bürger nicht wirklich interessiert.<br><br>**Vorschlag 2** Die Stadtverwaltung führt die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nicht wie in diesem Verfahren nur eine Woche durch, sondern legt bei allen Verfah-<br><br>[1] Wallraven-Lindl, Strunz, Geiß, Das Bebauungsplanverfahren nach dem BauGB 2007, 2. aktualisierte Auflage, Berlin 2011, Seite 71 | Zu 1.<br>Wie im 1. Absatz richtig dargestellt, soll die Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung möglichst frühzeitig über Ziel und Zwecke der Planung informieren; aber es besteht nicht das Erfordernis, abschließende Lösungen darzulegen. Diese entwickeln sich manchmal erst im Planungsverlauf, z.B. durch konstruktive Vorschläge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen. Planungen verlaufen individuell. Bei einigen Planungen sind bereit vor dem Aufstellungsbeschluss alle Fragen geklärt. Andere Planungen werden wiederholt ausgelegt, weil sich Planungsinhalte geändert haben.<br><br>Das vorliegende Plangebiet war zu Planungsbeginn zum größten Teil im Eigentum bzw. in der Planungshoheit der Deutschen Bahn AG (DB AG)<br>Aufgabe dieses Bebauungsplanes ist vorrangig, die planungsrechtliche Grundlage für die Ausgestaltung eines neuen Bahnhofsvorbereiches durch die Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen zu schaffen. Dabei hat die Planung in Straßenflächen, Fußgängerbereiche, Parkplatzflächen und Verkehrsberuhigte Bereiche unterschieden. Die konkrete Ausgestaltung der jeweiligen Fläche ist danach Gegenstand der weiteren Planung zur Ausführung.<br>Mit diesen groben Nutzungsfestlegungen trat die Stadt in langwierige Grunderwerbverhandlungen mit der DB AG. Auch nach dem Erwerb aller im Plangebiet ausgewiesenen Verkehrsflächen verblieben einige Flächen in der Planungshoheit der DB AG als Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung. Für diese Flächen wurde eine Überlagerungsfestsetzung getroffen, d.h. seitens der Stadt können für diese Flächen keine Festsetzungen getroffen werden. In Abstimmung mit der DB AG sind jedoch bauliche Maßnahmen möglich.<br><br>Zu 2.<br>Die Mutmaßung, dass die Stadtverwaltung nicht an den Stellungnahmen der Bürger interessiert ist, wird als unwahr zurückgewiesen. Die Stadt hat Anfang 2014 beschlossen, über den gesetzlichen Rahmen hinaus alle öffentlichen Auslegungen für 4 Wochen in den jeweiligen Ämtern und zusätzlich auf den Internetseiten der HWI vorzunehmen. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

ren nach § 3 (1) BauGB zukünftig einen Monat aus und kombiniert das Verfahren mit einer öffentlichen Erörterung.

Die Bürgerschaft wird angeregt, einen diesbezüglichen Grundsatzbeschluss zu fassen.

**3. Auslage der Beteiligungsunterlagen**

Bei meiner Einsicht in die Unterlagen am 24.10.12 vormittags im Raum 214 der Kopenhagener Straße 1 kam es zu der Situation, dass Bürgerinnen und Bürger ihre Stellungnahme abgeben wollten und dies nicht konnten, da das eine Auslageexemplar eben gerade von mir durchgearbeitet wurde. Diese Bürgerinnen und Bürger sind dann wieder gegangen.

Die Beteiligungsunterlagen sind im Internet nicht einsehbar.

**Vorschlag 3** Die frühzeitige Bürgerbeteiligung wird sowohl im Amt als internetbasiert eingerichtet.

Für die Bürgerbeteiligung im Amt werden mehrere Berichte einschl. Anlagen ausgefertigt, so dass jede Bürgerin und jeder Bürger beim Aufsuchen der Verwaltung die unterlagen einsehen können.

Die Bürgerschaft wird angeregt, einen diesbezüglichen Beschluss zu fassen.

**4. Ausgestaltung der Unterrichtungsmaterialien**

Ich verweise inhaltlich auf die Literatur Wallraven-Lindl, Strunz, Geiß[2].

**Vorschlag 4** Die Unterrichtungsmaterialien sollen den Laien in verständlicher Form, auf der Basis seriöser Ermittlungen und mit Alternativen vorgelegt werden

Die voraussichtlichen Umweltauswirkungen sollen auch bei kleineren Gebieten ausgewiesen werden.

Anschauliche, gut verständliche Darstellungen sollen grundsätzlich für die Beteiligung der Bürger verwendet werden. Die Planzeichenverordnung sollte nur ergänzend verwendet werden.

**5. Gebietsbezug**

Das Plangebiet liegt im Erweiterungsgebiet zum Sanierungsgebiet. Dem Unterzeichner sind für das Gebiet keine aktualisierten informellen Planungen, etwa ein städtebaulicher Rahmenplan bekannt, auf deren Grundlage ein Bebauungsplanverfahren hätte durchgeführt werden können. „Als Instrumentarium der städtebaulichen Planung hat sich der städtebauliche Rahmenplan besonders bewährt"[3]. Zudem bietet das Städtebauförderrecht nach § 140 BauGB[4] (vorbereitende Untersuchungen, Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung, städtebauliche Planung, Erörterung der beabsichtigten Sanierung) den rechtlichen Rahmen der gebietsbezogenen Sanierung und bietet mit § 149 BauGB und der VV Städtebauförderung Möglichkeiten der Finanzierung.

**Vorschlag 5** Die Stadtverwaltung erarbeitet einen über das Plangebiet hinausgehenden städtebaulichen Rahmenplan, der die funktionellen Verflechtungen, Sichtbeziehungen, Überlegungen zur Führung aller Verkehrsteilnehmer und der Freiraum- und Grüngestaltung ausweist.

[2] Ebenda, Seite 73
[3] Mathony, Von der Sanierungssatzung zum Ausgleichsbetrag, Handbuch für die kommunale Praxis, vhw-Dienstleistungs GmbH, Bonn 2009, Seite 141
[4] http://dejure.org/gesetze/BauGB vom 25.10.2012, 11:17 Uhr

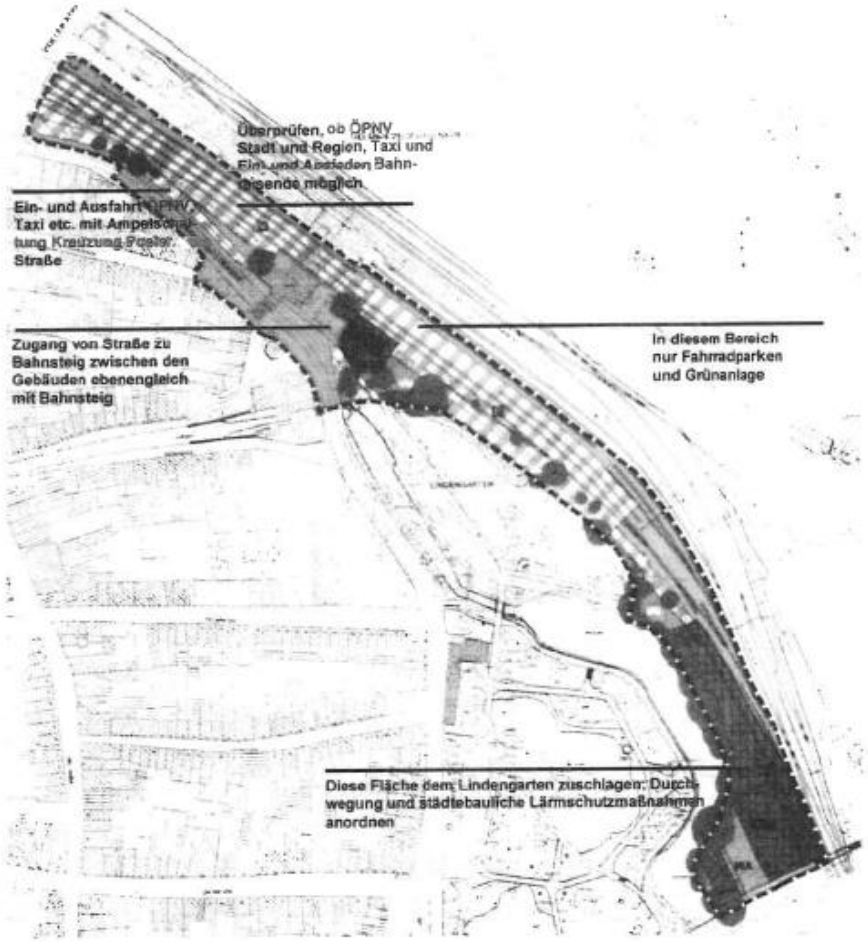
Zu 3.
Die geschilderte Situation ist nicht umfassend dargestellt worden: Am 24.10.12 kamen kurz hintereinander 3 voneinander unabhängige Bürger/Bürgergruppen zur Einsichtnahme der zwei ausgelegten Bauleitplanungen. Ein Bürger sah in einem freien Raum in die vollständigen Unterlagen des B-Planes Nr. 69/08 „Südöstlicher Altstadtrand" und 3 Bürger schauten gemeinsam in einem 2. freien Raum in die Unterlagen des in Rede stehenden B-Planes als 2 weitere Bürgerinnen kamen, die ebenfalls diese Unterlagen einsehen wollten. Die 2 Bürgerinnen wurden gefragt, ob sie einen Moment warten wollen, bis das Auslegungsexemplar durch die vorherigen Einsichtnehmer freigegeben ist oder ob die Sekretärin ein weiteres Leseexemplar von der Bearbeiterin holen sollte. Die 2 Bürgerinnen wollten warten. Und sie warteten bis der 1. Bürger gegangen war und gingen dann auch ohne Einsichtnahme. Die Einsichtnahme wäre möglich gewesen, das war die Entscheidung der Bürgerinnen.
Dies war bis zum heutigen Tag ein Einzelfall, dass zwei oder mehrere Bürger/Bürgergruppen unabhängig voneinander gleichzeitig in die Unterlagen Einsicht nehmen wollten. Daher wird weiterhin nur ein Auslegungsexemplar bereit gelegt. Bei den Bearbeitern liegen dann auf Nachfrage, organisiert von der Sekretärin, weitere Planexemplare vor.
Wie bereits unter Punkt 2 erwähnt, sind die Planunterlagen seit 2014 auf den Internetseiten der HWI einsehbar.

Zu 4.
Die allgemeinen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
Zu allen im Amt ausgelegten Planungen/Unterlagen wird ein Hinweisschild angebracht, auf dem angegeben ist, welcher Mitarbeiter (einschl. Zimmernummer) für Erläuterungen sowie die Beantwortung von Fragen ggf. nach Terminvereinbarung zur Verfügung steht. Somit geben wir die Möglichkeit, dass durch individuelle Gespräche für jeden Bürger der Planinhalt verständlich wird.

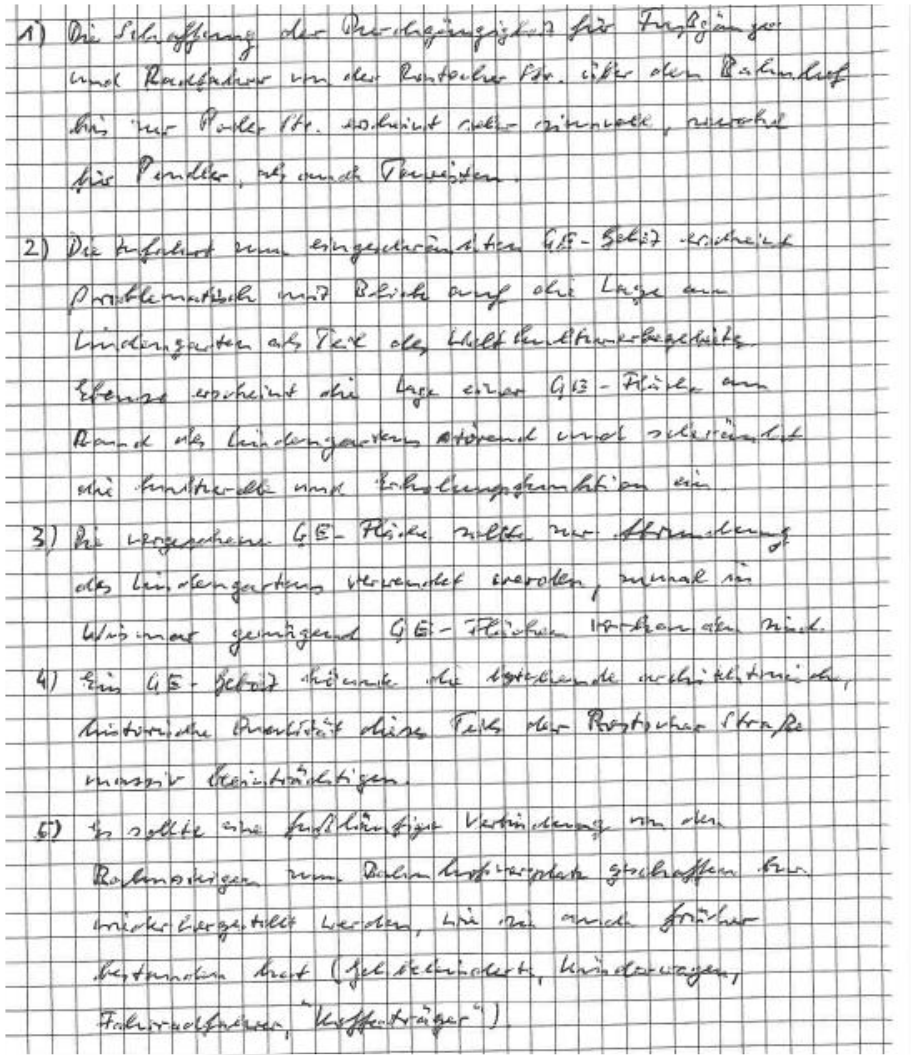
Zu 5.
Es besteht kein gesetzliches Erfordernis für die Erarbeitung einer informellen Planung als Grundlage für den Bebauungsplan.

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Der diesbezügliche Planungsraum sollte sich vom Alten Hafen bis zum Mühlenteich erstrecken.<br><br>**6. Grünzug zwischen Alter Hafen und Mühlenteich entwickeln**<br><br>Der Sachverständigenbeirat hat seit seiner Neubesetzung am 24.01.11 in allen Sitzungen auf die Erforderlichkeit der Grün- und Freiraumplanung um die Altstadt als Pufferzone des Welterbe-Ensembles hingewiesen.<br><br>Der Beirat hat so für das Parkraumkonzept die Empfehlung ausgesprochen, „auch bei diesem Konzept immer in der Dimension des Welterbes zu denken und die „Park"-plätze, deren vorhandener Bestand und geplante Ergänzungen sich fast vollständig in der Welterbe-Pufferzone befinden als Teil einer Grüngürtelzone rund um die Altstadt zu entwickeln"[5].<br><br>Eine Grün- und Freiflächenplanung liegt derzeit nicht vor.<br><br>**Vorschlag 6** Die Stadtverwaltung erarbeitet einen Grün- und Freiflächenplan. Bezogen auf das Plangebiet soll der Untersuchungsraum vom Alten Hafen bis zum Mühlenteich reichen und den Grünverbund darstellen.<br><br>**Nachfolgend werden zu einzelnen Aspekten Überlegungen angestellt und Anregungen formuliert. Die Vorschläge sind teilweise in der Planzeichnung verortet.**<br><br>**7. Zugang zu den Bahnsteigen**<br><br>**Vorschlag 7** Der fußläufige Zugang zu den Bahnsteigen sollte zwischen dem derzeitigen Eingangsgebäude und dem davon südöstlich befindlichen Bahngebäude Bahnhofstraße 12A ebenengleich zu den Bahnsteigen erfolgen.<br><br>Eine Mischverkehrsfläche mit Bus, Taxi und MIV Motorisierter Individualverkehr soll ausgeschlossen werden.<br><br>Im Zugangsbereich zum Bahnsteig soll ein hochwertiger Aufenthaltsraum ermöglich werden (Cafe oder ähnliches).<br><br>**8. Grünzug Lindengarten**<br><br>**Vorschlag 8** Der jetzt für Stellplätze ausgewiesene südöstliche Teil der Parkierungsfläche soll dem Grünzug Lindengarten zugeordnet werden.<br><br>In diesen Teil können bahnsteignah die Stellplätze (offen und geschlossen) für Fahrräder und Pedelecs eingeordnet werden. Eine Elektrotankstelle soll zugeordnet werden.<br><br>Der Grünzug Lindengarten soll durch die südöstliche Planfläche erweitert werden.<br><br>**9. Öffentlichen Personennahverkehr am Bahnhof anlagern**<br><br>Im Zusammenhang mit der der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV durch den Nahverkehr Nordwestmecklenburg und die Neuvergabe von Linienkonzessionierung sind die Bedarfe für Haltestellen, Haltezeiten und Standards der Haltestellen zu ermitteln. Erst danach können die Flächenbedarfe und die planerische Einordnung von Haltestellen in Varianten diskutiert werden.<br><br>**Vorschlag 9** Zunächst sollen die Bedarfe für Haltestellen durch den Aufgabenträger für den ÖPNV ermittelt werden.<br><br>[5] http://www.wismar.de/media/custom/136_3374_1.PDF?1330070116 vom 24.10.12, 17:37 Uhr | Zu 6.<br>Zu diesem Aspekt legt der B-Plan folgendes fest:<br>Auf weitere Konkretisierungen zur Nutzung und Gestaltung innerhalb der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wird im Rahmen der Bauleitplanung verzichtet. Somit ergeben sich mehr Freiheiten in der Objektplanung, die insbesondere für die Fußgängerbereiche vorzugsweise von einem Garten-/Landschaftsplaner vorgenommen werden sollte.<br>Die Planfestsetzungen stimmen mit den Empfehlungen des „Gutachtens Wall- und Festungsanlagen" in der Hansestadt Wismar für den Bereich Bahnhof-Lindengarten überein. Darin heißt es: 1. Erhalt des inneren Festungsgrabens der Festungswerke (Mühlengraben) um Ravlin Horn (19) und 18 Bastion Vespasian (Lindengarten) und 2. Herstellung einer neuen Fußwegeverbindung zwischen dem Bahnhof und der Rostocker Straße zur Erlebbarkeit von Geländebewegung Bastion und Graben.<br><br>Zu 7.<br>Der B-Plan hat zum Erreichen der Bahnsteige für eine überdachte fußläufige Verbindung zwischen dem Vorempfangsgebäude und dem Bahnhofseingangsgebäude entsprechende Festsetzungen getroffen. Diese Gebäude bieten genügend Raum für Aufenthaltsnutzung. Sie befinden sich in der Planungshoheit der DB (AG).<br><br>Zu 8.<br>Ein Kernstück der Planung ist, für die im Bahnbereich dringend erforderliche Stellflächen die planungsrechtliche Grundlage zu schaffen. Zu diesem Zweck und nur für diesen Zweck konnte die Stadt von der DB AG Flächen erwerben. Die Stellplatzanlage wird als dem Bahnbetrieb dienliche Nutzung eingestuft.<br>Somit ist eine Grünflächenausweisung auf der geplanten Parkplatzfläche nicht möglich. Standort für Fahrradstellplätze oder Elektrotankstellen werden je nach Bedarf über die Ausführungsplanung eingeordnet.<br>Die südöstliche Plangebietsfläche stellt ein gewerbliches Baugrundstück dar, welches als solches beibehalten wird. Städtebauliches Ziel ist es, das Grundstück mit einem Baukörper zu bebauen, um den gesamten Denkmalbereich am Ende der Rostocker Straße/Bahntrassen mit einem baulichen Eckpunkt zu fassen.<br><br>Zu 9.<br>Die in der Planung ausgewiesene Bushaltestelle ist mit dem Nahverkehr NWM (Nahbus) abgestimmt. Die DB AG benötigt diese Doppelhaltestelle auch für den Schienenersatzverkehr. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Danach wird über die Standorte entschieden. Eine Kombination von straßenparalleler Anordnung für den Stadtverkehr und einer bahnhofsnahen Anordnung für den Regionalverkehr sollte diskutiert werden.<br>Die Zufahrten für den Regionalverkehr sollen nordwestlich vom jetzigen Eingangsgebäude liegen.<br>**10. Parken des MIV motorisierten Individualverkehrs auf der Fläche des jetzigen ZOB**<br>Die Stadt soll gemeinsam mit dem Aufgabenträger ÖPNV prüfen, ob der derzeitige ZOB in dieser Größe und Lage gebraucht wird.<br>**Vorschlag 10** Die Fläche des derzeitigen ZOB wird durch die Stadt als Stellplatz unter Berücksichtigung der Grün- und Freiflächenplanung als ebenerdige Anlage entwickelt.<br>**11. Schnittstelle der Verkehrsteilnehmer informell bearbeiten**<br>**Vorschlag 11** Die Schnittstelle der verschiedenen Verkehrsteilnehmer wird für den gesamten Bereich Bahnhof – Kreuzung Poeler Straße einschl. Verkehrssignalanlagen simuliert.<br>**12. Gewerbefläche an der Rostocker Straße**<br>An der Rostocker Straße ist das vorhandene Gebäude für eine Wohnnutzung saniert worden. Die ausgewiesene Flächennutzung GE kann zwar als Lärmschutz beabsichtigt sein, scheint mir aber in der Feinsteuerung der Ansiedlung einer für diesen Standort verträglichen Nutzung problematisch.<br>**Vorschlag 12** Die Erforderlichkeit der Einordnung einer Gewerbefläche und die Steuerung der Belegung soll begründet werden.<br>Für die jetzt entstandene (weil genehmigte [?] Wohnnutzung) sollen städtebauliche Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen werden.<br>**Schlussfolgerung:**<br>**13. Weitere Planbearbeitung zurückstellen**<br>**Vorschlag 13** Der weitere Plan wird so lange zurückgestellt, bis der von Sachverständigenbeirat Weltkulturerbe geforderte Grün- und Freiflächenplan durch die Stadtverwaltung vorgelegt, öffentlich diskutiert, von Sachverständigenbeirat beraten und von der Bürgerschaft bestätigt wurde.<br>Ich erwäge, meine Stellungnahme zum Planentwurf wegen meiner grundsätzlichen Ausführungen und wegen meiner Anmerkungen anlässlich der Vorstellung der Ergebnisse der Beratung des Sachverständigenbeirates am 08.10.12 Herrn Bürgermeister Beyer, dem Sachverständigenbeirat, den Ausschussvorsitzenden Bau und Sanierung und dem Sanierungsträger zu übergeben.<br>Eberhardt Blei | Zu 10.<br>Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Die Flächen des ZOB sind nicht im Plangeltungsbereich und daher nicht Gegenstand der Planung.<br>Zu 11.<br>Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.<br>Die Flächen der Straßenkreuzung Poeler Straße/Bahnhofstraße/Poeler Tor/Wasserstraße einschließlich Lichtsignalanlage sind nicht innerhalb des Plangeltungsbereiches und daher nicht Gegenstand der Planung. Für die Belange der Planung liegt ein Verkehrsgutachten vor.<br>Zu 12.<br>Das angesprochene Grundstück (Flurstück Nr. 4497/2) war und bleibt ein Baugrundstück. Städtebauliches Ziel ist es, das Grundstück mit einem Baukörper zu bebauen, um den gesamten Denkmalbereich am Ende der Rostocker Straße/Bahntrassen mit einem baulichen Eckpunkt zu fassen. Die Trauf- und Firsthöhe der festgesetzten Bebauung haben dabei die der Bebauung der Rostocker Straße 73 nicht zu überschreiten. Aufgrund des vorherrschenden Verkehrslärms ist Wohnnutzung jedoch ausgeschlossen. Die daraufhin ausgewiesene eingeschränkte Gewerbenutzung (GEE-2) wurde aufgrund der Lage des Grundstücks in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung innerhalb einer großräumigen Mischgebietsausweisung stark eingeschränkt. Tankstellen, Lagerflächen, Vergnügungsstätten und Einzelhandelseinrichtungen sind konkret unzulässig und alle weiteren Gewerbebetriebe sind nur zulässig, wenn sie das Wohnen nicht wesentlich stören, somit dem Störgrad eines Mischgebietes entsprechen. Für das GEE-2 sind in den Planunterlagen Teil A/Teil B Festsetzungen und in der Begründung entsprechende Erläuterungen enthalten. Für das vorhandene Wohngebäude Rostocker Straße 73 hat die Ausweisung einer Bebauung im GEE-2 den positiven Effekt des Lärmschutzes. Entsprechend den schalltechnischen Untersuchungen zum Bebauungsplan liegen die derzeitigen Straßenverkehrslärmimmissionen in diesem Bereich der Rostocker Straße bereits über den für städtebauliche Planungen geltenden Orientierungswerten der DIN 18005-1 (55/45 dB(A), tags/nachts). Aus dieser Bestandssituation heraus ergeben sich keine gesetzlichen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen für die Bestandsbebauung. Die zusätzliche Verkehrserzeugung durch die Ausweisung des GEE-2 gemäß vorliegendem Verkehrsgutachten (unter Annahme der maximalsten Verkehrsbelastung) erhöht den Emissionspegel bzw. Beurteilungspegel um 0,5 dB(A). Das Planvorhaben hat danach nur marginale Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen.<br>Zu 13.<br>Mit dem vorliegenden B-Plan im Maßstab 1:1000 werden in erster Linie Flächen der DB (AG) als zukünftig öffentliche Flächen für spätere konkreter werdende städtebauliche Planungen gesichert, die als Verkehrsflächen teilweise mit Überlagerung von Flächen eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung ausgewiesen werden. Auf dieser Grundlage sind weiterführende untersetzende Objektplanungen für Verkehr-, Grün- und Freiflächen jederzeit möglich und vor Ausführung jeglicher Baumaßnahmen sogar erforderlich und zwar in enger Abstimmung mit der DB AG sowie des Sachverständigenbeirates.<br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die abgegeben Stellungnahme an die genannten Personen und Bereiche weitergegeben wird. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| |  | | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (2)<br><br>Dr. Eberhardt Blei<br>Negenchören 8<br>23966 Wismar<br><br>01.12.2015<br><br>Hansestadt Wismar<br>Bauamt<br>Kopenhagener Straße 1<br><br>**Bebauungsplanverfahren Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße nach § 3, Absatz 2 BauGB – Öffentliche Auslegung bis 04.12.2015**<br><br>Sehr geehrte Damen und Herren,<br>zum Bebauungsplanverfahren nehme ich wie folgt Stellung:<br><br>1. Aus den ausliegenden Unterlagen war keine Auswertung der in der frühzeitigen Beteiligung gemachten Anregungen erkennbar. Bitte informieren Sie über die Beteiligung insgesamt, auch zur Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger, da die Auslageunterlagen in Nummer [6] nach der Amtlichen Bekanntmachung (Stadtanzeiger vom 24. Oktober 2015) keine Dokumente enthielten.<br>Das ist wohl ein Formfehler, da anzunehmen ist, dass sich TÖB beteiligt haben.<br>2. Die zur Einsichtnahme ausliegenden Unterlagen entsprechen nicht der Ankündigung im Stadtanzeiger. In Nummer [7] waren die „bereits vorliegende Stellungnahmen…" am 06.11.2015 vormittags in den Auslageordner nicht eingefügt. Der Unterzeichner hatte eine Stellungnahme mit Datum 25.10.2012 abgegeben, die mit Schreiben vom 01.11.2012 auch bestätigt wurde, sich weder in den Unterlagen wiederfindet noch behördlich ausgewertet wurde.<br>Dem Unterzeichner ist bekannt, dass in der frühzeitigen Beteiligung weitere Stellungnahmen eingegangen sind, die ebenfalls nicht eingeordnet waren.<br>Es handelt sich hier um einen Formfehler.<br>3. Die Stellungnahme der frühzeitigen Beteiligung ist in Kopie beigefügt und bei der Abwägung voll inhaltlich zu berücksichtigen, da die Hinweise offensichtlich nicht in die jetzige Planvorlage eingegangen sin.<br>4. Bitte begründen Sie und stellen in die Abwägung ein, wie hoch die Reduzierung der „Lärmwahrnehmung durch einen blickdichten Zaun mit vertikaler Begrünung" ist und wie die „Lärmwahrnehmung positiv beeinflusst" wird.<br><br>Freundliche Grüße<br><br>Eberhardt Blei | Zu 1./2.<br>Die während der Auslegung bereit gestellten Unterlagen entsprachen vollumfänglich den im Stadtanzeiger vorab angekündigten umweltrelevanten Informationen.<br>Bei der Aufklärung des dargelegten Sachverhaltes, stellte sich heraus, dass die vor Auslegungsbeginn 8 Uhr zur Vervielfältigung entnommenen Unterlagen zu Auslegungsbeginn nicht in den Ordner, sondern separat dazu gelegt wurden. Bei der Einsichtnahme wurden diese Unterlagen wohl übersehen. Hätte die ernsthafte Absicht bestanden, in diese im Auslegungsordner mittels Trennblättern angekündigte Unterlagen Einsicht zu nehmen, hätte eine kurze Nachfrage im Sekretariat bzw. beim ausgewiesenen Bearbeiter genügt, um das Material zu erhalten.<br>Es handelt sich hier um keinen Formfehler.<br><br>Zu 3.<br>Alle zum Planverfahren eingegangenen Stellungnahmen sind im Verfahrensordner enthalten, und in die Abwägung aufgenommen. Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung erhalten eine Eingangsbestätigung.<br><br>Zu 4.<br>Ein blickdichter Zaun mit vertikaler Begründung stellt keine Lärmschutzmaßnahme dar. Es ist ein städtebauliches Mittel, um die Grenze zum Bahnbetrieb zu gestalten, den öffentlichen Grünflächen einen Rahmen zu geben und nicht zuletzt die lärmverursachenden Bahnbetriebsflächen zu verdecken. Es gibt keine wissenschaftlich untersetzten Untersuchungen, die belegen, dass die subjektive Lärmwahrnehmung geringer ist, wenn die Lärmquelle nicht zu sehen ist. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| |  | Die Behandlung dieser Stellungnahme wurde auf der nächsten Seite -der Abschrift dieser Stellungnahme- vorgenommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|

6) Die Verantwortlichkeit für die Herstellung der Parkplätze und der erforderlichen Zu- und Abfahrten, einschließlich Kosten, verbleiben im Bezug auf die wenigen entstehenden Parkplätze ob zu Lasten Anliegergrund oder nahmaligen Grundstücks der zur Verfügung stehenden Flächen oder wegen der auch erforderlichen Abstandsflächen zu den denkmalgeschützten Grundstücken nur wenige Parkplätze realisierbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine attraktive Fuß- und Radwegeführung nicht nur zum alten Schmaler Abstand halten sollte, sondern auch Pflanzstreifen eingeräumt sein sollte

7) Dass gilt umso mehr für das vorgesehene 6 E- Gebäude, das durch erforderliche Abstandsflächen sowohl die vorgesehene Fuß- und Radwegeführung nur sehr schmal ausgestalten könnte.

Wismar, 24.11.2022

Dr. Holger und Sigrid Matthes

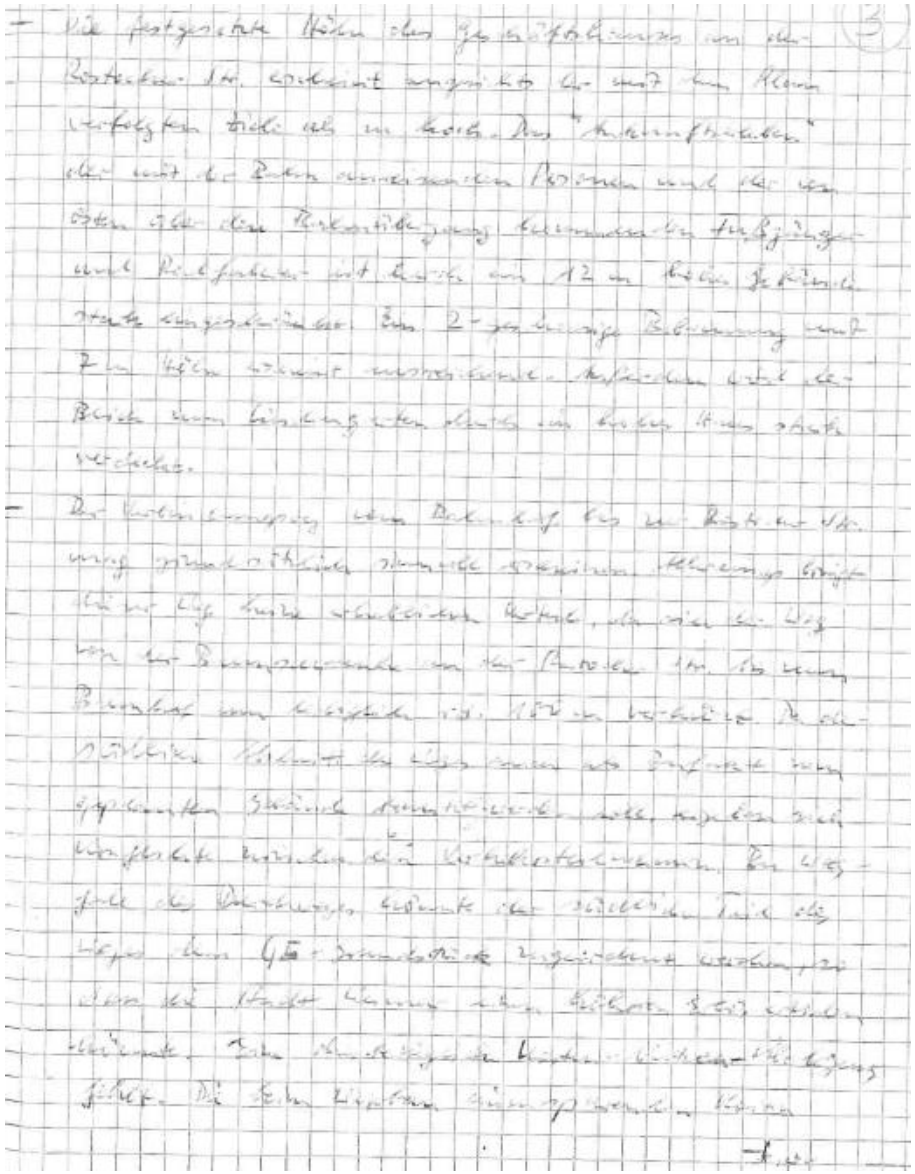
Rostocker Str. 73, 23970 Wismar

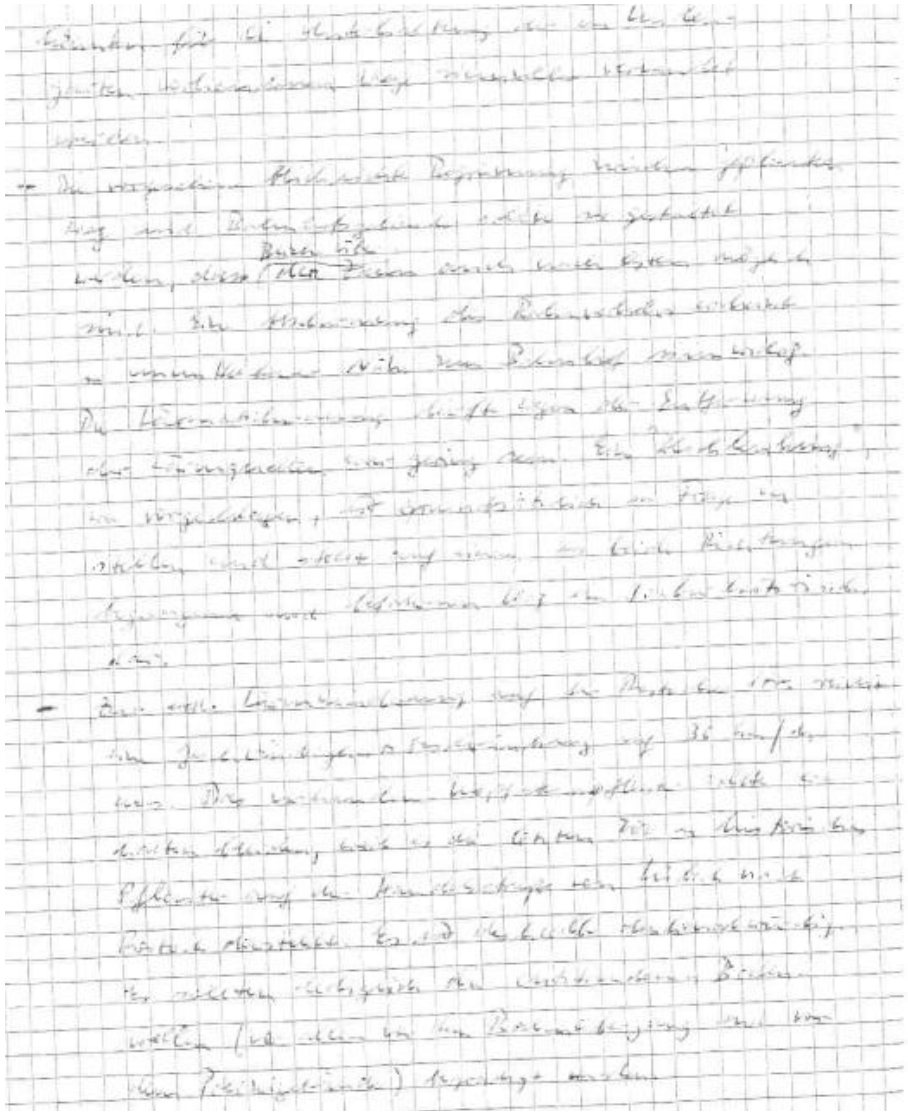
Matthes Matthes

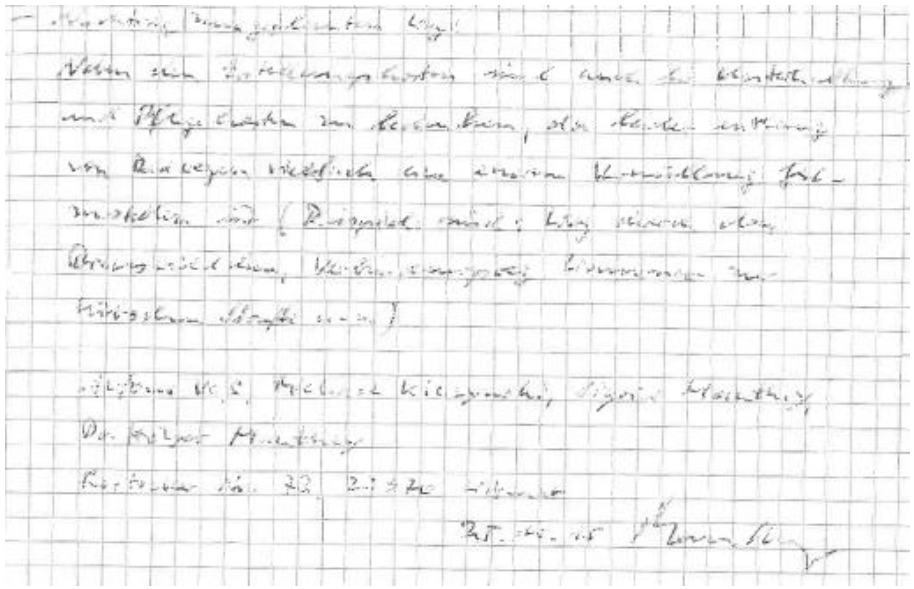
Architekt Dipl. Ing. Knoll

Rostocker Str. 73, 23970 Wismar

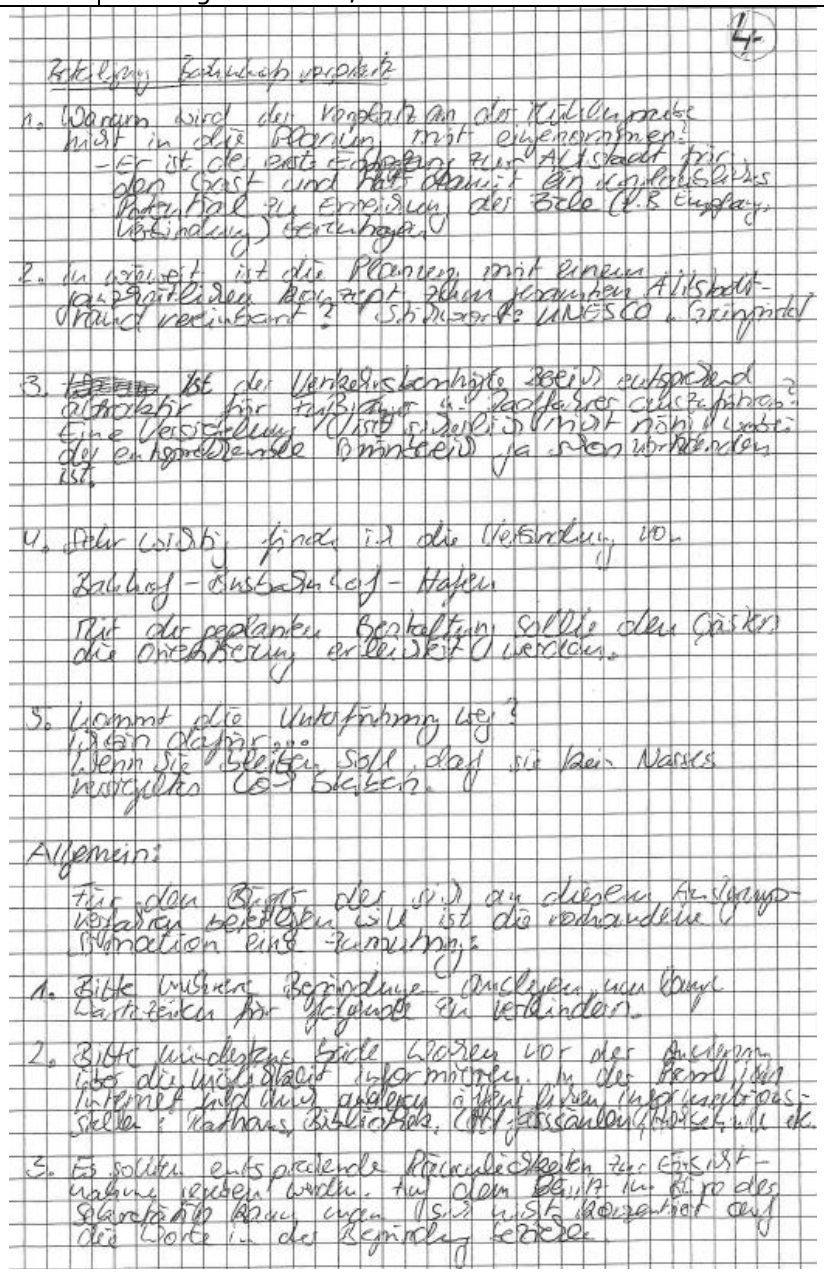
| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Abschrift<br><br>1. Die Schaffung der Durchgängkigkeit für Fußgänger und Radfahrer von der Rostocker Straße über den Bahnhof zur Poeler Straße erscheint sehr sinnvoll, sowohl für Pendler als auch Touristen.<br><br>2. Die Zufahrt zum eingeschränkten GE-Gebiet erscheint problematisch mit Blick auf die Lage am Lindengarten als Teil des Weltkulturerbegebietes. Ebenso erscheint die Lage einer GE-Fläche am Rand des Lindengartens störend und schränkt die kulturelle- und Erholungsfunktion ein.<br><br>3. Die vorgesehene GE-Fläche sollte zur Abrundung des Lindengartens verwendet werden, zumal in Wismar genügend GE-Flächen vorhanden sind.<br><br>4. Ein GE-Gebiet könnte die bestehende architektonisch historische Qualität dieses Teils der Rostocker Straße massiv beeinträchtigen.<br><br>5. Es sollte eine fußläufige Verbindung von den Bahnsteigen zum Bahnhofsvorplatz geschaffen bzw. wiederhergestellt werden, wie sie auch früher bestanden hat (Gehbehinderte, Kinderwagen, Fahrradfahrer, „Kofferträger").<br><br>6. Die voraussichtlich für die Schaffung der Parkplätze und der erforderlichen Zu- und Abfahrten entstehenden Kosten erscheinen im Blick auf die wenigen entstehenden Parkplätze als zu hoch. Aufgrund des schmalen Zuschnitts des zur Verfügung stehenden Geländes sind wegen der auch erforderlichen Abstandsflächen zu den benachbarten Grundstücken nur wenige Parkplätze realisierbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine attraktive Fuß- und Radwegeführung nicht nur aus einem schmalen Asphaltband bestehen sollte, sondern mit Pflanzstreifen eingerahmt sein sollte.<br><br>7. Das gilt umso mehr für das vorgesehene GE-Gebiet, das durch erforderliche Abstandsflächen und die vorgesehene Fuß- und Radwegeführung nur sehr schmal ausfallen könnte.<br><br>Wismar, den 24. 10. 2012<br>Dr. Holger und Sigrid Manthey, Rostocker Str. 73, 23970 Wismar<br>Alfons Voß und M. Kiczynski, Rostocker Str. 73, 23970 Wismar | Zu 1.<br>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die neue Wegeverbindung Zustimmung findet.<br><br>Zu 2.-4.<br>Das angesprochene Grundstück war und bleibt ein Baugrundstück. Die Stadt sieht hier nicht für die gesamte Öffentlichkeit die Notwendigkeit der Herabstufung der Grundstückswertigkeit in Richtung Grünfläche. Das Gartendenkmal Lindengarten ist bereits begrenzt durch den Mühlengraben und die neu geplante Wegeverbindung östlich des Grabens lässt vorrangig den Lindengarten aus einer neuen Perspektive wirken. Es besteht hier weniger der Anspruch dringend neue Grünflächen schaffen zu müssen. Städtebauliches Ziel ist es aber, das in Rede stehende Grundstück mit einem Baukörper zu bebauen, um den gesamten Denkmalbereich Altstadt am Ende der Rostocker Straße/Bahntrassen mit einem baulichen Eckpunkt zu fassen. Die Trauf- und Firsthöhe sowie die Geschossigkeit der festgesetzten Bebauung haben dabei die der Nachbarbebauung der Rostocker Straße 73 nicht zu überschreiten. Aufgrund des vorherrschenden Verkehrslärms ist Wohnnutzung jedoch ausgeschlossen. Die daraufhin ausgewiesene eingeschränkte Gewerbenutzung (GEE-2) wurde aufgrund der Lage des Grundstücks in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung innerhalb einer großräumigen Mischgebietsausweisung stark eingeschränkt. Tankstellen, Lagerflächen, Vergnügungsstätten und Einzelhandelseinrichtungen sind konkret unzulässig und alle weiteren Gewerbebetriebe sind nur zulässig, wenn sie das Wohnen nicht wesentlich stören, somit dem Störgrad eines Mischgebietes entsprechen. Für das GEE-2 sind in den Planunterlagen Teil A/Teil B Festsetzungen und in der Begründung entsprechende Erläuterungen enthalten.<br><br>Zu 5.<br>Über die vorliegende Planung werden öffentliche Verkehrsflächen bis an das Bahnhofsgebäude sowie an die Bahnsteige heran gesichert. Mittels weiterer ausführender Planungen kann die fußläufige ebenerdige Verbindung zwischen den Zielpunkten gestaltet werden.<br><br>Zu 6.<br>Die Kosten der Erschließungsmaßnahmen wurden überschläglich ermittelt. Sie sollen eine Kostenorientierung für die Realisierung des Bebauungsplanes sein. Eine tatsächliche Kostenkalkulation kann es erst auf Grundlage von Ausführungsplanungen geben.<br><br>Zu 7.<br>Das GEE-Grundstück ist ein Privatgrundstück. Realisierungskosten werden hierfür nicht ermittelt und ausgewiesen. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| |  | Die Behandlung dieser Stellungnahme wurde auf der nächsten Seite -der Abschrift dieser Stellungnahme- vorgenommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| |  | | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| |  | | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Abschrift | | Teilweise Berücksichtigung |
| | • Die festgesetzte Höhe des Geschäftshauses an der Rostocker Straße erscheint angesichts der mit dem Plan verfolgten Ziele als zu hoch. Das „Ankunftserleben" der mit der Bahn ausreisenden Personen und der von Osten über den Bahnübergang kommenden Fußgänger und Radfahrer ist durch ein 12 m hohes Gebäude stark eingeschränkt. Eine 2-geschossige Bebauung mit 7 m Höhe erscheint ausreichend. Außerdem wird der Blick zum Lindengarten durch ein hohes Haus stark verdeckt. | Die im GEE-Gebiet festgesetzten Höhen und die Geschossigkeit der Bebauung orientieren sich an der Nachbarbebauung, Rostocker Straße 73.<br>Es wird auch kein Konflikt gesehen zum Gartendenkmal Lindengarten. | |
| | • Der Verbindungsweg vom Bahnhof bis zur Rostocker Straße mag grundsätzlich sinnvoll erscheinen. Allerdings bringt dieser Weg keine erheblichen Vorteile, da sich der Weg von der Bahnschranke an der Rostocker Straße bis zum Bahnhof um lediglich rund 100 m verkürzt. Da der südliche Abschnitt des Weges auch als Zufahrt zum geplanten Gelände benutzt werden soll, ergeben sich Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern. Bei Wegfall des Durchweges könnte der südliche Teil des Weges dem GE-Grundstück zugeordnet werden, so dass die Stadt Wismar einen höheren Erlös erzielen könnte. Eine diesbezügliche Kosten-Nutzen-Überlegung fehlt. Die beim Wegebau einzusparenden Kosten könnten für die Unterhaltung der im Lindengarten vorhandenen Wege sinnvoller verwendet werden. | Die Planung der neuen Wegeverbindung wird von der Öffentlichkeit vorrangig positiv gesehen. Der Planung geht es nicht allein um Kosten-Nutzen-Rechnung. Neben einer schnelleren Wegeverbindung steht hier auch der Gewinn für die städtische Parkanlage Lindengarten, die nun aus anderer Perspektive erlebbar wird, im Vordergrund. | |
| | • Die vorgesehene blickdichte Begrünung zwischen geplantem Weg und Bahnhofsgelände sollte so gestaltet werden, dass Blicke über den Zaun auch nach Osten möglich sind. Eine Abschirmung des Bahnverkehrs erscheint in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof sinnwidrig. Die Lärmabschirmung dürfte wegen der Entfernung der Lärmquellen nur gering sein. Eine „Blicklenkung", wie vorgeschlagen, ist grundsätzlich in Frage zu stellen und stellt auf einen in beide Richtungen begangenen und befahrenen Weg ein Sicherheitsrisiko dar. | Auf der Grenze zu den Bahnbetriebsflächen wird es aus sicherheitstechnischen Gründen einen Zaun geben. Die dazugewonnenen Grünflächen entlang der geplanten Wegeverbindung sind recht schmal, um sie parkartig zu bepflanzen. Diese Bepflanzung würde ein Unsicherheitsempfinden mit sich bringen. Aus diesem Grund sollte eine schmale vertikale Begrünung entlang des Zaunes auch möglich sein. Der B-Plan setzt daher nur Zulässigkeiten fest. Die ausführenden Frei- und Grünflächenplanungen werden diese Thematik abschließend prüfen. | |
| | • Zur evtl. Lärmminderung auf der Rostocker Straße reicht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km / h aus. Das vorhandene Kopfsteinpflaster sollte erhalten bleiben, weil es die letzten 200 m historisches Pflaster auf der Handelsstraße von Lübeck nach Rostock darstellt. Es ist deshalb denkmalwürdig. Es sollten lediglich die entstandenen Bodenwellen (vor allem vor dem Bahnübergang und vor dem Polizeigebäude) begradigt werden. | Das Lärmgutachten gibt Empfehlungen für eine Lärmminimierung auf der Rostocker Straße, die außerhalb der Bauleitplanung zu prüfen sind. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist eine Ordnungsmaßnahme und der Austausch des Kopfsteinpflasters kann nur im Zuge einer Sanierung der Rostocker Straße erfolgen. | |
| | • Nachtrag zum geplanten Weg:<br>Neben den Erstellungskosten sind auch die Unterhaltungs- und Pflegekosten zu bedenken, da leider entlang von Radwegen vielfach eine enorme Vermüllung festzustellen ist.<br>(Beispiele sind: Weg durch das Dreweswäldchen, Verbindungsweg Wonnemar zur Lübschen Straße u. a.). | Die angesprochene „Vermüllung" stellt in einigen Bereichen ein tatsächliches Problem dar. Es sollte uns aber nicht davon abhalten, städtebaulich sinnvolle Wegeverbindungen auszubauen. Dies ist kein Planungsproblem, sondern betrifft die derzeitigen gesamtgesellschaftlichen Lebensformen. | |
| | Alfons Voß, Michael Kiczynski, Sigrid Manthey, Dr. Holger Manthey<br>Rostocker Straße 73, 23970 Wismar | | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| |  | Die Behandlung dieser Stellungnahme wurde auf der nächsten Seite -der Abschrift dieser Stellungnahme- vorgenommen. | |

Zu 1.) Bahnhofsvorplatz

1. Warum wird der Vorplatz an der Kirchenseite nicht in die Planung mit einbezogen?
- Er ist die zentrale Eingangszone zur Altstadt für den Gast und hat damit ein enormes Potential zur Erweiterung des Belebungsangebotes (z.B. Cafeplatz, Verbindung)

2. In Greifswald ist die Planung mit einem Altstadtumgebungsbereich verknüpft. Wenn kommen die UNESCO „Grünfinger“ vereinbart?

3. Ist der Verkehrsknotenpunkt Bahnhof/Rostocker Straße entsprechend übersichtlich für Fußgänger und Radfahrer ausgeführt? Eine Verschiebung der Haltestelle Bahnhof ja sehr vorteilhaft ist.

4. Der Weg führt in die Verbindung von Bahnhof – Busbahnhof – Hafen
Mit der geplanten Bebauung sollte den Gästen die Orientierung erleichtert werden.

5. Kommt die Unterführung weg?
Wenn Sie bleiben soll, darf sie kein Nachteil gegenüber der Straße sein.

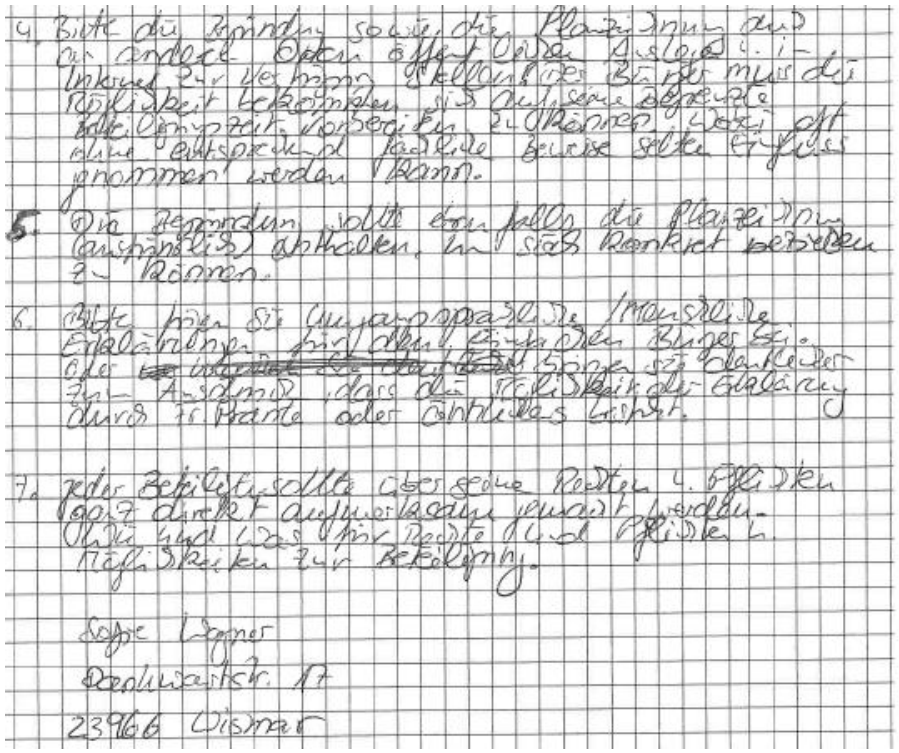
Allgemein:
Für den Bürger, der sich an diesem Verfahren beteiligen will ist die verständliche Information eine Voraussetzung.

1. Bitte weitere Begründung – Anderen zum Vorteil Nachteile für Jemand zu verhindern.

2. Bitte mindestens Stadtplan vor der Auslegung über die Möglichkeit informieren. In der Rostocker Tribüne? Und auch anderen öffentlichen Informationsstellen: Rathaus, Bibliothek, Stadtgalerie, Stadtbücherei, Hotels etc.

3. Es sollten entsprechende Räumlichkeiten zur Einsichtnahme gegeben werden. Auf dem Bauamt im Büro des Stadtbaurats kann man nicht ungestört auf die Karte in der Kemenate sehen.

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|



4. Bitte die Begründung sowie die Planzeichnung auf die andere Seite dieses Blattes übertragen, damit Interessierte Bürger nur eine Seite kopieren müssen.

5. Die Begründung sollte dann falls die Planzeichnung tatsächlich abknicken, im DIN A4 Format betrachtet zu können.

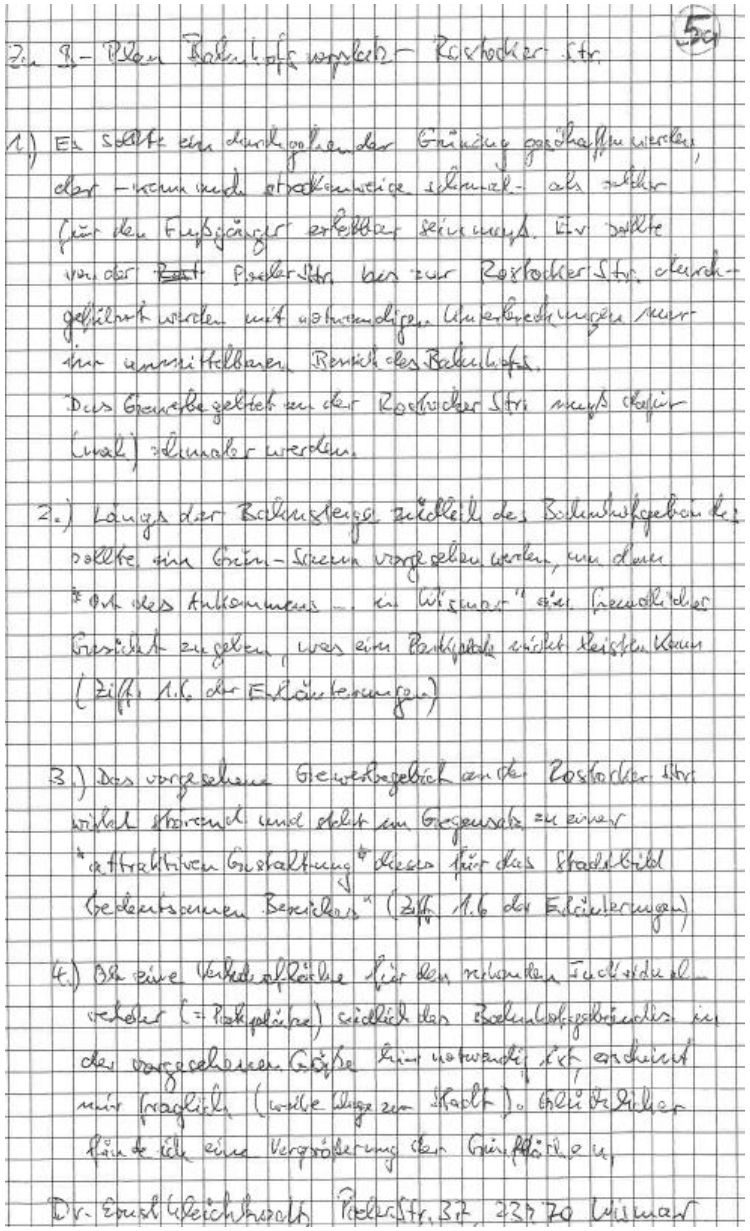
6. Bitte hängen Sie Luftaufnahmen/Modelle Erläuterungen für alle Bürger ein. Oder ~~[illegible]~~ Sorgen sie dafür, dass im Ausschuss, dass die Verkäufer die Erläuterung durch Fotos oder ähnliches liefert.

7. Jeder Beteiligte sollte über seine Rechte & Pflichten ggf. direkt aufgeklärt werden. Hilfe und Links für Rechte und Pflichten & Möglichkeiten zur Beteiligung.

Sophie Wagner
Rostocker Str. 17
23966 Wismar

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Abschrift<br><br>Beteiligung Bahnhofsvorplatz<br><br>1. Warum wird der Vorplatz an der Mühlengrube nicht in die Planung mit eingenommen?<br>• Er ist der erste Empfang zur Altstadt für den Gast und hat damit ein unglaubliches Potential zur Erreichung der Ziele (z. B. Empfang, Verbindung) beizutragen.<br><br>2. Inwieweit ist die Planung mit einem ganzheitlichen Konzept zum gesamten Altstadtrand vereinbart? Stichwort: UNESCO und Grünportial<br><br>3. Ist der verkehrsberuhigte Bereich entsprechend attraktiv für Fußgänger und Radfahrer auszuführen? Eine Verkehrsregelung ist sicherlich nicht nötig, wobei der entsprechende Grünbereich ja schon vorhanden ist.<br><br>4. Sehr wichtig finde ich die Verbindung von Bahnhof – Busbahnhof – Hafen.<br>Mit der geplanten Gestaltung sollte den Gästen die Orientierung erleichtert werden.<br><br>5. Kommt die Unterführung weg? Ich bin dafür. Wenn sie bleiben soll, darf sie keine nasses versiegeltes Loch bleiben.<br><br>Allgemein:<br>Für den Bürger, der sich an diesem Auslegungsverfahren beteiligen will, ist die vorhandene Situation eine Zumutung.<br><br>1. Bitte mehrere Begründungen auslegen, um Wartezeiten für Folgende zu verhindern.<br><br>2. Bitte mindestens beide Wochen vor der Auslegung über die Möglichkeit informieren. In der Presse, im Internet und auch anderen öffentlichen Informationsstellen: Rathaus, Bibliothek, Litfasssäulen, Hochschule etc.<br><br>3. Es sollten entsprechende Räumlichkeiten zur Einsichtnahme gegeben werden. Auf dem Beisitz im Büro der Sekretärin kann man sich nicht konzentriert auf die Worte in der Begründung beziehen.<br><br>4. Bitte die Begründung sowie die Planzeichnung auch an anderen Orten öffentlich auslegen und im Internet zur Verfügung stellen! Der Bürger muss die Möglichkeit bekommen, sich auf seine begrenzte Beteiligungszeit vorbereiten zu können, wobei oft ohne entsprechend fachliche Beweise selten Einfluss genommen werden kann.<br><br>5. Die Begründung sollte ebenfalls die Planzeichnung (ausführlich) enthalten, um sich konkret beziehen zu können.<br><br>6. Bitte fügen Sie umgangssprachliche / menschliche Erklärungen für den einfachen Bürger bei oder bringen Sie deutlicher zum Ausdruck, dass die Möglichkeit der Erklärung durch Frau Prante oder ähnliches besteht.<br><br>7. Jeder Beteiligte sollte über seine Rechte und Pflichten ganz direkt aufmerksam gemacht werden. Wie und was für Rechte und Pflichten und Möglichkeiten zur Beteiligung.<br><br>Sofie Wagner<br>Dankwartstraße 17, 23966 Wismar | Zu 1.<br>Der Bebauungsplan weist bauliche und flächige Nutzungen im privaten oder öffentlichen Eigentum aus. Bei flächigen Nutzungen kann er nur bedingt auf kleinräumige Gestaltung Einfluss nehmen. Erst auf Grundlage eines Bebauungsplanes werden für öffentliche Verkehrs- und Grünflächen Ausführungsplanungen/Objektplanungen von Verkehrsplanern, Freiraum- und Landschaftsarchitekten aufgestellt.<br>Der angesprochene Bereich stellt bereits eine öffentliche Verkehrsfläche dar und kann bei einer folgenden Gestaltungsplanung in den Planbereich einbezogen werden.<br><br>Zu 2.<br>Um einen Altstadtrand gestalten zu können, muss man erst im Besitz der Flächen sein. Vorrangiges Ziel des Bebauungsplanes ist es, die Flächen der Deutschen Bahn AG, die sämtlich während der Planaufstellung seitens der Stadt erworben werden konnten, teilweise aber noch als Flächen für eisenbahnrechtliche Zwecke auszuweisen sind, als künftig öffentliche Flächen –vorrangig als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung- zu sichern. Die Deutsche Bahn AG stimmte dem Verkauf der Flächen nur zu, wenn diese Flächen weiterhin dem Bahnbetrieb dienlich sind. Und das sind vorrangig Verkehrsflächen, die über spätere Freiflächenplanungen im Sinne eines ganzheitlichen Konzeptes für einen ansprechenden Altstadtrand gestaltet werden können.<br><br>Zu 3.<br>Wie bereits unter Pkt.1 erwähnt, der B-Plan weist nur eine Verkehrsfläche aus, die attraktive Gestaltung erfolgt über eine Freifläche-/Grünplanung.<br><br>Zu 4.<br>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Wie bereits unter Pkt.1 erwähnt, der B-Plan weist nur eine Verkehrsfläche aus, die Gestaltung einschließlich Orientierungshilfen erfolgt über eine Freiraumplanung.<br><br>Zu 5.<br>Die städtischen Planungen gehen von einem überdachten ebenerdigen Erreichen der Bahnsteige aus. Die derzeitige Unterführung wird für diesen Zweck nicht mehr benötigt. Da diese im Eigentum der Deutschen Bahn AG ist, kann der B-Plan hierzu aber keine Festsetzungen treffen.<br><br>Die allgemeinen Ausführungen betreffen nicht den B-Plan selbst und sind daher nicht Gegenstand der Abwägung.<br><br>Zu 1.<br>Es sind stets mehre Exemplare der ausliegenden Planunterlagen beim Bearbeiter vorrätig. Falls dieser bedauerliche Einzelfall nochmals auftreten sollte, sind alle Mitarbeiter entsprechend informiert.<br><br>Zu 2.<br>Der Stadtanzeiger ist gemäß Hauptsatzung der Stadt das amtliche Bekanntmachungsblatt | Teilweise Berücksichtigung |

| | | |
|---|---|---|
| | der Stadt. Die Bekanntgabe der öffentlichen Auslegung erfolgt gemäß BauGB. Als zusätzliches Angebot der Stadt sind diese Veröffentlichungen auch mit Erscheinungstag des Stadtanzeigers unter www.wismar.de/Bürger/Aktuelles/Öffentliche_Auslegungen/ bis zum Ende der Auslegung einsehbar.<br><br>Zu 3.<br>Eine separate Räumlichkeit, die während der Zeit der Auslegung auf Dauer zur Verfügung steht, wird vom Gesetzgeber nicht verlangt und steht im Bauamt nicht zur Verfügung. Zur Zeit bieten wir einen Tisch mit 2 Stühlen auf dem Flur.<br><br>Zu 4.<br>Als zusätzliches Angebot der Stadt sind Auslegungen auch im Internet unter www.wismar.de/Bürger/Aktuelles/Öffentliche_Auslegungen/ einsehbar.<br><br>Zu 5.<br>Eine ausführliche Planzeichnung in der Begründung ist aufgrund der Datenfülle und Unlesbarkeit nicht darstellbar.<br><br>Zu 6.<br>Eine Auslegung entspricht einem Aushang. Gesprächstermine können immer vereinbart werden. Im günstigsten Fall, steht ein Mitarbeiter sofort zur Verfügung. Aber der Gesetzgeber sieht nicht vor, dass ein Mitarbeiter zur Erläuterung der Planung auf Dauer während der gesamten Auslegungszeit zur Verfügung stehen muss.<br><br>Zu 7.<br>In der Veröffentlichung zur Auslegung wird der je nach Verfahrensschritt der § 3(1) bzw. § 3(2) des BauGB zitiert. Dem Bürger wird vermittelt, dass er das Recht hat, die Planung einzusehen und eine Stellungnahme abzugeben. Pflichten bestehen in diesem Zusammenhang nicht. Wer ein wirkliches Interesse an der Planung hat, kann nachfragen, sich informieren und somit alle Möglichkeiten nutzen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| |  | Die Behandlung dieser Stellungnahme wurde auf der nächsten Seite -der Abschrift dieser Stellungnahme- vorgenommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | Abschrift<br><br>Zu B-Plan Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße<br><br>1. Es sollte ein durchgehender Grünzug geschaffen werden, der – wenn auch streckenweise schmal – als solcher für den Fußgänger erlebbar sein muss. Er sollte von der Poeler Straße bis zur Rostocker Straße durchgeführt werden mit notwendigen Unterbrechungen nur im unmittelbaren Bereich des Bahnhofs. Das Gewerbegebiet an der Rostocker Straße muss dafür (noch) schmaler werden.<br><br>2. Längs der Bahnsteige südlich des Bahnhofgebäudes sollte ein Grün-Saum vorgesehen werden, um dem „Ort des Ankommens in Wismar" ein freundliches Gesicht zu geben, was ein Parkplatz nicht leisten kann (Ziff. 1.6 der Erläuterungen).<br><br>3. Das vorgesehene Gewerbegebiet an der Rostocker Straße wirkt störend und steht im Gegensatz zu einer „attraktiven Gestaltung dieses für das Stadtgebiet bedeutsamen Bereiches" (Ziff. 1.6 der Erläuterungen).<br><br>4. Ob eine Verkehrsfläche für den ruhenden ..... Verkehr (= Parkplätze) südlich des Bahnhofs-gebäudes in der vorgesehenen Größe hier notwendig ist, erscheint mir fraglich (weitere Wege zur Stadt). Glücklicher fände ich eine Vergrößerung der Grünflächen.<br><br>Dr. Ernst Weichbrodt<br>Rostocker Straße 37<br>23970 Wismar | Zu 1.<br>Das Ziel des vorliegenden Bebauungsplanes ist, die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung eines durchgehenden für den Fußgänger angenehm erlebbaren Bereich von der Poeler Straße bis zur Rostocker Straße zu schaffen. Zu den für Fußgänger zweckbestimmten Flächen sowie dem verkehrsberuhigten Bereich wird es Freiraumplanungen vorzugsweise durch bzw. in Begleitung von Landschaftsarchitekten geben, die in Ausführungsplanungen das Endziel im Detail umsetzen. Im Bereich des Gewerbegebietes GEE-2 wird es dabei keine weitere Einschränkung geben, um die Nutzung der Flächen nicht weiter zu erschweren.<br><br>Zu 2.<br>Ein Parkplatz unmittelbar am Bahnhof ist dringend erforderlich. Hinter dem Lindengarten ist er von der Altstadt aus kaum wahrnehmbar. Die zur Verfügung stehenden Flächen ermöglichen leider keinen „Grün-Saum" entlang des Gleises 51 (Bahnsteig 1). In der Objektplanung zum Parkplatz wird es Baumpflanzungen geben, die mit ihrer Krone den Anblick eines Parkplatzes mildern. Ebenfalls ist ein begrünter Grenzzaum geplant.<br><br>Zu 3.<br>Das angesprochene Grundstück war und bleibt ein Baugrundstück. Die Stadt sieht hier nicht für die gesamte Öffentlichkeit die Notwendigkeit der Herabstufung der Grundstückswertigkeit in Richtung Grünfläche. Das Gartendenkmal Lindengarten ist bereits begrenzt durch den Mühlengraben und die neu geplante Wegeverbindung östlich des Grabens lässt vorrangig den Lindengarten aus einer neuen Perspektive wirken. Es besteht hier weniger der Anspruch dringend neue Grünflächen schaffen zu müssen. Städtebauliches Ziel ist es aber, das in Rede stehende Grundstück mit einem Baukörper zu bebauen, um den gesamten Denkmalbereich Altstadt am Ende der Rostocker Straße/Bahntrassen mit einem baulichen Eckpunkt zu fassen. Die Trauf- und Firsthöhe sowie die Geschossigkeit der festgesetzten Bebauung haben dabei die der Nachbarbebauung der Rostocker Straße 73 nicht zu überschreiten. Aufgrund des vorherrschenden Verkehrslärms ist Wohnnutzung jedoch ausgeschlossen. Die daraufhin ausgewiesene eingeschränkte Gewerbenutzung (GEE-2) wurde aufgrund der Lage des Grundstücks in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung innerhalb einer großräumigen Mischgebietsausweisung stark eingeschränkt. Tankstellen, Lagerflächen, Vergnügungsstätten und Einzelhandelseinrichtungen sind konkret unzulässig und alle weiteren Gewerbebetriebe sind nur zulässig, wenn sie das Wohnen nicht wesentlich stören, somit dem Störgrad eines Mischgebietes entsprechen. Für das GEE-2 sind in den Planunterlagen Teil A/Teil B Festsetzungen und in der Begründung entsprechende Erläuterungen enthalten.<br><br>Zu 4.<br>Gerade am Bahnhof ist die Ausweisung von Parkplätzen sehr wichtig, um die Nutzung des ÖPNV attraktiver zu machen. Die hierfür in Anspruch genommene Fläche ist teilweise eine Fläche für eisenbahnrechtliche Zwecke wegen vorhandenem Leitungsbestand. Eine Nutzung dieser Fläche als Grünfläche mit Pflanzmaßnahmen wäre gar nicht möglich. Des Weiteren besitzt die Deutsche Bahn AG weiterhin die Planungshoheit über diese Flächen und nur in Abstimmung mit der DB AG sind dem bahnbetreib dienlich Nutzungen zulässig. Und das wären z. B. Parkplätze, | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | 56<br><br>Dr. Ernst Weichbrodt<br>Poeler Straße 37, 23970 Wismar<br>Tel. 038 41 / 22 77 09<br>e-mail: ernst@familie-weichbrodt.de<br><br>WEICHBRODT POELER STRASSE 37 23970 WISMAR<br><br>**Hansestadt Wismar**<br>**Bauamt**<br>**Kopenhagener Straße 1**<br><br>den 31. Oktober 2012<br><br>**Bebauungsplanverfahren Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße**<br>**Stellungnahme - Anregungen**<br><br>Bei meiner gestrigen Durchsicht der o. a. Planungsunterlagen in den Räumen des Planungsamtes habe ich mehrere Anregungen in das ausliegende Buch eingetragen:<br>➢ Grünzug von der Poeler Straße bis durchgehend ! zur Rostocker Straße<br>➢ Grünsaum längs der Bahnsteige südlich des Bahnhofsgebäudes<br>➢ Verkleinerung der Parkflächen zugunsten von Grünflächen angrenzend an den Lindengarten<br>➢ Problematik von Gewerbeflächen an der Rostocker Straße. | Die aufgeführten Anregungen wurden zur Kenntnis genommen und in der Abwägung unter Pkt. 5a behandelt. | Teilweise Berücksichtigung |
| | Im Nachgang ist mir noch ein besonderer Schwachpunkt der vorgelegten Planung aufgefallen:<br>➢ **fehlende Einbindung in eine großräumige Planung.**<br><br>Die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zumindest für den Bereich zwischen Poeler Straße – Rabenstraße – Rostocker Straße mit Anbindung zum Mühlenteich ist offenbar nicht einmal angedacht. Dabei liegen hier in räumlicher Nachbarschaft die jetzt entwidmeten, ehemaligen Bahnanlagen angrenzend an den Lindengarten, die östlich der Bahnanlagen liegenden Feuchträume bis zur Bebauung Rabenstraße und südlich davon der Mühlenteich in relativer Nähe zueinander. **Sie könnten zu einem wertvollen Naherholungsgebiet für die östliche Altstadt gleichermaßen wie für die Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung bis hin zum Kagenmarkt entwickelt werden.**<br>Dies besonders vor dem Hintergrund, daß dieser Teil von Wismar deutlich weniger öffentliche Grün- und Naherholungsräume aufweist als andere Stadträume, gleichzeitig durch die Nähe zum Industriegebiet Haffeld ohnehin belastet ist, sich aber andererseits mit den Seniorenwohnanlagen zwischen Rabenstraße und Philosophenweg zu einem Schwerpunkt altersgerechter Wohnbebauung entwickelt. Eine Aufwertung dieses Stadtraumes erscheint mir aus allen diese Gründen mittelfristig dringend geboten. | Der Vorschlag zur Erarbeitung eines großflächigen Gesamtkonzeptes wird zur Kenntnis genommen. | |
| | Verwundert hat mich auch die fehlende Verzahnung der ausgelegten Planung mit der parallel laufenden Planung für die Unterführung Poeler Str. Hierzu fehlt jeder Hinweis in der zeichnerischen Darstellung, und sie ist meiner Erinnerung nach auch in den Erläuterungen nicht thematisiert. In der textlichen Darstellung ist nur vage von einer Hinführung der touristischen Besucher zum Hafenbereich die Rede, wobei ganz offen bleibt, mit welcher Wegeführung und welcher Gestaltung | Für das Projekt Eisenbahnbrücke in Wismar ist die Deutsche Bahn AG Vorhabenträgerin. In der Begründung ist dazu ein Hinweis enthalten.<br>In der Planzeichnung ist eine Verkehrsanbindung aus diesem Projekt vorbehaltlich und nachrichtlich dargestellt. Beide Planungen laufen aber unabhängig voneinander. Informationen hierzu sind außerhalb dieser Bauleitplanung einholbar. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | *Blatt 2 zum Schreiben vom 31.10.2012*<br><br>das bewirkt werden soll. Dabei nimmt die Ausweisung der nördlich vor dem Bahnhofgebäude liegenden Fläche als Verkehrsfläche schon eine grundsätzliche Entscheidung vorweg.<br><br>Natürlich könnte das hier angeregte Konzept eines Naherholungsgebietes zwischen Altstadtrand und Rabenstraße nur langfristig in verschiedenen Teilschritten verwirklicht werden. Es hat jedoch Auswirkungen auch auf die laufende Planung, wie z. B. die angeregte Fortführung eines Grünzuges bis zur Rostocker Straße gerade auch am östlichen Ufer des Mühlenbaches, oder einer denkbaren Querung des Bahnhofsgeländes für den fußläufigen Verkehr zur Verbindung beider Teilräume – auch wenn eine solche Vorstellung zur Zeit utopisch anmutet.<br><br>Ernst Weichbrodt | Der Bebauungsplan mit seinen zeichnerischen sowie textlichen Festsetzungen bezieht sich auf einen festgelegten Geltungsbereich. Diese Festsetzungen werden zur Satzung erhoben. Darüber hinaus kann es in der Begründung gebietsübergreifende Erklärungen geben, die nicht auf dem Plan darstellbar sind und auch nicht dargestellt werden müssen. Die Begründung hat nur erläuternden und informativen Charakter.<br><br>Der Bebauungsplan wird im ersten Schritt erarbeitet und stellt die planungsrechtliche Grundlage für die folgenden Ausführungsplanungen, die für den Bürger wesentlich anschaulicher sind, da sie die Gestaltung im Detail vorlegen, dar.<br>Zu der Frage ob die Fußgängerpromenade nördlich oder südlich des Bahnhofvorempfangsgebäudes geführt werden sollte, gibt es keine Entscheidungsmöglichkeit, da die Flächen südlich des Gebäudes für die Anforderungen an Verkehrsanlagen unzureichend sind.<br><br>Der Vorschlag zur Erarbeitung eines Naherholungskonzeptes zwischen Altstadtrand und Rabenstraße wird zur Kenntnis genommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (07.12.2015) Sybille Warthun - Stellungnahme Beirat Menschen mit Behinderungen Page 1<br><br>6<br><br>**Von:** Behindertenbeauftragte <behindertenbeauftragte@hs-wismar.de><br>**An:** <bauamt@wismar.de><br>**CC:** "Itter, Wolfgang" <wolfgang-itter@t-online.de>, "Griese, Wolfgang" <grie...<br>**Datum:** 04.12.2015 21:59<br>**Betreff:** Stellungnahme Beirat Menschen mit Behinderungen B-Plan 80/11 Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße<br><br>Kreistag Nordwestmecklenburg<br><br>Hansestadt Wismar Bauamt Amtsleiter 07. DEZ. 2015<br><br>Beirat für Menschen mit Behinderungen<br><br>Landkreis Nordwestmecklenburg • Postfach 1565 • 23958 Wismar<br><br>Hansestadt Wismar<br><br>Bauamt Abt. Abt. Bauordnung<br>Kopenhagener Straße 1<br>23966 Wismar<br><br>Stellungnahme des Beirates für Menschen mit Behinderungen zum | Die Behandlung der Stellungnahme des Beirates für Menschen mit Behinderung wird auf den folgenden Seiten vorgenommen. | Teilweise Berücksichtigung |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (07.12.2015) Sybille Warthun - Stellungnahme Beirat Menschen mit Behinderungen Page 2<br><br>Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“<br><br>Auslegung vom 2.11. bis 4.12.2015<br><br>Stand Stellungnahme 04.12.2015<br><br>Zu 1.6 Planungsabsichten und Ziele<br><br>Insgesamt ist die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fahrgästen, Fußgängerinnen und Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern mit Behinderungen deutlich geworden und diese Tendenz sehr zu begrüßen. Für alle Bewohner_innen und Gäste der Hansestadt Wismar und der umliegenden Gemeinden wird sich eine barrierefreie Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes vorteilhaft und nachhaltig auswirken.<br><br>Da die barrierefreie Erschließung des Bahnhofs Wismar bisher nur in Teilen umgesetzt war, sollte bei den Planungsabsichten und Zielen unmissverständlich zu erkennen sein, dass das gesamte Gelände und alle Gebäude künftig barrierefrei erschlossen werden. Im Text der Begründung sollte künftig durchgehend statt des Wortes Behinderte der Begriff Menschen mit Behinderungen verwendet werden. | Es wird zur Kenntnis genommen, dass die barrierefreie Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes Zustimmung findet.<br><br>Die Wortwahl wurde in der Begründung geändert. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (07.12.2015) Sybille Warthun - Stellungnahme Beirat Menschen mit Behinderungen Page 3<br><br>Zu 2.6 Erschließung<br><br>Zu 2.6.1<br><br>Neuer Knotenpunkt Bahnhofstraße/Bahnhofsvorplatz<br><br>Mit der Bestätigung der Planung für den 1.TA durch die Bürgerschaft und die erfolgte Baufreigabe ist die Entscheidung zur Anordnung der Bushaltestellen am Bahnhof zunächst getroffen. Trotzdem sollte im Zuge des B-Plans überprüft werden, ob eine Anlagerung der Bushaltestellen an den Bahnhof auf lange Sicht die bessere Lösung bieten kann. Die kurzen Wege zum Bahnhof und die Verschmelzung der Haltepunkte ZOB und Bahnhof würden viele der angesprochenen Probleme lösen.<br><br>Der ab 01.01.2016 neu in Kraft tretende, durch den Kreistag und die Bürgerschaft Wismars bestätigte Nahverkehrsplan weist den ZOB als wichtigen Verknüpfungs- und Umsteigepunkt und dies für den Regional- und Stadtverkehr aus. Dies bedeutet eine Festschreibung dieser Funktion für längere Zeit.<br><br>Insofern sind Vorschläge für den Umgang mit der derzeitigen Situation als Zwischenlösung anzusehen, optimal wäre jedoch die Anlagerung des Busbahnhofes direkt an den Bahnhof.<br><br>Standorte für Kraftfahrzeuge / Öffentliches Parken | Der Bebauungsplan weist Verkehrsflächen aus, auf denen auch bei Bedarf Bushaltestellen eingerichtet werden können. Falls irgendwann die Lage der derzeitigen Haltestelle geändert werden sollte, steht der B-Plan dem nicht entgegen.<br><br>Die Aussage ist bekannt und wird zur Kenntnis genommen.<br><br>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (07.12.2015) Sybille Warthun - Stellungnahme Beirat Menschen mit Behinderungen Page 4 | | |
| | Für Personen mit schweren Behinderungen sind entsprechende Stellplätze nachzuweisen. Diese Stellplätze sind besonders kurzen Wegen zu planen. | Der Bebauungsplan weist Verkehrsflächen aus, auf deren Grundlage über Ausführungsprojekte zur Gestaltung von Verkehrsflächen u.a. die Anordnung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderung vorgenommen wird. Hier ist auf die konkrete Problematik Einfluss zu nehmen. | |
| | Standorte für Fahrradabstellflächen<br>Fahrradabstandsflächen sind so auszubilden, dass sie die Mindestnutzflächen der Gehwege nicht einschränken und abgestellte Fahrräder insbesondere für Personen mit Sehbehinderungen nicht zu Hindernissen werden. | Der Bebauungsplan weist Verkehrsflächen aus, auf deren Grundlage über Ausführungsprojekte zur Gestaltung von Verkehrsflächen u.a. die Anordnung von Fahrradabstellanlagen vorgenommen wird. Hier ist auf die konkrete Problematik Einfluss zu nehmen. | |
| | Bushaltestellen<br>Die vorgelegte Planung sieht vor, dem Bahnhof je Fahrtrichtung eine durchgehende Fahrspur mit Mittelinsel, eine Haltestellenbucht an der Seite Innenstadt für die Fahrtrichtung Rostocker Straße, mit Fahrgastunterstand (FGU) und Blindenleitsystem und eine Bushaltebucht für die Busse Richtung ZOB, etwas in Richtung Poeler Tor verschoben, ebenfalls mit FGU und Blindenleitsystem vor. Beide für den Stadt- und Regionalverkehr. | Der in Rede stehende Bebauungsplan weist nur die Flächennutzung: Verkehrsfläche bzw. Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung aus. Die Gestaltung der Verkehrsfläche erfolgt in der Ausführungsplanung, die nicht Gegenstand dieser Abwägung ist. | |
| | Fußgänger und Radfahrer<br>An dieser Stelle wird darauf verwiesen, dass eine gemeinsame Nutzung von Flächen durch Radfahrer und Fußgänger viele Konflikte durch unterschiedliche Geschwindigkeit und Wahrnehmung erzeugt. Vom Beirat der Menschen mit Behinderung wird daher dringend empfohlen, die Flächen für Fußgänger und Radfahrer eindeutig kontrastreich und taktil zu trennen. | Der Bebauungsplan weist Verkehrsflächen aus, auf deren Grundlage über Ausführungsprojekte zur Gestaltung von Verkehrsflächen u.a. auf die besonderen Anforderungen für Menschen mit Behinderung eingegangen werden kann. Hier ist auf die konkrete Problematik Einfluss zu nehmen. | |

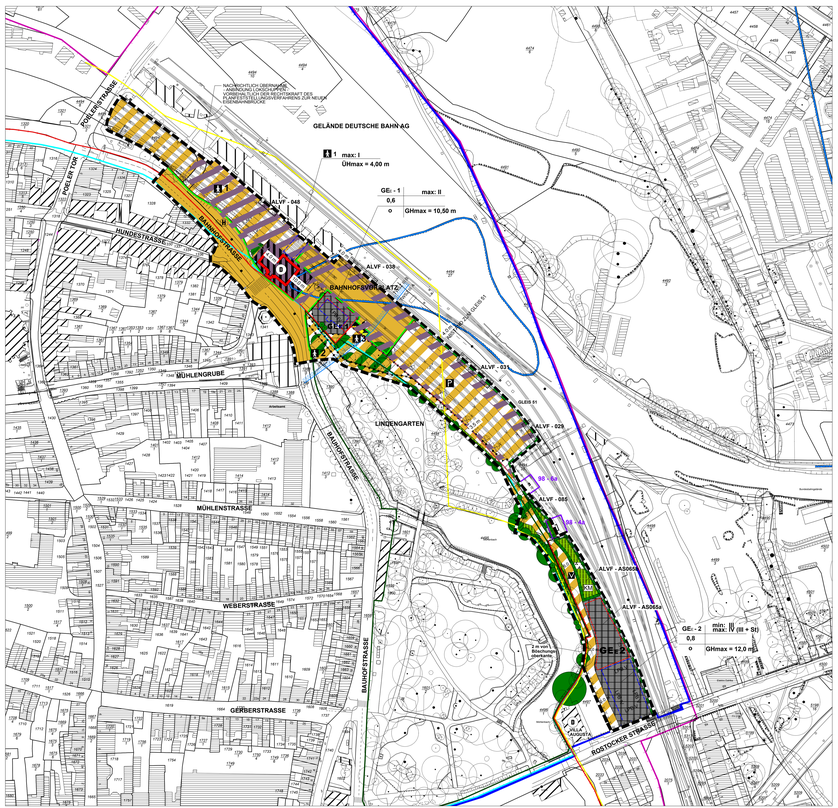
| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (07.12.2015) Sybille Warthun - Stellungnahme Beirat Menschen mit Behinderungen Page 5<br><br>Zu 2.6.3 Brandschutz<br><br>Im Brandschutzkonzept ist die Selbstrettung von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen und nachzuweisen.<br><br>Weitere Hinweise zur Gestaltung<br><br>Angesichts der Ausrichtung des derzeitigen ZOB als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und ÖPNV und innerhalb des Stadtbusverkehres der Stadt Wismar sind ergänzende Maßnahmen am ZOB unerlässlich, so z.B.:<br><br>* Beseitigung der derzeitigen akuten Unfallgefahr durch Anprall durch zu eng an den Blindenleitstreifen stehende Haltestellenmasten und dort in Laufrichtung angebrachten Fahrplantafeln;<br>* Ausbildung der Querungsstelle von der Promenade zur Mittelinsel als gesicherte Querungsstelle gemäß Empfehlung der DIN 32984, das heißt mit Bedarfsampel oder Zebrastreifen und mit Bodenindikatoren, gut visuell und gut taktil mit Blindenlangstock und Füßen wahrnehmbare Lage der Querungsstelle über die Umfahrt des ZOB, für in ihrem Sehvermögen eingeschränkte Personen (blinde und hochgradig sehbehinderte Personen),<br>* Gewährleistung der Öffnungszeiten der Wartehalle und des dort befindlichen WC´s und des Serviceschalters während des Busbetriebes am ZOB auch an Wochenenden und an Feiertagen<br>Die Bedeutung des ZOB als Umsteigepunkt "Eisenbahnen /ÖPNV" erhöht sich dadurch, dass der ab 01.01.2016 neu geltende Fahrplan nicht mehr ein Bedienen der wieder ab Mitte 2016 existierenden Bushaltestellen "Bahnhof" durch die Buslinie (jetzt Nummernbuslinie 240) Wismar – Boltenhagen –Weiße Wiek, vorsieht. (Der Bahnhof Wismar ist für die aus dem gesamten Bundesgebiet zu den Schulungs- und Erholungsobjekten in Boltenhagen anreisenden blinden und sehbehinderten Personen bezüglich des Umstieges in die Buslinie 240 von sehr großer Bedeutung!) | Im Rahmen der Bauleitplanung wird kein Brandschutzkonzept aufgestellt.<br>Der Bebauungsplan weist Verkehrsflächen aus, auf deren Grundlage über Ausführungsprojekte zur Gestaltung von Verkehrsflächen u.a. auf die besonderen Anforderungen für Menschen mit Behinderung eingegangen werden kann. Hier ist auf die konkrete Problematik Einfluss zu nehmen.<br><br>Im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung sind Anregungen, die Flächen außerhalb des Plangeltungsbereiches betreffen, so die angesprochenen ergänzenden Maßnahmen am ZOB, nicht relevant. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (07.12.2015) Sybille Warthun - Stellungnahme Beirat Menschen mit Behinderungen Page 6<br><br>Ergänzende Hinweise zu 1.2 Geltungsbereich<br><br>Notwendigkeit einer Erweiterung der Planungsgrenze und des Planungsumfanges<br><br>Die Bushaltestellen in der Bahnhofstraße haben eine große Bedeutung für den Umstieg Bahn/ Bus für aus dem gesamten Bundesgebiet anreisende blinde und stark sehbehinderte Personen zu den Arbeitsstätten, Reha-Einrichtungen, Schulungs- und Erholungseinrichtungen in Neukloster und Boltenhagen oder auch von ortsfremden blinden und sehbehinderten Touristen.<br><br>Notwendigkeit einer Erweiterung der Planungsgrenze und des Planungsumfanges<br><br>Bis zum Wirksamwerden der mit der Planung für das Bauvorhaben "Kreuzungsbauwerk "Poeler Strasse" konzipierten barrierefreien fußläufigen Verbindung zwischen Bahnhof und ZOB ist eine zwischenzeitige Sicherstellung einer sicheren und barrierefreien fußläufigen Verbindung zwischen Bahnhof und ZOB notwendig. Dies bedeutet u.a.<br><br>* Einbau von Bodenindikatoren im Bereich hafenseitiger Bahnhofsausgang bis Querung der angrenzenden Zufahrt;<br>* Kontrastierende Markierung der Querungsstelle (z.B. mit Zebrastreifen), so dass ein wildes Zustellen mit Fahrzeugen wie in Kiss-and-Ride-Bereichen unterbunden wird;<br>* Einbau von Bodenindikatoren an der Einmündung in die Poeler Straße<br>* Gestaltung der Querung der Poeler Straße mit deren Mittelinsel als gesicherte Querung (Auftrag von Bodenindikatoren und Markierung als FGÜ bzw. mit Bedarfsampel mit Akustik!);<br>* Ausbildung der Querungsstelle von der Promenade über die Umfahrt | Die Notwendigkeit für eine Plangebietserweiterung wird nicht gesehen.<br><br>Der Bebauungsplan weist die Flächennutzung Verkehrsfläche aus, auf deren Grundlage über Ausführungsprojekte zur Gestaltung von Verkehrsflächen u.a. auf die besonderen Anforderungen für Menschen mit Behinderung eingegangen werden kann. Hier ist auf die konkrete Problematik Einfluss zu nehmen.<br><br>Die Notwendigkeit für eine Plangebietserweiterung wird nicht gesehen.<br><br>Die zwischenzeitliche Sicherstellung einer den Menschen mit Behinderung entsprechenden fußläufigen Verbindung vom Bahnhof zum ZOB ist nicht über Festsetzungen eines Bebauungsplanes möglich.<br>Viel wichtiger ist, dass auf der Grundlage des vorliegenden Bebauungsplanes sämtliche Ausführungsplanungen erarbeitet und deren Inhalte realisiert werden können. Somit wäre eine barrierefreie Verbindung von den Bahnsteigen bis zur Kreuzung Poeler Straße gesichert. Der Übergang zum ZOB stellt dann eine vorübergehende ordnungsrechtliche Maßnahme dar. | |

| lfd. Nr. | Stellungnahme von/vom | Behandlung der Stellungnahmen | Entscheidung/Beschluss |
|---|---|---|---|
| | (07.12.2015) Sybille Warthun - Stellungnahme Beirat Menschen mit Behinderungen Page 7<br><br>zur Mittelinsel ZOB als gesicherte Querung (Bodenindikatoren/ Markierung als FGÜ oder mit Bedarfsampel mit Akustik!)<br><br>Mit freundlichen Grüßen<br><br>gez. Wolfgang Griese<br>Antje Bernier<br>Ittter<br>Dr. Wolfgang<br><br>Vorsitzender des Beirates | | |

# BEBAUUNGSPLAN NR. 80/11
# "BAHNHOFSVORPLATZ - ROSTOCKER STRASSE"

## TEIL A PLANZEICHNUNG



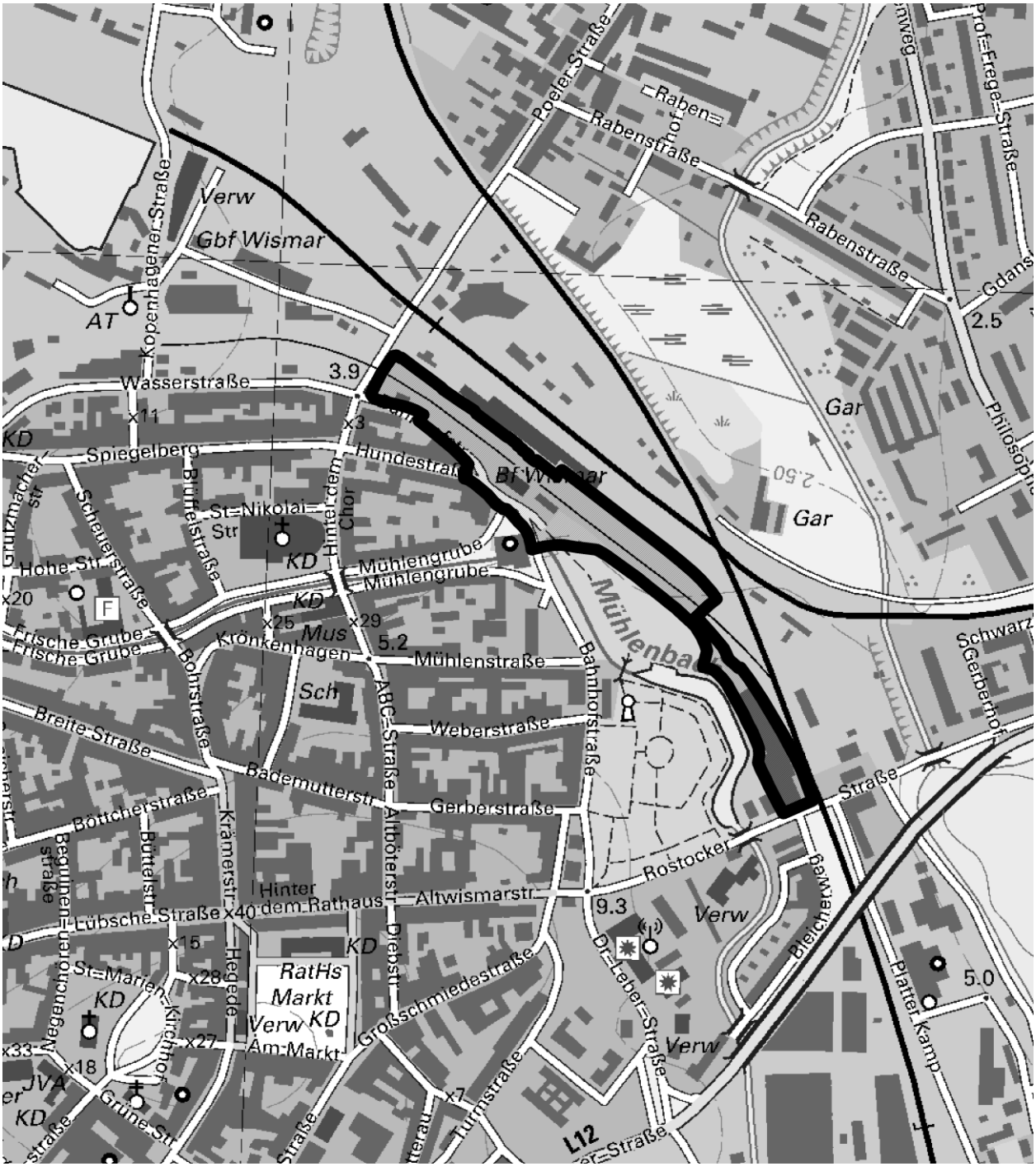
HANSESTADT
wismar

SATZUNG

# BEGRÜNDUNG

## ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 80/11
## "BAHNHOFSVORPLATZ - ROSTOCKER STRAßE"

STAND: MÄRZ 2017



Inhaltsverzeichnis

## 1 – Erfordernis der Planaufstellung und allgemeine Ziele

1.1. Allgemeines
1.2. Geltungsbereich
1.3. Einordnung der Planung
1.4. Rechtsgrundlagen
1.5. Bestandsanalyse
1.6. Planungsabsichten und Ziele

## 2 – Planinhalt

2.1. Art der baulichen Nutzung
2.2. Maß der baulichen Nutzung
2.3. Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise
2.4. Grünflächen
2.5. Baugestalterische und bauordnungsrechtliche Festsetzungen
2.6. Erschließung
2.6.1. Verkehr
2.6.2. Ver- und Entsorgung
2.6.3. Brandschutz
2.7 Technischer Umweltschutz
2.7.1 Immissionsschutz
2.7.2 Altlasten und Munition
2.8 Flächen mit wasserrechtlichen Festsetzungen
2.9 Denkmalpflege, Sanierungsgebiet, Erhaltungsbereich Altstadt
2.9.1 Bodendenkmalpflege
2.9.2 Baudenkmalpflege
2.9.3 Sanierungsgebiet – Erhaltungsbereich Altstadt

## 3 - Auswirkungen des Bebauungsplanes

3.1 Städtebauliche Zahlen und Werte
3.2 Überschlägige Ermittlung der Erschließungskosten
3.3 Realisierung des Bebauungsplanes

## 4 - Umweltbericht

mit eigenem Inhaltsverzeichnis

Ausfertigungsvermerk

# 1 – Erfordernis der Planaufstellung und allgemeine Ziele

## 1.1. Allgemeines

Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar hat am 15.12.2011 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 “Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße" beschlossen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst ca. 2,25 ha.

Als Kartengrundlage dient eine Vermessung vom Januar 2009, erstellt durch das Wismarer Vermessungsbüro Wolfgang Kattner. Der katastermäßige Bestand ist durch das Kataster- und Vermessungsamt des Landkreises Nordwestmecklenburg am 03.12.2013 als richtig bescheinigt worden.

## 1.2. Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich im Nordosten des Stadtteils Altstadt; zwischen der historischen Altstadt und dem Gelände der Deutschen Bahn AG.
Die genaue Lage und der Umfang sind auf dem Übersichtsplan dargestellt.

Das Plangebiet wird begrenzt:

| | |
|---|---|
| im Nordwesten: | von der Poeler Straße |
| im Nordosten: | vom Gelände der Deutschen Bahn AG |
| im Südosten: | von der Rostocker Straße |
| im Südwesten: | von der Bahnhofstraße sowie der Parkanlage Lindengarten |

Der Geltungsbereich umfasst folgende Flurstücke bzw. Teile der Flurstücke der Gemarkung Wismar der Flur 1:
1321/2 teilweise, 1337 teilweise, 1387/1 teilweise, 1388/6 teilweise, 1390/3 teilweise, 4494/3 teilweise, 4494/9 teilweise, 4494/11 teilweise, 4494/12, 4494/13, 4494/15, 4494/16 teilweise, 4494/17, 4494/18, 4494/19, 4495 teilweise, 4497/2, 2028/4 teilweise
Zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses war der größte Teil des Plangebietes im Eigentum der Hansestadt Wismar.
Die restlichen Flächen des Plangebietes waren gewidmete, planfestgestellte Bahnflächen der Deutschen Bahn (DB AG.) Voraussetzung für die Überplanung dieser Flächen durch die Stadt ist der Grunderwerb dieser Flächen, für den wiederum die Durchführung eines Freistellungsverfahrens für die gewidmeten Bahnflächen erforderlich ist.
Seit 2014 stand die HWI für die restlichen Flächen des Plangebietes in Grunderwerbsverhandlungen mit der Deutschen Bahn AG (DB AG).
Ein vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführtes Freistellungsverfahren endete mit dem Ergebnis, dass die betreffenden Anlagen und Flächen für die Deutsche Bahn AG zwar entbehrlich sind, aber aufgrund von vorhandenen und verbleibenden Kabeln und Leitungen nicht entwidmet und somit nicht freigestellt werden können.

Weil die städtischen Planungen auf den zum Kauf beantragten Bahnflächen jedoch keine Hochbauten vorsehen, sondern im weitesten Sinne als dem Bahnbetrieb dienliche vorgelagerte Verkehrsflächen entwickelt werden sollen, stimmten das Eisenbahn-Bundesamt und die DB AG dem Grunderwerb zu.
Seit Anfang 2016 ist die Stadt zwar im Besitz aller Flächen des Plangebietes, aber ein Teil der Flächen muss weiterhin als Flächen mit eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung ausgewiesen werden. Die Planungshoheit konnte nicht an die Stadt übergehen, weil diese Flächen wegen vorhandener Leitungen nicht entwidmet und somit nicht freigestellt wurden.

## 1.3. Einordnung der Planung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Wismar vorrangig als

Hauptverkehrsfläche für Bahnanlagen sowie gewerbliche Baufläche (an der Rostocker Straße, ehem. Papierfabrik) dargestellt.

Planungsrechtliche Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplanes nach dem Entwicklungsgebot ist somit die Änderung des wirksamen Flächennutzungsplanes.
Die derzeitige Ausweisung von Hauptverkehrsflächen für Bahnanlagen ist in Straßenverkehrsflächen zu ändern.
Hierzu wird im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 die 52. Änderung des Flächennutzungsplanes „Umwandlung von Flächen für Bahnanlagen in Straßenverkehrsflächen –Ruhender Verkehr- im Bereich Bahnhofstraße“ durchgeführt.

Die durch die Deutsche Bahn AG nicht entwidmeten Flächen und Anlagen, wie z.B. das Bahnhofsgebäude, die Bahnsteige und Gleisanlagen (gewidmete Bahnflächen) unterliegen weiterhin dem Fachplanungsvorbehalt der Bahn.

## 1.4. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zu Stärkung der Innenentwicklung vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58)

Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern in der Neufassung vom 18. April 2006 (GVO Bl. M-V S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Bereinigung des Landes-UVP-Rechts und anderer Gesetze vom 20. Mai 2011 (GVOBl. M-V S. 323)

Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern i.d.F. der Bekanntmachung vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777)

## 1.5 Bestandsanalyse

Die Altstadt der Hansestadt Wismar gehört seit 2002 zum UNESCO-Weltkulturerbe. Unmittelbar im Norden der Altstadt grenzt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 80/11.
Dieser umfasst neben der Bahnhofstraße, dem Bahnhofsvorplatz sowie den ehemaligen Bahnflächen zwischen der Poeler Straße und dem Ende des Bahnsteiggeländes auch ein ehemaliges Wohnhaus der DB AG und eine Gewerbebrache an der Rostocker Straße. Südwestlich des Planbereiches

liegt bzw. wird teilweise in die Planung einbezogen das Gartendenkmal Parkanlage Lindengarten.
Das ehemalige Wohnhaus der DB AG, Bahnhofstraße 12a, (Flurstück Nr. 4494/19) wurde von der Stadt erworben und zur Privatnutzung weiter veräußert.
Das ehemalige Gewerbegrundstück, Rostocker Straße 71, (Flurstücke Nr. 4497/1, 4497/2) wurde ursprünglich als Drahtwarenfabrik errichtet und zuletzt als Papierfabrik genutzt. Teilbereiche des Gebäudekomplexes waren nach einem Brandschaden bereits eingestürzt. Seit Anfang der 1990er Jahre steht der Fabrikkomplex leer. Im Ergebnis von Untersuchungen zum bautechnischen Zustand der Gebäude wird auf Grund des bestehenden Schadensbildes, vorhandener Schadstoffe und Altlasten, als auch zu erwartenden Aufwendungen für die Erhaltung der Abbruch sämtlicher Gebäude empfohlen. Im Jahr 2008 erfolgten der Abbruch und die Beräumung des Grundstücks. Zur Zeit werden die Flächen als zeitbegrenzte Stellplatzanlage genutzt.

Der Gesamtbereich insbesondere die Anbindung an die Altstadt stellt sowohl gestalterisch als auch funktional einen städtebaulichen Missstand dar.

## 1.6 Planungsabsichten und Ziele

Ziel der Stadt ist es, dem gesamten Plangebiet -dem Ort des Ankommens und Empfangens in Wismar- ein Image, ein „unverwechselbares Gesicht“, zu geben.

Der Bauleitplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen sowie erforderliche Rahmenfestlegungen für eine attraktive Gestaltung dieses für das Stadtbild bedeutsamen Bereiches schaffen.

Das Plangebiet soll hinsichtlich Orientierung, Erreichbarkeit von Bahn, Bus, Taxi, motorisierte Individualverkehr (MIV), Fußgänger- und Fahrradwegevernetzung zum Lindengarten, ZOB, Hafen sowie mit seinen gebäude- und freiraumbezogenen Nutzungs- und Gestaltungsdefiziten ein repräsentativer Ort werden – und als Tor zur Stadt bezeichnet werden können.

Neben der Verbesserung der fußläufigen Verbindung für die Reisenden zu den Bahnsteigen sollen zusätzliche Funktionen für Bahnkunden und andere Nutzer im Areal vor dem Bahnhof untergebracht werden, wie z.B. Haltestellen des ÖPNV, der Taxiunternehmen, eine Fahrradstation sowie KfZ-Stellplätze.

Des Weiteren ist über eine Neudefinition von Aufenthaltsbereichen vor dem Bahnhof sowie eines Wegeleitsystems eine räumliche Vernetzung von Bahnhof mit Lindengarten und Busbahnhof, eine Führung u. a. auch des Touristen zum Hafen, eine Einbindung der dem Bahnhof benachbarten Gebäude und vieles mehr zu erreichen.

# 2 – Planinhalt

## 2.1. Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan der Hansestadt Wismar ist der Bereich an der Rostocker Straße (ehemals Papierfabrik) als Gewerbegebiet $GE_E$ -2 ausgewiesen. Aufgrund der Lage dieses Gewerbegebietes in unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung innerhalb einer großräumigen Mischgebietsausweisung erhält das Gebiet die Bezeichnung eines eingeschränkten Gewerbegebietes.
Im eingeschränkten Gewerbegebiet $GE_E$ sind nur solche Betreibe zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören, somit dem „Störgrad“ von Mischgebietsbetrieben im Sinne von § 8 der BauNVO entsprechen. (vgl. Punkt 2.7.1 (4) „Immissionsschutz“ der Begründung)
Im eingeschränkten Gewerbegebiet wurden die allgemein zulässigen Nutzungen Lagerplätze (§ 8 (2) Nr. 1 BauNVO) und Tankstellen (§ 8 (2) Nr. 3 BauNVO) sowie die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen Betriebswohnungen und Vergnügungsstätten (§ 8 (3) Nr. 1 und 3 BauNVO) ausgeschlossen. Der Ausschluss erfolgte insbesondere wegen der zu erwartenden nächtlichen Störungen für das Wohnumfeld aufgrund der hierfür ungünstigen Verkehrssituation sowie der Nähe zu den Bahnanlagen.
Lagerplätze wurden ausgeschlossen, da das städtebauliche Ziel für dieses Baufeld eine mehrgeschossige Bebauung darstellt.
Die betriebsbezogenen Wohnungen wurden gemäß Empfehlung des Lärmgutachters (vgl. Punkt 2.7.1 (4) „Immissionsschutz“ der Begründung) ausgeschlossen.
Die Errichtung von Einzelhandelseinrichtungen im $GE_E$ ist ebenfalls unzulässig, da sie nicht im Einklang mit dem Regionalen Einzelhandelskonzept für den Stadt-Umland-Raum Wismar (REHK) steht. Dem zufolge ist der Altstadtbereich/ Innenbereich der Zentrale Versorgungsbereich (ZVB) und großflächige Ergänzungsbereiche wurden nur

nördlich der Altstadt ausgewiesen. Kleinflächige Einzelhandelsstandorte sollten im Sinne der Funktionsstärkung des Innenbereiches im Außenbereich der Altstadt unzulässig bleiben.

Als eine weitere Baufläche innerhalb eines eingeschränkten Gewerbegebietes $GE_E$ wird das bestehende Gebäude der Bahnhofstraße 12a südöstlich des Vorempfangsgebäudes der Deutschen Bahn dargestellt. Dieses Grundstück bildet den Auftakt und den Eingang in den Denkmalbereich Lindengarten. Hier ist mindestens im Erdgeschoss eine Gewerbeeinheit zu errichten, wie z.B. eine gastronomische Einrichtung, die den Vorgartenbereich des Grundstücks in die gastronomische Außennutzung einbezieht. Des Weiteren sind entsprechend des Bestandes ab dem 1. Obergeschoss Beherbergungsgewerbe bzw. Ferienwohnungen als ein Angebot in unmittelbarer Bahnhofsnähe zulässig. Eine betriebsbezogene Wohnung ist ebenfalls zulässig. Ausgeschlossen sind die allgemein zulässigen Nutzungen wie Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten (§ 6 (2) Nr. 6, 7 und 8 BauNVO) sowie die ausnahmsweise zulässige Nutzung Vergnügungsstätten (§ 6 (3) BauNVO). Der Nutzungsausschluss wird begründet mit der Lage dieses relativ kleinen bebauten Grundstücks inmitten öffentlicher Verkehrs- und Grünflächen, die eine verkehrliche Erschließung erschwert und einem gestalterischen Anspruch genügen muss.

Das denkmalgeschützte Vorempfangsgebäude einschließlich seiner Grundstücksfläche wird nicht als eine Baufläche ausgewiesen, weil es sich im Eigentum und somit in der Planungshoheit der Deutschen Bahn AG befindet.
Hierzu ist jedoch anzumerken, dass die Gestaltung der DB AG eigenen Freiflächen als auch der zu befestigenden Flächen auf die Gestaltung der angrenzenden städtischen Verkehrsflächen, insbesondere bei der Materialauswahl, abgestimmt werden sollte. Auf eine Einfriedung dieses Grundstücks sollte verzichtet werden.

## 2.2. Maß der baulichen Nutzung

Für das Gebäude der Bahnhofstraße 12a wurde orientierend am Bestand ein $GE_E$-1-Gebiet mit einer üblichen Grundflächenzahl von 0,6 bei maximal 2geschossiger Bebauung und einer maximalen Gebäudehöhe von 10,50 m festgelegt.

Ein möglicher Neubau im $GE_E$-2–Gebiet muss in Flucht und Höhe mit dem prägenden, unmittelbar angrenzenden denkmalgeschützten Gebäude Villa Rostocker Straße 73 in Beziehung stehen.
Daher wurde für das $GE_E$-2 bei mindestens 3geschossiger und maximal 4geschossiger Bebauung eine maximale Gebäudehöhe von 12,00 m festgelegt, wobei das 4. Geschoss als ein Staffelgeschoss mit einem Rücksprung der Außenwände zum darunter liegenden Geschoss auf allen der Bahnanlagen abgewandten Seiten von mindestens 1,50 m und maximal 5 m auszubilden ist.
Zur Konkretisierung der textlichen Festsetzung zur Höhe baulicher Anlagen werden Bezugspunkte definiert.

## 2.3. Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise

Die überbaubare Grundstücksfläche wird mit Baufensterausweisung durch Baugrenzen festgesetzt.
Die Errichtung von Nebenanlagen, Garagen, überdachten Stellplätzen und Stellplätzen ist außerhalb der Baugrenzen bzw. außerhalb der ausgewiesenen Flächen für Nebenanlagen nicht möglich. Für das Überschreiten der Baugrenze durch untergeordnete Gebäudeteile werden Ausnahmen formuliert.

Im Gewerbegebiet $GE_E$-1-Gebiet werden die Einzelhausbebauung sowie die offene Bauweise entsprechend des Bestandes festgesetzt. Der Vorgartenbereich, der an öffentliche Verkehrsflächen mit Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ sowie an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ grenzt, soll frei von Erschließungsanlagen, Stellflächen und sonstigen Nebenanlagen sein. Für dieses Grundstück soll es eine rückwärtige Erschließung von Seiten des Bahnhofsvorplatzes geben. Im Baugenehmigungsverfahren ist zu prüfen, inwieweit für die Gesamtnutzung erforderliche Stellflächen im Bereich der geplanten öffentlichen Parkplatzfläche zur Verfügung gestellt werden können. Die Vorgartenzone selbst einschließlich einer Heckenabgrenzung als raumgestaltendes und –bildendes Element ist zu erhalten.

Im Gewerbegebiet $GE_E$ -2 wird ebenfalls die offene Bauweise festgesetzt.
Bezug nehmend auf das angrenzende denkmalgeschützte Gebäude Villa Rostocker Straße 73 ist im $GE_E$-2 straßenseitig eine Baulinie in Flucht der Fassade des Nachbargebäudes festgesetzt.
Eine Übernahme von Baulasten auf das Gelände der Deutschen Bahn AG ist grundsätzlich auszuschließen, somit dürfen keine Abstandsflächen des $GE_E$ auf das Bahngelände fallen.

Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“-1 ist eine Baugrenze ausgewiesen, die das Vorempfangsgebäude der Deutschen Bahn AG und den außerhalb des Geltungsbereich der Planung befindliche Bahnsteigzugangsbereich verbindet. Diese überbaubare Fläche befindet sich somit genau über dem derzeit existierenden Bahnsteigzugangstunnel. Mit der Realisierung der Maßnahme zur Eisenbahnüberführung über die Poeler Straße sind Einschränkung in der Nutzung eines barrierefreien Bahnsteigzugangs von Seiten der Poeler Straße verbunden. Es wird somit erforderlich, von Seiten des Bahnhofsvorplatzes einen barrierefreien Bahnsteigzugang zu sichern. Es ist bereits von der Deutschen Bahn AG geplant, den derzeit existierenden Fußgängertunnel zu schließen und einen ebenerdigen Zugang zu den Bahnsteigen anzubieten. Mit der vorliegenden Planung, der Ausweisung einer Baugrenze, soll dieser ebenerdige Bahnsteigzugang eine Überdachung erhalten. Bezüglich der möglichen Gestaltung und der maximalen Höhe wurden Festsetzungen getroffen. Es soll eine eingeschossige, maximal 4 m hohe filigrane und

transparente Verbindung, die maßstäblich bezogen auf das Vorempfangsgebäude beide Gebäude bzw. Gebäudeteile mit einander

verbindet. Für die Fahrgäste entsteht hierdurch der Eindruck einer geschützten, witterungsunabhängigen und gezielten Führung zwischen dem Bahnhofsvorempfangsgebäude und der Bahnhofshalle mit den Bahnsteigen.

## 2.4. Grünflächen

Gutachten Wall- und Festungsanlagen

Grundlage für grünplanerische Betrachtungen im Altstadtrandbereich bildet u.a. das seit August 2013 vorliegende „Gutachten der Wall- und Festungsanlagen“ in der Hansestadt Wismar.
Nach Aussagen des Gutachtens befanden sich innerhalb des Plangebietes 2 Bastionen. Die 16. Bastion Scipio befand sich im Bereich der im Plangebiet festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und die 17. Bastion Alarius befand sich im Bereich des festgesetzten $GE_E$-1-Gebietes. Die Bastionen Scipio und Alarius sind vermutlich mit dem Bau der Gleisanlagen im 19. Jh. überbaut worden. Von den Festungsanlagen haben sich keine sichtbaren Reste erhalten.

Südwestlich an das Plangebiet angrenzend befand sich die 18. Bastion Vespasian mit umschließenden Festungsgraben.
An Stelle der Bastion Vespasian ist schon zu Beginn des 19. Jh. durch bürgerl. Engagement die Parkanlage Lindengarten angelegt worden als Verschönerung der unmittelbaren feldseitigen Umgebung vor der Stadtmauer. Mit der Gestaltung dieser ist der damals erhalten gebliebene Festungsgraben in die Parkgestaltung einbezogen worden. Der nördliche Abschnitt des Festungsgrabens mutet heute wie ein Parkteich an. Dort hat bis in die 60er Jahre des 20. Jh. eine Badeanstalt bestanden. Von den aufgegebenen Gleisanlagen aus, hat man, über den erhaltenen Festungsgraben hinweg, schöne Blicke auf die Ostseite des Lindengartens und Blickachsen auf die Altstadtsilhouette. Von dort und von der Brücke an der Rostocker Straße ist das erhaltene Geländerelief zwischen Bastion und Graben gut erlebbar.

Die Empfehlung des Gutachtens für den Bereich Bahnhof-Lindengarten lautet:
- Erhalt des inneren Festungsgrabens der Festungswerke (Mühlengraben) um Ravelin Horn (19) und 18 Bastion Vespasian (Lindengarten)
- Herstellung einer neuen Fußverbindung zwischen dem Bahnhof und der Rostocker Straße zur Erlebbarkeit von Geländebewegung Bastion und Graben

Grünordnerische Festsetzungen

Der Geltungsbereich des Plangebietes nimmt den nord/nordöstlichen Grenzverlauf der bestehenden öffentlichen Grünfläche „Lindengarten“ auf. Der Lindengarten selbst, ein Gartendenkmal, ist somit nicht Bestandteil der Planung aber von den Planfestsetzungen im Grenzbereich teilweise betroffen.
Der vorliegende Bebauungsplan entspricht der Empfehlung des o.g. Gutachtens wie folgt:
Im süd-südwestlichen Geltungsbereich des Planes wird eine öffentliche Grünfläche mit Aufnahme eines Fuß- und Radweges festgesetzt.

Der Lindengarten wird durch die Herstellung dieses geplanten Fuß- und Radweges von der Rostocker Straße zum Bahnhofsvorplatz eine neuartige Erlebbarkeit aus nördlicher Richtung erfahren.

Es ist weiterhin geplant, dass dieser Weg durch eine untergeordnete Wegeführung und Öffnung des Tores zum Lindengarten im Bereich zwischen Mühlenteich und Spielplatz (ehemaliger Wirtschaftsweg des Grünpflegebetriebes) eine Verbindung zu diesem erhält. Somit ist eine weitere Kurzverbindung gegeben.

An der Grundstücksgrenze der öffentlichen Grünfläche, des Gewerbegrundstücks $GE_E$ sowie des festgesetzten Parkplatzes zum Gelände der Deutschen Bahn AG im Bereich zwischen Bahnhofsvorplatz und der Rostocker Straße ist eine blickdichte Einfriedung in Form eines Metallstabgitterzaunes mit vertikaler Begrünung festgesetzt. Zum einen soll die unmittelbare Nähe zum Bahnbetrieb verdeckt und somit die Lärmwahrnehmung positiv beeinflusst und zum anderen soll ohne weitere Pflanzmaßnahmen auf der ohnehin schmalen Grünfläche die volle Konzentration der Blicke in Richtung Lindengarten gelenkt werden.

In der Planzeichnung sind die auf Dauer zu erhaltenen Bäume festgesetzt sowie eine Artenliste für das Anpflanzen von neuen Bäumen und Sträuchern vorgegeben worden.

## 2.5. Baugestalterische und bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Es werden Festsetzungen zur Gebäudegestaltung getroffen, um gestalterisch den Prämissen des Denkmalbereiches Altstadt sowie der Pufferzone zum UNESCO-Welterbe-Bereich sowie den städtischen Satzungen der Erhaltung und Gestaltung zu genügen sowie funktional den Anforderungen bezüglich der Nähe zu einem Eisenbahnbetrieb zu entsprechen.

So sind bei der Gestaltung der Außenwände hochglänzende Baustoffe wie Edelstahl, emaillierte Elemente einschließlich Fliesen, Verkleidungen in Faserzement, Kunststoff und Blech, kleinteiligere Baustoffe als dünnformatige Ziegel sowie Verkleidungen, die andere Baustoffe vortäuschen, nicht zulässig.
Bei den Dachflächen wurde festgesetzt, dass dies nur aus reflektionsfreien Materialien hergestellt werden dürfen.
In jüngster Zeit wird der Denkmalschutz zunehmend mit Solarthermie- und Fotovoltaikanlagen konfrontiert. Diese Anlagen als auch andere Anlagen der Energieerzeugung stellen Änderungen der vorhandenen Dachlandschaft dar. Sie beeinträchtigen das überlieferte historische Erscheinungsbild und stellen somit einen erheblichen Eingriff in den Denkmalbereich dar. Grundsätzlich müssen Maßnahmen der Energieeinsparung als auch zur Energieeffizienz im Denkmalbereich mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar sein. Daher bedarf es immer einer fachlichen Einzelfallprüfung.

Des Weiteren werden Festsetzungen zu Einfriedungen, zur Materialwahl befestigter Flächen, zu Werbeanlagen und zur Verkleidung von Abfallbehältern getroffen.

Aufgrund der Lage des Plangebietes innerhalb der Pufferzone zum UNESCO-Welterbe-Bereich sowie des Sanierungsgebietes „Altstadt Wismar-Erweiterungsgebiet“ sind Neubauvorhaben dem Sachverständigenbeirat der Hansestadt Wismar zur Begutachtung vorzulegen. Der Sachverständigenbeirat berät als unabhängiges Fachgremium die Hansestadt Wismar bei der Entwicklung ihres Welterbes mit dem Ziel, eine hohe Qualität des Stadtbildes und der Baukultur zu sichern sowie städtebauliche, architektonische und denkmalpflegerische Fehlentwicklungen zu vermeiden.

Neubauvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind gemäß DSchG M-V und den §§ 144 und 145 BauGB in der jeweils gültigen Fassung genehmigungspflichtig.

Das Bahnhofsvorempfangsgebäude ist als Baudenkmal auf der Denkmalliste der Hansestadt Wismar verzeichnet. Es befindet sich im Eigentum und somit in der Planungshoheit der DB AG. Die Kennzeichnung dieses Gebäudes als Denkmal erfolgt daher nur nachrichtlich in der Planzeichnung Teil A.
Die Gestaltung der zum Bahnhofsvorempfangsgebäude gehörenden Freiflächen als auch der zu befestigenden Flächen sind auf die Gestaltung der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen abzustimmen. Es sind gleiche Materialien anzuwenden. Ziel der Stadt muss es sein, frühzeitig die Gestaltung als auch die Abgrenzung dieser Flächen mit der DB AG festzulegen.

## 2.6. Erschließung

Für die Festsetzung von Erschließungsmaßnahmen gilt: In enger Abstimmung mit der DB AG sind auf den Flächen, die sich zwar im städtischen Eigentum befinden, aber der Planungshoheit der DB AG unterliegen, weil sie nicht von eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung freigestellt werden konnten, Baumaßnahmen möglich, die im weitesten Sinne dem Bahnbetrieb dienen und keine Hochbauten darstellen.

Um für diese Vorgehensweise eine planungsrechtliche Grundlage zu sichern, ist im Bebauungsplan eine Festsetzung mit Folgenutzung gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 BauGB getroffen worden. Diese beinhaltet, dass bis zur Freistellung der betroffenen Flächen durch die DB AG die Festsetzung „Flächen eisenbahnrechtlicher Zweckbestimmung“ besteht. Somit wird die Planungshoheit der DB AG unterstrichen und bauliche Maßnahmen der Stadt sind nur in Abstimmung mit der DB AG möglich. Nach Freistellung der betroffenen Flächen geht die Planungshoheit an die Stadt und es gilt die Festsetzung „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“.

### 2.6.1. Verkehr

Als Grundlage für die Verkehrsplanung innerhalb des Plangeltungsbereiches wurde ein Verkehrsgutachten von der BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, Rostock im März 2013 aufgestellt.

In dem Gutachten werden die Machbarkeit der verkehrlichen Erschließung der Bahnhofstraße zum Bahnhofsvorplatz und die Optimierung der Verknüpfung der Verkehrsflächen sowie die Vernetzung von Geh- und Radwegen untersucht. Des Weiteren wurde die Erschließung des eingeschränkten Gewerbegebietes $GE_E$–2 geprüft.

**Bahnhofstraße/Bahnhofsvorplatz**

Im Rahmen der Untersuchung wurden die Standorte der Busse, Taxis, Parkplätze sowie Fahrradabstellanlagen überdacht und neu geordnet. Im Focus der Neuordnung standen Übersichtlichkeit sowie zügige Erreichbarkeit für die Bahnreisenden.
Hierfür wurden 5 Varianten erarbeitet, in ihren wesentlichen Merkmalen gegenübergestellt und entsprechend der Vor- und Nachteile bewertet.
Die hierdurch ermittelte Vorzugsvariante wurde Grundlage der vorliegenden Bebauungsplanung.

Folgende Festlegungen wurden getroffen:

<u>Neuer Knotenpunkt Bahnhofstraße/Bahnhofsvorplatz</u>
Die verkehrliche Erschließung des Bahnhofsvorplatzes erfolgt über einen neuen nicht signalisierten Knotenpunkt zwischen den zwei Bestandsgebäuden -dem Vorempfangsgebäude und dem festgesetzten $GE_E$ –1 (ehemaligen Wohnhaus des Bahnhofvorstehers)-.
Der Knotenpunkt verfügt in allen Knotenpunktarmen über jeweils einen Fahrstreifen in der Zu- und Ausfahrt. Die Ströme werden demnach als Mischströme geführt.

<u>Standorte für Kraftfahrzeuge / Öffentliches Parken</u>
Die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsflächen werden über die neue Zufahrt erschlossen und funktional viergeteilt:
- Kiss-and-Ride-Bereich (Bringen oder Abholen von Fahrgästen)
- Warteflächen für Taxis
- Kurzzeitparken (z.B. 3 Stunden)
- Langzeitparken

Hierbei ist die Aufteilung derart geplant, dass sich mit Erhöhung der erlaubten Halte- bzw. Parkdauer auch die Entfernung zum Bahnhof erhöht.
D.h. im Bereich der im Plan dargestellten Straßenverkehrsfläche werden das Halten- bzw. Kurzzeitparken sowie eine ausreichende Anzahl für Taxistellplätze eingeordnet.
Die sich östlich hieran anschließende Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist dem Langzeitparken vorbehalten und erhält die Ausweisung einer öffentlichen Parkfläche.

<u>Standorte für Fahrradabstellflächen</u>
Es wurden Untersuchungen zur Einordnung von Fahrradabstellanlagen vorgenommen. Die hierfür benötigte Flächengröße resultiert aus der Annahme, dass für den Bedarf Bahnhof vorerst als erstes Angebot eine Fahrradstellplatzanlage für das Abstellen von ca. 100 Fahrrädern erforderlich ist.
Zwei Standorte wurden als funktionell mögliche herausgearbeitet:

1. Im Plan ausgewiesene Verkehrsfläche im Bereich zwischen dem letzten südöstlich befindlichem Bahnhofsgebäude und der geplanten Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Öffentlicher Parkplatz südwestlich angrenzend an das Gleis Nr. 51, Fläche der Deutschen Bahn AG
2. Privatfläche der Deutschen Bahn AG im Bereich südwestlich des Bahnhofsvorempfangsgebäudes und der neu geplanten Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz

Aufgrund der Verfügbarkeit der öffentlichen Flächen des Standortes 1 wird dieser favorisiert.
Der Standort 2 wäre zum Beispiel ein Angebot für die Nutzung des Bahnhofsvorempfangsgebäudes in Kombination mit Fahrradverleih und Reparatur.

Bushaltestellen

In Anlehnung an den Bestand wird die Bushaltestelle in Richtung ZOB als Haltestellenbucht vorgesehen. Aufgrund der Lage der neuen Erschließungsstraße für die Anbindung der geplanten Verkehrsflächen ist die Bushaltestelle in Richtung Westen zu verschieben. Die Dimensionierung berücksichtigt das zeitgleiche Halten von bis zu zwei Bussen. Somit kann sie als Schienenersatzhaltestelle nach wie vor genutzt werden.
Die Bordführung der Doppelhaltestelle wird für komfortables Ein- und Ausfahren gemäß RASt 06 gestaltet, so dass sich eine deutlich größere Länge der Haltestelle gegenüber dem Bestand ergibt.
Abweichend vom Bestand wird die Ausbildung der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Lindengarten als Fahrbahnrandhaltestelle erfolgen.

Verkehrsberuhigter Bereich Bahnhofsvorplatz/Poeler Straße und am Lindengarten

Mit der Planung zur Absenkung der Poeler Straße sowie der Errichtung einer dreigleisigen Eisenbahnüberführung anstelle der vorhandenen Bahnübergänge besteht die Notwendigkeit der verkehrlichen Neuordnung des Bereiches zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der Poeler Straße. Die Notwendigkeit von weiteren Stellplätzen wird hier nicht gesehen und somit kann auch die Befahrbarkeit der Flächen ausgeschlossen werden.
In der Planzeichnung ist dieser Gesamtbereich als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ dargestellt. Der Bereich wird somit Bestandteil des geplanten Grünringes um die Altstadt, die dem Fußgänger vorbehalten bleiben soll. Dies entspricht ebenfalls dem Beschluss der Bürgerschaft vom 26.09.2013 über die 1. Fortschreibung des Managementplanes Welterbe Altstadt Wismar und über die 2. Fortschreibung des ISEK-Teilkonzeptes Altstadt.

Nach Rückbau der noch vorhanden Gleistrassen ist nur noch eine Straßenverkehrsfläche zur Anbindung des ehemaligen Bahnbetriebswerkes mit dem Lokschuppens und den Nebengebäuden aufzunehmen. Die Flächendefinitionen hierzu wurden aus dem Projekt Eisenbahnbrücke übernommen. Diese Trasse befindet sich im „Fußgängerbereich“ 1.

Die innerhalb des „Fußgängerbereiches“-1 dargestellte Baugrenze zwischen dem Vorempfangsgebäude und der Bahnhofshalle ermöglicht die Errichtung

einer Überdachung über die Wegebeziehung zwischen den zwei Gebäuden. Die Fahrgäste erhalten hierdurch den Eindruck einer geschützten, witterungsunabhängigen und gezielten Führung zum und vom Bahnhof. Für andere Verkehrsteilnehmer besteht durch die in Leichtbauweise zu errichtende Überdachung weiterhin die Querungsmöglichkeit zwischen den Richtungen Parkplatz Bahnhof - Alter Hafen.

Die im Eingangsbereich zum Lindengarten ausgewiesenen „Fußgängerbereiche“-2 und 3 sollen einen ansprechend gestalterischen Auftakt in das Gartendenkmal „Lindengarten“ darstellen.
Die drei vorhanden Wege –der Fußweg entlang der Bahnhofstraße, der Hauptweg des Lindengartens und die neu geplante Fuß-Rad-Verbindung von der Promenade Bahnhofstraße über den öffentlichen Parkplatz zur Rostocker Straße- sind dabei zu berücksichtigen.

Auf weitere Konkretisierungen zur Nutzung und Gestaltung innerhalb dieser Fußgängerbereiche 1 bis 3 wird im Rahmen der Bauleitplanung verzichtet.
Somit ergeben sich mehr Freiheiten in der Objektplanung, die in diesem Fall vorzugsweise von einem Garten-/Landschaftsplaner vorgenommen werden sollte.

Fußgänger und Radfahrer
Für Fußgänger und Radfahrer ist eine 3,50 m breite Promenade straßenbegleitend auf der der Altstadt abgewandten Seite im Anschluss an den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Poeler Straße bis zum bestehenden Geh- und Radweg aus dem Lindengarten kommend als sogenannter Lückenschluss geplant.
Des Weiteren wird für den Fuß- und Radverkehr eine neue Verbindung angeboten. Im Eingangsbereich zum Lindengarten gabelt sich die Wegeführung. Neben der bestehenden Trasse in den Lindengarten erfolgt in einer Breite von 3,50 m eine Anbindung an den in der Planzeichnung neu ausgewiesenen Parkplatz, mit Weiterführung durch die geplante Grünfläche östlich des Lindengartens bis zum Anschluss Rostocker Straße. Dieser letztgenannte Abschnitt von der öffentlichen Parkplatzfläche bis zur Rostocker Straße wird in der Planzeichnung als verkehrsberuhigter Bereich bezeichnet und in einer Breite von 6 m dargestellt. Diese Ausweisungen sind für eine zeitbegrenzte Nutzung als Havarietrasse vorgesehen.
Um dieser neuen kurzen Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Rostocker Straße mehr Akzeptanz durch soziale Sicherheit zu geben, ist eine wegebegleitende Beleuchtung zu empfehlen.

Für die weitere Planung der einzelnen Verkehrsprojekte werden im Gutachten folgende Empfehlungen gegeben:

1. Innerhalb der Kfz-Verkehrsfläche können durch eindeutige Zielführungen Konflikte zwischen dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr verhindert werden.
2. Zur Steigerung des Reisekomforts und zur Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Behinderung sollten die Wege für Fußgänger möglichst kurz und barrierefrei sein. Es wird daher empfohlen auf die bestehende Unterführung zwischen dem Vorempfangsgebäudes

und den Bahnsteigen zu verzichten und die Zuwegung ebenerdig zu gestalten. Eine kurze Wegeführung unterstützt den Reisekomfort. Zusätzlich kann für weitere Planungen Bezug auf die studentischen Modellarbeiten (Studienarbeiten der Hochschule Wismar zum Bahnhofsvorplatz, August 2012) genommen werden.

3. Des Weiteren sind zur Berücksichtigung blinder und sehbehinderter Fahrgäste der Bahn taktile Leiteinrichtungen empfehlenswert.
4. Zur Steigerung der Übersichtlichkeit wird zur Erweiterung der bereits vorhanden Wegeleitsysteme der Bahn geraten.
5. Es sollte geprüft werden, ob das Angebot einer Fahrradabstellanlage um eine Fahrradstation erweitert werden kann. Diese könnte sich westlich des Bahnhofs befinden.

Erschließung des $GE_E$–1 -Gebietes und des Bahnhofsvorempfangsgebäudes

Mit der Herstellung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird die Erschließung des $GE_E$ –1 -Gebietes sowie die des vorhandenen Trafos der Deutschen Bahn AG in den rückwärtigen, der Bahnanlage zugewandten Grundstücksseite verlegt. Die für das $GE_E$ –1 -Gebiet erforderlichen Stellflächen und eventuelle Be- und Entlieferungen sollen ebenfalls an dieser Seite eingeordnet werden. Bei Bedarf ist zu prüfen, ob auf der neu zu schaffenden Parkplatzanlage Ablösestandorte für Stellflächen des Mi-Gebietes ausgewiesen werden können. Der Vorgartenbereich des $GE_E$ –1-Gebietes grenzt an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“- 3 und Überfahrten sind hier ausgeschlossen.
Aufgrund der veränderten Nutzungen rund um das Bahnhofsvorempfangs-gebäudes wird die Erschließung des Gebäudes im rückwärtigen Bereich, d.h. von der Bahnhofsstraße abgewandten Seite, erfolgen. Von diesem Gebäude zu den Bahnsteigen ist eine Trasse für die Feuerwehrzufahrt dinglich gesichert und in den Planungen zu berücksichtigen.

**Rostocker Straße**

Der Bebauungsplan setzt im südöstlichen Plangeltungsbereich ein eingeschränktes Gewerbegebiet $GE_E$ –2 fest, welches über die Rostocker Straße erschlossen wird.
Im Gutachten werden hierzu unter der Annahme, dass eine dreigeschossige Bebauung für die Nutzung von Verwaltungen geplant wird, die zu erwartenden Verkehre sowie die benötigte Anzahl von Stellplätzen ermittelt.

Die im Ergebnis festgestellten Verkehre sind derart gering, dass Auswirkungen auf den nicht signalisierten Nachbarknoten Bahnhofstraße/Dr.-Leber-Straße/Altwismarstraße/Rostocker Straße auszuschließen sind.

Erschließung des $GE_E$ -2

Es ist geplant, das Gewerbegrundstück $GE_E$ -2 abgehend von der Rostocker Straße seitlich über einen befahrbaren Teilabschnitt des neu geplanten Fuß- u. Radweges zu erschließen. Aufgrund der festgesetzten Einschränkungen zur Nutzungsart des $GE_E$ wird von einem Verkehrsaufkommen im Zusammenhang mit der gewerblichen Ausrichtung gerechnet, welches mit den Anforderungen an die weiterführende Nutzung als Fuß- und Radweg zu vereinbaren ist.

## 2.6.2. Ver- und Entsorgung

Energieversorgung
Die Strom- und Gasversorgung erfolgt durch die Strom- und Gasnetz Wismar GmbH. Auf vorhandene Leitungsanlagen ist Rücksicht zu nehmen.
Der im Plangebiet vorhandene Trafo, Übernahmepunkt der Energieversorgung für den Bedarf der Deutschen Bahn AG, wird auf Dauer festgesetzt. Aufgrund der Nutzungsänderungen in den angrenzenden Bereichen ist jedoch die verkehrliche Erschließung des Trafos in seinen rückwärtigen nördlichen Bereich, abgehend von der neu zu errichtenden Erschließungsstraße für die geplante Parkplatzanlage zu verlegen.

Trinkwasserversorgung
Die Versorgungspflicht mit Trink- und Brauchwasser für die Bevölkerung, die gewerblichen und sonstigen Einrichtungen besteht gemäß § 43 Abs. 1 LWaG für die Stadtwerke Wismar GmbH. Entsprechende Anschlussgestattungen für die Versorgung sind mit der Stadtwerke Wismar GmbH zu vereinbaren.

Abwasserbeseitigung
Die Abwasserbeseitigungspflicht obliegt gemäß § 40 Abs. 1 LWaG den Gemeinden. Die Hansestadt Wismar hat diese Pflicht auf den Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar übertragen. Dieser hat somit das anfallende häusliche Abwasser zu beseitigen und die entsprechenden Anschlussgestattungen sind zu beantragen.
Das anfallende Abwasser (Schmutz- und Niederschlagswasser) ist grundsätzlich im Trennsystem abzuleiten. Entsprechende Planungen für den Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage sind durch den Erschließungsträger in Abstimmung mit dem Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar durchzuführen.
Die Planung und der Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage sind gemäß der geltenden Abwassersatzung der Hansestadt Wismar vorzunehmen.
Auf Grund der zukünftigen Lage des Plangebietes in der Trinkwasserschutzzone III A/ III B ist die Errichtung oder Erweiterung von Anlagen zum Durchleiten oder Ableiten von Abwasser verboten,

ausgenommen Entwässerungsanlagen, die entsprechend den Anforderungen des ATV-Arbeitsblattes A 142 errichtet oder betrieben werden.
Für gewerbliche Nutzungen sind in Abhängigkeit der Art des anfallenden Abwassers für die Einleitungen in das öffentliche Kanalnetz ggf. Anträge zur Überprüfung auf die Indirekteinleitergenehmigungspflicht bei der unteren Wasserbehörde des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg zu stellen.

Niederschlagswasserbeseitigung

Im Zuge der Erschließungsplanung sollte bei der Niederschlagswasserableitung vorrangig die Nutzung der vorhandenen Vorflut „Mühlengraben“ überprüft werden. Für diese Niederschlagswasserableitung ist

die wasserrechtliche Erlaubnis der unteren Wasserbehörde einzuholen. Dafür ist ein Entwässerungskonzept vorzulegen.
Für die im Plangebiet festgesetzten Verkehrsflächen Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz und für den Parkplatz liegt die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung des Regenwassers in den Mühlengraben seit 27.02.2015 vor. Für die nordwestlich gelegene Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fußgängerbereich ist bereits eine Anschlussleitung für die Entwässerung über das Projekt Poeler Straße abgestimmt. Die Entwässerung erfolgt dann über die Poeler Straße in die Vorflut in den Hafen.

Ver- und Entsorgungsanlagen der Deutschen Bahn AG

Mit den von der Deutschen Bahn AG durch die Hansestadt Wismar bereits erworbenen Grundstücken sind auch Leitungstrassen übergeben worden, die weiterhin im Eigentum der Deutschen Bahn AG verbleiben, für deren Nutzung aber Dienstbarkeiten im Grundbuch eingetragen sind. Für den Leitungstrassenbereich wurde ein Grundstück gebildet.
Ver- und Entsorgungsträger haben bei allen Planungen und Baumaßnahmen dies zu berücksichtigen.

Hinweis zu Leitungstrassen

Für Leitungen der Ver- und Entsorgung, die im öffentlichen Raum von Verkehrs- und Grünflächen verlaufen, werden keine Leitungsrechte festgesetzt. Leitungstrassen auf den Flächen der DB AG unterliegen der Planungshoheit der DB AG. Auf den festgesetzten Bauflächen ($GE_E$ –1 und $GE_E$ –2) verlaufen ausschließlich eigene Anschlussleitungen.

### 2.6.3. Brandschutz

Zur Sicherung der Löschwasserversorgung sind die Baubereiche mit einer entsprechend dimensionierten Wasserleitung und einer ausreichenden Anzahl an Hydranten auszustatten. Bei einer erhöhten Brandlast oder Brandgefährdung im Einzelfall ist eine besondere Löschwasserversorgung erforderlich. Hierfür hat der Eigentümer, Besitzer oder Nutzungsberechtigte Sorge zu tragen. Der Bedarf an Löschwasser ist auf einen Zeitraum von 2

Stunden zu bemessen. Für das Plangebiet sind 96 m³/h bereitzustellen, die ständig zur Verfügung stehen müssen.

Die Zugänglichkeit der Grundstücke und der baulichen Anlagen sowie die Durchfahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr müssen entsprechend der DIN 14090 gewährleistet sein. Bei Einbau von Absperranlagen ist die Schließung Wismar zu verwenden.

## 2.7 Technischer Umweltschutz

### 2.7.1 Immissionsschutz

In einem Gutachten, erstellt am 10.05.2013, ergänzt am 16.01.2014, durch das Büro ibs, Dipl.-Ing. Volker Ziegler, wurden für das Plangebiet erforderliche Schallschutzuntersuchungen durchgeführt.

1. Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an der Bahnhofstraße durch den auf dem Bahnhofsvorplatz festgesetzten öffentlichen Parkplatz

An der Südwestseite der Bahnhofsstraße liegen die Straßenverkehrslärmimmissionen bereits derzeit schon über den für städtebauliche Planungen geltenden Orientierungswerten (Beiblatt 1, DIN 18005-1) und auch über den für den Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen gelten Immissionsgrenzwerten (16. BimSchV). Aus dieser Bestandssituation heraus ergeben sich aber keine gesetzlichen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen.
Der Prognose-Planfall führt mit den im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrserhöhungen durch den geplanten öffentlichen Parkplatz zu Anhebungen der Beurteilungspegel auf 61 dB(A) am Tag bzw. 53 dB(A) in der Nacht. Werden die Schienenverkehrslärmimmissionen ohne Schienenbonus hinzugerechnet, ergeben sich maximale Beurteilungspegel der Verkehrslärmimmissionen von 62 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht.
Die Orientierungswerte für Gewerbegebiete (Beiblatt 1, DIN 18005-1 von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht werden eingehalten.
Im Bebauungsplan werden in der Planzeichnung (Teil A) Lärmpegelbereiche ausgewiesen und im Text (Teil B) passive Schallschutzmaßnahmen bezüglich der Forderungen für die Außenbauteile schutzbedürftiger Räume innerhalb des Gewerbegebietes $GE_E$ in dem Lärmpegelbereich IV getroffen.

2. Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an der Rostocker Straße durch das festgesetzte eingeschränkte Gewerbegebiet

Das Gewerbegebiet $GE_E$ –2 hat nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrslärmbelastungen.

Jedoch aufgrund von Unsicherheiten in der Verkehrsabschätzung auf der Rostocker Straße werden im Gutachten aktive Schallschutzmaßnahmen zur

Minimierung der Verkehrslärmimmissionen vorgeschlagen. Z. B. die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und der Austausch des vorhandenen Kopfsteinpflasters gegen einen weniger lärmerzeugenden Fahrbahnbelag. Diese Maßnahmen sind jedoch im Rahmen des vorliegenden Bauleitplanverfahrens nicht regelbar.

3. Verkehrslärmimmissionen für das eingeschränkte Gewerbegebiet $GE_E$ –2 durch die im Osten verlaufende Eisenbahnstrecke

Die für Gewerbegebiete geltenden Orientierungswerte (Beiblatt 1, DIN 18005-1) und die Immissionsgrenzwerte (16. BImSchV) werden überschritten.
Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Errichtung einer Lärmschutzwand) werden im Hinblick auf die Gewerbegebietsnutzungen nicht näher untersucht.

Zum Ausgleich der Überschreitung der Orientierungswerte für das eingeschränkte Gewerbegebiet sind passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt, die bei einer Neubebauung vorzusehen sind.

Im Bebauungsplan werden in der Planzeichnung (Teil A) Lärmpegelbereiche ausgewiesen und im Text (Teil B) passive Schallschutzmaßnahmen bezüglich der Forderungen für die Außenbauteile schutzbedürftiger Räume innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebiete $GE_E$ in den Lärmpegelbereichen IV und V getroffen.
Betriebsbezogene Wohnungen werden gemäß Empfehlung des Gutachters für das $GE_E$ –2 ausgeschlossen.

4. Gewerbelärmimmissionen durch das eingeschränkte Gewerbegebiet $GE_E$

Aufgrund der Nähe des geplanten Gewerbegebietes $GE_E$ –2 zu Wohnbebauungen an der Rostocker Straße sind die Gewerbenutzungen eingeschränkt.
Eine Gliederung nach DIN 45691 ist für eine Geräuschkontgentierung zur Aufteilung der Immissionsrichtwerte auf die sich im $GE_E$ ansiedelnden Firmen aufgrund dessen geringer Fläche nicht zweckmäßig und zielführend. Zur Konkretisierung des Begriffes „eingeschränktes Gewerbegebiet“ ist im Text (Teil B) festgesetzt, dass nur solche Betriebe zulässig sind, die das Wohnen nicht wesentlich stören, d.h. dem „Störgrad“ von Mischgebieten im Sinne des § 8 der BauNVO entsprechen. Der Nachweis der Immissionsverträglichkeit der späteren Ansiedlungen kann im Rahmen der nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren erfolgen.

### 2.7.2 Altlasten und Munition

Altlasten

Das Plangebiet erstreckt sich teilweise über ehemals überflutete Abschnitte früherer Wehranlagen bzw. um eine aufgefüllte Niederung. Bei vergleichbaren Standorten an anderer Stelle in Wismar wurden unerwartet hohe PAK- und Schwermetallbelastungen gefunden, die der Auffüllung zugeordnet werden.
Eine erhöhte Altlastenwahrscheinlichkeit besteht zudem an Bahnstrecken wegen Herbizideinsätzen und an Bahnhöfen mit früherer oder aktueller Verladung wasser- oder anderer umweltgefährdender Stoffe.

Konkrete Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 Bundes-Bodenschutzgesetzes liegen unter den Archivnummern AS065 bzw. AS Z 74 0131 vor.
Auf der im Plangebiet ausgewiesenen Gewerbefläche, Flurstück Nr. 4497/2, befand sich eine Drahtwarenfabrik, später eine Papierfabrik. Das Gebäude

wurde durch Brand zerstört. Anfang 2008 wurde auf der Grundlage von Untersuchungen zum bautechnischen Zustand sowie zur Altlastensituation (Gutachten vom Ingenieurbüro Buchheim, Kenn-Nr. 037-A-07) sämtliche Gebäude abgebrochen.
Im Zuge der Abbruchmaßnahmen wurde eine Untersuchung auf noch vorhandene Altlasten, bzw. Schadstoffe vorgenommen. Das Ingenieurbüro Buchheim wurde mit einer Bodensondierung beauftragt. (Gutachten, Kenn-Nr. 037-B-07-08)

Durch den Abbruch wurde eine Reduzierung der Schadstoffe vorgenommen, allerdings keine Beseitigung. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurde eine Kontaminierung hauptsächlich durch MKW, PAK und Schwermetalle festgestellt. Die festgestellten MKW-Konzentrationen können Z0 zugeordnet werden. Das bedeutet nicht, dass das gesamte Bodenmaterial die gleiche Zuordnung hat. (PAK, Schwermetalle) Im Bereich der Bohrungen von BS 9/08 bis BS 11/08 können die Konzentrationen Z1 zugeordnet werden. Im Bereich von BS 6/08 und BS 7/08 wurden die Zuordnungswerte Z2 überschritten.

Das Grundstück befindet sich im Eigentum der Hansestadt Wismar. Die Stadt beabsichtigt bei einer Veräußerung des Grundstücks zum Zwecke der Neubebauung entsprechend Festsetzungen des Bebauungsplanes mit dem neuen Eigentümer im Kaufvertrag eine im Rahmen der neuen Nutzung erforderlichen Altlastensanierung zu vereinbaren.
Um ausreichende Vorsorge für gesunde Arbeitsverhältnisse (Wohnnutzung ist ausgeschlossen) zu treffen, sind empfindliche Nutzungen wie z.B. Kinderspielplatz, Wohngarten, Nutzpflanzenanbau ausgeschlossen.

Gemäß Altlastenauskunft der DB Immobilien Sanierungsmanagement vom Februar 2014 liegt auf den bzw. auf den unmittelbar angrenzenden Flächen, die die Stadt beabsichtigt, von der DB AG zu erwerben, ein Altlastenverdacht vor. Die Flächen sind in der Planzeichnung als Altlastenverdachtsflächen gekennzeichnet.
Die Altlastenverdachtsflächen mit den Kennzeichen-Nr. ALVF-029, ALVF-031 und ALVF-038 befinden sich an Lokhalteplätzen. Diese wurden eingestuft in die Verdachtskategorie „geringer oder kein Handlungsbedarf“ (VK G).
Die Altlastenverdachtsfläche mit der Kennzeichen-Nr. ALVF-085 befindet sich beim ehemaligen Lager am Wagenmeisterraum. Diese wurde eingestuft in die Verdachtskategorie „latente Gefahr, keine Gefahrenabwehr, Anfall erhöhter Entsorgungskosten, Aushub ist nicht wieder einbaufähig, Belastungen > LAGA Z2“.

Bei der Altlastenverdachtsfläche ALVF-085 handelt es sich um eine ca. 10 m² große Fläche auf der etwa 40 Jahre lang kleine Gebinde an Achsenschmierfett gelagert wurden. Vom Lager und dem unmittelbar benachbarten Wagenmeisterhäuschen sind aufgrund des Rückbaus der Gebäude nur noch die Grundplatten zu erkennen. Die im Rahmen der Orientierenden Untersuchung durch das Gutachterbüro HGN, Schwerin, im Jahr 2000 im Auftrag der DB AG durchgeführten Bodenuntersuchungen weisen geringe Gehalte (55-220 mg/kg) im oberflächennahen Boden (Aufschüttung) auf. Erhöhte PAK-Konzentrationen (5,60 – 68,50 mg/kg) werden ebenfalls oberflächennah in den Bodenproben von 0,2 – 0,7 m Tiefe festgestellt. Nach

Ansicht des Gutachters sind die Verunreinigungen an den Aufschüttungshorizont gebunden und liegen in der ehemaligen Lagerhalle nur punktuell vor. Der Grundwasserspiegel befindet sich zum Zeitpunkt der Orientierenden Untersuchungen bei ca. 3,0 m unter Geländeoberkante.
Im Fall von Eingriffen in den Untergrund ist der dabei anfallende kontaminierte Bodenaushub voraussichtlich nicht recycelbar oder beschränkt wiedereinbaufähig, sondern behandlungsbedürftig- bzw. deponiebedürftig.

Boden und Abfall
Sollten bei Erdarbeiten Auffälligkeiten wie unnatürliche Verfärbung bzw. Gerüche des Bodens auftreten, ist der Grundstücksbesitzer als Abfallbesitzer nach §§ 10 und 11 KrW-/AbfG zur ordnungsgemäßen Entsorgung des belasteten Bodenaushubs verpflichtet.
Abfälle (verunreinigter Erdaushub bzw. Bauschutt), die nicht verwertet werden können, sind entsprechend §§ 10 und 11 KrW-/AbfG durch einen zugelassenen Beförderer einer genehmigten Anlage zur Abfallbeseitigung zuzuführen.
Unbelastete Bauabfälle dürfen gemäß § 18 AbfAIG M-V nicht auf Deponien abgelagert werden.
Für jede Maßnahme, die auf den Boden einwirkt, hat der Vorhabenträger die entsprechende Vorsorge zu treffen, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Bodeneinwirkungen sind zu vermeiden bzw. zu vermindern, soweit das im Rahmen der Baumaßnahmen verhältnismäßig ist, so dass keine Gefahr vom Boden für die Allgemeinheit entsteht und zulässige planungsrechtliche Nutzungsmöglichkeiten tatsächlich möglich sind

Munition
Das Plangebiet ist nicht als kampfmittelbelasteter Bereich bekannt.

Nach bisherigen Erfahrungen ist es nicht auszuschließen, dass auch in für den Munitionsbergungsdienst als nicht kampfmittelbelastet bekannten Bereichen Einzelfunde auftreten können. Aus diesem Grunde sind Tiefbauarbeiten mit entsprechender Vorsicht durchzuführen. Sollten bei diesen Arbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit an der Fundstelle und der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen.

## 2.8 Flächen mit wasserrechtlichen Festsetzungen

Trinkwasserschutzzonen
Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich gegenwärtig außerhalb von z. Zt. geltenden Trinkwasserschutzzonen (TWSZ) gemäß Beschluss Nr. 30-7/85 vom 17.05.1985. Momentan läuft das Verfahren zur Neufestsetzung der Trinkwasserschutzzonen für die Hansestadt Wismar. Gemäß dem vorliegenden hydrologischen Fachgutachten zur Neufestsetzung der Trinkwasserschutzzonen wird sich die Fläche des B-Plan-Gebietes zukünftig in der Trinkwasserschutzzone III A/ III B der Wasserfassung Friedrichshof befinden.

In der Planzeichnung wurde die zukünftige, voraussichtliche Grenze der Trinkwasserschutzzone III A/ III B informativ unter Darstellungen ohne Normcharakter aufgenommen.
Für den Bebauungsplan ist zu beachten, dass es aufgrund der zukünftigen Lage in der Trinkwasserschutzzone III A/ III B Verbote bzw. Nutzungsbeschränkungen gemäß der noch zu erlassenen Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten gilt.
Eine Versickerung des von Dachflächen abfließenden Niederschlagswassers ist in der TWSZ III A/ III B erlaubt. Die Versickerung von Abwasser (auch Niederschlagswasser) in der TWSZ III A/ III B ist verboten, ausgenommen das Versickern von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser großflächig über die belebte Bodenzone.
In der zukünftigen TWSZ III A/ III B ist die Errichtung oder Erweiterung von Straßen, Wegen und sonstigen Verkehrsflächen erlaubt, wenn die Vorgaben der RiStWag beachtet werden. Danach sind in der TWSZ III A/ III B Schutzmaßnahmen vorzusehen. Parkplätze sollten in der TWSZ III A nach Möglichkeit nicht vorgesehen. In der vorliegenden Planung sind sie vorgesehen, d.h. dann ist unter anderem das Niederschlagswasser zu sammeln und aus dem Wasserschutzgebiet hinauszuleiten oder nach entsprechender Behandlung schadlos zu entsorgen. Die Befestigung der Verkehrsflächen muss wasserundurchlässig sein (siehe Pkt. 6.2 der RiStWag). Die geplante Herstellung von Verkehrsflächen in Natur- und Betonsteinpflaster ist gemäß Forderungen der RiStWag mit einer wasserundurchlässigen Fugenmasse/Fugenverguss zu verlegen, um die Wasserundurchlässigkeit herzustellen. Entsprechende Festsetzungen im Text (Teil B) wurden getroffen.

Der Geltungsbereich des Plangebietes grenzt im südwestlichen Bereich an den im benachbarten Lindengarten vorhandenen Mühlengraben, ein Gewässer der II. Ordnung, welches sich in der Unterhaltungspflicht des Wasser- und Bodenverbandes „Wallensteingraben-Küste“ befindet. Gemäß § 38 Abs. 1,2 und 3 WHG ist bei oberirdischen Gewässern zur Einhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktion, der Wasserspeicherung, der Sicherung des Wasserabflusses sowie der Verminderung von Stoffeinträgen ein Gewässerschutzstreifen sowie+ der Böschungsoberkante ein Abstand von 5 m im Außenbereich einzuhalten. Im Innenbereich kann die untere Wasserbehörde in Abstimmung mit dem Wasser- und Bodenverband Gewässerrandstreifen mit einer angemessenen Breite festlegen.

<u>Hochwassergefährdeter Bereich</u>
Für den im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindlichen Bereich zwischen dem Bahnhofsvorempfangsgebäudes und dem festgesetzten Gewerbegebiet $GE_E$ –1 wird durch das Gutachten zu Hochwassergefahren/Hochwasserrisiken, erstellt durch HydroGIS GmbH im Dezember 2013, ein Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit ausgewiesen. In der Planzeichnung des Bebauungsplanes wurde der Bereich als Überschwemmungsgebiet gekennzeichnet. Dieses Extremereignis gilt als Bemessungshochwasser. Als Mindesthöhe für die Oberkante Rohfußboden wurden 3,20 m über NHN für Wohnnutzung und 2,25 m über NHN für gewerbliche Nutzung und Verkehrsflächen für das gesamte Plangebiet

festgesetzt. Es sind aber auch höhere Wasserstände möglich. Bei einer Höhenlage unter 3,20 m über NHN ist eine Beeinträchtigung durch Hochwasserereignisse und erhöhte Grundwasserstände nicht ausgeschlossen. Der Bauherr hat für diesen Fall geeignete Vorkehrungen zu treffen. Das Risiko ist durch den Bauherren selbst zu tragen.

## 2.9 Denkmalpflege, Sanierungsgebiet, Erhaltungsbereich Altstadt

### 2.9.1 Bodendenkmalpflege

Das Plangebiet liegt teilweise im Bereich des Bodendenkmals „Altstadt Wismar“, in dem vor Beginn jeglicher Erdarbeiten die fachgerechte Bergung und Dokumentation der zu erwartenden archäologischen Funde und Befunde sicherzustellen ist.
Das bedeutet, dass für alle mit Erdarbeiten im Zusammenhang stehende Baumaßnahmen eine baubegleitende archäologische Betreuung sichergestellt werden muss. Der Bauherr hat mit dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V (LAKD), dem nach § 4 Abs. 2 Denkmalschutzgesetz M-V (DSchG M-V) die wissenschaftliche Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen obliegt, frühzeitig vor Beginn der Arbeiten Kontakt aufzunehmen und eine verbindliche Vereinbarung zu treffen, die den Umfang sowie den terminlichen und personellen Rahmen der archäologischen Maßnahmen fixiert. Die anfallenden Kosten für die Bergung und Dokumentation trägt der Verursacher des Eingriffs (§ 6 Abs. 5 DSchG M-V). Der Beginn der Erdarbeiten ist der UDB (Untere Denkmalschutzbehörde) und dem LAKD rechtzeitig vor Beginn schriftlich und verbindlich mitzuteilen. Es wird empfohlen, bereits im Vorfeld der Maßnahme eine Beratung beim LAKD in Anspruch zu nehmen.
Auch auf Flächen, die außerhalb des „Bodendenkmals Altstadt“ liegen, können bei Erdarbeiten jederzeit zufällig und unvermutet weitere Bodendenkmale entdeckt werden. In diesem Fall ist gemäß § 11 DSchG M-V die UDB der Hansestadt Wismar zu benachrichtigen und der Fund und die Fundstelle bis zum Eintreffen von Mitarbeitern oder Beauftragten des LAKD in unverändertem Zustand zu erhalten. Verantwortlich sind hierfür Entdecker, der

Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer oder zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen. Die Verpflichtung erlischt 5 Tage nach Zugang der Anzeige.
Entsprechende Hinweise hierzu sind im Text (Teil B) formuliert.

### 2.9.2 Baudenkmalpflege

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich teilweise innerhalb des Denkmalbereiches Altstadt sowie innerhalb der Pufferzone zum UNESCO-Welterbe-Bereich „Die historischen Altstädte Stralsund und Wismar“.

Des Weiteren beinhaltet der Geltungsbereich des Bebauungsplanes einen geringfügigen nördlichen Teil des als Gartendenkmal „Lindengarten“

festgelegten Areals. Die Parkanlage „Lindengarten“ ist als Denkmal in der Denkmalliste der HWI verzeichnet und unterliegt somit den Bestimmungen des DSchG M-V. Der Grenzverlauf des Denkmals ist im Plan (Teil A) dargestellt.
Die Anbindung des geplanten Fuß- und Radweges zwischen Bahnhof und Rostocker Straße an die nördliche Wegeführung innerhalb des Gartendenkmals „Lindengarten“, an die bestehende sogenannte „Spange, wird seitens der UDB an folgende Bedingungen geknüpft: Der vorhandene bogenförmige Wegeverlauf ist zu erhalten. Über die geplante Anbindung hinaus ist die vorhandene „Spange“ perspektivisch in gleicher Material- und Ausbauart herzustellen.
Das Vorempfangsgebäude des Bahnhofs, welches sich im Eigentum und somit in der Planungshoheit der Deutschen Bahn AG befindet, steht unter Denkmalschutz. Es wurde im Plan (Teil A) auch als solches gekennzeichnet.
Dieses Bahnhofs-Vorgebäude von 1908 steht mit dem 1857 erbauten Empfangsgebäude des Bahnhofs und der Bahnsteigüberdachung (beide Denkmale außerhalb des B-Plan-Geltungsbereiches) in funktionalem und historischem Zusammenhang.
Die Gestaltung des geplanten Neubaus einer Überdachung der Wegebeziehung vom Vorempfangsgebäude zum Empfangsgebäude ist im Text (Teil B) definiert. Hier sind zu gegebener Zeit eine Objekt-Antragstellung und eine detaillierte Abstimmung mit der UDB erforderlich. Gemäß DSchG M-V ist vorab hierzu das Einvernehmen mit dem LAKD herzustellen.

Das geplante eingeschränkte $GE_E$ –2 befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur „Villa Auguste“, Rostocker Straße 73, welche als Denkmal in der Denkmalliste der HWI verzeichnet ist. Im Zusammenhang mit dem Umgebungsschutz dieses Denkmals sind für die Neubebauung des $GE_E$ –2 frühzeitig detaillierte Abstimmungen mit der UDB erforderlich. Gemäß des DSchG M-V ist vorab hierzu das Einvernehmen mit dem LAKD herzustellen.

Alle Veränderungen im baulichen Bestand sind mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

### 2.9.3 Sanierungsgebiet – Erhaltungsbereich Altstadt

Des Weiteren gilt für das Plangebiet die Satzung der Hansestadt Wismar über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Altstadt Wismar-Erweiterungsgebiet“ vom 09.12.2003, sowie für Teile des Plangebietes die Erhaltungssatzung Wismar-Altstadt vom 18.03.1992 sowie die Gestaltungssatzung Wismar-Altstadt vom 18.06.1992.

# 3 - Auswirkungen des Bebauungsplanes

## 3.1 Städtebauliche Zahlen und Werte

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Geltungsbereich des Bebauungsplanes | | 22.520 | 2,252 ha | 100 % |
| 1. | Nettobauland | | 0,384 ha | 15,12% |
| | - Gewerbegebiet, eingeschränkt $GE_E$ | 2.911 m² | | |
| | - Vorempfangsgebäude | 930 m² (Planungshoheit DB AG) | | |
| 2. | Verkehrsflächen | | 1,868 ha | 77,02% |
| | - Bahnhofsstraße einschl. Bahnhofsvorplatz, | 5.890 m² | | |
| | - Verkehrsberuhigter Bereich | 1.323 m² | | |
| | - Fußgängerbereiche 1 | 3.985 m² | | |
| | 2 | 883 m² | | |
| | 3 | 239 m² | | |
| | - Öffentlicher Parkplatz | 4.210 m² | | |
| | - Fuß- und Radweg | 646 m² | | |
| 3. | Fläche für Ver- und Entsorgung | 58 m² | 0,005 ha | 0,21 % |
| 4. | Grünflächen, öffentlich | 1.445 m² | 0,144 ha | 7,65 % |

Flächen der Deutschen Bahn AG, deren Erwerb für die Realisierung der Planung erforderlich ist ca. 0,246 ha

## 3.2 Überschlägige Ermittlung der Erschließungskosten

Die sich bei der Realisierung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße“ ergebenen voraussichtlichen Kosten für die Hansestadt Wismar werden zur Zeit ermittelt.
Die verkehrliche Erschließung wird mit 2.900.000,00 € und der öffentliche Parkplatz mit 650.000,00 € vorab veranschlagt.
Planungs- und Bauleitungskosten sowie damit in Verbindung stehende Kosten sind nicht berücksichtigt.

Die Kosten für die verkehrliche Anbindung des Lokschuppens sind Bestandteil der Baumaßnahme Straßenunterführung Poeler Straße.

## 3.3 Realisierung des Bebauungsplanes

Bei allen Planungen und Baumaßnahmen auf der Grundlage des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. 80/11 ist zu berücksichtigen, dass durch die Deutsche Bahn AG als Vorhabenträgerin die geplante Baumaßnahme Straßenunterführung Poeler Straße in den Jahren 2018-2021 vorgenommen wird.

Um die erforderliche barrierefreie Zuwegung zu den Bahnsteigen mit Beginn der Baumaßnahme Straßenunterführung Poeler Straße für 2018, spätestens jedoch für Anfang 2019 garantieren zu können, wurden die Investitionen für den Bahnhofsvorplatz –als ersten Bauabschnitt des Bebauungsplangebietes- beginnend ab 2015 im städtischen Haushalt eingeplant.

## 4 - Umweltbericht

Der Umweltbericht ist ein selbständiger Bericht mit eigenem Inhaltsverzeichnis der Begründung anliegend.

## Ausfertigungsvermerk

Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar hat den Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), am ..... als Satzung beschlossen und die Begründung einschließlich Umweltbericht durch Beschluss gebilligt.

Wismar, den

Thomas Beyer
Bürgermeister

Siegel

Die Satzung über den Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße“ ist mit Ablauf des ..... in Kraft getreten.

HANSESTADT WISMAR

BEBAUUNGSPLAN NR. 80/11

„BAHNHOFSVORPLATZ - ROSTOCKER STRASSE“

# UMWELTBERICHT

STADT
LAND
FLUSS

PARTNERSCHAFT MBB HELLWEG & HÖPFNER
Dorfstraße 6, 18211 Rabenhorst
Fon: 038203-733990
Fax: 038203-733993
info@slf-plan.de
www.slf-plan.de

| | |
|---|---|
| PLANVERFASSER | |
| AUFTRAGGEBER | Hansestadt Wismar |
| BEARBEITER | Dipl.-Ing. Oliver Hellweg |
| PROJEKTSTAND | Endfassung nach Abwägung |
| DATUM | 27.03.2017 |

Inhaltsverzeichnis


1. Einleitung und Grundlagen ..... 2
1.1. Anlass und Aufgabe ..... 2
1.2. Lage und Kurzcharakterisierung des Standortes ..... 2
1.3. Schutzgebiete ..... 4
*1.3.1. Internationale Schutzgebiete ..... 4*
*1.3.2. Nationale Schutzgebiete ..... 5*
1.4. Plankonzept ..... 6
2. Standortmerkmale und Schutzgüter ..... 8
2.1. Mensch und Nutzungen ..... 8
2.2. Oberflächen- und Grundwasser ..... 8
2.3. Boden ..... 9
2.4. Klima und Luft ..... 10
2.5. Landschaftsbild ..... 10
2.6. Lebensräume und Flora ..... 14
*2.6.1. Geschützte Biotope ..... 14*
*2.6.2. Lebensräume im Bereich des Eingriffs ..... 15*
2.7. Fauna ..... 16
2.8. Biologische Vielfalt ..... 16
2.9. Kulturgüter ..... 17
2.10. Sonstige Sachgüter ..... 17
3. Wirkung des Plangebiets auf die Umwelt ..... 17
3.1. Umweltentwicklung ohne Realisierung des Plangebiets ..... 17
3.2. Umweltentwicklung bei Realisierung des Plangebiets ..... 18
*3.2.1. Erschließung ..... 18*
*3.2.2. Baubedingte Wirkungen ..... 18*
*3.2.3. Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen ..... 18*
*3.2.4. Vermeidung und Verminderung erheblicher Beeinträchtigungen ..... 19*
3.3. Verbleibende, erhebliche Beeinträchtigungen pro Schutzgut ..... 19
3.4. Ermittlung der planbezogenen Wirkungen gem. Eingriffsregelung ..... 19
3.5. Kompensationsmaßnahmen ..... 23
*3.5.1. Flächige Festsetzungen des B-Plans ..... 23*
*3.5.2. Maßnahme Kleingarten „Hufe Mecklenburger Tor“ ..... 23*
*3.5.3. Neupflanzung von 1 Baum ..... 25*
4. Zusammenfassung und Eingriffsbilanz ..... 25
5. Quellenangabe ..... 26

# 1. Einleitung und Grundlagen

## 1.1. Anlass und Aufgabe

Die Hansestadt Wismar plant die Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes und angrenzender Bereiche bis zur Rostocker Straße, einem derzeit größtenteils brachliegenden Areal westlich der Bahnschienen. Der Gesamtbereich, insbesondere die Anbindung an die Altstadt, stellt sowohl gestalterisch als auch funktional einen städtebaulichen Missstand dar. Die Realisierung der Planinhalte führt aus städtebaulicher Sicht zu einer funktionalen und optischen Aufwertung des Gebietes.

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich vorhandene bauliche Anlagen (Wohngebäude, Bahnhofsgebäude, gewerblich genutztes Gebäude), Grünflächen und Verkehrsflächen sowie ein Bereich der Deutschen Bahn AG.

Ziel der Planung sind im Wesentlichen die Neuordnung der Brachflächen in Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (hier: Verkehrsberuhigter Bereich, Öffentliche Parkfläche und Fuß- und Radweg) sowie die bauleitplanerische Vorbereitung der Ansiedlung von eingeschränktem Gewerbe durch die Festsetzung eines mit der entsprechenden Nutzung gekennzeichneten Baufeldes.

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist eine Umweltprüfung obligatorischer Bestandteil eines Bauleitplanverfahrens. Die Umweltprüfung zum Bebauungsplan bzw. zum Plangebiet erfolgt im vorliegenden Umweltbericht.

## 1.2. Lage und Kurzcharakterisierung des Standortes

Das Plangebiet liegt am nordöstlichen Rand des Stadtteils Altstadt. Im Westen grenzt der Geltungsbereich unmittelbar an die historische Altstadt. Nordwestliche Grenze ist die Poeler Straße. Im Süden bildet die Rostocker Straße die Grenze des Plangebietes. Im Südwesten befindet sich die Bahnhofsstraße sowie die Parkanlage Lindengarten. Östlich schließt sich unmittelbar das Gelände der Deutschen Bahn AG an.

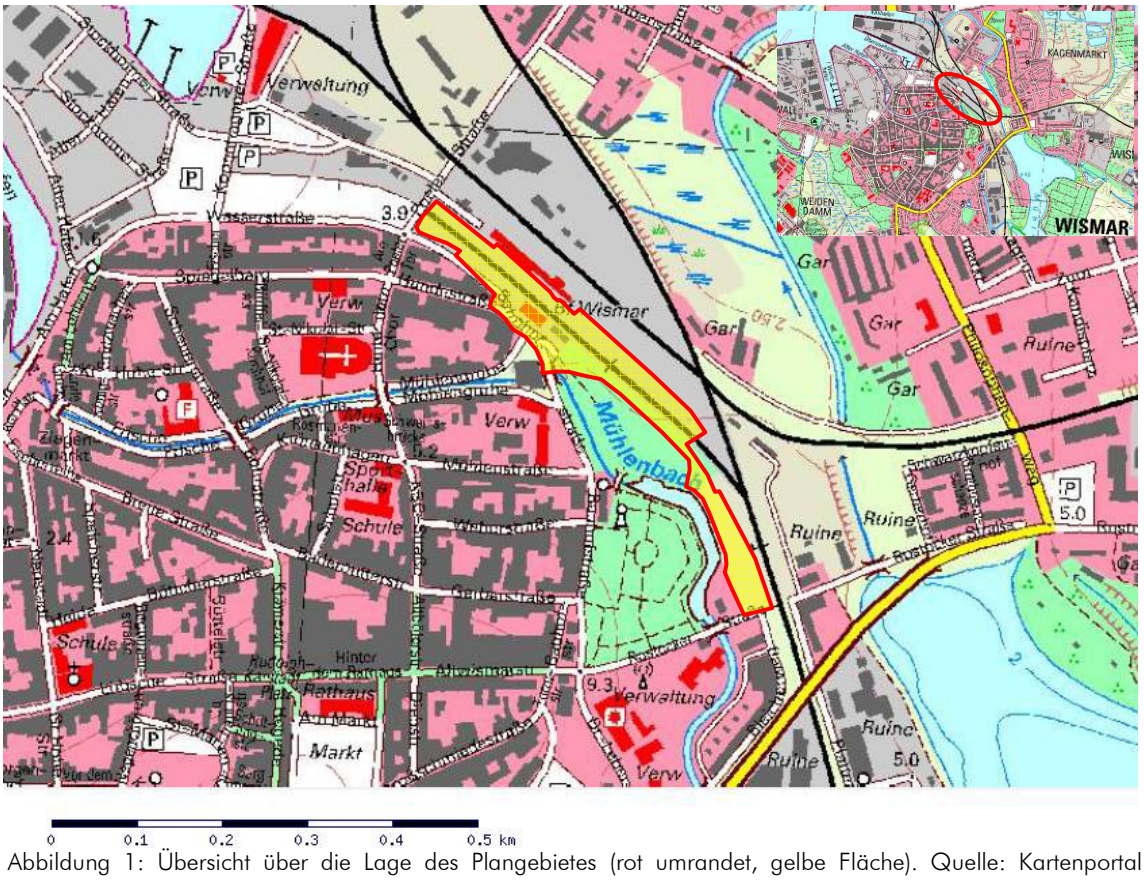



Abbildung 1: Übersicht über die Lage des Plangebietes (rot umrandet, gelbe Fläche). Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

Abbildung 2: Das Plangebiet (rot umrandet) aus der Luft. Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

Das Plangebiet umfasst neben dem Bahnhofsvorplatz sowie dem Bahngelände auch zwei kleinere gewerbliche Bauflächen. Im Südwesten grenzt an den Planbereich das Gartendenkmal Parkanlage Lindengarten.

Der Geltungsbereich umfasst folgende Flurstücke bzw. Teile der Flurstücke der Gemarkung Wismar der Flur 1:

1321/2 teilweise, 1337 teilweise, 1387/1 teilweise, 1388/6 teilweise, 1390/3 teilweise, 4494/3 teilweise, 4494/9 teilweise, 4494/11 teilweise, 4494/12, 4494/13, 4494/15, 4494/16 teilweise, 4494/17, 4494/18, 4494/19, 4495 teilweise, 4497/2, 2028/4 teilweise.

Die Grundstücke befinden sich ausschließlich im Eigentum der Hansestadt Wismar bzw. im Eigentum der Deutschen Bahn AG (Flurstücke 4494/15 und 4494/16). Im Verlauf der Zeit der Planaufstellung, vor Rechtskraft der Planung, ist seitens der Hansestadt Wismar beabsichtigt, von der Deutschen Bahn AG die für die Planrealisierung erforderlichen Grundstücksflächen zu erwerben.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst ca. 2,31 ha.

## 1.3. Schutzgebiete

### *1.3.1. Internationale Schutzgebiete*

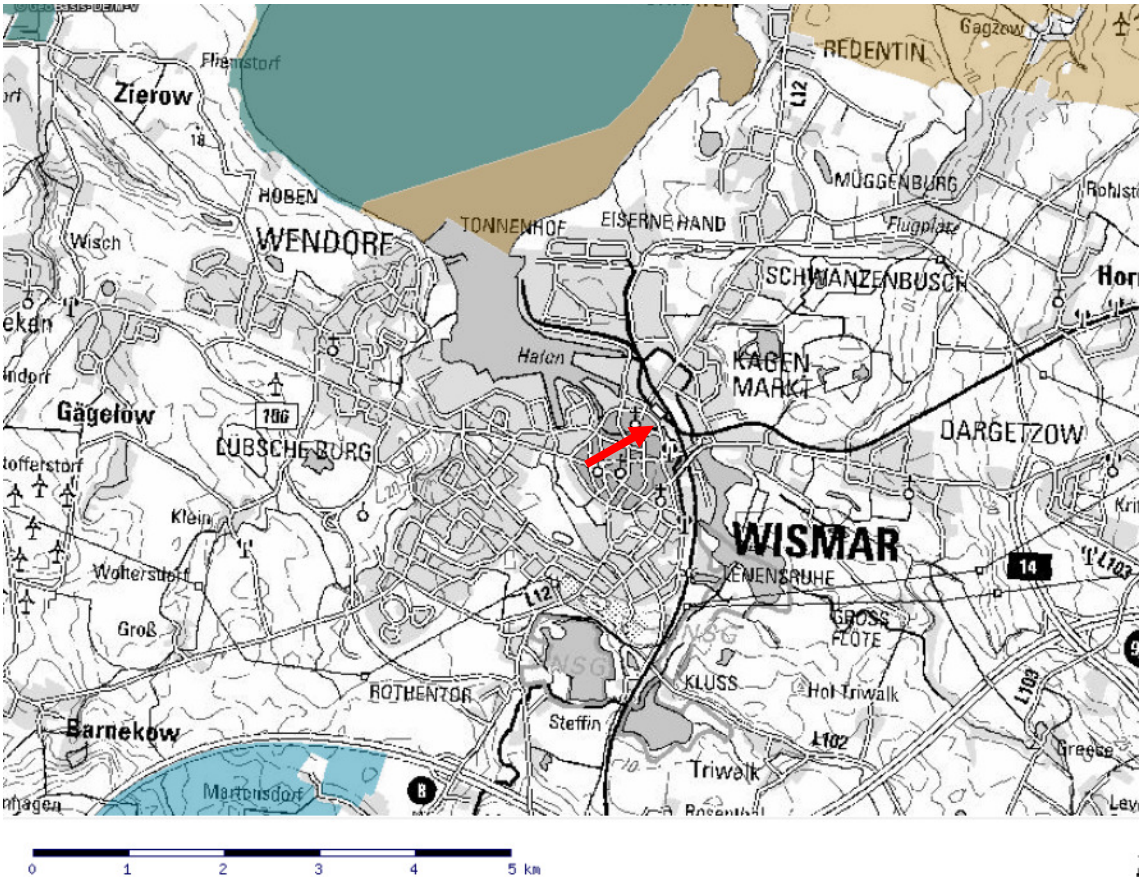



Abbildung 3: Europäische Schutzgebiete im Umfeld des Plangebietes (Pfeil). Blau = FFH-Gebiet, braun = EU-Vogelschutzgebiet. Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

Internationale Schutzgebiete im Umfeld:

- FFH-Gebiet DE 1934-302 „ Wismarbucht“, Entfernung: ca. 3.000 m nordwestlich,
- FFH-Gebiet DE 2134-301 „Kleingewässerlandschaft westlich von Dorf Mecklenburg“, Entfernung 4.500 m südwestlich,
- SPA DE 1934-401 „Wismarbucht und Salzhaff“- Entfernung 2.300 m nordwestlich.

In Anbetracht der Entfernung des Plangebiets sowie der lokalen Wirkung sind keine Beeinträchtigungen der entsprechenden Erhaltungs- und Entwicklungsziele sowie der darin vorkommenden Arten in den internationalen Schutzgebieten zu erwarten.

### *1.3.2. Nationale Schutzgebiete*

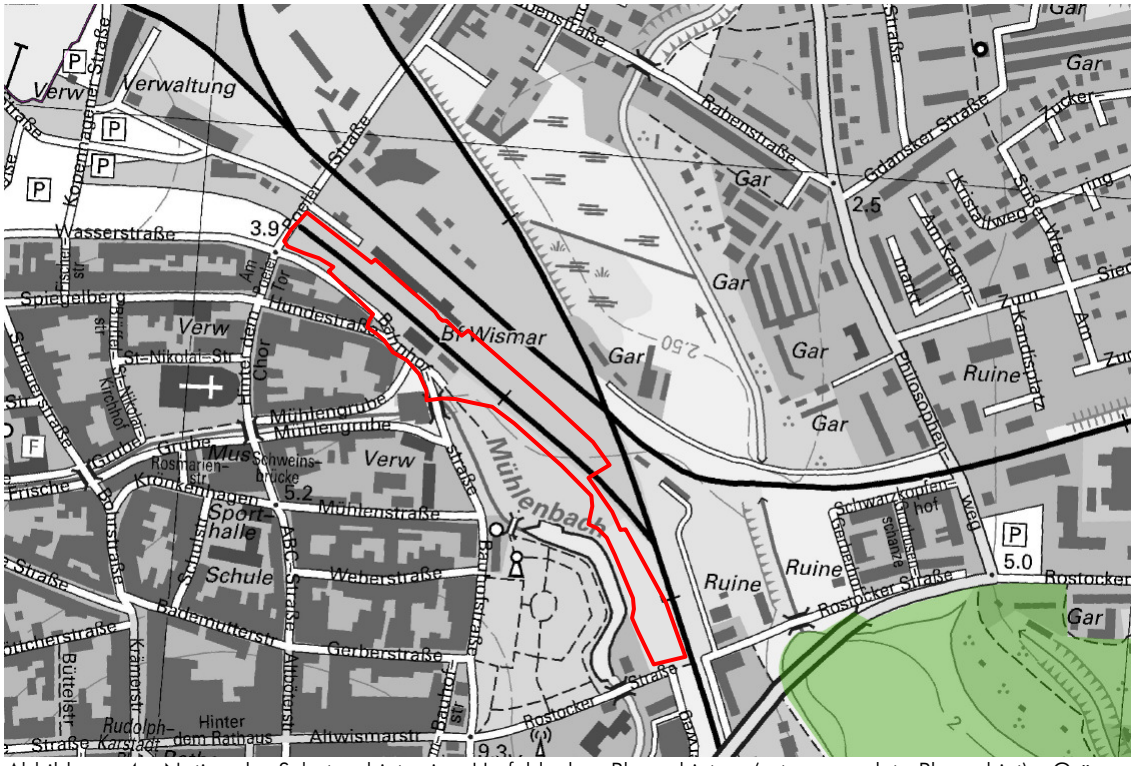



Abbildung 4: Nationale Schutzgebiete im Umfeld des Plangebietes (rot umrandet=Plangebiet). Grün = Landschaftsschutzgebiet Wallensteingraben L56 b. Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

Abbildung 4 verdeutlicht die Lage des Plangebiets im Zusammenhang mit nationalen Schutzgebieten. Im Umfeld des Geltungsbereiches befindet sich die nördliche Grenze des Landschaftsschutzgebietes (LSG) L 56b NWM „Wallensteingraben“ mit einer Gesamtgröße von ca. 276 ha auf dem Gebiet der Hansestadt Wismar und in Weiterführung des LSG L 56a „Wallensteingraben“ im Landkreis Nordwestmecklenburg mit einer Fläche von 1545 ha. Zentraler Bestandteil des LSG ist der namensgebende Wallensteingraben. Daneben sind jedoch weitere umgebende Flächen einbezogen. Die Unterschutzstellung des Landschaftsschutzgebietes „Wallensteingraben“ erfolgte am 4.2.1966 durch den Beschluss Nr. 18-3/66 des Rates des Bezirkes Rostock.

Die Schutzzwecke für das LSG „Wallensteingraben“ sind im Landschaftspflegeplan von 1976 wie folgt definiert:

- Erhaltung einer der reizvollsten Tallandschaften des nördlichen Mecklenburg mit Kerbtälern, seenerfüllten Talaufweitungen und Stauteichen sowie einer Landschaft, die einen repräsentativen Nord-Süd-Querschnitt durch die Überformungen der Weichseleiszeit darstellt
- Erhaltung historischer baulicher Anlagen (Burgwall, Kanalreste), die das Landschaftsbild prägen
- Entwicklung einer Landschaft für eine gezielte Erholungsnutzung.

Der Wallensteingraben verbindet die Ostsee bei Wismar mit dem Schweriner Außensee. Sein Gewässerlauf setzt sich zusammen aus einem natürlichen Bachlauf, der Stivine, die einst aus dem Lostener See abfloss, und dem ab 1531 künstlich geschaffenen Ablauf des Schweriner Außensees (Landkreis Nordwestmecklenburg, http://www.nordwestmecklenburg.de).

Innerhalb des Landkreises Nordwestmecklenburg ist die Strukturgüte des Wallensteingrabens zu einem großen Teil als naturnah zu bewerten (GLRP WM 2008). „Der gesamte Bereich des Wallensteingrabens stellt eine wichtige Biotopverbundachse zwischen dem Landschaftsraum der Schweriner Seen und der Hansestadt Wismar in Richtung Ostsee dar. Es handelt sich

zum großen Teil um einen landschaftsästhetisch überdurchschnittlich attraktiven Raum, was v. a. auch darauf zurückzuführen ist, dass das Landschaftsschutzgebiet großteils einen nord-südlichen „Schnitt“ durch die nördliche Hauptendmoräne der Weichseleiszeit mit einzelnen Rückzugsstaffeln darstellt. So weist auch der Wallensteingraben ein vergleichsweise starkes Gefälle von etwa 33 m auf ca. 19 km auf. Dabei findet sich ein häufiger Wechsel zwischen engen Kerbtälern und Talweitungen. Die hohe Reliefenergie des Gebietes trägt damit entscheidend zur Vielfalt, Eigenart und Attraktivität des Landschaftsbildes bei“ (Landkreis Nordwestmecklenburg, http://www.nordwestmecklenburg.de, 11/2013).

Die Ziele des Plangebietes stehen dem Schutzzweck der Erhaltung einer reizvollen Tallandschaft nicht entgegen. Durch die sich östlich an den Geltungsbereich anschließenden Bahnanlagen erfolgt eine deutliche räumliche Trennung. Zudem führt die geplante Neuordnung des Geltungsbereiches zu einer Aufwertung der Umgebung des Landschaftsschutzgebietes.

## 1.4. Plankonzept

Abbildung 5: Auszug B-Plan 80 Planzeichnung. Quelle: Hansestadt Wismar02/ 2015.

Ziel der Stadt ist es, dem gesamten Plangebiet -dem Ort des Ankommens und Empfangens in Wismar- ein Image, ein „unverwechselbares Gesicht“ zu geben.

Der Bauleitplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen sowie erforderliche Rahmenfestlegungen für eine attraktive Gestaltung dieses für das Stadtbild bedeutsamen Bereiches schaffen.

Das Plangebiet soll hinsichtlich Orientierung, Erreichbarkeit von Bahn, Bus, Taxi, MIV, Fußgänger- und Fahrradwegevernetzung zum Lindengarten, ZOB, Hafen sowie mit seinen gebäude- und freiraumbezogenen Nutzungs- und Gestaltungsdefiziten ein repräsentativer Ort werden – und als Tor zur Stadt bezeichnet werden können.

Neben der Verbesserung der fußläufigen Verbindung für die Reisenden zu den Bahnsteigen sollen zusätzliche Funktionen für Bahnkunden und andere Nutzer im Areal vor dem Bahnhof untergebracht werden, wie z.B. Haltestellen des ÖPNV, der Taxiunternehmen, eine Fahrradstation sowie KfZ-Stellplätze.

Des Weiteren ist über eine Neudefinition von Aufenthaltsbereichen vor dem Bahnhof sowie eines Wegeleitsystems eine räumliche Vernetzung von Bahnhof mit Lindengarten und Busbahnhof, eine Führung u. a. auch des Touristen zum Hafen, eine Einbindung der dem Bahnhof benachbarten Gebäude und vieles mehr zu erreichen.

Entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan der Hansestadt Wismar ist der Bereich an der Rostocker Straße (ehemals Papierfabrik) als Gewerbegebiet GEE ausgewiesen. Gleiches gilt für das bestehende Gebäude der Bahnhofstraße 12a südöstlich des Vorempfangsgebäudes der Deutschen Bahn. Dieses Grundstück bildet den Auftakt und den Eingang in den Denkmalbereich Lindengarten.

Der Geltungsbereich des Plangebietes nimmt den nord/nordöstlichen Grenzverlauf der bestehenden öffentlichen Grünfläche „Lindengarten“ auf. Der Lindengarten selbst, ein Gartendenkmal, ist somit nicht Bestandteil der Planung aber von den Planfestsetzungen teilweise betroffen.

Im süd-südwestlichen Geltungsbereich des Planes wird eine öffentliche Grünfläche mit Aufnahme eines Fuß- und Radweges festgesetzt. Der Lindengarten wird durch die Herstellung dieses geplanten Fuß- und Radweges von der Rostocker Straße zum Bahnhofsvorplatz eine neuartige Erlebbarkeit aus nördlicher Richtung widerfahren.

Es ist weiterhin geplant, dass dieser Weg durch eine untergeordnete Wegeführung und Öffnung des Tores zum Lindengarten im Bereich zwischen Mühlenteich und Spielplatz (ehemaliger Wirtschaftsweg des Grünpflegebetriebes) eine Verbindung zu diesem erhält. Somit ist eine weitere Kurzverbindung gegeben.

An der Grundstücksgrenze der öffentlichen Grünfläche, des Gewerbegrundstücks GEE sowie des festgesetzten Parkplatzes zum Gelände der Deutschen Bahn AG im Bereich zwischen Bahnhofsvorplatz und der Rostocker Straße ist eine blickdichte Einfriedung mit vertikaler Begrünung festgesetzt. Zum einen soll die unmittelbare Nähe zum Bahnbetrieb verdeckt und somit die Lärmwahrnehmung positiv beeinflusst und zum anderen soll ohne weitere Pflanzmaßnahmen auf der ohnehin schmalen Grünfläche die volle Konzentration der Blicke in Richtung Lindengarten gelenkt werden.

In der Planzeichnung sind die auf Dauer zu erhaltenen Bäume festgesetzt sowie eine Artenliste für das Anpflanzen von neuen Bäumen und Sträuchern vorgegeben worden.

# 2. Standortmerkmale und Schutzgüter

## 2.1. Mensch und Nutzungen

### Wohn- und Erholungsfunktion

Die Wohnfunktion ist im Planbereich nicht existent, es überwiegt die Verkehrsfunktion des Plangebietes. Die Realisierung der Planinhalte führt zur Neuordnung der bereits langjährig existenten Verkehrsfunktion, so dass im Plangebiet keine gänzlich neue Nutzung vorbereitet wird. Die nächstgelegen Wohngebäude befinden sich unmittelbar westlich angrenzend. Der Geltungsbereich hat bislang keine Erholungsfunktion. Durch die geplante Anbindung der Erschließung zu Gebieten der landschaftlichen Erholung, wie beispielsweise des Lindengartens kann das Plangebiet einen aufwertenden Beitrag leisten.

### Land-, Forstwirtschaft, Energienutzung

Land- und Forstwirtschaft sowie die Energienutzung spielen im Plangebiet selbst keine Rolle.

## 2.2. Oberflächen- und Grundwasser

Der Planbereich befindet sich nicht innerhalb eines Wasserschutzgebietes. Unmittelbar östlich der Gleisanlagen befindet sich das Wasserschutzgebiet Wismar-Friedrichshof mit der Schutzzone III. Dieses wird von dem Plangebiet weder beeinflusst noch beeinträchtigt.

Unmittelbar westlich des Plangebietes befinden sich der Mühlenbach und dessen teichartige Gestaltung innerhalb eines Parkgeländes. Das Gewässer ist eutroph. In die Ufervegetation wird nicht eingegriffen. Das Gewässer wird von der Realisierung der Planinhalte voraussichtlich nicht erheblich beeinträchtigt; im Rahmen dieser Einschätzung ist die Vorbelastung durch die ehemalige Nutzung des Bahngeländes zu berücksichtigen.

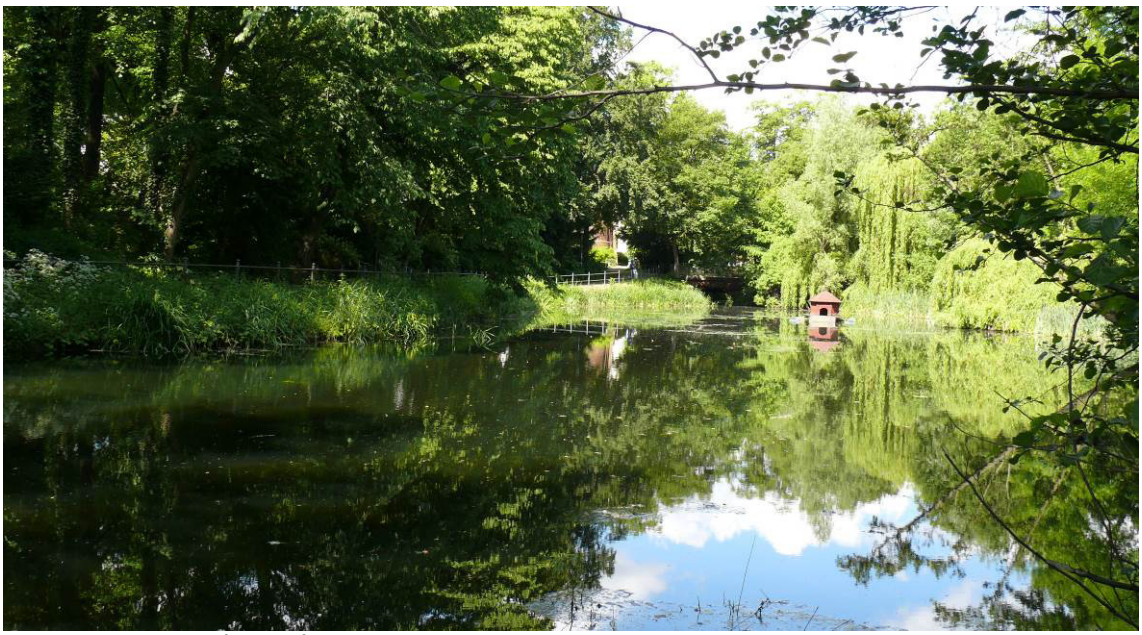


Abbildung 6: Blick auf die Aufweitung des Mühlenbaches, Blick Richtung NW. Foto: Stadt Land Fluss 5.06.2013.

## 2.3. Boden

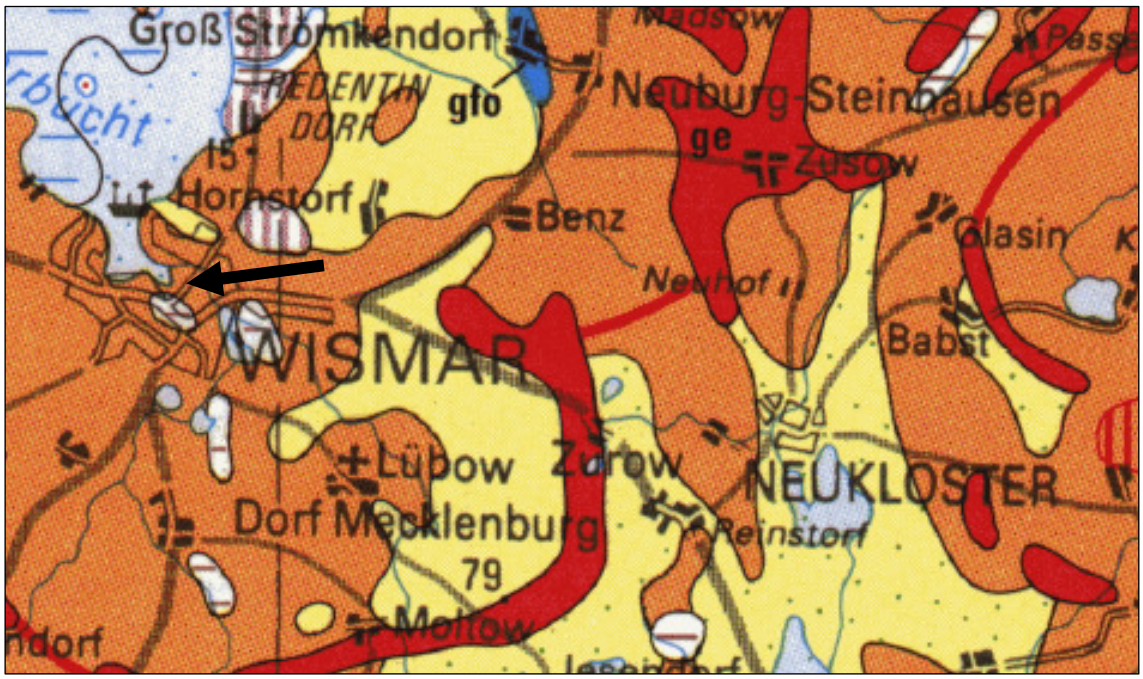



Abbildung 7: Geplanter Standort (Pfeil) im Kontext der geologischen Oberfläche. Kartengrundlage: Geologische Übersichtskarte von Mecklenburg-Vorpommern, M 1:500.000 © LUNG M-V Güstrow; verkleinerter Ausschnitt.

Das Plangebiet ist in der weichseleiszeitlichen ebenen bis kuppigen Grundmoräne des Mecklenburger Vorstoßes lokalisiert. Auf dem Stadtgebiet der Hansestadt Wismar finden sich stark anthropogen beeinflusste Böden. In Stadt- und Industriegebieten ist deren Ausprägung sehr heterogen und Sand-, Lehm-, Ton- oder Schuttböden sind vorzufinden (Abb. 8, Fläche, Ziffer 23).

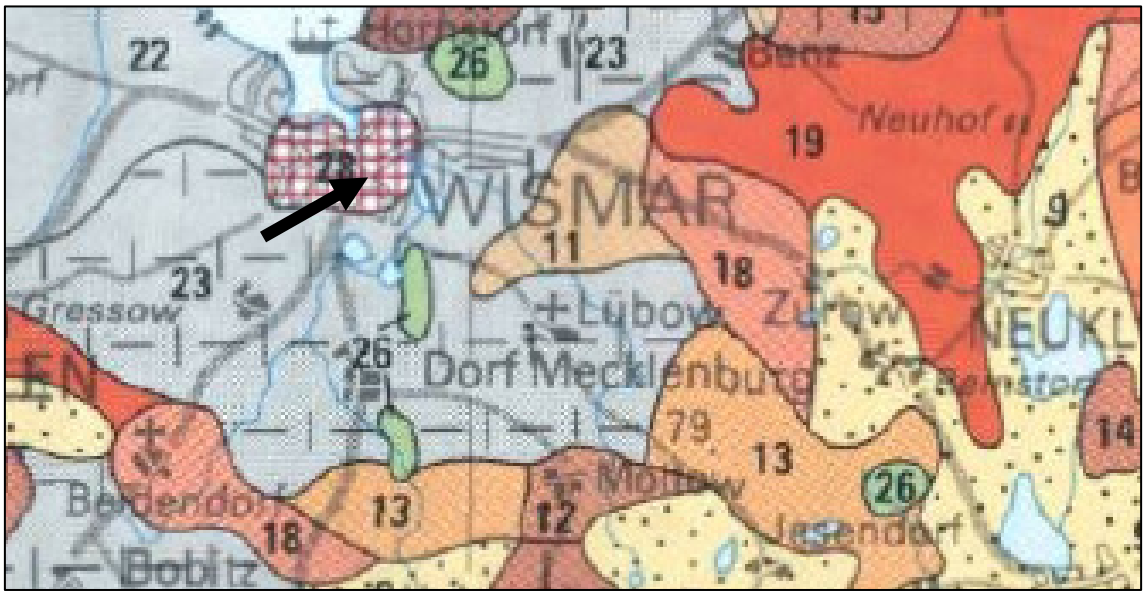



Abbildung 8: Geplanter Standort (Pfeil) im Kontext der anstehenden Bodengesellschaften. Kartengrundlage: Bodenübersichtskarte von Mecklenburg-Vorpommern, M 1:500.000 © LUNG M-V Güstrow; verkleinerter Ausschnitt.

Innerhalb des Geltungsbereiches existieren keine natürlichen Bodengesellschaften der oben genannten Art; das überwiegend beanspruchte, ehemalige Bahngelände ist durch Bahnschotter, Teil- und Vollversiegelungen gekennzeichnet, so dass infolge der planbedingt zu erwartenden Teil- und Vollversiegelung keinesfalls seltene und/oder besonders schützenswerte Bodengesellschaften betroffen sein werden. Gleichwohl ist die

Funktionseinschränkung des Bodens beispielsweise durch Versiegelung deshalb eingriffsrelevant, weil derzeit nutzungsaufgabebedingt im Plangebiet die wesentlichen Bodenfunktionen keinem nennenswerten anthropogenen Einfluss unterliegen. Ein Eingriff in den Boden erfolgt somit innerhalb der Baugrenzen im Bereich der verkehrsberuhigten Bereiche, der neu zu errichtenden Parkflächen sowie der Fußgänger- und Radwege.

## 2.4. Klima und Luft

Das Plangebiet liegt im Klima des Ostseeküstenlandes:

*„Das Klima des Ostseeküstenlands ist stark maritim beeinflusst. Diese deutliche Prägung ist für die naturräumliche Abgrenzung der Landschaftszone von vorrangiger Bedeutung. Die Jahresmitteltemperatur und die mittlere Niederschlagsmenge (550-600 mm) liegen deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion.*

*Die Jahresschwankung der mittleren Temperatur ist niedriger als im Binnenland. Große Windstärken und eine hohe Luftfeuchte sind typische Klimaeigenschaften dieser Landschaftszone. Der Frühling kommt spät und ist trocken, die Sommermonate sind meist kühl und niederschlagsreich. Der oft milde und sonnige Herbst wird gewöhnlich von einem nasskalten und schneearmen Winter abgelöst.“ GLRP WM 2008 Seite II-115*

Die im Plangebiet vorgesehene Neuordnung der Flächen und Flächenfunktionen führt nicht zu einer Unterbrechung eines Frischluftkorridors oder zur Zerstörung eines Frischluftentstehungsgebietes. Durch obligatorisch notwendige Einhaltung einschlägiger Normen, Verordnungen und Richtlinien bei der Planung ist eine ausreichende Berücksichtigung des Schutzgutes Klima und Luft gewährleistet.

## 2.5. Landschaftsbild

Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG besteht ein Eingriff auch in der möglichen erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Die Eingriffsregelung schützt Natur und Landschaft damit nicht nur in ihrer ökologischen Bedeutung, sondern ebenso in ihrer ästhetischen, den Naturgenuss prägenden Funktion. Das Landschaftsbild umfasst dabei die sinnlich wahrnehmbare Erscheinungsform der Landschaft.

Ein Plangebiet greift in Natur und Landschaft ein, wenn es zu einer erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung in der sinnlichen Wahrnehmung kommt. Eine derartige Beeinträchtigung liegt in jeder sichtbaren und nachteiligen Veränderung der Landschaft in ihrer gegenwärtigen Gestalt vor. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes besteht nicht erst bei einer Verunstaltung der Landschaft durch das Plangebiet, sondern schon dann, wenn das Plangebiet als besonderer Fremdkörper in der Landschaft erscheint bzw. eine wesensfremde Nutzung darstellt.

Ausgehend von dieser Definition ist die Umsetzung der Planinhalte nicht als Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu werten. Das Plangebiet schließt sich unmittelbar westlich an die Gleisanlagen an. Derzeit liegt in Großteil der Flächen brach, Ziel der Planung ist im Wesentlichen die Neuordnung der Brachflächen in Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wie verkehrsberuhigte Bereiche, öffentliche Parkfläche sowie Fuß- und Radwege. So wird ermöglicht, dass die bislang ungenutzten Flächen gestalterisch und funktional aufgewertet werden und ferner eine gute Einbindung in das Stadt- bzw. Landschaftsbild erfolgt. Durch die neuen Funktionszuweisungen sollen die Flächen das Umfeld des Bahnhofs neu ordnen und gleichzeitig gestalten. Die Verkehrsströme dieses Knotenpunktes werden gelenkt, und die Stadt möchte ihre Einwohner und Besucher in einem geordneten und übersichtlichen Umfeld auf ihren jeweiligen Weg bringen.

Die nachfolgenden Fotos zeigen die Fläche südwestlich der Bahngebäude mit ihren ungenutzten Gleisanlagen zwischen den Bahnhofsgebäuden und der Vorempfangshalle.

Abbildung 9: Blick auf das nordwestliche Plangebiet auf ungenutzten Gleisanlagen. Foto: Stadt Land Fluss 08.04.2013.

Abbildung 10: Blick auf das nordwestliche Plangebiet südlich des Bahnhofgebäudes, der Pfeil markiert den Übergang zwischen Vorempfangsgebäude und Bahnhofsgebäude. Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

Hier ist der verkehrsberuhigte Bereich V1 und teilweise der verkehrsberuhigte Bereiche V2 geplant. Nach Rückbau der noch vorhanden Gleistrassen ist eine Straßenverkehrsfläche zur Anbindung des Lokschuppens sowie zur Erschließung des ehemaligen Stellwerkgebäudes in der Planung.

Abbildung 11: Übergang zwischen dem Vorempfangsgebäude und den Bahnhofsgebäuden, Blick auf das nördliche Plangebiet. Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

Die innerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches V2 dargestellte Baugrenze zwischen dem Vorempfangsgebäude und der Bahnsteigbebauung würde die Errichtung einer Überdachung über die Wegebeziehung zwischen den zwei Gebäuden ermöglichen.

Abbildung 12: Blick vom Übergang zwischen den Gebäuden Richtung SO. Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

Abbildung 13: Gleiche Blickrichtung wie vorangegangene Abbildung, hier in der Vegetationsperiode, Blick vom Übergang zwischen den Gebäuden Richtung SO. Foto: Stadt Land Fluss 5.06.2013.

Nahezu das gesamte Plangebiet wird durch aufgelassene Bahngleise in unterschiedlichen Zuständen charakterisiert. Es sind Schienen, Bahnschwellen und das Schotterbett der ehemaligen Trassen vorhanden. Über die Jahre wurde der Gebrauch unterlassen, und es konnte sich auf und zwischen den Gleisanlagen eine Landreitgras-Pionierflur entwickeln. Am Rand der Flächen und teilweise auch auf dem Schotterbett breitete sich Birkenaufwuchs aus.

Auf Teilen der westlichen Flanke wird das Plangebiet von den Ausläufern des Lindengartens begrenzt. Im Osten schließt das Bahngelände mit den aktuell genutzten Schienentrassen an. Die gesamte östliche Seite wird von den Gleisanlagen bzw. den Bahnhofsgebäuden und-bauten eingerahmt. Der Süden der Plangebietsfläche stellt sich momentan als Schotterparkplatz dar, grenzt direkt an die Rostocker Straße und schließt an die bestehende städtische Wohnhausbebauung an.

Abbildung 14: Blick auf das bestehende Gebäude südöstlich des Vorempfangsgebäudes am linken Bildrand, welches als eingeschränktes Gewerbegebiet ausgewiesen werden soll, Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

Abbildung 15: Blick auf das südliche Plangebiet in Richtung Rostocker Straße, Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

Abbildung 16: Blick auf das südliche Plangebiet und den bestehenden Schotterparkplatz an der Rostocker Straße, Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

## 2.6. Lebensräume und Flora

### *2.6.1. Geschützte Biotope*

Abbildung 17: Luftbild des von der Planung betroffenen Umfeldes im Zusammenhang mit der Darstellung der geschützten Biotope (rot umrandet=Plangebiet), Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

Im Plangebiet bzw. daran angrenzend befinden sich gemäß Biotopkataster nachfolgend aufgeführte geschützte Biotope:

**1. Laufende Nummer im Landkreis: HWI00274**
Biotopname: Kanal; Gehölz
Gesetzesbegriff: Naturnahe Bruch-, Sumpf- und Auwälder
Fläche in qm: 3.944

**2. Laufende Nummer im Landkreis: HWI00279**
Biotopname: Kanal; Gehölz, verbuscht
Gesetzesbegriff: Naturnahe Bruch-, Sumpf- und Auwälder
Fläche in qm: 2.828

**3. Laufende Nummer im Landkreis: HWI00276**
Biotopname: Kanal; Gehölz
Gesetzesbegriff: Naturnahe Bruch-, Sumpf- und Auwälder
Fläche in qm: 1.199

**4. Laufende Nummer im Landkreis: HWI00272**
Biotopname: Baumgruppe; Weide; frisch-trocken
Gesetzesbegriff: Naturnahe Feldgehölze
Fläche in qm: 810

**5. Laufende Nummer im Landkreis: HWI00275**
Biotopname: Feuchtgrünland; aufgelassen; Phragmites-Röhricht; Gehölz; verbuscht
Gesetzesbegriff: Röhrichtbestände und Riede
Fläche in qm: 23.001

**6. Laufende Nummer im Landkreis: NWM30000HWI00500**
Biotopname: Offenwasser Bodden
Gesetzesbegriff: Boddengewässer mit Verlandungsbereichen
Fläche in qm: 9.399.972

Im Plangebiet selbst befindet sowie unmittelbar daran angrenzend befindet sich kein geschütztes Biotop. Die umliegenden geschützten Biotope bleiben in ihrer Art und in Ihrer Lebensraumfunktion erhalten und besitzen ausreichende Abstände zum Plangebiet.

**Eine erhebliche Beeinträchtigung von Gestalt und Funktion der geschützten Biotope im Sinne eines Eingriffes in Natur und Landschaft ist mit der Umsetzung der Planinhalte nicht zu erwarten.**

### *2.6.2. Lebensräume im Bereich des Eingriffs*

Abbildung 18: Plangebiet im Zusammenhang mit Eingriffen in Lebensräume. rot gepunktet=Plangebietsgrenze, Plangebietsfläche, auf der Bebauung stattfinden kann und mit Eingriffen verbunden ist, Erläuterung im Text. Kartengrundlage: Hansestadt Wismar 2013, Luftbild: Quelle Kartenportal Umwelt M-V, 2013.

Die Biotopkartierungen vom 8.04.2013, 30.04.2013 und 5.06.2013 haben folgende Ergebnisse innerhalb der Plangebietsfläche und in den angrenzenden Randbereichen erbracht:

1. Hauptbiotoptyp Bahn/Gleisanlage (OVE) mit Überlagerungsbiotop Ruderaler Kriechrasen (RHK), ausgeprägt als Landreitgras-Brombeer-Pionierflur, Bahngleise aufgelassen mit alten Bahngleisen, Schotterbett und Bahnschwellen in den Randbereichen vereinzelt Brombeere und beginnender Gehölzaufwuchs mit Birke, Stieleiche, Weißbuche, Alter ca. 5 Jahre
2. Siedlungshecke aus nichtheimischen Gehölzen (PHW) mit Pfeifenstrauch
3. 5 jüngere Einzelbäume (BBJ), Bergahorn und Gew. Esche, 20 bis 40-jährig, Forsythien als Unterpflanzung (PHW, s. Nr. 2), nicht als Baumreihe kartierbar (Länge < 100 m), daher nicht gesetzlich geschützt
4. Siedlungsgebüsch aus heimischen Gehölzarten (PHX) mit u.a. Apfel, Holunder, lückig

5. Hauptbiotoptyp Bahn/Gleisanlage (OVE) mit Überlagerungsbiotop Vorwald aus heimischen Baumarten trockener Standorte (WVT), Birkenaufwuchs am Rand zum Spielplatz Brombeere, Stieleiche, Bergahorn, weißer Hartriegel als Jungwuchs
6. Hauptbiotoptyp Bahn/Gleisanlage (OVE) mit Überlagerungsbiotop Vorwald aus heimischen Baumarten trockener Standorte (WVT) mit Jungwuchs (Birken und Erlen)
7. Parkplatz, versiegelte Freifläche (OVP), Schotterparkplatz eingezäunt an der Rostocker Straße
8. Strukturarme ältere Parkanlage (PPA) mit geschädigtem Bach (FBG), im Bereich des Lindengartens als Teich gestalteter Mühlenbach, Teichsohle betoniert, eutrophes Milieu, Baumbestand am östlichen Ufer mit Säulenpappel, Apfel, Bergahorn, Silberweide, Esche, Weißbirke ca. 30-50 jährig, teilweise Müll im östlichen Uferbereich
9. Verkehrsfläche (OV), Straße (OVL) und Parkflächen (OVP) an die Altstadt (OKA) angrenzend
10. Vorempfangsgebäude
11. Bestehendes Haus südlich des Vorempfangsgebäudes
12. Bahnhof mit Bahnhofsgebäuden

Abbildung 18 zeigt auf Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans den Plangeltungsbereich. Hier kann durch bauliche Veränderungen ein Eingriff in Natur und Landschaft erfolgen. Zum einen sind das die von den Verkehrsflächen wie z.B. die Parkflächen eingenommenen Bereiche, zum anderen Bereiche für verkehrliche Erschließung wie Rad- und Fußwege. Ein Eingriff findet ausschließlich in den Biotoptyp Bahn/Gleisanlage (OVE) sowie versiegelte Freifläche (OVP) statt. Desweiteren müssen 3 Einzelbäume aus Biotop Nummer 3 entfernt werden. Der Baumbestand des Randbereiches des Lindengartens wird zum Erhalt festgesetzt.

Die Eingriffe in Lebensräume und Boden werden in Kapitel 3.4. quantitativ ermittelt.

## 2.7. Fauna

Es ist davon auszugehen, dass eine eingriffsrelevante Betroffenheit des Schutzgutes Tiere durch Umsetzung der Planinhalte nicht gegeben sein wird. Weitere Ausführungen zur Fauna finden sich im Fachbeitrag Artenschutz.

## 2.8. Biologische Vielfalt

Das BauGB liefert selbst keine Definition des Schutzgutes Biologische Vielfalt, wohl aber § 7 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG:

*„Die Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten einschließlich der innerartlichen Vielfalt sowie die Vielfalt an Formen von Lebensgemeinschaften und Biotopen.“*

Vielfalt an Tier- und Pflanzenarten sowie Formen von Lebensgemeinschaften und Biotopen

Auf Grundlage der Erfassungen der Biotope sowie bestimmter Tierarten / -gruppen im Frühjahr / Sommer 2013 kann dem Plangebiet derzeit eine nur unterdurchschnittliche Vielfalt an Lebensgemeinschaften und Biotopen attestiert werden. Dies rührt im Wesentlichen von der intensiven Vornutzung als Bahngelände und der innerstädtischen, d.h. isolierten Lage des Plangebietes, die einem artenübergreifenden Austausch entgegensteht. Selbst ein zuvor erwarteter Austausch mit dem westlich angrenzenden Mühlenbach und Lindengarten findet nicht bzw. in nur geringem Umfang statt. Die Umsetzung der Planinhalte hat demzufolge keine erheblichen Auswirkungen auf die Biotop- und Artenvielfalt im Plangebiet. Weitere diesbezügliche Ausführungen sind dem separaten Fachbeitrag Artenschutz zu entnehmen.

Innerartliche Vielfalt

Die genetische Vielfalt innerhalb einer Art ist abhängig von der Vernetzung der betreffenden Biozönosen (Lebensgemeinschaften). Die zunächst erwarteten Zönosen, insb. bei den Reptilien und Amphibien, sind im Plangebiet nicht vorhanden. Insofern ist die Neugestaltung des Plangebietes im Hinblick auf die innerartliche Vielfalt – im Wesentlichen durch Unterbrechung von Wander- und Leitkorridoren – mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden.

## 2.9. Kulturgüter

Der Geltungsbereich des Plangebietes nimmt den nord/nordöstlichen Grenzverlauf der bestehenden öffentlichen Grünfläche „Lindengarten“ auf. Der Lindengarten als Gartendenkmal ist somit nicht Bestandteil der Planung und von den Planfestsetzungen nicht unmittelbar betroffen.

Das Plangebiet liegt teilweise im Randbereich des Bodendenkmals „Altstadt“. Für Bodendenkmale, die bei Erdarbeiten zufällig neu entdeckt werden, gelten die Bestimmungen des § 11 Denkmalschutzgesetz M-V (DSchG M-V). Sämtliche Erdarbeiten sowie mögliche Funde bzw. auffällige Bodenverfärbungen der unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Bodendenkmalpflege mitzuteilen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Eintreffen eines Mitarbeiters oder Beauftragten des Landesamtes in unverändertem Zustand zu erhalten. Die Verpflichtung erlischt fünf Werktage nach Zugang der Anzeige, doch kann die Frist für eine fachgerechte Untersuchung im Rahmen des Zumutbaren verlängert werden (§ 11 Abs. 3 DSchG M-V).

Eine Beratung zur Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen bietet die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde bzw. das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Dornhof 4/5, 19055 Schwerin.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich zudem teilweise innerhalb des Denkmalbereiches Altstadt sowie innerhalb der Pufferzone zum UNESCO-Welterbe-Bereich „Die historischen Altstädte Stralsund und Wismar“. Das Vorempfangsgebäude des Bahnhofs, welches sich im Eigentum und somit in der Planungshoheit der Deutschen Bahn AG befindet, steht unter Denkmalschutz. Es wurde im Text (Teil B) auch als solches gekennzeichnet. Alle Veränderungen im baulichen Bestand sind mit der Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

## 2.10. Sonstige Sachgüter

Eine negative Betroffenheit von sonstigen Sachgütern ist nicht zu erwarten.

# 3. Wirkung des Plangebiets auf die Umwelt

## 3.1. Umweltentwicklung ohne Realisierung des Plangebiets

Es ist damit zu rechnen, dass ohne Umsetzung der Planinhalte die aufgelassene Verkehrsbrache mit den ungenutzten Bahngleisen auch weiterhin bestünde. Hier würde die freie Sukzession der Flächen ohne Nutzung weiter fortschreiten. Die Nutzungsintensität des Plangebietes bliebe geringer als bei Umsetzung der Planinhalte, würde sich aber störend auf das Stadtbild und den Bahnhofsbereich und dessen Funktionen auswirken. Da die Fläche zum innerstädtischen Raum zugeordnet werden kann und sie sich unmittelbar an bestehende und genutzte Gleisanlagen anschließt, ist jedoch keinesfalls davon auszugehen, dass die menschliche Nutzung des Geländes vollständig aufgegeben würde, d.h. ein naturnäherer, störungsärmerer Zustand erreicht werden könnte.

## 3.2. Umweltentwicklung bei Realisierung des Plangebiets

### *3.2.1. Erschließung*

Die Zufahrt zum Plangebiet erfolgt weiterhin von der Bahnhofsstraße. Es ist vorgesehen, das ausgewiesene Gewerbegebiet $GE_E$ 1 rückwärtig durch die neu entstehenden Verkehrsflächen zu erschließen. Das südliche Plangebiet auf dem Gelände der ehemaligen Papierfabrik kann weiterhin von der Rostocker Straße erschlossen werden. Durch die Ausweisung neuer Verkehrsflächen und verkehrsberuhigter Bereiche sowie von Rad- und Fußwegen wird die Erschließung des Bahnhofs erleichtert, optimiert und gestalterisch aufgewertet.

Als Grundlage für die Verkehrsplanung innerhalb des Plangeltungsbereiches wurde ein Verkehrsgutachten von der BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, Rostock im März 2013 aufgestellt.

### *3.2.2. Baubedingte Wirkungen*

Baubedingt kommt es im direkten Umfeld des Bahnhofes, im östlichen Umfeld der Bahnhofsstraße und deren Wohnbebauung sowie nördlich der Rostocker Straße im südlichen Planbereich zu Beeinträchtigungen, die jedoch zeitlich auf die Bauphase beschränkt sind. Eine Erheblichkeit der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft kann hieraus nicht abgleitet werden.

### *3.2.3. Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen*

Die anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des geplanten Plangebiets entsprechen einer innerstädtischen Verkehrs-, Gewerbe- und Freiraumflächennutzung. Die Frequentierung des Plangebietes durch den Menschen wird sich erhöhen, bleibt jedoch im Hinblick auf die bestehende Bebauung sowie umgebende (städtische) Biotope und Habitate in einem verträglichen, stadttypischen Rahmen. Innerhalb der Bauflächen erfolgen kompensationspflichtige Eingriffe in die Biotoptypen Bahn/Gleisanlage (OVE) und versiegelte Freifläche (OVP) sowie die Rodung von drei Einzelbäumen.

### *3.2.4. Vermeidung und Verminderung erheblicher Beeinträchtigungen*

Folgende Gesichtspunkte zielen auf die Vermeidung eines Eingriffs bzw. Verbesserung des Status Quo:

- Die vorgesehene Nutzung ist im Plangebiet nicht neu, sondern verändert sich von einer durch den Bahnverkehr genutzten Fläche zu einer straßenverkehrlichen Erschließung des Bahnhofgeländes sowie durch ruhenden Verkehr innerhalb eines verträglichen Rahmens.
- Das Plangebiet liegt innerstädtisch, störungsarme Freiflächen im Außenbereich werden somit nicht beansprucht.
- Die vorhandenen Zuwegungen bleiben bestehen und müssen nur minimal erweitert werden.

## 3.3. Verbleibende, erhebliche Beeinträchtigungen pro Schutzgut

Wie den Ausführungen oben zu entnehmen ist, ergeben sich aus verbal-argumentativer Sicht geringe plangebietsbezogene, jedoch erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne der Eingriffsregelung.

Dieser Sachverhalt wird nachfolgend unter Heranziehung der Methodik „Hinweise zur Eingriffsregelung in M-V“ (HZE M-V) untermauert.

## 3.4. Ermittlung der planbezogenen Wirkungen gem. Eingriffsregelung

Die vorgenannte Methodik verfolgt den biotopbezogenen Ansatz bei der Ermittlung von Eingriffen. Ausschlaggebend ist dabei die anteilige Größe der jeweils betroffenen Biotoptypen. Deren ökologische Wertigkeit fließt in die Bewertung der Intensität des Eingriffs und die Bemessung des daraus resultierenden Kompensationsbedarfs ein.

Die Flächen in die aufgrund der Umsetzung des Plangebiets eingegriffen wird, sind dem Biotoptyp Bahn/Gleisanlage (OVE) und versiegelte Freifläche (OVP) zuzuordnen. Der in Abbildung 18 rot umrandete Bereich stellt die Plangebietsgrenze dar, in der mit Eingriffen und Versiegelungen zu rechnen ist. Dies betrifft zum einen die Flächen, die als verkehrsberuhigter Bereich, Stadtplatz, Fuß- und Radweg, öffentliche Parkfläche ausgewiesen werden sollen und zum anderen die Grünflächen. Der Baumbestand am östlichen Rand des Mühlenbaches gehört optisch zum Lindengarten und wird zur Erhaltung festgesetzt.

Abbildung 19: Blick auf das östliche Ufer des Mühlenbaches, die säumenden Bäume sind zur Erhaltung festgesetzt, Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

Das gesamte Bebauungsplangebiet hat eine Größe von 22.520 m². Dabei entfallen auf das neu geplante $GE_E$ 2.911 m². Aufgrund der Lage des Gewerbegebietes in unmittelbarer Nähe zur Wohnnutzung innerhalb einer Mischgebietsausweisung erhält das Gebiet die Bezeichnung eines eingeschränkten Gewerbegebietes. Das Bauland im Bereich des Vorempfangsgebäudes, welches im Bestand bestehen bleibt, hat eine Größe von 930 m². Die geplante Verkehrsfläche verteilt sich auf die bereits bestehende Verkehrsfläche der Bahnhofsstraße mit 3.822 m² und den neuen Bahnhofvorplatz mit einer Größe von 2.068 m² (gesamt 5.890 m²).

Es soll eine verkehrsberuhigten Bereich sowie drei Fußgängerbereiche geben. Für verkehrsberuhigte Bereiche werden 1.323 m² beansprucht, für die drei Fußgängerbereiche 3.985 m², 883 m² und 239 m².

Eine große öffentliche Parkfläche ist südöstlich des Bahnhofsgebäudes geplant. Diese besitzt eine Größe von 4.210 m². Im Bereich der öffentlichen Stellplatzanlage zwischen den Gleisanlagen der Deutschen Bahn und dem Lindengarten ist die Anpflanzung von Bäumen einschließlich Unterpflanzung entsprechend einer im Bebauungsplan ausgewiesenen Artenliste vorzunehmen. Auch hier wird auf weitere Konkretisierungen zur Nutzung und Gestaltung im Rahmen der Bauleitplanung verzichtet.

Für Fußgänger und Radfahrer ist eine 3,50 m breite Promenade straßenbegleitend auf der der Altstadt abgewandten Seite im Anschluss an den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Poeler Straße bis zum bestehenden Geh- und Radweg aus dem Lindengarten kommend als sogenannter Lückenschluss geplant. Neben der bestehenden Trasse in den Lindengarten erfolgt eine Anbindung an den in der Planzeichnung neu ausgewiesenen Parkplatz, mit Weiterführung durch die geplante Erweiterung der Grünflächen bis zum Anschluss Rostocker Straße. Der Rad- und Fußweg hat insgesamt eine Fläche von 646 m².

Als Fläche für die Ver- und Entsorgung sind 58 m² geplant. Die öffentlichen Grünflächen werden 1.445 m² beanspruchen.

Für diese vorab beschriebenen Flächen erfolgt nachfolgend die Berechnung des Kompensationserfordernisses.

Die in Anlage 9, Tabelle 2 HZE M-V pro Biotoptyp aufgeführten Wertstufen RF (Regenerationsfähigkeit) und RL (Rote Liste der Biotoptypen der BRD) fließen (mit dem jeweils höheren Wert) in die Ermittlung des Kompensationserfordernisses ein.

Der Biotoptyp Bahn/Gleisanlage (OVE) weist keine Wertstufe in den Kategorien Regenerationsfähigkeit (RF) bzw. Rote Liste (RL) auf. Die Zuordnung von Werteinstufung (Wert RF oder RL) und Kompensationserfordernis ist mithilfe von Anlage 10, Tab. 2 HZE-MV (siehe nachfolgende Tabelle) möglich und bedarf der verbal-argumentativen Begründung.

Der Biotoptyp Bahn/Gleisanlage (OVE) weist durch unterlassene Nutzung verschiedene Überlagerungsbiotope wie Ruderale Kriechflur (RHK) bzw. Vorwald aus heimischen Baumarten trockener Standorte (WVT) mit unterschiedlicher Ausprägung von sehr jungem Baumwuchs auf. Es handelt sich jedoch um ein ehemaliges Bahngelände mit alten Bahngleisen, Schotterbett und Bahnschwellen. Da es sich in der Nähe des Bahnhofsgebäudes befindet, liefen hier mehrere Trassen zusammen, die heute noch so fast vollständig erhalten sind. Das Gelände ist nahezu vollständig mindestens teilversiegelt. Aus diesem Grund erscheint der Ansatz der Überlagerungsbiotope unangemessen, und der Hauptbiotoptyp wird zur Berechnung herangezogen.

Auf die Einteilung der Bebauungsfläche in mehrere Wirkzonen wird aufgrund der in Bezug auf die Schutzgüter räumlich eng begrenzten Wirkung des Plangebiets und die diesbezüglich erheblichen straßen- und bahnverkehrsbedingten Einflüsse im direkten Umfeld der Fläche verzichtet. So wird das Kompensationserfordernis für die „Bahn/Gleisanlage (OVE)“ infolge der Vorbelastung durch die stadt- und bahnhofsnahe Lage sowie der verminderten ökologischen Funktion der Fläche durch vorhandenen Bahngleise, Schotterbetten und Bahnschwellen mit 0,5 festgelegt plus dem Zuschlag für eine gem. Vorentwurf, Stand Nov.

2013, textliche Festsetzung Nr. II.-3. vorgesehener Vollversiegelung (Schwarzdecke, Natur-, Betonsteinpflaster) von 0,5. Auf eine weitere Modifizierung des Kompensationsbedarfs durch Zu- oder Abschläge wird trotz diesbezüglicher Vorbelastungen der Umgebung verzichtet. Analog erfolgte eine Werteinstufung für die Schotterparkfläche (Parkplatz, versiegelte Freifläche OVP) an der Rostocker Straße. Hier können aufgrund des gleichen Ausgangswertes auch die gleichen Kompensationserfordernisse in Ansatz gebracht werden.

| Werteinstufung | Kompensationserfordernis (Kompensationswertzahl) | Bemerkungen |
|---|---|---|
| 0[1] | 0 - 0,9 fach | Bei der Werteinstufung „0“ sind Kompensationserfordernisse je nach dem Grad der Vorbelastung (z.B. Versiegelung) bzw.der verbliebenen ökologischen Funktion in Dezimalstellen zu ermitteln. |
| 1 | 1 - 1,5 fach | Bei der Werteinstufung 1, 2, 3 oder 4 sind Kompensationserfordernisse in ganzen oder halben Zahlen zu ermitteln |
| 2 | 2 - 3,5 fach | |
| 3 | 4 - 7,5 fach | |
| 4 | ≥ 8 fach | Bei Vollversiegelung von Flächen erhöht sich das Kompensationserfordernis um einen Betrag von 0,5 (bei Teilversiegelung um 0,2). |

Tabelle 1: Zusammenhang zwischen Werteinstufung und Kompensationserfordernis gemäß Anlage 10, Tabelle 2 HZE M-V. Quelle: HZE M-V 1999, unverändert.

Nachfolgende Tabelle gibt den Flächenverbrauch und das entsprechende Flächenäquivalent für die Kompensation wieder.

| Eingriffsfläche | Biotop | Ausgangs-Biotoptyp | Rote Liste | Regenerationsfähigkeit | Flächengröße in m² | Kompensationswertzahl | Versiegelung Zuschlag | Kompensationswertfaktor | Kompensationsflächenäquivalent in m² |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vorempfangsgebäude Bestand | 10 | OVN | | | 930 | | | | |
| $GE_E$ | 7 | OVE/OVP | - | - | 2.911 | 0,2 | 0,5 | 0,7 | 2.038 |
| Verkehrsfläche Bestand | 9 | OVL | - | - | 3.822 | | | | |
| Verkehrsfläche | 1 | OVE | - | - | 2.068 | 0,2 | 0,5 | 0,7 | 1.448 |
| Verkehrsberuhigter Bereich | 2 | OVE | - | - | 1.323 | 0,2 | 0,5 | 0,7 | 926 |
| Fußgängerbereich 1 | 1 | OVL | - | - | 3.985 | 0,2 | 0,5 | 0,7 | 2.790 |
| Fußgängerbereich 2 | 1 | OVL | - | - | 883 | 0,2 | 0,5 | 0,7 | 618 |
| Fußgängerbereich 3 | 1 | OVL | - | - | 239 | 0,2 | 0,5 | 0,7 | 167 |
| Parkplatz | 1 | OVL | - | - | 4.210 | 0,2 | 0,5 | 0,7 | 2.947 |
| Fuß- und Radweg | 1 | OVL | - | - | 646 | 0,2 | 0,5 | 0,7 | 452 |
| Ver- und Entsorgungsflächen | 1 | OVL | - | - | 58 | 0,2 | 0,5 | 0,7 | 41 |
| Grünflächen | 1 | OVL | - | - | 1.445 | | | | |
| | | | | **Gesamtfläche:** | **22.520** | | | **Gesamt FÄQ in m²:** | **11.426** |

Tabelle 2: Ermittlung des Kompensationsbedarfes.

**Für die Umsetzung des im Bebauungsplan dargestellten Plangebiets ergibt sich ein Kompensationsflächenäquivalent von 11.426 m².**

Um Baufreiheit zu schaffen und bei der möglichen Bebauung des Plangebietes ist es erforderlich, einen Einzelbaum (Bergahorn) im nordwestlichen Planbereich zu entfernen. Dieser Eingriff ist zu kompensieren. Nach dem Baumschutzkompensationserlass 2007 des Landes MV sind Einzelbäume im Sinne dieses Erlasses Bäume mit einem Stammumfang ab 50 Zentimetern, gemessen in einer Höhe von 130 Zentimetern über dem Erdboden kompensationspflichtig. Die weiteren auf dem Bebauungsplan dargestellten zu entfernenden Bäume erfüllen diesen Tatbestand nicht, da es sich um aufkommenden Jungwuchs handelt, so dass deren Rodung nicht kompensationspflichtig ist.

Abbildung 20: Blick auf das nordwestliche Plangebiet, 3 Bäume sind zu entfernen, allerdings ist nur der Verlust des im Bild rechten Baumes kompensationspflichtig; die beiden anderen Bäume sind für die Anwendung des Baumschutzkompensationserlasses 2007 zu klein. Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

Der Kompensationsumfang bei der Beseitigung von Bäumen erfolgt in Anlehnung an den Baumschutzkompensationserlass (Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz vom 15. Oktober 2007 – VI 6 - 5322.1-0). Dabei erfolgt die Bemessung der Kompensation nach Anlage 1 und ist nachfolgend dargestellt.

| Stammumfang | Kompensation im Verhältnis |
|---|---|
| 50 cm bis 150 cm | 1 : 1 |
| > 150 cm bis 250 cm | 1 : 2 |
| > 250 cm | 1 : 3 |

Bei der Realisierung des Plangebietes ist ein gem. oben dargestellter Tabelle zu berücksichtigender Baum zu beseitigen und zu kompensieren: **Für die Umsetzung des im Bebauungsplan dargestellten Plangebiets ergibt sich ein Kompensationserfordernis von zusätzlich 1 Einzelbaum.**

## 3.5. Kompensationsmaßnahmen

### *3.5.1. Flächige Festsetzungen des B-Plans*

Als gestalterische Maßnahme mit Kompensationswirkung ist im Plangebiet eine Grünfläche gem. Festsetzung dauerhaft anzulegen und zu sichern. Es erfolgt eine Entsiegelung und eine dauerhafte Umwandlung zu einer Grünfläche auf einer Fläche von 1.445 m². Damit erhält der Mühlenbach eine Pufferzone und einen Übergang zu den angrenzenden Flächen.

Dies führt zu einer dauerhaften Aufwertung der Bodenfunktion (bzw. des Naturhaushaltes).

Kompensationswert

Laut Anlage 9 HZE M-V weist die für die Maßnahme vorgesehene Fläche den Biotoptyp OVE (Bahn-/ Gleisanlage) auf. Diesem wird eine Wertigkeit 0 (Rote Liste Biotoptypen BRD bzw. Regenerationsfähigkeit) zugeordnet und erfüllt die Bedingung, dass im Regelfall Kompensationsmaßnahmen auf Flächen mit einem Ausgangswert von ≤ 1 erfolgen sollten (vgl. Anlage 11 HZE M-V).

Die Maßnahme selbst ist gem. Anlage 11 HZE M-V dem Maßnahmetyp I.-2. und der Wertstufe 2 zuzuordnen. Tabelle 2, Anlage 10 HZE M-V ordnet der Wertstufe 2 Kompensationswertzahlen von 2 – 3,5 zu. Da die Maßnahme entlang eines Rad- und Fußweges verläuft, erfolgt keine Erhöhung der Kompensationswertzahl für diese Maßnahme.

Daraus ergibt sich für die Umwandlung zu Grünflächen folgender Mindestkompensationswert (FÄQ):

**Fläche x Kompensationswertzahl x Leistungsfaktor = Flächenäquivalent der Maßnahme**

**1.445 m² x 2,0 x 1,0 = 2.890 m² FÄQ.**

Zudem besteht nunmehr die Möglichkeit, innerhalb des Plangebietes auf den vorgesehenen Parkplatzflächen insg. 20 heimische Laubbäume der Qualität 16/18, 3x v. mit Ballen neu zu pflanzen. Die Sicherung erfolgt per Dreibock aus unbehandeltem Nadelholz, pro Pflanzloch sind bodenverbessernde Maßnahmen durchzuführen (z.B. Einarbeitung Kompost o.ä.).

Gem. Anlage 11 Maßnahmentyp I.-5. HZE M-V ist pro Baum ein Flächenäquivalent von 25 m² zuzuordnen. Da weder Alleen / Baumreihen gesetzt werden, noch eine Pflanzung in markanter Einzellage erfolgt, bliebt die Kompensationswertzahl bei 1,0. Es ergibt sich folgender Kompensationswert:

**Fläche x Kompensationswertzahl x Leistungsfaktor = Flächenäquivalent der Maßnahme**

**20 St. x 25 m² x 1,0 x 1,0 = 500 m² FÄQ.**

**➔ Im Geltungsbereich werden Kompensationsmaßnahmen mit einem Gesamtwert von 2.890 m² FÄQ + 500 m² FÄQ = 3.390 m² FÄQ umgesetzt.**

### *3.5.2. Maßnahme Kleingarten „Hufe Mecklenburger Tor“*

Da für das gesamte Plangebiet ein Kompensationsbedarf von 11.426 m² Flächenäquivalent ansteht und im Plangebiet nur 3.390 m² FÄQ zur Kompensation bereit stehen, ist ein externer Ausgleich von 8.036 m² FÄQ notwendig.

Dazu werden auf dem Flurstück 2742/11 der Flur 1 der Gemarkung der Hansestadt Wismar, in der Kleingartenanlage „Hufe, Mecklenburger Tor“ 7 zusammenhängende Gartengrundstücke rückgebaut und der natürlichen Entwicklung zugeführt.

Die Maßnahme beinhaltet den Rückbau versiegelter Flächen, Terrassen, Plätze, Wege sowie den Abriss der Gartenhäuser sowie die Entnahme von untypischen Gehölzen.

Da diese Gärten an einen Niederungsbereich anschließen und die Flächen zeitweise immer wieder unter Wasser standen, ist die Nutzungsaufgabe naheliegend und ein Zugewinn für den umliegenden Naturraum.

Zu diesem Areal gehörten bereits in der Vergangenheit zurückgebaute Gartenflächen. Somit kann hier von einem großen zusammenhängenden, ungestörten Entwicklungspotential der Flora und Fauna ausgegangen werden.

Die Wertigkeit wird daher mit der Stufe 3 angesetzt und für die versiegelte, zurückzubauende Fläche ein Zuschlag von + 0,5 vorgesehen.

Daraus ergeben sich:

**Fläche x Kompensationswertzahl x Leistungsfaktor = Flächenäquivalent der Maßnahme**

**2.515 m² x 3,0 x 1,0 = 7.545,00 m² FÄQ (Umwandlung Kleingarten)**

sowie

**142,16 m² x (3,0 + 0,5) x 1,0 = 497,56 m² FÄQ. (UW Kleingarten + Entsiegelung)**

➔ **Die Rückbau- und Renaturierungsmaßnahmen in der Kleingartenanlage „Hufe, Mecklenburger Tor“ haben einen Gesamtwert von 7.545,00 m² FÄQ + 497,56 m² FÄQ = 8.042,56 m² FÄQ.**

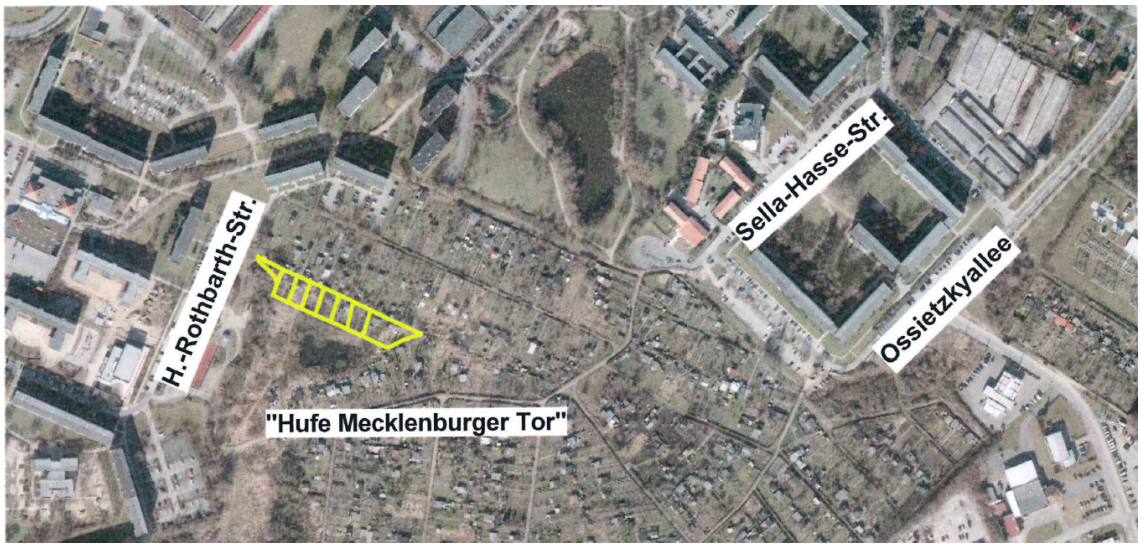



Abbildung 21: Lage der verfügbaren Kompensationsflächen innerhalb der Kleingartenanlage „Hufe Mecklenburger Tor“. Quelle: Hansestadt Wismar 2017.

### *3.5.3. Neupflanzung von 1 Baum*

Innerhalb des Geltungsbereiches ist die Neupflanzung von einem heimischen Laubbaum (z.B. Winterlinde, Bergahorn) zur Kompensation der anlagebedingten Gehölzverluste durchzuführen. Folgende Merkmale sind zu beachten:

- Pflanzqualität StU 16/18, 3x verpflanzt mit Ballen aus weitem Stand
- Pflanzware aus regionaler Baumschule (Umkreis < 250 km)
- Vorzugsweise Herbstpflanzung
- Sicherung per Dreibock aus unbehandeltem Nadelholz
- Durchführung bodenverbessernder Maßnahmen (z.B. Einarbeitung Kompost o.ä.) pro Pflanzloch

## 4. Zusammenfassung und Eingriffsbilanz

Die geplante Realisierung der Planinhalte des B-Plans Nr. 80 der Hansestadt Wismar generiert unter Anwendung der Methodik HZE M-V auf Grundlage der festgesetzten Grundflächenzahl einen kompensationspflichtigen Eingriff durch Teilverlust der Biotoptypen OVE und OVP.

**Der daraus resultierende Kompensationsbedarf beträgt 11.426 m² FÄQ plus zusätzlich 1 Einzelbaum.**

Zur Kompensation des Eingriffs sind vorgesehen:

- Festsetzung Grünfl. B-Plan 3.390 m² FÄQ
- Maßnahme Kleingarten 8.043 m² FÄQ
- Neupflanzung von 1 Baum additiv

Der Wert der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (11.433 m² FÄQ) deckt somit den rechnerisch ermittelten Kompensationsbedarf (11.426 m² FÄQ). Deren Realisierung führt im Sinne der HZE M-V zu einer Vollkompensation des Eingriffs. Die additiv erforderliche Neupflanzung eines zusätzlichen Baumes kann in eine der beiden Kompensationsmaßnahmen integriert werden.

# 5. Quellenangabe

Bundesamt für Naturschutz (2000): Wiederherstellungsmöglichkeiten von Bodenfunktionen im Rahmen der Eingriffsregelung, Heft 31, Bonn Bad Godesberg.

Fischer-Hüftle, Peter (1997): Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft aus der Sicht eines Juristen; in Natur und Landschaft, Heft 5/97, S. 239 ff.; Kohlhammer Stuttgart.

Geologisches Landesamt M-V (1994): Geologische Übersichtskarten M-V; Schwerin.

Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz - NatSchAG M-V) vom 23. Februar 2010

Hansestadt Wismar: Bebauungsplan Nr. 80, Vorentwurf Stand November 2013, Planzeichnung, Texteil und Begründung

Köppel, J./ Feickert, U./ Spandau, L./ Straßer, H. (1998): Praxis der Eingriffsregelung, Verlag Eugen Ulmer Stuttgart.

Landesvermessungsamt MV: Div. topographische Karten, Maßstäbe 1:10.000, 1:25.000, 1:100.000.

LUNG M-V (1999): Hinweise zur Eingriffsregelung M-V, Schriftenreihe des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie 1999 / Heft 3, einzelne Korrekturen 2001-

LUNG M-V (2013): Kartenportal Umwelt M-V, www.umweltkarten.mv-regierung.de-

LUNG M-V (2010): Anleitung für Biotopkartierungen im Gelände, überarbeitete Fassung.

Umweltministerium M-V (2007): Baumschutzkompensationserlass vom 15.10.2007.

# FACHBEITRAG ARTENSCHUTZ

## zum Bebauungsplan Nr. 80/11
## „Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße“
## der Hansestadt Wismar

Quelle Luftbild: Kartenportal Umwelt M-V 2013

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass ..... - 2 -

2. Artenschutzrechtliche Grundlage (§ 44 BNatSchG) ..... - 2 -

3. Räumliche Lage und Kurzcharakterisierung ..... - 3 -

4. Merkmale der geplanten Geländenutzung ..... - 4 -

5. Bewertung ..... - 5 -

5.1. Pflanzen-, Biotop- und Habitatpotenzial für den Artenschutz ..... - 7 -

*5.1.1. Geschützte Biotope ..... - 7 -*

*5.1.2. Biotope und Lebensräume ..... - 8 -*

5.2. Bewertung nach Artengruppen ..... - 11 -

6. Zusammenfassung ..... - 18 -

# 1. Anlass

Die Hansestadt Wismar plant die Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes und angrenzender Bereiche bis zur Rostocker Straße, einem derzeit größtenteils brachliegenden Areal westlich der Bahnschienen. Der Gesamtbereich und insbesondere die Anbindung des Bahnhofes an die Altstadt stellen sowohl gestalterisch als auch funktional einen städtebaulichen Missstand dar. Die Realisierung der Planinhalte führt aus städtebaulicher Sicht zu einer funktionalen und optischen Aufwertung des Gebietes.

Die Lage des Plangebietes in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes bietet gute Voraussetzungen für die Neuordnung der unterschiedlichen Verkehrsströme sowie der Aufenthaltsqualität dieses städtischen Raumes, ohne vollkommen neue Eingriffe in bislang unbebaute Landschaftsareale zu generieren.

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich vorhandene bauliche Anlagen (Wohngebäude, Bahnhofsgebäude, gewerblich genutztes Gebäude), Grünflächen und Verkehrsflächen sowie ein Bereich der Deutschen Bahn AG.

Ziele der Planung sind im Wesentlichen die Neuordnung der Brachflächen in Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (hier: Verkehrsberuhigter Bereich, Öffentliche Parkfläche und Fuß- und Radweg) sowie die bauleitplanerische Vorbereitung der Ansiedlung von eingeschränktem Gewerbe. Der geplanten Nutzung entsprechend wird das Baugebiet als „Allgemeines Wohngebiet“ nach § 3 BauNVO festgesetzt. Es sollen nur Wohngebäude zulässig sein.

Im Zuge der Planung und Planrealisierung sind die Belange des im Bundesnaturschutzrecht verankerten Besonderen Artenschutzes zu berücksichtigen. Insbesondere ist zu prüfen, ob bzw. in welchem Ausmaß das auf Grundlage der B-Plan-Inhalte zu erwartende Vorhaben Verbotstatbestände im Sinne von § 44 BNatSchG (s.u.) verursachen kann. Der vorliegende Fachbeitrag legt dar, ob bzw. inwieweit besonders bzw. streng geschützte Tier- und Pflanzenarten vom Vorhaben betroffen sein können. Ausschlaggebend sind dabei der direkte Einfluss der Nutzung auf den betroffenen Lebensraum (Tötung, Verletzung, Beschädigung, Zerstörung) sowie indirekte Wirkungen des Vorhabens auf umgebende, störungsempfindliche Arten durch Lärm und Bewegungen (Störung durch Scheuchwirkung).

# 2. Artenschutzrechtliche Grundlage (§ 44 BNatSchG)

*§ 44 BNatSchG benennt die zu prüfenden, artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände:*

*„Es ist verboten,*

- *wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*
- *wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,*
- *Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,*
- *wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote). (…)“*

# 3. Räumliche Lage und Kurzcharakterisierung

Das Plangebiet liegt am nordöstlichen Rand des Stadtteils Altstadt und hat eine Größe von 2,315 ha. Im Westen grenzt der Geltungsbereich unmittelbar an die historische Altstadt. Nordwestliche Grenze ist die Poeler Straße. Im Süden bildet die Rostocker Straße die Grenze des Plangebietes. Im Südwesten befindet sich die Bahnhofsstraße sowie die Parkanlage Lindengarten. Östlich schließt sich unmittelbar das Gelände der Deutschen Bahn AG an.

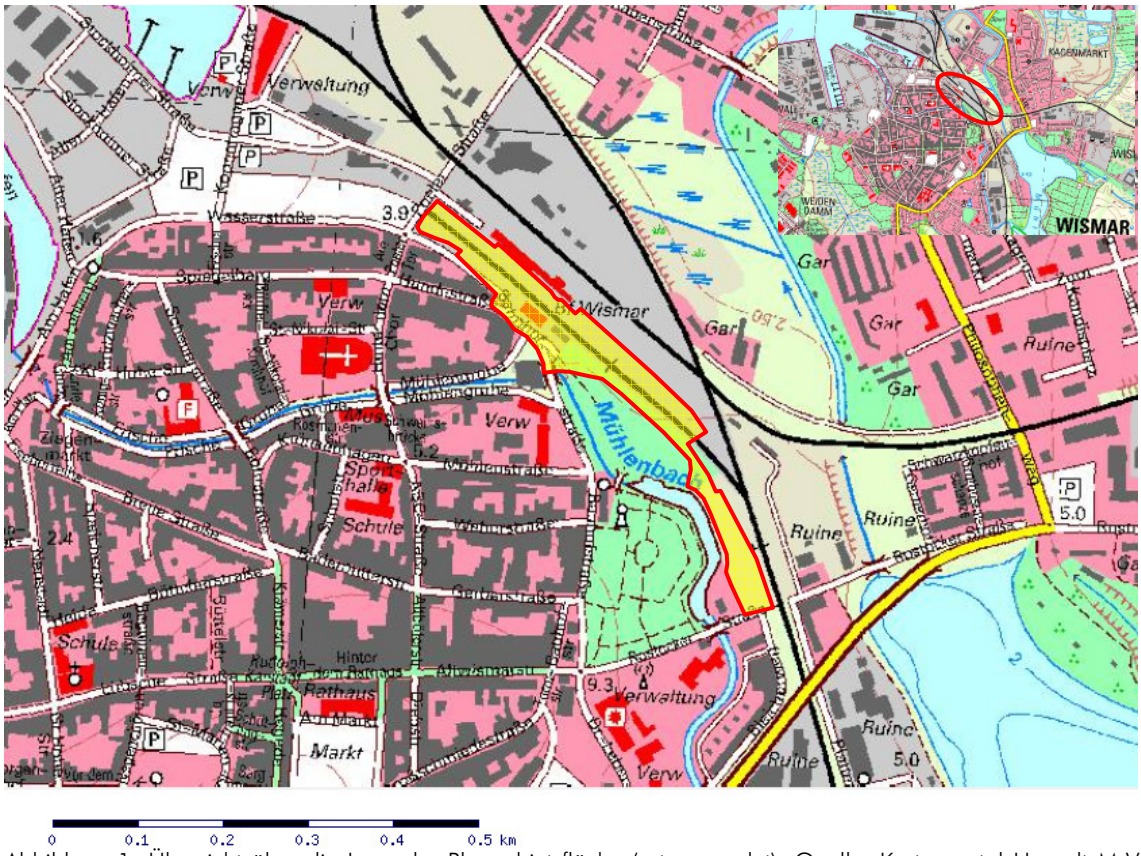



Abbildung 1: Übersicht über die Lage der Plangebietsfläche (rot umrandet). Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

Abbildung 2: Das Plangebiet (rot gestrichelt) aus der Luft. Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

# 4. Merkmale der geplanten Geländenutzung

Der Geltungsbereich des vorliegenden B-Plans umfasst neben dem Bahnhofsvorplatz sowie dem ehemaligen Bahngelände auch zwei kleinere gewerbliche Bauflächen, die dazu erforderlichen Verkehrsflächen zur Erschließung sowie Grünflächen.

Der Bauleitplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen sowie erforderliche Rahmenfestlegungen für eine attraktive Gestaltung dieses für das Stadtbild bedeutsamen Bereiches schaffen. Dazu ist vorgesehen, die fußläufige Verbindung für die Reisenden zu den Bahnsteigen zu verbessern. Zudem sollen zusätzliche Funktionen für Bahnkunden und andere Nutzer im Areal vor dem Bahnhof untergebracht werden, wie z.B. Haltestellen des ÖPNV, der Taxiunternehmen, eine Fahrradstation sowie KfZ-Stellplätze. Ferner ist u.a. eine räumliche Vernetzung des Bahnhofs mit dem Lindengarten, dem Busbahnhof sowie eines Wegeleitsystems zum Hafen, vorgesehen. Im Südwesten grenzt an den Planbereich das Gartendenkmal Parkanlage Lindengarten. Um diesen Bereich gestalterisch einzubinden, wird im süd-südwestlichen Geltungsbereich eine öffentliche Grünfläche mit Aufnahme eines Fuß- und Radweges festgesetzt. Entlang der östlichen Grenze ist ab dem geplanten Parkplatz bis hin zur Rostocker Straße eine blickdichte Einfriedung mit vertikaler Begrünung vorgesehen.

Mit dem vorliegenden B-Plan wird die bauliche Nutzung des Gebietes vorbereitet. Zulässig sind hier im Einzelnen:

- die Errichtung und Nutzung von zwei kleinen Bereichen als eingeschränktes Gewerbegebiet an der Rostocker Straße (ehemals Papierfabrik) sowie ein Bereich südöstlich des Vorempfangsgebäudes der Deutschen Bahn, hier werden u.a. die maximale Bauhöhe sowie weitere bauordnungsrechtliche sowie baugestalterische Festsetzungen getroffen,
- die Errichtung und Nutzung von vier verkehrsberuhigten Bereichen, einem öffentlichen Parkplatz, einem Rad- und Fußweg sowie dessen Anbindung an den Lindengarten und öffentliche Grünflächen.

# 5. Bewertung

Die nachfolgenden Abbildungen verdeutlichen die topografische Lage des Plangebietes im Kontext mit den umgebenden nationalen und internationalen Schutzgebieten.

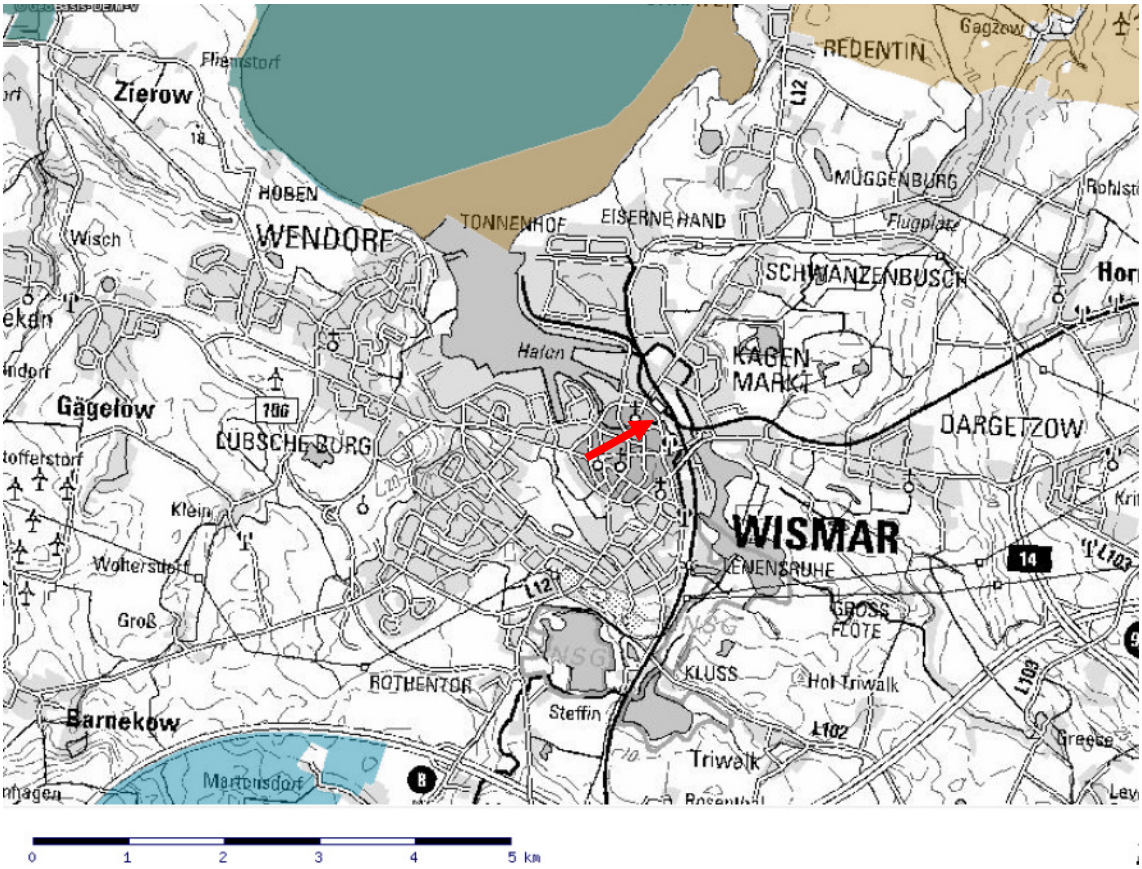



Abbildung 3: Europäische Schutzgebiete im Umfeld des Plangebietes (Pfeil). Blau = FFH-Gebiet, braun = EU-Vogelschutzgebiet. Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

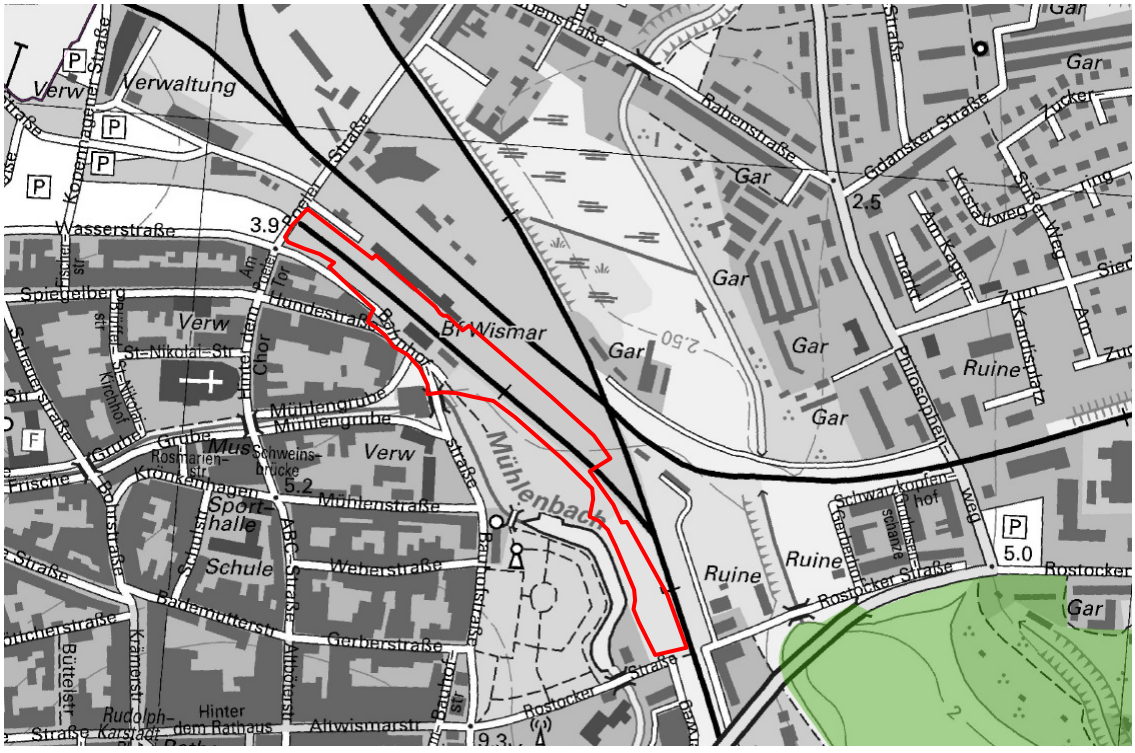



Abbildung 4: Nationale Schutzgebiete im Umfeld des Plangebietes (rot umrandet=Plangebiet, Grün = Landschaftsschutzgebiet Wallensteingraben L56 b. Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

Internationale Schutzgebiete im Umfeld des Plangebietes sind:

- FFH-Gebiet DE 1934-302 „ Wismarbucht“, Entfernung: ca. 3.000 m nordwestlich,
- FFH-Gebiet DE 2134-301 „Kleingewässerlandschaft westlich von Dorf Mecklenburg“, Entfernung 4.500 m südwestlich,
- SPA DE 1934-401 „Wismarbucht und Salzhaff“- Entfernung 2.300 m nordwestlich.

In Anbetracht der Entfernung des Plangebiets sowie der lokalen Wirkung sind keine Beeinträchtigungen der entsprechenden Erhaltungs- und Entwicklungsziele sowie der darin vorkommenden Arten in den internationalen Schutzgebieten zu erwarten.

Circa 100 m östlich des südlichen Geltungsbereiches befindet sich die nördliche Grenze des Landschaftsschutzgebietes (LSG) L 56b NWM „Wallensteingraben“ mit einer Gesamtgröße von ca. 276 ha auf dem Gebiet der Hansestadt Wismar und in Weiterführung des LSG L 56a „Wallensteingraben“ im Landkreis Nordwestmecklenburg mit einer Fläche von 1545 ha. Zentraler Bestandteil des LSG ist der namensgebende Wallensteingraben. Daneben sind jedoch weitere umgebende Flächen einbezogen. Die Unterschutzstellung des Landschaftsschutzgebietes „Wallensteingraben“ erfolgte am 4.2.1966 durch den Beschluss Nr. 18-3/66 des Rates des Bezirkes Rostock.

Die Schutzzwecke für das LSG „Wallensteingraben“ sind im Landschaftspflegeplan von 1976 wie folgt definiert:

- Erhaltung einer der reizvollsten Tallandschaften des nördlichen Mecklenburg mit Kerbtälern, seenerfüllten Talaufweitungen und Stauteichen sowie einer Landschaft, die einen repräsentativen Nord-Süd-Querschnitt durch die Überformungen der Weichseleiszeit darstellt
- Erhaltung historischer baulicher Anlagen (Burgwall, Kanalreste), die das Landschaftsbild prägen
- Entwicklung einer Landschaft für eine gezielte Erholungsnutzung.

Der Wallensteingraben verbindet die Ostsee bei Wismar mit dem Schweriner Außensee. Sein Gewässerlauf setzt sich zusammen aus einem natürlichen Bachlauf, der Stivine, die einst aus dem Lostener See abfloss, und dem ab 1531 künstlich geschaffenen Ablauf des Schweriner Außensees (Landkreis Nordwestmecklenburg, http://www.nordwestmecklenburg.de).

Innerhalb des Landkreises Nordwestmecklenburg ist die Strukturgüte des Wallensteingrabens zu einem großen Teil als naturnah zu bewerten (GLRP WM 2008). „Der gesamte Bereich des Wallensteingrabens stellt eine wichtige Biotopverbundachse zwischen dem Landschaftsraum der Schweriner Seen und der Hansestadt Wismar in Richtung Ostsee dar. Es handelt sich zum großen Teil um einen landschaftsästhetisch überdurchschnittlich attraktiven Raum, was v. a. auch darauf zurückzuführen ist, dass das Landschaftsschutzgebiet großteils einen nord-südlichen „Schnitt“ durch die nördliche Hauptendmoräne der Weichseleiszeit mit einzelnen Rückzugsstaffeln darstellt. So weist auch der Wallensteingraben ein vergleichsweise starkes Gefälle von etwa 33 m auf ca. 19 km auf. Dabei findet sich ein häufiger Wechsel zwischen engen Kerbtälern und Talweitungen. Die hohe Reliefenergie des Gebietes trägt damit entscheidend zur Vielfalt, Eigenart und Attraktivität des Landschaftsbildes bei“ (Landkreis Nordwestmecklenburg, http://www.nordwestmecklenburg.de, 11/2013).

Die Ziele des Plangebietes stehen dem Schutzzweck der Erhaltung einer reizvollen Tallandschaft nicht entgegen. Durch die sich östlich an den Geltungsbereich anschließenden Bahnanlagen erfolgt eine deutliche räumliche Trennung. Zudem führt die geplante Neuordnung des Geltungsbereiches zu einer Aufwertung der Umgebung des Landschaftsschutzgebietes.

## 5.1. Pflanzen-, Biotop- und Habitatpotenzial für den Artenschutz

### *5.1.1. Geschützte Biotope*

Abbildung 5: Luftbild des von der Planung betroffenen Umfeldes im Zusammenhang mit der Darstellung der geschützten Biotope (rot umrandet=Plangebiet), Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

Im Plangebiet bzw. daran angrenzend befinden sich gemäß Biotopkataster nachfolgend aufgeführte geschützte Biotope:

**1. Laufende Nummer im Landkreis: HWI00274**
Biotopname: Kanal; Gehölz
Gesetzesbegriff: Naturnahe Bruch-, Sumpf- und Auwälder
Fläche in qm: 3.944

**2. Laufende Nummer im Landkreis: HWI00279**
Biotopname: Kanal; Gehölz, verbuscht
Gesetzesbegriff: Naturnahe Bruch-, Sumpf- und Auwälder
Fläche in qm: 2.828

**3. Laufende Nummer im Landkreis: HWI00276**
Biotopname: Kanal; Gehölz
Gesetzesbegriff: Naturnahe Bruch-, Sumpf- und Auwälder
Fläche in qm: 1.199

**4. Laufende Nummer im Landkreis: HWI00272**
Biotopname: Baumgruppe; Weide; frisch-trocken
Gesetzesbegriff: Naturnahe Feldgehölze
Fläche in qm: 810

**5. Laufende Nummer im Landkreis: HWI00275**
Biotopname: Feuchtgrünland; aufgelassen; Phragmites-Röhricht; Gehölz; verbuscht
Gesetzesbegriff: Röhrichtbestände und Riede
Fläche in qm: 23.001

**6. Laufende Nummer im Landkreis: NWM30000HWI00500**
Biotopname: Offenwasser Bodden
Gesetzesbegriff: Boddengewässer mit Verlandungsbereichen
Fläche in qm: 9.399.972

Im Plangebiet selbst sowie unmittelbar daran angrenzend befindet sich kein geschütztes Biotop. Die umliegenden geschützten Biotope bleiben in ihrer Art und in Ihrer Lebensraumfunktion erhalten und besitzen ausreichende Abstände zum Plangebiet.

**Eine erhebliche Beeinträchtigung von Gestalt und Funktion der geschützten Biotope im Sinne eines Eingriffes in Natur und Landschaft ist mit der Umsetzung der Planinhalte nicht zu erwarten.**

### *5.1.2. Biotope und Lebensräume*

Abbildung 6: Plangebiet im Zusammenhang mit Eingriffen in Lebensräume. rot gepunktet=Plangebietsgrenze , Plangebietsfläche, auf der Bebauung stattfinden kann und mit Eingriffen verbunden ist, andere Farben: siehe Nummern, Erläuterung im Text. Kartengrundlage: Hansestadt Wismar 2013, Luftbild: Quelle Kartenportal Umwelt M-V, 2013.

Die Biotopkartierungen vom 8.04.2013, 30.04.2013 und 5.06.2013 haben folgende Ergebnisse innerhalb der Plangebietsfläche und in den angrenzenden Randbereichen erbracht:

1. Hauptbiotoptyp Bahn/Gleisanlage (OVE) mit Überlagerungsbiotop Ruderaler Kriechrasen (RHK), ausgeprägt als Landreitgras-Brombeer-Pionierflur, Bahngleise aufgelassen mit alten Bahngleisen, Schotterbett und Bahnschwellen in den Randbereichen vereinzelt Brombeere und beginnender Gehölzaufwuchs mit Birke, Stieleiche, Weißbuche, Alter ca. 5 Jahre
2. Siedlungshecke aus nichtheimischen Gehölzen (PHW) mit Pfeifenstrauch
3. 5 jüngere Einzelbäume (BBJ), Bergahorn und Gew. Esche, 20 bis 40-jährig, Forsythien als Unterpflanzung (PHW, s. Nr. 2), nicht als Baumreihe kartierbar (Länge < 100 m), daher nicht gesetzlich geschützt
4. Siedlungsgebüsch aus heimischen Gehölzarten (PHX) mit u.a. Apfel, Holunder, lückig

5. Hauptbiotoptyp Bahn/Gleisanlage (OVE) mit Überlagerungsbiotop Vorwald aus heimischen Baumarten trockener Standorte (WVT), Birkenaufwuchs am Rand zum Spielplatz Brombeere, Stieleiche, Bergahorn, weißer Hartriegel als Jungwuchs
6. Hauptbiotoptyp Bahn/Gleisanlage (OVE) mit Überlagerungsbiotop Vorwald aus heimischen Baumarten trockener Standorte (WVT) mit Jungwuchs (Birken und Erlen)
7. Parkplatz, versiegelte Freifläche (OVP), Schotterparkplatz eingezäunt an der Rostocker Straße
8. Strukturarme ältere Parkanlage (PPA) mit geschädigtem Bach (FBG), im Bereich des Lindengartens als Teich gestalteter Mühlenbach, Teichsohle betoniert, eutrophes Milieu, Baumbestand am östlichen Ufer mit Säulenpappel, Apfel, Bergahorn, Silberweide, Esche, Weißbirke ca. 30-50 jährig, teilweise Müll im östlichen Uferbereich
9. Verkehrsfläche (OV), Straße (OVL) und Parkflächen (OVP) an die Altstadt (OKA) angrenzend
10. Vorempfangsgebäude
11. Bestehendes Haus südlich des Vorempfangsgebäudes
12. Bahnhof mit Bahnhofsgebäuden

Der in Abbildung 6 rot umrandete Bereich verdeutlicht auf Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans den Plangeltungsbereich. Hier kann durch bauliche Veränderungen ein Eingriff in Natur und Landschaft erfolgen. Zum einen sind das die von den Verkehrsflächen wie z.B. die Parkflächen eingenommenen Bereiche, zum anderen Bereiche für verkehrliche Erschließung wie Rad- und Fußwege.

Abbildung 7: Blick auf das nordwestliche Plangebiet südlich des Bahnhofgebäudes. Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

Die Flächen, in die aufgrund der Umsetzung der Planinhalte eingegriffen wird, sind den Biotoptypen „Bahn/Gleisanlage“ (OVE) und versiegelte Freifläche“ (OVP) zuzuordnen. Der Biotoptyp „Bahn/Gleisanlage“ (OVE) ist als Hauptbiotoptyp mit mehreren Überlagerungsbiotopen gekennzeichnet. Dies wurde durch die unterlassene Nutzung hervorgerufen. Als Überlagerungsbiotope sind Ruderale Kriechflur (RHK) und Vorwald aus heimischen Baumarten trockener Standorte (WVT) vorherrschend. Die gesamte Fläche ist als relativ artenarm einzustufen. Die Plangebietsfläche wird von einer Landreitgras-Pionierflur und im westlichen Randbereich von aufkommendem Baumbewuchs wie Birke überlagert. Es finden sich dazwischen teils immer noch offene Gleisschotterflächen. Natürlicher Boden aus feinkörnigem (sandigem oder lehmigen) Substrat ist im gesamten Plangebiet nicht.

Abbildung 8: Blick auf das südliche Plangebiet, Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

Es handelt sich bei dem überwiegenden Teil der Plangebietsfläche um ein ehemaliges Bahngelände mit alten Bahngleisen, Schotterbett und Bahnschwellen. Da es sich in der Nähe des Bahnhofsgebäudes befindet, liefen hier konzentriert mehrere Trassen zusammen, die heute noch so fast vollständig erhalten sind. Das Gelände ist nahezu vollständig mindestens teilversiegelt. Aus diesem Grund kann die gesamte Fläche, bis auf den südlichen Teil des bestehenden versiegelten Parkplatzes (Biotop Nr. 7) als Biotoptyp „Bahn/Gleisanlage“ (OVE) angesprochen werden.

Abbildung 9: Blick auf den Parkplatz an der Rostocker Straße im südlichen Plangebiet, Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

## 5.2. Bewertung nach Artengruppen

Vögel

Abbildung 10 stellt dar, welche Vogelarten im Rahmen der Begehungen am 08.04.2013, 30.04.2013 und 05.06.2013 im Plangebiet selbst und dessen Umgebung brütend oder als Nahrungsgast kartiert wurden.

Abbildung 10: Das Plangebiet (rot gestrichelt) aus der Luft mit vorgefundener Fauna, Biotopbeschreibung vorangegangenes Kapitel, Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013, eigene Erhebungen Stadt Land Fluss, 08.04.2013, 30.04.2013 und 05.06.2013.

A Weißbuche alt, Durchmesser ca. 60 cm, Stamm hohl, Baum teilweise absterbend, kein Hinweis auf Fledermäuse, kein Hinweis auf Eremit

B Steileiche alt, Durchmesser ca. 80 cm, ca. 150-jährig

Für die vorgefundenen Arten ergibt sich aus der Umsetzung der Planinhalte keine Beeinträchtigung. Sämtliche Arten sind typisch für vom Menschen beeinflusste und stark frequentierte, städtische Habitate. Eine zukünftig höhere Frequentierung des Plangebietes durch den Menschen wird infolge der Störungsunempfindlichkeit aller festgestellten Arten unbeachtlich sein.

Die von der Planung direkt betroffene Fläche dient überdies sämtlichen Vogelarten nicht als Fortpflanzungs- und Ruhestätte, diese sind entweder an den umliegenden, von der Umsetzung der Planinhalte nicht betroffenen Gebäuden oder der westlich angrenzenden Parkfläche einschl. teichartig gestaltetem Mühlenbach zuzuordnen. Ausnahme hiervon bildet der im Norden des Plangebietes in einer Siedlungshecke brütend festgestellte Grünling, für den jedoch im direkten Umfeld – insbesondere im Park – genügend Strukturen existieren, die zur Brut genutzt werden können.

Das Nahrungspotenzial des Plangebietes ist infolge der hier – entgegen den ursprünglichen Erwartungen – geringen bis sehr geringen Insektendichte nicht besonders stark ausgeprägt.

Zurückzuführen ist dies sehr wahrscheinlich auf den anzunehmenden langjährigen Pestizideinsatz entlang der Gleise zur Unterdrückung der Sukzession. Eine diesbezüglich wesentlich höherwertigere Nahrungsflächenfunktion ist dem westlich angrenzenden Parkgelände sowie weiterer, östlich der Bahnschienen vorhandenen halboffenen, teilweise ruderalisierten Flächen beizumessen. Daraus folgt, dass die zu erwartende Versiegelung des Plangebietes nicht zu einer relevanten Reduzierung des Nahrungsangebotes und somit auch einer etwaigen Änderung, d.h. Reduzierung des vorhandenen Artenspektrums führen wird.

Für Rast- und Zugvögel ist das inmitten der Stadt liegende Plangebiet einschl. näherer Umgebung nicht relevant.

Ausgehend von der vorhandenen Situation und unter Berücksichtigung der räumlich stark begrenzten Wirkungen des Vorhabens von erheblichen artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die Artengruppe Vögel nicht auszugehen.

Die bau- und anlagebedingte Tötung von Individuen ist infolge der erheblichen Mobilität adulter Vögel auszuschließen. Die Tötung von Jungvögeln sowie deren Vorentwicklungsformen (Eier) ist wegen Nichtbetroffenheit der eigentlichen Bruthabitate ausgeschlossen. In diesem Zusammenhang sei auf § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG verwiesen:

*„Es ist verboten, (…) Bäume, die außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grundflächen stehen, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen; zulässig sind schonende Form- und Pflegeschnitte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen, (…)“*

Die Berücksichtigung dieser Regelung während der Baumaßnahmen führt in jedem Falle zur Vermeidung des Eintritts von Tötungen insbesondere bei Beseitigung der Siedlungshecken und Bäume im Plangebiet.

Bau- und anlagebedingte Störungen sind infolge der Störungsunempfindlichkeit der erfassten Vogelarten ausgeschlossen. Bereits die aktuelle, von menschlicher Präsenz hochgradig geprägte Nutzung des Plangebietes (Bauarbeiten im Norden sowie Vornutzung und angrenzender Bahnverkehr) und des Umfeldes offenbart, dass der Eintritt des Störungstatbestandes durch Umsetzung der Planinhalte nicht zu erwarten ist. Auch in diesem Zusammenhang sei auf die Berücksichtigung von § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG verwiesen.

Die Entnahme / Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist ausgeschlossen, da solche im Plangebiet nicht existieren. Ausnahme bildet das zu entfernende, 2013 vom Grünling als Brutplatz genutzte Siedlungsgehölz im Norden des Plangebietes. Da der Grünling jedoch keine stete Vogelart ist, d.h. sein Nest jedes Jahr neu anlegt und hierbei angesichts des Gehölzangebotes in der unmittelbaren Umgebung auch problemlos ausweichen kann, ist die Rodung des Gehölzes artenschutzrechtlich unbedeutsam.

*Konflikte (§44 BNatSchG):*

- *Tötung? Nein*
- *Erhebliche Störung (negative Auswirkung auf lokale Population)? Nein*
- *Entnahme/Beschädigung/Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten? Nein*

Säugetiere

Abbildung 11: Lage einer hohlen, alten Weißbuche, die ggf. als Sommerquartier für Fledermäuse dienen könnte. Quelle Luftbild: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

Relevant erscheint im Hinblick auf die Nähe des Lindengartens sowie den vorhandenen Gebäudebestand insbesondere die Artengruppe der Fledermäuse. Mit Fledermausvorkommen in Form von Sommer- oder Winterquartieren ist insofern im Umfeld, nicht aber innerhalb des Plangebietes zu rechnen.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die Existenz einer hohlen Weißbuche am Südwestrand des Plangebietes (Abb. 11): Zwar wies diese im Zuge der Erfassungen keinerlei Anzeichen auf, die auf eine Quartierfunktion für Fledermäuse hinweisen. Dennoch ist – sofern dieser Baum aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht – bei Planrealisierung überhaupt abgenommen werden soll – vor einer etwaigen Fällung des Baumes vorsorglich durch Sondierung durch einen Experten zu prüfen, ob sich innerhalb des Baumes Sommerquartiere von Fledermäusen befinden. Sollte eine solche Quartierfunktion festgestellt werden, ist in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises NWM innerhalb des Lindengartens durch Aufhängen eines oder ggf. mehrerer Fledermauskästen (in Abhängigkeit der ggf. festgestellten Individuenanzahl) ein Ersatzquartier zu schaffen.

Die Beseitigung baulicher Strukturen, die ggf. als Fledermausquartier dienen können, ist nicht vorgesehen, die vorhandenen Gebäude bleiben erhalten.

Für Haselmaus und Baumschläfer existieren im Plangebiet keine geeigneten Biotopstrukturen. Mit Vorkommen weiterer artenschutzrelevanter Säugetierarten im Plangebiet wie z.B. Biber oder Fischotter ist nicht zu rechnen; hierzu wurde das an das Plangebiet grenzende Ostufer des Mühlenbachs auf Vorhandensein etwaiger Anzeichen wie z.B. Trittpfaden, Fuß-, Nage- und Kotspuren an allen drei Kartiertagen abgesucht.

Bei einer Begehung zeigte sich die (völlig unerwartete) Präsenz von Rehen im Plangebiet unmittelbar zwischen Bahngleisen und Mühlenbach (Abb. 12). Die Tiere zeigten sich von den vorbei fahrenden Zügen sowie passierenden Menschen unbeeindruckt. Artenschutzfachlich ist diese Beobachtung irrelevant.

Abbildung 12: Äsende Rehe zwischen Mühlenbach und Bahngleisen (roter Rahmen und Bild links unten).
Foto: SLF 08.04.2013.

Weitere Säugetierarten, die dem besonderen Artenschutz unterliegen, sind im Hinblick auf die Planinhalte irrelevant bzw. sehr wahrscheinlich nicht vorhanden.

*Konflikte (§44 BNatSchG):*

- *Tötung?* *Nein*
- *Erhebliche Störung (negative Auswirkung auf lokale Population)?* *Nein*
- *Entnahme/Beschädigung/Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten?* *Nein*

Amphibien

Lagebedingt wurde im Rahmen der Erfassungen der Fokus insbesondere auf die Tiergruppen Amphibien und Reptilien gelegt. Die teichartige Gestaltung des Mühlenbaches unmittelbar westlich des Plangebietes legte zunächst die Vermutung nahe, dass dieses evtl. auch als Laichgewässer und die im Uferbereich vorhandenen Gehölzstrukturen und Ruderalfluren als etwaige Überwinterungshabitate genutzt werden.

Eine solche Funktion übernimmt das Gewässer jedoch nachweislich nicht, da dessen (Raub-) Fischbesatz weder die Entwicklung von Laich, noch den unbehelligten Aufenthalt adulter Tiere bei der Eiablage im Gewässer ermöglichen.

So wurde in der teichartigen Aufweitung des Mühlenbaches bei der Begehung am 5.6.2013 ein großer Hecht beim erfolgreichen Angriff auf einen Plötzenschwarm beobachtet und fotografisch dokumentiert (Abb. 13).

Die betonierte Sohle des Gewässers verhindert zudem das Überwintern nicht wandernder, sondern am Gewässergrund überwinternder Amphibienarten (alle Grünfroscharten).

Insofern besteht keine Relevanz der Artengruppe Amphibien im Hinblick auf die Umsetzung der Planinhalte.

*Konflikte (§44 BNatSchG):*

- *Tötung? Nein*
- *Erhebliche Störung (negative Auswirkung auf lokale Population)? Nein*
- *Entnahme/Beschädigung/Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten? Nein*

Abbildung 13: Hecht mit Plötze in der teichartigen Aufweitung des Mühlenbaches, Foto: Stadt Land Fluss 05.06.2013.

Reptilien

Obwohl zunächst als geeignet erscheinende Lebensräume auf der Plangebietsfläche vorhanden wären, blieb der Nachweis von Reptilien aus. Bahnschotter, Ruderalfluren, aufgestapelte Bahnschwellen ließen zunächst erwarten, dass in der Fläche sowohl Winterquartiere als auch Sonnplätze und Nahrungsflächen für Reptilien, insbesondere die Zauneidechse existieren.

Allerdings wird das Potenzial der Fläche durch die weitreichende Beschattung durch den südwestlich angrenzenden, hochgewachsenen vorhandenen Baumbestand des Mühlenbachufers bzw. Lindengartens und das in der Fläche vollkommen fehlende, feinkörnige Bodensubstrat (Sand, zur Eiablage) erheblich geschmälert. Hinzu kommt die auffällig geringe Insekten-, insb. Heuschreckendichte in der gesamten Fläche, die als Nahrungsgrundlage für Eidechsen und andere Reptilien ausschlaggebend für eine etwaige Besiedelung ist.

Im südlichen Teil des Plangebietes führt außerdem die hier bereits fortgeschrittene Sukzession mit Landreitgras und aufkommendem Baumwuchs zur verstärkten Verschattung.

Insofern ist mit dem artenschutzfachlich relevanten Vorkommen kaum zu rechnen und es sind keine vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Art im Sinne von § 44 BNatSchG zu erwarten. Die ebenfalls nach Anhang II und IV der Richtlinie 92/43/EWG bedeutsamen Arten Europäische Sumpfschildkröte und Glattnatter kommen im Plangebiet wegen erheblich von deren Habitatansprüchen abweichender Biotopstrukturen nicht vor.

*Konflikte (§44 BNatSchG):*

- *Tötung?* *Nein*
- *Erhebliche Störung (negative Auswirkung auf lokale Population)?* *Nein*
- *Entnahme/Beschädigung/Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten?* *Nein*

Rundmäuler und Fische

Vorhabensbedingte, mittelbare Auswirkungen des Vorhabens auf den „Mühlenbach“ sind nicht gegeben. Insofern ergeben sich für den darin existenten Fischbestand keine anlagen- oder betriebsbedingten Beeinträchtigungen. Deshalb ist insbesondere mit Beeinträchtigungen der in Anhang II und IV der Richtlinie 92/43/EWG für M-V gelisteten Zielarten (Fluss-, Bach-, Meerneunauge, Lachs, Rapfen, Bitterling, Steinbeißer, Schlammpeitzger, Maifisch, Finte, Groppe) nicht zu rechnen, zumal mit diesen Arten im angrenzenden, teichartigen Abschnitt des Mühlenbachs nicht zu rechnen ist.

Abbildung 14: Schwarm Plötze (Rotauge) in der teichartigen Aufweitung des Mühlenbaches, Foto: Stadt Land Fluss 05.06.2013.

*Konflikte (§44 BNatSchG):*

- *Tötung?* *Nein*
- *Erhebliche Störung (negative Auswirkung auf lokale Population)?* *Nein*
- *Entnahme/Beschädigung/Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten?* *Nein*

Schmetterlinge

Für die in M-V gemäß Anhang II und IV der Richtlinie 92/43/EWG geschützten Arten Skabiosen-Scheckenfalter, Kleiner Maivogel, Großer Feuerfalter und Nachtkerzenschwärmer existieren im Plangebiet keine geeigneten Habitate.

*Konflikte (§44 BNatSchG):*

- *Tötung? Nein*
- *Erhebliche Störung (negative Auswirkung auf lokale Population)? Nein*
- *Entnahme/Beschädigung/Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten? Nein*

Käfer

Mit dem Auftreten der in M-V gemäß Anhang II und IV der Richtlinie 92/43/EWG geschützten Zielarten Großer Eichenbock, Breitrand, Schmalbindiger Breitflügel-Tauchkäfer, Eremit, Hirschkäfer und Menetries' Laufkäfer ist infolge der im Plangebiet ungeeigneten Biotopstrukturen nicht zu rechnen.

*Konflikte (§44 BNatSchG):*

- *Tötung? Nein*
- *Erhebliche Störung (negative Auswirkung auf lokale Population)? Nein*
- *Entnahme/Beschädigung/Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten? Nein*

Libellen

Im Plangebiet selbst existieren keine Gewässerbiotope. Der östlich angrenzende „Mühlenbach“ einschließlich dessen Uferzone bleiben vom Vorhaben unbeeinflusst.

*Konflikte (§44 BNatSchG):*

- *Tötung? Nein*
- *Erhebliche Störung (negative Auswirkung auf lokale Population)? Nein*
- *Entnahme/Beschädigung/Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten? Nein*

Weichtiere

Mit dem Auftreten der in M-V gemäß Anhang II und IV der Richtlinie 92/43/EWG geschützten Zielarten Schmale Windelschnecke, Bauchige Windelschnecke, Vierzähnige Windelschnecke (allesamt feucht- und Nasswiesenarten) sowie die Kleine Flussmuschel (Art oligo- bis mesotropher Bäche und Flüsse) ist infolge der im Plangebiet nicht geeigneten Biotopstrukturen nicht zu rechnen.

*Konflikte (§44 BNatSchG):*

- *Tötung? Nein*
- *Erhebliche Störung (negative Auswirkung auf lokale Population)? Nein*
- *Entnahme/Beschädigung/Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten? Nein*

Pflanzen

Die europäischen Zielarten des Landes M-V (Froschkraut, Sand-Silberscharte, Frauenschuh, Sumpf-Glanzkraut, Kriechender Scheiberich, Firnisglänzendes Sichelmoos, Grünes Besenmoos) kommen im Plangebiet nicht vor.

*Konflikte (§44 BNatSchG):*

- *Entnahme aus der Natur?* *Nein*
- *Beschädigung der Pflanzen oder Standorte?* *Nein*
- *Zerstörung der Pflanzen oder Standorte?* *Nein*

## 6. Zusammenfassung

Der B-Plan Nr. 80/11 bereitet die Neuordnung der Verkehrsbracheflächen westlich der bestehenden Bahntrasse und des Bahnhofs der Hansestadt Wismar in Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung vor. Damit verbunden ist die gestalterische als auch funktionale Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes und angrenzender Bereiche bis zur Rostocker Straße.

Von der betroffenen Fläche geht eine für den Artenschutz untergeordnete Bedeutung aus. Auf Grundlage der am 8.4.2013, 30.4.2013 und am 5.6.2013 durchgeführten Geländeerfassungen und der daraus abgeleiteten Potenzialeinschätzungen ist im Zuge der Umsetzung der Planinhalte mit dem Eintritt von Verbotstatbeständen im Sinne von § 44 BNatSchG nicht zu rechnen. Eine Durchführung vorbeugender Maßnahmen zur Förderung bestimmter Arten (CEF-Maßnahmen) ist nicht erforderlich.

Die Regelungen von § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG sind während der Bauphase zu berücksichtigen.

Rabenhorst, den 13.12.2013

Oliver Hellweg

Ingenieurbüro
für Schallschutz
Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Gewerbe und Verkehr
Sport- und Freizeitlärm
Bau- und Raumakustik
Beratung · Messung
Prognose · Gutachten

# GUTACHTEN

## Nr. 13-05-3

**Schalltechnische Untersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar**

| | |
|---|---|
| **Auftraggeber:** | Hansestadt Wismar<br>Kopenhagener Straße 1<br>23966 Wismar |
| **Bearbeitung ibs:** | Dipl.-Ing. Volker Ziegler |
| **Erstellt am:** | 10.05.2013 |

Messstelle § 26 BImSchG
VMPA-Güteprüfstelle
für Bauakustik / DIN 4109
Von der IHK zu Lübeck
ö.b.u.v. Sachverständiger
für Schallschutz
Grambeker Weg 146
23879 Mölln
Telefon 0 45 42 / 83 62 47
Telefax 0 45 42 / 83 62 48
Kreissparkasse
Herzogtum Lauenburg
BLZ 230 527 50
Kto. 100 430 8502

www.schallschutz-moelln.de · info@schallschutz-moelln.de

## Inhaltsverzeichnis


1 **Aufgabenstellung** ..... 3

2 **Lage- und Planungsbeschreibung** ..... 4

3 **Allgemeine Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen** ..... 5

4 **Straßenverkehrslärmimmissionen im Planbereich 1 (Bahnhofstraße)** ..... 6

4.1 Beurteilungsgrundlagen ..... 6

4.2 Berechnungsverfahren ..... 8

4.3 Verkehrsaufkommen und Schallemissionen ..... 9

4.4 Berechnungsergebnisse ..... 12

4.5 Bewertung ..... 14

5 **Straßenverkehrslärmimmissionen im Planbereich 2 (Rostocker Straße)** .. 16

6 **Schienenverkehrslärmimmissionen im $GE_E$ des Planbereichs 2** ..... 18

6.1 Beurteilungsgrundlagen und Berechnungsverfahren ..... 18

6.2 Verkehrsaufkommen und Schallemissionen ..... 19

6.3 Berechnungsergebnisse und Bewertung ..... 20

7 **Gewerbelärmimmissionen durch das $GE_E$ im Planbereich 2** ..... 22

8 **Zusammenfassung der Schallschutzmaßnahmen und Vorschläge zu Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 80/11** ..... 24

9 **Zusammenfassung** ..... 26

Literaturverzeichnis und verwendete Unterlagen ..... 28

Anlagenverzeichnis ..... 30

# 1 Aufgabenstellung

Die Hansestadt Wismar hat die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 beschlossen, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Planbereich 1) sowie für ein eingeschränktes Gewerbegebiet nördlich der Rostocker Straße (Planbereich 2) zu schaffen.

Unser Büro wurde mit der schalltechnischen Untersuchung des Planungsvorhabens beauftragt. Folgende Belange sind zu berücksichtigen:

- Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an der Bahnhofstraße (Planbereich 1) durch die auf dem Bahnhofsvorplatz vorgesehene öffentliche Parkfläche
- Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an der Rostocker Straße (Planbereich 2) durch das geplante eingeschränkte Gewerbegebiet
- Verkehrslärmimmissionen im geplanten eingeschränkten Gewerbegebiet (Planbereich 2) durch die im Osten verlaufende Eisenbahnstrecke
- Gewerbelärmimmissionen durch das geplante eingeschränkte Gewerbegebiet (Planbereich 2).

## 2 Lage- und Planungsbeschreibung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 80/11 erstreckt sich zwischen der Poeler Straße und der Rostocker Straße entlang der Bahnhofstraße, des Lindengartens und des Mühlenbaches im Südwesten sowie den Bahnanlagen im Nordosten (Bahnhofsgebäude mit Bahnsteigen sowie Eisenbahngleise). Der als Anlage 2 beigefügte Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 80/11 mit Stand vom Oktober 2012 sieht folgende Festsetzungen vor:

- Nordwestliches Plangebiet: Verkehrsberuhigter Bereich zwischen der Bahnhofstraße und den Bahnhofsgebäuden mit Bahnsteigen
- Mittleres Plangebiet: Öffentliche Parkfläche mit Anbindung an die Bahnhofstraße, denkmalgeschütztes altes Bahnhofsgebäude (Gelände DB), eingeschränktes Gewerbegebiet $GE_E$ (Bahnhofstraße 12a, Grundstück des ehemaligen Wohnhauses für Bahnangestellte)
- Südöstliches Plangebiet: Eingeschränktes Gewerbegebiet $GE_E$.

Für das Planungsvorhaben wurde im März 2013 ein Verkehrsgutachten [16] fertig gestellt, in dem verschiedene Varianten zur Neuordnung der Verkehrsflächen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes untersucht wurden. Das Verkehrsgutachten favorisiert die Variante 4 mit 150 Kurz- und Langzeitparkplätzen, 9 Taxenplätzen und einen Kiss & Ride – Bereich (Bringen und Anholen von Zugfahrgästen) im Bereich der öffentlichen Parkfläche sowie eine nicht signalisierte Anbindung an die Bahnhofstraße zwischen dem alten Bahnhofsgebäude und dem ehemaligen Wohnhaus für Bahnangestellte. Die folgende Abbildung zeigt die Vorzugsvariante 4 des Verkehrsgutachtens, die auch den schalltechnischen Berechnungen zugrunde liegt:

## 3 Allgemeine Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind Lärmimmissionen in der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange zu berücksichtigen, sofern sie nicht unerheblich und damit zu vernachlässigen sind.

Gesetzliche Grundlagen für die Belange des Schallschutzes in der Bauleitplanung ergeben sich aus dem *Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)* [1] und dem *Baugesetzbuch (BauGB)* [2]. Neben dem Trennungsgebot nach § 50 *BImSchG*[1)] beurteilt sich die Rechtmäßigkeit der konkreten planerischen Lösung primär nach den Maßstäben des Abwägungsgebotes gemäß § 1 Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 7 *BauGB* (Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt, allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, umweltbezogene Auswirkungen).

Die *DIN 18005-1 "Schallschutz im Städtebau" vom Juli 2002* [4] gibt Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung. Die Vorgängernorm wurde einschließlich des heute noch geltenden *Beiblattes 1* [5] vom Mai 1987 durch Erlass als Instrumentarium für die Bauleitplanung eingeführt. Das *Beiblatt 1 zu DIN 18005-1* enthält Orientierungswerte für Lärmeinwirkungen (differenziert nach verschiedenen Lärmquellenarten), um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.

Die *DIN 18005-1* verweist darüber hinaus auf Berechnungsvorschriften sowie spezifische Verordnungen, Vorschriften und Richtlinien, die in bau- bzw. immissionsschutzrechtlichen Genehmigungs- und Überwachungsverfahren auf der verwaltungsrechtlichen Vollzugsebene angewendet werden mit teilweise gleichlautenden, teilweise aber auch von den Orientierungswerten des *Beiblattes 1 zu DIN 18005-1* abweichenden Immissionszielwerten.

Die gemäß der Aufgabenstellung zu untersuchenden Lärmimmissionen werden durch Schallausbreitungsberechnungen ermittelt. Die Digitalisierung des Simulationsmodells erfolgt auf der Grundlage der als DWG-Datei zur Verfügung gestellten Planzeichnung des Untersuchungsgebietes. Für die Berechnungen kommt das Programm LIMA, Version 9.00 zum Einsatz. Die lärmartenspezifischen Berechnungsparameter und Beurteilungskriterien können den jeweiligen Kapiteln entnommen werden.

1) Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

# 4 Straßenverkehrslärmimmissionen im Planbereich 1 (Bahnhofstraße)

## 4.1 Beurteilungsgrundlagen

Die *DIN 18005-1* verweist zur Ermittlung von Straßenverkehrslärmimmissionen auf die *RLS-90* [12]. Die Bewertung der Lärmimmissionen erfolgt im Vergleich der für den Tag (06:00 – 22:00 Uhr) und die Nacht (22:00 – 06:00 Uhr) berechneten Beurteilungspegel mit den schalltechnischen Orientierungswerten des *Beiblattes 1 zu DIN 18005*. Die Orientierungswerte für Verkehrslärm betragen:

| Einwirkungsorte | Tag 06:00 – 22:00 Uhr dB(A) | Nacht 22:00 – 06:00 Uhr dB(A) |
|---|---|---|
| Gewerbegebiete (GE) | 65 | 55 |
| Dorf-, Mischgebiete (MD, MI) | 60 | 50 |
| Allgemeine Wohngebiete (WA) | 55 | 45 |
| Reine Wohngebiete (WR) | 50 | 40 |

Nach den Ausführungen des *Beiblattes 1 zu DIN 18005-1* sind die schalltechnischen Orientierungswerte eine sachverständige Konkretisierung für die in der Planung zu berücksichtigenden Ziele des Schallschutzes. Die Einhaltung der Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.

Bei der Frage, welche Beurteilungsmaßstäbe bei der Bewertung von Verkehrslärm zur Konkretisierung des Abwägungsrahmens geeignet und fachlich gerechtfertigt sind, ist die *Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)* [6] zu nennen. Die *16. BImSchV* gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen. Sie kann aus fachlicher Sicht auch hilfsweise zur Beurteilung von Planungssituationen an bestehenden Verkehrswegen herangezogen werden. Die Immissionsgrenzwerte der *16. BImSchV* liegen um 4 dB(A) über den Orientierungswerten des *Beiblattes 1 zu DIN 18005-1*.

Impliziert die städtebauliche Planung den Neubau oder die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges, dann ist die *16. BImSchV* als immissionsschutzrechtlich bindendes Regelwerk anzuwenden. Eine Änderung ist wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff die Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht werden. Sofern im Zuge einer Neubau- oder Änderungsmaßnahme die in der *16. BImSchV* aufgeführten Immissionsgrenzwerte überschritten werden, besteht ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Dabei ist allein auf die Auswirkungen der baulichen Maßnahme bzw. des Straßenneubaus ohne Überlagerung mit anderen Verkehrswegen abzustellen.

Hinsichtlich anlagen- bzw. planungsgebietsbezogener Verkehrslärmmehrbelastungen wird in einer Veröffentlichung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz aus dem Jahr 2007 [14] ausgeführt, dass für nicht stärker vorbelastete Gebiete die Immissionsgrenzwerte der *16. BImSchV* als Zumutbarkeitsschwelle für anlagenbezogene Verkehrslärmbelastungen herangezogen werden können. Bei höherer Vorbelastung sollte nach dieser Veröffentlichung eine Überschreitung der in der *16. BImSchV* genannten Höchstwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts vermieden oder, wenn diese schon gegeben ist, die Belastung nicht mehr erhöht werden.

Nach einem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Nordrhein Westfalen aus dem Jahr 2008 [15] ist es Anliegern öffentlicher Straßen, die bereits deutlich über den Orientierungswerten der *DIN 18005-1* liegenden Straßenverkehrsgeräuschen ausgesetzt sind, zuzumuten, marginale Erhöhungen unterhalb der Schwelle der Wahrnehmbarkeit hinzunehmen. Diese beginnt bei Pegelunterschieden von 1 – 2 dB(A).

Auch marginale Lärmerhöhungen können nach dem Urteil allerdings dann unzumutbar sein, wenn die Lärmvorbelastung bereits von so hoher Intensität ist, dass sie sich dem Grad der Gesundheitsgefährdung nähert oder diesen erreicht und somit verfassungsrechtliche Schutzanforderungen greifen. Wo diese Zumutbarkeitsschwelle liegt, ist nach den Ausführungen des OVG NRW nicht abschließend geklärt und kann nicht von der Erreichung bestimmter Immissionsgrenzwerte abhängig gemacht werden. Vielmehr lässt sich diese Grenze nur aufgrund wertender Betrachtung des Einzelfalles ziehen, wobei auch die Gebietsart und die Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen. Das OVG NRW geht in Übereinstimmung mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung davon aus, dass die aus grundrechtlicher Sicht kritischen Werte in Wohngebieten oberhalb von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht (bzw. in Misch-/Gewerbegebieten oberhalb von 72 / 75 dB(A) am Tag und 62 / 65 dB(A) in der Nacht ) beginnen.

## 4.2 Berechnungsverfahren

Die Straßenverkehrsgeräusche werden nach *RLS-90* in Abhängigkeit von folgenden Ausgangswerten berechnet:

| | |
|---|---|
| **DTV** | Durchschnittliches Tägliches Verkehrsaufkommen (Mittelwert über alle Tage eines Jahres) |
| **M** | Maßgebende stündliche Verkehrsstärken |
| **p** | Anteil Lkw $\geq$ 2,8 t |
| **$V_{zul}$** | Zulässige Höchstgeschwindigkeit |
| **$D_{StrO}$** | Korrekturwert für Art der Fahrbahnoberfläche nach Tabelle 4 der RLS-90 |
| **$D_{Stg}$** | Korrekturwert für Steigungen und Gefälle > 5 % |

Mit diesen Parametern werden zunächst die Emissionspegel $L_{m,E}$ berechnet, die für einen Abstand von 25 m zur Straßenmitte definiert sind und als Basis für die Schallausbreitungsberechnungen dienen. Die Berechnungen erfolgen nach dem Teilstückverfahren der *RLS-90* mit programminterner Unterteilung der Straßenabschnitte in Abhängigkeit der jeweiligen Abstände zu den Immissions-Berechnungspunkten.

Die Schallausbreitungsberechnungen beinhalten die abstandsbedingten Pegelabnahmen, die Luftabsorption, die Boden- und Meteorologiedämpfung sowie Abschirmungen und Reflexionen. Die berechneten Lärmimmissionen gelten bei größeren Entfernungen zur Lärmquelle für eine Wetterlage, die die Schallausbreitung begünstigt (Mitwind, Temperaturinversion).

Die maßgebenden Immissions-Berechnungspunkte liegen an der Außenfassade in Höhe der oberen Geschossdecke des zu schützenden Raumes. Die Immissionsberechnungshöhen werden mit 2,8 m pro Geschoss angenommen und die Immissions-Berechnungspunkte 10 cm vor den Fassaden angeordnet (regelwerkkonform ohne Berücksichtigung der Reflexionen am eigenen Gebäude).

Nachkommastellen der berechneten Beurteilungspegel sind nach *RLS-90* abweichend von den kaufmännischen Rundungsregeln stets auf den nächsten ganzen Wert aufzurunden.

## 4.3 Verkehrsaufkommen und Schallemissionen

Im Zusammenhang mit dem Verkehrsgutachten im November 2012 durchgeführte Verkehrszählungen an der Bahnhofstraße sind zu folgenden Ergebnissen gekommen:

- Querschnittsbelastung 7.713 Kfz in 24 Stunden
- Querschnittsbelastung am Tag 7.225 Kfz/16h bzw. 452 Kfz/h mit einem Lkw-Anteil von 8,8 %[1)]
- Querschnittsbelastung in der Nacht 488 Kfz/8h bzw. 61 Kfz/h mit einem Lkw-Anteil von 11,3 %[1)]
- Verteilung der Querschnittsbelastung zu ca. 2/3 auf die Fahrspur Richtung Nordwesten (ZOB) und ca. 1/3 auf die Fahrspur Richtung Südosten (Lindengarten)

1) Fahrzeuggruppen Lkw + LkwA + Bus + 50 % nk Kfz.

Im Verkehrsgutachten wird ausgeführt, dass für die Bevölkerungsentwicklung der Hansestadt Wismar eine Abnahme bis zum Jahr 2030 von 13 % prognostiziert wird. Anstelle einer dementsprechend rückläufigen Verkehrsentwicklung wird für die Verkehrsprognose von einer Stagnation auf dem derzeitigen Niveau ausgegangen. Die o.a. Analysebelastung stellt somit auch die Verkehrsbelastung für den Prognose-Nullfall dar.

Für die geplante öffentliche Parkfläche (Taxen, Kurz- und Langzeitparker, Kiss & Ride) im mittleren Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 80/11 prognostiziert das Verkehrsgutachten insgesamt ca. 1.500 Pkw mit An- und Abfahrten bzw. 3.000 Pkw-Fahrten in 24 Stunden als Summe des Ziel- und Quellverkehrs. Jeweils die Hälfte (also 1.500 Pkw-Fahrten/24h) sind den Querschnittbelastungen der Bahnhofstraße beidseitig der Anbindung des Parkplatzes zuzurechnen. Innerhalb des Querschnittes wird im Verkehrsgutachten entsprechend der Analysebelastung von einer Verteilung zu ca. 2/3 auf die Fahrspur Richtung Nordwesten (ZOB) und ca. 1/3 auf die Fahrspur Richtung Südosten (Lindengarten) ausgegangen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist im gesamten Bereich der Bahnhofstraße zwischen der Poeler Straße und der Rostocker Straße durch Beschilderung beidseitig auf 30 km/h begrenzt.

Unmittelbar östlich der Kreuzung Bahnhofstraße / Poeler Straße befindet sich eine Fußgängerampel. Der in der *RLS-90* angegebene Zuschlag für lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Einmündungen ist hier nicht anzuwenden.

Auf der Grundlage dieser Angaben ergeben sich folgende Emissionspegel $L_{m,E}$:

| Nr.[1)] | DTV Kfz/24h | $M_{Tag}$ Kfz/h | $M_{Nacht}$ Kfz/h | $p_{Tag}$ % | $p_{Nacht}$ % | $v_{zul}$ km/h | $D_{Stg}$ dB(A) | $D_{StrO}$ dB(A) | $L_{m,E,Tag}$ dB(A) | $L_{m,E,Nacht}$ dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bahnhof-straße** Querschnitt Analyse 2012 bzw. Prognose-Nullfall | 7713 | 452 | 61 | 8,8 | 11,3 | 30 | 0 | 0 | 59,4 | 51,4 |
| **1a** Dito Richtung ZOB (2/3) | 5.142 | 301 | 41 | 8,8 | 11,3 | 30 | 0 | 0 | 57,6 | 49,6 |
| **1b** Dito Richtung Linden-garten (1/3) | 2571 | 151 | 20 | 8,8 | 11,3 | 30 | 0 | 0 | 54,6 | 46,6 |
| **Bahnhof-straße** Querschnitt Prognose-Planfall Zusatzverkehr durch Parkplatz | 1.500 | 88[2)] | 12[2)] | 0 | 0 | 30 | 0 | 0 | 48,0 | 39,3 |
| **2a** Dito Richtung ZOB (2/3) | 1000 | 59 | 8 | 0 | 0 | 30 | 0 | 0 | 46,2 | 37,5 |
| **2b** Dito Richtung Linden-garten (1/3) | 500 | 29 | 4 | 0 | 0 | 30 | 0 | 0 | 43,2 | 34,5 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **3** Parkplatz Prognose-Planfall | 3.000 | 176 | 24 | 0 | 0 | - | - | - | 76,5[3)] | 67,8[3)] |
| **4a** Einfahrt Parkplatz Prognose-Planfall | 1.500 | 88[2)] | 12[2)] | 0 | 0 | 30 | 0 | 0 | 48,0 | 39,3 |
| **4b** Ausfahrt Parkplatz Prognose-Planfall | 1.500 | 88[2)] | 12[2)] | 0 | 0 | 30 | 0 | 0 | 48,0 | 39,3 |

1) Kennzeichnung der Verkehrslärmquellen gemäß Anlage 3

2) Entsprechend dem Verhältnis der Analysebelastung der Bahnhofstraße von 452/7713 am Tag und 61/7713 in der Nacht

3) Nach Gleichung 31 zuzüglich des Korrektursummanden +17 nach Gleichung 30 der *RLS-90*

## 4.4 Berechnungsergebnisse

Die Berechnungen der Verkehrslärmimmissionen zur Beurteilung der Auswirkungen des Planungsvorhabens erfolgen exemplarisch an den in der Anlage 3 gekennzeichneten Immissionsorten.

An IO 1 – IO 5 (Bahnhofstraße 3/10/11/21/23) und IO 6 (Bahnhofstraße 27) am nordöstlichen Altstadtrand bestehen keine Bebauungspläne. Entsprechend der Wohnnutzungen wird an IO 1 – IO 5 von der Schutzbedürftigkeit Allgemeiner Wohngebiete (WA) und entsprechend der gemischten Nutzung im Gebäude IO 6 von Mischgebiet (MI) ausgegangen. An IO 7 – IO 9 (Bahnhofstraße 12a) gelten entsprechend der im Bebauungsplan Nr. 80/11 vorgesehenen Festsetzung die Schallschutzanforderungen für Gewerbegebiete.

Die detaillierten Ergebnisse der Schallausbreitungsberechnungen sind als Anlagen 5 – 13 (Prognose-Nullfall) sowie als Anlagen 14 – 22 (Prognose-Planfall) beigefügt. Die folgende Tabelle fasst die Beurteilungspegel zusammen:

| | Prognose-Nullfall Tag / Nacht dB(A) | Prognose-Planfall Tag / Nacht dB(A) | Differenz Tag / Nacht dB(A) | Orientierungswerte Tag / Nacht dB(A) | Immissionsgrenzwerte Tag / Nacht dB(A) |
|---|---|---|---|---|---|
| **IO 1** | | | | | |
| EG | 67,2 / 59,2 | 67,5 / 59,4 | ≤ 0,3 | 55 / 45 | 59 / 49 |
| 1.OG | 66,0 / 58,0 | 66,3 / 58,3 | | | |
| 2.OG | 64,8 / 56,8 | 65,1 / 57,1 | | | |
| **IO 2** | | | | | |
| EG | 66,8 / 58,8 | 67,1 / 59,1 | ≤ 0,3 | 55 / 45 | 59 / 49 |
| 1.OG | 65,9 / 57,9 | 66,2 / 58,2 | | | |
| 2.OG | 64,9 / 56,9 | 65,2 / 57,2 | | | |
| **IO 3** | | | | | |
| EG | 68,1 / 60,1 | 68,4 / 60,4 | ≤ 0,3 | 55 / 45 | 59 / 49 |
| 1.OG | 66,6 / 58,6 | 66,9 / 58,9 | | | |
| 2.OG | 65,3 / 57,3 | 65,6 / 57,6 | | | |
| **IO 4** | | | | | |
| EG | 64,4 / 56,4 | 64,7 / 56,7 | ≤ 0,3 | 55 / 45 | 59 / 49 |
| 1.OG | 64,4 / 56,4 | 64,7 / 56,7 | | | |
| 2.OG | 64,0 / 56,0 | 64,3 / 56,3 | | | |
| **IO 5** | | | | | |
| EG | 64,7 / 56,7 | 65,0 / 57,0 | ≤ 0,4 | 55 / 45 | 59 / 49 |
| 1.OG | 64,6 / 56,6 | 65,0 / 56,9 | | | |
| 2.OG | 64,2 / 56,2 | 64,6 / 56,6 | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **IO 6**<br>EG<br>1.OG<br>2.OG | <br>64,0 / 56,0<br>63,4 / 55,4<br>62,7 / 54,7 | <br>64,5 / 56,4<br>64,0 / 55,9<br>63,3 / 55,3 | ≤ 0,6 | 60 / 50 | 64 / 54 |
| **IO 7**<br>EG<br>1.OG | <br>58,9 / 50,9<br>60,0 / 52,0 | <br>59,7 / 51,6<br>60,8 / 52,7 | ≤ 0,8 | 65 / 55 | 69 / 59 |
| **IO 8**<br>EG<br>1.OG | <br>56,4 / 48,4<br>57,8 / 49,8 | <br>59,8 / 51,4<br>60,6 / 52,3 | ≤ 3,4 | 65 / 55 | 69 / 59 |
| **IO 9**<br>EG<br>1.OG | <br>37,1 / 29,1<br>45,0 / 37,0 | <br>59,8 / 51,1<br>59,9 / 51,2 | ≤ 22,7 | 65 / 55 | 69 / 59 |

## 4.5 Bewertung

IO 1 – IO 5 (Allgemeines Wohngebiet)

Die Straßenverkehrslärmimmissionen liegen bereits derzeit schon über den für städtebauliche Planungen geltenden Orientierungswerten des *Beiblattes 1 zu DIN 18005-1* von 55 / 45 dB(A) und auch über den für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen geltenden Immissionsgrenzwerten der *16. BImSchV* von 59 / 49 dB(A). Aus dieser Bestandssituation heraus ergeben sich aber keine gesetzlichen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen.

Der Prognose-Planfall führt mit den im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrserhöhungen durch den öffentlichen Parkplatz auf dem Bahnhofsvorplatz nur zu marginalen Anhebungen der Beurteilungspegel um $\leq$ 0,4 dB(A), ohne dass die als Zumutbarkeitsschwellen für Gesamtlärmbelastungen anzusehenden Höchstwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Das Planungsvorhaben löst keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen aus.

IO 6 (Mischgebiet)

Die Ausführungen zu IO 1 – IO 5 gelten hier in analoger Weise.

IO 7 – IO 9 (Gewerbegebiet)

Die für Gewerbegebiete geltenden Orientierungswerte von 65 / 55 dB(A) werden trotz der insbesondere an der nordöstlichen (dem Parkplatz zugewandten) Gebäudeseite nicht unerheblichen Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen im Prognose-Planfall umlaufend um das Gebäude eingehalten.

Dies gilt auch dann, wenn man die Schienenverkehrslärmimmissionen mit maximalen Beurteilungspegeln ohne Schienenbonus von 54 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht hinzurechnet.[1)]

1) Bringt man die im Kapitel 6.2 angegeben Personenzüge (RE-VT, RE-E) im Bereich des Bahnhofes mit der als kompensierenden Ausgleich für sonstige bahnhofstypische Geräusche nach Schall 03 [13] zu berücksichtigenden Geschwindigkeit der freien Strecke von 100 km/h in Ansatz, dann ergeben sich an der nordöstlichen Seite des Gebäudes im eingeschränkten Gewerbegebiet in ca. 50 m Abstand zu den Bahngleisen Beurteilungspegel mit Schienenbonus von 49 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht bzw. ohne Schienenbonus von 54 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht.

Zur Lärmvorsorge bei eventueller Neubebauung des Grundstückes bzw. baurechtlich genehmigungsbedürftigen Umbauten wird empfohlen, umlaufend um das Gebäude im eingeschränkten Gewerbegebiet den Lärmpegelbereich IV[1)] festzusetzen mit den erforderlichen Schalldämmungen von erf. $R'_{w,res}$ = 35 dB für Außenbauteile von Büroräumen und erf. $R'_{w,res}$ = 40 dB für Aufenthaltsräume von betriebsbezogenen Wohnungen (soweit diese im Bebauungsplan Nr. 80/11 nicht explizit ausgeschlossen werden). Für Schlafräume betriebsbezogener Wohnungen sollte außerdem der Einbau von schalldämmenden Lüftungseinrichtungen festgesetzt werden.

1) Aus den für die Bemessung des passiven Schallschutzes nach *DIN 4109* [9] maßgebenden Beurteilungspegeln am Tag ergibt sich verkehrslärmbedingt mit maßgeblichen Außenlärmpegeln von bis zu 61 + 3 = 64 dB(A) eine Einstufung in den Lärmpegelbereich III. Hinzuzurechnen ist nach *DIN 4109* die für potenzielle Gewerbelärmimmissionen anzusetzende Immissionsrichtwert der *TA Lärm* [7] von 65 dB(A), sodass man in der Summe auf den – auf der sicheren Seite liegenden – Lärmpegelbereich IV kommt.

## 5 Straßenverkehrslärmimmissionen im Planbereich 2 (Rostocker Straße)

Die in den Kapiteln 4.1 und 4.2 beschriebenen Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen gelten hier in analoger Weise.

Im Zusammenhang mit dem Verkehrsgutachten im November 2012 durchgeführte Verkehrszählungen an der Rostocker Straße sind zu folgenden Ergebnissen gekommen:

- Querschnittsbelastung 1.305 Kfz in 24 Stunden
- Querschnittsbelastung am Tag 1.254 Kfz/16h bzw. 79 Kfz/h mit einem Lkw-Anteil von 1,9 %
- Querschnittsbelastung in der Nacht 51 Kfz/8h bzw. 7 Kfz/h mit einem Lkw-Anteil von 0 %

Daraus resultieren bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und dem vorhandenen Kopfsteinpflaster als Fahrbahnbelag mit einem Zuschlag von $D_{StrO}$ = 6 dB(A) Emissionspegel von $L_{m,E,Tag}$ = 57,2 dB(A) und $L_{m,E,Nacht}$ = 45,2 dB(A) in der Nacht.

An den in der Anlage 23 als exemplarische Immissionsorte gekennzeichneten Wohnhäusern Rostocker Straße 73 und 74 ergeben sich Beurteilungspegel von 62 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht an IO 1 bzw. 57 – 59 dB(A) am Tag und 45 – 47 dB(A) in der Nacht an IO 2. Die detaillierten Berechnungsergebnisse können den Anlagen 24 und 25 entnommen werden.

Die Straßenverkehrslärmimmissionen liegen bereits derzeit über den für städtebauliche Planungen geltenden Orientierungswerten des *Beiblattes 1 zu DIN 18005-1* von 55 / 45 dB(A) und an IO 1 auch über den für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen geltenden Immissionsgrenzwerten der *16. BImSchV* von 59 / 49 dB(A). Aus dieser Bestandssituation heraus ergeben sich keine gesetzlichen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen.

Im Verkehrsgutachten wird eine zusätzliche Verkehrserzeugung durch Büronutzungen im eingeschränkten Gewerbegebiet von 93 Pkw und 5 Lkw in 24 Stunden abgeschätzt. Rechnet man dieses Verkehrsaufkommen aufgrund der angenommenen Büronutzung ausschließlich der Beurteilungszeit tags hinzu, dann ergeben sich um 0,5 dB(A) höhere Emissionspegel bzw. Beurteilungspegel. Das Planungsvorhaben hat danach nur marginale Auswirkungen auf die Verkehrslärmbelastungen.

Gleichwohl sollte aufgrund der Unsicherheiten der Verkehrsabschätzung zur Minimierung der Verkehrslärmimmissionen erwogen werden, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Rostocker Straße auf 30 km/h zu begrenzen und ggf. das Kopfsteinpflaster durch einen weniger lärmerzeugenden Fahrbahnbelag zu ersetzen.

# 6 Schienenverkehrslärmimmissionen im $GE_E$ des Planbereichs 2

## 6.1 Beurteilungsgrundlagen und Berechnungsverfahren

Die Ausführungen auf der Seite 6 im Kapitel 4.1 zu den Beurteilungsgrundlagen für Straßenverkehrslärmimmissionen sowie im Kapitel 2 zum Berechnungsverfahren gelten in analoger Weise.

Zur Ermittlung von Schienenverkehrslärmimmissionen verweist die *DIN 18005-1* auf die *Schall 03* [13]. Danach werden die Beurteilungspegel in Abhängigkeit von folgenden Ausgangswerten berechnet:

| | |
|---|---|
| **Zugzahl** | Anzahl der Züge in den Beurteilungszeiträumen tags und nachts |
| **p** | Anteil p scheibengebremster Wagen |
| **l** | Länge je Einzelzug |
| **$v_{zul}$** | Zulässige Streckengeschwindigkeit |
| **$D_{Fb}$, $D_{Br}$, $D_{Bü}$, $D_{Ra}$, $D_{Fz}$** | Zu-/Abschläge für den Einfluss der Fahrbahnart, von Brücken, Bahnübergängen und Kurven sowie der Fahrzeugart |

In der Schall 03 ist ein Schienenbonus von 5 dB(A) verankert. Es handelt sich hierbei um einen Abschlag, der auf der Grundlage von früheren empirischen Untersuchungen die geringere Störwirkung des Schienenverkehrslärms gegenüber Straßenverkehrsgeräuschen berücksichtigen soll.

Nach neueren Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung ist dies in Frage zu stellen. Dementsprechend hat die Bundesregierung kürzlich beschlossen, dass der Schienenbonus bei Anwendung der *16. BImSchV* (also beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Schienenverkehrswegen) ab dem Jahr 2015 entfallen soll. Aus fachlicher Sicht ist es angemessen, den Schienenbonus auch im Zusammenhang mit – in die Zukunft gerichteten – Bauleitplanungen nicht mehr in Ansatz zu bringen.

## 6.2 Verkehrsaufkommen und Schallemissionen

Die Hansestadt Wismar hat uns Auszüge aus einem Schallgutachten zum Bebauungsplan Nr. 79/11 „Wohngebiet Lenensruher Weg Ost“ zur Verfügung gestellt, in dem Angaben zur Frequentierung der das eingeschränkte Gewerbegebiet im Osten tangierenden Bahnstrecke enthält. Für den Prognosehorizont 2025 ergeben sich einschließlich des Zuschlages von $D_{Fb}$ = 2 dB(A) für die grundsätzlich in Planungssituationen anzusetzende Fahrbahnart „Schotterbett – Betonschwellen“ folgende Emissionspegel:

DFb,Br,Bü,Ra: Betonschwellen Zuschl: 2.0

| Zugart | p % | Zugzahl Tag/Nacht | l/Zug m | v km/h | DFz dB | Lm,E,T dB | Lm,E,N dB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| GZ-V | 10.0 | 15.0 | 5.0 | 600.0 | 90.0 | 66.2 | 64.5 |
| GZ-E | 10.0 | 3.0 | 5.0 | 600.0 | 100.0 | 60.1 | 65.4 |
| RE-VT | 100.0 | | 4.0 | 50.0 | 100.0 | | 47.0 |
| RE-E | 95.0 | 32.0 | 8.0 | 130.0 | 100.0 | 57.9 | 54.9 |
| Gesamt: | | | | | | 67.7 | 68.2 |

## 6.3 Berechnungsergebnisse und Bewertung

Die Schienenverkehrslärmimmissionen sind für die durch Baugrenzen festgesetzten Baufelder zu ermitteln, in denen Gebäude mit schutzbedürftigen Büroräumen und ggf. betriebsbezogenen Wohnungen errichtet werden können.

Die im Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 80/11 enthaltenen Baugrenzen liegen in einem Abstandbereich von ca. 20 – 40 m zu den Bahngleisen. Daraus resultieren nach *Schall 03* Beurteilungspegel ohne Schienenbonus von 65 – 70 dB(A) am Tag und 65 – 70 dB(A) in der Nacht. Die für Gewerbegebiete geltenden Orientierungswerte des *Beiblattes 1 zu DIN 18005-1* von 65 / 55 dB(A) werden um bis zu 5 dB(A) am Tag und bis zu 15 dB(A) in der Nacht, die Immissionsgrenzwerte der *16. BImSchV* von 69 / 59 dB(A) um bis zu 1 dB(A) am Tag und bis zu 11 dB(A) in der Nacht überschritten.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Errichtung einer Lärmschutzwand) werden im Hinblick auf die Gewerbegebietsnutzungen nicht näher untersucht. Eine Kompensation der Lärmeinwirkungen soll vielmehr durch passive Maßnahmen an den entstehenden Gebäuden mit schutzbedürftigen Räumen erreicht werden.

Dabei sollte primär festgesetzt werden, dass Aufenthaltsräume von betriebsbezogenen Wohnungen (soweit diese im Bebauungsplan Nr. 80/11 nicht explizit ausgeschlossen werden) nur an den von der Bahnstrecke vollständig abgewandten Gebäudeseiten zulässig sind.

Die erforderlichen Schalldämmungen der Außenbauteile ergeben sich aus Tabelle 8 der *DIN 4109* [9] in Abhängigkeit des maßgeblichen Außenlärmpegels. Dieser wird bei Verkehrslärmberechnungen aus dem Beurteilungspegel für den Tag gebildet, wobei auf die errechneten Werte 3 dB(A) zu addieren sind als Ausgleich für die geringere Schalldämmung der für diffusen Schalleinfall gekennzeichneten Bauteile bei einwirkenden Linienschallquellen. Die *DIN 4109* stellt die Bemessung des passiven Schallschutzes auf die Gesamtlärmimmissionen ab. Bei Gewerbelärmimmissionen wird im Regelfall der nach *TA Lärm* für die jeweilige Gebietskategorie geltende Tag – Immissionsrichtwert als maßgeblicher Außenlärmpegel eingesetzt und den Werten des Verkehrslärms hinzugerechnet.

Die Baufelder im eingeschränkten Gewerbegebiet an der Rostocker Straße liegen mit maßgeblichen Außenlärmpegeln des Schienenverkehrslärms von 68 – 73 dB(A) in den Lärmpegelbereichen IV – V. Auf der sicheren Seite liegend werden folgende Festsetzungen empfohlen:

- An den vollständig bzw. teilweise der Bahnstrecke zugewandten östlichen, nördlichen und südlichen Baugrenzen bzw. Gebäudeseiten: Lärmpegelbereich V mit der erforderlichen Schalldämmung von erf. $R'_{w,res}$ = 40 dB für die Außenbauteile von Büroräumen (Aufenthaltsräume von betriebsbezogenen Wohnungen sollten hier ausgeschlossen werden).
- An den vollständig von der Bahnstrecke abgewandten westlichen Baugrenzen bzw. Gebäudeseiten: Lärmpegelbereich IV mit der erforderlichen Schalldämmung von erf. $R'_{w,res}$ = 40 dB für die Außenbauteile von Aufenthaltsräumen betriebsbezogener Wohnungen und erf. $R'_{w,res}$ = 35 dB für die Außenbauteile von Büroräumen.

## 7 Gewerbelärmimmissionen durch das $GE_E$ im Planbereich 2

Aufgrund der Nähe des geplanten Gewerbegebietes zu Wohnbebauungen im Westen (Rostocker Straße 73), im Süden (Rostocker Straße 60 – 74) und im Osten (Rostocker Straße 69) mit der Schutzbedürftigkeit Allgemeiner Wohngebiete und den Immissionsrichtwerten der *TA Lärm* [7] von 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht sind an diesem Standort keine uneingeschränkten Gewerbenutzungen möglich. Der Bebauungsplan sieht daher die Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebietes ($GE_E$) vor.

Zur Konkretisierung werden Schallausbreitungsberechnungen mit immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln IFSP[1)] bzw. mit Geräuschemissionskontingenten $L_{EK}$ gemäß *DIN 45691* [11][2)] vorgenommen.

Die Berechnungen kommen zum Ergebnis, dass an dem nächstgelegenen und somit die zulässigen Geräuschemissionen limitierenden Wohnhaus Rostocker Straße 73 die Immissionsrichtwerte von 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht ausgeschöpft werden, wenn die – nicht nur auf die durch Baugrenzen festgesetzten Baufelder, sondern auf die gesamte grau hinterlegte Gewerbegebietsfläche bezogenen – Geräuschemissionen Werte von IFSP = 60 dB(A)/m$^2$ am Tag und IFSP = 45 dB(A)/m$^2$ in der Nacht bzw. $L_{EK}$ = 63 dB(A)/m$^2$ am Tag und $L_{EK}$ = 48 dB(A)/m$^2$ in der Nacht einnehmen. Die Einschränkung bezieht sich somit im Wesentlichen auf die Nachtzeit.

Aus fachlicher Sicht ist eine Gliederung nach *DIN 45691* im Sinne von § 1 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 der *Baunutzungsverordnung* (*BauNVO*) [3] als Rechtsgrundlage für eine Geräuschkontingentierung zur Aufteilung der Immissionsrichtwerte auf die sich im geplanten Gewerbegebiet ansiedelnden Firmen aufgrund dessen geringer Fläche nicht zweckmäßig und zielführend. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Bürogebäude entsteht, in dem mehrere Bürofirmen untergebracht werden. Eine Geräuschkontingentierung mit gemeinsamer Nutzung eines Parkplatzes ist hier nicht möglich, bzw. würden entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan Irritationen bewirken.

1) Die IFSP beziehen sich auf „reale" Schallausbreitungsberechnungen mit dem Raumwinkelmaß einer Halbkugel sowie mit Berücksichtigung von Boden- und Luftdämpfungen gemäß *DIN ISO 9613-2* [8]. Die in der *DIN 18005-1* angegebenen Anhaltswerte für uneingeschränkte Gewerbegebiete von 60 dB(A)/m$^2$ am Tag und in der Nacht beziehen sich auf dieses Berechnungsverfahren.

2) Bei der Ermittlung der Emissionskontingente nach *DIN 45691* erfolgt die abstandsabhängige Schallausbreitungsberechnung unter ausschließlicher Berücksichtigung der geometrischen Ausbreitungsdämpfung mit dem Raumwinkelmaß einer Vollkugel. Luft- und Bodendämpfungen sind nicht in Ansatz zu bringen.

Es empfiehlt sich vielmehr, zur Konkretisierung des Begriffes „eingeschränktes Gewerbegebiet" ergänzend im Textteil festzusetzen, dass nur solche Betriebe zulässig sind, die das Wohnen nicht wesentlich stören (also dem „Störgrad" von Mischgebietsbetrieben im Sinne von § 8 der *BauNVO* entsprechen). Der Nachweis der Immissionsverträglichkeit der späteren Ansiedlungen kann im Rahmen der nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren erfolgen.

## 8 Zusammenfassung der Schallschutzmaßnahmen und Vorschläge zu Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 80/11

Die Ausführungen in den Kapiteln 4.5, 6, 6.3 und 7 lassen sich hinsichtlich der Schallschutzmaßnahmen bzw. Vorschläge zu Festsetzungen wie folgt zusammenfassen:

**Verkehrslärm**

1. Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan Nr. 80/11 (Rechtsgrundlage § 9 Abs. 1 Nr. 24 *BauGB*):

   *„In den eingeschränkten Gewerbegebieten sind bauliche Vorkehrungen zum Schutz vor Außenlärm zu treffen (passiver Schallschutz). Die Außenbauteile schutzbedürftiger Räume müssen folgenden Anforderungen hinsichtlich der Schalldämmung genügen:*

| ***Lärmpegelbereich*** | ***Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten*** | ***Büroräume*** |
|---|---|---|
| *$GE_E$ im Planbereich 1 an der Bahnhofstraße*<br><br>*Lärmpegelbereich IV an allen Gebäudeseiten* | *erf. $R'_{w,res}$ = 40 dB* | *erf. $R'_{w,res}$ = 35 dB* |
| *$GE_E$ im Planbereich 2 an der Rostocker Straße*<br><br>*a) Lärmpegelbereich V an den vollständig bzw. teilweise der Bahnstrecke zugewandten östlichen, nördlichen und südlichen Gebäudeseiten* | *a) Nicht zulässig* | *a) erf. $R'_{w,res}$ = 40 dB* |
| *b) Lärmpegelbereich IV an den vollständig von der Bahnstrecke abgewandten westlichen Gebäudeseiten* | *b) erf. $R'_{w,res}$ = 40 dB* | *b) erf. $R'_{w,res}$ = 35 dB* |

*Das erforderliche resultierende Schalldämm - Maß erf. $R'_{w,res}$ bezieht sich auf die gesamte Außenfläche eines Raumes einschließlich Dach. Der Nachweis ist im Einzelfall in Abhängigkeit der Raumgeometrie und der Flächenanteile der Außenbauteile zu führen. Grundlage ist die als Technische Baubestimmung bauaufsichtlich eingeführte DIN 4109 und Beiblatt 1 zu DIN 4109, Ausgabe 1989.*

*Der erforderliche hygienische Luftwechsel in Schlafräumen von betriebsbezogenen Wohnungen[1)] und Beherbergungsstätten[1)] ist durch schalldämmende Lüftungseinrichtungen oder andere – den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechende – Maßnahmen zur fensterunabhängigen Raumbelüftung sicherzustellen. Lüftungseinrichtungen sind beim Nachweis der resultierenden Schalldämmung zu berücksichtigen.*

*Von den Festsetzungen kann im Einzelfall abgewichen werden, wenn sich aus den für das konkrete Objekt nachgewiesenen Lärmimmissionen geringere Anforderungen an den baulichen Schallschutz ergeben."*

1) Soweit diese nicht ausgeschlossen werden.

2. Maßnahmen an der Rostocker Straße bezüglich der Auswirkungen der planungsinduzierten Verkehrslärmerhöhungen:

   Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, ggf. Austausch des Kopfsteinpflasters durch einen weniger lärmerzeugenden Fahrbahnbelag (Regelung außerhalb des Bauleitplanverfahrens).

3. Maßnahmen an der Bahnhofstraße bezüglich der Auswirkungen der planungsinduzierten Verkehrslärmerhöhungen:

   Keine Maßnahmen erforderlich bzw. siehe Nr. 1 (das $GE_E$ im Planbereich 1 betreffend).

**Gewerbelärm**

- Festsetzung zur Konkretisierung des Begriffes „eingeschränktes Gewerbegebiet", dass nur solche Betriebe zulässig sind, die das Wohnen nicht wesentlich stören (also dem „Störgrad" von Mischgebietsbetrieben im Sinne von § 8 der *BauNVO* entsprechen)
- Keine Festsetzungen zur Geräuschkontingentierung nach *DIN 45691*
- Nachweis der Immissionsverträglichkeit der späteren Ansiedlungen im Rahmen der nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren.
- Betrifft hauptsächlich das $GE_E$ im Planbereich 2, aber auch das $GE_E$ im Planbereich 1.

# 9 Zusammenfassung

Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an der Bahnhofstraße (Planbereich 1) durch die auf dem Bahnhofsvorplatz vorgesehene öffentliche Parkfläche

An der Südwestseite der Bahnhofstraße liegen die Straßenverkehrslärmimmissionen bereits derzeit schon über den für städtebauliche Planungen geltenden Orientierungswerten des *Beiblattes 1 zu DIN 18005-1* und auch über den für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen geltenden Immissionsgrenzwerten der *16. BImSchV*. Aus dieser Bestandssituation heraus ergeben sich aber keine gesetzlichen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen.

Der Prognose-Planfall führt mit den im Verkehrsgutachten prognostizierten Verkehrserhöhungen durch den öffentlichen Parkplatz auf dem Bahnhofsvorplatz nur zu marginalen Anhebungen der Beurteilungspegel um $\leq$ 0,6 dB(A), ohne dass die als Zumutbarkeitsschwellen für Gesamtlärmbelastungen anzusehenden Höchstwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Das Planungsvorhaben löst keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen aus.

An dem Bestandsgebäude Bahnhofstraße 12a innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 80/11 mit vorgesehener Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebietes werden die dafür geltenden Orientierungswerte trotz der insbesondere an der nordöstlichen (dem Parkplatz zugewandten) Gebäudeseite nicht unerheblichen Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen im Prognose-Planfall umlaufend um das Gebäude eingehalten. Zur Lärmvorsorge bei eventueller Neubebauung des Grundstückes bzw. baurechtlich genehmigungsbedürftigen Umbauten wird die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen empfohlen.

Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an der Rostocker Straße (Planbereich 2) durch das geplante eingeschränkte Gewerbegebiet

Das Planungsvorhaben hat nur marginale Auswirkungen auf die Verkehrslärmbelastungen. Gleichwohl sollte aufgrund der Unsicherheiten der Verkehrsabschätzung zur Minimierung der Verkehrslärmimmissionen erwogen werden, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Rostocker Straße auf 30 km/h zu begrenzen und ggf. das Kopfsteinpflaster durch einen weniger lärmerzeugenden Fahrbahnbelag zu ersetzen.

Verkehrslärmimmissionen im geplanten eingeschränkten Gewerbegebiet (Planbereich 2) durch die im Osten verlaufende Eisenbahnstrecke

Die für Gewerbegebiete geltenden Orientierungswerte des *Beiblattes 1 zu DIN 18005-1* und die Immissionsgrenzwerte der *16. BImSchV* werden überschritten (insbesondere dann, wenn der Schienenbonus nicht angewendet wird).

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Errichtung einer Lärmschutzwand) werden im Hinblick auf die Gewerbegebietsnutzungen nicht näher untersucht. Eine Kompensation der Lärmeinwirkungen soll vielmehr durch passive Maßnahmen an den entstehenden Gebäuden mit schutzbedürftigen Räumen erreicht werden incl. der empfohlenen Anordnung von Aufenthaltsräumen betriebsbezogener Wohnungen (soweit diese im Bebauungsplan Nr. 80/11 nicht explizit ausgeschlossen werden) ausschließlich an den von der Bahnstrecke vollständig abgewandten Gebäudeseiten.

Gewerbelärmimmissionen durch das geplante eingeschränkte Gewerbegebiet

Aufgrund der Nähe des geplanten Gewerbegebietes zu Wohnbebauungen an der Rostocker Straße sind an diesem Standort keine uneingeschränkten Gewerbenutzungen möglich. Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebietes ($GE_E$) vor.

Aus fachlicher Sicht ist eine Gliederung nach *DIN 45691* für eine Geräuschkontingentierung zur Aufteilung der Immissionsrichtwerte auf die sich im geplanten Gewerbegebiet ansiedelnden Firmen aufgrund dessen geringer Fläche nicht zweckmäßig und zielführend. Es empfiehlt sich vielmehr, zur Konkretisierung des Begriffes „eingeschränktes Gewerbegebiet" ergänzend im Textteil festzusetzen, dass nur solche Betriebe zulässig sind, die das Wohnen nicht wesentlich stören (also dem „Störgrad" von Mischgebietsbetrieben im Sinne von § 8 der *BauNVO* entsprechen). Der Nachweis der Immissionsverträglichkeit der späteren Ansiedlungen kann im Rahmen der nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren erfolgen.

Eine Zusammenfassung der Schallschutzmaßnahmen und der Vorschläge zu Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 80/11 kann dem Kapitel 7 entnommen werden.

Ingenieurbüro für Schallschutz
Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Mölln, 10.05.2013

Dieses Gutachten enthält 30 Textseiten und 25 Blatt Anlagen.

## Literaturverzeichnis und verwendete Unterlagen


[1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG) in der Neufassung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421)

[2] Baugesetzbuch (BauGB) in der Neufassung vom 23.09.2004 (BGBl. I, S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585)

[3] 4. Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)

[4] DIN 18005-1 vom Juli 2002
Schallschutz im Städtebau

[5] Beiblatt 1 zur DIN 18005 vom Mai 1987
Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung

[6] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

[7] Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26.08.1998, rechtskräftig ab 01.11.1998, veröffentlicht im Gemeinsamen Ministerialblatt Nr. 26 vom 28.08.1998

[8] DIN ISO 9613-2 vom Oktober 1999
Akustik - Dämpfung des Schalls bei Ausbreitung im Freien
Teil 2: Allgemeine Berechnungsverfahren

[9] DIN 4109 vom November 1989 mit Berichtigung 1 vom August 1992
Schallschutz im Hochbau, Anforderungen und Nachweise

[10] Beiblatt 1 zu DIN 4109 vom November 1989 mit Berichtigung 1 vom August 1992
Schallschutz im Hochbau, Ausführungsbeispiele und Rechenverfahren

[11] DIN 45691 vom Dezember 2006
Geräuschkontingentierung

[12] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, Ausgabe 1990

[13] Schall 03 - Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, Ausgabe 1990, herausgegeben von der Deutschen Bundesbahn

[14] Beurteilung anlagenbezogener Verkehrsgeräusche, Hinweise und Empfehlungen zum Schallschutz, Herausgeber Bayerisches Landesamt für Umwelt, 2007

[15] Urteil des OVG Nordrhein-Westfalen vom 13.03.2008, Aktenzeichen 7 D 34/07.NE

[16] Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan Nr. 80/11 vom März 2013, Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, 18069 Rostock

## Anlagenverzeichnis

| | |
|---|---|
| Anlage 1: | Luftbild |
| Anlage 2: | Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 80/11, Stand Oktober 2012 |
| Anlagen 3 – 22: | Verkehrslärmimmissionen an der Bahnhofstraße (Planbereich 1): Lageplan und Berechnungsergebnisse |
| Anlagen 23 – 25: | Verkehrslärmimmissionen an der Rostocker Straße (Planbereich 2): Lageplan und Berechnungsergebnisse |

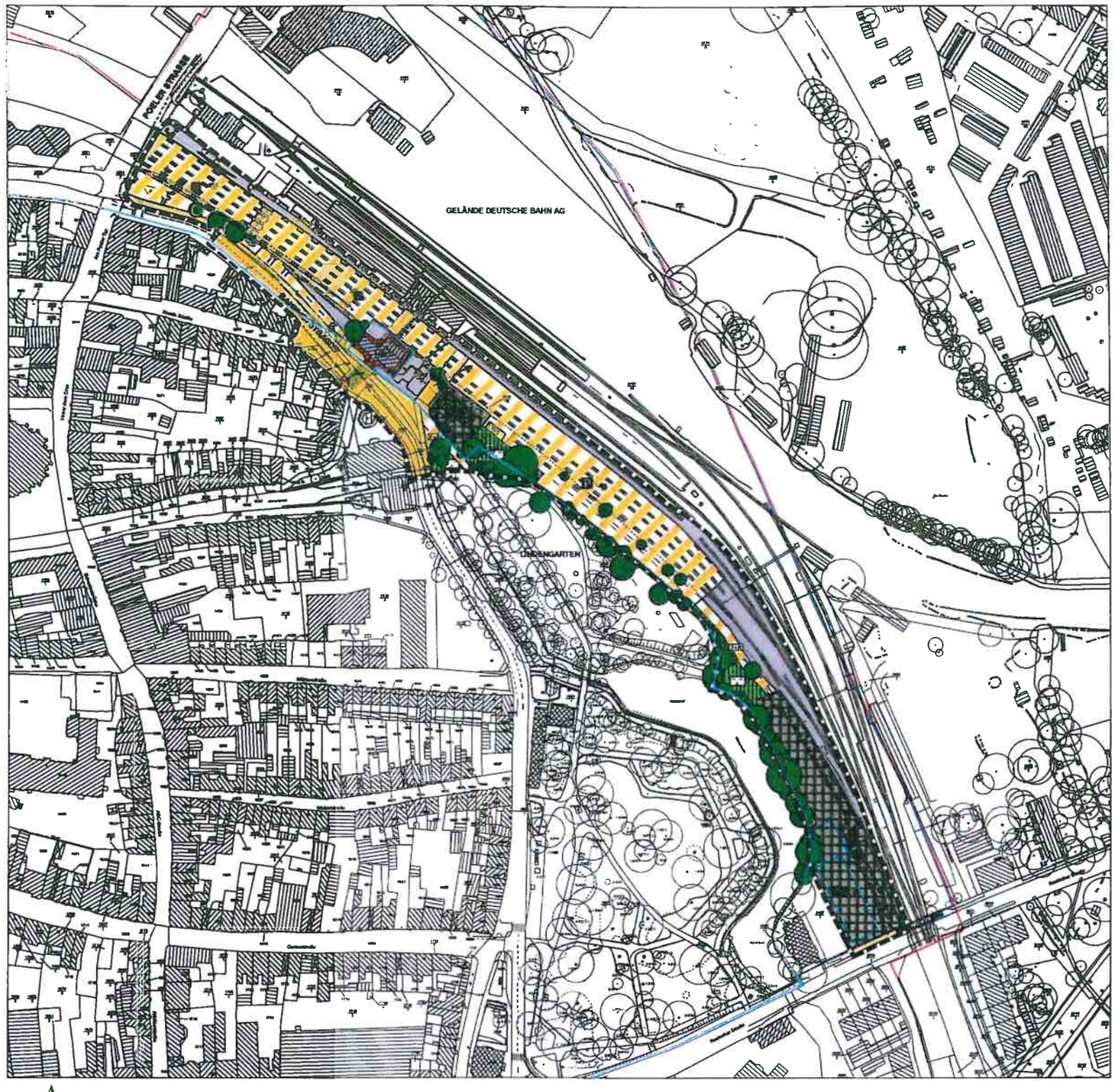
Anlage 1 zum Gutachten Nr. 13-05-3

Ingenieurbüro
für Schallschutz
Dipl.-Ing. Volker Ziegler
ibs

Luftbild (Quelle Google Earth Pro mit Lizenz der Google Inc.)

# BEBAUUNGSPLAN NR. 80/11
# "BAHNHOFSVORPLATZ - ROSTOCKER STRASSE"

**TEIL A** **PLANZEICHNUNG**




M 1:1000

## ZEICHENERKLÄRUNG

**1. Art der baulichen Nutzung**
**(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 1 und 2 BauNVO)**

Eingeschränktes Gewerbegebiet (GEE)

**2. Maß der baulichen Nutzung**
**(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)**

z.B. GRZ 0,4 Grundflächenzahl
z.B. II Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
THmax Traufhöhe als Höchstmaß
FHmax Firsthöhe als Höchstmaß

**3. Bauweise, Baulinie, Baugrenzen**

Baulinie

Baugrenze

o Offene Bauweise

g Geschlossene Bauweise

**4. Verkehrsflächen**
**(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)**

Straßenverkehrsfläche

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Verkehrsberuhigter Bereich

Fuß- und Radweg

Öffentliche Parkfläche

Straßenbaum

**5. Grünfläche**
**(§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)**

Parkanlage

**6. Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landwirtschaft**
**(§ 8 Abs. 2 Nr. 10 und Abs. 4, § 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB)**

Erhaltung Baum

Anpflanzung Baum

**7. Regelungen für die Stadterhaltung und für den Denkmalschutz**
**(§ 5 Abs. 4 , § 9 Abs. 6, § 172 Abs. 1 BauGB)**

Einzelanlagen die dem Denkmalschutz unterliegen

**Sonstige Planzeichen**

Grenze Geltungsbereich

Geh-, Fahr- und Leitungsrecht

**Darstellungen ohne Normcharakter**

Gelände DB

Wegfallende Bäume

z.B. 1806 Flurstücksnummer

ZUG. Zugumlaufen

Grenzverlauf des UNESCO Weltarbegebietes

Grenzverlauf der Pufferzone des UNESCO Weltarbegebietes

Geltungsbereich der Satzungsänderung der Abstedt einschließlich Erweiterungsgebiet

Hinweis Längenmaße und Höhenangaben in m

HANSESTADT WISMAR
HANSESTADT WISMAR
BAUAMT / ABT. PLANUNG
**BEBAUUNGSPLAN NR. 80 / 11**
**"BAHNHOFSVORPLATZ - ROSTOCKER STRASSE"**
**VORENTWURF**
FRÜHZEITIGE BÜRGERBETEILIGUNG — STAND OKTOBER 2012

Anlage 2 zum Gutachten
Nr. 13-05-3

GELÄNDE DEUTSCHE BAHN AG

LINDENGARTEN

Am Poeler Tor

Bahnhofstraße

Hunde Straße

Hinter dem Chor

Mühlengrube

Mühlengrube

Bhf

Bahnhof

IO 1

IO 2

IO 3

IO 4

IO 5

IO 6

IO 7

IO 8

1a/2a

1b/2b

4a

4b

3

0 5 10 20 40 60

Lageplan der Straßenverkehrs-lärmberechnungen mit Schall-quellen und Immissionsorten Bereich 1 - Bahnhofstraße

ANLAGE 3
Gutachten 13-05-3
Plotdatei: plan1
M 1: 1000

Bebauungsplan Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar

Auftraggeber:
Hansestadt Wismar
Kopenhagener Str. 1
23966 Wismar

Ing.-Büro für Schallschutz
Grambeker Weg 146
23879 Mölln
Tel.: 0 45 42 / 83 62 47

Anlage 4 zum Gutachten Nr. 13-05-3

Ingenieurbüro
für Schallschutz
Dipl.-Ing. Volker Ziegler

## Erläuterungen der Spaltenüberschriften der Straßenverkehrslärmberechnungen nach RLS-90

| Spaltenüberschrift | Bedeutung |
|---|---|
| Emission | Emissionspegel $L_{m,E}$ nach RLS 90<br>Bei RQ > 2 mit hälftiger Aufteilung der Straßenemissionspegel auf die beiden Fahrspuren, Gesamtemission: angegebene Werte + 3 dB(A) |
| RQ | Regelquerschnitt der Straße (RQ = 1: 1 Emittentenachse, RQ = 2: Parkplatz, RQ > 2: 2 Emittentenachsen) |
| Anz/L/Fl | Länge der berücksichtigten Straßenabschnitte |
| $L_{W,ges}$ | Gesamtschallleistung |
| min. $S_m$ | Minimaler Abstand zwischen der Straße und dem Immissionsort |
| $K_0$ | Entfernungsabhängiger Ampelzuschlag |
| $D_{refl}$ | Pegelerhöhungen durch Reflexionen |
| $D_S$ | Geometrische Ausbreitungsdämpfung |
| $D_{BM}$ | Dämpfung aufgrund des Bodeneffektes |
| $D_L$ | Dämpfung aufgrund der Luftabsorption |
| $D_e$ | Dämpfung aufgrund von Abschirmung |
| $L_m$ | Teil-Beurteilungspegel der Emittenten |
| Immission | Gesamt - Beurteilungspegel |

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: eplEST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I01 EG NNO-FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 3 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1174 km Yi= 5974.7009 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 67.2 dB(A) 59.2 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Im,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 7.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -21.8 | -0.3 | -0.1 | -0.4 | 64.3 | 56.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 64.3 | 56.3 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Im,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 4.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -19.2 | -0.2 | -0.1 | -0.4 | 64.0 | 56.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 64.0 | 56.0 |

Aufpunktbezeichnung : I01 1.OG NNO-FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 3 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1174 km Yi= 5974.7009 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 66.0 dB(A) 58.0 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Im,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 9.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -22.4 | -0.2 | -0.1 | -0.5 | 63.7 | 55.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 63.7 | 55.7 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Im,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 6.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -20.8 | -0.1 | -0.1 | -0.7 | 62.2 | 54.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.2 | 54.2 |

Aufpunktbezeichnung : I01 2.OG NNO-FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 3 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1174 km Yi= 5974.7009 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 64.8 dB(A) 56.8 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Im,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 10.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -23.3 | -0.1 | -0.1 | -0.6 | 62.8 | 54.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.8 | 54.8 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Im,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -22.2 | -0.1 | -0.1 | -0.9 | 60.6 | 52.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.6 | 52.6 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: eplEST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I02 EG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 10 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1597 km Yi= 5974.6704 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 66.8 dB(A) 58.8 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.2 | -0.5 | -0.1 | -0.2 | 64.0 | 56.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 64.0 | 56.0 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 4.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -19.8 | -0.2 | -0.1 | -0.2 | 63.6 | 55.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 63.6 | 55.6 |

Aufpunktbezeichnung : I02 1.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 10 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1597 km Yi= 5974.6704 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 65.9 dB(A) 57.9 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 9.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.9 | -0.2 | -0.1 | -0.2 | 63.6 | 55.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 63.6 | 55.6 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 6.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -21.3 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 62.2 | 54.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.2 | 54.2 |

Aufpunktbezeichnung : I02 2.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 10 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1597 km Yi= 5974.6704 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 64.9 dB(A) 56.9 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 11.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -23.7 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 62.8 | 54.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.8 | 54.8 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.7 | 0.0 | -0.1 | -0.4 | 60.8 | 52.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.8 | 52.8 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: eplEST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I03 EG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 11 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1776 km Yi= 5974.6553 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 68.1 dB(A) 60.1 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 6.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -21.2 | -0.4 | -0.1 | -0.1 | 65.1 | 57.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 65.1 | 57.1 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 3.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -18.2 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 65.2 | 57.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 65.2 | 57.2 |

Aufpunktbezeichnung : I03 1.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 11 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1776 km Yi= 5974.6553 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 66.6 dB(A) 58.6 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 8.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.2 | -0.2 | -0.1 | -0.2 | 64.3 | 56.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 64.3 | 56.3 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 5.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -20.6 | -0.1 | -0.1 | -0.5 | 62.7 | 54.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.7 | 54.7 |

Aufpunktbezeichnung : I03 2.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 11 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1776 km Yi= 5974.6553 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 65.3 dB(A) 57.3 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 10.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -23.3 | -0.1 | -0.1 | -0.2 | 63.3 | 55.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 63.3 | 55.3 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.2 | -0.1 | -0.1 | -0.7 | 60.9 | 52.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.9 | 52.9 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: eplEST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I04 EG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 21 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1972 km Yi= 5974.6245 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 64.4 dB(A) 56.4 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -24.2 | -0.8 | -0.1 | -0.3 | 62.0 | 54.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.0 | 54.0 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -22.6 | -0.4 | -0.1 | -0.3 | 60.7 | 52.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.7 | 52.7 |

Aufpunktbezeichnung : I04 1.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 21 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1972 km Yi= 5974.6245 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 64.4 dB(A) 56.4 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 13.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -24.4 | -0.3 | -0.2 | -0.4 | 62.2 | 54.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.2 | 54.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 9.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -23.2 | -0.1 | -0.1 | -0.4 | 60.4 | 52.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.4 | 52.4 |

Aufpunktbezeichnung : I04 2.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 21 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1972 km Yi= 5974.6245 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 64.0 dB(A) 56.0 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 14.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -25.0 | -0.1 | -0.2 | -0.4 | 61.9 | 53.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 61.9 | 53.9 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 11.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -24.0 | 0.0 | -0.1 | -0.5 | 59.8 | 51.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 59.8 | 51.8 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: epLEST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I05 EG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 23 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2064 km Yi= 5974.6148 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 64.7 dB(A) 56.7 dB(A)

| Emittent | | Emission | | | | | | Korr. | min. | mittlere Werte für | | | | | | | | Ls | | Zeitzuschläge | | | Lm | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Name | Ident | Tag | Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Formel | Sm | K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Tag | Nacht | KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | (Ls+KEZ+KR) Tag | (Ls+KEZ+KR) Nacht |
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 12.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -23.9 | -0.8 | -0.1 | -0.3 | 62.2 | 54.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.2 | 54.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -22.5 | -0.5 | -0.1 | -0.3 | 60.9 | 52.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.9 | 52.9 |

Aufpunktbezeichnung : I05 1.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 23 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2064 km Yi= 5974.6148 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 64.6 dB(A) 56.6 dB(A)

| Emittent | | Emission | | | | | | Korr. | min. | mittlere Werte für | | | | | | | | Ls | | Zeitzuschläge | | | Lm | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Name | Ident | Tag | Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Formel | Sm | K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Tag | Nacht | KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | (Ls+KEZ+KR) Tag | (Ls+KEZ+KR) Nacht |
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 13.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -24.4 | -0.3 | -0.2 | -0.3 | 62.4 | 54.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.4 | 54.4 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 9.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -23.2 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 60.6 | 52.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.6 | 52.6 |

Aufpunktbezeichnung : I05 2.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 23 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2064 km Yi= 5974.6148 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 64.2 dB(A) 56.2 dB(A)

| Emittent | | Emission | | | | | | Korr. | min. | mittlere Werte für | | | | | | | | Ls | | Zeitzuschläge | | | Lm | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Name | Ident | Tag | Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Formel | Sm | K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Tag | Nacht | KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | (Ls+KEZ+KR) Tag | (Ls+KEZ+KR) Nacht |
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 14.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | -24.9 | -0.1 | -0.2 | -0.4 | 62.1 | 54.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.1 | 54.1 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 11.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -23.9 | 0.0 | -0.1 | -0.4 | 60.0 | 52.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.0 | 52.0 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: eplEST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I06 EG N -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 27 / MI <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2331 km Yi= 5974.5871 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 64.0 dB(A) 56.0 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für KO | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 10.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -22.2 | -0.5 | -0.1 | -2.9 | 61.4 | 53.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 61.4 | 53.4 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 6.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -20.0 | -0.3 | -0.1 | -3.2 | 60.4 | 52.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.4 | 52.4 |

Aufpunktbezeichnung : I06 1.OG N -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 27 / MI <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2331 km Yi= 5974.5871 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 63.4 dB(A) 55.4 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für KO | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 11.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -22.7 | -0.3 | -0.1 | -2.9 | 61.2 | 53.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 61.2 | 53.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -21.1 | -0.2 | -0.1 | -3.2 | 59.5 | 51.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 59.5 | 51.5 |

Aufpunktbezeichnung : I06 2.OG N -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 27 / MI <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2331 km Yi= 5974.5871 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 62.7 dB(A) 54.7 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für KO | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 12.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -23.4 | -0.2 | -0.1 | -2.9 | 60.7 | 52.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.7 | 52.7 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 10.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -22.3 | -0.1 | -0.1 | -3.2 | 58.5 | 50.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 58.5 | 50.5 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: ep1EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I07 EG SW -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2605 km Yi= 5974.6048 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 58.9 dB(A) 50.9 dB(A)

| Emittent | | Emission | | | | | | Korr. | min. | mittlere Werte für | | | | | | | | | Ls | | Zeitzuschläge | | | Lm | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Name | Ident | Tag | Nacht | | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Formel | Sm | K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Tag | Nacht | KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | (Ls+KEZ+KR) Tag | (Ls+KEZ+KR) Nacht |
| | | dB(A) | dB(A) | | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 22.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -26.9 | -2.3 | -0.2 | -0.4 | 57.5 | 49.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 57.5 | 49.5 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 26.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -27.7 | -2.9 | -0.3 | -0.4 | 53.3 | 45.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 53.3 | 45.3 |

Aufpunktbezeichnung : I07 1.OG SW -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2605 km Yi= 5974.6048 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 60.0 dB(A) 52.0 dB(A)

| Emittent | | Emission | | | | | | Korr. | min. | mittlere Werte für | | | | | | | | | Ls | | Zeitzuschläge | | | Lm | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Name | Ident | Tag | Nacht | | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Formel | Sm | K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Tag | Nacht | KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | (Ls+KEZ+KR) Tag | (Ls+KEZ+KR) Nacht |
| | | dB(A) | dB(A) | | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 23.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -27.4 | -0.9 | -0.2 | -0.3 | 58.5 | 50.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 58.5 | 50.5 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 26.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -28.1 | -1.2 | -0.3 | -0.3 | 54.7 | 46.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 54.7 | 46.7 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: epiEST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I08 EG NW -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2602 km Yi= 5974.6087 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 56.4 dB(A) 48.4 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 24.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -27.0 | -2.3 | -0.2 | -3.0 | 54.9 | 46.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 54.9 | 46.9 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 28.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -27.5 | -3.0 | -0.2 | -2.9 | 51.0 | 43.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 51.0 | 43.0 |

Aufpunktbezeichnung : I08 1.OG NW -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2602 km Yi= 5974.6087 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 57.8 dB(A) 49.8 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 25.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -27.6 | -0.6 | -0.2 | -2.7 | 56.2 | 48.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 56.2 | 48.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 28.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -28.2 | -0.9 | -0.2 | -2.5 | 52.7 | 44.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.7 | 44.7 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: ep1EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I09 EG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2662 km Yi= 5974.6122 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 37.1 dB(A) 29.1 dB(A)

| Emittent | | Emission | | | | | Korr. | min. | mittlere Werte für | | | | | | | | Ls | | Zeitzuschläge | | | Lm | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Name | Ident | Tag | Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Formel | Sm | K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Tag | Nacht | KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | (Ls+KEZ+KR) Tag | (Ls+KEZ+KR) Nacht |
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 31.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.7 | -28.6 | -3.3 | -0.4 | -21.4 | 35.2 | 27.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 35.2 | 27.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 35.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.6 | -29.0 | -3.5 | -0.4 | -21.3 | 32.6 | 24.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 32.6 | 24.6 |

Aufpunktbezeichnung : I09 1.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2662 km Yi= 5974.6122 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 45.0 dB(A) 37.0 dB(A)

| Emittent | | Emission | | | | | Korr. | min. | mittlere Werte für | | | | | | | | Ls | | Zeitzuschläge | | | Lm | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Name | Ident | Tag | Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Formel | Sm | K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Tag | Nacht | KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | (Ls+KEZ+KR) Tag | (Ls+KEZ+KR) Nacht |
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 31.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9 | -28.3 | -2.2 | -0.4 | -14.0 | 43.2 | 35.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 43.2 | 35.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 35.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.2 | -28.7 | -2.5 | -0.4 | -13.7 | 40.1 | 32.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 40.1 | 32.1 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Planfall (Vor- und Zusatzbelastung)**

Auftrag: ep2EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I01 EG NNO-FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 3 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1174 km Yi= 5974.7009 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 67.5 dB(A) 59.4 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Dref1 | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 7.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -21.8 | -0.3 | -0.1 | -0.4 | 64.3 | 56.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 64.3 | 56.3 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 4.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -19.2 | -0.2 | -0.1 | -0.4 | 64.0 | 56.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 64.0 | 56.0 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 7.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -21.8 | -0.3 | -0.1 | -0.4 | 52.9 | 44.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.9 | 44.2 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 4.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -19.2 | -0.2 | -0.1 | -0.4 | 52.6 | 43.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.6 | 43.9 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 136.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 5.3 | -35.1 | -4.5 | -0.9 | -22.8 | 19.4 | 10.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 19.4 | 10.7 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 160.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 4.2 | -33.8 | -4.4 | -0.8 | -23.1 | 6.6 | -2.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.6 | -2.1 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 145.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.4 | -32.8 | -4.4 | -0.7 | -23.5 | 9.0 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 9.0 | 0.3 |

Aufpunktbezeichnung : I01 1.OG NNO-FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 3 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1174 km Yi= 5974.7009 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 66.3 dB(A) 58.3 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Dref1 | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 9.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -22.4 | -0.2 | -0.1 | -0.5 | 63.7 | 55.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 63.7 | 55.7 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 6.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -20.8 | -0.1 | -0.1 | -0.7 | 62.2 | 54.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.2 | 54.2 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 9.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -22.4 | -0.2 | -0.1 | -0.5 | 52.3 | 43.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.3 | 43.6 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 6.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -20.8 | -0.1 | -0.1 | -0.7 | 50.8 | 42.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.8 | 42.1 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 136.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 4.8 | -35.1 | -4.2 | -0.9 | -20.8 | 21.2 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 21.2 | 12.5 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 160.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 4.2 | -33.8 | -4.1 | -0.8 | -21.4 | 8.6 | -0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 8.6 | -0.1 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 145.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 6.3 | -32.8 | -4.0 | -0.7 | -21.9 | 10.9 | 2.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 10.9 | 2.2 |

Aufpunktbezeichnung : I01 2.OG NNO-FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 3 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1174 km Yi= 5974.7009 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 65.1 dB(A) 57.1 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Dref1 | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 10.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -23.3 | -0.1 | -0.1 | -0.6 | 62.8 | 54.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.8 | 54.8 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -22.2 | -0.1 | -0.1 | -0.9 | 60.6 | 52.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.6 | 52.6 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 10.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -23.3 | -0.1 | -0.1 | -0.6 | 51.4 | 42.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 51.4 | 42.7 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 8.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -22.2 | -0.1 | -0.1 | -0.9 | 49.2 | 40.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.2 | 40.5 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 136.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.3 | -35.2 | -3.9 | -0.9 | -16.2 | 24.5 | 15.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 24.5 | 15.8 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 161.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 4.1 | -33.8 | -3.8 | -0.8 | -17.5 | 12.7 | 4.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 12.7 | 4.0 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 145.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 5.8 | -32.9 | -3.7 | -0.7 | -18.4 | 14.2 | 5.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 14.2 | 5.5 |

Projekt:
**Prognose-Planfall (Vor- und Zusatzbelastung)**

Auftrag: ep2EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I02 EG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 10 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1597 km Yi= 5974.6704 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 67.1 dB(A) 59.1 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.2 | -0.5 | -0.1 | -0.2 | 64.0 | 56.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 64.0 | 56.0 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 4.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -19.8 | -0.2 | -0.1 | -0.2 | 63.6 | 55.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 63.6 | 55.6 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.2 | -0.5 | -0.1 | -0.2 | 52.6 | 43.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.6 | 43.9 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 4.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -19.8 | -0.2 | -0.1 | -0.2 | 52.2 | 43.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.2 | 43.5 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 86.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -31.7 | -4.4 | -0.6 | -2.4 | 38.4 | 29.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 38.4 | 29.7 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 108.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -30.1 | -4.2 | -0.5 | -5.3 | 24.6 | 15.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 24.6 | 15.9 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 93.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.2 | -28.8 | -4.1 | -0.5 | -5.8 | 26.8 | 18.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 26.8 | 18.1 |

Aufpunktbezeichnung : I02 1.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 10 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1597 km Yi= 5974.6704 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 66.2 dB(A) 58.2 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 9.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.9 | -0.2 | -0.1 | -0.2 | 63.6 | 55.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 63.6 | 55.6 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 6.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -21.3 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 62.2 | 54.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.2 | 54.2 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 9.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.9 | -0.2 | -0.1 | -0.2 | 52.2 | 43.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.2 | 43.5 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 6.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -21.3 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 50.8 | 42.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.8 | 42.1 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 86.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -31.8 | -3.8 | -0.6 | -1.8 | 39.5 | 30.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 39.5 | 30.8 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 108.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -30.1 | -3.7 | -0.5 | -5.2 | 25.3 | 16.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 25.3 | 16.6 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 93.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.2 | -28.8 | -3.5 | -0.5 | -5.7 | 27.5 | 18.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 27.5 | 18.8 |

Aufpunktbezeichnung : I02 2.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 10 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1597 km Yi= 5974.6704 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 65.2 dB(A) 57.2 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 11.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -23.7 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 62.8 | 54.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.8 | 54.8 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.7 | 0.0 | -0.1 | -0.4 | 60.8 | 52.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.8 | 52.8 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 11.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -23.7 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 51.4 | 42.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 51.4 | 42.7 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 8.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.7 | 0.0 | -0.1 | -0.4 | 49.4 | 40.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.4 | 40.7 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 86.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -31.9 | -3.3 | -0.6 | -1.1 | 40.6 | 31.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 40.6 | 31.9 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 109.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | -30.2 | -3.2 | -0.5 | -4.9 | 26.1 | 17.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 26.1 | 17.4 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 93.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.2 | -28.8 | -2.9 | -0.5 | -5.6 | 28.2 | 19.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 28.2 | 19.5 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Planfall (Vor- und Zusatzbelastung)**

Auftrag: ep2EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I03 BG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 11 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1776 km Yi= 5974.6553 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 68.4 dB(A) 60.4 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Dref1 | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 6.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -21.2 | -0.4 | -0.1 | -0.1 | 65.1 | 57.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 65.1 | 57.1 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 3.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -18.2 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 65.2 | 57.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 65.2 | 57.2 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 6.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -21.2 | -0.4 | -0.1 | -0.1 | 53.7 | 45.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 53.7 | 45.0 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 3.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -18.2 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 53.8 | 45.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 53.8 | 45.1 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 62.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -29.7 | -4.2 | -0.5 | -5.4 | 37.9 | 29.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 37.9 | 29.2 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 85.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -28.0 | -4.0 | -0.4 | -4.1 | 28.1 | 19.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 28.1 | 19.4 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 70.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -26.2 | -3.8 | -0.4 | -4.8 | 28.8 | 20.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 28.8 | 20.1 |

Aufpunktbezeichnung : I03 1.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 11 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1776 km Yi= 5974.6553 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 66.9 dB(A) 58.9 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Dref1 | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 8.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.2 | -0.2 | -0.1 | -0.2 | 64.3 | 56.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 64.3 | 56.3 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 5.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -20.6 | -0.1 | -0.1 | -0.5 | 62.7 | 54.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.7 | 54.7 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 8.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.2 | -0.2 | -0.1 | -0.2 | 52.9 | 44.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.9 | 44.2 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 5.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -20.6 | -0.1 | -0.1 | -0.5 | 51.3 | 42.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 51.3 | 42.6 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 62.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -30.0 | -3.4 | -0.5 | -4.2 | 39.5 | 30.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 39.5 | 30.8 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 85.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -28.0 | -3.4 | -0.4 | -4.0 | 29.0 | 20.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 29.0 | 20.3 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 70.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -26.3 | -3.0 | -0.4 | -4.8 | 29.7 | 21.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 29.7 | 21.0 |

Aufpunktbezeichnung : I03 2.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 11 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1776 km Yi= 5974.6553 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 65.6 dB(A) 57.6 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Dref1 | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 10.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -23.3 | -0.1 | -0.1 | -0.2 | 63.3 | 55.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 63.3 | 55.3 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.2 | -0.1 | -0.1 | -0.7 | 60.9 | 52.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.9 | 52.9 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 10.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -23.3 | -0.1 | -0.1 | -0.2 | 51.9 | 43.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 51.9 | 43.2 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -22.2 | -0.1 | -0.1 | -0.7 | 49.5 | 40.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.5 | 40.8 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 62.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -30.0 | -2.9 | -0.5 | -2.8 | 41.3 | 32.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 41.3 | 32.6 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 85.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.8 | -28.0 | -2.7 | -0.4 | -3.8 | 30.0 | 21.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 30.0 | 21.3 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 70.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.8 | -26.4 | -2.1 | -0.4 | -4.8 | 30.8 | 22.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 30.8 | 22.1 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Planfall (Vor- und Zusatzbelastung)**

Auftrag: ep2EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I04 BG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 21 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1972 km Yi= 5974.6245 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 64.7 dB(A) 56.7 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -24.2 | -0.8 | -0.1 | -0.3 | 62.0 | 54.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.0 | 54.0 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -22.6 | -0.4 | -0.1 | -0.3 | 60.7 | 52.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.7 | 52.7 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -24.2 | -0.8 | -0.1 | -0.3 | 50.6 | 41.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.6 | 41.9 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 8.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -22.6 | -0.4 | -0.1 | -0.3 | 49.3 | 40.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.3 | 40.6 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 44.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.1 | -27.6 | -3.9 | -0.4 | -6.6 | 39.5 | 30.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 39.5 | 30.8 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 53.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -23.9 | -3.4 | -0.3 | 0.0 | 36.9 | 28.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 36.9 | 28.2 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 38.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -21.5 | -2.8 | -0.2 | -1.0 | 38.6 | 29.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 38.6 | 29.9 |

Aufpunktbezeichnung : I04 1.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 21 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1972 km Yi= 5974.6245 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 64.7 dB(A) 56.7 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 13.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -24.4 | -0.3 | -0.2 | -0.4 | 62.2 | 54.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.2 | 54.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 9.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -23.2 | -0.1 | -0.1 | -0.4 | 60.4 | 52.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.4 | 52.4 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 13.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -24.4 | -0.3 | -0.2 | -0.4 | 50.8 | 42.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.8 | 42.1 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 9.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -23.2 | -0.1 | -0.1 | -0.4 | 49.0 | 40.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.0 | 40.3 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 44.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.2 | -27.5 | -3.2 | -0.4 | -6.4 | 40.6 | 31.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 40.6 | 31.9 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 53.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -23.9 | -2.3 | -0.3 | 0.0 | 38.0 | 29.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 38.0 | 29.3 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 38.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -21.6 | -1.0 | -0.2 | -0.9 | 40.3 | 31.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 40.3 | 31.6 |

Aufpunktbezeichnung : I04 2.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 21 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.1972 km Yi= 5974.6245 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 64.3 dB(A) 56.3 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 14.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -25.0 | -0.1 | -0.2 | -0.4 | 61.9 | 53.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 61.9 | 53.9 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 11.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -24.0 | 0.0 | -0.1 | -0.5 | 59.8 | 51.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 59.8 | 51.8 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 14.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -25.0 | -0.1 | -0.2 | -0.4 | 50.5 | 41.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.5 | 41.8 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 11.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -24.0 | 0.0 | -0.1 | -0.5 | 48.4 | 39.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 48.4 | 39.7 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 44.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | -27.4 | -2.5 | -0.4 | -5.8 | 42.3 | 33.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 42.3 | 33.6 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 53.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -23.9 | -1.2 | -0.3 | 0.0 | 39.2 | 30.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 39.2 | 30.5 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 39.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | -21.7 | 0.0 | -0.2 | -1.0 | 41.3 | 32.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 41.3 | 32.6 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Planfall (Vor- und Zusatzbelastung)**

Auftrag: ep2EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I05 EG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 23 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2064 km Yi= 5974.6148 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 65.0 dB(A) 57.0 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 12.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -23.9 | -0.8 | -0.1 | -0.3 | 62.2 | 54.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.2 | 54.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -22.5 | -0.5 | -0.1 | -0.3 | 60.9 | 52.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.9 | 52.9 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 12.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -23.9 | -0.8 | -0.1 | -0.3 | 50.8 | 42.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.8 | 42.1 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 8.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -22.5 | -0.5 | -0.1 | -0.3 | 49.5 | 40.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.5 | 40.8 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 41.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.6 | -26.6 | -3.8 | -0.4 | -4.4 | 43.3 | 34.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 43.3 | 34.6 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 40.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -21.7 | -2.9 | -0.2 | 0.0 | 39.6 | 30.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 39.6 | 30.9 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 26.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -19.0 | -1.7 | -0.2 | -0.3 | 42.8 | 34.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 42.8 | 34.1 |

Aufpunktbezeichnung : I05 1.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 23 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2064 km Yi= 5974.6148 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 65.0 dB(A) 56.9 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 13.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -24.4 | -0.3 | -0.2 | -0.3 | 62.4 | 54.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.4 | 54.4 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 9.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -23.2 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 60.6 | 52.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.6 | 52.6 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 13.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -24.4 | -0.3 | -0.2 | -0.3 | 51.0 | 42.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 51.0 | 42.3 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 9.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -23.2 | -0.1 | -0.1 | -0.3 | 49.2 | 40.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.2 | 40.5 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 41.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | -26.5 | -2.9 | -0.4 | -4.3 | 44.3 | 35.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 44.3 | 35.6 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 40.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -21.8 | -1.4 | -0.2 | 0.0 | 41.1 | 32.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 41.1 | 32.4 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 26.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -19.1 | -0.2 | -0.2 | -0.3 | 44.2 | 35.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 44.2 | 35.5 |

Aufpunktbezeichnung : I05 2.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 23 / WA <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2064 km Yi= 5974.6148 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 64.6 dB(A) 56.6 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 14.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | -24.9 | -0.1 | -0.2 | -0.4 | 62.1 | 54.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 62.1 | 54.1 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 11.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -23.9 | 0.0 | -0.1 | -0.4 | 60.0 | 52.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.0 | 52.0 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 14.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | -24.9 | -0.1 | -0.2 | -0.4 | 50.7 | 42.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.7 | 42.0 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 11.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -23.9 | 0.0 | -0.1 | -0.4 | 48.6 | 39.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 48.6 | 39.9 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 42.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.7 | -26.5 | -2.0 | -0.4 | -4.2 | 45.5 | 36.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 45.5 | 36.8 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 40.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | -22.0 | -0.2 | -0.2 | 0.0 | 42.2 | 33.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 42.2 | 33.5 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 27.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.7 | -19.2 | 0.0 | -0.2 | -0.4 | 44.4 | 35.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 44.4 | 35.7 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Planfall (Vor- und Zusatzbelastung)**

Auftrag: ep2EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I06 EG N -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 27 / MI <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2331 km Yi= 5974.5871 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 64.5 dB(A) 56.4 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für KO | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 10.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -22.2 | -0.5 | -0.1 | -2.9 | 61.4 | 53.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 61.4 | 53.4 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 6.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -20.0 | -0.3 | -0.1 | -3.2 | 60.4 | 52.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.4 | 52.4 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 10.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -22.2 | -0.5 | -0.1 | -2.9 | 50.0 | 41.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 41.3 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 6.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -20.0 | -0.3 | -0.1 | -3.2 | 49.0 | 40.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.0 | 40.3 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 46.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | -25.1 | -3.6 | -0.3 | -3.2 | 45.5 | 36.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 45.5 | 36.8 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 10.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -15.3 | -0.4 | -0.1 | 0.0 | 48.1 | 39.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 48.1 | 39.4 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 20.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -18.6 | -1.4 | -0.1 | 0.0 | 43.8 | 35.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 43.8 | 35.1 |

Aufpunktbezeichnung : I06 1.OG N -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 27 / MI <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2331 km Yi= 5974.5871 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 64.0 dB(A) 55.9 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für KO | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 11.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -22.7 | -0.3 | -0.1 | -2.9 | 61.2 | 53.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 61.2 | 53.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 8.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -21.1 | -0.2 | -0.1 | -3.2 | 59.5 | 51.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 59.5 | 51.5 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 11.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -22.7 | -0.3 | -0.1 | -2.9 | 49.8 | 41.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.8 | 41.1 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 8.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -21.1 | -0.2 | -0.1 | -3.2 | 48.1 | 39.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 48.1 | 39.4 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 46.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9 | -25.4 | -2.4 | -0.3 | -3.1 | 46.5 | 37.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 37.8 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 11.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -15.6 | -0.1 | -0.1 | 0.0 | 48.1 | 39.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 48.1 | 39.4 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 21.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -18.7 | -0.3 | -0.1 | 0.0 | 44.8 | 36.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 44.8 | 36.1 |

Aufpunktbezeichnung : I06 2.OG N -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 27 / MI <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2331 km Yi= 5974.5871 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 63.3 dB(A) 55.3 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für KO | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 12.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -23.4 | -0.2 | -0.1 | -2.9 | 60.7 | 52.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 60.7 | 52.7 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 10.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -22.3 | -0.1 | -0.1 | -3.2 | 58.5 | 50.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 58.5 | 50.5 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 12.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -23.4 | -0.2 | -0.1 | -2.9 | 49.3 | 40.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.3 | 40.6 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 10.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -22.3 | -0.1 | -0.1 | -3.2 | 47.1 | 38.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 47.1 | 38.4 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 46.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9 | -25.6 | -1.3 | -0.3 | -2.9 | 47.6 | 38.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 47.6 | 38.9 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -16.2 | 0.0 | -0.1 | 0.0 | 47.6 | 38.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 47.6 | 38.9 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 22.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -18.9 | 0.0 | -0.2 | 0.0 | 45.0 | 36.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 45.0 | 36.3 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Planfall (Vor- und Zusatzbelastung)**

Auftrag: ep2EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I07 EG SW -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2605 km Yi= 5974.6048 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 59.7 dB(A) 51.6 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 22.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -26.9 | -2.3 | -0.2 | -0.4 | 57.5 | 49.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 57.5 | 49.5 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 26.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -27.7 | -2.9 | -0.3 | -0.4 | 53.3 | 45.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 53.3 | 45.3 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 22.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -26.9 | -2.3 | -0.2 | -0.4 | 46.1 | 37.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.1 | 37.4 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 26.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -27.7 | -2.9 | -0.3 | -0.4 | 41.9 | 33.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 41.9 | 33.2 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 15.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -19.5 | -1.8 | -0.2 | -23.0 | 32.4 | 23.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 32.4 | 23.7 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 11.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -12.1 | 0.0 | -0.1 | -2.4 | 49.2 | 40.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 49.2 | 40.5 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 26.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -17.7 | -1.5 | -0.1 | -2.4 | 42.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 42.0 | 33.3 |

Aufpunktbezeichnung : I07 1.OG SW -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2605 km Yi= 5974.6048 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 60.8 dB(A) 52.7 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 23.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -27.4 | -0.9 | -0.2 | -0.3 | 58.5 | 50.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 58.5 | 50.5 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 26.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -28.1 | -1.2 | -0.3 | -0.3 | 54.7 | 46.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 54.7 | 46.7 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 23.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -27.4 | -0.9 | -0.2 | -0.3 | 47.1 | 38.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 47.1 | 38.4 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 26.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -28.1 | -1.2 | -0.3 | -0.3 | 43.3 | 34.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 43.3 | 34.6 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 16.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -19.9 | -0.8 | -0.2 | -15.9 | 40.3 | 31.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 40.3 | 31.6 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 12.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -12.5 | 0.0 | -0.1 | -2.4 | 48.8 | 40.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 48.8 | 40.1 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 26.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -17.8 | 0.0 | -0.1 | -2.3 | 43.5 | 34.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 43.5 | 34.8 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Planfall (Vor- und Zusatzbelastung)**

Auftrag: ep2EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I08 EG NW -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2602 km Yi= 5974.6087 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 59.8 dB(A) 51.4 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 24.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -27.0 | -2.3 | -0.2 | -3.0 | 54.9 | 46.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 54.9 | 46.9 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 28.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -27.5 | -3.0 | -0.2 | -2.9 | 51.0 | 43.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 51.0 | 43.0 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 24.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -27.0 | -2.3 | -0.2 | -3.0 | 43.5 | 34.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 43.5 | 34.8 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 28.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | -27.5 | -3.0 | -0.2 | -2.9 | 39.6 | 30.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 39.6 | 30.9 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 12.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -18.6 | -0.8 | -0.1 | -3.2 | 54.0 | 45.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 54.0 | 45.3 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 8.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -10.7 | 0.0 | -0.1 | 0.0 | 53.0 | 44.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 53.0 | 44.3 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 24.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -17.0 | -1.0 | -0.1 | 0.0 | 45.8 | 37.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 45.8 | 37.1 |

Aufpunktbezeichnung : I08 1.OG NW -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2602 km Yi= 5974.6087 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 60.6 dB(A) 52.3 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 25.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -27.6 | -0.6 | -0.2 | -2.7 | 56.2 | 48.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 56.2 | 48.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 28.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -28.2 | -0.9 | -0.2 | -2.5 | 52.7 | 44.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.7 | 44.7 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 25.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -27.6 | -0.6 | -0.2 | -2.7 | 44.8 | 36.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 44.8 | 36.1 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 28.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | -28.2 | -0.9 | -0.2 | -2.5 | 41.3 | 32.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 41.3 | 32.6 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 13.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -18.8 | -0.1 | -0.1 | -3.2 | 54.5 | 45.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 54.5 | 45.8 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 9.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -11.3 | 0.0 | -0.1 | 0.0 | 52.4 | 43.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 52.4 | 43.7 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 24.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -17.1 | 0.0 | -0.1 | 0.0 | 46.6 | 37.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.6 | 37.9 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Planfall (Vor- und Zusatzbelastung)**

Auftrag: ep2EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I09 EG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2662 km Yi= 5974.6122 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 59.8 dB(A) 51.1 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 31.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.7 | -28.6 | -3.3 | -0.4 | -21.4 | 35.2 | 27.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 35.2 | 27.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 35.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.6 | -29.0 | -3.5 | -0.4 | -21.3 | 32.6 | 24.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 32.6 | 24.6 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 31.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.7 | -28.6 | -3.3 | -0.4 | -21.4 | 23.8 | 15.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 23.8 | 15.1 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 35.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 2.6 | -29.0 | -3.5 | -0.4 | -21.3 | 21.2 | 12.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 21.2 | 12.5 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 6.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -16.4 | -0.5 | -0.1 | 0.0 | 59.6 | 50.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 59.6 | 50.9 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 11.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -12.1 | 0.0 | -0.1 | -5.9 | 45.7 | 37.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 45.7 | 37.0 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 25.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -18.2 | -1.2 | -0.1 | -5.8 | 38.1 | 29.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 38.1 | 29.4 |

Aufpunktbezeichnung : I09 1.OG NO -FAS. - GEB.: BAHNHOFSTR. 12A / GE <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.2662 km Yi= 5974.6122 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 59.9 dB(A) 51.2 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | KEZ Nacht | KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| 1a/ B-Str Ri ZOB Vo | - | 57.6 | 49.6 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 106.0 | 98.0 | -19.2 | 31.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9 | -28.3 | -2.2 | -0.4 | -14.0 | 43.2 | 35.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 43.2 | 35.2 |
| 1b/ B-Str Ri Lind Vo | - | 54.6 | 46.6 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 103.0 | 95.0 | -19.2 | 35.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.2 | -28.7 | -2.5 | -0.4 | -13.7 | 40.1 | 32.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 40.1 | 32.1 |
| 2a/ B-Str Ri ZOB Zu | - | 46.2 | 37.5 | Lm,E | 1.0 | 829.2 | 94.6 | 85.9 | -19.2 | 31.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.9 | -28.3 | -2.2 | -0.4 | -14.0 | 31.8 | 23.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 31.8 | 23.1 |
| 2b/ B-Str Ri Lind Zu | - | 43.2 | 34.5 | Lm,E | 1.0 | 823.2 | 91.6 | 82.9 | -19.2 | 35.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.2 | -28.7 | -2.5 | -0.4 | -13.7 | 28.7 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 28.7 | 20.0 |
| 3/ Parkplatz | - | 76.5 | 67.8 | Lm25 | 2.0 | 1.0 | 95.7 | 87.0 | -19.2 | 7.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -16.8 | -0.2 | -0.1 | 0.0 | 59.5 | 50.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 59.5 | 50.8 |
| 4a/ Parkplatz Einf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 37.1 | 82.9 | 74.2 | -19.2 | 12.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | -12.6 | 0.0 | -0.1 | -5.8 | 45.3 | 36.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 45.3 | 36.6 |
| 4b/ Parkplatz Ausf. | - | 48.0 | 39.3 | Lm,E | 1.0 | 34.0 | 82.5 | 73.8 | -19.2 | 26.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -18.1 | 0.0 | -0.1 | -5.7 | 39.6 | 30.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 39.6 | 30.9 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Lageplan der Straßenverkehrs-lärmberechnungen mit Schall-quellen und Immissionsorten Bereich 2 - Rostocker Straße

ANLAGE 23
Gutachten 13-05-3
Plotdatei: plan2
M 1: 1000

Bebauungsplan Nr. 80/11
hofsvorplatz-Rostocker Straße
der Hansestadt Wismar

Auftraggeber:
Hansestadt Wismar
Kopenhagener Str. 1
23966 Wismar

Ing.-Büro für Schallschutz
Grambeker Weg 146
23879 Mölln
Tel.: 0 45 42 / 83 62 47

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: ep3EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I01 EG SSO-FAS. - GEB.: ROSTOCKER STR. 73 <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.4645 km Yi= 5974.2970 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 61.7 dB(A) 49.7 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| Rostocker Straße | - | 57.2 | 45.2 | Lm,E | 1.0 | 208.3 | 99.6 | 87.6 | -19.2 | 11.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | -18.2 | -0.5 | -0.1 | -0.1 | 61.7 | 49.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 61.7 | 49.7 |

Aufpunktbezeichnung : I01 1.OG SSO-FAS. - GEB.: ROSTOCKER STR. 73 <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.4645 km Yi= 5974.2970 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 61.6 dB(A) 49.6 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| Rostocker Straße | - | 57.2 | 45.2 | Lm,E | 1.0 | 208.3 | 99.6 | 87.6 | -19.2 | 12.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -18.7 | -0.2 | -0.1 | -0.1 | 61.6 | 49.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 61.6 | 49.6 |

Aufpunktbezeichnung : I01 2.OG SSO-FAS. - GEB.: ROSTOCKER STR. 73 <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.4645 km Yi= 5974.2970 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 61.2 dB(A) 49.2 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| Rostocker Straße | - | 57.2 | 45.2 | Lm,E | 1.0 | 208.3 | 99.6 | 87.6 | -19.2 | 13.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | -19.2 | -0.1 | -0.1 | -0.1 | 61.2 | 49.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 61.2 | 49.2 |

Ingenieurbüro für Schallschutz
Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Projekt:
**Prognose-Nullfall (Vorbelastung)**

Auftrag: ep3EST
Datum: 07/05/2013

Berechnung nach RLS 90

Aufpunktbezeichnung : I02 EG NNW-FAS. - GEB.: ROSTOCKER STR. 74 <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.4836 km Yi= 5974.2679 km Zi= 2.80 m
Tag Nacht
Immission : 56.9 dB(A) 44.9 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| Rostocker Straße | - | 57.2 | 45.2 | Lm,E | 1.0 | 208.3 | 99.6 | 87.6 | -19.2 | 23.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -21.8 | -1.8 | -0.2 | -0.3 | 56.9 | 44.9 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 56.9 | 44.9 |

Aufpunktbezeichnung : I02 1.OG NNW-FAS. - GEB.: ROSTOCKER STR. 74 <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.4836 km Yi= 5974.2679 km Zi= 5.60 m
Tag Nacht
Immission : 58.0 dB(A) 46.0 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| Rostocker Straße | - | 57.2 | 45.2 | Lm,E | 1.0 | 208.3 | 99.6 | 87.6 | -19.2 | 24.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.4 | -22.1 | -0.4 | -0.2 | -0.3 | 58.0 | 46.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 58.0 | 46.0 |

Aufpunktbezeichnung : I02 2.OG NNW-FAS. - GEB.: ROSTOCKER STR. 74 <ID>-
Lage des Aufpunktes : Xi= 4465.4836 km Yi= 5974.2679 km Zi= 8.40 m
Tag Nacht
Immission : 58.1 dB(A) 46.1 dB(A)

| Emittent Name | Ident | Emission Tag | Emission Nacht | RQ | Anz./L/Fl | Lw,ges Tag | Lw,ges Nacht | Korr. Formel | min. Sm | mittlere Werte für K0 | DI | Cmet Tag | Cmet Nacht | Drefl | Ds | DBM | DL | De | Ls Tag | Ls Nacht | Zeitzuschläge KEZ Tag | Zeitzuschläge KEZ Nacht | Zeitzuschläge KR Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Tag | Lm (Ls+KEZ+KR) Nacht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | dB(A) | dB(A) | | / m / qm | dB(A) | dB(A) | dB | m | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) | dB | dB | dB | dB(A) | dB(A) |
| Rostocker Straße | - | 57.2 | 45.2 | Lm,E | 1.0 | 208.3 | 99.6 | 87.6 | -19.2 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | -22.2 | -0.1 | -0.2 | -0.3 | 58.1 | 46.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 58.1 | 46.1 |

Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Ingenieurbüro
für Schallschutz
Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Gewerbe und Verkehr
Sport- und Freizeitlärm
Bau- und Raumakustik
Beratung · Messung
Prognose · Gutachten

Ing.-Büro für Schallschutz•V. Ziegler•Grambeker Weg 146•23879 Mölln

Hansestadt Wismar
Bauamt
Frau Mahnel
Kopenhagener Straße 1
23966 Wismar

16.01.2014

**Schalltechnisches Gutachten Nr. 13-05-3 zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar**

**Änderung der Gebietsfestsetzung für das Bestandsgebäude Bahnhofstraße 12a von GEe in MI**

Sehr geehrte Frau Mahnel,

am Bestandsgebäude Bahnhofstraße 12a wurden im Gutachten Nr. 13-05-3 (Seite 13, IO 7 – IO 9) Beurteilungspegel der Straßen- und Parkplatzlärmimmissionen im Prognose-Planfall von bis zu 61 dB(A) am Tag und 53 dB(A) in der Nacht ermittelt. Rechnet man noch die Schienenverkehrslärmimmissionen (Seite 14, letzter Satz / Fußnote 1) mit maximalen Beurteilungspegeln ohne Schienenbonus von 54 / 51 dB(A) hinzu, dann kommt man auf maximale Beurteilungspegel der Verkehrslärmimmissionen von 62 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Die für Mischgebiete geltenden Orientierungswerte des Beiblattes 1 zu DIN 18005-1 von 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht werden überschritten (während die um 5 dB(A) höheren Orientierungswerte für Gewerbegebiete eingehalten werden).

Insofern ergibt sich gegenüber der ursprünglichen Planung eine ungünstigere Beurteilungssituation, die jedoch die Realisierung eines Mischgebietes aus fachlicher Sicht nicht ausschließt (zumal die als Grenzen für planerischen Handelns anzusehenden Höchstwerte in Mischgebieten von 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht nicht tangiert werden).

Ich gehe davon aus, dass die Errichtung von Lärmschutzwänden aus städtebaulichen Gründen nicht in Betracht kommt. Zum Ausgleich der Überschreitungen der Orientierungswerte für Mischgebiete sind aber passive Schallschutzmaßnahmen festzusetzen, die bei einer Neubebauung, aber auch bei Beibehaltung des Bestandsgebäudes mit entsprechender Nachrüstung vorzusehen sind.

Bezugnehmend auf die Ausführungen auf Seite 15 des Gutachtens sollte umlaufend für alle Gebäudeseiten der Lärmpegelbereich IV gemäß Tabelle 8 der DIN 4109 festgesetzt werden mit den erforderlichen Schalldämm-Maßen von erf. $R'_{w,res}$ = 40 dB für die Außenbauteile von Aufenthaltsräumen in Wohnungen sowie erf. $R'_{w,res}$ = 35 dB für die Außenbauteile von Büroräumen.

Messstelle § 26 BImSchG
VMPA-Güteprüfstelle
für Bauakustik / DIN 4109
Von der IHK zu Lübeck
ö.b.u.v. Sachverständiger
für Schallschutz
Grambeker Weg 146
23879 Mölln
Telefon 0 45 42 / 83 62 47
Telefax 0 45 42 / 83 62 48
Kreissparkasse
Herzogtum Lauenburg
BLZ 230 527 50
Kto. 100 430 8502

www.schallschutz-moelln.de · info@schallschutz-moelln.de

Ingenieurbüro
für Schallschutz
Dipl.-Ing. Volker Ziegler

Das erforderliche resultierende Schalldämm - Maß erf. $R'_{w,res}$ bezieht sich auf die gesamte Außenfläche eines Raumes einschließlich Dach. Der Nachweis ist im Einzelfall in Abhängigkeit der Raumgeometrie und der Flächenanteile der Außenbauteile zu führen. Grundlage ist die als Technische Baubestimmung bauaufsichtlich eingeführte DIN 4109 und Beiblatt 1 zu DIN 4109, Ausgabe 1989.

Der erforderliche hygienische Luftwechsel in Schlaf- und Kinderzimmern ist durch schalldämmende Lüftungseinrichtungen oder andere – den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechende – Maßnahmen sicherzustellen. Lüftungseinrichtungen sind beim Nachweis der resultierenden Schalldämmung zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Ingenieurbüro für Schallschutz
Volker Ziegler

| VERFASSER: | Auftrag Nr.: 3084 | |
|---|---|---|
| BDC Dorsch Consult<br>Ingenieurgesellschaft mbH<br>Industriestr. 8<br>18069 Rostock<br>Tel: (0381) 20788-0<br>Fax: (0381) 20788-25 | Bearbeiter:<br>Kristian Bock<br>Manon Taudt | Datum:<br>03/2013 |

# „Bahnhofsvorplatz-Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar

## Bebauungsplan Nr. 80/11

# Verkehrsgutachten

Auftraggeber:

Bauamt Wismar
Kopenhagener Straße 1
23966 Wismar

Aufgestellt:

Dorsch Gruppe -
BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH
Industriestr. 8
18069 Rostock
Tel: (0381) 20 78 8-0
Fax: (0381) 20 78 8-25

Projektleitung: Verkehrsing. Kristian Bock

**INHALTSVERZEICHNIS**

**1 Anlass und Aufgabenstellung 4**
**2 Vorgehensweise 5**
**3 Grundlagenermittlung 7**
**3.1 Untersuchungsraum 7**
**3.2 Studienarbeiten der Hochschule Wismar 8**
**4 Abschnitt 1 – Bahnhofstraße 9**
**4.1 Bestandsaufnahme 9**
**4.2 Neuordnung der Verkehrsflächen 12**
4.2.1 Einführung 12
4.2.2 Variantenuntersuchung 12
4.2.3 Variantenbewertung 16
4.2.4 Beschreibung Vorzugsvariante 17
**4.3 Verkehrstechnische Untersuchung 20**
4.3.1 Neuer Knotenpunkt Bahnhofstraße / Planungsgebiet 20
4.3.2 Verkehrsanalyse 21
4.3.3 Prognose-Nullfall 22
4.3.4 Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung 22
4.3.5 Prognose-Planfall 25
4.3.6 Grundsätze der Leistungsfähigkeitsberechnung 26
4.3.7 Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität 27
4.3.8 Kapazität der Stellplätze 27
**4.4 Vordimensionierung der Straßenquerschnitte 30**
**4.5 Planungsempfehlungen 31**
**5 Abschnitt 2 – Rostocker Straße 33**
**5.1 Verkehrserzeugung 33**
**5.2 Erforderliche Stellplatzanzahl 34**
**6 Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse 35**

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 2-1: Einteilung der Untersuchungsabschnitte ..... 6
Abbildung 3-1: Übersichtskarte, Untersuchungsraum ..... 7
Abbildung 3-2: Ausgewählte Modelle der Studienarbeiten ..... 8
Abbildung 4-1: Standorte der Verkehrsmittel im Bestand ..... 9
Abbildung 4-2: Fotos vom Parken, Taxis und der Fahrrad-Abstellanlage im Bestand ..... 10
Abbildung 4-3: Fotos der Gehwege im Bestand ..... 10
Abbildung 4-4: Foto der Wege zu den Bahngleisen im Bestand ..... 11
Abbildung 4-5: Übersicht der Wegebeziehungen für Fußgänger im Bestand ..... 12
Abbildung 4-6: Neuordnung der Verkehrsflächen, Variante 1 ..... 13
Abbildung 4-7: Neuordnung der Verkehrsflächen, Variante 2 ..... 14
Abbildung 4-8: Neuordnung der Verkehrsflächen, Variante 3 ..... 14
Abbildung 4-9: Neuordnung der Verkehrsflächen, Variante 4 ..... 15
Abbildung 4-10: Neuordnung der Verkehrsflächen, Variante 5 ..... 16
Abbildung 4-11: Variantenvergleich ..... 17
Abbildung 4-12: Kfz-Verkehrsflächen ..... 18
Abbildung 4-13: Neuordnung der Linienbusse ..... 19
Abbildung 4-14: Neuordnung der Verkehrsflächen ..... 20
Abbildung 4-15: Knotenskizze Bahnhofstraße / Planungsgebiet ..... 21
Abbildung 4-16: Analysebelastung ..... 22
Abbildung 4-17: Verkehrserzeugung ..... 24
Abbildung 4-18: Knotenströme der Verkehrserzeugung ..... 25
Abbildung 4-19: Prognose-Planfall ..... 25
Abbildung 4-20: Knotenströme Szenario 1 ..... 28
Abbildung 4-21: Knotenströme Szenario 2 ..... 28
Abbildung 4-22: Knotenströme Szenario 3 ..... 29
Abbildung 4-23: Straßenquerschnitt an der Bushaltestelle Richtung ZOB ..... 30
Abbildung 4-24: Straßenquerschnitt an der Engstelle des Vorempfangsgebäudes ..... 30
Abbildung 4-25: Wegeführung für den nicht motorisierten Individualverkehr ..... 31
Abbildung 4-26: Beispiel von Wegeleitsystemen ..... 32
Abbildung 4-27: Standort der Fahrradstation ..... 32

# TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 4-1: Verkehrserzeugung ..... 24
Tabelle 4-2: Leistungsfähigkeit des Knotens Bahnhofstr. / Planungsgebiet; Prognose-Planfall 27
Tabelle 4-3: Beispiel zur Ermittlung der Stellplatzkapazität für das Szenario 1 ..... 28
Tabelle 4-4: Leistungsfähigkeiten bei unterschiedlichen Stellplatzszenarien ..... 29
Tabelle 5-1: Berechnungsgrundlagen für die Verkehrserzeugung aus 1 und 2 ..... 33
Tabelle 5-2: Nutzungsumfänge und Verkehrsnachfrage ..... 34
Tabelle 5-3: Verkehrserzeugung ..... 34
Tabelle 5-4: Erforderliche Stellplatzanzahl ..... 34
Tabelle 6-1: Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse; Abschnitt 1 ..... 37
Tabelle 6-2: Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse; Abschnitt 2 ..... 38

# 1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Hansestadt Wismar ist für viele Touristen ein beliebtes Reiseziel in Mecklenburg Vorpommern. Besonders für kulturell Interessierte bietet die Unesco Welterbestadt Sehenswürdigkeiten unter Anderem im Bereich der Altstadt. Weniger ansehnlich dagegen ist der Bahnhof im Norden der Hansestadt. Um auch dieses Umfeld positiver zu gestalten, beschloss die Bürgschaft Wismars einen Bebauungsplan für den Bereich Bahnhofsvorplatz – Rostocker Straße aufzustellen. Dafür soll ein Verkehrsgutachten erarbeitet werden, in dem neben der Untersuchung der Leistungsfähigkeit sowie Machbarkeit der verkehrlichen Erschließung der Bahnhofstraße die Verknüpfung der verkehrsrelevanten Funktionen und die Vernetzung von Fuß- und Radwegen optimiert werden. Des Weiteren ist die Neuplanung einer 3,50 m breiten Promenade für die gemischte Nutzung eines Geh- und Radweges zu berücksichtigen. Im südöstlichen Bereich des B-Plan-Gebietes ıst ein eingeschränktes Gewerbegebiet geplant, das an die Rostocker Straße erschlossen werden soll.

## 2 Vorgehensweise

Der im Folgenden dargestellte Arbeitsprozess entspricht auch der Gliederung des Berichtes. Das Arbeitsprogramm unterteilt sich dabei in die folgenden Schritte, die aufeinander aufbauen:

- Abschnitt 1 (Bahnhofstraße):
  - Grundlagenermittlung
  - Bestandsaufnahme
  - Studienarbeiten der Hochschule Wismar zum Bahnhofsumfeld
  - Varianten zur Neuordnung der Verkehrsflächen
  - Verkehrstechnische Untersuchung zur Vorzugsvariante
  - Grobdimensionierung und Flächenbedarf
  - Weitere Planungsempfehlungen
- Abschnitt 2 (Rostocker Straße):
  - Verkehrserzeugung und erforderliche Stellplatzanzahl
- Zusammenfassung der Ergebnisse

Auf Basis der Grundlagenermittlung wird zunächst eine Bestandsaufnahme für beide Abschnitte durchgeführt. Anschließend werden bezogen auf den Abschnitt 1 Varianten zur Neugestaltung der Verkehrsflächen entwickelt und hinsichtlich der Vor- / Nachteile einander gegenübergestellt. Anhand der darauf folgend gewählten Vorzugsvariante findet die verkehrstechnische Untersuchung statt.

Für beide Abschnitte stellen die im Umfeld der geplanten Bebauung vorhandenen Verkehrsbelastungen vom Bauamt Wismar die Eingangsdaten für das Verkehrsgutachten dar. Diese Belastung bildet die Datenbasis für die Verkehrsprognose.

Im nächsten Schritt erfolgt die Verkehrsnachfrageberechnung auf der Grundlage von Art und Umfang der geplanten Nutzungen.

Im Rahmen der Verkehrsprognose wird zunächst auf Basis der ermittelten Verkehrsdaten der so genannte Prognose-Nullfall als Bezugsfall berechnet. Er stellt den künftigen Verkehr ohne die Realisierung des geplanten Bauvorhabens dar.

Die Überlagerung des Verkehrs aus der geplanten Nutzung mit der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Verkehrsbelastung (Prognose-Nullfall) ergibt den Prognoseverkehr des Planfalls (Prognose-Planfall).

Im Anschluss an die Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens erfolgt eine Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen. Hierzu werden bei Bedarf verkehrstechnische Berechnungen an den maßgebenden Knotenpunkten durchgeführt.

Im Rahmen der Konzeption werden auch Aussagen zur Dimensionierung von Straßenquerschnitten getroffen.

Eine Übersicht über das B-Plan-Gebiet und über die Einteilung in die Untersuchungsabschnitte enthält die folgende Abbildung:

Quelle: Bauamt Wismar

Abbildung 2-1: Einteilung der Untersuchungsabschnitte

# 3 Grundlagenermittlung

## 3.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum im Rahmen des vorliegenden Verkehrsgutachtens ist folgendermaßen begrenzt:

> im Nordwesten durch die Poeler Straße,

> im Nordosten durch das Gelände der Deutschen Bahn AG,

> im Südosten durch die Rostocker Straße und

> im Südwesten durch die Bahnhofstraße und die Parkanlage Lindengarten.

Folgende Abbildung enthält eine Übersichtskarte.

Abbildung 3-1: Übersichtskarte, Untersuchungsraum

Als Grundlage der Untersuchungen und Berechnungen wurden die folgenden Unterlagen übernommen, gesichtet und ggf. ausgewertet:

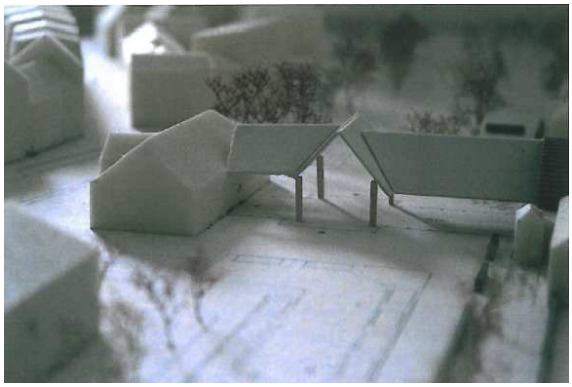
> Verkehrszählung der Bahnhofstraße vom 29.11.2012 (richtungsbezogen)

> Verkehrsuntersuchung Poeler Straße / Bahnhofstraße.

> Entwurf des Bebauungsplans Nr. 80/11

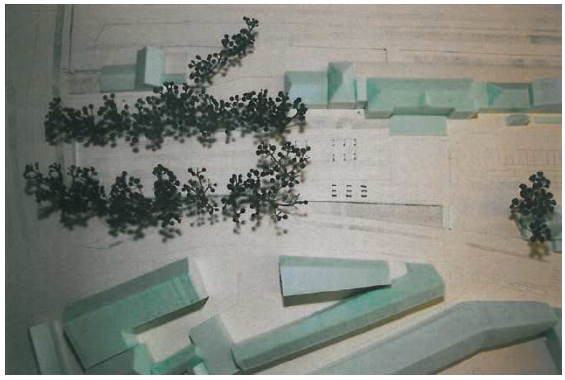
## 3.2 Studienarbeiten der Hochschule Wismar

Studenten der Hochschule Wismar erarbeiteten verschiedene Modelle zur Gestaltung des Bahnhofsumfeldes, die für die Variantenfindung herangezogen wurden. Ausgewählte Modelle sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

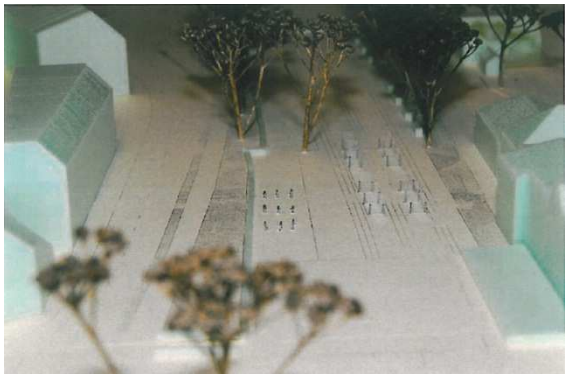


Bahnhofsvorplatz

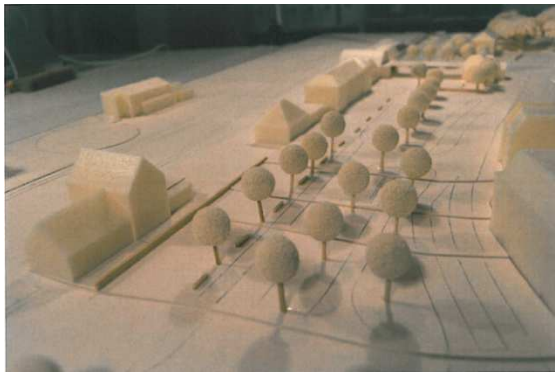
Süd-Ostperspektive



Bahnhofsvorplatz



Verbindungsbau



Bahnhofspromenade

Abbildung 3-2: Ausgewählte Modelle der Studienarbeiten

# 4 Abschnitt 1 – Bahnhofstraße

## 4.1 Bestandsaufnahme

Das derzeitige Verkehrsangebot im Bereich des Bahnhofs stellt sich wie folgt dar (siehe Abbildung 4-1):

- ca. 30 Stellplätze für Kurzzeitparker
- ca. 9 Stellplätze für Taxis
- 2 Fahrrad-Abstellanlagen
- 1 Bushaltestellenbucht je Fahrtrichtung (Aufstellfläche in Fahrtrichtung ZOB: 2 Busse; Aufstellfläche in Fahrtrichtung Lindengarten: 1 Bus)
- 1 Schienenersatzhaltestelle
- 2 Bahnsteige am Bahnhof.

Die Stellflächen für Kurzzeitparker teilen sich in zwei Bereiche mit einer Parkdauer von jeweils 30 Minuten, bzw. 3 Stunden. Langzeitparker können ihre Fahrzeuge nur außerhalb des Untersuchungsgebietes abstellen, z. B. kostenpflichtig auf der gegenüberliegenden Seite der Poeler Straße.

Abbildung 4-1: Standorte der Verkehrsmittel im Bestand

Abbildung 4-2: Fotos vom Parken, Taxis und der Fahrrad-Abstellanlage im Bestand

Straßenbegleitend sind entlang beider Fahrtrichtungen Gehwege mit uneinheitlichen Breiten im teilweise desolaten Zustand vorhanden. Die Gehwegbreiten variieren in Richtung ZOB zwischen 2,50 m und 3,25 m. In Richtung Lindengarten sind die Wege ca. 1,70 m breit (Abbildung 4-3). Aufgrund dessen nutzen Radfahrer überwiegend die Fahrbahn.

Abbildung 4-3: Fotos der Gehwege im Bestand

Gäste der Bahn gelangen von der Bahnhofstraße durch ein Vorempfangsgebäude über eine Unterführung zu den Gleisen. Diese ist durch Treppen zu überwinden und für Personen mit schwerem Reisegepäck oder für Behinderte unkomfortabel bzw. nicht nutzbar.

Abbildung 4-4: Foto der Wege zu den Bahngleisen im Bestand

Eine Übersicht der Wegebeziehungen für Fußgänger ist aus der Abbildung 4-5 entnehmbar.

Abbildung 4-5: Übersicht der Wegebeziehungen für Fußgänger im Bestand

## 4.2 Neuordnung der Verkehrsflächen

### 4.2.1 Einführung

Im Rahmen der Untersuchung wurden die Standorte der Busse, Taxis, Parkplätze sowie Fahrrad-Abstellanlagen überdacht und neu geordnet. Im Fokus der Neuordnung standen Übersichtlichkeit sowie zügige und komfortable Erreichbarkeit für die Bahn-Reisenden.

Eine weitere Prämisse für die Untersuchung ist die Errichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der nordöstlichen Seite der Bahnhofstraße bzw. der entsprechenden Lückenschluss zwischen dem Lindengarten und dem Knotenpunkt Bahnhofstraße / Poeler Straße. Diese Wegeverbindung soll eine Breite von 3,50 m erhalten und wird im Folgenden als Promenade bezeichnet.

### 4.2.2 Variantenuntersuchung

Nachfolgend werden die wesentlichen Merkmale von 5 Varianten aufgezeigt. Die Vorzugsvariante wird im Anschluss genauer erläutert.

**Variante 1**

Für den Kfz-Verkehr relevante Funktionen werden übersichtlich östlich des Bahnhofs eingeordnet (Kiss & Ride, Parken, Taxi). Für Parker stehen dabei 150 Stellplätze für Kurz- und Langzeitparken zur Verfügung. Die verkehrliche Erschließung erfolgt über eine Zufahrt zwischen zwei Bestandsgebäuden.

Die Bushaltestellen befinden sich im Innenbereich zwischen dem Knotenpunkt Poeler Str. / Bahnhofstraße und der geplanten Zufahrt zum Lokschuppen.

Die Promenade verläuft straßenparallel.

Abbildung 4-6: Neuordnung der Verkehrsflächen, Variante 1

**Variante 2**

In Anlehnung an die Variante 1 befinden sich die Bushaltestellen in der Variante 2 außerhalb des Straßenraumes.

Abbildung 4-7: Neuordnung der Verkehrsflächen, Variante 2

**Variante 3**

Die Bushaltestellen und Taxis befinden sich in der 3. Variante innerhalb der Verkehrsfläche zwischen der Bahnhofstraße und dem Bahnsteig. Die Pkw-Stellplätze sind wie in den Varianten 1 und 2 östlich des Bahnhofvorplatzes angeordnet.

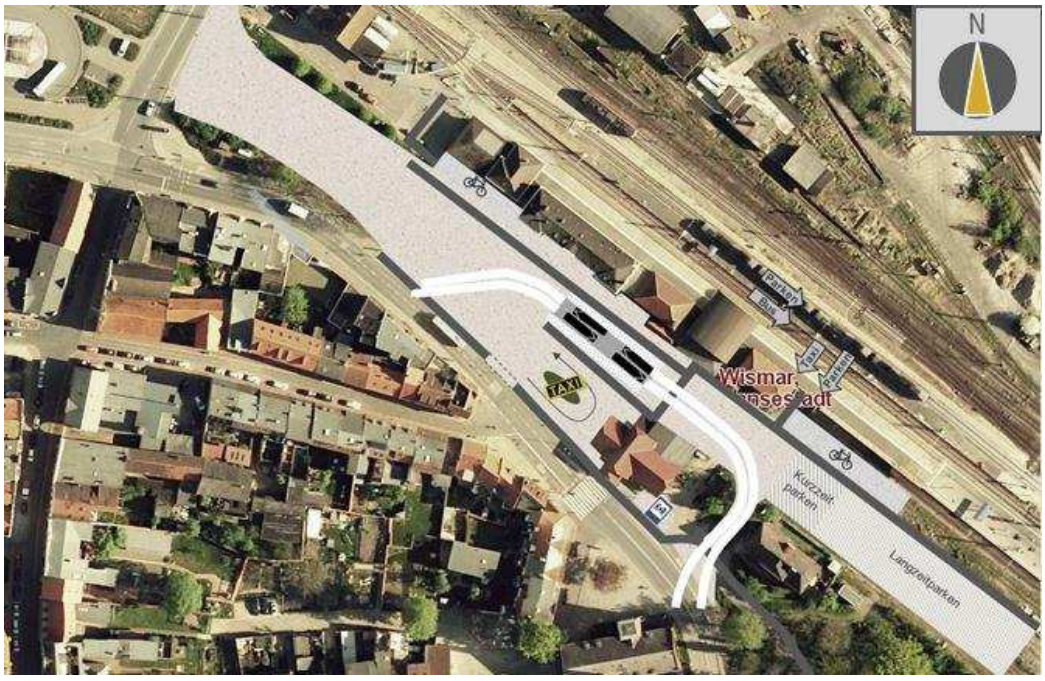



Abbildung 4-8: Neuordnung der Verkehrsflächen, Variante 3

**Variante 4**

Im Vergleich zu den ersten 3 dargestellten Varianten befinden sich die Bushaltestellen parallel zur Straße. Dabei gleicht die Haltestelle in Fahrtrichtung Lindengarten dem Bestand und stellt eine Aufstellfläche von einer Buslänge zur Verfügung.

Abbildung 4-9: Neuordnung der Verkehrsflächen, Variante 4

**Variante 5**

Der Verkehr wird in der Variante 5 über die Verkehrsfläche zwischen der Bahnhofstraße und den Bahnsteigen erschlossen. Die Parker sind auch hier östlich des Bahnhofvorplatzes angeordnet. Taxis sowie Kiss & Ride befinden sich westlich des Planungsgebietes. Aufgrund der neuen Zufahrt in die Kfz-Verkehrsfläche werden die Bushaltestellen in Fahrtrichtung Lindengarten verschoben. Dafür entfällt die in den Varianten 1 bis 4 geplante Zufahrt zwischen den Bestandsgebäuden.

Die Promenade für Fußgänger und Radfahrer verläuft im Anschluss an den Lindengarten quer über die Kfz-Verkehrsflächen.

Abbildung 4-10: Neuordnung der Verkehrsflächen, Variante 5

### 4.2.3 Variantenbewertung

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der im vorherigen Abschnitt vorgestellten 5 Varianten einander tabellarisch gegenübergestellt, um die Wahl der Vorzugsvariante zu erleichtern.

| Variante | Vorteile | Nachteile |
|---|---|---|
| 1 | + der für den Bus erforderliche Platzbedarf wird außerhalb des Straßenraumes genutzt<br>+ Platz für 2 Busse je Fahrtrichtung<br>+ keine Verkehrsbehinderung durch ausfahrende Busse im Straßenraum (LSA)<br>+ kurzer Weg für Fußgänger vom Bus zum Bahnsteig | - LSA Steuerung zur sicheren Verkehrsabwicklung notwendig<br>- langer Fußweg zu den Parkplätzen und Taxis |
| 2 | + der für den Bus erforderliche Platzbedarf wird außer halb des Straßenraumes genutzt<br>+ keine Verkehrsbehinderung durch ausfahrende Busse im Straßenraum (LSA)<br>+ Bushaltestellen liegen mittig zum ZOB, Bahnsteig, Taxi und zu den Parkplätzen<br>+ Platz für 2 Busse je Fahrtrichtung | - LSA Steuerung zur sicheren Verkehrsabwicklung notwendig<br>- langer Fußweg zu den Parkplätzen und Taxis<br>- geringe Flexibilität bei der Gestaltung der Fußgängerzone |
| 3 | + der für den Bus erforderliche Platzbedarf wird außer halb des Straßenraumes genutzt<br>+ kurze Fußwege zum Bahnsteig, Taxi und den Park plätzen<br>+ keine LSA Steuerung notwendig | - geringe Flexibilität bei der Gestaltung der Fußgängerzone<br>- Überprüfung des Flächenangebotes für die Zu- / Ausfahrt der Busse zwischen den Bestandsgebäuden |

| Variante | Vorteile | Nachteile |
|---|---|---|
| 4 | + der für den Bus erforderliche Platzbedarf wird außerhalb des Straßenraumes genutzt<br>+ kurzer Weg für Fußgänger vom Bus zum Bahnsteig<br>+ hohe Flexibilität bei der Gestaltung der Fußgängerzone<br>+ keine LSA-Steuerung notwendig<br>+ Fläche für 2 Busse in Fahrtrichtung ZOB vorhanden | - in Fahrtrichtung Lindengarten reicht die Fläche für nur 1 Bus |
| 5 | + der für den Bus erforderliche Platzbedarf wird außerhalb des Straßenraumes genutzt<br>+ Fläche für 2 Busse je Fahrtrichtung vorhanden<br>+ kurzer Weg für Fußgänger vom Bus zum Bahnsteig | - ungünstige Führung der Promenade<br>- Überprüfung des Flächenangebotes für die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Lindengarten |

Abbildung 4-11: Variantenvergleich

### 4.2.4 Beschreibung Vorzugsvariante

Die Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile aller betrachteten Varianten sowie die Modellarbeiten führten zur Wahl der Variante 4 als grundlegende Vorzugsvariante mit folgenden Festlegungen:

**Standorte für Kfz**

Im Sinne der Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit wird das Kfz-Verkehrsangebot im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes konzentriert.

Die für den ruhenden Verkehr vorgesehene Verkehrsfläche wird funktional dreigeteilt:

- Kiss & Ride-Bereich (Bringen oder Abholen von Passagieren)
- Kurzzeitparken (z. B. 3 Stunden)
- Langzeitparken.

Die Aufteilung soll so erfolgen, dass sich mit der erlaubten Halte- bzw. Parkdauer auch die Entfernung zum Bahnhof erhöht.

Die Wartefläche für Taxis ist unmittelbar im westlichen Bereich der Verkehrsfläche zwischen den bestehenden Bahngebäuden in Form eines Taxi-Rondells vorgesehen.

Mit der vorbeschriebenen Anordnung entstehen sehr kurze Wege zu den Taxis und Parkplätzen, insbesondere zu den Kurzparkern.

Die aus den genannten Parkierungsanlagen und dem Taxirondell bestehende Fläche wird über eine Zufahrt zwischen dem Bestandsgebäude der Deutschen Bahn AG und einem ebenfalls bestehenden Wohngebäude erschlossen.

Eine Übersicht über die Kfz-Verkehrsflächen und deren funktionale Gliederung enthält die folgende Abbildung.

Abbildung 4-12: Kfz-Verkehrsflächen

**Bushaltestellen**

In Anlehnung an den Bestand wird die Bushaltestelle in Richtung ZOB als Haltestellenbucht vorgesehen. Aufgrund der Erschließung der neuen Verkehrsfläche ist die Bushaltestelle in Richtung Westen zu verschieben. Die Dimensionierung berücksichtigt das zeitgleiche Halten von bis zu 2 Bussen. Die Bordführung der Doppelhaltestelle wird für komfortables Ein- und Ausfahren gemäß RASt 06 gestaltet, so dass sich eine deutlich größere Länge der Haltestelle gegenüber dem Bestand ergibt.

Abweichend vom Bestand wird die Ausbildung der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Lindengarten als Fahrbahnrandhaltestelle erfolgen.

Eine Übersicht über die Verkehrsflächen für den Linienbusverkehr enthält die folgende Abbildung.

Abbildung 4-13: Neuordnung der Linienbusse

**Fußgänger und Radfahrer**

Straßenbegleitend wird auf der der Altstadt abgewandten Seite im Anschluss an den bestehenden Geh- und Radweg aus dem Lindengarten eine 3,50 m breite Promenade für Fußgänger und Radfahrer bis zur Poeler Straße (westliche Grenze des Untersuchungsgebietes) verlaufen.

Nahe den Bahnsteigen sind im westlichen und östlichen Untersuchungsgebiet zwei Fahrrad-Abstellanlagen vorgesehen.

Die folgende Abbildung stellt die geplante Verkehrsflächenzuordnung in ihrer Gesamtheit grafisch dar.

Abbildung 4-14: Neuordnung der Verkehrsflächen

## 4.3 Verkehrstechnische Untersuchung

### 4.3.1 Neuer Knotenpunkt Bahnhofstraße / Planungsgebiet

Die Kfz-Verkehrsfläche, zur Nutzung von Taxis und für das Parken, wird über einen nicht signalisierten Knotenpunkt von der Bahnhofstraße zwischen den Bestandsgebäuden erschlossen. Der Knotenpunkt verfügt in allen Knotenpunktarmen über jeweils einen Fahrstreifen in der Zu- und Ausfahrt. Die Ströme werden demnach als Mischströme geführt. In der Abbildung 4-15 ist eine Knotenpunktskizze dargestellt.

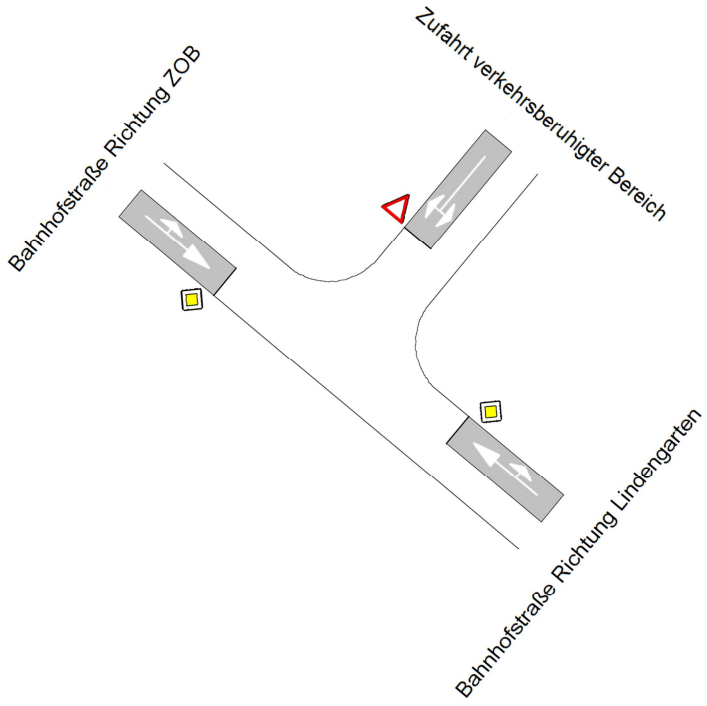



Abbildung 4-15: Knotenskizze Bahnhofstraße / Planungsgebiet

### 4.3.2 Verkehrsanalyse

Aus einer Verkehrszählung vom Bauamt Wismar am 29.11.2012 00:00-24:00Uhr geht für die Bahnhofstraße ein DTV von 7.710 Kfz/24h hervor. In der Spitzenstunde (16:00-17:00Uhr) wurden im Querschnitt 629 Kfz/h gemessen. Der Verkehr teilt sich zu

- ca. 2/3 in Richtung ZOB und
- ca. 1/3 in Richtung Lindengarten

auf. Diese Daten bilden die Basis für die Ermittlung des Prognose-Nullfalls (zukünftige Belastung ohne die geplante Maßnahme).

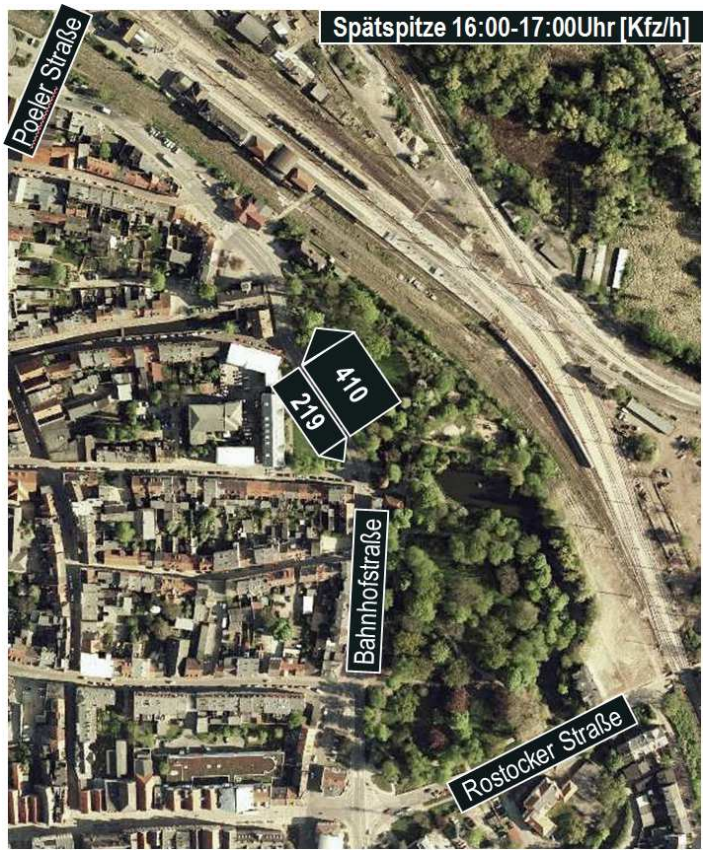



Abbildung 4-16: Analysebelastung

### 4.3.3 Prognose-Nullfall

Die allgemeine Verkehrsentwicklung ist von der Entwicklung der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur bestimmt. Das Informationssystem „Wegweiser Kommune“ prognostizierte die Bevölkerungsentwicklung der Hansestadt Wismar bis zum Jahr 2030 auf -13%. Anstelle einer dementsprechend deutlich rückläufigen Verkehrsentwicklung wird jedoch für die Verkehrsprognose im vorliegenden Fall von einer Stagnation auf dem derzeitigen Niveau ausgegangen, um Entwicklungen entgegen der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung zu ermöglichen. Der Prognose-Nullfall entspricht also der Analysebelastung (siehe Abbildung 4-16).

### 4.3.4 Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung

**Verkehrserzeugung**

In Abhängigkeit der unter 4.2 neugeordneten Verkehrsflächen erhöht sich der Prognose- Nullfall im Bereich des neuen Knotenpunktes um eine Belastung, die aus

- 9 Taxis
- 150 Kurz- und Langzeitparkplätzen sowie
- der Annahme von 10 Kiss & Ride-Nutzern

resultiert. Das zusätzlich infolge der geplanten Nutzungen zu erwartende Verkehrsaufkommen wurde anhand der folgenden Grundlagen ermittelt:

1 Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik [Bosserhoff, Wiesbaden, 2000 (Neuauflage 2005)]

2 Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung: Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung und Auswirkungen auf die Anbindung an das Straßennetz (Bosserhoff, Wiesbaden, 2005)

3 Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005)

4 Referenzprojekt „Neugestaltung Bahnhofsumfeld in Cottbus“.

Des Weiteren wurden folgende Annahmen getroffen:

1. Taxis, Kiss & Ride-Nutzer sowie Kurzzeitparker befahren und verlassen die neue Verkehrsfläche innerhalb einer Stunde.
2. Das Verhältnis von Kurz- und Langzeitparken beträgt 2/3 zu 1/3.
3. Da die Spitzenbelastung aus der Verkehrserhebung vom 29.11.2012 am Nachmittag zwischen 16:00-17:00Uhr liegt, ist von einem höheren Quellverkehr, aufgrund zurückkehrender Pendler, auszugehen. Demnach werden für den Quellverkehr durch Langzeitparker 95% angenommen.

Unter Berücksichtigung der genannten Grundlagen und Annahmen werden aufgrund der Neuordnung der Verkehre im östlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes in der Nachmittagsspitze im Querschnitt 302 Kfz/h erwartet. Die Berechnung kann aus der Tabelle 4-1 nachvollzogen werden.

| | Anzahl | Verteilung | Fahrten/d*Verkehr | Fahrten/d | Fahrten/h | QV [Kfz/h] | ZV [Kfz/h] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Taxifahrten | 9 | - | 30 | 270 | 27 | 27 | 27 |
| Kurzzeitparker | 150 | 2/3 | 11 | 1100 | 110 | 110 | 110 |
| Langzeitparker | | 1/3 | 1,5 | 75 | 8 | 7 | 1 |
| Kiss&Ride | 10 | - | - | - | 10 | 10 | 10 |
| | | | | | **Summe:** | **154** | **148** |

QV=Quellverkehr ZV=Zielverkehr

Tabelle 4-1: Verkehrserzeugung

Abbildung 4-17: Verkehrserzeugung

**Verkehrsverteilung**

Für die Verteilung der Verkehre des neuen Knotens Bahnhofstraße / Planungsgebiet wurde in Anlehnung der Analysebelastung (siehe Abbildung 4-16) angenommen, dass sich 2/3 des Quell- und Zielverkehrs in Richtung ZOB bewegen. Dadurch entstehen in der Bahnhofstraße in Folge der geplanten Nutzungen folgende zusätzliche Belastungen:

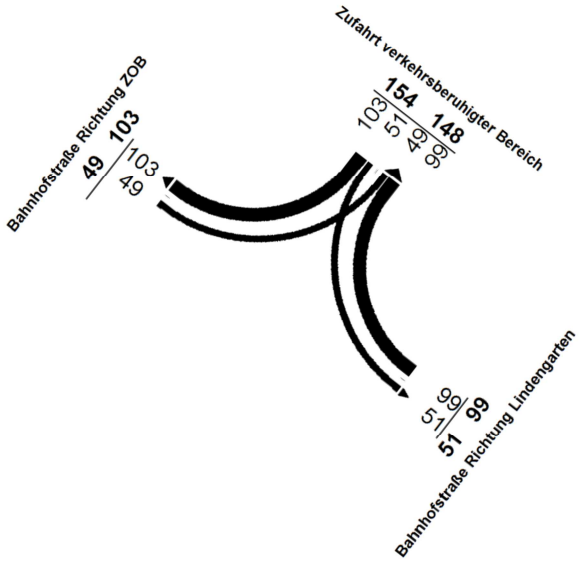



Abbildung 4-18: Knotenströme der Verkehrserzeugung

### 4.3.5 Prognose-Planfall

Der Prognose-Planfall ergibt sich aus der Überlagerung des Prognose-Nullfalls und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen durch die geplante Maßnahme. Er kann aus der Abbildung 4-19 entnommen werden.

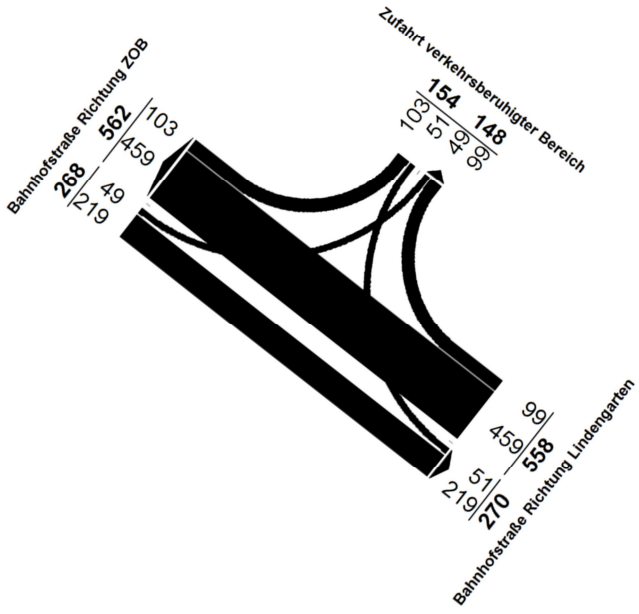



Abbildung 4-19: Prognose-Planfall

### 4.3.6 Grundsätze der Leistungsfähigkeitsberechnung

Grundlage von Leistungsfähigkeitsberechnungen ist das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001, Ausgabe 2009 (HBS 2001/09). Ausgangsbasis hierfür sind die Prognoseverkehrsbelastungen mit dem Zusatzverkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen (siehe Abbildung 4-19).

**Verkehrsqualitätsstufen**

Als Beurteilungskriterium für Knotenpunkte gilt die anhand der zu berechnenden mittleren Wartezeiten ableitbare Verkehrsqualität. Diese wird in 6 Qualitätsstufen (QSV) von A bis F eingestuft, von denen A der bestmöglichen Verkehrsqualität entspricht. Gemäß HBS 2001/2009 ist mindestens Qualitätsstufe D anzustreben. Für nicht signalisierte Knotenpunkte beträgt der Grenzwert für die Qualitätsstufe D 45 Sekunden.

**Nachweis der Staulängen**

Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnungen sind die notwendigen Staulängen für die Knotenpunktdimensionierung vorzugeben. Dabei wird unterschieden nach unsignalisierten – also vorfahrtgeregelten – und signalisierten Knotenpunkten.

Die Bemessung des Stauraumes von nicht signalgesteuerten Knotenpunktzufahrten ist nach dem HBS 2001/2009 für die maßgebende Spitzenstunde vorzunehmen. Im Regelfall sollte im Spitzenstundenverkehr eine statistische Sicherheit gegen Überstauung von 95% angesetzt werden. Höhere Sicherheiten hätten größere Stauräume zur Folge, was in der Praxis zumeist nicht realisierbar wäre. Bezüglich der Staufälle ist zu unterscheiden, dass

> Abbieger nicht in den benachbarten Fahrstreifen stauen dürfen, da sie ansonsten den Zufluss in diesen Fahrstreifen behindern

> der Abbiegestreifen durch Fahrzeuge auf dem Nachbarfahrstreifen nicht überstaut wird, da ansonsten die Zufahrt in den Abbiegestreifen verhindert wird

Bei geringer Flächenverfügbarkeit ist gegebenenfalls mit einer geringeren Sicherheit gegen Überstauung zu rechnen; dann ist ein Nachweis über die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf vorzunehmen.

### 4.3.7 Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität

Der nicht signalisierte Knotenpunkt Bahnhofstraße / Planungsgebiet ist mit der Belastung des Prognose-Planfalls (PPF) leistungsfähig. Geringe Sättigungsgrade und hohe Kapazitätsreserven deuten auf ausreichend Reserven hin. Es sind keine bis geringe Staulängen zu erwarten. Die Gesamtleistungsfähigkeit des Knotens beträgt Qualitätsstufe B. In der Tabelle 4-2 sind die Berechnungsergebnisse der untergerordneten Verkehrsströme zusammengefasst.

| Uuntergeordneter Verkerhsstrom | Kapazitätsreserve [Pkw-E/h] | Sättigungsgrad | 95% Staulänge [Pkw-E/h] | mittlere Wartezeit [s] | Qualitätsstufe |
|---|---|---|---|---|---|
| links<br>Bahnhofstraße → Planungsgebiet | 673 | 0,07 | 0 | 5,3 | A |
| rechts<br>Planungsgebiet → Bahnhofstraße | 401 | 0,3 | 2 | 8,9 | A |
| links<br>Planungsgebiet → Bahnhofstraße | 266 | | | 13,5 | B |

Tabelle 4-2: Leistungsfähigkeit des Knotens Bahnhofstr. / Planungsgebiet; Prognose-Planfall

### 4.3.8 Kapazität der Stellplätze

Aufgrund der vorhandenen Reserven hinsichtlich der Leistungsfähigkeit wurde für den Prognose-Planfall die maximale Anzahl an Pkw-Stellplätzen im Bereich des Planungsgebietes untersucht. Dabei wurden drei Szenarien betrachtet:

- Szenario 1: entsprechend den Annahmen der Verkehrserzeugung aus Abschnitt 4.3.4.
- Szenario 2: entsprechend den Annahmen der Verkehrserzeugung aus Abschnitt 4.3.4 unter Änderung des Verhältnisses Kurz- / Langzeitparken zu 50:50.
- Szenario 3: entsprechend den Annahmen der Verkehrserzeugung aus Abschnitt 4.3.4 unter Änderung des Verhältnisses Kurz- / Langzeitparken zu 75:25.

Die Berechnung erfolgte über Verhältnisgleichung der geplanten 150 Stellplätze (Beispiel siehe Tabelle 4-3) und Kontrolle der Leistungsfähigkeit durch Unterschreitung des Grenzwertes der mittleren Wartezeit von 45 s (Qualitätsstufe D). Unter Ausnutzung der Stellplatzkapazitäten sind bei allen betrachteten Szenarien in der Nebenrichtung Staulängen von bis zu 12 Pkw-E/h zu erwarten. In der Bahnhofstraße ergibt sich rechnerisch in Fahrtrichtung Lindengarten eine Staulänge von 1 Pkw-E/h. Die Berechnungsergebnisse sind in der Tabelle 4-4 zusammengefasst, die Knotenströme entsprechend den Szenarien 1-3 können den Abbildung 4-20: Knotenströme Szenario 1 bis Abbildung 4-22 entnommen werden.

| Maximal mögliche Stellplatzanzahl | | | |
|---|---|---|---|
| | Stellplätze | QV | ZV |
| Planung | 150 | 154 | 148 |
| Belastung je Stellplatz | 1 | 1,03 | 0,99 |
| Kapazität | **380** | **391** | **375** |
| QV=Quellverkehr ZV=Zielverkehr | | | |

Tabelle 4-3: Beispiel zur Ermittlung der Stellplatzkapazität für das Szenario 1

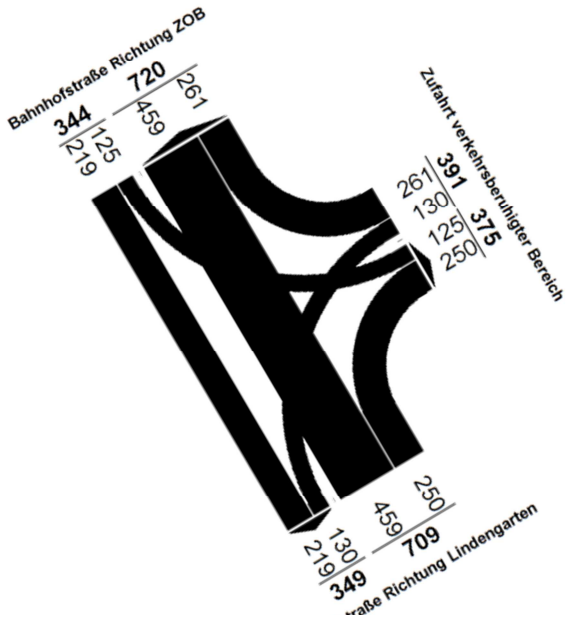



Abbildung 4-20: Knotenströme Szenario 1

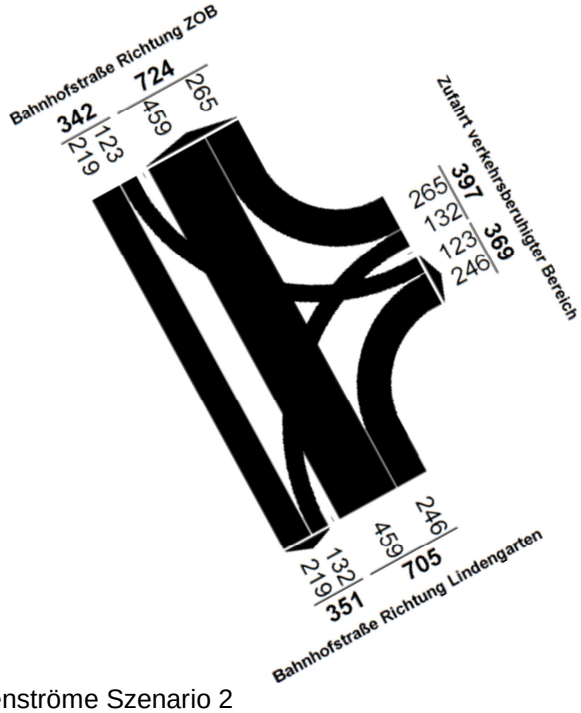



Abbildung 4-21: Knotenströme Szenario 2

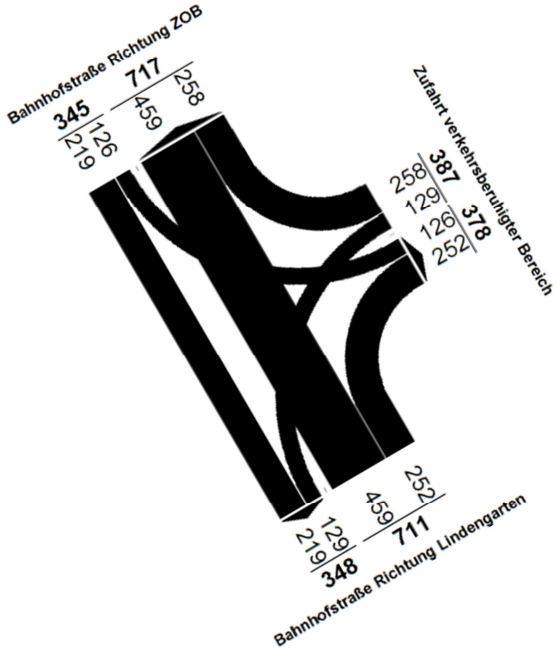



Abbildung 4-22: Knotenströme Szenario 3

| Szenario | Uuntergeordneter Verkehrsstrom | Stellplatz-kapazität | Kapazitätsreserve [Pkw-E/h] | Sättigungsgrad | 95% Staulänge [Pkw-E/h] | mittlere Wartezeit [s] | Qualitätsstufe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | links: Bahnhofstraße → Planungsgebiet | 380 | 480 | 0,21 | 1 | 7,4 | A |
| | rechts: Planungsgebiet → Bahnhofstraße | | 197 | 0,85 | 12 | 18,1 | B |
| | links: Planungsgebiet → Bahnhofstraße | | 86 | | | 41,0 | D |
| 2 | links: Bahnhofstraße → Planungsgebiet | 460 | 485 | 0,2 | 1 | 7,4 | A |
| | rechts: Planungsgebiet → Bahnhofstraße | | 194 | 0,86 | 12 | 18,4 | B |
| | links: Planungsgebiet → Bahnhofstraße | | 86 | | | 40,8 | D |
| 3 | links: Bahnhofstraße → Planungsgebiet | 460 | 478 | 0,21 | 1 | 7,4 | A |
| | rechts: Planungsgebiet → Bahnhofstraße | | 199 | 0,85 | 12 | 18,4 | B |
| | links: Planungsgebiet → Bahnhofstraße | | 86 | | | 40,8 | D |

Tabelle 4-4: Leistungsfähigkeiten bei unterschiedlichen Stellplatzszenarien

## 4.4 Vordimensionierung der Straßenquerschnitte

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden Straßenquerschnitte vordimensioniert, an denen sich aufgrund verkehrsplanerischer Umgestaltung Änderungen durch die Bushaltestellen ergaben. Grundlage hierfür sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Für Bereiche mit Bushaltestellen am Fahrbahnrand, bzw. Bushaltestellenkaps werden Fahrstreifenbreiten von 3,50 m gefordert. Es wird empfohlen den Straßenquerschnitt zwischen beiden Haltestellen auf 3,50 m zu belassen, um einen ständigen Wechsel der Fahrstreifenbreiten zu vermeiden.

**Straßenquerschnitt – Bushaltestelle Richtung ZOB**

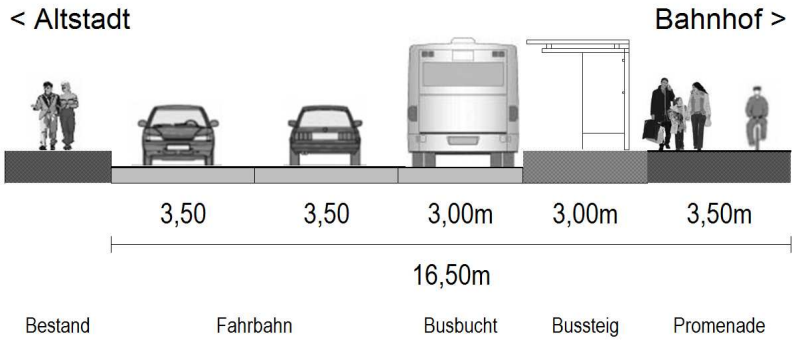



Abbildung 4-23: Straßenquerschnitt an der Bushaltestelle Richtung ZOB

**Straßenquerschnitt – Engstelle Vorempfangsgebäude**

Die Engstelle zwischen dem bestehenden Gehweg auf der Seite der Altstadt und dem Vorempfangsgebäude wurde betrachtet, da neben der 3,50 m breiten Promenade zusätzlich eine Wartefläche für Fußgänger zwischen dem Fußgängerüberweg und der Promenade beachtet werden sollte. Des Weiteren ist zwischen der Promenade und dem Vorempfangsgebäude ein Randstreifen vorzusehen. Zwischen dem bestehenden Gehweg und dem Gebäude stehen ca. 13 m zur Verfügung, die mit dem geplanten Querschnitt eingehalten werden.

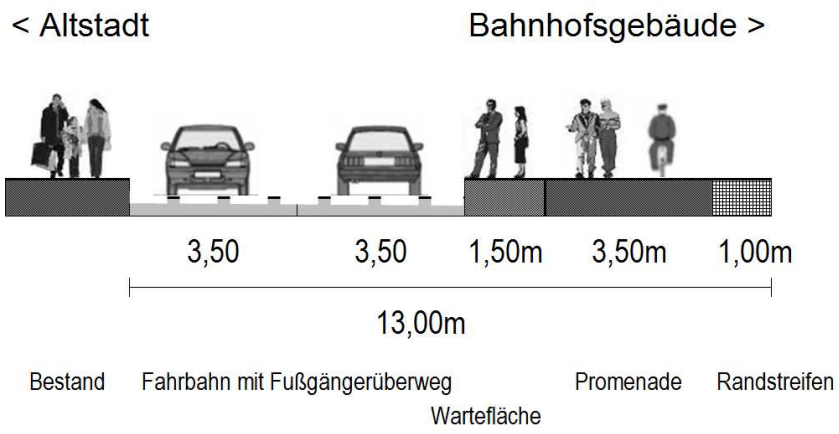



Abbildung 4-24: Straßenquerschnitt an der Engstelle des Vorempfangsgebäudes

## 4.5 Planungsempfehlungen

1. Innerhalb der Kfz-Verkehrsfläche können durch eindeutige Zielführungen Konflikte zwischen dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr verhindert werden.
2. Zur Steigerung des Reisekomforts und zur Berücksichtigung der Anforderungen Behinderter sollten die Wege für Fußgänger möglichst kurz und barrierefrei sein. Es wird daher empfohlen auf die bestehende Unterführung zwischen dem Bahngebäude und den Bahnsteigen zu verzichten und die Zuwegung ebenerdig zu gestalten. Eine kurze Wegeführung unterstützt den Reisekomfort (siehe Abbildung 4-25). Zusätzlich kann für weitere Planungen Bezug auf die studentischen Modellarbeiten genommen werden.
3. Des Weiteren sind zur Berücksichtigung blinder und sehbehinderter Fahrgäste der Bahn taktile Leiteinrichtungen empfehlenswert.
4. Zur Steigerung der Übersichtlichkeit wird zur Erweiterung der bereits vorhandenen Wegeleitsysteme der Bahn geraten. (Abbildung 4-26).
5. Es sollte geprüft werden, ob das Angebot einer Fahrradabstellanlage um eine Fahrradstation erweitert werden kann. Diese könnte sich westlich des Bahnhofs befinden (siehe Abbildung 4-27).

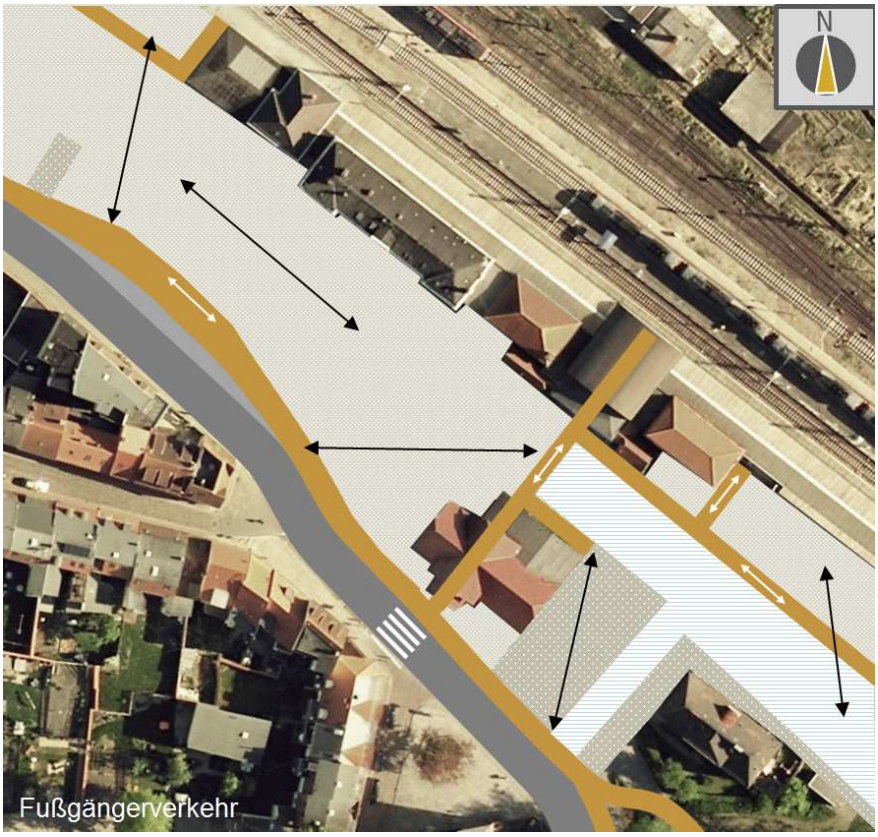



Abbildung 4-25: Wegeführung für den nicht motorisierten Individualverkehr

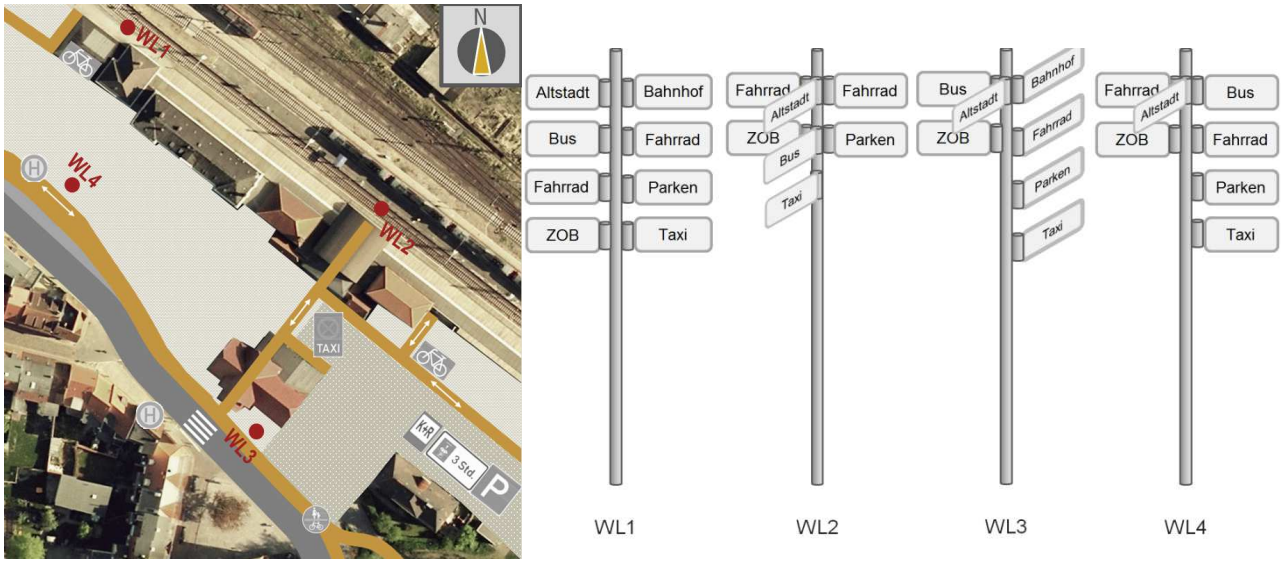



Abbildung 4-26: Beispiel von Wegeleitsystemen

Abbildung 4-27: Standort der Fahrradstation

# 5 Abschnitt 2 – Rostocker Straße

## 5.1 Verkehrserzeugung

Unter der Maßgabe einer gemäß B-Plan-Entwurf bis zu 3-geschossigen Bebauung im Abschnitt 2 wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen ausschließlich für die Nutzung von Büroflächen ermittelt. Die Grundlagen stammen aus folgenden Handbüchern und Richtlinien:

1 Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik [Bosserhoff, Wiesbaden, 2000 (Neuauflage 2005)]

2 Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung: Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung und Auswirkungen auf die Anbindung an das Straßennetz (Bosserhoff, Wiesbaden, 2005)

3 Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005)

Aus diesen Datenquellen wurden die in Tabelle 5-1 zusammengefassten verkehrsrelevanten Grunddaten übernommen.

| Größe | Wert | übernommen aus |
|---|---|---|
| BGF / Beschäftigtem | 30-40 $m^2$ je Beschäftigtem | 1 |
| Wege von Beschäftigten | 3,3-3,5 Wege / Tag | 1 |
| Wege von Kunden | 0,5-1,0 Wege / Tag | 1 |
| Anteil der Wege im MIV, Beschäftigte | 30 - 70 % | 1 |
| Anteil der Wege im MIV, Kunden | 90-100 % | 1 |
| Pkw-Besetzungsgrad | 1,0-1,1 Personen / Pkw | 1 |
| Tagesganglinien für Gebietstypen und Fahrtzwecke | diverse | 2 |

Tabelle 5-1: Berechnungsgrundlagen für die Verkehrserzeugung aus 1 und 2

Die Berechnung der durch das geplante Bauvorhaben erzeugten Zusatzverkehre erfolgte auf Basis der vorstehend genannten Mobilitätskennwerte sowie auf der Grundlage der aus dem Entwurf des B-Plans ableitbaren Bruttogeschossflächen und einer Anzahl von 3 Geschossen.

Die Ergebnisse für die Beschäftigten-, Kunden- (Pkw-Verkehr) sowie Lieferantenverkehre (Lkw-Verkehr) sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

| Nutzung | Bruttogeschossfläche [$m^2$] | Quell- und Zielverkehr [Pkw/24h] | Quell- und Zielverkehr [Lkw/24h] | Summe [Kfz/24h] |
|---|---|---|---|---|
| Verwaltung | 2.850 | 45-141 | 3-6 | 48-147 |
| | **Mittelwert** | **93** | **5** | **98** |

Tabelle 5-2: Nutzungsumfänge und Verkehrsnachfrage

In der EAR 05 werden für Gewerbe- und Industriegebiete spezifische Kenngrößen des Parkverhaltens Beschäftigter angegeben, sodass aus dem Tagesverkehr die Spitzenbelastung getrennt nach Quell- und Zielverkehr abgeleitet werden kann.

| Summe Quell- und Zielverkehr [Kfz/h] | Parkquellverkehr [% des Tagesquellverkehrsaufkommens] | Parkzielverkehr [% des Tagesquellverkehrsaufkommens] | Quellverkehr [Kfz/h] | Zielverkehr [Kfz/h] |
|---|---|---|---|---|
| 100 | 21,8 | 1,4 | **22** | **2** |

Tabelle 5-3: Verkehrserzeugung

Durch diese geringen Verkehre sind in der Rostocker Straße und dem nächstliegenden nicht signalisierten Knotenpunkt Bahnhofstraße / Dr.-Leber-Straße / Altwismarstraße / Rostocker Straße negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit auszuschließen.

## 5.2 Erforderliche Stellplatzanzahl

Die Ermittlung der nötigen Stellplätze für das dreigeschossige Gewerbegebiet beruht auf der Annahme, dass ein Stellplatz pro Tag 1,5-mal befahren wird. Daraus ergibt sich ein Bedarf von ca. 70 Stellplätzen.

| | |
|---|---|
| Verkehrserzeugung | 100 Kfz/Tag |
| Fahrten/Tag (Annahme) | 1,5 |
| **Stellplätze** | **≈ 70** |

Tabelle 5-4: Erforderliche Stellplatzanzahl

## 6 Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

Für die Umgestaltung des Bahnhofumfeldes in der Hansestadt Wismar Beschloss die Bürgschaft einen Bebauungsplan aufzustellen. Dies setzt die Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens voraus, in dem die Machbarkeit, verkehrliche Erschließung der Bahnhofstraße zum Bahnhofvorplatz untersucht und die Verknüpfung der Verkehrsflächen sowie die Vernetzung von Geh- und Radwegen optimiert werden sollten. Des Weiteren wurde die Erschließung eines eingeschränkten Gewerbegebietes im südöstlichen Bereich des Bahnhofvorplatzes untersucht.

Die Verkehrsuntersuchung wurde in zwei Abschnitte geteilt:

1. Abschnitt: Neuordnung der Verkehrsflächen; Optimierung der Geh- und Radwege
2. Abschnitt: Errichtung eines eingeschränkten Gewerbegebietes

Vor der Bearbeitung beider Abschnitte fand eine Bestandsaufnahme durch eine Ortsbegehung statt. Für den Abschnitt 1 wurden die Verkehrsflächen, Fahrrad-Abstellanlagen sowie Gehwege im Ist-Zustand analysiert. Nach Absprache mit dem AG wurde eine Neuordnung der genannten Untersuchungsobjekte durchgeführt. Durch die Umstrukturierung der Kfz-Relevanten Funktionen Taxis, Kiss & Ride sowie Parken war die Erschließung des neuen Gebietes durch einen Knotenpunkt an die Bahnhofstraße notwendig. Dieser wurde als vorfahrtsgeregelter Knoten mit Mischspuren anhand der Belastung des Prognose-Planfalls 2030 auf Leistungsfähigkeit untersucht, die sich aus der Überlagerung der Verkehrserhebung des Jahres 2012 und der Verkehrserzeugung der Kfz-Relevanten Funktionen (Quellverkehr: 154 Kfz/h; Zielverkehr: 148 Kfz/h) ergab. Mit der Qualitätsstufe B wurde die Leistungsfähigkeit des nicht signalisierten Knotens nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen nachgewiesen. Dieser könnte Mehrverkehr in Folge einer Erhöhung der Stellplatzkapazität um + 230 Stellplätze aufnehmen, wenn das Verhältnis zwischen Kurz- und Langzeitparker 2/3 zu 1/3 besteht (insgesamt 380 Stellplätze). In Abhängigkeit dieser Nutzungsverteilung wurden verschiedene Stellplatzkapazitäten ermittelt, die zwischen 350 und 460 Stellplätzen liegen. Diese Werte repräsentieren jedoch nur die Kapazitäten aus verkehrsplanerischer Sicht. Es müssten nachfolgend der Flächenbedarf sowie die Flächenverfügbarkeit geprüft werden.

Durch die Erschließung der neuen Verkehrsfläche im Bereich der bestehenden Bushaltestelle in Fahrtrichtung ZOB musste diese in Richtung ZOB verschoben werden. Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Lindengarten blieb bestehen, lediglich die Art der Haltestelle änderte sich von einer Haltestellenbucht zu einer Fahrbahnrandhaltestelle.

Im Anschluss wurden Planungsempfehlungen, wie beispielsweise die Erweiterung der vorhandenen Wegeleitsysteme der Bahn, die Beachtung kurzer und barrierefreier Wege für Fußgänger

sowie die Planung von taktilen Leiteinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte ausgesprochen, um auf den Verbesserungsbedarf des Bahnhofsvorplatzes hinzuweisen.

Im Abschnitt 2 wurden die zu erwartenden Verkehre infolge des geplanten Gewerbegebietes sowie die benötigte Stellplatzanzahl ermittelt. Unter der Annahme, dass eine 3-geschossige Bebauung für die Nutzung von Verwaltungen geplant wird, ist mit einem Quellverkehr in der Nachmittagsspitze von 22 Kfz/h und einem Zielverkehr von 2 Kfz/h auszugehen. Der dafür benötigte Stellplatzbedarf liegt bei 70 Stellplätzen. Durch den geringen Verkehr sind Auswirkungen auf den nicht signalisierten Nachbarknoten Bahnhofstraße / Dr.-Leber-Straße / Altwismarstraße / Rostocker Straße auszuschließen.

In den Tabelle 6-1 und Tabelle 6-2 sind die Untersuchungsergebnisse noch einmal übersichtlich zusammengefasst.

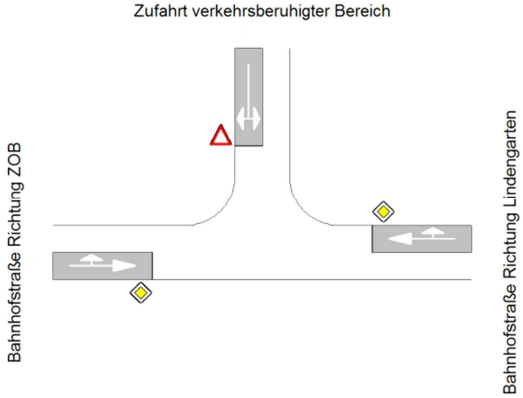
<table>
<tr><th colspan="3">Zusammenfassung Abschnitt 1</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Anordnung der Verkehre</td><td>Bestand</td><td>Planung</td></tr>
<tr><td>
</td><td>
</td></tr>
<tr><td></td><td>Bushaltestelle Richtung ZOB: Haltestellenbucht<br>Bushaltestelle Richtung Lindengarten: Haltestellenbucht</td><td>Bushaltestelle Richtung ZOB: Haltestellenbucht<br>Bushaltestelle Richtung Lindengarten: Fahrbahnrandhaltestelle</td></tr>
<tr><td>Neuer Knotenpunkt</td><td colspan="2"> 
</td></tr>
<tr><td>Verkehrs-erzeugung</td><td colspan="2">9 Taxis<br>100 Stellplätze Kurzzeitparken<br>50 Stellplätze Langzeitparken<br>10 Kiss&Ride<br>→<br>Quellverkehr: 154 Kfz/h<br>Zielverkehr: 148 Kfz/h</td></tr>
<tr><td>Verkehrs-verteilung</td><td colspan="2">In, bzw. aus Fahrtrichtung ZOB: 2/3<br>In, bzw. aus Fahrtrichtung Lindengarten: 1/3</td></tr>
<tr><td>Leistungs-fähigkeit</td><td colspan="2">Der nicht signalisierte Knotenpunkt ist mit der Qualitätsstufe B leistungsfähig.</td></tr>
<tr><td>Stellplatz-kapazität</td><td colspan="2">Verhältnis Kurzzeit- / Langzeitparker 2/3 / 1/3: 380<br>Verhältnis Kurzzeit- / Langzeitparker 1/2 / 1/2: 460<br>Verhältnis Kurzzeit- / Langzeitparker 3/4 / 1/4: 350</td></tr>
<tr><td>Planungs-empfehlungen</td><td colspan="2">Wegeleitsysteme zentraler Ziele innerhalb des Bahnhofvorplatzes<br>Kurze und barrierefreie Wege für Fußgänger<br>Planung von taktilen Leiteinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte<br>Eindeutige Zielführungen zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgänger, Rad und Kfz</td></tr>
</table>

Tabelle 6-1: Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse; Abschnitt 1

| Zusammenfassung Abschnitt 2 | | |
|---|---|---|
| Verkehrserzeugung | Nutzung: Verwaltung<br>3 Geschosse<br>BGF je Geschoss: 950 m² | Quellverkehr: 22 Kfz/h<br>Zielverkehr: 2 Kfz/h |
| erforderliche Stellplätze | 70 Stellplätze | |
| Leistungsfähigkeit | Es sind keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit im Umfeld der Rostocker Straße zu erwarten. | |

Tabelle 6-2: Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse; Abschnitt 2