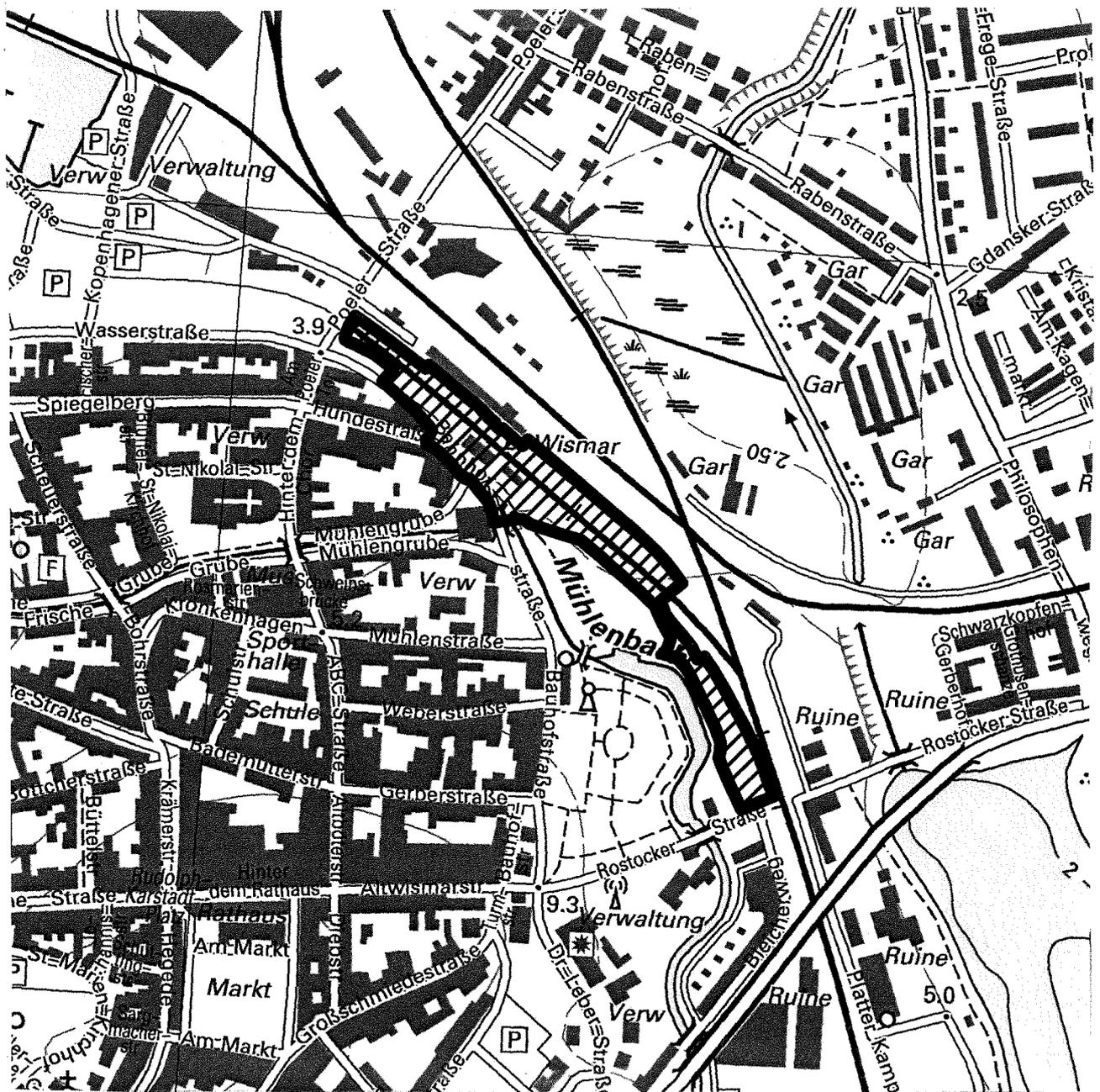


BEGRÜNDUNG

ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 80/11

"BAHNHOFSVORPLATZ - ROSTOCKER STRAÙE"

STAND: MAI 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 zur 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 Betriebe 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 Denkmalsbereich 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 Geltungsbereichs 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 Einschränkungen 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 Altstadttrandbereich 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 Geländere Relief 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 Erlebarkeit 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 Denkmalsbereiches 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 Denkmalsbereich dar. Grundsätzlich müssen Maßnahmen der Energieeinsparung als auch zur Energieeffizienz im Denkmalsbereich 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:

Neuer Knotenpunkt Bahnhofstraße/Bahnhofsvorplatz

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 Bahnhofsvorstehers)-.

Der Knotenpunkt verfügt in allen Knotenpunktarmen über jeweils einen Fahrstreifen in der Zu- und Ausfahrt. Die Ströme werden demnach als Mischströme geführt.

Standorte für Kraftfahrzeuge / Öffentliches Parken

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.

Standorte für Fahrradabstellflächen

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 RAS 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 vorhandenen 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 vorhandenen 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 Wegführung 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 vorhandenen 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 Bahnhofsvorempfangsgebäude wird die Erschließung des Gebäudes im rückwärtigen Bereich, d.h. von der Bahnhofstraße abgewandten Seite, erfolgen. Von diesem Gebäude zu den Bahnsteigen ist eine Trasse für die Feuerwehrezufahrt 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 Bahnhofstraße 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 lärm erzeugenden 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 Gewerbegebietes 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 Geräuschkontingierung 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 Achschmierfett 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.

Hochwassergefährdeter Bereich

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 Denkmalsbereiches 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 m ²		
- Vorempfangsgebäude	930 m ² (Planungshoheit DB AG)		
2. Verkehrsflächen		1,868 ha	77,02%
- Bahnhofstraße			
einschl. Bahnhofsvorplatz,	5.890 m ²		
- Verkehrsberuhigter Bereich	1.323 m ²		
- Fußgängerbereiche	1 3.985 m ²		
	2 883 m ²		
	3 239 m ²		
- Öffentlicher Parkplatz	4.210 m ²		
- Fuß- und Radweg	646 m ²		
3. Fläche für Ver- und Entsorgung	58 m ²	0,005 ha	0,21 %
4. Grünflächen, öffentlich	1.445 m ²	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“ ergebenden 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 27.04.2017 als Satzung beschlossen und die Begründung einschließlich Umweltbericht durch Beschluss gebilligt.

Wismar, den 15.05.2017


Thomas Beyer
Bürgermeister



Die Satzung über den Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße“ ist mit Ablauf des ~~17.05.17~~ 17.05.17 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. <i>Internationale Schutzgebiete</i>	4
1.3.2. <i>Nationale Schutzgebiete</i>	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. <i>Geschützte Biotope</i>	14
2.6.2. <i>Lebensräume im Bereich des Eingriffs</i>	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. <i>Erschließung</i>	18
3.2.2. <i>Baubedingte Wirkungen</i>	18
3.2.3. <i>Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen</i>	18
3.2.4. <i>Vermeidung und Verminderung erheblicher Beeinträchtigungen</i>	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. <i>Flächige Festsetzungen des B-Plans</i>	23
3.5.2. <i>Maßnahme Kleingarten „Hufe Mecklenburger Tor“</i>	23
3.5.3. <i>Neupflanzung von 1 Baum</i>	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 Misstand 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 Bahnhofstraße sowie die Parkanlage Lindengarten. Östlich schließt sich unmittelbar das Gelände der Deutschen Bahn AG an.

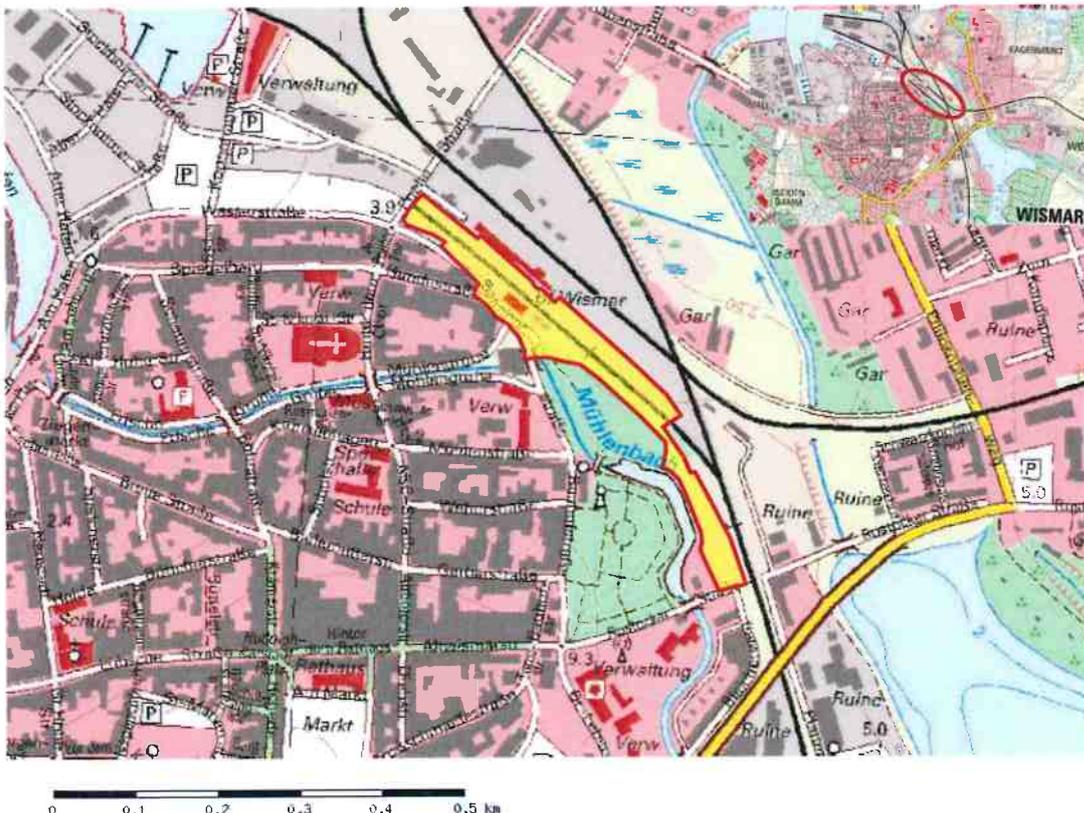


Abbildung 1: Übersicht über die Lage des Plangebietes (rot umrandet, gelbe Fläche). Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.



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

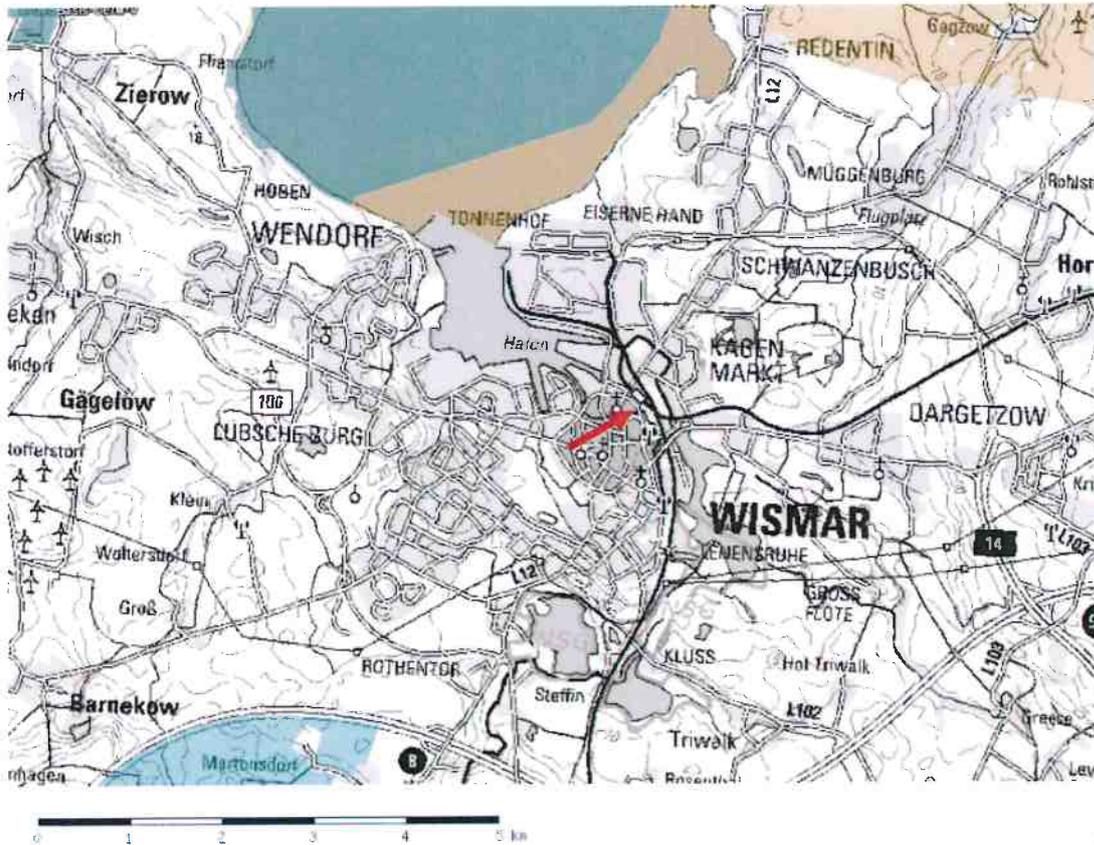


Abbildung 3: Europäische Schutzgebiete im Umfeld des Plangebietes (Pfeil). Blau = FFH-Gebiet, braun = EU-Vogelschutzgebiet. Quelle: Kartenportal Umwelt M-V 2013.

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.

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 Rückzugsstufen 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

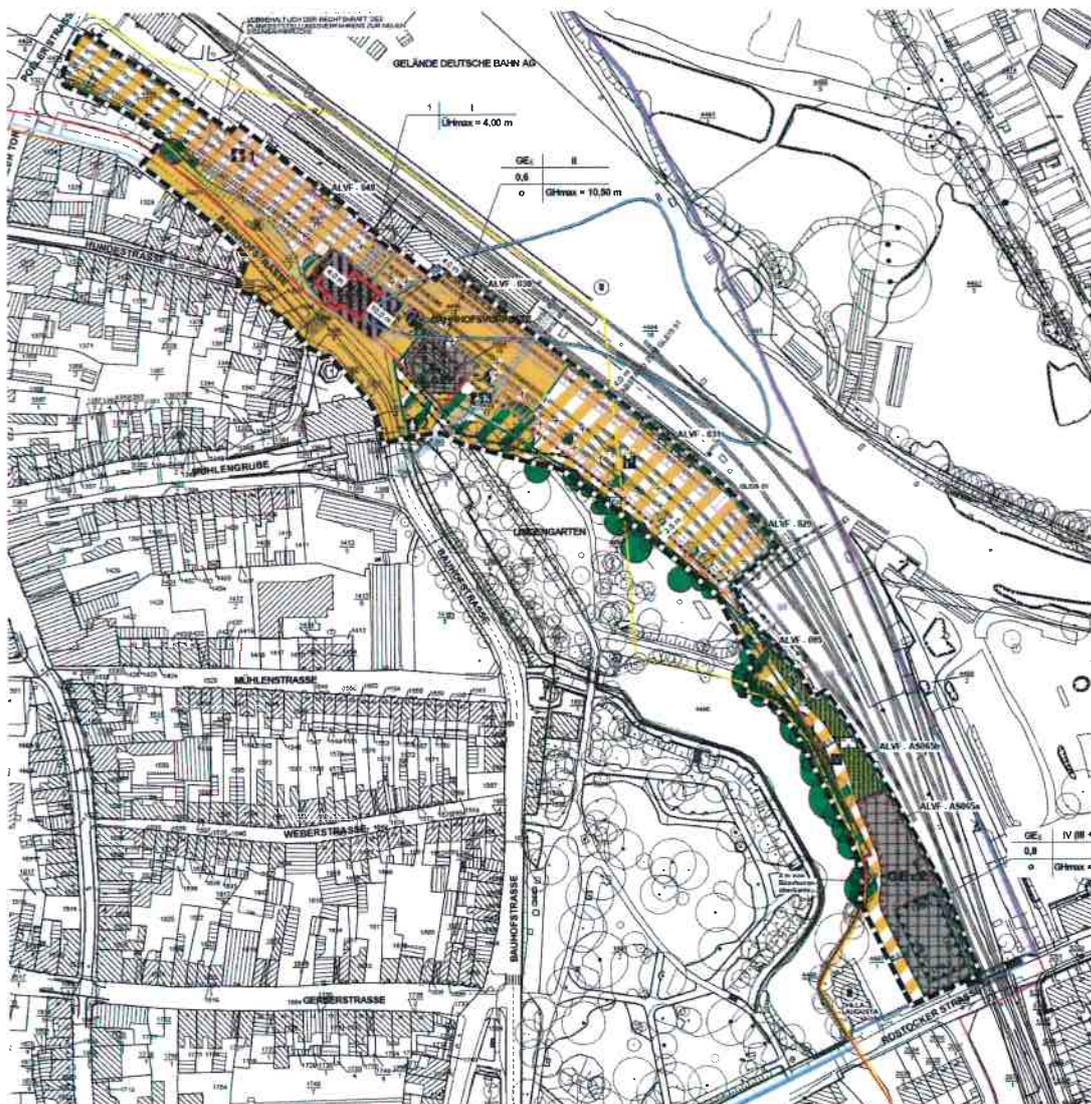


Abbildung 5: Auszug B-Plan 80 Planzeichnung. Quelle: Hansestadt Wismar02/ 2015.

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 Denkmalsbereich 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 nächstgelegenen 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

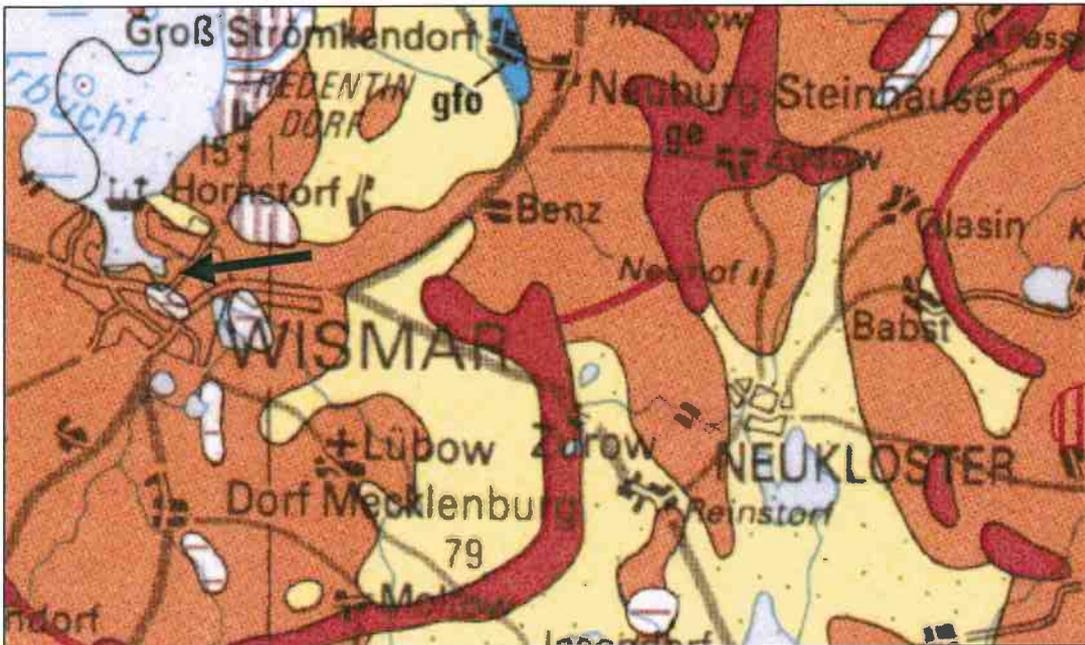


Abbildung 7: Geplanter Standort (Pfeil) im Kontext der geologischen Oberfläche. Kartengrundlage: Geologische Übersichtskarte von Mecklenburg-Vorpommern, M 1:500.000 © LUNG M-V Güstrow; verkleinerter Ausschnitt.

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).

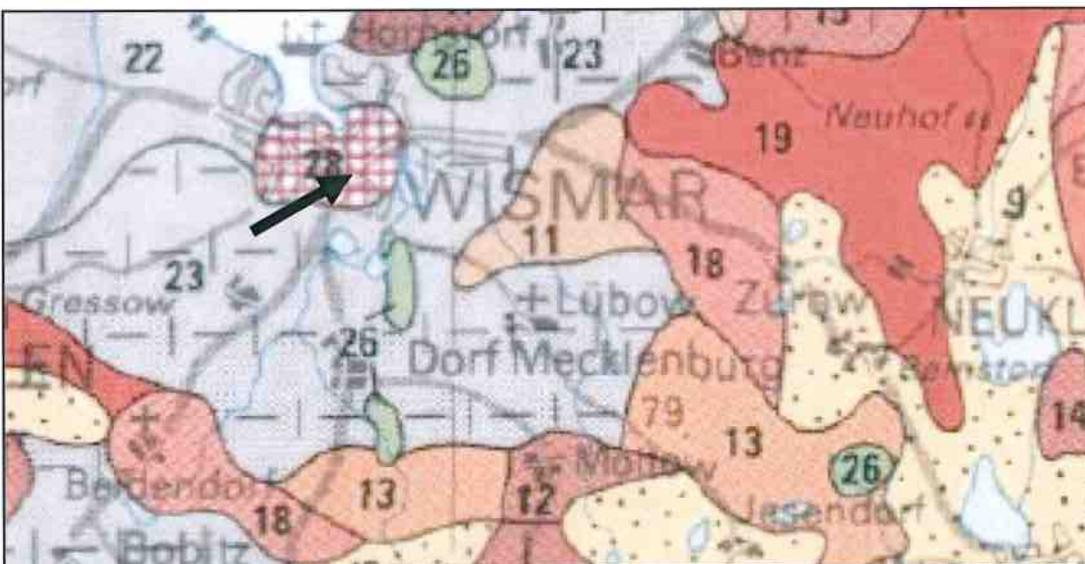


Abbildung 8: Geplanter Standort (Pfeil) im Kontext der anstehenden Bodengesellschaften. Kartengrundlage: Bodenübersichtskarte von Mecklenburg-Vorpommern, M 1:500.000 © LUNG M-V Güstrow; verkleinerter Ausschnitt.

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 Klimateigenschaften 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 Bahngelände 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 Bahnhofgebäude. Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

Hier ist der verkehrsberuhigte Bereich V1 und teilweise der verkehrsberuhigte Bereiche V2 geplant. Nach Rückbau der noch vorhandenen 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. Hauptbiototyp 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. Hauptbiototyp 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. Hauptbiototyp 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 jähig, 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 Biototyp 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 Bahnhofstraße. 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 Plangebietes 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 Bahnhofstraße 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 abgeleitet 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, stadtypischen 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.

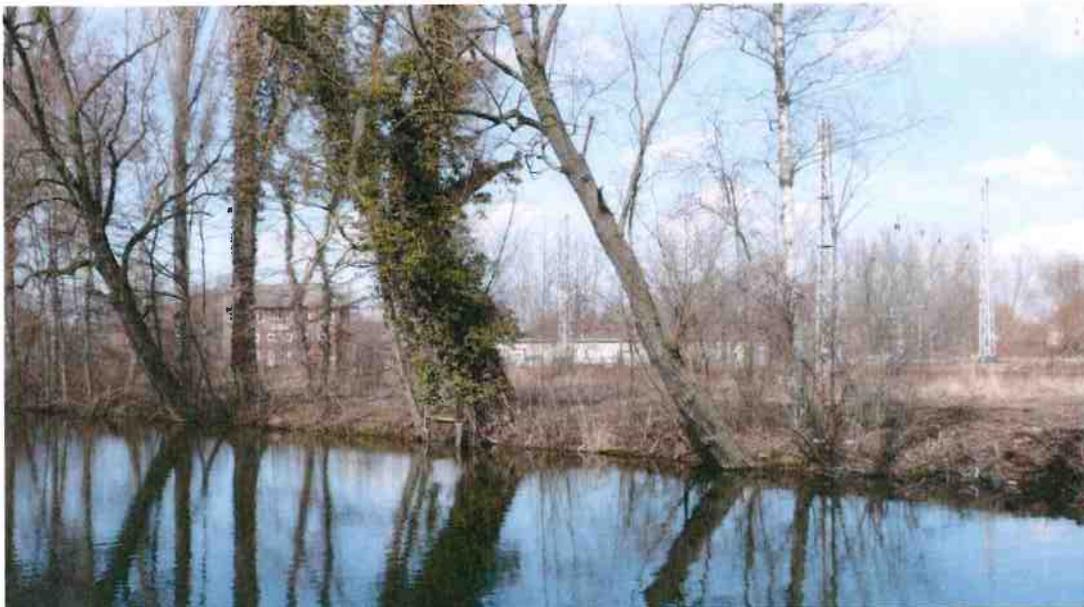


Abbildung 19: Blick auf das östliche Ufer des Mühlenbaches, die säumenden Bäume sind zur Erhaltung festgesetzt, Foto: Stadt Land Fluss 8.04.2013.

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 Bahnhofsvorplatz mit einer Größe von 2.068 m² (gesamt 5.890 m²).

Es soll einen 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 Biotypen 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, laufen 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 Bei Vollversiegelung von Flächen erhöht sich das Kompensationserfordernis um einen Betrag von 0,5 (bei Teilversiegelung um 0,2).
2	2 - 3,5 fach	
3	4 - 7,5 fach	
4	≥ 8 fach	

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-Biototyp	Rote Liste	Regenerationsfähigkeit	Flächengröße in m ²	Kompensationswertzahl	Versiegelung Zuschlag	Kompensationswertfaktor	Kompensationsflächenäquivalent in m ²
Vorempfangsgebäude Bestand	10	OVN			930				
GE ₁	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 Bbauungsplan 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):

$$\begin{array}{lcl} \text{Fläche} \times \text{Kompensationswertzahl} & \times \text{Leistungsfaktor} = & \text{Flächenäquivalent der Maßnahme} \\ 1.445 \text{ m}^2 \times 2,0 \times 1,0 & = & \underline{2.890 \text{ m}^2 \text{ FÄQ.}} \end{array}$$

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 Maßnahmetyp 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, bleibt die Kompensationswertzahl bei 1,0. Es ergibt sich folgender Kompensationswert:

$$\begin{array}{lcl} \text{Fläche} \times \text{Kompensationswertzahl} & \times \text{Leistungsfaktor} = & \text{Flächenäquivalent der Maßnahme} \\ 20 \text{ St.} \times 25 \text{ m}^2 \times 1,0 \times 1,0 & = & \underline{500 \text{ m}^2 \text{ FÄQ.}} \end{array}$$

→ 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
 $2.515 \text{ m}^2 \times 3,0 \times 1,0 = 7.545,00 \text{ m}^2 \text{ FÄQ (Umwandlung Kleingarten)}$

sowie

$142,16 \text{ m}^2 \times (3,0 + 0,5) \times 1,0 = 497,56 \text{ m}^2 \text{ FÄQ. (UW Kleingarten + Entsiegelung)}$

→ Die Rückbau- und Renaturierungsmaßnahmen in der Kleingartenanlage „Hufe, Mecklenburger Tor“ haben einen Gesamtwert von $7.545,00 \text{ m}^2 \text{ FÄQ} + 497,56 \text{ m}^2 \text{ FÄQ} = 8.042,56 \text{ m}^2 \text{ FÄQ}$.



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-Hüffle, 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, Textteil 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.