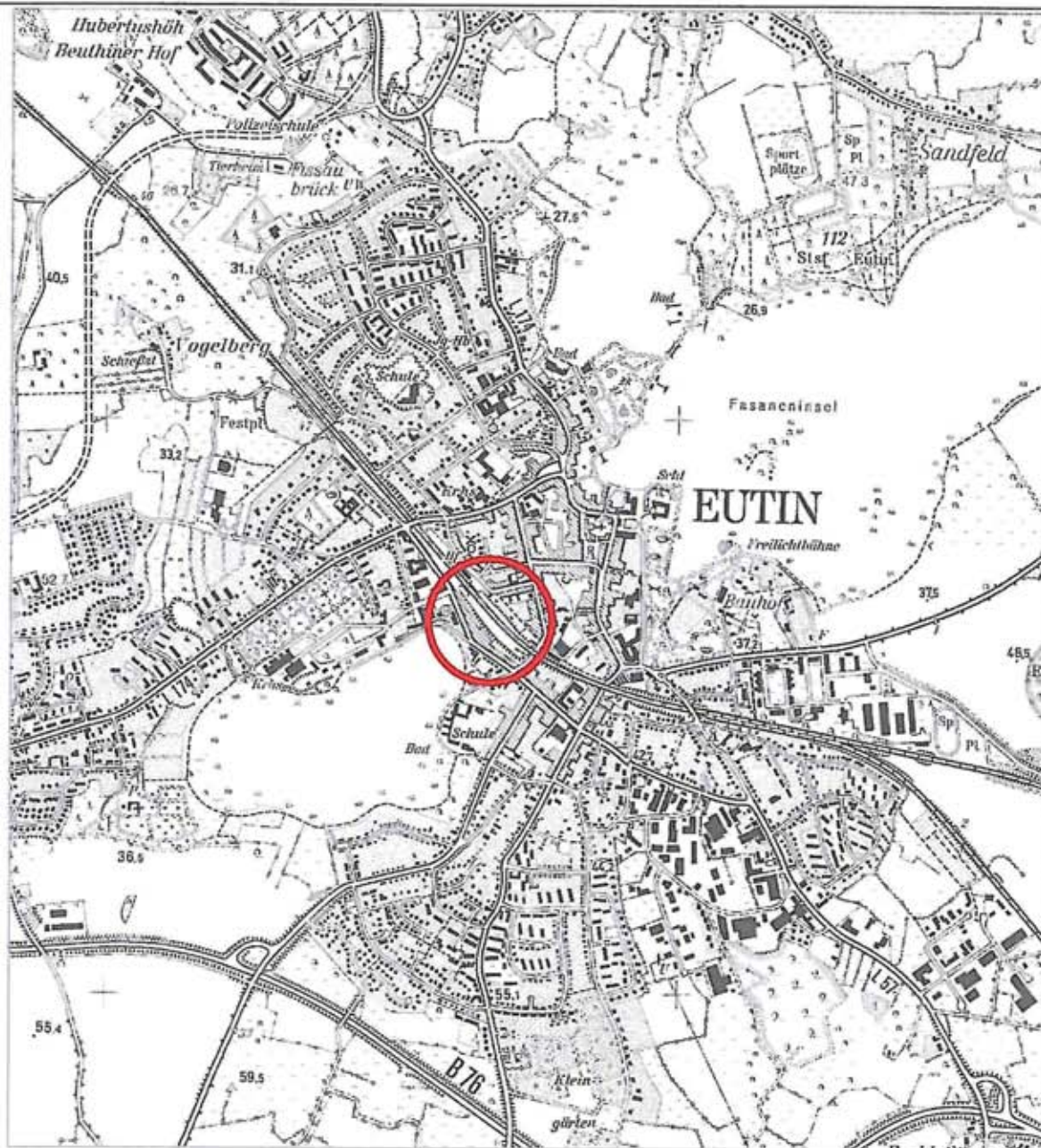


Gebiet zwischen der Bahnlinie Kiel - Lübeck und einem Teilbereich der Elisabethstraße (Kreuzung Elisabethstraße/Albert-Mahlstedt-Straße/Lübsche Koppel bis Zufahrt ÖPNV-Parkplatz am Bahnhof)



INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass, Erfordernis und Verfahren der Planaufstellung	4
2	Lage und Abgrenzung des Plangeltungsbereichs	5
3	Ausgangssituation.....	6
3.1	Bisherige Nutzungen.....	6
3.2	Eigentumsverhältnisse	7
3.3	Rechtliche Bindungen	7
3.4	Rechtliche Ausgangssituation	8
3.5	Natur und Umwelt	8
4	Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung	15
4.1	Darstellung der städtebaulichen Situation	15
4.2	Städtebauliche Ziele.....	16
4.2.1	Schulsporthalle	16
4.2.2	Räume für öffentliche Verwaltungen	18
4.3	Städtebauliches Konzept.....	19
5	Begründung der Planung	21
5.1	Künftige Entwicklung und Nutzung	21
5.1.1	Fläche für den Gemeinbedarf Zweckbestimmung Schulsporthalle	21
5.1.2	Fläche für den Gemeinbedarf Zweckbestimmung öffentliche Verwaltungen.....	22
5.1.3	Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen	23
5.2	Kinderfreundlichkeit in der Bauleitplanung	25
5.3	Grün, Natur und Landschaft	27
5.3.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	27
5.3.2	Öffentliche und private Grünflächen.....	27
5.3.3	Pflanz- und Erhaltungsbindungen	28
5.3.4	Artenschutz.....	30
5.3.5	NATURA 2000	31
5.3.6	Boden- und Grundwasserschutz.....	31
5.4	Verkehrliche Erschließung	33
5.4.1	Stellplätze und Zufahrten	33

5.4.2 Öffentliche Straßenverkehrsfläche	33
5.4.3 Fußwege	35
5.5 Ver- und Entsorgungsanlagen.....	36
5.5.1 Versorgungsleitungen und Versorgungsanlagen	36
5.5.2 Schmutz-, Regenwasser- und Abfallentsorgung	37
5.6 Lärmschutz	38
6 Nachrichtliche Übernahmen.....	43
7 Bodenordnung, Kosten	43
8 Hinweise	44
9 Städtebauliche Vergleichswerte	45
10 Beschluss.....	46

ANLAGENVERZEICHNIS

- Prokom 2016: Städtebauliches Konzept zum B-Plan Nr. 130. Treppenturm mit Aufzug. Stand 23.02.2016
- BBS Büro Greuner-Pönicke 2015: Eutin B-Plan Nr. 130. Artenschutzrechtliche Prüfung. Stand 13.11.2015
- Masuch+Olbrisch Immissionsschutz Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH 2017: B-Plan Nr. 130 Eutin. Lärmtechnische Untersuchung. Stand: 22.08.2017
- Sachverständigen-Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH 2010: Bauschadstoffkataster ehemaliger Grundstücksteil Güterbahnhof Eutin. Stand 09.06.2010
- Sachverständigen-Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH 2010: Ergänzende Untersuchungen zur Altlasten-Gefährdungsabschätzung. Stand 08.06.2010
- Baukontor Dümcke 2014: Eutin, ehemaliger Güterbahnhof, Neubau Sporthalle. Hier: Baugrunduntersuchung und Gründungsbeurteilung. Stand 11.04.2014
- 16. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Eutin durch Berichtigung

1 Anlass, Erfordernis und Verfahren der Planaufstellung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat am 05.03.2015 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 130 für ein Gebiet zwischen der Bahnlinie Kiel - Lübeck und einem Teilbereich der Elisabethstraße (Kreuzung Elisabethstraße/Albert-Mahlstedt-Straße/Lübsche Koppel bis Zufahrt ÖPNV-Parkplatz am Bahnhof) beschlossen.

Planungsanlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 130 auf dem ehemaligen Bahngelände ist die gemeinsame Beschlussfassung des Ausschusses für Schule, Jugend, Sport, Kultur und Soziales und des Bau-, Entwässerungs- und Feuerwehrausschusses vom 20.05.2014.

Mit dem Bebauungsplan sollen die planerischen Voraussetzungen geschaffen werden, eine 3-Feld-Sporthalle für die Hauptnutzung durch den Schulsport und zusätzlich auch durch den Vereinssport auf dem Gelände des "Alten Güterbahnhofes" errichten zu können.

Neben dem Baukörper der geplanten Sporthalle sind auf dem Gelände die der Sporthallennutzung flankierenden Außenanlagen sowie die Unterbringung der notwendigen Stellplätze zu organisieren. Die Anbindung der Fläche an das Netz der Verkehrswege erfolgt über den Knotenpunkt Elisabethstraße/Hospitalstraße für alle Verkehre, über die Unterführung zur Bahnhofstraße für Fußgänger und Radfahrer und über die Albert-Mahlstedt-Straße, für die eine neue fußläufige und barrierefreie Anbindung vorzusehen ist.

Aufgrund einer Nachfrage nach Räumen für öffentliche Verwaltungen in Innenstadtnähe ist im Plangeltungsbereich diese Nutzung einschließlich der Stellplätze für Mitarbeiter vorzusehen.

Bebauungsplan der Innenentwicklung

Da es sich bei der Planung um eine Nachverdichtung innerstädtischer Flächen handelt, wird der Bebauungsplan auf der Grundlage des § 13a BauGB durchgeführt, der für sogenannte Innenentwicklungs-Bebauungspläne die Möglichkeit zur Aufstellung im beschleunigten Verfahren vorsieht.

Der Bebauungsplan erfüllt die hierfür in § 13a BauGB genannten Voraussetzungen:

- Durch die Größe des Plangeltungsbereichs von rd. 1,69 ha sind nur Grundflächen für Hauptgebäude von insgesamt unter 20.000 qm möglich.
- Die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, wird nicht begründet.
- Es bestehen keine Anhaltspunkte für Beeinträchtigungen der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter.

Damit finden für dieses Aufstellungsverfahren folgende Vereinfachungen Anwendung:

- Von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB wird abgesehen
- Verzicht auf eine förmliche Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, auf den Umweltbericht nach § 2a BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind und auf eine zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB
- Verzicht auf eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz
- Verzicht auf eine parallele Änderung des Flächennutzungsplanes; der Flächennutzungsplan wird im Wege der Berichtigung angepasst

2 Lage und Abgrenzung des Plangeltungsbereichs

Der Plangeltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 130 liegt am Rand der Innenstadt von Eutin. Er grenzt südwestlich an die Bahnstrecke Lübeck-Kiel. An der südöstlichen Grenze des Plangeltungsbereichs liegt die Albert-Mahlstedt-Straße, nordwestlich grenzt der Plangeltungsbereich an die Kreuzung Elisabethstraße/Hospitalstraße. Südwestlich grenzt eine mit Wohnungen und Gewerbe gemischt genutzte Baufläche an den Plangeltungsbereich. Diese Grundstücke liegen direkt an der verkehrsreichen Elisabethstraße.

Der Plangeltungsbereich hat eine Größe von rd. 16.910 m². Er umfasst die Flurstücke 30/2 (tlw.), 31/2, 28/22 (tlw.), 28/28 (tlw.), 28/27, 28/36, 3.551 (tlw.), 3547 (tlw.) und 37/2 (tlw.) der Flur 5 in der Gemarkung und Gemeinde Eutin.

Die Grenze des Plangeltungsbereichs ist begründet mit

- dem Anschluss der Verkehrsflächen im Plangeltungsbereich an die Elisabethstraße im Nordwesten zur Herstellung der verkehrlichen Erschließung,
- der vorhandenen und langfristig zu erhaltenden Grünstreife durch die Bäume, Sträucher und gärtnerische Nutzungen auf den Böschungen im Westen, Südwesten und Süden,
- der erforderlichen fußläufigen Erreichbarkeit der Schulsporthalle von der Albert-Mahlstedt-Straße über das Gelände der Deutsche Bahn AG und
- der erforderlichen Abgrenzung zu den Bahnanlagen nach Norden.

Durch Aufschüttungen in der Vergangenheit zur Herstellung des Geländes für den ehemaligen Güterbahnhof ergibt sich an der westlichen, südwestlichen und südlichen Grenze des Plangeltungsbereichs ein unnatürlicher Geländesprung mit Höhenunterschieden von rd. 7 m an der südlichen Grenze (von 30,70 m üNNH auf

37,50 m üNNH) und rd. 4 m an der westlichen Grenze (von 33,06 m auf 37,16 m üNNH). Oberhalb der Böschung ist das Gelände nahezu eben; hier liegen die Höhen zwischen 37,00 m üNNH an der Einmündung zur Elisabethstraße, 37,50 m üNNH am heutigen Buswendeplatz und auch 37,50 m üNNH auf der Höhe des ungenutzten Werkstattgebäudes der Deutschen Bahn AG.

3 Ausgangssituation

3.1 Bisherige Nutzungen

Im überwiegenden Teil des Plangeltungsbereichs liegt das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs. Es liegt südwestlich der Bahnlinie Lübeck - Kiel. Die Entfernung zum nördlich gelegenen Bahnhofsgebäude auf der gegenüberliegenden Seite der noch aktiven Gleisanlagen beträgt mindestens ca. 40 m.

Von den ehemaligen Gleisanlagen sind im südlichen Teil des Plangeltungsbereichs derzeit noch 2 Gleise parallel zur aktiven Bahnlinie, ein Gleis mittig auf dem Grundstück zu einer Verladerampe und ein Gleis an der Südwestseite vorhanden. Letzteres ist, ebenso wie die anschließende Böschung, überwiegend mit Bäumen und Sträuchern zugewachsen. Die Oberfläche der Verladerampe liegt etwa 1 m über Gelände und ist mit Betonverbundsteinpflaster bzw. Granitgroßsteinpflaster im Rampenbereich befestigt. Die noch vorhandenen Einrichtungen der Deutschen Bahn AG (Beleuchtung und Verteilerschränke) sind ebenfalls wie die Gleise nicht mehr in Betrieb.

Die Fahrstraße zwischen dem Gleis an der Rampe und dem südwestlichen Gleis ist teils mit Granitgroßsteinpflaster und teils mit einer dünnen Asphaltsschicht befestigt. Im südöstlichen Bereich zwischen den Gebäuden besteht die Oberflächenbefestigung aus Betonverbundsteinpflaster. Im Bereich der Verkehrsflächen sind noch Entwässerungseinrichtungen vorhanden.

An der Südwestseite befinden sich z.T. baufällige Gebäude.

Im nördlichen Teil des Plangeltungsbereichs ist derzeit ein Ersatz für den in Umbau befindlichen Omnibusbahnhof an der Heinrich-Westphal-Straße eingerichtet. Davor waren hier ein öffentlicher Parkplatz und gesonderte Parkplätze für Busse auf wassergebundener Oberfläche bereitgestellt. Weiter nördlich, bis zur Elisabethstraße, sind eine öffentliche Parkfläche auf Asphalt, eine Haltestelle für Reisebusse und ein großer gepflasterter Einstellplatz für Fahrräder eingerichtet. Die Fahrstraße ist bis zur Einmündung in die Elisabethstraße mit Granitgroßsteinpflaster befestigt.

Der überwiegende Teil der Böschung im Bereich der westlichen, südwestlichen und südlichen Grenze des Plangeltungsbereichs ist mit Bäumen und Sträuchern bestanden. Im nördlichen Teil der westlichen Grenze befindet sich die Böschung

auf einem privaten Grundstück. Die Böschung ist im oberen Bereich mit Gehölzen bestanden und wird im unteren Bereich gärtnerisch genutzt.

3.2 Eigentumsverhältnisse

Der überwiegende Teil des Plangeltungsbereichs liegt in städtischem Eigentum. Die Deutsche Bahn AG ist Eigentümerin des südöstlichsten Flurstücks, das nördlich an die Albert-Mahlstedt-Straße grenzt. Südlich des öffentlichen Parkplatzes im Plangeltungsbereich liegt ein Teilstück eines Flurstücks in privatem Eigentum.

3.3 Rechtliche Bindungen

Landesentwicklungsplan 2010 und Regionalplan 2004

Der Landesentwicklungsplan 2010 weist Eutin die Funktion als Mittelzentrum, eingebunden in einen Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum zu. Für die Mittelzentren sind folgende Ziele und Grundsätze für die Raumordnung formuliert:

Ziele

"Die Zentralen Orte der mittelzentralen Ebene stellen regional für die Bevölkerung ihres Verflechtungsbereichs die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs sicher. Sie sind darüber hinaus regionale Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren mit einem breit gefächerten Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen. In diesen Funktionen sind sie zu stärken und weiterzuentwickeln."

Mittelzentren bieten Versorgungsmöglichkeiten für Güter und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs, wie beispielsweise weiterführende allgemeinbildende und berufsbildende Schulen, Behörden der unteren Stufe oder Krankenhäuser der Regelversorgung.

Grundsätze

"Hierzu sollen ein bedarfsgerechtes Angebot an Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen sowie eine gute Verkehrsverbindung im Verflechtungsbereich und zu anderen Mittel- und Oberzentren im Land sowie nach Hamburg beitragen. Mittelzentren sollen über ein vielfältiges und attraktives Angebot an Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen von regionaler Bedeutung verfügen."

In der Regionalplanung 2004 ist Eutin als Mittelzentrum nachrichtlich übernommen worden.

Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Eutin stellt die überplante Fläche im Plangeltungsbereich des B-Planes Nr. 130 komplett als "Fläche für den ruhenden Verkehr" dar.

Der Bebauungsplan Nr. 130 entspricht nicht vollständig den Vorgaben des Flächennutzungsplanes. Daher erfolgt die 16. Änderung des Flächennutzungsplanes durch Berichtigung. In der Berichtigung wird die im rechtswirksamen Flächennutzungsplan dargestellte öffentliche Parkplatzfläche als Fläche für den Gemeinbedarf mit den Zweckbestimmungen "Schulsporthalle" und "Öffentliche Verwaltungen", Fläche für Bahnanlagen und als Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Durchgrünung" dargestellt (siehe Anlage).

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan legt für den Plangeltungsbereich keine landschaftspflegerischen Maßnahmen fest.

3.4 Rechtliche Ausgangssituation

Bebauungsplan Nr. 14

Im Bebauungsplan Nr. 14 ist der gesamte Plangeltungsbereich des B-Plans Nr. 130 als "Fläche für Bahnanlagen" nachrichtlich dargestellt.

Der Plangeltungsbereich des B-Plans Nr. 130 liegt im Teilbereich I der "Satzung der Stadt Eutin über die Teilaufhebung des Bebauungsplans Nr. 14". Im Teilbereich I wird der Bebauungsplan Nr. 14 aufgehoben. Die Satzung ist am 13.01.2015 in Kraft getreten.

3.5 Natur und Umwelt

Vegetation

Auf der Fläche südöstlich der ehemaligen Verladerampe, zwischen den aktiven Bahnanlagen und der mit Asphalt und Granitgroßsteinpflaster befestigten Fahrstraße hat sich in den letzten Jahren eine ungestörte Ruderalvegetation ausgebildet.

Dabei handelt es sich um ruderale, mit Stauden durchsetzte Grasfluren frischer bis mäßig trockener Standorte (und bereichsweise aufkommendem Gehölzwuchs), in denen fragmentarisch kleinflächige Trocken- bzw. sonstige Rohbodenstandorte mit entsprechender Pioniervegetation enthalten sind.

Gesetzlich geschützte Sandmagerrasen oder andere gesetzlich geschützte Biotope sind auf der Fläche nicht vorhanden. Geschützte Pflanzenarten konnten bei der Bestandsaufnahme ebenfalls nicht festgestellt werden. Bei den vorkommenden Arten handelt es sich mit Ausnahme des mit wenigen Exemplaren vertretenen Silber-Fingerkrautes (*Potentilla argentea*, RL SH Vorwarnliste) durchweg um häufige, weit verbreitete Arten (siehe Tabelle).

Auf dem überwiegenden Teil der Fläche ist die Vegetation von hochwüchsigen Gräsern, z.B. Glatthafer (*Arrhenatherum elatius*) und Quecke (*Elymus repens*), bestimmt. Weitere häufig vertretene Arten sind z.B. Plathalm-Rispengras (*Poa compressa*), Rot-Schwingel (*Festuca rubra*) und Spitz-Wegerich (*Plantago lanceolata*).

Arten ausgesprochener Trockenstandorte, die auch in Sandmagerrasen vorkommen, wie z.B. Hasen-Klee (*Trifolium arvense*), Gewöhnliches Ferkelkraut (*Hypochaeris radicata*), Kleines Habichtskraut (*Hieracium pilosella*) und Silber-Fingerkraut (*Potentilla argentea*), sind nur mit sehr geringen Anteilen vertreten.

Tabelle: Artenliste Vegetation südöstlich ehemaliger Verladerampe

Botanischer Name	Deutscher Name
<i>Acer platanoides</i> (Str. u. J)	Spitz-Ahorn (Strauch- u. Jungwuchs)
<i>Acer pseudoplatanus</i> (Str. u. J.)	Berg-Ahorn (Strauch- u. Jungwuchs)
<i>Achillea millefolium</i>	Wiesen-Schafgarbe
<i>Arrhenatherum elatius</i>	Glatthafer
<i>Artemisia vulgaris</i>	Gewöhnlicher Beifuß
<i>Carex hirta</i>	Behaarte Segge
<i>Carex muricata</i> agg.	Sparrige Segge
<i>Clematis vitalba</i>	Gewöhnliche Waldrebe
<i>Conyza canadensis</i>	Kanadischer Katzenschweif
<i>Dactylis glomerata</i>	Wiesen-Knäuelgras
<i>Daucus carota</i>	Wilde Möhre
<i>Elymus repens</i>	Kriechende Quecke
<i>Equisetum arvense</i>	Acker-Schachtelhalm
<i>Erigeron annuus</i>	Feinstrahl-Berufkraut
<i>Festuca rubra</i>	Rot-Schwingel
<i>Fraxinus excelsior</i> (J)	Esche (Jungwuchs)
<i>Galium album</i>	Wiesen- Labkraut
<i>Hypericum perforatum</i>	Echtes Johanniskraut
<i>Hypochaeris radicata</i>	Gewöhnliches Ferkelkraut
<i>Juglans regia</i> (J)	Walnuss (Jungwuchs)
<i>Lolium perenne</i>	Ausdauerndes Weidelgras
<i>Medicago lupulina</i>	Hopfen-Schneckenklee
<i>Melilotus albus</i>	Weißer Steinklee
<i>Oenothera biennis</i>	Gewöhnliche Nachtkerze
<i>Poa compressa</i>	Plathalm-Rispengras
<i>Poa pratensis</i>	Wiesen-Rispengras
<i>Potentilla argentea</i>	Silber-Fingerkraut (RL SH V)
<i>Potentilla reptans</i>	Kriechendes Fingerkraut
<i>Rosa spec.</i>	Rose (Gartensorte)

Botanischer Name	Deutscher Name
Rubus spec.	Brombeere
Salix cinerea (Str.)	Grau-Weide (Strauch)
Senecio jacobaea	Jakobs-Greiskraut
Sorbus aucuparia (Str.)	Eberesche (Strauch)
Trifolium dubium	Kleiner Klee
Trifolium medium	Mittlerer Klee
Vicia angustifolium	Schmalblättrige Wicke
Vicia sepium	Zaun-Wicke

In Schleswig-Holstein kommen aktuell lediglich vier europarechtlich geschützte Pflanzenarten vor, die nur noch mit kleinen Restbeständen an zumeist bekannten Sonderstandorten vertreten sind. Es sind dies das Firnisglänzende Sichelmoos (*Hamatocaulis vernicosus*), Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioidea*), Kriechender Scheiberich (*Apium repens*) und Froschkraut (*Luronium natans*). Diese Arten kommen im Plangeltungsbereich nicht vor.

Die Böschung an der westlichen und südwestlichen Grenze des Plangeltungsbereichs ist überwiegend bestanden mit Bäumen und randlich mit Sträuchern. Die Artenzusammensetzung wird dominiert vom Berg-Ahorn. Weiterhin kommen randlich noch vor: Feld-Ahorn, Himbeere, Holunder, Geißblatt, Weiden, Brombeere, Esche, Rosen, Birke, Weißdorn, wilde Obstsorten u.a.. Die Gehölzfläche hat sich in den letzten Jahren oberhalb der Böschung bis über das stillgelegte südwestliche Gleis ausgebreitet. Um kurzfristig innenstadtnahe Parkplätze zu schaffen, hat in 2015 im mittleren Bereich der südwestlichen Böschung, oberhalb der Böschungskante, eine Auslichtung und Reduzierung des Baum- und Strauchbestandes stattgefunden.

Die Böschung auf dem Flurstück südlich des öffentlichen Parkplatzes wird im unteren Bereich gärtnerisch genutzt, im oberen Bereich stehen kleinere Bäume und Sträucher.

Die Böschung an der südlichen Grenze des Plangeltungsbereichs ist ebenfalls dicht bestanden mit Bäumen und Sträuchern sowie südlich und westlich der ungenutzten Gebäude der Deutschen Bahn AG mit zum Teil großkronigen Bäumen, u.a. Linden und Robinien. Nördlich der Albert-Mahlstedt-Straße steht eine großkronige Linde, die gemäß § 2 der Baumschutzsatzung Eutin geschützt ist.

Im Bereich der nördlich gelegenen Parkplätze und Fahrrad-Einstellplätze stehen Straßenbäume aus überwiegend Ahorn-Sorten.

Fauna

Quelle der Ausführungen: BBS BÜRO GREUNER-PÖNICKE 2015¹. Das Gutachten ist der Begründung als Anlage beigefügt.

Die im Plangeltungsbereich potenziell vorkommenden Tierarten werden aus der Literatur und eigenen Kartierungen in vergleichbaren Lebensräumen abgeleitet. Anhand der Biotopstrukturen, ihrer Vernetzung und des Bewuchses werden Rückschlüsse auf die potenziell vorkommende Fauna gezogen.

Es werden nicht alle Tiergruppen betrachtet, sondern insbesondere die in diesem Fall artenschutzrechtlich bedeutsamen europäischen Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie Reptilien.

Die Daten des Artkatasters wurden beim Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) abgerufen.

Zusätzlich fanden Begehungen des Geländes mit Nachsuche nach Tagfaltern, Wildbienen, Heuschrecken und Zauneidechse statt. Zum Nachweis der Haselmaus wurden Nesttubes eingesetzt

Fledermäuse

Bei der Geländebegehung wurden die im Plangeltungsbereich vorhandenen Gebäude auf als Quartiere geeignete Strukturen untersucht. Es fanden sich dabei keine Strukturen, die eine Quartiernutzung erkennen lassen. Kotsuren oder Fraßreste (Schmetterlingsflügel) wurden nicht gefunden. Ein Vorkommen von Eintieren kann jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden.

Auch der Baumbestand ist überwiegend jüngeren bis mittleren Alters und weist keine Quartiermöglichkeiten auf. Vereinzelt sind Quartiere in Bäumen im Bereich der zu erhaltenen Böschung jedoch nicht auszuschließen.

Eine Nutzung des Plangeltungsbereichs als Jagdgebiet ist möglich, wobei v.a. eine Nutzung der Gehölzränder und der Ruderalfläche anzunehmen ist. Diese Flächen sind jedoch nicht als essentielles Jagdrevier einzustufen.

Im Umfeld finden sich mögliche Jagdflächen insbesondere in Gärten, entlang von Gehölzen und entlang der Bahnstrecke sowie am Seeufer.

Möglich sind hier typische Arten der Siedlungsbereiche wie Zwerg- und Breitflügel-fledermaus sowie Arten der Gehölze wie Großer Abendsegler und Braunes Langohr und aufgrund der Nähe zu den Seen auch Wasser- und Teichfledermaus.

Haselmaus

Aufgrund der Lage im Stadtgebiet mit geringer Vorkommens-Wahrscheinlichkeit, fehlender Nachweise aus Altdaten und der im südlichen Teil abgeschlossenen

¹ BBS Büro Greuner-Pönicke 2015: Eutin B-Plan Nr. 130. Artenschutzrechtliche Prüfung, Stand 13.11.2015

Kartierung kann festgestellt werden, dass im Plangeltungsbereich mit Vorkommen der Haselmaus nicht zu rechnen ist.

Zauneidechse

Aufgrund der trocken-sandigen Flächen und lückiger Vegetation sowie Lage an der Bahnstrecke fanden zwischen August und Oktober 2015 drei Begehungen mit Nachsuche nach Zauneidechsen bei geeigneter Witterung statt. Es wurden dabei keine Zauneidechsen festgestellt. Auch nach Artkataster und Verbreitungsatlas sind keine Nachweise bekannt. Da bei den Kontrollen keine Zauneidechsen gefunden wurden und auch die Auswertung von Artkataster und Verbreitungsatlas keine Hinweise auf Vorkommen der Art zeigen ist hier nicht mit Vorkommen zu rechnen.

Brutvögel

Im Plangeltungsbereich sind Brutvögel in den Gehölzstrukturen an und oberhalb der südwestlichen Böschung zu erwarten. Es ist hier mit verbreiteten, wenig empfindlichen Arten zu rechnen, die typischerweise in Siedlungsbereichen vorkommen.

Dies ist auch auf die im nahen Umfeld liegenden Flächen zu übertragen, bei denen es sich um Siedlungs- und Bahnflächen mit geringem Grünbestand handelt. Der betroffene Baumbestand im Geltungsbereich ist jüngeren bis mittleren Alters, so dass keine Höhlenbrüter zu erwarten sind. Im Umfeld können diese jedoch vorkommen.

An den Gebäuden im Geltungsbereich fanden sich keine besonderen Strukturen für Brutvögel, einige Mauerabsätze o.ä. könnten jedoch von Nischenbrütern wie Haussperling, Hausrotschwanz, Bachstelze oder Grauschnäpper genutzt werden.

In Schleswig-Holstein gefährdete, streng geschützte Arten oder Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie sind nicht zu erwarten.

Sonstige Arten

Ruderalfluren mit einem größeren Bestand an Weidenröschen oder Nachtkerze als Nahrungspflanzen für den Nachtkerzenschwärmer kommen nicht vor, Nachtkerzen sind nur in geringer Anzahl vorhanden. Nachweise der Art aus der Gegend sind nicht bekannt, die Art ist daher nicht zu erwarten.

Zudem wurden die artenschutzrechtlich nicht relevanten Gruppen der Wildbienen, Heuschrecken und Tagfalter untersucht: Auch wenn das Blütenangebot recht „wildbienenfreundlich“ ausgeprägt ist, die Kleinflächigkeit der möglichen essentiellen Nistlebensräume wie auch die intensiv genutzte Umgebung (dichte Siedlung/Verkehr) schränken das zu erwartende Bienenartenspektrum so weit ein, dass nur von einer mittleren Wertigkeit des Gebietes für die Gruppe der Wildbienen auszugehen ist.

Es wurden nur ungefährdete Heuschrecken-Arten festgestellt. Es ist eine mittlere Wertigkeit des Gebiets anzunehmen.

Eine besondere Bedeutung für Tagfalter ist nicht anzunehmen.

Boden

Quelle der Ausführungen: BAUKONTOR DÜMCKE 2014². Das Gutachten ist der Begründung als Anlage beigefügt.

In der Baugrunduntersuchung wurde der südliche Teil des Plangeltungsbereichs als Standort für die neue Sporthalle untersucht. Die Untersuchungsfläche entspricht etwa 60% der Gesamtfläche des Plangeltungsbereichs.

Nach der geologischen Karte liegt das Gelände im Bereich einer verfüllten Niederung zwischen dem Kleinen und dem Großen Eutiner See. Die Verbindung zwischen beiden Gewässern bildet der Stadtgraben, der auch heute noch verrohrt südöstlich der Albert-Mahlstedt-Straße verläuft.

Unterhalb der Oberflächenbefestigungen (Pflaster, Asphalt, Gleisschotter) stehen zunächst sandige und darunter bindige Auffüllböden an. Im Bereich der ehemaligen, teils noch vorhandenen Gleisanlagen bestehen die oberen Auffüllungen aus Gleisschotter und Sanden mit unterschiedlichen humosen Anteilen sowie Schlacke- und Asphaltresten und haben eine Schichtdicke zwischen 0,2 m bis 0,8 m. Im Bereich der Fahrstraße stehen unterhalb des Großsteinpflasters bzw. des Betonverbundsteinpflasters überwiegend sandige Auffüllungen an. Die Laderampe besteht unterhalb des Pflasters aus Sanden.

Die Unterfläche der sandigen Auffüllungen liegt zwischen 0,6 m und 4,6 m unter Gelände und kann auch kleinräumig schwanken. Darunter folgen bindige Auffüllungen in überwiegend steifer, teils infolge Wassereinwirkung auch weich-steifer Konsistenz.

Als Basis schließt sich örtlich noch der alte Oberboden an.

Die Unterfläche dieser Böden liegt zwischen 5,4 m und 7,6 m unter Gelände; bezogen auf Normalnull im Mittel bei NN + 30,85 m. Dieses deckt sich mit den Erkenntnissen aus den Aufschlüssen von 2000, in denen die Unterfläche der Auffüllungen bzw. des alten Oberbodens zwischen NN + 31,74 m und NN + 29,93 m, im Mittel auf NN + 30,97 m, festgestellt wurde.

Als Liegendes folgen eiszeitlich hoch vorbelastete Sande und Geschiebemergel in steifer Konsistenz, deren Unterfläche bis zur maximalen Aufschlusstiefe von 10 m nicht durchstoßen wurde.

² Baukontor Dümcke 2014: Eutin, ehemaliger Güterbahnhof, Neubau Sporthalle. Hier: Baugrunduntersuchung und Gründungsbeurteilung. Stand 11.04.2014

Wasser

Quelle der Ausführungen: BAUKONTOR DÜMCKE 2014³. Das Gutachten ist der Begründung als Anlage beigelegt.

Der Wasserspiegel ist in den Sondierungen zwischen 4,30 m und 8,80 m unter Gelände angebohrt worden. Nach Abschluss der Sondierarbeiten der Gutachter ist der Wasserspiegel in den Bohrlöchern in Tiefen zwischen 4,90 m und 9,40 m eingemessen worden und lag damit, bezogen auf Normalnull, zwischen NN + 32,46 m und NN + 27,87 m, im Mittel etwa bei NN + 30 m. Bei den höheren Wasserständen handelt es sich um Stauwasser auf den bindigen, praktisch wasserundurchlässigen Auffüllungen bzw. um Schichtenwasser innerhalb von eingelagerten Sandschichten. Kurzfristig auftretende höhere Stauwasserstände auf den bindigen Auffüllungen sind insbesondere in niederschlagsreicher Jahreszeit möglich.

Der freie Grundwasserspiegel in den unteren Sanden ist im Mittel etwa 8,7 m unter Gelände auf NN + 28,7 m eingemessen worden. Der Wasserspiegel des Kleinen Eutiner Sees liegt auf NN + 28,60 m und der des Großen Eutiner Sees auf NN + 26,70 m.

Still- oder Fließgewässer kommen im Plangeltungsbereich nicht vor.

Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt im Bereich des Park-and-ride-Parkplatzes im nördlichen Teil des Plangeltungsbereichs über die Regenwasserkanalisation der Städtischen Betriebe Eutin - Stadtentwässerung in der Elisabethstraße. Da nur eine gedrosselte Abgabe aus dem Plangeltungsbereich in die Regenwasserkanalisation möglich ist, wird innerhalb des Plangeltungsbereichs von den Städtischen Betrieben Eutin - Stadtentwässerung unterhalb des Park-and-ride-Parkplatzes eine unterirdische Rückhaltung betrieben.

Ortsbild

Das Ortsbild im Plangeltungsbereich ist gekennzeichnet durch befestigte und unbefestigte Parkplätze sowie durch den brachgefallenen ehemaligen Güterbahnhof. Durch zum Teil dichte Gehölzbestände aus Bäumen und randlichen Sträuchern auf den Böschungen im Westen und Südwesten wird die Einsehbarkeit der brachgefallenen Flächen sowie der parkenden Pkw und Busse aus Richtung Elisabethstraße zum Teil deutlich verringert. Auf der südlichen Böschung, nördlich der Albert-Mahlstedt-Straße, steht auf dem Gelände der Deutschen Bahn AG ein dichter Gehölzbestand mit hohen und zum Teil großkronigen Bäumen, die hier das Straßen- und Ortsbild deutlich prägen und zudem die Einsehbarkeit des ehemaligen Güterbahnhofs aus Richtung Albert-Mahlstedt-Straße deutlich verringern. Auch östlich des Plangeltungsbereichs verhindern mittelhohe und hohe Bäume entlang

³ Baukontor Dümcke 2014: Eutin, ehemaliger Güterbahnhof, Neubau Sporthalle. Hier: Baugrunduntersuchung und Gründungsbeurteilung. Stand 11.04.2014

der aktiven Gleise eine unbegrenzte Sichtbarkeit der Flächen, Pkw und Busse im Plangeltungsbereich.

Auf der Fläche südöstlich der ehemaligen Verladerampe hat sich die Vegetation aufgrund der fehlenden Nutzung durch die Deutsche Bahn AG selbst entwickelt. Im südöstlichen Teil des Plangeltungsbereichs stehen einige ehemals von der Deutschen Bahn AG genutzte Gebäude, die dem Verfall ausgesetzt sind. Insgesamt hat der Plangeltungsbereich mit seinen Nutzungen außerhalb des Gehölzbestandes eine sehr geringe Bedeutung für das Ortsbild.

Grünzäsur

Die gesamte Böschung im Bereich der westlichen, südwestlichen und südlichen Grenze des Plangeltungsbereichs hat mit den Bäumen, Sträuchern und der Fläche mit einer gärtnerischen Nutzung die Funktion einer Grünzäsur.

Diese bietet für die Tierwelt, hier insbesondere für Fledermäuse und Brutvögel, Lebensräume in einem intensiv bebauten und von Verkehrswegen durchzogenen Siedlungsbereich.

Weitere wertgebende Funktionen dieser Grünzäsur ergeben sich insbesondere durch die Bäume und Sträucher für die Gliederung des Siedlungsgebietes und das Ortsbild. Sie bildet eine deutliche Zäsur zwischen den angrenzenden intensiven städtischen Nutzungen und stellt aufgrund der durch die Böschung geschaffene Topographie eine deutliche grüne Raumkante für die Sicht aus Richtung Elisabethstraße dar.

Diese Grünzäsur trägt heute dazu bei, dass die dem Verfall preisgegebenen, ungenutzten Gebäude der Deutschen Bahn AG und die aktuellen verkehrlichen Nutzungen oberhalb der Böschung durch Bäume und Sträucher eingegrünt sind und dadurch die Sichtbarkeit der Gebäude und Verkehre oberhalb der Böschung für die Bewohner der Elisabethstraße minimiert wird.

4 Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

4.1 Darstellung der städtebaulichen Situation

Im Umfeld des Eutiner Bahnhofs wurde in den letzten Jahren eine Vielzahl von öffentlichen Parkplätzen angelegt, insbesondere für den Park-and-ride-Verkehr. Hierzu gehören auch unbewirtschaftete Parkplätze im nordwestlichen Teil des Plangeltungsbereichs. Diese Parkplätze wurden im Plangeltungsbereich ergänzt um unbefestigte und ebenfalls unbewirtschaftete Parkplätze nordöstlich und westlich der ehemaligen Verladerampe. Nordöstlich der ehemaligen Verladerampe wurden auch ein Wendepplatz und ein unbefestigter Parkplatz für Busse eingerichtet.

Aktuell ist auf den genannten unbefestigten Parkplätzen für die Zeit des Umbaus des Omnibusbahnhofs an der Heinrich-Westphal-Straße ein Ersatzstandort für den Omnibusbahnhof eingerichtet.

Nach dem Rückzug der Deutschen Bahn AG fielen die Flächen ab der ehemaligen Verladerampe im südöstlichen Teil des Plangeltungsbereichs brach. Auch hier wurden weitere Parkplätze für Pkw eingerichtet.

Die noch vorhandenen ungenutzten Gebäude der Deutschen Bahn AG im südöstlichen Teil des Plangeltungsbereichs zerfallen.

Das südöstlichste Flurstück im Plangeltungsbereich mit einem ungenutzten Werkstattgebäude bleibt weiterhin im Eigentum der Deutschen Bahn AG.

Der Plangeltungsbereich wird zur Bebauung an der Elisabethstraße durch einen gut ausgebildeten Baum- und Strauchbestand entlang der südwestlich ausgerichteten Böschung und zur Albert-Mahlstedt-Straße ebenfalls durch Baum- und Strauchbewuchs optisch überwiegend wirksam abgegrenzt.

An den Plangeltungsbereich grenzen südwestlich tieferliegende gemischte Bauflächen an der Elisabethstraße und nordwestlich eine Sonderbaufläche "Verbrauchermarkt". Nordöstlich grenzen die aktiven Gleise der Bahnstrecke Lübeck-Kiel der Deutschen Bahn AG, das Bahnhofsgebäude, der im Umbau befindliche Omnibusbahnhof und öffentliche Parkplätze an der Heinrich-Westphal-Straße an den Plangeltungsbereich.

4.2 Städtebauliche Ziele

4.2.1 Schulsporthalle

Der Diskussionsprozess zur Erweiterung der Wilhelm-Wisser-Gemeinschaftsschule erstreckt sich bereits über einige Jahre. Beschlüsse zum Raumbedarf der Wilhelm-Wisser-Gemeinschaftsschule wurden in den Sitzungen des Ausschusses für Schule, Jugend, Sport, Kultur und Soziales gefasst. Im Vorfeld wurden Planer und Gutachter befragt.

In der Sitzung des Ausschusses für Schule, Jugend, Sport, Kultur und Soziales am 07.05.2013 wurde der Raumbedarf für die Wilhelm-Wisser-Gemeinschaftsschule dargestellt. Der Raumbedarf beinhaltet neben einer 3-Feld-Turnhalle mit Nebenräumen auch noch

- eine Mensa mit Ausgabeküche im 2-Schicht-Betrieb, die gleichzeitig als Aufenthaltsbereich dient,
- Räume für den sozialen bzw. Nachmittags-Bereich nutzbar, mind. 60 qm-Raumgröße um Multifunktionalität und Flexibilität zu gewährleisten,
- 1 Büro Schulsozialarbeit.

Den vom Ausschuss beschlossenen Raumbedarf der Wilhelm-Wisser-Gemeinschaftsschule auf dem zur Verfügung stehenden Grundstück am Berg zu realisieren ist mehr als schwierig und würde bedeuten, kaum noch Fläche für einen Schulhof zur Verfügung zu haben. Dies ergaben die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie des Büros "Kommunale Sporthallen GmbH".

Unter den Prämissen dass alle Schüler der Gemeinschaftsschule an einem Standort unterrichtet werden können und die Wilhelm-Wisser-Schule eine 3-Feld-Sporthalle bekommt wurde eine Abwägung zwischen 3 Standort-Varianten für die Erweiterung der Wilhelm-Wisser-Gemeinschaftsschule vorgenommen.

1) Bau einer 3-Feld-Sporthalle auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs

Vorteile u.a.:

- Schulbetrieb wird durch Bau der Sporthalle nicht gestört
- Schulhof der Wilhelm-Wisser-Schule bleibt angemessen groß

Nachteile u.a.:

- Standort hat kein Außensportgelände
- Schulweg zur Sporthalle entlang der verkehrsreichen Elisabethstraße

2) Bau einer Sporthalle in Verbindung mit einer Mensa, einem Nachmittagsbereich und Fachräumen auf dem Schulgelände der Wilhelm-Wisser-Schule

Vorteile u.a.:

- gefahrloser und kostengünstiger Weg zur Sporthalle
- geringere Erschließungskosten

Nachteile u.a.:

- Standort hat kein Außensportgelände
- Schulbetrieb wird durch Bau der Sporthalle massiv gestört
- Verkleinerung des Schulhofes
- Weg von Schülern der Schule "Am Kleinen See" zur Sporthalle entlang der verkehrsreichen Elisabethstraße
- Schulgelände ist zu klein, Bau erfordert Kauf eines Privatgrundstücks mit denkmalgeschütztem Gebäude

3) Bau einer 3-Feld-Turnhalle auf dem Gelände der Schule "Am Kleinen See"

Vorteile u.a.:

- Schulhof der Wilhelm-Wisser-Schule bleibt angemessen groß
- gefahrloser Weg zur Sporthalle für Kinder der Schule "Am Kleinen See"
- bestehendes Außensportgelände bleibt erhalten

- geringere Erschließungskosten

Nachteile u.a.:

- Weg von der Wilhelm-Wisser-Schule zur Sporthalle entlang der verkehrsreichen Elisabethstraße
- Schwieriger Baugrund, Pfahlgründung notwendig
- Standort eignet sich nach Abriss der 1-Feld-Halle eher für Wohnbebauung

Bezüglich der Standortfindung wurde auch das Projektbüro "Bildung und Region" beauftragt, um einen Bericht zur Schulentwicklungsplanung zu erarbeiten. Hier wurden in einer Gesamtschau der Eutiner Schullandschaft Vorschläge entwickelt, wie unter Berücksichtigung des regionalen Umfeldes, der voraussichtlichen Schülerzahlen und der lokalen baulichen Gegebenheiten in Eutin zukünftige Investitionsvorhaben aussehen könnten.

Bezogen auf die Wilhelm-Wisser-Gemeinschaftsschule wurde in diesem Gutachten der Vorschlag unterbreitet, die Turnhalle nicht auf dem vorhandenen Gelände der Wilhelm-Wisser-Schule zu errichten, sondern im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes. In der Konsequenz könnte die Gemeinschaftsschule an ihrem Standort zentralisiert werden. Dort würden dann die Fachklassen zu Klassenräumen umgebaut und an Stelle der alten Turnhalle ein neuer zweigeschossiger Trakt mit neuen Fachklassen, Mensa und Räumen für die offene Ganztagschule errichtet werden.

In einer von der Stadt beauftragten Studie des Büros "Kommunale Sporthallen GmbH" wurde die Machbarkeit der 3-Feld-Sporthalle auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes untersucht und mit dem Standort auf dem Gelände der Wilhelm-Wisser-Schule verglichen. Im Ergebnis der Studie überwiegen die Vorteile des Standortes am ehemaligen Güterbahnhof, auch unter Berücksichtigung des Schulweges von der Schule zur neuen Sporthalle.

Im Ergebnis hat sich die Stadt Eutin für den Standort auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes entschieden.

4.2.2 Räume für öffentliche Verwaltungen

In der Stadt Eutin besteht durch die Stadt Eutin und die Kreisverwaltung Ostholstein eine Nachfrage an Räumen für öffentliche Verwaltungen, insbesondere in einer verkehrsgünstigen innenstadtnahen Lage. Das durch den Rückzug der Deutschen Bahn AG verfügbare und zwischenzeitlich überwiegend brachgefallene Grundstück im Plangeltungsbereich, bietet mit der Nähe zum Bahnhof und zur Innenstadt eine sehr gute Lage und befindet sich zwischenzeitlich bis auf ein Flurstück im Eigentum der Stadt Eutin.

Das Gebiet im Plangeltungsbereich auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes eignet sich in mehrerlei Hinsicht:

- Städtebauliche Aufwertung des aktuell teilweise unwirtlich anmutenden ehemaligen Bahngeländes in nahezu zentraler Lage
- Die Anbindung an die Innenstadt ist durch die nahegelegene Unterführung unter den Bahngleisen für Mitarbeiter fußläufig, barrierefrei, gefahrlos und kurz. Die Umgestaltung der Bahnhofstraße und die Verbesserung der fußläufigen Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt im Zuge der Stadtsanierung steigert zudem noch die Attraktivität für eine fußläufige Verbindung.
- Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV ist durch die Lage am Bahnhof sehr gut.
- Ein verfügbares Angebot an Stellplätzen erhöht die Erreichbarkeit und bietet im Vergleich zu anderen Standorten in der Innenstadt gewisse Vorteile. Zudem werden dadurch Parkplatz-Suchverkehre verhindert.
- Die verkehrliche Anbindung des Plangeltungsbereichs ausschließlich und direkt an die Elisabethstraße verhindert Autoverkehre durch die Innenstadt.

4.3 Städtebauliches Konzept

Mit der Errichtung einer Schulsporthalle und einem Gebäude für öffentliche Verwaltungen sollen die städtebauliche Gestalt und das Ortsbild des teilweise unwirtlich anmutenden ehemaligen Bahngeländes in nahezu zentraler Lage städtebaulich entwickelt werden.

Schulsporthalle

Die Abmessungen der für die Schulsporthalle vorgesehenen Gemeinbedarfsfläche im Plangeltungsbereich sind ausreichend für das in der aktuellen Entwurfsplanung vorgesehene Raumprogramm für die 3-Feld-Schulsporthalle: 3 Spielfelder, Mehrzweckraum, Geräteräume, Umkleidekabinen, Duschen und WC. Auch eine kleine Tribüne ist möglich.

Es ist städtebaulich anzustreben, mögliche Gebäude (Schulsporthalle, Gebäude für öffentliche Verwaltungen) optisch klar voneinander zu trennen und den Raum dazwischen mit Stellplätzen zu füllen. Infolgedessen liegt die Schulsporthalle im Plangeltungsbereich soweit südöstlich, dass nur noch der Wendeplatz für die Feuerwehr auf dem stadteigenen Grundstück südlich der Schulsporthalle möglich sein wird.

Die Stellplätze für Pkw und Fahrräder können nordwestlich der Schulsporthalle angelegt werden.

Die Zuwegung zur Schulsporthalle von der Albert-Mahlstedt-Straße muss so gebaut werden, dass an der Albert-Mahlstedt-Straße für die Schüler kein erhöhtes Unfallrisiko entsteht und die Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Al-

bert-Mahlstedt-Straße und dem höherliegenden Gelände der Schulsporthalle barrierefrei erfolgen kann. Weiterhin sind Eingriffe in den Bestand an großen Bäumen im Bereich der Böschung zu vermeiden.

Infolgedessen ist hierfür ein Treppenturm mit dazugehörigem Aufzug vorgeschlagen (siehe Anlage), der eine Zugänglichkeit in größerer Entfernung zum Fahrbahnrand der Albert-Mahlstedt-Straße aufweist, womit Schutzgitter auf dem Fußweg nicht erforderlich wären. Weiterhin verhindert der Treppenturm im Bereich der Böschung sowohl Aufgrabungen als auch größere bauliche Eingriffe, die von der Deutschen Bahn AG als Eigentümerin der Fläche vertraglich nicht zugelassen werden. Der Fußweg führt sodann vom Treppenturm mit Aufzug über das Grundstück der Deutschen Bahn AG bis zur Schulsporthalle.

Die ersten Überlegungen zur Überwindung des Höhenunterschiedes von der Albert-Mahlstedt-Straße zur Schulsporthalle gingen von einer Treppe aus, die für die Herstellung der Barrierefreiheit eine sehr lange Rampe erfordert und die den Höhenunterschied in Zick-Zack-Form überwinden müsste. Hierdurch ginge ein Großteil des Baumbestandes auf der Böschung verloren. Der Eingriff in den dichten und straßenbildprägenden Baumbestand auf der Böschung wird mit dem vorgeschlagenen Treppenturm im Vergleich zur Treppenlösung mit Rampe erheblich reduziert. Der Treppenturm mit Aufzug und mit anschließendem Weg oberhalb der Böschung könnten außerhalb der Baumkronen der auf der Böschung wachsenden älteren und großkronigen Bäume gebaut werden. Auch die Krone der durch die Baumschutzsatzung geschützten Linde wird von dem Treppenturm mit anschließendem Weg nicht beeinträchtigt.

Nach Südwesten wird zum Erhalt der Grünzäsur auf der Böschung die Fläche für Bäume und Sträucher durch die Planung einer Schulsporthalle nicht reduziert. In Richtung Bahnstrecke ist aufgrund der von der Deutschen Bahn AG geforderten Sicherheitsabstände zu den aktiven Gleisen eine breitere Pflanzung mit Bäumen und Sträuchern ohne Flächeneinbuße bei der Schulsporthalle oder den Stellplätzen nicht möglich. Durch die östlich des Plangeltungsbereichs entlang der aktiven Bahngleise beidseitig stehenden Bäume und Sträucher ist aus dieser Richtung eine gewisse Eingrünung gegeben.

Gebäude für öffentliche Verwaltungen

Ein Gebäude für öffentliche Verwaltungen wird aufgrund der erforderlichen Dimensionierung der Schulsporthalle und des ungleichmäßig breit und linear geformten Geländes des ehemaligen Güterbahnhofes im nordwestlichen Teil der Gemeinbedarfsfläche stehen. Durch solch eine Gebäudestellung entsteht eine räumliche Trennung der Gebäudestandorte auf den Flächen für den Gemeinbedarf und es verbleibt zudem ausreichend Raum für Stellplätze für die Nutzer des Verwaltungsgebäudes.

Nach Südwesten dienen die Bäume und Sträucher auf der Böschung zur Eingrünung der Fläche für die Verwaltungen. Bestehende Lücken auf den städtischen

Flächen der Böschung sind durch Neuanpflanzungen zu schließen. Im nördlichen Abschnitt der westlich angrenzenden Böschung dienen bestehende Gehölze im oberen Bereich der Böschung als Eingrünung.

In Richtung Bahnstrecke ist aufgrund der von der Deutschen Bahn AG geforderten Sicherheitsabstände zu den aktiven Gleisen eine breitere Pflanzung mit Bäumen und Sträuchern ohne Flächeneinbuße bei dem Verwaltungsgebäude oder den Stellplätzen nicht möglich. Durch die östlich des Plangeltungsbereichs jenseits der aktiven Bahngleise stehenden Bäume ist auch aus dieser Richtung eine gewisse Eingrünung gegeben.

5 Begründung der Planung

5.1 Künftige Entwicklung und Nutzung

Das der Bebauungsplanung zugrundeliegende Konzept ist sowohl Ergebnis der Diskussionen um den Standort und das Raumkonzept für die Schulsporthalle als auch aus den Anfragen nach Räumen für öffentliche Verwaltungen im Stadtgebiet Eutins.

Einrichtungen des Gemeinbedarfs dienen der Allgemeinheit, also einer nicht definierten Mehrzahl/Vielzahl von Personen. Dabei kommt es nicht auf die Trägerschaft an, sondern einzig darauf, dass öffentlich oder mit öffentlicher Anerkennung eine öffentliche Aufgabe wahrgenommen wird.

Mit der Nutzung der Schulsporthalle und dem Verwaltungsgebäude werden öffentliche Aufgaben wahrgenommen, die im Bebauungsplan über Flächen für den Gemeinbedarf festgesetzt werden.

5.1.1 Fläche für den Gemeinbedarf Zweckbestimmung Schulsporthalle

Die Fläche für den Gemeinbedarf im südlichen Teil des Plangeltungsbereichs hat die Zweckbestimmung "Schulsporthalle". Der Bedarf einer Schulsporthalle für die Wilhelm-Wisser-Schule und die Schule "Am Kleinen See" sowie die Begründung der Standortentscheidung sind unter Ziffer 4.2.1 dargelegt.

Die Fläche für die Schulsporthalle wird als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schulsporthalle festgesetzt. Im Teil B - Text - ist festgesetzt, dass auch eine außerschulische Nutzung zu sonstigen sportlichen Zwecken zulässig ist. Die absehbar intensive Nutzung der Halle durch die beiden Schulen erfordert ein gewisses Raumprogramm für die Halle: 3 Spielfelder, Mehrzweckraum, Geräteräume, Umkleidekabinen, Duschen und WC. Auch eine kleine Tribüne ist möglich. Wie es bei Schulsporthallen üblich ist, können die werktäglich abends und

an Sonn- und Feiertagen meistens freien Hallenflächen auch von Vereinen genutzt werden. Der Schwerpunkt der Nutzung liegt aber bei den beiden Schulen.

Die Lage und die Dimensionierung der Schulsporthalle wurden im Zuge einer Entwurfsplanung bereits weiterentwickelt. Infolgedessen ergibt sich die Abgrenzung der Fläche für den Gemeinbedarf nach Norden aus dem Flächenbedarf für die Schulsporthalle und für die erforderlichen Stellplätze gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Eutin sowie aus der erforderlichen Fahrgasse und der erforderlichen Wendemöglichkeit für die Feuerwehr südlich der Schulsporthalle. Innerhalb der verfügbaren Fläche nehmen die Schulsporthalle, die Stellplätze und die Wendemöglichkeit für die Feuerwehr den größten Flächenanteil in Anspruch.

Die optische Abgrenzung der Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung "Schulsporthalle" zu den Bahngleisen erfolgt über eine mindestens 1,40 m hohe Hecke. Damit die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört wird, muss die Hecke ohne Betreten des Bahngeländes gepflanzt und gepflegt werden.

Aus Sicherheitsgründen ist entlang der Grenze der Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung "Schulsporthalle" zur nördlich angrenzenden Bahnanlage ein maximal 2,00 m hoher Metallzaun zulässig. Die Höhe und das Material verhindern wirksam das Betreten der Bahnanlage.

5.1.2 Fläche für den Gemeinbedarf Zweckbestimmung öffentliche Verwaltungen

Auf der Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung "Öffentliche Verwaltungen" ist für Mitarbeiter ein Gebäude mit Räumen für öffentliche Verwaltungen vorgesehen, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen. Mit der Festsetzung soll es zukünftig möglich sein, hier ein Gebäude für z.B. ein Polizeirevier, Polizeiposten oder Nebenstellen einer Landes-, Stadt- oder Kreisverwaltung zu errichten. Eine vorläufige Anfrage des Kreises Ostholstein nach Räumlichkeiten und ein vorhandener Eigenbedarf der Stadtverwaltung Eutin rechtfertigt derzeit den Bau eines Verwaltungsgebäudes. Konkrete Zahlen zum Bedarf liegen hierzu jedoch noch nicht vor. Vorgesehen sind hier Verwaltungsräume für Aufgaben mit wenig Besucherverkehr.

Die Lage und die verfügbare Flächengröße für die Fläche für die Öffentlichen Verwaltungen ergeben sich aus der Lage und der erforderlichen Flächengröße für die Schulsporthalle im südlichen Teil des Plangeltungsbereichs. Der Zuschnitt der verfügbaren Fläche und die Lage der erforderlichen Stellplätze nach der Stellplatzsatzung der Stadt Eutin im direkten nördlichen Anschluss an die Stellplatzfläche für die Schulsporthalle ergeben auf der festgesetzten Fläche für die "Öffentlichen Verwaltungen" den Gebäudestandort.

Räume für öffentliche Verwaltungen werden im Regelfall nur tagsüber zu üblichen Arbeitszeiten und am Samstag überwiegend gar nicht genutzt, so dass durch die Gebäudenutzung zu diesen Zeiten abends (nachts) und am Wochenende kein Lärm entsteht.

Die optische Abgrenzung der Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung "Öffentliche Verwaltungen" zu den Bahngleisen erfolgt über eine mindestens 1,40 m hohe Hecke. Damit die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört wird, muss die Hecke ohne Betreten des Bahngeländes gepflanzt und gepflegt werden.

Aus Sicherheitsgründen ist entlang der Grenze der "Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Öffentliche Verwaltungen" zur nördlich angrenzenden Bahnanlage ein maximal 2,00 m hoher Metallzaun zulässig. Die Höhe und das Material verhindern wirksam das Betreten der Bahnanlage.

5.1.3 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen

Die angestrebte städtebauliche Struktur wird durch Festsetzungen zur baulichen Dichte sowie zu den überbaubaren Grundstücksflächen planungsrechtlich abgesichert.

Maß der baulichen Nutzung

Zur Sicherung der Bebauungsstruktur werden für die geplanten Neubauten im Plangeltungsbereich Baukörperausweisungen mittels Baugrenzen in Kombination mit baukörperbezogenen Festsetzungen zur maximal zulässigen Grundfläche (GR), zur maximalen Geschossigkeit des Verwaltungsgebäudes (Anzahl der Vollgeschosse) und zur maximalen Gebäudehöhe (Oberkante) getroffen.

Die Höhe des zukünftigen Gebäudes auf der Fläche für öffentliche Verwaltungen wird auf 46,00 m und auf der Fläche für die Schulsporthalle auf 45,50 m über Normalnull begrenzt. Dies entspricht einer maximal sichtbaren Gebäudehöhe von rd. 8,50 m beim Verwaltungsgebäude und von maximal 8,00 m bei der Schulsporthalle über dem anstehenden Gelände.

Damit sich die Schulsporthalle optisch gut in die nähere Umgebung einfügt, wurde beschlossen, die Halle teilweise unter Geländeniveau abzusenken, um damit eine geringere sichtbare Gebäudehöhe zu erreichen, die jetzt maximal 8,00 m betragen wird.

Da die geplanten Gebäude durch die künstliche Aufschüttung schon zwischen 4 m im nördlichen und 7 m im südlichen Teil des Plangeltungsbereichs über der Bebauung an der Elisabethstraße und der Albert-Mahlstedt-Straße stehen, sollen zukünftige Gebäudeoberkanten die Bäume und Sträucher in Abhängigkeit von deren Höhe nur wenig oder gar nicht überragen. Durch die Bäume und Sträucher auf den

westlich, südwestlich und südlich angrenzenden Böschungen ist eine gute Eingrünung in Richtung Elisabethstraße und Albert-Mahlstedt-Straße gegeben.

Mit diesen Höhen sind die geplanten Gebäude auch städtebaulich gut in die Umgebung eingebunden.

Mit dem in der aktuellen Entwurfsplanung vorgesehenen Raumprogramm für die 3-Feld-Schulsporthalle (3 Spielfelder, Mehrzweckraum, Geräteräume, Umkleidekabinen, Duschen, WC und eine kleine Tribüne) ergibt sich eine maximal zulässige Grundfläche der Schulsporthalle von 2.400 m².

Für das Verwaltungsgebäude wird die maximale Grundfläche auf 800 m² und die Zahl der Vollgeschosse auf maximal 2 festgesetzt. In Verbindung mit der maximal zulässigen Gebäudehöhe von sichtbaren 8,50 m entsteht am Eingang zum Gelände der Flächen für den Gemeinbedarf ein Gebäude, das in seiner maximalen Höhenentwicklung der zulässigen sichtbaren Gesamthöhe der Schulsporthalle entspricht. Zudem passt es sich in Richtung Wohnbebauung an der Elisabethstraße durch die mit Bäumen und Sträuchern eingefasste Fläche für den Gemeinbedarf optisch gut ein.

Für die Schulsporthalle ist aufgrund der maximal zulässigen Höhe von 45,50 m über Normalnull ein Flachdach vorgesehen. Aufgrund der maximal zulässigen Höhe von 8,50 m und der zugelassenen 2 Vollgeschosse wird das Verwaltungsgebäude nach oben auch mit einem Flachdach abschließen.

Flächen für den Gemeinbedarf sind keine Baugebiete im Sinne von § 1 Abs. 2 und 3 BauNVO. Demzufolge sind u.a. die Vorschriften des § 14 Abs. 1 und 2 BauNVO über die allgemeine Zulässigkeit von Nebenanlagen nicht anwendbar. Dasselbe gilt für die Vorschriften des § 23 Abs. 5 BauNVO zur Zulässigkeit von untergeordneten Nebenanlagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen, da sich diese Vorschrift unmittelbar auf § 14 BauNVO bezieht.

Wenn also für eine Gemeinbedarfsfläche, die kein BauNVO-Baugebiet ist, überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt werden, so sind nicht nur die baulichen Anlagen der Hauptnutzung, sondern auch die Nebenanlagen innerhalb dieser überbaubaren Grundstücksflächen zu erstellen. Infolgedessen wird im Teil B – Text – normiert, dass der Hauptnutzung dienende Nebenanlagen (Nebenanlagen i.S. von § 14 BauNVO entsprechend) auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig sind.

Sowohl in der Fläche für "Öffentliche Verwaltungen" als auch in der Fläche für die "Schulsporthalle" ist eine Überschreitung der in § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO genannten maximal zulässigen Grundfläche von 0,8 zulässig. In beiden Gebieten ist gemäß textlicher Festsetzung eine Überschreitung bis zu 0,9 möglich.

§ 19 Abs. 4 Satz 4 BauNVO nennt Voraussetzungen für die genannten Überschreitungen, die im B-Plan Nr. 130 erfüllt sind, wobei es sich um Oder-Bestimmungen handelt:

1. Überschreitungen mit geringfügigen Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens

Die beiden Flächen für den Gemeinbedarf liegen auf einer mit Sand und Geschiebemergel aufgefüllten Fläche, so dass hier keine natürlichen Bodenfunktionen betroffen sind.

2. Wenn die Einhaltung der Grenze von 0,8 zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckentsprechenden Grundstücksnutzung führen würde.

Die Hauptnutzungen in beiden Flächen für den Gemeinbedarf erfordern eine entsprechende Anzahl an Stellplätzen für die Mitarbeiter, Besucher und Hallennutzer. Der schmale Zuschnitt der beiden Flächen für den Gemeinbedarf lässt wenig Spielraum für eine Verfügbarkeit unversiegelter Flächen bei gleichzeitiger Bereitstellung eines ausreichenden Stellplatzangebotes.

Die maximal zulässige Nutz- und Hallenfläche sowie die jeweils gemäß Stellplatzsatzung erforderliche Anzahl der Stellplätze nutzen den attraktiven innenstadtnahen Standort unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Ortsbildes optimal aus, so dass ein gutes Angebot für die zulässigen Nutzungen entsteht, ohne dabei in der Innenstadt neue Parkplatzprobleme zu schaffen.

Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden sowohl in der Fläche für die öffentlichen Verwaltungen als auch in der Fläche für die Schulsporthalle über Baugrenzen festgelegt. Hierdurch ergeben sich für die jeweilige Lage und Dimensionierung der Gebäude kleine Spielräume, wobei sich diese für beide Gebäude aufgrund des schmalen Zuschnitts des Geländes und der Erfordernisse für die Feuerwehrezufahrt in einem engen Rahmen bewegen werden.

5.2 Kinderfreundlichkeit in der Bauleitplanung

Der Bau einer Sporthalle auf der Fläche für den Gemeinbedarf im Plangeltungsbereich kommt insbesondere den Schülern der Wilhelm-Wisser-Schule, den Schülern am Schulstandort "Am Kleinen See" und weiterhin Eutiner Sportvereinen zugute.

Die Schulwegsicherung von der Wilhelm-Wisser-Schule bis zum Standort der neuen Schulsporthalle auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs entlang der verkehrsreichen Elisabethstraße ist seit der Festlegung des Standortes für die Sporthalle auf dem Prüfstand. Hierzu gab es Ortsbegehungen und Abstimmungen mit den zuständigen Behörden des Kreises Ostholstein und der Polizei. Die Stellungnahme der Polizeidirektion Lübeck zu diesem Schulweg wird hier auszugsweise wiedergegeben:

"Die größte Gefahr, dass ein Schüler auf die Fahrbahn gelangen könnte, besteht in dem Moment, wenn die Schüler vom Schulgelände zum Gehweg der Elisabeth-

straße gehen. Da sich hier jedoch die Grundstücks- und Feuerwehrezufahrt befindet, sind Gitter ausgeschlossen. Aufgrund der üppigen Breite des Gehwegs handelt es sich hier jedoch eher um eine rein theoretische Gefahr.

Der Gehweg der Elisabethstraße ist bis hin zur Albert-Mahlstedt-Straße sehr breit ausgebaut, so dass den Schülern dort eine sehr komfortable und sichere Fläche zur Verfügung steht. Das Aufstellen eines Gitters ist hier nicht erforderlich. ...

Somit sind im Bereich der Elisabethstraße keine Maßnahmen erforderlich. Auch ein Zeichen 136 ist nicht zulässig, da die Schüler die Elisabethstraße nicht queren und auch nicht betreten.

Im Bereich der Grundstückszufahrt der Wilhelm-Wisser-Schule muss je nach Alter der Schüler durch die Lehrer gewährleistet werden, dass die Schüler gefahrlos auf den Gehweg gelangen. Sind die Schüler auf dem Gehweg angekommen, ist die Situation vollkommen unproblematisch.

An der Einmündung der Albert-Mahlstedt-Straße steht den Schülern eine Lichtsignalanlage zur Verfügung, um die Albert-Mahlstedt-Straße gefahrlos zu überqueren. Gemäß Schulwegeberlass sind hier keine weiteren Maßnahmen erforderlich und auch nicht zulässig.

Die Zuwegung zu der geplanten Sporthalle befindet sich zukünftig zwischen der Elisabethstraße und der Eisenbahnbrücke an der Albert-Mahlstedt-Straße. In dem Bereich der Zuwegung sollten aus Sicht der Polizeidirektion Lübeck Gitter aufgestellt werden. Zum einen ist der Gehweg hier schmaler als in der Elisabethstraße und zum anderen wird die Zuwegung an einen Hang gebaut. Dadurch besteht die Gefahr, dass die Schüler, die den Hang hinunter laufen, ungesichert auf die Fahrbahn gelangen. Durch ein entsprechendes Gitter würden die Schüler zu der bestehenden Lichtsignalanlage geleitet, wo sie die Albert-Mahlstedt-Straße wie bereits festgestellt gefahrlos queren können."

Der Kreis Ostholstein folgt den Ausführungen der Polizeidirektion Lübeck und fasst die Argumente folgendermaßen zusammen:

"Nach Abstimmung mit den Vertretern der Polizeidirektion Lübeck ist der Weg von der Wilhelm-Wisser-Schule zum geplanten Standort der neuen Sporthalle aus den genannten Gründen als unproblematisch anzusehen. Auch jetzt gehen zu Schulschlusszeiten bereits täglich größere Schülergruppen ohne Schwierigkeiten entlang der Elisabethstraße Richtung Bahnhof."

Um die Unfallgefahr entlang der Elisabethstraße zu reduzieren, hat die Verwaltung der Stadt Eutin verschiedene Möglichkeiten geprüft und ist zu folgenden Ergebnissen gelangt: Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sowie weitere Maßnahmen sind aufgrund der vorhandenen Lichtzeichenanlage gemäß Schulwegeerlass nicht zulässig. Um eine mögliche Verkehrsberuhigung zu erzielen, gäbe es, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Kreis Ostholstein, die Möglichkeit, zwischen der Einmündung Weidestraße und Einmündung Albert-Mahlstedt-Straße ein statisches Tempolimit bezogen auf bestimmte Wochentage

und Stunden zu beschränken (z.B. 30 km/h, Mo-Fr. 7-14h). Diese Maßnahme könnte zu einer höheren Akzeptanz und gleichzeitiger Verkehrsberuhigung beitragen. Eine weitere Möglichkeit wäre eventuell, den Schwerlastverkehr über die Tangenten umzuleiten. Dafür wäre eine umfangreiche Beschilderung an den Tangenten notwendig, wobei der Landesbetrieb Straßenbau beteiligt werden müsste.

Auch ein Fahrradstreifen zwischen den Kreuzungen Weidestraße/Elisabethstraße und Albert-Mahlstadt-Straße/Elisabethstraße könnte geprüft werden.

Die von der Verwaltung ausgearbeiteten Vorschläge zur Erhöhung der Sicherheit der Schüler auf dem Weg von der Wilhelm-Wisser-Schule zur Sporthalle wurden von den politischen Gremien beschlossen, so dass die Verwaltung zusammen mit den zuständigen Behörden des Kreises und des Landes sich um eine Umsetzung bemühte. Die Vorschläge der Stadt Eutin fanden bei den zuständigen Stellen des Kreises Ostholstein keine Zustimmung.

Im Vorfeld des Bebauungsplanes Nr. 130 wurden verschiedene Alternativen für eine Wegeführung geprüft, so z.B. eine Wegeführung entlang der aktiven Gleise der Strecke Lübeck-Kiel. Die Wegeführung, so dicht an den aktiven Gleisen der DB AG, kam aber in der Abwägung zwischen den geprüften Alternativen aufgrund der Unfallgefahr durch dicht vorbeifahrende Züge und der nicht ungefährlichen Wegeführung über die Eisenbahnbrücke nicht in die engere Auswahl.

Bei der Prüfung eines Alternativweges am Fuß des Bahndamms musste die Verwaltung der Stadt Eutin feststellen, dass nicht alle betroffenen Grundstückseigentümer zum Verkauf der jeweils erforderlichen Grundstücksflächen bereit waren.

Die Ausführungen der Kreisverwaltung und der Polizeidirektion Lübeck verdeutlichen, dass die Sicherheit der Schüler auf der inzwischen bevorzugten Wegeführung von der Wilhelm-Wisser-Schule zur neuen Schulsporthalle auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs gewährleistet werden kann.

5.3 Grün, Natur und Landschaft

5.3.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung zu erwarten sind, als zulässig.

5.3.2 Öffentliche und private Grünflächen

Für den Erhalt der wesentlichen Funktionen der Grünstreife (siehe Ziffer 3.5) an der westlichen, südwestlichen und südlichen Böschung im Hinblick auf ihren Wert als Lebensraum für die Tierwelt, ihren Wert für die Gliederung des Siedlungsbereiches, ihren Wert für das Ortsbild, für die Freiraumfunktion und für die Eingrünung der Flächen für den Gemeinbedarf in Richtung Elisabethstraße, werden die hier

an der westlichen und südwestlichen Grenze des Plangeltungsbereichs verlaufenden Böschungen als Grünflächen mit der Zweckbestimmung Durchgrünung festgesetzt.

Durch die Größe, die Eigenständigkeit und den nicht durch z.B. einen Zaun abgegrenzten Anschluss an die Flächen für den Gemeinbedarf werden die Grünflächen im mittleren und südlichen Teil der Böschung an der westlichen Planungsgrenze als öffentliche Grünflächen festgesetzt.

Die Grünfläche im nördlichen Teil der Böschung an der westlichen Planungsgrenze steht ausschließlich einer privaten Nutzung zur Verfügung. Infolgedessen wird diese Grünfläche als private Grünfläche festgesetzt.

5.3.3 Pflanz- und Erhaltungsbindungen

Ein Abschnitt der aktuell vorhandenen Gehölzfläche oberhalb der westlichen Böschung muss vorübergehend der baulichen Entwicklung weichen. In der Bauphase der Schulsporthalle muss aufgrund der Eingrabung der Schulsporthalle ein Abschnitt der westlich gelegenen Böschung für die Baugrube teilweise abgegraben werden. Hierdurch müssen auch die Gehölze entfernt werden. Nach dem Abschluss der Bauarbeiten für die Schulsporthalle wird die Böschung in ihrem vorherigen Zustand wiederhergestellt.

Langfristig sind die Funktionen der Grünzäsur entlang der westlichen und südwestlichen Böschung zu sichern. Infolgedessen wird die Böschung westlich der Schulsporthalle nach der Herstellung der Böschung wieder mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt. Hierfür wird im Bebauungsplan ein Pflanzgebot festgesetzt.

Für die übrigen Abschnitte der öffentlichen Grünflächen wird sowohl ein Erhalt der vorhandenen Bäume und Sträucher als auch ein Pflanzgebot zur Lückenschließung festgesetzt.

Im Bereich der Pflanzgebote sind standortgerechte und heimische Bäume (3 x verpflanzt, Stammumfang 12/14 cm) und Sträucher (2 x verpflanzt, Höhe 60-100 cm) in die hier dominierende Strauchschicht zu pflanzen, z.B. Berg-Ahorn, Feld-Ahorn, Linde, Birke, Wildkirsche, Wildpflaume, Wildapfel, Schlehe, Weißdorn, Weiden, die neben der positiven optischen Wirkung auch Lebensraum für die heimische Fauna bieten.

Im östlichen Teil des Flurstücks 28/28 ist durch Auffüllungen in der Vergangenheit im Zuge der Herstellung des Geländes für den ehemaligen Güterbahnhof ein unnatürlicher Geländesprung entstanden. Im nördlichen Teil des Flurstücks 28/28 beträgt der Höhenunterschied hier rd. 4 m, im südlichen Teil rd. 5 m. In den letzten Jahren hat hier ein Gehölzbestand die optisch nachteiligen Wirkungen dieses künstlich hergestellten Höhenunterschieds abgemildert.

Durch den Gehölzbestand auf dem Flurstück 28/28 werden auch die optisch nachteiligen Auswirkungen durch die heutigen Fahrbewegungen von Pkw und Bussen auf dem öffentlichen Parkplatz und dem Bus-Parkplatz bzw. durch den vorübergehenden Ersatz für den Omnibusbahnhof auf die Bewohner der tieferliegenden Grundstücke der Elisabethstraße Nr. 1 bis Nr. 9 erheblich reduziert. Zwischenzeitlich wurde der Gehölzbestand im unteren Teil der Böschung reduziert und die Fläche in eine gärtnerische Nutzung umgewandelt. Aufgrund des Privateigentums der Fläche wird hier keine Erhaltungsbindung für Bäume und Sträucher festgesetzt.

Entlang der nordöstlichen Grenze des Plangeltungsbereichs zum Bahngelände wird ein Streifen mit Laubgehölzen in Form einer Hecke festgesetzt.

Grünzäsur

Der zum Teil gut entwickelte Baum- und Strauchbestand entlang der westlichen, südwestlichen und südlichen Grenze des Plangeltungsbereichs bindet die neue Bebauung gut in das Ortsbild in Richtung Elisabethstraße und Albert-Mahlstedt-Straße ein. Das Verwaltungsgebäude und die Sporthalle mit maximal sichtbaren 8,00 m bei der Schulsporthalle und 8,50 m bei dem Verwaltungsgebäude über dem anstehenden Gelände passen sich trotz der Höhenlage des Geländes gegenüber der Elisabethstraße gut in die urbane Umgebung ein. Dies liegt insbesondere am vorhandenen, zum Teil mächtigen Baumbestand an der südwestlichen und südlichen Grenze des Plangeltungsbereichs.

Zur Schließung der Lücken in der vorhandenen Baumkulisse und nach dem Abschluss der Baumaßnahmen für die Schulsporthalle ist im Bebauungsplan in den öffentlichen Grünflächen ein Pflanzgebot festgesetzt. Damit wird sich auf diesem Teil der Böschung zukünftig wieder eine geschlossene Baum- und Strauchkulisse ergeben, die dann die zukünftigen Stellplätze und Gebäudekörper in das urbane Ortsbild einbinden wird.

In Anbetracht der zukünftigen Siedlungsflächen in Form von Gebäuden und Stellplätzen auf den Flächen für den Gemeinbedarf, der Schienentrasse der Bahnlinie Lübeck-Kiel, der vorhandenen Bebauung an der Elisabethstraße und einer möglichen weiteren baulichen Verdichtung auf diesen Grundstücken hat die Grünzäsur entlang der Böschungen mit Bäumen, Sträuchern und der gärtnerischen Nutzung eine erhebliche Bedeutung für die Gliederung des Siedlungsbereichs, die ökologische Funktion, die Freiraumfunktion, das Ortsbild und infolgedessen auch für gesunde Wohnverhältnisse in diesem Siedlungsbereich Eutins zwischen Elisabethstraße und der Bahnstrecke Lübeck-Kiel.

Wie in der Vergangenheit wird diese Grünzäsur auch zukünftig dazu beitragen, dass die Gebäude und verkehrlichen Nutzungen oberhalb der Böschung durch Bäume und Sträucher weiterhin eingegrünt sein werden und dadurch die Sichtbarkeit der zukünftigen Gebäude und Nutzungen oberhalb der Böschung für die Bewohner der Elisabethstraße minimiert wird.

Gehölzbestand auf der Fläche für Bahnanlagen

Auf der an der Albert-Mahlstedt-Straße gelegenen Fläche für Bahnanlagen nach § 18 AEG können keine Festsetzungen getroffen werden, da diese Fläche der Planungshoheit der Stadt entzogen ist. Infolgedessen können hier auch keine Erhaltungsfestsetzungen für Bäume und Sträucher getroffen werden.

Mit dem Vorschlag eines Treppenturms mit Aufzug und mit anschließendem Fußweg oberhalb der Böschung wird der Eingriff in den hier dichten Baum- und Strauchbestand gegenüber einer Treppenlösung minimiert. Der Treppenturm mit Aufzug kann außerhalb der Baumkronen der auf der Böschung wachsenden Bäume 1. Ordnung gebaut werden. Zur Schließung von bereits vorhandenen oder entstehenden Lücken im Gehölzbestand kann die Stadt im Plangeltungsbereich entweder auf der Fläche für die Schulsporthalle oder nach Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG auf der Fläche für Bahnanlagen Bäume oder Sträucher pflanzen.

Durch den Bau des Treppenturms mit Aufzug würde die Eingrünung der Schulsporthalle in Richtung Albert-Mahlstedt-Straße weiterhin bestehen bleiben.

Die gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Eutin geschützte Linde an der Albert-Mahlstedt-Straße liegt außerhalb der Baumaßnahme für den Treppenturm mit Aufzug.

5.3.4 Artenschutz

Durch die Überbauung der Flächen südöstlich der ehemaligen Verladerampe sind weder artenschutzrechtlich relevante Pflanzenarten noch gesetzlich geschützte Biotope betroffen.

Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen

Maßnahme V-1: Bauzeitenregelung für Eingriffe in Gehölze

Eingriffe in Gehölze und Brombeerdickicht sind zwischen dem 01. Oktober und 28./29. Februar durchzuführen.

Maßnahme V-2: Bauzeitenregelung für Maßnahmen an Gebäuden

Eingriffe in Gebäude (Abriss, ggf. Umbau / Sanierung) sind zwischen 01. Dezember und 28./29. Februar durchzuführen.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

Anbringen von Nisthilfen für Nischenbrüter an Gebäuden

Zur Sicherung der ökologischen Funktion für Nischenbrüter der Gebäude werden vier Nisthilfen für Nischenbrüter an vorhandenen oder geplanten Gebäuden ange-

bracht. Geeigneter Standort ist das im Süden des Plangeltungsbereichs verbleibende Gebäude der Deutschen Bahn AG. Aber auch an den geplanten Gebäuden könnten die Nisthilfen angebracht werden.

5.3.5 NATURA 2000

Der Plangeltungsbereich liegt in keinem NATURA 2000-Gebiet und grenzt an kein NATURA 2000-Gebiet. Das FFH-Gebiet DE-1829-304 "Buchenwälder Dodau" liegt rd. 1,8 km nordwestlich, das FFH-Gebiet DE-1829-391 "Röbeler Holz und Umgebung" liegt rd. 1,0 km südöstlich, das FFH-Gebiet DE-1830-391 "Gebiet der oberen Schwentine" liegt rd. 1,8 km nordöstlich des Plangeltungsbereichs.

Die zulässigen Nutzungen im Plangeltungsbereich sind für den Erhaltungszustand der o.g. FFH-Gebiete, deren Lebensraumtypen von besonderer Bedeutung und deren Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie nicht relevant. Denkbare Fernwirkungen durch betriebs- und anlagenbedingte Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen sowie der Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie, ausgehend von den zulässigen Nutzungen, treten durch die innenstadtnahe Lage des Plangeltungsbereichs und auf die Distanz von zwischen rd. 1 km und 1,8 km zum Plangeltungsbereich nicht in Erscheinung. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der FFH-Gebiete, ihrer Lebensraumtypen von besonderer Bedeutung und ihrer Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie durch die im Bebauungsplan Nr. 130 zulässigen Nutzungen ist daher nicht ableitbar

5.3.6 Boden- und Grundwasserschutz

Quelle der Ausführungen: SACHVERSTÄNDIGEN-RING DIPL.-ING. H.-U. MÜCKE GMBH 2010⁴. Beide Gutachten sind der Begründung als Anlage beigelegt.

Die Stadt Eutin hat dem Büro Sachverständigen-Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH für einen ehemaligen Grundstücksteil des Güterbahnhofs Eutin im südöstlichen Teil des Plangeltungsbereichs in 2010 folgende Gutachteraufträge erteilt:

- 1) Ergänzende Untersuchungen zur Altlasten-Gefährdungsabschätzung durchzuführen. Von den Gutachtern sollte geprüft werden, inwieweit der Boden im Bereich des ehemaligen Kohlenschuppens, der Verladerampe sowie im Bereich des Nebengleises nutzungsbedingt Verunreinigungen aufweist und ob es dadurch zu erhöhten Entsorgungskosten bei der Grundstücksberäumung kommt.

⁴ Sachverständigen-Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH 2010: Bauschadstoffkataster ehemaliger Grundstücksteil Güterbahnhof Eutin. Stand: 09.06.2010
Sachverständigen-Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH 2010: Ergänzende Untersuchungen zur Altlasten-Gefährdungsabschätzung. Stand: 08.06.2010

- 2) Ein Gebäude-Schadstoffkataster anzufertigen. Aufgrund offensichtlich vorhandener Bauschadstoffe an der noch vorhandenen Bebauung (ehemals Firma Gätje) sollte von den Gutachtern diesbezüglich ein Bauschadstoff-Kataster angefertigt werden und es sollte eine überschlägige Ermittlung der zu erwartenden Rückbaukosten vorgenommen werden.

Ergebnisse zu 1)

In den untersuchten Bereichen einiger Bohrsondierungen waren keine Auffälligkeiten bezüglich des Bodens erkennbar. Dort gab es keine Hinweise auf das Bestehen schädlicher Bodenveränderungen gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG.

Die in den Bereichen weiterer Bohrsondierungen ermittelten erhöhten PAK⁵-Gehalte stellen ebenfalls keine schädlichen Bodenveränderungen gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG dar, da es sich hierbei um Verunreinigungen des Oberbodens mit wenig mobilen Schadstoffen handelt.

Die o.a. PAK-verunreinigten Böden sind jedoch im Falle eines Ausbaus gemäß LAGA⁶ bzw. AbfAbIV⁷ zu bewerten und entsprechend zu deklarieren.

Die Gutachter empfehlen, die Erdarbeiten im Rahmen der Geländeertüchtigung zur Umnutzung der Untersuchungsfläche fachgutachterlich begleiten zu lassen, um im Bereich des ehemaligen Kohlenschuppens sowie des dort verlaufenden Nebengleises den PAK-verunreinigten Oberboden separieren, beproben, deklarieren und ordnungsgemäß verwerten bzw. entsorgen zu können.

Ergebnisse zu 2)

Werden während der Rückbauarbeiten bisher verdeckte schadstoffhaltige Bauelemente aufgefunden, sind diese durch einen Fachgutachter zu dokumentieren, damit eine ordnungsgemäße Demontage und Entsorgung sichergestellt wird.

Da die Gebäude im Rahmen der Begehung durch die Gutachter nicht betreten werden konnten, ist mit dem Auffinden weiterer schadstoffhaltiger Bauelemente innerhalb der Gebäude zu rechnen - hierzu gehören z. B. Vinyl-Asbest-Fußbodenbeläge ("Flexplatten"), Dämmstoffe aus künstlichen Mineralfasern (KMF), Asbestzement-Fensterbänke, Leuchtstoffröhren etc.

Vor Beginn der Rückbauarbeiten sollte das ausführende Abbruchunternehmen vor Ort durch den Schadstoff-Sachverständigen in die Schadstoff-Fundstellen sowie den Sanierungsumfang eingewiesen werden.

Die Empfehlungen der Gutachter werden als Hinweis sowohl unter Ziffer 8 als auch in die textlichen Festsetzungen aufgenommen.

⁵ PAK = Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe

⁶ LAGA = Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall

⁷ AbfAbIV = Abfallablagerungsverordnung

Durch sachgerechten Umgang mit Öl, Schmierstoffen und Treibstoffen in der Bauphase, ist eine Gefährdung des Grundwassers und des Bodens durch diese Stoffe zu vermeiden.

Altlasten

Im Plangeltungsbereich sind aus dem Altlastenkataster des Kreises Ostholstein weder Altablagerungen noch Altstandorte bekannt.

5.4 Verkehrliche Erschließung

5.4.1 Stellplätze und Zufahrten

Innerhalb der Fläche für die öffentlichen Verwaltungen können neben dem Gebäude auch die gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Eutin erforderlichen 40 Stellplätze für Kfz und 27 Stellplätze für Fahrräder eingerichtet werden.

Innerhalb der Fläche für die Schulsporthalle können neben der Halle auch die gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Eutin erforderlichen 40 Stellplätze für Kfz und 85 Stellplätze für Fahrräder eingerichtet werden.

Auf den Flächen für den Gemeinbedarf sind Flächen für Stellplätze einschließlich Zufahrten getrennt nach "Öffentliche Verwaltungen" und "Schulsporthalle" festgesetzt. Weiterhin wird festgesetzt, dass Stellplätze nur innerhalb der Flächen für Stellplätze und innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind. Hierdurch bleibt eine rd. 4 m breite Fläche zur westlich angrenzenden Böschung frei von ruhendem Verkehr.

Auf der Fläche für Bahnanlagen befindet sich noch ein ungenutztes Werkstattgebäude der Deutschen Bahn AG. Die Zufahrtsmöglichkeit zu diesem Gebäude für Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG über die Flächen für den Gemeinbedarf ist zwischen der Stadt Eutin und der Deutschen Bahn AG vertraglich geregelt.

5.4.2 Öffentliche Straßenverkehrsfläche

Innerhalb der "Öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" ist auch weiterhin ein Teil des Park-and-Ride-Parkplatzes untergebracht, der zwischen Elisabethstraße und Bahngelände errichtet wurde. Der Park-and-Ride-Parkplatz innerhalb und nördlich an den Plangeltungsbereich anschließend verfügt insgesamt über 150 Parkplätze für Pkw.

Die Zu- und Abfahrt in bzw. aus dem Plangeltungsbereich erfolgt nordwestlich der festgesetzten "Öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" über den Knotenpunkt Elisabethstraße/Hospitalstraße. Der unsignalisierte Knotenpunkt

ist gemäß Verkehrsgutachten des Planungsbüros VTT⁸, das dem Bauamt im Entwurf vorliegt, bereits heute im Grenzbereich seiner Leistungsfähigkeit.

Die Elisabethstraße ist die innerstädtische Nord-Süd-Hauptverkehrsachse von Eutin. Sie verläuft im Wesentlichen parallel zur Bahnlinie Lübeck-Kiel und mündet im Norden in die Kerntangente und im Süden in die L 57. Sie stellt die einzige Innenstadtumfahrung zwischen dem Großen und Kleinen Eutiner See dar. Täglich ist sie nach VTT Planungsbüro mit ca. 15.000 Kfz belastet.

Für die Prognose der zukünftigen Knotenbelastung Elisabethstraße / Hospitalstraße sind nach VTT Planungsbüro die verkehrlichen Spitzenstunden morgens (8-9 Uhr) und nachmittags (17-18 Uhr) maßgeblich:

- Für die Verkehrserzeugung des Büro- und Verwaltungsgebäudes sind 15 Stellplätze für Beschäftigte sowie 5 Plätze für Besucher relevant.
- Die Beschäftigten erzeugen an Zufluss maximal 15 Fahrten in der Morgenspitze aus der Elisabethstraße Nord und Süd zum Bürogebäude.
- An Abflüssen zur Morgenspitze sind maximal 3-5 Fahrzeuge (Absetzen von Beschäftigten) einzukalkulieren.
- Die Abflüsse in der Nachmittagsspitze belaufen sich ebenfalls auf 15 Fahrten zum Erschließungsknoten, ebenso maximal 3-5 Zuflüsse.
- Die Nutzung der 5 Besucherparkplätze verteilt sich über den gesamten Werktag und erhöht die Spitzenstunden nicht.

Die Verkehrserzeugung der Sporthalle wird nach VTT Planungsbüro werktäglich für maximal 60 notwendige Parkplätze wie nachfolgend prognostiziert:

- In der Morgenspitze ergibt sich ein geringer Zufluss von 5-10 (Lehrer/Schüler) und keine Abflüsse.
- Tagsüber ergeben sich mittlere Zu- und Abflüsse von 10-20 Kfz je Std.
- Die Nachmittagsspitze erzeugt einen Zufluss von maximal 2/3 aller vorgesehenen Parkplätze an Sporttreibenden (Vereine, Veranstaltungen mit Besuchern), also 40 Kfz.
- Die Nachmittagsspitze erzeugt einen Abfluss von maximal 1/3 aller vorgesehenen Parkplätze an Sporttreibenden (Vereine, Veranstaltungen mit Besuchern), also 20 Kfz.
- Die übrigen Sporthallenverkehre finden überwiegend werktags zu den Abendstunden oder am Wochenende statt.

⁸ VTT Planungsbüro 2017: Verkehrsgutachten für die Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt Elisabethstraße/Hospitalstraße in Eutin. Stand 26.04.2017 (Entwurf)

Für die Knotenbelastung Elisabethstraße / Hospitalstraße ergeben sich durch die Verkehrserzeugung der beiden größeren Bauprojekte nach VTT Planungsbüro folgende zusätzlichen Verkehre für den Knoten:

Morgenspitze aus Elisabethstraße: Zufluss als Linksabbieger von Norden +15, Rechtsabbieger von Süden: +10

Morgenspitze in Elisabethstraße: Abfluss Rechtsabbieger vom Bhf. +7, Linksabbieger + 8 (Beziehungen von und zur Hospitalstraße vernachlässigbar).

Nachmittagsspitze aus Elisabethstraße: Zufluss als Linksabbieger von Norden +20, Rechtsabbieger von Süden +25

Nachmittagsspitze in Elisabethstraße: Abfluss Rechtsabbieger vom Bhf. +20, Linksabbieger+ 15 (Beziehungen von und zur Hospitalstraße vernachlässigbar).

Demgegenüber werden die heutigen Busverkehre vom Bahnhofsvorplatz West zukünftig entfallen.

Um an dem Knotenpunkt Elisabethstraße/Hospitalstraße zukünftig einen konfliktfreien und reibungslosen Verkehrsfluss für Kfz, Radfahrer und Fußgänger gewährleisten zu können, wird von der Installation einer Lichtsignalanlage ausgegangen. Die Funktionsfähigkeit einer Verkehrsregelung durch eine Lichtsignalanlage an diesem Knotenpunkt wird unter Annahme von insgesamt 80 bis 90 Stellplätzen für die Schulsporthalle und das Verwaltungsgebäude von VTT Planungsbüro bestätigt: Die Auswirkungen einer Lichtsignalanlage auf die Verkehrssicherheit werden mit gut, die Leistungsfähigkeit ebenfalls mit gut bewertet.

Die Fahrradeinstellplätze am Bahngleis bleiben erhalten. Hier sind auf der großen öffentlichen Abstellanlage nordwestlich der Gemeinbedarfsfläche auf der festgesetzten "Öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" auch weiterhin ausreichend Einstellplätze vorhanden.

5.4.3 Fußwege

Wie unter Ziffer 4.3 erläutert, muss die Zuwegung zur Schulsporthalle von der Albert-Mahlstedt-Straße so gebaut werden, dass an der Albert-Mahlstedt-Straße für die Schüler kein erhöhtes Unfallrisiko entsteht und die Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Albert-Mahlstedt-Straße und dem höherliegenden Gelände der Schulsporthalle barrierefrei erfolgen kann. Infolgedessen ist hierfür ein Treppenturm mit dazugehörigem Aufzug vorgesehen (siehe Anlage).

Da der Treppenturm auf einer Fläche für Bahnanlagen nach § 18 AEG steht und der Weg zum Teil ebenfalls über diese Fläche führt, können keine Festsetzungen getroffen werden, da diese Fläche der Planungshoheit der Stadt entzogen ist. Infolgedessen wird die Fläche für den Weg und den Treppenturm, soweit sie auf der Fläche für Bahnanlagen liegt, als "Darstellung ohne Normcharakter" dargestellt.

Die Zulässigkeit der Wegeführung über die Fläche für Bahnanlagen ist zwischen der Deutschen Bahn AG und der Stadt Eutin vertraglich geregelt.

5.5 Ver- und Entsorgungsanlagen

5.5.1 Versorgungsleitungen und Versorgungsanlagen

Wasserversorgung

Die Wasserversorgung erfolgt durch Anschluss an das in der Elisabethstraße vorhandene Versorgungsnetz. Betreiber des Netzes sind die Stadtwerke Eutin GmbH.

Versorgung mit elektrischer Energie

Der Plangeltungsbereich wird durch die Stadtwerke Eutin GmbH mit elektrischer Energie versorgt.

Feuerschutzeinrichtungen / Löschwasser

Im Arbeitsblatt W 405 - Bereitstellung von Löschwasser durch die örtliche Trinkwasserversorgung - ist festgelegt, welche Löschwassermenge in Abhängigkeit der Bebauung zur Verfügung stehen muss. Die mindestens bereitzustellende Löschwassermenge in Gebieten mit niedriger, in der Regel freistehender Bebauung, ist auf 48 m³/Std. festgelegt. Sonst gelten in der Regel 96 m³/Std., beide Werte jeweils für eine Dauer von mindestens zwei Stunden.

Die Löschwassermenge muss gemäß Arbeitsblatt W 405 in einem Umkreis von 300 m um das Objekt zur Verfügung stehen. Dabei darf zwar weiterhin in Luftlinie gemessen werden, es dürfen aber keine besonderen Hindernisse mehr dazwischenliegen (Bahnstrecken, Autobahnen, große Firmengelände).

Der Feuerschutz in Eutin ist durch die Freiwillige Feuerwehr Eutin sichergestellt. Aufgrund der mehrgeschossigen bzw. ausgedehnten Gebäude ist eine Löschwasserkapazität von mindestens 96 m³/h für zwei Stunden im Umkreis von 300 m nachzuweisen.

Laut Angaben der Stadtverwaltung Eutin, nach Abstimmung mit den Stadtwerken Eutin, können unter normalen Betriebsbedingungen im Wasserwerk und im Wasserrohrnetz der Stadtwerke Eutin GmbH aus den Oberflur- und Unterflurhydranten im Umfeld des Plangeltungsbereichs in der Einzelabnahme folgende Wassermengen entnommen werden (in Klammer Angabe der Entfernung zur Schulsporthalle):
In der

1. Elisabethstraße 17 - U-Hydrant 65 m³/h (Schlauchverlegung zur Schulsporthalle nicht möglich)
2. Elisabethstraße/Hospitalstraße - Oberflurhydrant 90 m³/h (ca. 210 m)
3. Bahnhofstraße 16 – U-Hydrant 65 m³/h (ca. 300 m)
4. Heinrich Westphal-Straße/Parkplatz - U-Hydrant 65 m³/h (ca. 260 m)
5. Elisabethstraße/Lübsche Koppel - U-Hydrant 65 m³/h (ca. 190 m)

Von der Versorgungsleitung DN 200 am Knotenpunkt Elisabethstraße/Hospitalstraße wird neu eine Wasserleitung DN 100 bis zur Schulsporthalle gelegt, an die an der Schulsporthalle ein Hydrant mit dann 48 m³/h Löschwasser angeschlossen werden kann.

Die Löschwasserkapazität wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass letztendlich im Brandfall nur so viel Löschwasser bereitgestellt werden kann, wie zum jeweiligen Zeitpunkt aus dem Trinkwassernetz bei dem sich dann einstellenden Druck entnommen werden kann. Ergeben sich im Rahmen der Projektplanung andere erforderliche Löschwassermengen, so sind für die Vorhaltung der fehlenden Mengen entsprechende technische Vorkehrungen zu treffen.

Für die Feuerwehr ist eine Zufahrt zur Schulsporthalle, unabhängig von Stellplatzzufahrten einzurichten. Auf der Fläche für die öffentlichen Verwaltungen reicht die Breite der Fläche für die Zufahrt bis zur Fläche für die Schulsporthalle aus, um eine unabhängige Feuerwehrezufahrt einzurichten. Die Fläche für die Stellplätze auf der Fläche für die Schulsporthalle reicht aus, um auch hier eine unabhängige Feuerwehrezufahrt einzurichten. Südlich der Schulsporthalle wird eine Aufstellfläche und Wendemöglichkeit für Feuerwehrfahrzeuge eingerichtet.

Die Nutzung der Stellplätze für die Schulsporthalle und für das Verwaltungsgebäude durch Fremdarker wird durch verkehrsregelnde Maßnahmen verhindert. Infolgedessen ist davon auszugehen, dass die für die Feuerwehr freizuhalten- de Fahrgasse bis zur Schulsporthalle nicht durch Fremdarker zugeparkt wird.

Aufgrund des schmalen Zuschnitts der Fläche für die Schulsporthalle ist nordöstlich der Schulsporthalle ein Mindestabstand von 3 m zwischen der Feuerwehrezufahrt und der Schulsporthalle nicht einzuhalten. Infolgedessen ist der Feuerwiderstand der Fassade entlang der Bahnlinie entsprechend auszuführen. Diesbezügliche Regelungen/Auflagen erfolgen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens.

5.5.2 Schmutz-, Regenwasser- und Abfallentsorgung

Schmutzwasser

Der Plangeltungsbereich wird an das bestehende Leitungsnetz der Städtischen Betriebe Eutin - Stadtentwässerung in der Elisabethstraße angeschlossen. Die Entsorgung des Schmutzwassers erfolgt in der zentralen Kläranlage der Stadt Eutin. Die derzeitige Kapazität der Anlage ist ausreichend.

Regenwasser

Wie die Baugrunduntersuchung von DÜMCKE 2014 gezeigt hat, stehen unterhalb der Oberflächenbefestigungen sandige und darunter bindige Auffüllböden in unter-

schiedlichen Mächtigkeiten und in unterschiedlichen Tiefen an. Die größte gemessene Tiefe der Auffüllungen beträgt 7 m unter der Geländeoberkante. Da auch im nördlichen Teil des Plangeltungsbereichs Auffüllungen stattgefunden haben müssen, sind hier ähnliche Bodenverhältnisse zu erwarten.

Diese inhomogenen Bodenverhältnisse erlauben bei dem derzeitigen Kenntnisstand keine verlässliche Aussage zur Versickerungsfähigkeit des Bodens. Hinzu kommt die Unsicherheit, ob versickertes Wasser bei einem Starkregenereignis aufgrund des aufgefüllten Geschiebemergels eventuell an der südwestlichen Böschung austreten und damit die Gebäude an der Elisabethstraße gefährden könnte.

Die Versickerungsfähigkeit des anstehenden Bodens gemäß Arbeitsblatt ATV-DVWK A 138 kann nicht nachgewiesen werden. Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt infolgedessen über die Regenwasserkanalisation der Städtischen Betriebe Eutin - Stadtentwässerung in der Elisabethstraße. Da hierbei nur eine gedrosselte Abgabe aus dem Plangeltungsbereich in die Regenwasserkanalisation möglich ist, wird innerhalb des Plangeltungsbereichs die bestehende unterirdische Rückhaltung der Städtischen Betriebe Eutin - Stadtentwässerung im nördlichen Teil des Plangeltungsbereichs, unterhalb des Park-and-ride-Parkplatzes vom Volumen her erweitert. Eine Behandlung (Schadstoffrückhalt) des Niederschlagwassers aufgrund der stofflichen Belastung, welche in Abhängigkeit von der Nutzung der Flächen steht (z.B. Stellplatzanlage) wird vor Einleitung in die Regenwasserkanalisation in der Elisabethstraße entsprechend der heutigen Erfordernisse an eine Regenwasserbehandlung vorgesehen. Die konkreten Berechnungen und Nachweise werden im Baugenehmigungsverfahren erbracht.

Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung erfolgt durch Anschluss an die zentrale Müllabfuhr des Zweckverbandes Ostholstein. Die Müll- und Wertstoffdetails sind mit dem Zweckverband Ostholstein rechtzeitig abzustimmen.

5.6 Lärmschutz

Quelle der Ausführungen: MASUCH+OLBRISCH 2017⁹. Das Gutachten ist der Begründung als Anlage beigelegt.

Zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 130 wurde von MASUCH+OLBRISCH 2017 eine lärmtechnische Untersuchung erarbeitet. Die Ergebnisse der Untersuchung bezüglich der Emissionen verschiedener Lärmquellen werden hier wiedergegeben.

⁹ Masuch+Olbrisch Immissionsschutz Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH
2017; B-Plan Nr. 130 Eutin. Lärmtechnische Untersuchung. Stand: 22.08.2017

Aufgabenstellung

In der lärmtechnischen Untersuchung sind die Lärmimmissionen sowohl in der Nachbarschaft zum als auch im Plangebiet durch Sport- und Verkehrslärm (Straßenverkehrslärm, Lärm aus öffentlichen Parkplätzen (P+R), ZOB und Schienenverkehrslärm) zu untersuchen.

Folgende Lärmquellen werden dabei betrachtet:

- Lärm aus dem Betrieb der Sporthalle in der Nachbarschaft zum Plangeltungsbereich,
- Lärm aus der Nutzung der öffentlichen Verwaltungen in der Nachbarschaft zum Plangeltungsbereich,
- Lärm aus den öffentlichen Verkehrsflächen (Bahnstrecke, P+R Stellplätze, ZOB, Elisabethstraße, Bahnhofstraße und Heinrich-Westphal-Straße) im Plangeltungsbereich,
- Verkehrslärmänderung durch Reflexion und Abschirmung durch den Gebäudekörper der Sporthalle und des möglichen Bürogebäudes (insbesondere Reflexionen des Bahnlarms Richtung Norden) in der Nachbarschaft zum Plangeltungsbereich unter Berücksichtigung der anderen öffentlichen Verkehrsflächen (Bahnstrecke, P+R Stellplätze, ZOB, Elisabethstraße, Bahnhofstraße und Heinrich-Westphal-Straße).

Immissionsschutzrechtliche Grundlagen

Grundlage für die Beurteilung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens bildet die DIN 18005, Teil 1 in Verbindung mit dem dazugehörenden Beiblatt 1.

Darüber hinaus müssen auch die immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden. In Bezug auf den Sportlärm gilt zudem die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV), in Bezug auf die Nutzung der Öffentlichen Verwaltungen die TA Lärm. Die immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen bzw. Verwaltungsvorschriften stellen den strenger Maßstab dar. Sofern diese eingehalten sind, sind auch die Orientierungswerte (städtebauliche Beurteilung) eingehalten.

Untersuchte Immissionsorte

In die lärmtechnische Untersuchung wurden folgende Immissionsorte einbezogen:

- Albert-Mahlstedt-Straße Nr. 57
- Bahnhofstraße 13, 16 und 20
- Bahnhofstraße 5, 7 und 9 (im rechtskräftigen B-Plan Nr. 86 "Allgemeines Wohngebiet", derzeit noch unbebaut)
- Elisabethstraße Nr. 1, 3, 9, 15, 19 und 29
- Heinrich-Westphal-Straße Nr. 1 und 11

Lärm aus Betrieb der Sporthalle in der Nachbarschaft

Die Richtwerte der 18. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete (WA) und Mischgebiete (MI) tags innerhalb der Ruhezeit sind unter Berücksichtigung von 82 (42+ 40) Stellplätzen auf dem Gelände überall eingehalten. Lediglich am Immissionsort Elisabethstraße 3 hinten ist eine Überschreitung des Richtwertes von 45 dB(A) von bis zu 1 dB(A) möglich, wenn eine vollständige Entleerung der 42 Stellplätze nach 22:00 Uhr erfolgt. Das Spitzenpegelkriterium ist nicht überschritten.

Lärm aus Betrieb der Sporthalle im Plangeltungsbereich

Es sollen Flächen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung "öffentliche Verwaltungen" ausgewiesen werden. Es bestehen keine Konflikte zwischen Büro und Sport, da Bürogebäude nicht unter die in der 18. BImSchV aufgeführten Bestimmungen für maßgebliche Immissionsorte fallen

Lärm aus Betrieb der Öffentlichen Verwaltungen

Die Richtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete (WA) und Mischgebiete (MI) tags sind bei einer Stellplatzwechselrate von 5 unter Berücksichtigung von 40 Stellplätzen überall eingehalten. Das Spitzenpegelkriterium ist nicht überschritten.

Von Seiten der Stadt gibt es auch Überlegungen, im Verwaltungsgebäude eine (kleine) Polizeiwache einzurichten. Das übliche Betriebsgeschehen ist dabei schalltechnisch unbedeutend. Lediglich bei Einsatzfahrten können durch die Nutzung von Signalhörnern erhöhte Immissionen auftreten. Siehe dazu nachfolgende Hinweise.

Hinweise zur Benutzung von Signalhörnern:

Damit die Fahrer der Polizeiwagen im Falle von Einsätzen nicht durch den normalen Verkehr auf den öffentlichen Straßen aufgehalten werden, können sie Sonderrechte in Anspruch nehmen. Hierfür ist es erforderlich, sowohl das Blaulicht als auch entsprechende Signalhörner einzusetzen.

Die Signalhörner haben die Aufgabe, andere Verkehrsteilnehmer unmissverständlich auf die Einsatzfahrzeuge aufmerksam zu machen. Zu diesem Zweck müssen die Signalhörner nicht nur extrem laut sein, sondern auch eine sehr auffällige Geräuschcharakteristik aufweisen (Wechselton mit spezieller Frequenzzusammensetzung). Vorbeifahrten mit Signalhorn sind in jedem Fall sehr auffällig und störend, insbesondere nachts. Nächtliche Vorbeifahrten an straßennahen Gebäuden mit eingeschaltetem Signalhorn können deshalb zu Aufwachreaktionen der Bewohner führen. Einsätze finden üblicherweise nicht in jeder Nacht statt und nicht in jedem Fall muss das Signalhorn betätigt werden.

Um die Störwirkung durch Signalhörner möglichst gering zu halten, werden diese meist nicht dauerhaft eingeschaltet. Die Fahrer schalten die Signalhörner in der Regel nur dann ein, wenn sie auch tatsächlich Sonderrechte in Anspruch nehmen müssen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn rote Lichtsignalanlagen oder

Kreuzungen oder Einmündungen passiert werden, an denen Vorfahrt zu achten wäre.

Am Einmündungsbereich in die Elisabethstraße ist zurzeit keine steuerbare Lichtsignalanlage vorhanden. Aus Sicht des Schallschutzes wäre eine derartige Anlage insbesondere dann sinnvoll, wenn die Einsatzfahrzeuge schon bei der Einfahrt in die Elisabethstraße die Signalhörner aufgrund der Verkehrslage einschalten müssen und dies häufiger im Nachzeitraum (22:00-6:00 Uhr) und in den Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit (Ruhezeiten, von 6:00 bis 7:00 sowie 20:00 bis 22:00 Uhr) vorkommt.

Obwohl von den Signalhörnern ein sehr hohes Störpotential ausgeht, genießen sie bei der Bevölkerung im Allgemeinen eine hohe Akzeptanz. Dies liegt daran, dass die Geräusche als unvermeidlich eingestuft werden.

Der Einsatz von Signalhörnern lässt sich nicht vollständig vermeiden; grundsätzlich können auf jeder Straße Signalhörner eingesetzt werden. Aus Gründen der schnellen Erreichbarkeit für möglichst viele Einsatzorte werden Polizeiwachen bevorzugt innerhalb bebauter Gebiete angeordnet. Damit ergibt sich zwangsläufig, dass die nahegelegenen Bewohner häufiger durch Signalhörner gestört werden.

Verkehrslärm auf den Plangeltungsbereich

Aus dem Verkehr auf der Bahnstrecke und den öffentlichen Verkehrsflächen können die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (MI) von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts lediglich auf der von der Bahn abgewandten Seite eingehalten werden.

Verkehrslärmänderung in der Nachbarschaft

Aus dem Verkehr auf der Bahnstrecke und den öffentlichen Verkehrsflächen ergeben sich unter Berücksichtigung der Planungen im Plangeltungsbereich in der Nachbarschaft folgende Ergebnisse: Es zeigt sich, dass es Immissionsorte mit Erhöhungen des Beurteilungspegels (bedingt durch Reflexionen an den neuen Gebäudekörpern), aber auch Immissionsorte mit Minderungen des Beurteilungspegels (bedingt durch Abschirmungen durch die neuen Gebäudekörper im Plangebiet) gibt.

Die Steigerung liegt dabei zwar an allen Immissionsorten unter 3 dB(A) und am Tag ist die Gesundheitsschwelle von 70 dB(A) unterschritten, im Nachzeitraum jedoch ist bereits ohne die Planungen im Gebiet die Gesundheitsschwelle von 60 dB(A) teilweise überschritten. Durch Reflexionen an den neuen Gebäudekörpern im Plangebiet kommt es hier zu einer weiteren – wenn auch geringen – Steigerung des Beurteilungspegels um bis zu 0,3 dB(A) an diesen Immissionsorten. Dies ist jedoch abwägungsrelevant, da eine zusätzliche Verschlechterung des Zustandes eintritt.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Überschreitung durch Sportlärm am Immissionsort Elisabethstraße 3 hinten kann man wie folgt vermeiden: Es wird für die Zufahrt und die Fahrgassen zwischen den Stellplätzen Asphalt statt Betonsteinpflaster verwendet.

Hinweis:

Es empfiehlt sich vor Umsetzung der Maßnahmen zum Schallschutz noch einmal örtlich zu prüfen, ob bei dem Immissionsort Elisabethstraße 3 hinten tatsächlich Fenster von schutzwürdigen Räumen (Aufenthaltsräume wie Wohn- und Schlafzimmer, Kinderzimmer und Wohnküchen, nicht jedoch Bäder, Flure, Treppenhäuser, Nebenräume) vorhanden sind, denn nur vor diesen muss der Richtwert der 18. BImSchV für Mischgebiete (MI) eingehalten werden.

Aus schalltechnischer Sicht ist eine Sportnutzung (Sporthalle mit Nebenanlagen, d.h. Stellplätze) unter Beachtung der genannten Maßnahme zum Schallschutz im Plangeltungsbereich möglich.

An der geplanten Büronutzung sind die Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärm überschritten. Es sind somit Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen zu treffen. Aktive Maßnahmen scheiden aus. Es können jedoch Lärmpegelbereiche für den passiven Schallschutz der Fassaden entsprechend DIN 4109 bestimmt werden. An dem im Gutachten berechneten Baukörper ergeben sich die Lärmpegelbereiche III auf der Südwestseite des Gebäudekörpers und V bis VII an allen anderen Gebäudeseiten. Dies kann sich, je nach Gebäudestellung, jedoch ändern. Die Gutachter schlagen daher vor, nur die Anwendung der DIN 4109 vorzuschreiben. Die Lärmpegelbereiche werden dann bei der Aufstellung des Nachweises in der Baugenehmigungsphase berechnet.

Durch Maßnahmen an den geplanten Gebäudekörpern im Plangeltungsbereich (gemeint sind z.B. hochabsorbierende Fassadenverkleidungen, andere spezielle Fassadengestaltungen an den zur Bahn ausgerichteten Fassaden oder gesonderter baulicher Schallschutz (z.B. Lärmschutzwand, Steilwall) mit gleicher Wirkung) ist sicherzustellen, dass keine weitere Steigerung des Beurteilungspegels aus Verkehrslärm an den Immissionsorten nördlich der Bahnstrecke auftritt.

Festsetzungsvorschläge

In den Teil B - Text - des Bebauungsplanes werden die Empfehlungen der Gutachter zur Festsetzung von passivem Schallschutz und zur Vermeidung von Reflexionen an Gebäuden aufgenommen.

6 Nachrichtliche Übernahmen

Im südlichen Teil des Plangeltungsbereichs liegt ein Flurstück, das in der Planzeichnung nachrichtlich als Fläche für Bahnanlagen dargestellt ist. Genehmigungsrechtlich unterliegen Bahnanlagen dem "Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)".

Nördlich der Albert-Mahlstedt-Straße steht eine großkronige Linde, die gemäß § 2 der Baumschutzsatzung Eutin vom 16.12.1987, 1. Änderung vom 12.07.1993, geschützt ist.

7 Bodenordnung, Kosten

Bodenordnende Maßnahmen sind zur Realisierung der Festsetzungen nicht notwendig.

Die öffentliche Erschließung ist im Bereich der Kreuzung Elisabethstraße/Hospitalstraße/öffentlicher Parkplatz vorhanden. Kosten für die Erschließung entstehen durch die Installation einer Lichtsignalanlage an dieser Kreuzung.

Für den Bau der Schulsporthalle liegt folgende Schätzung der Brutto-Kosten vor:

- Grundstück Herrichten und Erschließung ca. € 342.000,--
- Bauwerk-Baukonstruktion ca. € 3.887.000,--
- Bauwerk-Technische Anlagen ca. € 1.536.000,--
- Außenanlagen ca. € 592.000,--
- Ausstattung und Kunstwerke ca. € 77.000,--
- Baunebenkosten ca. € 1.085.000,--

Gesamt ca. € 7.519.000,-- brutto

Für den Treppenturm mit Aufzug werden überschlägig € 400.000,-- angesetzt.

Eine überschlägige Kostenermittlung für das Verwaltungsgebäude ist nicht möglich, da hierfür bisher noch keine hochbaulichen Konzepte vorliegen.

Alle Kosten werden von der Stadt getragen.

8 Hinweise

Archäologische Funde

Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung.

Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit.

Kampfmittel

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes können Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor Beginn von Bauarbeiten sind ggf. Untersuchungen durch den Kampfmittelräumdienst durchzuführen. Das zuständige Amt für Brandschutz, Rettungsdienst, Katastrophen- und Zivilschutz ist frühzeitig zu informieren.

Verunreinigungen des Oberbodens

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist mit Verunreinigungen des Oberbodens mit wenig mobilen Stoffen und mit dem Auffinden schadstoffhaltiger Bauelemente innerhalb abzureißender Gebäude zu rechnen. Erdarbeiten zur Umnutzung eventuell verunreinigter Flächen sind von einem Schadstoff-Sachverständigen zu begleiten. Vor Beginn von Rückbauarbeiten von Gebäuden sollte das ausführende Abbruchunternehmen vor Ort durch den Schadstoff-Sachverständigen in die Schadstoff-Fundstellen sowie den Sanierungsumfang eingewiesen werden.

Artenschutz

Im Plangeltungsbereich kommen naturschutzrechtlich streng geschützte Vogel- und Fledermausarten vor. Zur Berücksichtigung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 (1) BNatSchG sind bei der baulichen Erschließung folgende Vorgaben zu beachten:

- Eingriffe in Gehölze und Brombeerdickicht sind zwischen dem 01. Oktober und 28./29. Februar durchzuführen (Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme).

- Eingriffe in Gebäude (Abriss, ggf. Umbau / Sanierung) sind zwischen 01. Dezember und 28./29. Februar durchzuführen (Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme).
- Zur Sicherung der ökologischen Funktion für Nischenbrüter der Gebäude sind vier Nisthilfen für Nischenbrüter an vorhandenen oder geplanten Gebäuden anzubringen (Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme).

Vor der Umsetzung der Planung, insbesondere vor dem Beginn von Abrissarbeiten und Rodungsmaßnahmen von Gehölzen ist, sofern erforderlich, eine nähere Untersuchung bezüglich des Vorkommens geschützter Arten vorzunehmen.

Bei einem tatsächlich vorhandenen Brutgeschäft oder einem Vorkommen von Fledermausquartieren, müssen vor dem Abriss von Gebäuden Maßnahmen zum Schutz der vorgefundenen Arten getroffen werden.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist die untere Naturschutzbehörde zu beteiligen.

Einsichtnahme von Vorschriften

Die der Planung zugrundeliegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Erlasse u.ä.) können bei der Stadtverwaltung der Stadt Eutin, Lübecker Straße 17, 23701 Eutin, während der allgemeinen Öffnungszeiten eingesehen werden. Soweit auf DIN-Vorschriften / technische Regelwerke in der Bebauungsplanurkunde verwiesen wird, werden diese ebenfalls bei der Stadt Eutin zur Einsichtnahme bereitgehalten.

9 Städtebauliche Vergleichswerte

Geltungsbereich B-Plan Nr. 130	gesamt	rd. 16.910 m²
davon: Fläche für den Gemeinbedarf "Schulsporthalle"		rd. 7.000 m ²
Fläche für den Gemeinbedarf "Öffentliche Verwaltungen"		rd. 2.900 m ²
Öffentliche Grünfläche Zweckbestimmung Durchgrünung		rd. 1.550 m ²
Private Grünfläche Zweckbestimmung Durchgrünung		rd. 735 m ²
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Parkplatz mit Fahrradeinstellflächen		rd. 2.485 m ²
Straßenverkehrsfläche		rd. 280 m ²
Fläche für Bahnanlagen		rd. 1.960 m ²

10 Beschluss

Diese Begründung wurde in der Sitzung der Stadtvertretung am 06.12.2017 gebilligt.

Eutin, den **15. Dez. 2017**
.....





(Carsten Behnk)
- Bürgermeister -