

Stadt Waren (Müritz)

Bebauungsplan Nr. 10

„Bahnhofsvorplatz“

Begründung

30. August 1996



Der Bebauungsplan Nr. 10 „Bahnhofsvorplatz“ wurde gem. Beschluss der Stadtvertretung vom 14.12.2011 aufgehoben.
Die Aufhebungssatzung über den B-Plan wurde am 21.01.2012 ortsüblich im Warener Wochenblatt bekannt gemacht. Die Satzung ist gem. § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft getreten.

Waren (Müritz), 23.01.2012

J. Rhein
Rhein
Bürgermeister



Inhaltsverzeichnis

1 Rechtsgrundlagen	3
2 Geltungsbereich	3
3 Veranlassung und Ziel der Planung	3
4 Vorgaben übergeordneter Planungen	4
5 Städtebauliche Situation	4
6 Festsetzungen	5
6.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen	5
6.2 Verkehrserschließung	7
6.3 Grünordnung und Landschaftseinbindung	10
6.4 Schallschutz	11
6.5 Denkmalschutz und Bodendenkmalpflege	13
7 Ver- und Entsorgung	14
8 Auswirkungen	14

1 Rechtsgrundlagen

Der Bebauungsplan wird aufgrund des Baugesetzbuches (BauGB) vom 08.12.1986 in der Fassung des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland (Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz) vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung-BauNVO) vom 23.01.1990 in der Fassung des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466), des Gesetzes über die Bauordnung (BauO) vom 20.07.1990 (GBl. I Nr. 50 S. 29) sowie der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58) aufgestellt.

2 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des B-Planes umfaßt ein ca. 2,5 ha großes Gebiet. Er wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch die Straßen 'Am Güterbahnhof' und 'Lloydstraße'.
- Im Westen durch den Gleiskörper der Deutschen Bahn AG.
- Im Osten durch die 'Malchiner Straße' und 'Wiesenstraße'.
- Im Süden durch die 'Beethovenstraße'.

3 Veranlassung und Ziel der Planung

Nach § 1 Abs. 3 BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Durch den B-Plan kann sichergestellt werden, daß die Bebauung den Vorschriften des BauGB und der BauNVO sowie der beabsichtigten, städtebaulichen Ordnung entspricht. Der B-Plan wird i.S. des § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan (FNP) entwickelt. Nach § 8 Abs. 3 BauGB kann mit Aufstellung eines B-Planes gleichzeitig auch der FNP aufgestellt werden (Parallelverfahren).

Insgesamt soll eine geordnete städtebauliche Weiterentwicklung der Stadt erreicht und eine menschenwürdige Umwelt gesichert sowie die natürlichen Lebensgrundlagen geschützt und weiterentwickelt werden.

Zu berücksichtigen sind dabei u.a.:

- die Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile,
- die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes,
- die Belange des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes,
- die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung,
- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Ziel der Planung ist die geordnete städtebauliche Entwicklung des Stadtbereiches am Bahnhof, sowie die Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes.

Darüber hinaus sollen der ruhende Verkehr und die Verkehrsführung im Sinne einer Verkehrsberuhigung neu geordnet werden.

Zweck der Planung ist es, kurzfristig die Errichtung eines P+R-Parkplatzes in unmittelbarer Bahnhofsnähe zu ermöglichen. Weiterhin soll langfristig die Neuordnung und Umgestaltung des nördlichen Quartiers erfolgen, um eine wesentliche Verbesserung der Wohnsituation und die Belebung des gesamten Stadtbereiches zu erreichen.

Für das südliche Quartier ist die Sicherung des besonderen städtebaulichen Charakters mit seinem begrünten Innenhofbereich vorgesehen.

Die Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes und seiner Randbereiche soll die Funktionsverknüpfung der öffentlichen Personennahverkehre und des Individualverkehrs verbessern, sowie das erste Erscheinungsbild des Tourismus- und Fremdenverkehrszentrums 'Waren (Müritz)' für den Reisenden attraktiver machen.

4 Vorgaben übergeordneter Planungen

Der Landtag des Landes Mecklenburg-Vorpommern hat am 16. Juli 1993 das erste Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern für verbindlich erklärt. Nach dem Abschnitt II dieses Programmes wird die Stadt Waren (Müritz) als Mittelzentrum eingeordnet (2.1.3).

Desweiteren wird die Gemarkung Waren (Müritz) als Raum mit besonderer natürlicher Eignung für Fremdenverkehr und Erholung und als Vorsorgeraum für Naturschutz und Landschaftspflege eingestuft.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird im Entwurf des Flächennutzungsplanes im nördlichen Teil als Mischgebiet, im südlichen und südöstlichen Teil als Wohnbaufläche dargestellt.

Im Plangebiet befinden sich zwei unter Denkmalschutz stehende Gebäude, und zwar der Bahnhof sowie das Wohngebäude Beethovenstraße 4.

5 Städtebauliche Situation

Die Stadt Waren (Müritz) liegt in besonders schöner Lage am Naturpark Müritz See, hieraus ergibt sich ihre Bedeutung als Tourismus- und Fremdenverkehrszentrum.

Durch die komplexe Verkehrslösung in den 70er Jahren wurde die Trassenführung der Deutschen Reichsbahn mitten durch die Stadt gelegt und in paralleler Anordnung der Schweriner Damm gebaut. Mit dieser Maßnahme wurde die Stadt unwiederbringlich in zwei Teile geschnitten, was schwerwiegende Folgen hinsichtlich der Entwicklung zu den Bereichen Wirtschaft und Gewerbe nach sich zog.

Die Stadt Waren (Müritz) ergreift auf mehreren Planungsebenen erhebliche Maßnahmen, um beide Stadtteile wieder sinnvoll zu verbinden und somit eine funktionelle Aufwertung der bisher benachteiligten Stadtseite mit dem Bahnhofsbereich herbeizuführen.

Der B-Plan Nr. 10 mit dem Bahnhofsvorplatz und seinem direkten Umfeld ist eine dieser Maßnahmen.

Das Plangebiet stellt sich als überwiegend bebaute Fläche dar. Im Westen bildet der Gleiskörper der Deutschen Bahn AG eine fast unüberwindliche städtebauliche Barriere.

Das dominante Bahnhofsgebäude besteht, von einigen Umbauten abgesehen, in seiner alten Form und Architektur.

Der Bahnhofsvorplatz wird hauptsächlich durch den ruhenden Verkehr und großkronige Laubbäume beherrscht. Die Anbindung zwischen Platz und Bahnhofsgebäude wird durch die dazwischen liegende Bahnhofsstraße gestört, die den Verkehr unmittelbar am Gebäude vorüberführt.

Die im Norden anschließenden Flächen des Güterbahnhofes sind im Besitz der Deutschen Bahn AG, diese machen einen ungeordneten Eindruck. Die Flächen werden hauptsächlich als Parkplatz von den Mitarbeitern der Deutschen Bahn AG genutzt.

Das Erscheinungsbild des nördlichen Quartiers wird zur Zeit von einem Baustoffhandel mit seinen Lagerflächen beherrscht.

Der Anliefer- und Kundenverkehr des Handelsbetriebes trägt im wesentlichen zur Verkehrs- und Immissionsbelastung im gesamten Plangebiet bei. Der Innenhofbereich des Quartiers wird größtenteils gewerblich genutzt die Lagerflächen hinterlassen einen sehr ungeordneten Eindruck.

Das südliche Quartier wird hauptsächlich durch Wohnnutzung geprägt. Hier befinden sich einige besonders schöne Stadtvillen, der Innenhofbereich ist teils begrünt, teils mit Nebenanlagen bebaut.

6 Festsetzungen

6.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Art der Nutzung

Im nördlichen Teil des Bebauungsplanes wird die bauliche Nutzung, entsprechend der Ausweisung im Flächennutzungsplan als Mischgebiet festgesetzt (§ 6 BauNVO).

Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Um einerseits der gewerblichen Nutzung nördlich des Plangebietes und der Situation im Bestand zu entsprechen und andererseits den Übergang von der Bahnnutzung zum WB-Gebiet verträglich zu staffeln, wird das Mischgebiet bezüglich der Art der Nutzung in zwei Teilgebiete gegliedert.

Der westliche Teilbereich (MI₁) ist hauptsächlich der gewerblichen Nutzung vorbehalten, es sind Gebäude mit gewerblicher Nutzung, Dienstleistungsnutzung sowie Schank- und Speisewirtschaften vorgesehen.

Der östliche Teilbereich, das als MI₂ gekennzeichnete Gebiet, ist vorrangig für den Wohnanteil des MI-Gebietes vorgesehen.

Der südliche Bereich des Plangebietes wird als besonderes Wohngebiet (WB) ausgewiesen, da es sich um ein überwiegend bebautes Gebiet mit besonderer Eigenart handelt, in dem die Wohnnutzung erhalten und fortentwickelt werden soll. Die vorhandenen Handelsbetriebe sowie Schank- und Speisewirtschaften sind mit der Wohnnutzung vereinbar. Die besondere Eigenart des Wohngebietes besteht in einer ausgeprägten Architektur von Stadtvillen und der privaten Atmosphäre des begrünten Innenhofbereiches.

Die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen des besonderen Wohngebietes (Anlagen für zentrale Einrichtungen der Verwaltung, Vergnügungsstätten, Tankstellen) werden aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen, um den Charakter dieses Villenviertels zu erhalten und die fortzuentwickelnde Wohnnutzung zu schützen.

Zudem werden im Plangeltungsbereich Tankstellen (§ 4a Abs. 3 Nr. 3 und § 6 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO) und in den Mischgebieten Gartenbaubetriebe (§ 6 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO) aufgrund ihres Flächenverbrauches und der zu erwartenden Verkehrsbelastung ausgeschlossen.

Für das Bahnhofsgebäude wird entsprechend der derzeitigen und zukünftigen Nutzung der besondere Nutzungszweck „Bahnhofsgebäude“ festgesetzt. Um die wirtschaftliche Nutzung des Gebäudes zu ermöglichen und das Bahnhofs-umfeld zu beleben, werden hier zusätzlich zu bahngelundenen Nutzungen auch Schank- und Speisewirtschaften sowie Einzelhandelsbetriebe bis max. 200 m² Nutzfläche zugelassen.

Maß der Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Für den MI₁-Bereich und das WB-Gebiet ist eine Grundflächenzahl von 0,6 festgesetzt, um den insbesondere durch gewerblich oder privat genutzte Nebengebäude verdichteten Charakter der Quartiere erhalten zu können.

Der MI₂-Bereich hat eine Grundflächenzahl von 0,4, dies ist in der vorrangigen Wohnnutzung begründet und orientiert sich an der vorhandenen, im Vergleich zu den benachbarten Bereichen relativ lockeren Bebauung.

Für den Bereich des Bahnhofsgebäudes wird eine maximale Grundfläche entsprechend dem Bestand ausgewiesen, da ein zuordenbares Grundstück zur Berechnung einer Grundflächenzahl nicht vorhanden ist.

Für die MI-Gebiete und das WB-Gebiet ist eine zweigeschossige Bebauung vorgesehen, die der derzeitigen Höhenentwicklung entspricht. Für das Bahnhofsgebäude ist entsprechend dem Bestand eine zwei- bis dreigeschossige Nutzung zulässig.

Im MI₁-Gebiet wird die geschlossene Bauweise festgesetzt, um eine abschließende Gebäudekante zum Gleiskörper hin auszubilden. Diese Gebäudekante wird für das nördliche Quartier einen städtebaulichen Abschluß bilden und für den Bahnhofsvorplatz eine nördliche Abgrenzung und Sichtbegrenzung schaffen. Zudem entspricht die geschlossene Bauweise der vorhandenen Struktur an der Straße am Güterbahnhof.

Im MI₂-Gebiet ist die offene Bauweise vorgeschrieben, entsprechend dem Charakter des Gebäudebestandes.

Im WB-Gebiet wird die abweichende Bauweise festgesetzt, die dem besonderen Charakter des südlichen Wohnquartiers entspricht und eine Unterschreitung der Grenzabstände, wie sie sich auch im Bestand darstellt, erlaubt.

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen orientiert sich ebenfalls am Bestand. In den Mischgebieten werden Baufenster mit vorderen und hinteren Baugrenzen festgesetzt, um zusammenhängende Grundstücksfreiflächen zu erhalten. Dabei wird unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauung im Bereich des MI₁-Gebietes im Blockinnenbereich ein weiteres Baufenster festgesetzt.

Aufgrund der Eigenart des besonderen Wohngebietes mit den zahlreichen Nebengebäuden, die wegen ihrer Anzahl und Stellung im Rahmen der für diesen Bebauungsplan vorgenommenen Vermessung nicht im Detail erfaßt werden konnten, werden in diesem Bereich die überbaubaren Grundstücksflächen durch die Festsetzung einer vorderen Baugrenze definiert.

Die Baugrenze im Bereich des Bahnhofsgebäudes entspricht im wesentlichen dem Bestand, da hier eine Erhaltung des Gebäudes mit seiner Nutzung und keine bauliche Erweiterung vorgesehen ist.

In den Mischgebieten sowie im besonderen Wohngebiet werden an den Eckbereichen der Quartiere Baulinien festgesetzt, um mindestens an den Einmündungsbereichen der Straßen die vorhandene städtebauliche Struktur zu erhalten. Dabei wird die Länge der Baulinien gering gehalten, um die Entwicklungsmöglichkeiten potentieller Bauherren nicht über das notwendige Maß hinaus zu beeinträchtigen.

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Im nördlichen Plangeltungsbereich werden zwei Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Anlieger festgesetzt, die jeweils zur Erschließung des Blockinnenbereiches dienen. Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht von der Planstraße A verläuft im Bereich der überbaubaren Grundstücksfläche. Hier soll im Rahmen der geschlossenen Bauweise die Errichtung einer Durchfahrt ermöglicht werden, wobei eine Mindesthöhe von 2,00 m für die Durchfahrt festgesetzt wird.

6.2 Verkehrserschließung

(vgl. zeichnerische Darstellung auf Seite 9)

Individualverkehr

Die Zufahrt zum Bahnhofsbereich erfolgt über die Lloydstraße, die im derzeitigen Zustand verbleiben kann.

Über die Wiesenstraße, die Straße am Güterbahnhof und die Planstraße A werden das Mischgebiet und der P+R-Parkplatz im nördlichen Plangeltungsbereich durch die vorgesehene Einbahnstraßenregelung erschlossen. An der Nordseite des Bahnhofsvorplatzes ist ein Kurzhaltepunkt für PKW zum Absetzen und Aufnehmen von Bahnreisenden vorgesehen.

Die Ostseite des Bahnhofsvorplatzes kann in nordsüdlicher Richtung ebenfalls im Einbahnverkehr befahren werden. Im Zugangsbereich des Fußgängertunnels, im Anfangsbereich der Beethovenstraße, befindet sich ein weiterer Kurzhaltepunkt. Über die Beethovenstraße wird der Bahnhofsbereich wieder verlassen.

Zur Erschließung der im südwestlichen Bereich des besonderen Wohngebietes gelegenen Grundstücke durch die Anlieger kann der ausgewiesene Fußweg im Bereich der Grünfläche mit PKW befahren werden.

Es wird angestrebt, den Schwerlastverkehr, der zur Zeit noch das nördliche Gewerbegebiet und den Baustoffhandel anfährt, ganz aus dem Plangebiet herauszuhalten. Daneben sollte im gesamten Plangebiet eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von **30 Km/h** vorgesehen werden (s. Kap. 6.4 Schallschutz).

Ruhender Verkehr

Auf dem Platz vor dem Bahnhofsgebäude befinden derzeit 15 PKW-Stellplätze, die entsprechend dem Bebauungsplan entfallen. Entsprechend den Ausweisungen des Bebauungsplanes ist die Herstellung von 47 neuen Stellplätzen (ST) realisierbar (P+R im Nordosten 4 ST; P+R im Nordwesten 27 ST, davon 3 Behindertenstellplätze; 4 ST am Bahnhofsgebäude entsprechend dem jetzigen Bestand; P nördlich des Bahnhofsvorplatzes 11 ST).

Die Stellplatzkapazitäten des Bahnhofsbereiches werden damit verdreifacht. Da es sich bei dem vorliegenden Bebauungsplan im wesentlichen um eine Bestandsüberplanung handelt und neue Gebäude lediglich östlich der Planstraße A errichtet werden können, ist zukünftig von einem Verkehrsaufkommen auszugehen, das nicht wesentlich von dem derzeitigen Aufkommen abweicht. Das Parkflächenangebot ist derzeit bereits zu gering und wird auch nach Aufstockung entsprechend dem Bebauungsplan mittel- und langfristig nicht ausreichen.

Weitere Flächen für den ruhenden Verkehr innerhalb des Plangeltungsbereiches sind jedoch mit der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung und Gestaltung des Bahnhofsumfeldes nicht zu vereinbaren. Die Stadt Waren strebt daher eine Erweiterung des ausgewiesenen P+R-Platzes in nördlicher Richtung an und führt mit der Deutschen Bahn AG bereits Gespräche zur Umnutzung der entsprechenden Flächen.

ÖPNV

Im Plangeltungsbereich befindet sich der wichtigste Knotenpunkt öffentlicher Verkehrsmittel in Waren (Müritz).

Der Bahnhofsvorplatz ist durch verschiedene Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gegliedert. Der nördliche Bereich ist ausschließlich für Fußgänger und Fahrradfahrer vorgesehen, er darf lediglich in nord-südlicher Richtung von Taxen überquert und von Rettungs- und Lieferfahrzeuge genutzt werden.

Die Flächen des zentralen Omnibusbahnhofes im südlichen Bereich werden in der derzeit bereits bestehenden Größe als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung 'ZOB' ausgewiesen. Der ZOB wird von den Bussen über die Lloydstraße angefahren und über die Beethovenstraße wieder verlassen.

Die Planstraße A sowie die Beethovenstraße erhalten neben den o.g. Kurzhaltepunkten für PKW jeweils Haltestreifen für Taxen.

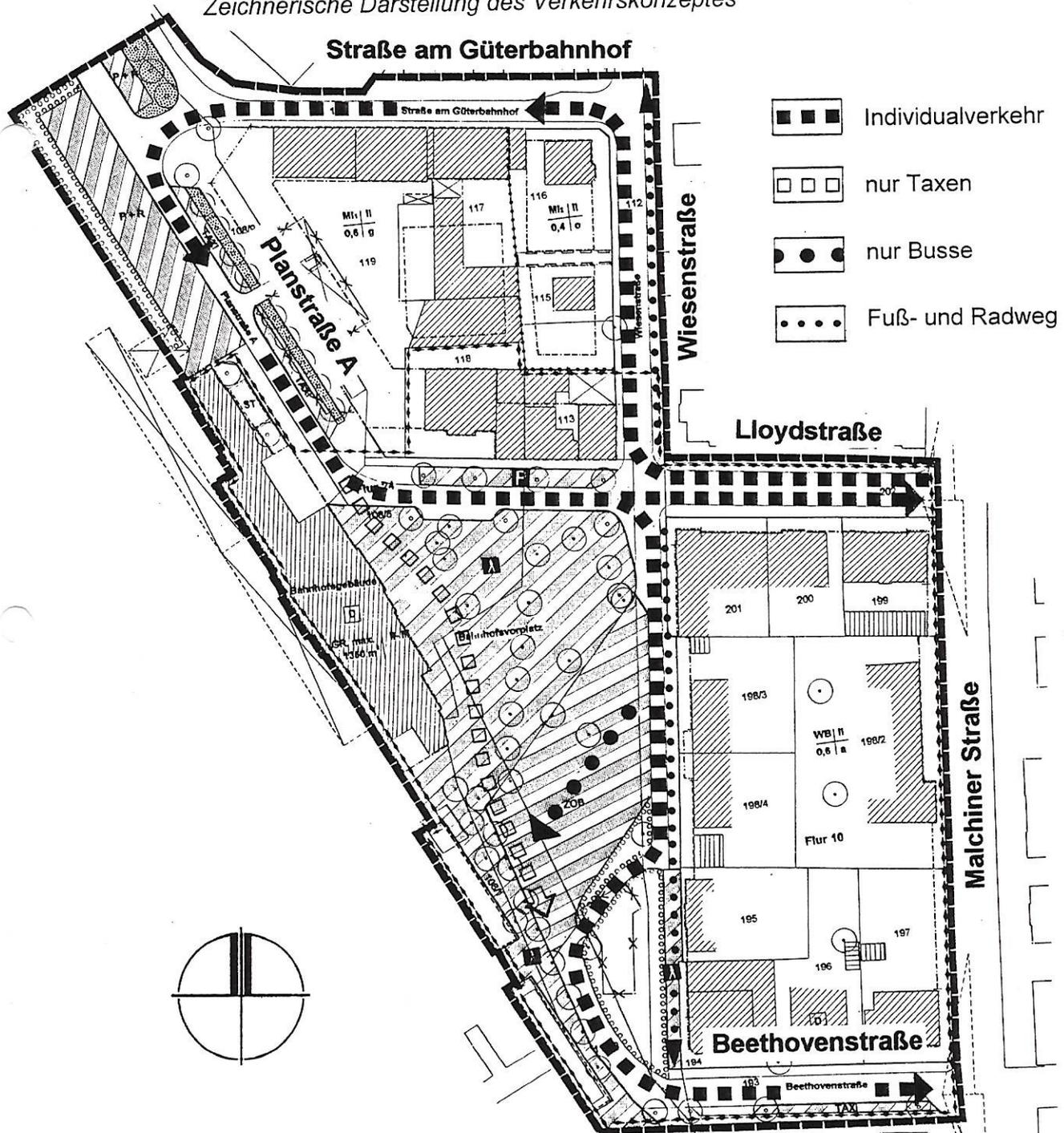
Das Pavillongebäude im Süden des Bahnhofsvorplatzes, das dem Verkauf von Busfahrkarten dient, soll abgerissen werden. Hier ist eine Grünfläche einschließlich eines Fußweges vorgesehen. Der Fahrkartenverkauf und die Taxenzentrale können zukünftig in den Räumen des Bahnhofsgebäudes untergebracht werden.

Rad- und Fußwege.

Ein überörtlich bedeutsamer Radwanderweg quert das Plangebiet von Norden nach Süden. Er führt entlang der Wiesenstraße nach Süden über die ausgewiesene Grünfläche, kreuzt die Beethovenstraße und verläuft dann entlang des Gleiskörpers bis zur neu geplanten Unterführung zur anderen Stadtseite.

Radfahrer und Fußgänger werden aufgrund der neuen Verkehrsführung wesentlich mehr geschützt und erhalten bessere Aufenthaltsqualitäten nach Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes.

Zeichnerische Darstellung des Verkehrskonzeptes



6.3 Grünordnung und Landschaftseinbindung

Die südliche Fläche des Bahnhofsvorplatzes, die zur Zeit vollständig versiegelt ist und auf den der Pavillon steht, soll rückgebaut und begrünt werden.

Die Baumreihe an der Bahnhofstraße soll auf der begrünter Seite fortgeführt werden. An der nördlichen Seite des Bahnhofsvorplatzes sind, neben der Erhaltung des vorhandenen Baumbestandes, einige neue Laubbäume vorgesehen.

Parallel zur Planstraße A verläuft zwischen dem P+R-Parkplatz und Gleiskörper ein Grünstreifen mit einer Baumreihe.

Folgende Baumarten sind für die Anpflanzung zu empfehlen:

– Feldahorn	Acer campestre
– Spitzahorn	Acer platanoides
– Winterlinde	Tilia cordata
– Hängebirke	Betula pendula
– Robinie	Robinia pseudoacacia
– Platane	Platanus acerifolia
– Stiel- oder Traubeneiche	Quercus robur oder petraea
– Mehlbeere	Sorbus aria

Eingriff - Ausgleich

Innerhalb der Grenzen des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 10 ist eine Bewertung des Eingriffs und Ausgleichs vorgenommen worden. Dabei wurde eine Ersatzflächenberechnung mit Hilfe der Werttabelle „Modell Hannover“ durchgeführt. Die Berechnung ergab, daß der zu erwartende Eingriff im Bebauungsplan Nr. 10 als ausgeglichen gewertet werden kann.

Durch die Reduzierung der 100% versiegelten Flächen von 4.490 m² auf 2.166 m² ist eine wesentliche Verbesserung der Niederschlagsversickerung gewährleistet.

Die derzeit vollversiegelten Verkehrsflächen sollen entsiegelt und durch Kleinpflaster ersetzt, ebenso soll die gesamte Platzgestaltung mittels Kleinpflaster vorgenommen werden.

Weiterhin entsteht durch den Abriß des Pavillons eine zusätzliche Grünfläche; außerdem ist vorgesehen insgesamt 40 Bäume zu pflanzen.

Ersatzflächenberechnung zum B-Plan Nr. 10 „Bahnhofsvorplatz“:

1. Berechnung des Bestandes

Biotoptyp	Nr.							
	4	173,00 m ²	x	0,25	=	43	P	
	6	539,00 m ²	x	0,15	=	81	P	
	9	4.490,00 m ²	x	0,05		225	P	
	11	4.957,00 m ²	x	0,10	=	496	P	
	23	840,00 m ²		0,45	=	378	P	
	25	525,00 m ²	x	0,30	=	158	P	
	68	28,00 St.	x	0,85	=	24	P	
					=	1.405	P	

2. Berechnung des Planes

Biotoptyp	Nr. 9	2.166,00 m ²	x	0,05	=	108 P
	Nr. 23	1.279,00 m ²		0,45	=	576 P
	Nr. 11	8.079,00 m ²	x	0,10	=	808 P
	Nr. 68	68,00 St.	x	0,85	=	58 P
						= 1.550 P

Erläuterung:	Nr. 9	Beton-, Bitumen- und überbaute Fläche
	Nr. 4	Ritzenvegetation (Schienen)
	Nr. 6	Unversiegelte Flächen o. Vegetation
	Nr. 11	Gehwegplatten u. Pflasterflächen
	Nr. 23	Grünanlage
	Nr. 25	Krautvegetation
	Nr. 68	Bäume.

6.4 Schallschutz

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr.10 „Bahnhofsvorplatz“ wurde eine schalltechnische Untersuchung auf der Basis der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) erstellt (HAAS CONSULT, 07.05.1996). Dabei wurden unter Berücksichtigung der Emissionen aus dem fließenden und ruhenden Straßenverkehr sowie dem Eisenbahnbetrieb folgende Varianten untersucht:

- Variante 0 Es werden die Umbauten am Bahnhofsvorplatz durchgeführt, aber keine weiteren Maßnahmen zum Lärmschutz ausgeführt.
- Variante 1 Es wird entlang der Bahnanlage eine 3,00 m hohe Schallschutzwand errichtet.
- Variante 2 Das Gewerbegebiet nördlich des Bahnhofes wird aufgelöst und der Schwerlastverkehr nimmt dadurch während des Tageszeitraumes ab.
- Variante 3 wie Variante 2 mit der zusätzlichen Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und Verbot für Schwerlastverkehr während der Nacht (ohne Malchiner Straße).

Aus den Schallimmissionsberechnungen ergibt sich, daß wegen der geringen Abstände der Häuser zu den Straßen in dem überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes in der Variante 0 die Orientierungswerte der DIN 18005 [MI = 60 dB(A) tags, 50 dB(A) nachts und WB = 60 dB(A) tags, 45 dB(A) nachts] sowohl während des Tages- als auch während des Nachtzeitraumes insbesondere entlang der Malchiner Straße, Lloydstraße, Wiesenstraße, Straße am Güterbahnhof und Planstraße A überschritten werden.

Mit dem Einsatz einer Schallschutzwand entlang der Bahnlinie, wie in Variante 1 dargestellt, ergibt sich für den Tageszeitraum nur eine minimale Verringerung der Schallimmissionen. In dem Nachtzeitraum können für die Immissionsorte im westlichen Teil des WB-Gebietes und des MI₁-Gebietes leichte Verbesserungen von ca. 2 dB(A) erzielt werden, das restliche Gebiet spürt von dieser Maßnahme nur wenig, da dort der Verkehrslärm auch in der Nacht dominiert.

Der Vergleich der Kosten mit der Effizienz der Schallschutzwand zeigt, daß die Kosten mit etwa DM 332.000,00 zu hoch für die erzielbare Wirkung im Gesamtgebiet sind.

Durch die in der Variante 2 simulierte Verlegung des Gewerbegebietes nördlich des Plangebietes und der daraus resultierenden Verringerung des Schwerlastverkehrs im Untersuchungsgebiet können zumindest tagsüber die Lärmimmissionen im Großteil des Untersuchungsgebietes (entlang der Malchiner Straße, Lloydstraße, Wiesenstraße, Straße am Güterbahnhof und Planstraße A) spürbar verringert werden. In einigen Abschnitten ergibt sich eine Entlastung um bis zu 4 dB(A), die Auswirkungen auf den Nachtzeitraum bleiben gering, da der Anteil des Schwerlastverkehrs in der Nacht durch diese Maßnahme gegenüber den anderen Varianten nicht abnimmt.

Wie in Variante 3 dargestellt, kann als zusätzliche Möglichkeit zur Verringerung des Lärms im Untersuchungsgebiet die Geschwindigkeitsreduzierung des Verkehrs von 50 km/h auf 30 km/h und für den Nachtzeitraum die Sperrung der Straßen für den Schwerlastverkehr im Untersuchungsgebiet angewandt werden. Mit dieser Maßnahme können die Lärmemissionen aus dem Straßenverkehr bis auf den Bereich entlang der Malchiner Straße um ca. 2,6 dB(A) reduziert werden.

Durch die begleitenden, ordnungsrechtlichen Maßnahmen

- Geschwindigkeitsreduktion auf allen Straßen im Plangebiet sowie der angrenzenden Malchiner Straße auf 30 km/h
- Sperrung der Straßen für LKW im Nachtzeitraum (22.00-06.00 Uhr)
- Schaffung einer alternativen Erschließung für das nördlich angrenzende Gewerbegebiet und Vollsperrung des Plangebietes für Schwerlastverkehr

können die Lärmimmissionen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes schrittweise wirkungsvoll und mit geringem finanziellen Aufwand reduziert werden.

Es bleibt jedoch die derzeit bereits vorhandene, für bestehende Innenstadtlagen typische Situation, daß die Orientierungswerte der DIN 18005 im Nachtzeitraum teilweise um bis zu 13 dB(A) überschritten werden. Dieses gilt besonders für das besondere Wohngebiet entlang der Malchiner Straße. Während im Mischgebiet tagsüber die Orientierungswerte der DIN 18005 unterschritten bzw. in Teilbereichen nur geringfügig überschritten werden (um max. 4 dB(A)) und in der Nacht nur noch in kleinen Bereichen eine Überschreitung auftritt (um max. 3 dB(A)), wird im besonderen Wohngebiet in der Nacht der Orientierungswert im gesamten Bereich überschritten.

Die Überschreitung ergibt sich hauptsächlich aus den Schallemissionen von der Malchiner Straße und im Norden und Süden des Untersuchungsgebietes aus den Schallemissionen aus dem Eisenbahnbetrieb. Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes wird die Schallimmissions-Vorbelastung der vorhandenen Bebauung daher nicht maßgebend verändert.

Durch die beschriebenen begleitenden Maßnahmen kann die Schallbelastung insgesamt gegenüber dem Ist-Zustand reduziert werden.

Da die Emissionen aus dem Schienenverkehr mit technisch und finanziell vertretbaren aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht reduziert werden können (vgl. Variante 1) ,wird für den westlichen Bereich des M₁-Gebietes eine passive Lärmschutzmaßnahme festgesetzt.

In diesem derzeit nicht bebauten Bereich ist an neu zu errichtenden Gebäuden der Einbau von Schallschutzfenstern der Schallschutzklasse 3 (VDI 2719) vorzunehmen. (Nach dem Stand der Technik und den maßgeblichen Verordnungen (z.B. Wärmeschutzverordnung) werden heute in der Regel Fenster eingebaut, die bereits die Anforderungen der Schallschutzklasse 2 erfüllen, insofern ist der bei Umsetzung der Festsetzung erforderliche Mehraufwand als gering anzusehen.)

Neben den o.g. Maßnahmen sollte bei der Gestaltung der Verkehrsflächen auf die Verwendung von Kopfsteinpflaster verzichtet werden, da hierdurch die Anhebung des Emissionspegels von ca. 3 dB(A) wegen des erhöhten Rollgeräusches die erzielte Lärmreduktion zunichte gemacht wird.

6.5 Denkmalschutz und Bodendenkmalpflege

Das Landesamt für Bodendenkmalpflege weist auf folgende Auflagen hin:

- Der Beginn der Erdarbeiten ist der unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Bodendenkmalpflege spätestens vier Wochen vor Termin schriftlich und verbindlich mitzuteilen, um zu gewährleisten, daß Mitarbeiter oder Beauftragte des Landesamtes für Bodendenkmalpflege bei den Erdarbeiten zugegen sein können und eventuell auftretende Funde gem. § 11 DSchG M-V unverzüglich bergen und dokumentieren. Dadurch werden Verzögerungen der Baumaßnahme vermieden (vgl. § 11 Abs. 3).
- Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden ist gem. § 11 DSchG M-V (GVBl. M-V Nr. 23 vom 28.12.1993, S. 975 ff.) die zuständige untere Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen und der Fund und die Fundstelle bis zum Eintreffen des Landesamtes für Bodendenkmalpflege oder dessen Vertreter in unveränderten Zustand zu erhalten. Verantwortlich sind der Entdecker, der Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer sowie zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen. Die Verpflichtung erlischt 5 Werktage nach Zugang der Anzeige.

Der Landkreis Müritz weist in seiner Stellungnahme darauf hin, daß der Bahnhof mit Empfangsgebäude und Güterabfertigungsgebäude sowie das Wohngebäude Beethovenstraße 4 denkmalgeschützt sind. In den Bebauungsplan werden entsprechende Festsetzungen nachrichtlich übernommen.

Ebenfalls nachrichtlich wird im Plangebiet der Geltungsbereich der Erhaltungssatzung der Stadt Waren (Müritz) dargestellt, soweit sich diese beiden Satzungen überdecken. In diesem Bereich sind die Regelungen der Erhaltungssatzung zu beachten.

7 Ver- und Entsorgung

Da es sich im wesentlichen um eine Bestandsüberplanung handelt wird davon ausgegangen, daß die vorhandenen Wasser-, Abwasser-, Gas-, Fernmelde- und Stromversorgungsleitungen ausreichen, um auch in Zukunft das Plangebiet zu ver- und entsorgen. Dies bedarf noch einer zusätzlichen Überprüfung.

8 Auswirkungen

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 10 können kurzfristig zusätzlich 24 P+R-Parkplätze und drei Behindertenparkplätze realisiert werden.

Des Weiteren kann eine Neubebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern entstehen, die das Quartier städtebaulich schließt und dem Bahnhofsvorplatz eine Gebäudekante als nördliche Begrenzung bietet.

Die veränderte Verkehrsführung wird im gesamten Plangebiet eine Verkehrsberuhigung und damit eine Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität mit sich bringen. Die Lärmimmission durch die Anlieferung und den Besucherverkehr des Baustoffhandels kann somit langfristig beseitigt werden.

Das südliche Wohnquartier wird im Bestand gesichert.

Der Bahnhofsvorplatz wird klarer und übersichtlicher gestaltet und das Erscheinungsbild wird verbessert.

Entworfen und aufgestellt gemäß BauGB, BauNVO und PlanzV in Zusammenarbeit mit dem Bau- und Wirtschaftsförderungsamt der Stadt Waren (Müritz).

Hamburg, den 30. August 1996

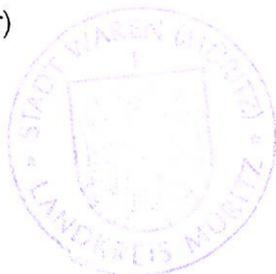
haas consult

Ingenieur-Consult Haas & Partner GmbH

Waren, den 04.12.1996

gebilligt durch die Stadtvertretung am 25.09.1996


Der Bürgermeister)



Ausgefertigt am 17.06.98


Rhein
Bürgermeister