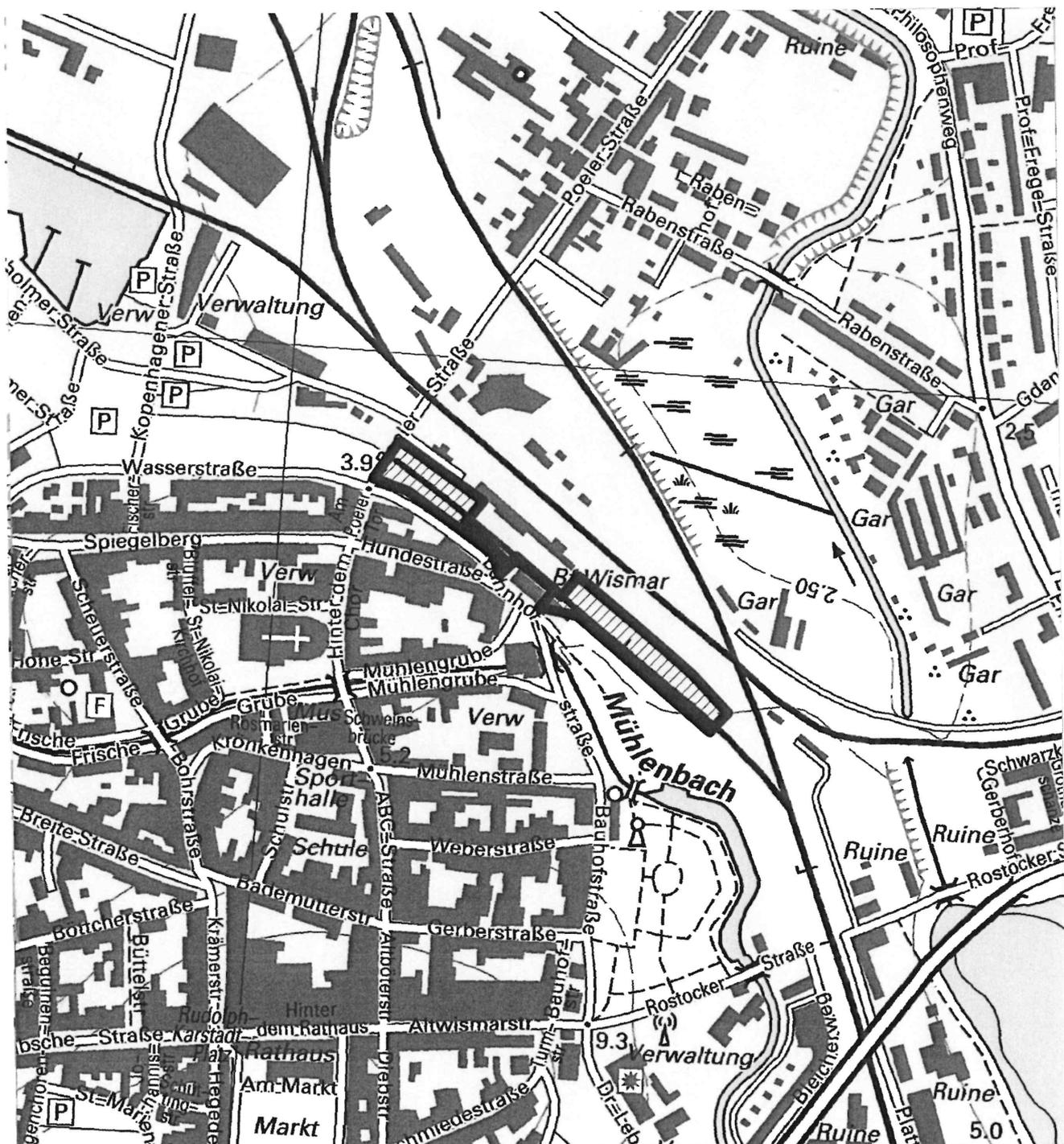


BEGRÜNDUNG

ZUR 52. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
"UMWANDLUNG VON FLÄCHEN FÜR BAHNANLAGEN IN STRAßENVER-
KEHRSFLÄCHEN -RUHENDER VERKEHR- IM BEREICH BAHNHOFSTRASSE"

STAND: JANUAR 2017



Inhaltsverzeichnis

1 – Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

- 1.1. Allgemeines
- 1.2. Geltungsbereich der Planung
- 1.3. Einordnung der Planung
- 1.4. Planungsabsichten und Ziele
- 1.5. Planungsinhalt
- 1.6. Städtebauliche Zahlen und Werte

2 - Umweltbericht

Ausfertigungsvermerk

1 – Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

1.1 Allgemeines

Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar hat in ihrer Sitzung am 25.09.2014 die Aufstellung der 52. Änderung des Flächennutzungsplanes „Umwandlung von Flächen für Bahnanlagen in Straßenverkehrsfläche –Ruhender Verkehr- im Bereich Bahnhofstraße“ beschlossen.

Der Geltungsbereich der 52. Änderung umfasst ca. 0,97 ha.

1.2 Geltungsbereich der Planung

Das Plangebiet liegt nördlich der Altstadt der Hansestadt Wismar.

Der Geltungsbereich der 52. Änderung wird begrenzt:

im Nord-Osten:	durch Flächen für Bahnanlagen
im Süd-Osten :	durch Flächen für Bahnanlagen
im Süd-Westen:	durch die Bahnhofstraße
im Nord-Westen:	durch die Poeler Straße

Die genaue Lage und der Umfang sind im Übersichtsplan auf dem Deckblatt dargestellt.

1.3 Einordnung der Planung

Der Geltungsbereich der vorliegenden Planung ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Wismar als Flächen für Bahnanlagen dargestellt.

1.4 Planungsabsichten und Ziele

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Wismar ist der Plangeltungsbereich der 52. Änderung des FNP als Fläche für Bahnanlagen dargestellt.

Die auf diesen Flächen befindlichen Gleistrassen wurden bereits vor einigen Jahren von der Deutschen Bahn AG (DB AG) stillgelegt und zurückgebaut.

Die Stadt beabsichtigt auf diesen Flächen einen funktionell sowie gestalterisch aufgewerteten Bahnhofsvorplatz zu entwickeln. Zu diesem Zweck wird der Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße“ aufgestellt. Die

Umsetzung der darin enthaltenen Planungsabsichten tragen dazu bei, den Übergangsbereich zwischen historischer Altstadt und dem weiteren nördlich angrenzenden Stadtgebiet neu zu ordnen und die Erlebbarkeit der Hansestadt Wismar zu erhöhen. Insofern leistet die Stadt einerseits einen Beitrag, den Tourismus als einen maßgebenden Wirtschaftszweig qualitativ aufzuwerten und andererseits die Hansestadt als UNESCO Welterbe und somit als Kulturstadt überregionaler Bedeutung zu sichern und zu entwickeln (vgl. Pkt. 3.1.3 (3) und (6) (Z) RREP WM)

Bereits 2011 wurde das Planverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 eingeleitet.

Die Voraussetzung für die Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 80/11 ist nach Maßgabe des Entwicklungsgebotes die Wirksamkeit der vorliegenden 52. Änderung des FNP der HWI. Die derzeitige Ausweisung von Flächen für Bahnanlagen ist in Straßenverkehrsflächen –Ruhender Verkehr- zu ändern.

Das Verfahren zur Aufstellung der 52. Änderung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Wismar „Umwandlung von Flächen für Bahnanlagen in Straßenverkehrsflächen -Ruhender Verkehr- im Bereich Bahnhofsvorplatz“ wird parallel zum Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße“ durchgeführt.

Der Geltungsbereich der 52. Änderung des FNP befindet sich innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 80/11 und betrifft nur die im FNP der Stadt ausgewiesenen Flächen für Bahnanlagen. Der größte Teil dieser Flächen war zu Planbeginn bereits als vom Eisenbahn-Bundesamtes freigestellte und entwidmete Flächen im Eigentum der HWI. Hierfür besaß die HWI bereits die Planungshoheit.

Seit Beginn der Planung zur 52 FNP-Änderung stand die HWI auch noch für die restlichen Flächen in Grunderwerbsverhandlungen mit der DB AG.

Ein seitens der Stadt beantragtes und von der DB AG 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 aber die städtischen Planungen auf den zum Kauf beantragten Bahnflächen keine Hochbauten vorsehen, sondern als dem Bahnbetrieb dienliche vorgelagerte Verkehrsflächen entwickelt werden sollen, stimmte die DB AG dem Grunderwerb zu.

Im Januar 2016 wurde der Kaufvertrag über den Erwerb der restlichen Flächen des Geltungsbereiches der 52 FNP-Änderung durch die HWI beurkundet.

Die Planungshoheit über diese restlichen Flächen konnte dabei nicht an die Stadt übergehen, weil die Flächen wegen vorhandener Leitungen nicht entwidmet und somit nicht freigestellt wurden.

Aus diesem Grund können diese Flächenanteile nicht im Rahmen der 52. FNP-Änderung von Flächen für Bahnanlagen in Verkehrsflächen umgewandelt werden. Die Größe des Plangebietes musste nach dem Grunderwerb in der Planzeichnung zur 52. Änderung des FNP entsprechend angepasst und somit verkleinert werden.

Gemäß landesplanerischer Stellungnahme stehen raumordnerische Belange der 52. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht entgegen.

1.5 Planungsinhalt

Das gesamte Plangebiet der 52. Änderung des Flächennutzungsplanes wird als Straßenverkehrsfläche –Ruhender Verkehr- ausgewiesen.

Das Plangebiet befindet sich gegenwärtig nicht in einer festgesetzten Trinkwasserschutzzone.

Gemäß der beim StALU WM beantragten Neufestsetzung der Trinkwasserschutzzonen für die HWI befindet sich der Geltungsbereich der 52. F-Plan-Änderung zukünftig in der Trinkwasserschutzzone IIIA und IIIB der Wasserfassung Friedrichshof. Daraus resultieren Verbote bzw. Nutzungsbeschränkungen, die es gemäß der noch zu erlassenden Wasserschutzgebietsverordnung zu beachten gilt. Insbesondere die zukünftige Nutzung als Straßenverkehrsfläche -Ruhender Verkehr- unterliegt wasserrechtlichen Festsetzungen aufgrund der Lage in der Trinkwasserschutzzone.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Bodendenkmals „Altstadt“.

Für sämtliche Bauvorhaben ist eine Genehmigung nach § 7 DschG M-V erforderlich. Des Weiteren befinden sich im Plangebiet wesentliche Teile des Einzeldenkmals „Bahnhofsanlage“. Bei der geplanten funktionell und gestalterischen Entwicklung dieses Areals ist zu beachten, dass der Charakter dieses Bereiches als Bestandteil einer Bahnanlage nicht gänzlich verloren geht.

Die planerischen Erfordernisse sowie Eingriffe in Natur und Landschaft, die mit dieser Ausweisung verbunden sind, werden in der parallel zu diesem Verfahren laufenden Aufstellung des B-Planes Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße“ geprüft und bearbeitet.

1.6 Städtebauliche Zahlen und Werte

Geltungsbereich des Plangebietes	0,97 ha	100 %
1. Straßenverkehrsfläche	0,97 ha	100 %

2 - Umweltbericht

2.1 Einleitung

Das hier zu bewertende Plangebiet der 52. FNP Änderung ist 0,97 ha groß und durch die bisherige Nutzung der Bahnanlagen der deutschen Bundesbahn geprägt. Konzeptionell nicht mehr benötigte Gleisanlagen sollen zukünftig rückgebaut und für Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung vorgehalten und umgenutzt werden.

Die bisher stillgelegten, inzwischen mit einer Spontanvegetation überzogenen Gleise bilden einen städtebaulichen Missstand in der ausgewiesenen Pufferzone der Unesco -welterbegeschützten Altstadt von Wismar.

Die Umwandlung dieser stillgelegten nicht genutzten Flächen trägt zur städtebaulichen Neuordnung in Bezug auf Gestalt, Nutzung und Funktion bei.

Im folgenden werden die voraussichtlich zu erwartenden Eingriffe in den Natur – und Landschaftshaushalt verbal beschrieben.

Eine detaillierte Beschreibung und Bewertung der einzelnen Komponenten erfolgt über den zu erarbeitenden Umweltbericht im Bebauungsplanverfahren. Gleiches gilt für den zu erstellenden Fachbeitrag zum Artenschutz. Eine daraus folgende Gegenüberstellung von Bestand und Planungsabsicht beinhaltet Aussagen zum Flächen- und Artenverlust, zur Minderung des Eingriffes oder zum notwendig werdenden Ausgleich.

2.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Ziele des Umweltschutzes für das Plangebiet bestehen vor allem in der Nutzungsänderung stillgelegter Flächen, die derzeit mit einer Spontanvegetation überzogen sind.

Diese rückzubauen, zu ordnen und somit der altstadtnahen Nutzung, mit unterschiedlichen Funktionen, unter dem Aspekt der umweltgerechten Einordnung in das Stadtbild zu integrieren, ist das Ziel der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung.

Mit der angestrebten Flächennutzungsplanänderung werden weiterhin die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, Flächen mit besonderer Zweckbestimmung zur weiteren Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes, für den ruhenden Verkehr am Altstadtring sowie die Anbindung und Weiterführung der wichtigen rad- und fußläufigen Wege vom Alten Hafen, über den Bahnhofsvorplatz bis zum Erholungsgebiet am Mühlenteich und dem südlichen Altstadtring mit verschiedenen Übergängen in Park- und Grünanlagen.

Durch die Vernetzung von Grünbereichen wird gleichzeitig Lebensraum, Verbreitung und zukünftiger Bestandserhaltung entsprochen sowie deren weitere Entwicklung ermöglicht.

3. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen (Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB)

a) Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Tiere

Auf der Grundlage des vorhandenen Bestandes ist im gesamten Plangebiet von einem durchschnittlichen Anteil an Vogel- und Insektenarten auszugehen, die größtenteils in den unmittelbar angrenzenden Landschaftsbestandteilen vorkommen und das Plangebiet nur streifen.

Pflanzen

Die bisherigen Flächen im Plangebiet sind von ruderalem Kriechrasen geprägt, der sich vorwiegend zwischen den Gleisanlagen entwickelt haben.

Einzelne Pioniergehölze bzw. Großbäume am Mühlengraben die noch ins Plangebiet hineinragen müssen entsprechend ihrer Vitalität und Lebenserwartung untersucht und ggf. in der Planung Berücksichtigung finden.

Boden

Die im Plangebiet anzutreffenden Flächen sind versiegelt und teilversiegelt ohne natürliche Bodenschichten. Durch die Nutzung als Bahnanlage bestehen die Flächen größtenteils aus Schienen und Gleisbett, bzw. vollversiegelten Flächen.

Wegen des jahrzehntelangen Herbizideinsatzes an Bahnhöfen und Gleisanlagen ist von einer Belastung des Bodens auszugehen. Gleiches gilt für den Bereich der ehemaligen Drahtwaren, später Papierfabrik. Hier sollten Bodenproben genauen Aufschluss geben und wenn nötig geeignete Maßnahmen festgelegt werden.

Wasser

Das Gebiet befindet sich in keiner Trinkwasserschutzzone .

Am Rande des Plangebietes fließt der Mühlengraben, der durch das Vorhaben nicht betroffen ist.

Wie mit anfallendem Oberflächenwasser zukünftig umgegangen wird, muss die weitere Planung aufzeigen.

Klima / Luft

Der Untersuchungsraum liegt im atlantischen maritim beeinflussten Gebiet des westmecklenburgischen Ostseeküstenklimas. Die vorherrschenden Windrichtungen sind Südwest und West. Klimatische Veränderungen sind durch die beabsichtigte Flächennutzung nicht zu erwarten.

Schallschutz

Anzuregen ist die genaue Prüfung der Lärmimmissionen die durch die neue Nutzung zu erwarten ist, um angrenzenden Bereiche zu schützen bzw. gezielte Vorkehrungen zum Schallschutz vorzusehen und durch Planzeichen und textliche Festsetzung im Bebauungsplan auszuweisen.

Landschaft

Die bisherigen Flächen stellen sich als Gewerbebrache dar.

Das Fachprogramm Naturschutz und Landschaftspflege des Landschaftsplanes weist für den Planbereich keine besondere Zielsetzung aus. Benachbarte Landschaftsbestandteile und Parkanlagen werden nicht bzw. nur äußerst geringfügig betroffen.

Biologische Vielfalt

Die biologische Vielfalt der Flora und Fauna wird im Plangebiet als durchschnittlich eingestuft.

Wichtige Lebens- und Erhaltungsräume befinden sich unmittelbar an das Plangebiet angrenzend.

Erhaltungsziele und Schutzzweck von FFH- und Vogelschutzgebieten

Keine ausgewiesenen Bereiche

b) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung

Tiere

Die im Plangebiet vorhandenen Lebensbereiche für Insekten, Vögel und Niederwild werden teilweise und nur gering beeinträchtigt.

Ausgleichspflanzungen sowie die Vernetzung von Grünflächen bilden weiterhin Lebensraum und Nahrungsgrundlage für die entsprechenden Arten, insbesondere im Lindengarten und in den Bleicher Wiesen, die sich an das Plangebiet anschließen.

Pflanzen

Vorhandene prägende Bäume im Plangebiet werden erfasst, untersucht ggf. erhalten und geschützt. Zusätzlich werden neue Pflanzungen durch entsprechende Festsetzungen ausgewiesen und durch fachgerechte Pflege dauerhaft gesichert.

Boden

Die bisher teilversiegelten Flächen werden zurückgebaut. Neuversiegelungen für Verkehrsflächen führen zu notwendigem Ausgleich, der im Bebauungsplan ermittelt wird und in die Festsetzungen einfließt.

Wasser

Anfallendes Oberflächenwasser von untergeordneten Flächen im Plangebiet muss möglichst versickern können. Im Zuge der Planung werden dazu Aussagen nach Art der Flächennutzung und Beanspruchung vorgenommen.

Klima / Luft

Es sind keine bzw. nur untergeordnete Auswirkungen gegenüber der ehemals festgesetzten Nutzung als Bahn- / Gewerbefläche in Bezug auf klimatische Faktoren zu erwarten.

Landschaft

Durch die Neuordnung der Flächen wird die bisherige Brache revitalisiert und als städtebaulicher Missstand aufgehoben. Konsequenterweise vorgesehene Wegeangebote mit differenzierter Begrünung schaffen Vernetzungen zu benachbarten Landschafts- und Erholungsräumen.

Biologische Vielfalt

Die biologische Vielfalt der Flora und Fauna wird im Plangebiet durch die zukünftigen Änderungen nicht nachhaltig beeinträchtigt. Umliegende Grün- und Parkanlagen bieten weiterhin Lebensraum für bisher angetroffene Pflanzen und Tiere.

Erhaltungsziele und Schutzzweck von FFH- und Vogelschutzgebieten

Keine ausgewiesenen Bereiche im Plangebiet

Schutzgut Welterbe

Das unmittelbar an die Bearbeitungsfläche grenzende Gebiet der Altstadt, das unter dem Schutzstatus „Unesco – Welterbe“ steht, wird durch die angestrebte Flächennutzungsplanänderung in seiner Form, Ausdehnung und Schutzwürdigkeit nicht beeinträchtigt.

d) Zusammenfassung

Nach ersten erkennbaren Planungsabsichten kann festgestellt werden, dass es durch die angestrebte Flächennutzungsplanänderung zu keinen erheblichen, schweren Störungen und dauerhaften Beeinträchtigungen der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes im Vergleich zur bisherigen Nutzung kommt. Die bisherige Flächennutzung beinhaltete größtenteils Flächen für Bahnanlagen, die nun entfallen und als öffentliche Bereiche zugänglich werden.

Durch die Neuordnung und Nutzung wird ein bisheriger städtebaulicher Missstand am Altstadtrand beseitigt und zukünftig besser in das städtebauliche Umfeld eingeordnet.

Daraus resultierend kommt es zu einer effektiven Nutzung der einbezogenen Flächen auf der Grundlage aktueller städtebaulicher Notwendigkeiten. Vorteile in der Bündelung von Verkehrsvorbehaltsflächen führen nachfolgend auch zu Vorteilen für stadtnahe Erholungsbereiche und deren Entwicklung. So wird neben der Weiterführung der Hauptwegeverbindung um den Altstadtrand, auch ein Areal erlebbar, das für den Erholungssuchenden bisher nicht zugänglich war. Die vorhandene denkmalgeschützte Parkanlage „Lindengarten“ erhält weitere Zugänge, wird zukünftig von den bisherigen Bahnflächen Blickbeziehungen auf die Altstadtsilhouette freigeben und vor dem Hintergrund der ehemaligen

Stadtbefestigungsanlage mit Festungsgraben und verbliebenen Festungsbauten weiter in den Mittelpunkt des Betrachters/ des Erholungssuchenden gerückt.

Notwendige Ausgleich – u. Ersatzmaßnahmen im Plangebiet, werden über den zukünftigen Bebauungsplan / Umweltbericht ausgewiesen. Landschaftsbildfördernde Maßnahmen am Altstadtrand mit Übergangs- und Vernetzungsfunktion zu benachbarten Flächen werden berücksichtigt und in den textlichen Festsetzungen ausgewiesen.

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die stillgelegten Anlagen der Bahn nicht genutzt werden, sich zu Ruderalflächen mit der Ansiedlungen von Pioniergehölzen immer mehr ausbreiten und in anliegende Flächen wie z. B. in die geschützte Parkanlage des Lindengartens übergreifen.

Vorteilhaft bei dieser Planung ist die Revitalisierung von ehemals intensiv genutzten Flächen um angrenzende Landschaftsbestandteile weiterhin zu erhalten.

Die vorgelegte Planung stellt aus heutiger Sicht insbesondere auch unter Berücksichtigung der benachbarten Unesco - Welterbengeschützten Altstadt eine Aufwertung in Nutzung, Funktion und Gestaltung dar. Auf Dauer gesehen wird die Planung als umweltverträglich eingeschätzt.

Ausfertigungsvermerk

Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar hat die 52. Änderung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Wismar, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A), am ~~23.02.2017~~ beschlossen und die Begründung einschließlich Umweltbericht durch Beschluss gebilligt.

Wismar, den 24.02.2017


Thomas Beyer
Bürgermeister



Die 52. Änderung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Wismar „Umwandlung von Flächen für Bahnanlagen in Straßenverkehrsfläche –Ruhender Verkehr- im Bereich Bahnhofstraße“ ist mit Ablauf des ~~23.02.17~~ 22.4.17 wirksam geworden.