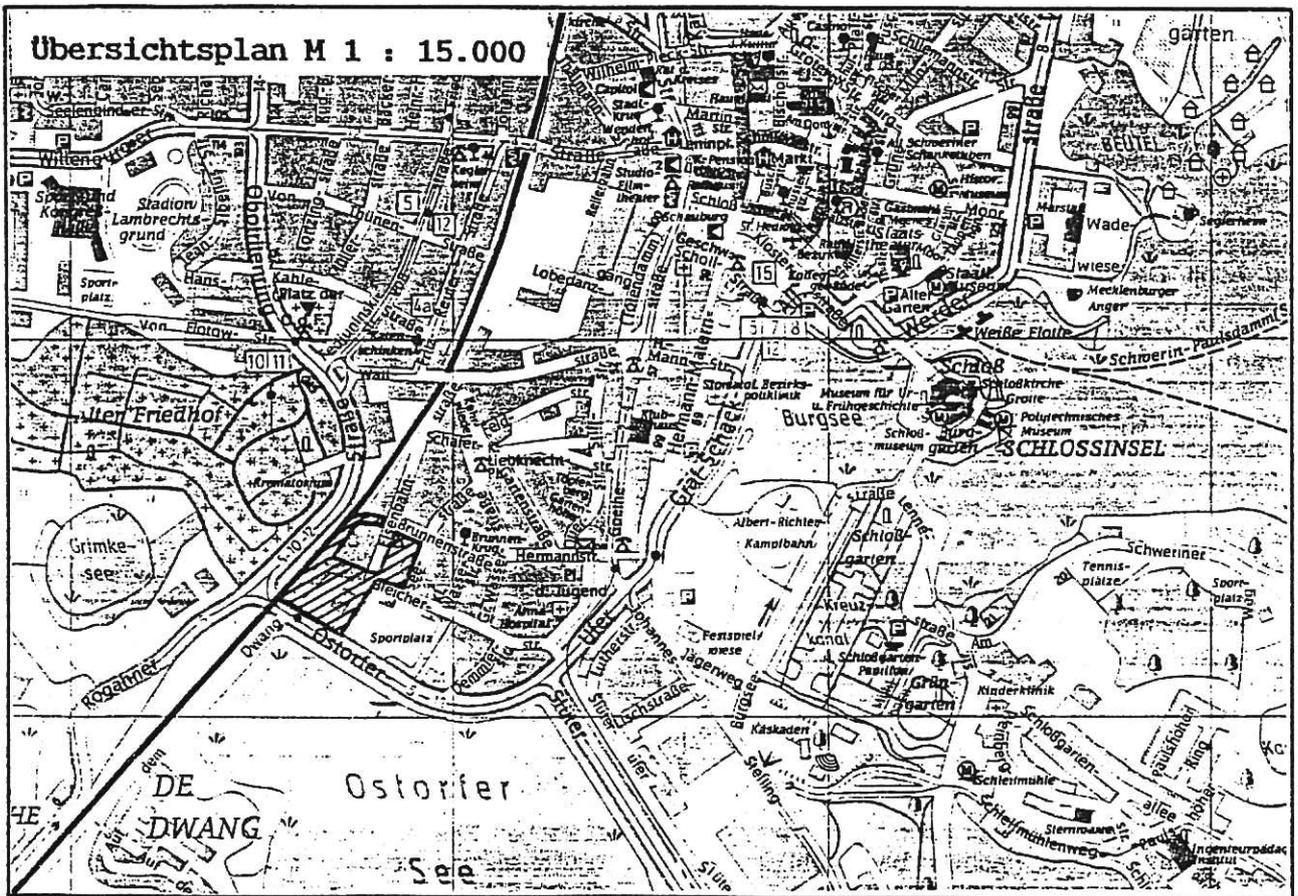


VORHABEN- UND ERSCHLIESSUNGSPLAN NR.XVI/93 DER STADT SCHWERIN FÜR DAS GEBIET

OSTORFER UFER / EHEMALIGER SCHLACHTTHOF SCHWERIN

# BEGRÜNDUNG



Stand: 20. Januar 1993

Inhalt:

- 1.0 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN
  - 1.1 Lage des Gebietes, Bestand
  
- 2.0 ZIEL UND ZWECK DES VORHABEN- UND ERSCHLIESSUNGSPLANES
  
- 3.0 EINFÜGUNG IN DIE ÜBERÖRTLICHE UND ÖRTLICHE PLANUNG
  
- 4.0 DIE PLANUNG IM EINZELNEN
  - 4.1 Bau- und nutzungsstrukturelle Planung
  - 4.2 Verkehrsplanung
  - 4.3 Grün- und Freiflächenplanung
  - 4.4 Ver- und Entsorgung
  
- 5.0 LÄRMSCHUTZ
  
- 6.0 ALTLASTENUNTERSUCHUNG
  
- 7.0 BODENORDNUNG
  
- 8.0 KOSTEN

Anlagen: Gesamtkonzept M 1 : 2.000  
Grünordnungsplan, Bendfeldt + Partner BDLA, Schwerin  
Schallschutzgutachten (Vorabzug), Gosch + Schreyer + Partner,  
Bad Oldesloe

## 1.0 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

Als Plangrundlage dient ein Katasterbestandsplan im Maßstab 1 : 1.000, erstellt durch wfw nord consult.

### 1.1 Lage des Gebietes, Bestand

Der Plangeltungsbereich liegt am südlichen Rand des Innenstadtbereiches der Stadt Schwerin und bildet den Abschluß der Feldstadt am Ostorfer See. Südlich des Plangeltungsbereiches verläuft die Straße Ostorfer Ufer; westlich wird das Plangebiet durch eine Bahntrasse der Deutschen Reichsbahn begrenzt; östlich wird das Plangebiet durch die bisherige Eisenbahnstraße und weiterführend durch die See- und Brunnenstraße umfaßt. Der westlich des Schlachthofplatzes nicht vom Vorhaben- und Erschließungsplan überplante Bereich wird mit Nahversorgungseinrichtungen, Dienstleistungen und Wohnungen beplant. Dabei werden die alte Rinderschlachthalle, der Turm und das ehemalige Verwaltungsgebäude erhalten. Die vorgesehene Planung ist aus dem Gesamtkonzept im Anhang an diese Begründung ersichtlich.

Die Straßenverläufe Obotritenring (westlich des Bahndammes) und Ostorfer Ufer gehören zum innerstädtischen Verkehrsring. Die Bahntrasse führt zum Schweriner Hauptbahnhof.

Der Plangeltungsbereich ist durch eine unterbrochene, schwarze Linie kenntlich gemacht. Seine Größe umfaßt ca. 8,5 ha.

Der Plangeltungsbereich liegt innerhalb des förmlich festgesetzten Sanierungsgebietes der Feldstadt.

Der Bestand außerhalb des Plangeltungsbereiches ist neben der verkehrstrassenbezogenen Eingrenzung durch die strukturellen Gegebenheiten der südlichen Feldstadt gekennzeichnet.

Die Feldstadt wurde Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts auf einer geebneten Fläche erbaut. Es entstand die im Umfeld des Plangebietes bestehende nordöstlich gelegene zwei- bis dreigeschossige Blockrandbebauung. Die große Einzelhausbebauung am Ostorfer Ufer wurde in den 20er und 30er Jahren dieses Jahrhunderts errichtet.

In der Feldstadt (außerhalb des Planungsbereiches) haben sich folgende Nutzungen etabliert:

- a) Wohnen als Hauptfunktion
- b) Kleingewerbliche Strukturen in Gemengelage, insbesondere im Bereich zwischen Bahntrasse und Eisenbahnstraße
- c) Dezentrale Ladengeschäfte des Kleinfachhandels
- d) Quartiersbezogene Gastronomie

Östlich des Plangebietes grenzt ein Sportgelände an.

Der Bestand innerhalb des Plangeltungsbereiches ist derzeit durch die Anlagen und Einrichtungen des Schlachthofes gekennzeichnet, für den aus wirtschaftlichen Gründen eine Weiterbetreibung nicht gegeben ist. Der Planungsbereich stellt sich als Industriebrache dar. Die städtische Platzanlage "Schlachthofplatz" liegt innerhalb des Geltungsbereiches, sie ist entlang der Seestraße mit Behelfsbauten überbaut.

Eine Grundstücksuntersuchung auf Schadstoffe vom 6. Juli 1992 der Firma BBI, Geo- und Umwelttechnik, Hamburg, ergab eine Überschreitung der Grenzwerte für den Gehalt an Schwermetallen Blei und Zink sowie an Mineral-Kohlenwasserstoffen für einen schmalen Streifen entlang der aufgeschütteten Böschung. Der kontaminierte Bereich ist lokal begrenzt. Der schadstoffhaltige Boden liegt in einer Tiefe von etwa 4 bis 8 Meter unter dem Geländeniveau. Das restliche Schlachthofgelände weist nur geringe Bodenbelastungen auf.

Der Grünbestand innerhalb des Schlachthofgeländes ist sehr gering, da das Gelände nahezu vollständig versiegelt ist. Lediglich im nördlichen Bereich befinden sich isolierte Grünflächen und sechs stark pflegebedürftige alte Linden. Der Schlachthofplatz hat einen teilweise wertvollen Baumbestand und besteht sonst aus Grünflächen, die durch streng geometrische Wegeführungen gegliedert sind.

Die verkehrliche Anbindung des Plangebietes ist durch den Anschluß an den innerstädtischen Verkehrsring sowie durch eine ÖPNV-Haltestelle der städtischen Verkehrsbetriebe am Ostorfer Ufer bereits ausreichend gewährleistet.

## 2.0 ZIEL UND ZWECK DES VORHABEN- UND ERSCHLIESSUNGSPLANES

Im Vordergrund der vorliegenden Planung steht die Schaffung eines Standortes für tertiäre Einrichtungen in Verbindung mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Bereich der südlichen Feldstadt. Das geplante Vorhaben könnte nicht nach § 34 BauGB zugelassen werden. Es dient der Schaffung von Arbeitsplätzen und ist eine für die Stadt Schwerin dringend erforderliche Infrastrukturmaßnahme. Es soll der substanzuelle Mangel an Standorten für den tertiären Sektor im Innenstadtbereich gemindert und die Funktion der Innenstadt gestärkt werden (§ 246a BauGB i.V.m § 55 BauZVO).

Der Schlachthofplatz soll qualitativ aufgewertet werden und damit zur Freiflächenversorgung beitragen.

### 3.0 EINFÜGUNG IN DIE ÜBERÖRTLICHE UND ÖRTLICHE PLANUNG

Die Stadt Schwerin übernimmt im zentralörtlichen System die Funktion eines Oberzentrums. Darüber hinaus ist Schwerin die Landeshauptstadt des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern und hat damit auch eine überregionale Dienstleistungsfunktion.

Für diese o.g. Funktionen müssen entsprechende Standortzuweisungen im Stadtgefüge erfolgen, die mit der gesamtstädtischen Entwicklung vereinbar sind.

Entsprechende Grundsätze zur Stadterneuerung liegen hier bereits vor: (Zitate aus der Rahmenplanung)

Wesentliche Grundzüge lauten:

- Das Gesamtziel der Stadterneuerung ist eine Aufwertung der Innenstadt, ihrer Lebensqualität und dabei insbesondere der Abbau substanzieller und funktionaler Mängel mit dem gleichzeitigen Anliegen, das charakteristische Stadt- und Landschaftsbild in seiner historischen Prägung und kulturellen Identität zu erhalten.
- Für die Nutzungsentwicklung ist die Stärkung der Innenstadt als Einkaufsstandort für den Einzugsbereich von Schwerin sowie die Erhaltung und Aufwertung qualitätvollen Wohnens in der Innenstadt mit unterschiedlichen Wohnformen und Ansprüchen eine zentrale Zielsetzung. Die zunehmende Tertiärisierung der Innenstadt ist räumlich zu steuern, wobei großflächige Einrichtungen auf besondere Standorte zu kanalisieren sind.
- Straßen und Plätze in der Innenstadt sind primär unter dem Gesichtspunkt der Gestaltung und Ausfenthaltsqualität öffentlicher Räume zu sehen, was das Auto in verträglichem Umfang, nicht aber in dominanter Rolle zuläßt. Autoverkehr soll soweit wie möglich weiträumig um die Innenstadt umgelenkt, zentrumsbezogener Autoverkehr, mit Ausnahme von Anliegern und dem Wirtschaftsverkehr, an der Peripherie abgefangen und auf innenstadtverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden.

Die vorliegende Planung fügt sich in die o.g. Ziele ein. Dabei muß jedoch hinsichtlich der Baustruktur eine standortbezogene Abwägung vorgenommen werden. Der vorgesehene Baukörper weicht insbesondere von dem in der Feldstadt herkömmlichen Raumschema der Blockrandbebauung ab. Durch die neue Gebäudekubatur wird jedoch die vorhandene Gebäudekante des Schlachthofes reliefgerecht markiert.

Durch die "Kammstruktur" wird ein Übergang vom Gebäudekomplex zum Freiraum der Grünfläche am Ostorfer Ufer geschaffen. Der neue Siedlungsrand der Feldstadt öffnet sich zum See.

Die geschlossene Bebauung an der Bahntrasse trägt zu einem baulichen Immissionschutz vor Verkehrslärm bei.

Die beabsichtigte Nutzung des Gebäudes läßt darüber hinaus eine eigenständige Architektursprache zu, bzw. prädestiniert diese.

#### 4.0 DIE PLANUNG IM EINZELNEN

##### 4.1 Bau- und nutzungsstrukturelle Planung

Die beabsichtigte Bebauung soll als Büro- und Verwaltungskomplex, und im Nordwesten des Geltungsbereiches, nordöstlich des linsenförmigen Verwaltungshauptgebäudes als Einzelhandels- und Dienstleistungsversorgung entwickelt werden. Dieser konkrete Nutzungszweck ist in der Planzeichnung (Teil A) durch Einschrieb bestimmt. Auf eine Ausweisung des Baugrundstückes als Baugebiet i.S.d. §§ 2-11 BauNVO wird deshalb verzichtet.

Die für die Dienstleistungsnutzung geplante Nettonutzfläche beträgt rd. 24.000 m<sup>2</sup>, verteilt auf ein Hauptgebäude und drei Flügelbauten. Die Bruttogeschoßfläche ist mit maximal 30.000 m<sup>2</sup> angesetzt.

Die Einzelhandels- und Dienstleistungsversorgung teilt sich folgendermaßen auf: im Erdgeschoß sind Einzelhandelsflächen über die gesamte bebaubare Fläche mit max.1350 m<sup>2</sup> festgesetzt; die beiden Obergeschosse beherbergen Dienstleistungen und Büros und sind um einen Belichtungs-Innenhof angelegt. Die Bruttogeschoßfläche der beiden Obergeschosse beträgt zusammen rd. 2.000 m<sup>2</sup>.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Grundfläche und die Zahl der Vollgeschosse in Anlehnung an die BauNVO bestimmt.

Die Grundfläche (GR) des Büro- und Verwaltungskomplexes ist auf maximal 7.610 m<sup>2</sup> festgesetzt. Bei der Ermittlung sind die Erdgeschosse sowie die überbauten "Luftgeschosse" berücksichtigt worden.

Die Höhenentwicklung des Baukörpers wird gestaffelt. Der bahnrassenparallele Gebäudeteil soll mit sechs Vollgeschossen ausgebildet werden. Die drei Flügelbauten werden mit vier Vollgeschossen festgesetzt. Dazwischenliegende Verbindungsbauten werden mit zwei Vollgeschossen, die anderen Anbauten werden eingeschossig festgesetzt. Die Trennung der unterschiedlichen Vollgeschoßbereiche ist in der Planzeichnung (Teil A) durch Baugrenzen kenntlich gemacht.

Die Erdgeschoßebene des Büro- und Verwaltungskomplexes wird auf 45,00 Meter über NN festgesetzt. Für das sechsgeschossige Hauptgebäude ergibt sich damit eine Oberkante bei 65,25 m ü. NN.

Das Maß der baulichen Nutzung und die Geschossigkeit des Hauptgebäudes übersteigen die vorhandene Nutzung der Umgebung in der südlichen Feldstadt in einem vertretbaren Rahmen. Diese städtebauliche Dominanz ist planerisch gewollt und dokumentiert den von der vorhandenen Wohnbebauung abweichenden Nutzungszweck.

Die Höhenentwicklung des geplanten Baukörpers baut sich stufenweise und gegliedert auf. Die Dachkonstruktion wird als Flachdach mit aufgesetzten, stark geneigten Pultdachformen ausgebildet. Das sechste Geschoß auf dem Hauptgebäude wird in gestaffelter Bauweise zurückgesetzt.

Der Baukörper wird darüber hinaus durch großzügige "Luftgeschoßbereiche" im Erdgeschoß transparent gestaltet. Er öffnet sich zum See hin und bildet somit keine optische Barriere für den Besucher.

Die vorhandene Blockrandbebauung der gewachsenen südlichen Feldstadt weist im Bereich des Schlachthofplatzes drei Vollgeschosse auf. Zusätzlich haben die Gebäude ein hohes Dachgeschoß, so daß sie visuell als viergeschossig erscheinen.

Die bauliche und damit höhenmäßige Verknüpfung zwischen dem geplanten Büro- und Verwaltungskomplex und der Bebauung nördlich des Schlachthofplatzes wird durch die Neubauten des Nahversorgungszentrums parallel zur Eisenbahnstraße geschaffen. Sie sollen in diesem Bereich drei Vollgeschosse mit ausgebautem Dach erhalten.

Der geplante Baukörper wird durch Baugrenzen i.S.d. § 23 BauNVO umgrenzt und damit in direkter Baukörperausweisung festgesetzt.

Der Büro- und Verwaltungskomplex fügt sich auch nutzungsstrukturell in die Entwicklungsziele für die südliche Feldstadt ein.

In Verbindung mit dem o.g. quartiersbezogenen Nahversorgungszentrum für die südliche Feldstadt bildet der Büro- und Verwaltungskomplex eine städtebaulich zusammenhängende Einheit an einem integrierten Standort im Nahbereich des Schweriner Zentrums.

Der bestehende Schlachthofplatz soll nutzungsorientiert eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten. Aus diesem Grunde werden die vorhandenen Behelfsbauten abgerissen.

## 4.2 Verkehrsplanung

### 4.2.1 Fließender Verkehr

Das Plangebiet wird über die Straße Ostorfer Ufer an das örtliche Hauptverkehrsnetz der Stadt Schwerin angeschlossen. Da diese Straße ein Teilstück des innerstädtischen Verkehrsrings darstellt und somit städtische Ziel- und Quellverkehre sowie überörtliche Verkehr aufnehmen muß, ist der Standort des geplanten Büro- und Verwaltungskomplexes an dieser Straße verkehrsgünstig gelegen.

Die innere Erschließung soll über eine neu zu errichtende Straße (Planstraße) parallel zur Bahntrasse erfolgen. Im Zusammenhang mit dem Straßenneubau wird die Eisenbahnstraße zwischen Ostorfer Ufer und Bleicherstraße aufgehoben und grüngestalterisch als öffentliche Grünfläche überplant. Ansonsten bleibt das Straßennetz in seiner Grundstruktur erhalten.

Die neue Straße wird aus Lärmemissionsgründen westlich des Plangebietes geführt (Verkehr zu Verkehr). Somit können die verkehrsbedingten Lärmemissionen von Erschließungsstraße, Bahn und Obotritenring zusammengefaßt beurteilt und über entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen gemindert werden.

Im Bereich der verbleibenden Eisenbahnstraße und der Einmündung der Brunnenstraße soll ein Kreuzungspunkt ausgebildet werden, an den die Planstraße anbindet. Die Planstraße verläuft dann parallel zur Böschungskante der Bahntrasse. Entsprechende böschungsschützende Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit der Deutschen Reichsbahn gewährleistet. Die vorgeschriebenen Abstandsflächen werden eingehalten.

Im südlichen Bereich wird die Planstraße über eine lichtgesteuerte Kreuzung an die Straße Ostorfer Ufer angebunden. Die Nähe des Kreuzungspunktes Ostorfer Ufer / Obotritenring führt zur Ausbildung eines zusammenhängenden Kreuzungsbauwerkes. Der definierte Zwangspunkt der Straßenbreite unter der Bahnüberführung hat zur Folge, daß man aus westlicher Richtung kommend nicht nach links in den Planungsbereich abbiegen kann. Im Sinne des zügigen Verkehrsflusses wird hier nur eine Geradeausspur zur Verfügung stehen.

Der Zielverkehr aus Richtung Obotritenring muß deshalb bereits am Platz der O.d.F. über die Wall- und Eisenbahnstraße gelenkt werden. Die Verbindung Wall- / Eisenbahnstraße ist entsprechend als Erschließungsstraße zu gestalten, zumal entlang der Eisenbahnstraße eine Gemengelage vorherrscht, so daß ohnehin ein funktionsbedingter Ausbaustandard erforderlich ist. Plangebietsabfließende Verkehre sollen uneingeschränkt und auf direktem Wege auf den innerstädtischen Verkehrsring geführt werden.

Der beabsichtigte Straßenquerschnitt der Planstraße ist in der Planzeichnung (Teil A) dargestellt.

Die östliche Anbindung der privaten Baugrundstücksfläche an das öffentliche Straßennetz erfolgt über Geh- und Fahrrechte an die Planstraße sowie an die Eisenbahnstraße / Bleicherstraße. Diese binden die einzelnen Eingangsbereiche des Büro- und Verwaltungskomplexes an die öffentlichen Verkehrsflächen an.

Für die Gebäudedurchgänge ist in der Planzeichnung (Teil A) eine lichte Durchfahrtshöhe von mind. 3,70 m festgesetzt.

Im Rahmen der Ausgestaltung des Einmündungsbereiches Planstraße / Ostorfer Ufer soll auch der ÖPNV-Haltepunkt integriert werden.

Die den Plangeltungsbereich begleitenden Straßenabschnitte der Eisenbahnstraße und der Bleicherstraße werden zurückgebaut und als Mischverkehrsfläche gestaltet. Im Bereich der Eisenbahnstraße sind Stellplatzmöglichkeiten vorgesehen. Die Bleicherstraße soll in diesem Abschnitt den Grünzug gestalterisch nicht zerschneiden.

#### 4.2.2 Ruhender Verkehr

Der geplante Büro- und Verwaltungskomplex erhält eine Nettonutzfläche von rd. 25.500 m<sup>2</sup>. Für diese Nutzung müssen entsprechend zugeordnete, private Stellplätze für die Baugenehmigung des Bauvorhabens nachgewiesen werden.

Im Rahmen des vorliegenden Vorhaben- und Erschließungsplanes wird dieser Nachweis bereits konkret erbracht.

Folgende Richtzahlen für den privaten Stellplatzbedarf sind zugrundegelegt worden:

Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze (St)	hiervon für Besucher in v. H.
-----		
Büro- u. Ver- waltungsräume allgemein	1 St je 30 - 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche	20

Ausgehend von 1 St je 40 m<sup>2</sup> ergibt sich für das geplante Bauvorhaben eine Stellplatzzahl von rd. 640 St.

Die notwendigen privaten Stellplätze sollen in einer Tiefgarage über drei Ebenen unterhalb des geplanten Baukörpers untergebracht werden. Je Ebene werden 220 Stellplätze nachgewiesen, so daß insgesamt 660 Stellplätze dem Büro- und Verwaltungskomplex zugeordnet werden. Somit wird ein zusätzlicher Parkdruck im öffentlichen Straßenraum abgefangen.

Die Tiefgarage soll ihre Zu- und Abfahrten an der Planstraße erhalten. Die geplante Tiefgaragenanlage soll mit der unter dem Nahversorgungszentrum vorgesehenen Tiefgarage verbunden werden.

Die Tiefgaragenanlage soll im südlichen Plangebiet in einem Bereich gebaut werden, der vor ca. 20 Jahren im Zuge einer Betriebserweiterung des Schlachthofes auf das Niveau des Schlachthofgebäudes von 46 m über NN erhöht wurde. Hier stehen an der Geländeoberkante nichttragfähige Auffüllschichten an, die von organischen Weichschichten unterlagert werden. Die Tiefenlage des gewachsenen, tragfähigen Bodens liegt zwischen 20 und 25 m unter Gelände. Bei Tiefgeschossen sind somit Gründungspfähle zur Abtragung der Bauwerkslasten erforderlich. In diesem Bereich ist zudem ein oberflächennaher Stauwasserleiter ausgebildet. Der eingemessene Stauwasserspiegel im Bereich der Straße Ostorfer Ufer lag am Tage der Bohrarbeiten in einer Höhe von ca. 40,5 m über NN und damit etwa 5,2 m unter Gelände. Somit werden geologisch überwachte stauwasserabschottende Maßnahmen notwendig.

Der nördliche Bereich des Plangebietes weist ebenfalls erst in 25 m Tiefe tragfähige Horizonte auf. Hier liegt der eingemessene Grundwasserspiegel bei ca. 40 m über NN. Somit werden auch in diesem Bereich entsprechende Maßnahmen notwendig (Gründungspfähle und Grundwasserabschottung).

#### 4.3 Grün- und Freiflächenplanung

Der Landschaftsraum ist geprägt vom Ostorfer See und einer leicht bewegten Topographie.

Die vorhandenen Park- und Sportplätze sind in desolatem Zustand.

Als landschaftsorientierte Maßnahmen mit Auswirkungen auf das Plangebiet ist folgendes vorgesehen:

- Öffnung des Naturraumes (ehem. Bucht des Ostorfer Sees) zum See.
- Aufwertung dieser Fläche durch Gestaltung als Parklandschaft mit heimischen und standortgerechten Bepflanzungen unter Berücksichtigung der vorhandenen, erhaltenswerten Gehölzbestände und unter Einbeziehung der qualitativen Verbesserung des Schlachthofplatzes.

Für das Plangebiet ergibt sich hieraus eine grüngestalterische Anforderung für das aufgegebene Teilstück der Eisenbahnstraße von der Bleicherstraße bis zum Ostorfer Ufer und für den Schlachthofplatz sowie für die Landschaftsvernetzung der privaten Baugrundstücksfläche mit seiner kammartigen, sich öffnenden Bebauung und der öffentlichen Grünflächen.

Die bestehende Bebauung auf dem Schlachthofplatz wird zugunsten einer Grüngestaltung beseitigt.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Verwirklichung der Grünplanung sind im Grünordnungsplan enthalten, der dieser Begründung anhängt.

In der Planzeichnung sind die nichtüberbaubaren Flächen, die gemäß Grünordnungsplan (GOP) gärtnerisch gestaltet werden sollen, kenntlich gemacht.

Zur Beseitigung der Oberflächenwasser innerhalb des Planungsbereiches ist in der Gesamtkonzeption der Entwicklung des Bereiches zwischen Brunnenstraße, Bleicherstraße und Ostorfer Ufer vorgesehen, die Dachflächenwasser entweder auf den Grundstücken zu versickern, wenn dieses die Untergrundverhältnisse ermöglichen, oder sie in einem offenen Grabensystem innerhalb der öffentlichen Grünfläche zu sammeln und über ein Regenrückhaltebecken in den Ostorfer See als Vorflut einzuleiten. Das belastete Oberflächenwasser von Verkehrsflächen und sonstigen versiegelten Flächen soll entsprechend den einschlägigen technischen Bestimmungen gesäubert und aufbereitet werden und dann dem Regenrückhaltebecken als Vorflut zugeleitet werden.

#### 4.4 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes (Trinkwasser, Abwasser, Löschwasser, Wärmeenergie, Elektrizität, Müll, Kommunikationstechnik) erfolgt durch die jeweiligen Träger auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften.

## 5.0 LÄRMSCHUTZ

Von den angrenzenden Verkehrsflächen der Bahn und der Straße Ostorfer Ufer gehen Lärmemissionen aus, die auf der Grundlage der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" beurteilt werden müssen.

Hierfür wird ein Lärmschutzgutachten angefertigt, das die Ein- und Auswirkungen darstellt. Dieses wird dem Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes beigelegt. Sobald die Erschließungssituation im südlichen Planungsbereich abschließend geklärt ist, wird die abschirmende Wirkung der Gebäude in die Berechnung mit einbezogen. Die an dieser Begründung angehängte Lärmschutzuntersuchung stellt die Situation bei freier Schallausbreitung dar.

Die nachstehend aufgeführte Berechnung des Beurteilungspegels an der Südwestfront des Hauptgebäudes, parallel zur Bahnlinie, ergibt für diesen Bereich eine Belastung 73,3 dB (A) am Tag. Gemäß der DIN 4109 (November 1989) sind in der Planzeichnung, Teil A, und im Text, Teil B, für passive Schallschutzmaßnahmen Mindestdämmwerte festgesetzt worden. Der Beurteilungspegel liegt im Lärmpegelbereich V. Gemäß § 9(1) 24 BauGB ist für die Fenster und Außenwände, die nach Westen ausgerichtet sind, im Text, Teil B, ein Schälldämmmaß von 40 dB (A) festgesetzt worden.

Gosch - Schreyer - Partner Ingenieurgesellschaft mbH Paperberg 4 2060 Bad Oldesloe Tel.: 04531 - 840-11/-13 19.01.93														
Lärmschutzgutachten: Stadt Schwerin, Ostorfer Ufer (ehem. Schlachthof) CDU														
=====														
Immissionsort.....	Gebäudelfase		- BEURTEILUNGSPEGEL -					Straße Lm,E in dB(A).....Tag...Nacht						
.....	parallel zur Bahn		D I N 1 8 0 0 5					Ostorfer Ufer 69.6 59.4						
.....	Südwestseite		.....					Obotritenring/Bahn 72.0 68.1						
Zuschlag dL(K)...LSA:	0 dB(A)		Jahr.....: 2010											
=====														
Bezeichnung	Lm,E		s(l,o)		H	dL	dL	dL	Str. Hälfte	dL	L m		Lr (T·N)	
	(T - N)	(T - N)	(i)	s(i,o)		(s)	(z)	(G)		( )	(T - N)	Beurteil.-pegel		
Strasse/Abachn.	dB(A)	dB(A)	m	m	m	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
=====														
													73.3	69.0
Obotritenring und Bahn	72.0	68.1		22.0	2.3	-1.8	.0	.0	.0	.0	72.8	68.9		
Ostorfer Ufer B 106	69.6	59.4		40.0	2.3	2.6	.0	.0	-3.0	.0	64.0	53.8		

## 6.0 ALTLASTENUNTERSUCHUNG

Der Schlachthofbetrieb wurde im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts aufgenommen. Bei einem solchen jahrzehntelangen Betrieb und dem Umgang mit zahlreichen Schadstoffen ist eine bereichsweise Kontamination des Untergrundes nicht auszuschließen. Aus diesem Grund wurde eine Untersuchung auf mögliche Kontaminationen durchgeführt. Die Untersuchung hat ergeben, daß Boden- und Wasserverunreinigungen festgestellt wurden.

Der Vorhabenträger wird die fachgerechte Sanierung des Bodens vornehmen.

**7.0 BODENORDNUNG**

Für die Fähigkeit des Vorhabenträgers zur fristgemäßen Durchführung der Vorhaben und der Erschließung sind die Eigentumsverhältnisse im Plangebiet von Bedeutung.

Die Flächen im Plangebiet sind bereits im Grundbesitz des Vorhabenträgers sowie der Stadt.

**8.0 KOSTEN**

Der Vorhabenträger trägt alle Kosten der Planung und Durchführung, einschließlich der gesamten Erschließungskosten.

Schwerin, .....

.....  
(Unterschrift)