

BEGRÜNDUNG

ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 86

(EHEMALS BEBAUUNGSPLAN NR. 14B)

DER STADT EUTIN

VERFAHRENSSTAND:

- FRÜHZEITIGE BÜRGERANHÖRUNG (§ 3 (1) BAUGB)
- BETEILIGUNG DER TÖB UND GEMEINDEN (§ 4 (1-3) UND 2 (2) BAUGB)
- ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG (§ 3 (2) BAUGB)
- 1. ERNEUTE ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG (§ 3 (3) BAUGB)
- 2. ERNEUTE ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG (§ 3 (3) BAUGB)
- EINGESCHRÄNKTE BETEILIGUNG (§ 3 (3) BAUGB I.V. MIT § 13 (2) BAUGB)
- BESCHLUSS DER STADTVERTRETUNG (§ 10 (3) BAUGB)

AUSGEARBEITET:

P L A N U N G S B Ü R O
BAHNHOFSTRASSE 40, 23701 EUTIN,
E-Mail: info@planungsbueroostholstein.de

O S T H O L S T E I N
TEL: 04521/ 7917-0, FAX: 7917-17
www.planungsbueroostholstein.de

INHALTSVERZEICHNIS

Lfd. Nr.	Inhalt	Seite
1.	Vorbemerkung	3
1.1	Rechtliche Bindung	3 – 4
1.2	Geltungsbereich	4 – 5
1.3	Vorhandene Situation	5 – 6
1.4	Anlaß der Planung – Planungsabsichten	6 – 9
2.	Planung	10
2.1	Bebauung	10 – 13
2.2	Verkehr	13 – 15
2.2.1	Stellplatznachweis	16
2.2.2	Parkplatznachweis	16 – 17
2.3	Grünplanung	17
2.3.1	Rechtliche Vorgaben	17
2.3.2	Grünplanung	17 – 18
3.	Kinderfreundlichkeit	18
4.	Schallimmissionen	18 – 23
5.	Trinkwasserschongebiet	23
6.	Ver- und Entsorgung	24
6.1	Trinkwasserversorgung	24
6.2	Versorgung mit elektrischer Energie	24
6.3	Gasversorgung	24
6.4	Schmutz- und Regenwasserbeseitigung	24
6.5	Müllbeseitigung	24
6.6	Löschwasserversorgung	24 – 25
7.	Grundsätze für soziale Maßnahmen	26
8.	Der Stadt voraussichtlich entstehende Kosten	26
9.	Bodenordnende und sonstige Maßnahmen	26
10.	Beschluß der Begründung	27
<u>Anlage 1:</u>	Schalltechnisches Gutachten Nr. 00-10-2 von Dipl.-Ing. Volker Ziegler, Mölln vom 13.10.2000	
<u>Anlage 2:</u>	Ergänzung des Schalltechnisches Gutachten Nr. 00-10-2 von Dipl.-Ing. Volker Ziegler, Mölln vom 31.01.2001	
<u>Anlage 3:</u>	Verkehrsuntersuchung vom URBAN-Ingenieurteam, Hamburg von September 2000	
<u>Anlage 4:</u>	Auswertung des Zählergebnisses der Verkehrszählung Bahnhofstraße durch das URBAN-Ingenieurteam, Hamburg von Januar 2001	

B E G R Ü N D U N G

zum Bebauungsplan Nr. 86 der Stadt Eutin für das Gebiet zwischen Albert-Mahlstedt-Straße, Bahnhofstraße und der Bahnlinie Lübeck-Kiel;

1. Vorbemerkung

1.1 Rechtliche Bindung

Der Landesraumordnungsplan des Landes Schleswig-Holstein (Stand: 1998) definiert Eutin als Mittelzentrum. Der Regionalplan charakterisiert Eutin als Mittelzentrum mit teilweise noch zu entwickelnden Funktionen eines Mittelzentrums.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Eutin wurde mit Erlass des Innenministers am 03.03.1976, Az.: IV 810b-812/2-55.12, genehmigt und gilt – mit Ausnahme der ehemals geplanten Gemeinbedarfsfläche für die Albert-Mahlstedt-Schule - seit dem 13.01.1977. Die Bahnhofstraße und die Albert-Mahlstedt-Straße sind als örtliche Hauptverkehrszüge gekennzeichnet. Die Fläche zwischen den Bahngleisen der Bahntrasse Lübeck/Kiel ist bis zum Fußweg Bahnhofsgang als Bahnanlage nachrichtlich dargestellt. Die verbleibenden Baugrundstücke kennzeichnet der Flächennutzungsplan als Allgemeines Wohngebiet. Die Stadt erstellt z.Z. einen neuen Flächennutzungsplan. Um § 8 BauGB zu entsprechen, wird der Flächennutzungsplan dieser Planung angepaßt.

Für Eutin wird z.Z. ein Landschaftsplan erstellt. Der Entwurf stellt die Fläche der vorhandenen Albert-Mahlstedt-Schule als Fläche für Gemeinbedarf dar. Allerdings sieht dieser Schulerweiterungsflächen nach Westen vor. Als örtlicher Hauptverkehrszug wird nur die Albert-Mahlstedt-Straße gekennzeichnet. Die Fläche zwischen den Bahngleisen der Bahntrasse Lübeck/Kiel ist ebenfalls bis zum Fußweg Bahnhofsgang als Bahnanlage nachrichtlich dargestellt. Der Landschaftsplan kennzeichnet das Eckgrundstück im Nordosten als Mischgebiet und die verbleibenden Baugrundstücke als Allgemeines Wohngebiet. Zur Zeit erarbeitet die Stadt einen neuen Landschaftsplan.

Der Bebauungsplan Nr. 86 liegt innerhalb des Geltungsbereiches des zum Teil rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 14 - Stadtkern Eutin -. Der Bebauungsplan Nr. 14 für den Stadtkern Eutin wurde nach einer etwa zehn-

jährigen Planungszeit am 16.9.1976 von der Stadtvertretung als Satzung beschlossen und vom Innenminister des Landes Schleswig-Holstein durch Erlaß vom 29.6.1977 - Az.: IV 810 b - 813/04 - 55.12 (14) teilweise vorweg genehmigt. Es hat sich herausgestellt, daß der Rechtsplan allein nicht das geeignete Instrument zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen nach dem Städtebauförderungsgesetz ist. Deswegen wurde ein städtebaulicher Rahmenplan als generelle Zielsetzung für die Durchführung der beabsichtigten Erneuerungsmaßnahmen 1983 beschlossen und 1985 fortgeschrieben. Die Aussagen des Rahmenplanes sind Grundlage für die Änderung, Aufhebung und Aufstellung der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung. Der Bebauungsplan Nr. 14 ist anschließend in mehrere Teilbereiche aufgeteilt worden. Ein Teilbereich davon wird zukünftig durch den Bebauungsplan Nr. 86 überplant. Daher erfolgt parallel zu diesem Bauleitplanverfahren die Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. 14.

Der Bebauungsplan Nr. 86 liegt innerhalb des Geltungsbereiches der Satzung der Stadt Eutin über die "Gestaltung baulicher Anlagen in der Innenstadt" vom 14.09.1985 und innerhalb der Erhaltungssatzung nach § 39 h BBauG vom 10.07.1984.

Außerdem gilt die Satzung zum Schutz des Baumbestandes vom 29.12.1987 und die Satzung über Warenautomaten vom 28.11.1974.

In der Sitzung am 16. September 1999 beschloß der Stadtentwicklungsausschuß die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 86.

1.2 Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt am westlichen Rand des Ortskernes von Eutin. Es ist im Norden durch die Bahnhofstraße begrenzt, im Osten und Südosten von der Albert-Mahlstedt-Straße und im Westen von der Bahntrasse Lübeck – Kiel.

Die im Norden und Osten angrenzende Bebauung ist in erster Linie von einer zweigeschossigen, geschlossenen Bebauung gekennzeichnet.

Die meisten Gebäude gelten als Kulturdenkmale oder als Einzeldenkmale, die dem Denkmalschutz unterliegen. Folglich besitzt die Bausubstanz an der

Albert-Mahlstedt-Straße und der Bahnhofstraße einen hohen städtebaulichen und denkmalpflegerischen Wert.

Nordwestlich des Plangebietes befindet sich der Busbahnhof, bzw. der Bahnhof. Somit verfügt das Plangebiet über einen hervorragenden Anschluß an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

1.3 Vorhandene Situation

Die vorhandene Bebauung der Bahnhofstraße und der Albert-Mahlstedt-Straße entstand Mitte des 19. Jahrhunderts infolge der Anlage der Bahn 1865. Diese Stadterweiterung um das Plangebiet erfolgte in einer Zeit wirtschaftlicher Blüte, in der wohlhabende Bürger nach Eutin zogen und hier ihre großzügigen Wohnhäuser auf zum Teil großen Grundstücken errichteten. Trotz einiger Stileinbrüche und Bauten, die nach dem 2. Weltkrieg entstanden, bietet dieser Bereich ein einheitliches Bild, das hauptsächlich von spät-klassizistischen Vorstellungen geprägt wurde.

Die Grundstücke an der Bahnhofstraße sind recht klein. Daher werden sie sehr intensiv durch Nebenanlagen, Garagen und Stellplätze genutzt.

An diese Nutzungsstruktur grenzt im Süden das Flurstück 46, auf welchem sich die Albert-Mahlstedt-Schule – Sonderschule - befindet. Auf dem Flurstück sind der Schulhof, zwei weitere Gebäude und eine Stellplatzanlage untergebracht.

Die Flurstücke 42 – 45, Albert-Mahlstedt-Straße 30-36, verfügen über großzügig bemessene Grundstücke, die in erster Linie der Gartennutzung dienen. Die verbleibenden Flurstücke 38 – 41, Albert-Mahlstedt-Straße 38-44, werden hauptsächlich für gewerbliche und wohnbauliche Zwecke genutzt. Sie sind stark bebaut, bzw. versiegelt.

Die Albert-Mahlstedt-Straße und die Bahnhofstraße selbst sind vorzugsweise gerade und die Häuser stehen in einer strengen Bauflucht. Die klare Linienführung sowie die Vorgärten geben dem Straßenraum die Großzügigkeit, die dem Baustil der Häuser angemessen ist. Belebt wird der Straßenraum durch Kletterrosen, vor allem in der Bahnhofstraße, und durch das Grün der Vorgärten in der Albert-Mahlstedt-Straße. Eine besondere Qualität erhält die Albert-Mahlstedt-Straße durch die Rotdornallee.

Durch das Plangebiet verläuft der Bahnhofsgang als Fuß- und Radweg. Er verbindet die Bahnhofstraße und den Opernring.

Im nordwestlichen Bereich des Geländes zwischen Bahnhofsgang und der Bahntrasse Lübeck – Kiel entstanden zwei Wohngebäude. Im südöstlichen Abschnitt parken Autos auf einer wassergebundenen Fläche. Das verbleibende Grundstück liegt brach. Es wird einmal jährlich gemäht.

1.4 Anlaß der Planung - Planungsabsichten

Der Ortskern von Eutin, der zwischen der Plöner Straße, dem Großen Eutiner See, dem Schloßgarten, der Carl-Maria-von-Weber-Straße und der Bahntrasse Lübeck – Kiel liegt, ist geprägt von seiner historischen Altstadt, den historischen Vorstädten und der Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts. Die Strukturen sind noch voll ausgeprägt und geben Eutin sein besonderes Ambiente.

Gleichzeitig ist dieser Bereich:

- ⇒ Geschäfts-, Kultur- und Verwaltungszentrum der Stadt, des Nahbereiches und des Kreises Ostholstein,
- ⇒ historischer Wohnstandort mit eng verzahnter Nutzungsmischung,
- ⇒ Fremdenverkehrsort (Heilklimatischer Kurort) der Holsteinischen Schweiz,
- ⇒ kürzeste verkehrliche Verbindung zwischen Carl-Maria-von-Weber-Straße (Richtung Schönwalde) und Plöner Straße (Richtung Malente), bzw. Elisabethstraße über Weidestraße.

Alle diese Nutzungen ziehen ein hohes Verkehrsaufkommen an Quell- aber auch Zielverkehr in den Ortskern.

Gemäß dem „Verkehrsgutachten über die Innenstadtkonzeption vom 15.06.1998“ lagen auf den Hauptbelastungsstraßen im Ortskern 1998 folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen:

Bahnhofstraße	4.400 Kfz/d – 5.000 Kfz/d
Albert-Mahstedt-Straße	4.400 Kfz/d – 8.000 Kfz/d
Freischützstraße	7.100 Kfz/d – 7.400 Kfz/d
Lübecker Straße	9.300 Kfz/d – 9.400 Kfz/d
Stolbergstr./Rosengarten	5.400 Kfz/d
Weidestraße	5.300 Kfz/d

Vergleichsweise verlaufen über die Plöner Straße 13.600 – 15.300 Kfz/d. Bereits aus diesen Zahlen ist erkennbar, wie stark die Innenstadt verkehrlich belastet wird. Dies wirkt sich natürlich aus auf:

- ⇒ die historische Gebäudesubstanz,
- ⇒ die Lebensqualität (Wohnen, Arbeiten, Freizeit),
- ⇒ den Erlebnis- und Erholungswert für Fußgänger,
- ⇒ auf die Gesamtattraktivität der Innenstadt.

Da diese unbefriedigende Verkehrssituation bereits seit längerer Zeit besteht, entstand ein neues verkehrsordnendes Gesamtkonzept für die gesamte Innenstadt im „Rahmenplan der Stadt Eutin - Fortschreibung 1984“. Das Ziel der Verkehrsplanung bestand darin, die Ver- und Entsorgung der Innenstadt zu sichern bei gleichzeitiger schrittweiser Verkehrsberuhigung der historischen Altstadt und ihrer Erweiterung.

Auf folgende Weise sollte das Konzept umgesetzt werden:

„Als Verteilerschiene zur Bedienung der Innenstadt und als Verbindung der überörtlichen klassifizierten Verkehrsstraßen (B 76, L 57, L 174 und L 184) untereinander war ein Halbring als innerörtliche Hauptverkehrsstraße geplant. Der Halbring sollte über die Weberstraße, die Weidestraße, über eine Neubaustrecke von gut 500m Länge parallel zum Bahnkörper mit Anschluß an die Bahnhofstraße und die Plöner Straße verlaufen. Mit diesem Straßenzug, an dem Bahnhof und Zentralomnibusbahnhof liegen, sollte jeglicher Durchgangsverkehr aus der historischen Altstadt mit geeigneten Mitteln ferngehalten werden. Diese Planung setzte jedoch voraus, daß der höhengleiche Bahnübergang im Zuge der Weidestraße für den Kfz-Verkehr gesperrt und durch ein neues höhenfreies Kreuzungsbauwerk in Verlängerung der Freischützstraße ersetzt wird, um somit die Verbindung zwischen Halbring und B 76 / L 184 herzustellen.

Die zu enge Bahnunterführung im Zuge der Albert-Mahlstedt-Straße sollte dann vorrangig Fuß- und Radfahrerverkehr aufnehmen. An dem Teilstück des Halbringes zwischen Bahnhofstraße und Albert-Mahlstedt-Straße auf teilweise ungenutzten Flächen der Bahnanlagen und der ausgesiedelten Ein- und Verkaufsgenossenschaft war der Bau von bis zu 150 Parkplätze in verkehrlich gut erschlossener Randlage zur Innenstadt vorgesehen.“

Die Umsetzung des Halbrings wurde bereits durch die finanzielle Förderung eines Bauabschnittes im Bereich der Freischützstraße/Opernring durch das Land Schleswig-Holstein gefördert.

Zudem entstand auch der neue Busbahnhof mit Taxiständen - in Anlehnung an das bisher geplante Gesamtkonzept - an der Bahnhofstraße.

Durch den bereits abgeschlossenen Bau der südlichen Ortsumgehungsstraße (B 76) und den geplanten Bau der Kern- und Westtangente, wird seit 1995 der Zweck für den überregionalen Verkehrswert des Opernrings in Zweifel gestellt. Daher wurde die weitere Umsetzung des Opernrings vorerst gestoppt.

Der Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes wies die Stadt in seinem Schreiben vom 12.04.1996 darauf hin, daß das Projekt Opernring zu Ende zu führen ist oder die Fördermittel zurückgezahlt werden müßten. Somit wurde eine neue Diskussion ausgelöst, ob der Opernring nach dem Bau der gesamten Ortsumgebung überhaupt erforderlich sei. Das dazu in Auftrag gegebene „Verkehrsgutachten über die Innenstadtkonzeption (Gosch-Schreyer-Partner, Ingenieurgesellschaft mbH, Bearbeiter Prof. Dipl. Ing. Eymann)“ wies nach, dass der Opernring nach wie vor notwendig ist. Allerdings wurde im Rahmen des gesamten Prüfverfahrens sehr deutlich, dass erhebliche Schwierigkeiten in Bezug auf den notwendigen Grunderwerb in einem real überschaubaren Zeitraum und wegen der hohen Kosten bestehen. Daher beschloss die Stadtvertretung auf die vollständige Umsetzung des Opernrings gemäß dem „Rahmenplan der Stadt Eutin - Fortschreibung 1984“ zu verzichten und statt dessen auf die Ergänzung der innerörtlichen Verteilerschiene - in Form der Umsetzung einer Verbindungsstraße zwischen Bahnhofstraße und Albert-Mahlstedt-Straße - hinzuwirken. Dabei wird der Halbring, der eine durchgehende Verbindung zwischen der L 174 (Plöner Straße) im Norden und der L 57 (Oldenburger Straße) im Süden über ein Teilstück der Lübecker Straße ermöglicht, weiter verfolgt. Mit dieser Änderung wird der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit sowie der baulichen Ausbildung der Knotenpunkte erneut notwendig. Dies erfolgte durch die verkehrsgutachterliche Stellungnahme zum Ausbau des südlichen Halbringes zwischen der L 174 (Plöner Straße) und der Lübecker Straße vom September 2000, aufgestellt vom URBAN-Ingenieurteam.

Mit der Verlängerung der Bahnhofstraße und der damit verbundenen Schließung des südlichen Halbringes ergibt sich ein Innenstadtring, der aus der Stollbergstraße, Schloßstraße, Plöner Straße, Bahnhofstraße, Opernring und Freischützstraße gebildet wird. Dieser erhält einen guten Verkehrswert und eine ausgewogene Verkehrsbelastung bei gleichzeitiger Entlastung der Albert-Mahlstedt-Straße, durch den öffentlichen Personennahverkehr. Wie aus

der Verkehrsuntersuchung hervorgeht, ist im innerstädtischen Bereich keine Entlastung zu erwarten, da hier die Belastung auf den Ziel-/Quellverkehr und den Binnenverkehr zurückzuführen sind.

Die Notwendigkeit einer neuen Bahnunterführung im Zuge der Freischützstraße-Friedrichstraße kann unabhängig von dem Ring-Verkehr-Konzept zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden.

Das Hauptziel der Stadt besteht nach wie vor darin, die historische Altstadt und ihre Erweiterung von Durchgangs- und Schleichverkehr freizuhalten. Daher ist der Ausbau von Straßen in Randlage des schutzbedürftigen Gebietes nötig, die zugleich:

- ⇒ ausreichend Verkehr aufnehmen können,
- ⇒ kurze Erreichbarkeiten von den übergeordneten Straßen zu ortskernnahen Auffangparkplätzen gewährleisten.

Gemäß § 1a BauGB ist sparsam und schonend mit Grund und Boden umzugehen. Weiterhin besagt der Landesraumordnungsplan unter Ziffer 7.2, Abs. 3 (Grundsatz):

„Zur Verringerung der Inanspruchnahme von Grund und Boden:

- ⇒ *sollen Möglichkeiten einer angemessenen Verdichtung bestehender oder geplanter Bauflächen genutzt werden;*
- ⇒ *sollen die Innenentwicklung einschließlich der Umnutzung von brachliegenden ehemals baulich genutzten Flächen, vorangetrieben und die Baulandreserven mobilisiert werden.“*

Da Grund und Boden nicht vermehrbar sind, soll folglich auf eine Aktivierung von noch ungenutzten bebaubaren Flächen hingewirkt werden. Diesem Ziel entspricht die Stadt ebenfalls durch den Bau der Planstraße. Sie setzt somit die Voraussetzungen für die rückwertige Bebauung der Grundstücke Albert-Mahlstedt-Straße 30 bis 40 und schafft dadurch die städtebaulichen Voraussetzungen für:

- ⇒ einen sparsamer Umgang mit Grund und Boden,
- ⇒ eine städtebauliche Kompensation des Bestandes,
- ⇒ die Schaffung von innenstadtnahen Wohnungen,

Aus den genannten Gründen besteht ein städtebauliches Planungserfordernis.

2. Planung

Die Art der baulichen Nutzung des gesamten Baugebietes setzt sich, wie folgt, zusammen:

Verkehrsflächen	5.559m ²	21%
Verkehrsgrün	573m ²	2%
Parkplatz	2.975m ²	11%
Grünfläche Gartenland	1.058m ²	4%
Fläche für Gemeinbedarf	2.902m ²	11%
Mischgebiet	360m ²	1%
Allgemeines Wohngebiet	13.470m ²	50%
Größe Baugebiet insgesamt:	26.897m ² (2,7ha)	100%

2.1 Bebauung

Auf dem Flurstück 46 (Albert-Mahlstedt-Straße 28) befindet sich die Albert-Mahlstedt-Schule. Diese wird in ihrem Bestand als **„Fläche für Gemeinbedarf“ mit der Zweckbestimmung „Schule“ gemäß § 9, Abs. 1, Nr. 5 BauGB** gesichert.

Auf Antrag der Schule fehlt ein Schulgarten für die Schüler. In der näheren Umgebung stehen keine Flächen für den Erwerb zur Verfügung. Gemäß den empfohlenen Richtwerten muß je Schüler eine Schulhoffläche von 5m² zur Verfügung stehen. Bei 135 Schülern sind dies folglich 680m². Würden beispielsweise die Nebengebäude entfernt werden, dann stehen insgesamt 950m² Fläche zur Verfügung. Bei Sicherung eines 680m² großen Schulhofes könnten 270m² als Schulgarten bewirtschaftet werden.

Die Baufläche im Südwesten des Plangebietes wird als **Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO** festgesetzt. Innerhalb des Mischgebietes wird eine Baulinie südlich des neuen Kreuzungspunktes Planstraße / Albert-Mahlstedt-Straße festgesetzt. Um einen städtebaulich verträglichen Kreuzungspunkt zu schaffen, ist die Bildung einer neuen Raumkante erforderlich. Aus immissionstechnischer Sicht ist ein Wohngebäude an dieser Stelle höchst unattraktiv. Daher gehen die Vorstellungen dahin, daß das Gebäude für gewerbliche Zwecke genutzt wird (z.B. als Kassenhaus für Parkdeck). Tankstellen, Vergnügungsstätten und Gartenbaubetriebe sind bisher gebietsfremd. Daher bleiben sie auch zukünftig ausgeschlossen.

Die verbleibenden Bauflächen werden als „Allgemeines Wohngebiet“ gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Die WA-Gebiete im Plangebiet sind dadurch gekennzeichnet, daß sie zwar überwiegend von einer Wohnnutzung geprägt sind, aber auch bestimmte, mit einer Wohnnutzung noch verträgliche gewerbliche Nutzungen vorhanden sind. Die Eigenart dieser Gebiete besteht also in der Mischung von Wohnen und sonstigen Nutzungen und ihrer Vereinbarkeit. Nicht vereinbar mit der Wohnnutzung sind Tankstellen und Gartenbaubetriebe. Daher bleiben sie auch zukünftig ausgeschlossen.

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung haben zum Ziel, die Maßstäblichkeit der dominierenden spätklassizistischen Bauweise der Gebäude und die vorhandenen Straßenbilder zu sichern, bzw. zu komplementieren.

Daher erfolgt die Festsetzung von Baulinien parallel zur Bahnhofstraße und zur Albert-Mahlstedt-Straße in den Bereichen, die bereits bebaut sind. Die Baulinien orientieren sich an der historisch gewachsenen Baustruktur. Sie dienen der Sicherung des vorhandenen Straßenbildes. Die eingetragenen Kulturdenkmale, bzw. die Gruppen von eingetragenen Kulturdenkmälern nach § 5, Abs. 1 DSchG und die einfachen Kulturdenkmale nach § 1, Abs. 2 DSchG sind gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen worden und zwecks Sicherung der Baukörperform allseits durch Baulinien begrenzt.

Im einzelnen sind dies folgende Gebäude:

⇨ das Schulgebäude in der Albert-Mahlstedt-Straße 28, eingetragenes Kulturdenkmal gemäß § 5 (1) Denkmalschutzgesetz	D§
⇨ die Gebäude in der Albert-Mahlstedt-Straße Nr.'n 30, 32, 34, 36, 38 und 42, eingetragene Kulturdenkmale gemäß § 5(1) DSchG als Gruppe von Baudenkmalen (Ensemble) der Straßenzeile Albert-Mahlstedt-Straße	ED§
⇨ das Gebäude in der Albert-Mahlstedt-Straße 44, einfaches Kulturdenkmal gemäß § 1 (2) Denkmalschutzgesetz	K
⇨ die Gebäude in der Bahnhofstraße Nr.'n 5, 7, 9 und 13, einfache Kulturdenkmale gemäß § 1 (2) Denkmalschutzgesetz	K

Es wird darauf hingewiesen, dass Baumaßnahmen an eingetragenen Kulturdenkmälern und ebenso Maßnahmen in deren Umgebung nach § 9 (1) Denkmalschutzgesetz der Genehmigung durch die untere Denkmalschutzbehörde bedürfen.

Durch diese Art der Festsetzung, die auch der Sicherung der Brandgänge dient, kann auf die Festsetzung der Bauweise verzichtet werden. Geringere

Abstandsflächen sind gemäß § 6 Abs. 11 Landesbauordnung ausnahmsweise zulässig.

Da der Bereich zwischen straßenparalleler Gebäudefront und der dazugehörigen Erschließungsstraße Teil des schützenswerten Umgebungsbereiches eines Denkmals ist, der Bestandteil des Denkmals ist bzw. deren spezifischen Gestaltungsmerkmalen ablesbar bleiben muß, wird im Teil B-Text, Ziffer 5.1 eine Beschränkung der baulichen Nutzung in diesem Bereich festgesetzt.

Durch den Neubau der Planstraße wird zukünftig die rückwärtige Bebauung der Grundstücke Albert-Mahlstedt-Straße ermöglicht. Damit wird den Zielen der Landesplanung entsprochen, sparsam mit Boden umzugehen, bzw. Baugebiete im Innenbereich zu verdichten statt neue Bauflächen am Ortsrand zu erschließen.

Um zeitintensive Verhandlungen über Grundstücksumlegungen zu unterbinden, besteht das Interesse der Stadt darin, daß neue überbaubare Grundstücksflächen innerhalb der vorhandenen Grundstücke ausgewiesen werden. Zudem sollen die möglichen Gebäude einen gewissen Abstand zur Planstraße, bzw. zur Bahntrasse haben, damit der Immissionseinfluss reduziert wird.

Durch die neue Erschließung der Flurstücke Albert-Mahlstedt-Straße entsteht ein völlig neuer Straßenzug. Dieser soll in einer ansprechenden Form in das gewachsene historische Stadtbild eingepaßt werden. Daher erfolgen die Festsetzungen von grundstücksbezogenen Baugrenzen parallel zur Planstraße. Diese Festsetzungsform orientiert sich an die vorhandenen Eigentumsverhältnisse und sie berücksichtigt die erhaltenswerte Linde und Eibe.

Die Baugrenzen und -linien innerhalb der vorhandenen Bebauung sind so gesetzt, daß der Bestand weitgehend gesichert bleibt, bzw. für Kulturdenkmale noch Erweiterungsmöglichkeiten in dem rückwärtigen Bereich bestehen bleiben.

Vermessungstechnische Einmessungen vor Ort haben ergeben, daß die spätklassizistischen Gebäude eine Traufhöhe (Schnittpunkt Wand/Dach) von unter 8m über Oberkante Erdgeschoßfußboden haben und eine Firsthöhe von unter 11m über Oberkante Erdgeschoßfußboden.

Erst die Gebäude, die später entstanden, sind wesentlich höher (z.B. das Eckgrundstück Bahnhofstraße 1, TH<10 m, FH<13m). Diese Bebauung wurde durch den Bebauungsplan Nr. 14 möglich, der eine dreigeschossige Bauweise mit einer Traufhöhe von 9,75 m und 30° Dachneigung zuläßt. Im Nachhinein hat sich erwiesen, daß durch diese freizügige Festsetzungsform eine städtebauliche Fehlentwicklung eingeleitet wurde. Dieser Entwicklung soll nun wieder entgegengewirkt werden, indem sich die neuen Festsetzungen an dem dominierenden neoklassizistischen Bestand orientieren.

Um jedoch zu niedrige Gebäude im Plangebiet zu unterbinden, erfolgt die Festsetzung einer durchgängigen Mindestgeschossigkeit von zwei Vollgeschossen. Weitere Vollgeschosse sind zulässig, wenn alle anderen Festsetzungen eingehalten werden.

Die gewählten Grundflächenzahlen sichern weitgehend den Bestand ab. Ausgenommen sind Gebäudeteile, die das städtebauliche Gesamtbild stören.

Die festgesetzten Höhen beziehen sich auf die Oberkante Erdgeschoßfußboden. Dieser darf in der Mitte der straßenseitigen Gebäude nur 0,5m über dem dazugehörigen Gehweg liegen. Diese Höhe ist ebenfalls eingemessen und sichert den historisch wertvollen Bestand ab. Um diese Einheitlichkeit auch auf Neubauten zu übertragen, erscheint diese Einschränkung als dringend erforderlich.

Innerhalb des WA-0,3-Gebietes sind mehr als zwei Vollgeschosse zulässig. Um den daraus resultierenden Stellplatzbedarf unterbringen zu können, ist die Festsetzung eines erhöhten Versiegelungsgrades erforderlich.

2.2 Verkehr

(siehe Anlage 3 und 4)

Wie bereits im Punkt 1.4 der Begründung ausführlich erläutert wurde, ist die Planstraße zukünftig Bestandteil des Innenstadtrings, der aus der Stollbergstraße, Schloßstraße, Plöner Straße, Bahnhofstraße, Opernring und Freischützstraße gebildet wird. Zudem soll der Besucherverkehr zukünftig durch verkehrsordnende Maßnahmen zu den Parkplätzen gelenkt werden, um den Suchverkehr im Ortskern zu unterbinden.

Gleichzeitig dient die Planstraße auch als Erschließungsstraße für die nord-östlich angrenzenden Grundstücke und für den südwestlich geplanten Parkplatz.

Der Nachweis der ausreichenden Leistungsfähigkeit sowie der baulichen Ausbildung der Knotenpunkte des neuen Innenstadtringes sind der verkehrsgutachterliche Stellungnahme zum Ausbau des südlichen Halbringes zwischen der L 174 (Plöner Straße) und der Lübecker Straße vom September 2000, aufgestellt vom URBAN-Ingenieurteam (siehe Anlage 3), zu entnehmen. Die aktuellen Verkehrsmengen auf der Bahnhofstraße gehen aus der Anlage 4 hervor: „Auswertung des Zählergebnisses der Verkehrszählung Bahnhofstraße durch das URBAN-Ingenieurteam, Hamburg von Januar 2001“.

Für den Innenstadtbereich sind Baumalleen parallel zur Straße üblich und dienen als ein wichtiges Gestaltungselement. Daher wird parallel der Planstraße ebenfalls eine Baumreihe festgesetzt.

Um eine verkehrssichere Zufahrt von der Planstraße auf die Neubauf Flächen östlich der Planstraße - für die Anwohner aber auch für die Fußgänger und Radfahrer - zu erzielen, werden die einzelnen Zu- und Abfahrten zu den Grundstücken verbindlich festgesetzt.

Die Bahnhofstraße und die Albert-Mahlstedt-Straße bleiben in ihrem Bestand gesichert.

Alle Straßen werden beidseitig mit Fußwegen versehen. Für Fußgänger bleiben somit die vorhandenen Wegeführungen erhalten.

Durch die Nähe des Plangebietes zum Busbahnhof und zum Bahnhof selbst besteht für die Anwohner eine hervorragende Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr.

Bei der Aufstellung des Rahmenplanes – Fortschreibung 1984 – ist u. a. der langfristige Parkplatzbedarf für die Innenstadt ermittelt worden, der nach Beendigung der städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung in und um Eutin im Ortszentrum zu erwarten ist. Als Ergebnis wird die Ausweisung von ca. 150 Parkplätzen auf dem Parkplatz am Opernring für Dauerparker (mehr als 4 Stunden Parkzeit) empfohlen. Zwischenzeitlich wurde ein großer Parkplatz südwestlich des Bahnhofes errichtet.

Es hat sich gezeigt, daß die Dauerparker diesen Parkplatz gern annehmen und daß der Bedarf an kostenlosen Parkmöglichkeiten in Innenstadtnähe nach wie vor hoch ist.

Diese Situation bestätigt das Ergebnis des Verkehrskonzeptes des Rahmenplanes von 1984 und die Aktualität des bereits 15 Jahre alten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes.

In Anlehnung an das Grundkonzept des Rahmenplanes erfolgt die Festsetzung des **Parkplatzes** als „**Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung**“. Geplant sind nun 100 Parkplätze. Weiterhin soll die Option offengelassen werden, ein zusätzliches Parkdeck zu errichten mit weiteren 100 Parkplätzen.

Die Flächenausweisung läßt die bauliche Umsetzung von folgenden Varianten zu:

Variante 1: Das Parkdeck paßt sich nicht dem Geländeverlauf an, sondern wird waagrecht angelegt. Dadurch kann das untere Deck im südlichen Bereich direkt (höhengleich mit der Planstraße) angefahren werden und im nördlichen Bereich über eine Rampe. Das obere Deck kann im nördlichen Bereich wiederum höhengleich mit der Planstraße verbunden werden. Dies ist jedoch gleichzeitig die Ein- und Ausfahrt für das Deck.

Vorteil: Das Parkdeck tritt optisch nicht so stark in Erscheinung wie bei einem Entwurf in Form einer schiefen Ebene entsprechend dem Geländeverlauf.

Variante 2: Das Parkdeck wird um ca. 5m in Richtung Bahndamm verschoben und der aus dem Gelände herausragende Teil erhält eine Böschung.

Vorteil: Das Parkdeck tritt optisch fast überhaupt nicht mehr in Erscheinung.

Nachteil: Von der Deutschen Bahn AG sind weitere Flächen zu erwerben.

2.2.1 Stellplatznachweis

Ohne die Gemeinbedarfsflächen setzt der Bebauungsplan in den Baugebieten eine Geschoßfläche von rd. 8.740m² fest. Diese setzt sich wie folgt zusammen:

Fläche	Größe (m ²)	Grundflächenzahl (m ²)	Grundfläche (m ²)	Geschossigkeit (Mindestmaß)	Geschoßfläche (m ²)
WA-0,2	1.600	0,2	320	II	640
	8.111	0,2	1.622	II	3.244
WA-0,4	324	0,4	130	II	360
WA-0,5	1.179	0,5	590	II	1.180
	1.374	0,5	687	II	1.374
WA-0,6	488	0,6	293	II	586
WA-0,7	754	0,7	728	II	1.456
	13.830		4.370		8.740

Die Errechnung des Stellplatzbedarfes im Allgemeinen Wohngebiet erfolgt in Anlehnung an den Erlaß des Innenministers vom 16.08.1995 „Verwaltungsvorschrift zu § 55 der Landesbauordnung - Ställplätze, und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder“.

Der Rahmenplan der Stadt Eutin besagt, daß in dem Zentrum die Bruttofläche für Wohnungen 110m² beträgt und für gewerblich genutzte Einrichtungen 74m². Um den für Eutin üblichen Werten zu entsprechen, wird für die Stellplatzberechnung der Durchschnittswert von 90m² je Wohnung/Büro angenommen.

Danach errechnet sich der Stellplatzbedarf wie folgt:

$$8.740\text{m}^2 : 90\text{m}^2 = 97 \text{ Stellplätze.}$$

Die notwendigen privaten Stellplätze können weitestgehend auf den Baugrundstücken untergebracht werden, wie eine detaillierte Einzeluntersuchung ergeben hat.

2.2.2 Parkplatznachweis

Für die max. 97 Stellplätze sind auf Empfehlung der EAE-85/95, Punkt 5.2.1.2 ca. 16 bis 32 Parkplätze zu schaffen. Da das Plangebiet mitten in Eutin – in unmittelbarer Zentrumsnähe - liegt sowie an den Bahnhof bzw. Busbahnhof angrenzt, wird mit einem geringen Besucheraufkommen gerechnet.

Unter Berücksichtigung der Verkehrskonzeption des städtebaulichen Rahmenplanes sind innerhalb des Geltungsbereiches folgende Parkplätze möglich:

Albert-Mahlstedt-Straße	12 Parkstände
Bahnhofstraße (südl. Straßenseite)	10 Parkstände
zusammen	<u>22 Parkstände</u>

Somit stehen ausreichend Parkplätze für die Anlieger und deren Besucher im Plangebiet zur Verfügung.

2.3 Grünplanung

2.3.1 Rechtliche Vorgaben

Im "Gemeinsamen Runderlaß des Innenministeriums und des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten" vom 03. Juli 1998 heißt es:

„Bebauungspläne, die lediglich den baulichen Bestand oder zulässige, aber noch nicht realisierte Eingriffe festschreiben, Nutzungsänderungen im Bestand ermöglichen oder einzelne Nutzungen ausschließen, bereiten dagegen keine Eingriffe vor. Gleiches gilt bei Überplanungen bereits beplanter Bereiche, wenn die Änderung keine zusätzlichen Eingriffe vorbereitet.“ (siehe dazu Bebauungsplan Nr. 14).

Da der Ursprungsplan eine vollständige Versiegelung des Plangebietes zuläßt, bereitet der Bebauungsplan Nr. 86 keine ausgleichspflichtigen Eingriffe vor.

2.3.2 Grünplanung

Teile der Hausgärten Albert-Mahlstedt-Straße 30 bis 34 sind zur Steigerung des Grünflächenanteils und Begrenzung der Baugebiete als privates Gartenland festgesetzt.

In Anlehnung an den Rahmenplan werden die Vorgärten parallel zur Albert-Mahlstedt-Straße gesichert. Dadurch sollen die spätklassizistischen Gebäude in ihrer optischen Wirkung hervorgehoben werden. Nebenanlagen, Garagen und Stellplätze wirken störend auf das Gesamterscheinungsbild. Daher sind sie dort unzulässig.

In seinem Bestand wird die Baumallee parallel der Albert-Mahlstedt-Straße gesichert, ebenso die markante Eibe und die als Naturdenkmal eingetragene Linde auf den Privatgelände des Flurstückes 44. Zusätzlich erfolgt die Er-

gängerung der Baumallee parallel der Albert-Mahlstedt-Straße durch die Festsetzung einer zusätzlichen Baumanpflanzung.

Zur Durchgrünung und Gestaltung des Ortsbildes ist die Planstraße als Allee geplant. Diese sollte bis zum Opernring durchgezogen werden.

Auf die Aufnahme weiterer gründerischer Festsetzungen wird verzichtet.

Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Eisenbahn-Betriebes sind an die DB-Strecken tangierende Gehölz- und Baumanpflanzungen so anzulegen, daß der für das Regellichtraumprofil erforderliche Sicherheitsraum nicht eingeschränkt wird.

Dies gilt auch für Änderung der Bodenwasserverhältnisse im gleisnahen Bereich in Form von Wiedervernässungen und Einrichtung von Wasserbauwerken.

3. Kinderfreundlichkeit

Bei der städtebaulichen Planung der Stadt sind die Belange der Kinder und Jugendlichen in geeigneter Weise in der Planung zu beachten. In Eutin ist dies auf unterschiedlichste Weise geschehen.

Im Plangebiet selbst stehen keine Spielmöglichkeiten zur Verfügung. Gemäß Landesbauordnung sind jedoch auf den Grundstücken Spielmöglichkeiten für Kleinstkinder bereitzustellen. Für größere Kinder steht am Kleinen Eutiner See ein Spielplatz zur Verfügung. Zudem liegt der Schloßgarten in der Nähe, welcher den Kindern ausreichend Freiraum zum Bewegen, Spielen und Naturerleben gibt.

4. Schallimmissionen

(siehe Anlage 1 und 2)

Für das Plangebiet wurde auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung ein „schalltechnisches Gutachten (Nr. 00-10-2)“ durch Dipl.-Ing. Volker Ziegler erstellt (siehe Anlage 1). Dieser kommt unter Ziffer 8.1 auf folgende Berechnungsergebnisse:

„Die flächendeckenden Berechnungsergebnisse mit ergänzender Kennzeichnung der Beurteilungspegel an den Gebäudefassaden im Plangebiet sind als:
Anlagen 16, 17: Straßenverkehr (Straßen + Parkdeck), tags und nachts
Anlagen 18, 19: Schienenverkehr, tags und nachts
Anlagen 20, 21: Gesamtverkehrslärm Straße + Schiene, tags und nachts
beigefügt.

Die Berechnungsergebnisse lassen sich zusammenfassend, wie folgt, bewerten:

I. Die Straßenverkehrslärmanteile durch das Parkdeck liegen mit ≤ 51 dB(A) tags und ≤ 44 dB(A) nachts an den Wohnhäusern im WA und mit ≤ 53 dB(A) tags und ≤ 46 dB(A) nachts im südlich angrenzenden MI für sich allein deutlich unter den Orientierungswerten von 55/45 dB(A) bzw. 60/50 dB(A). In der Summe mit den pegelbestimmenden Lärmimmissionen des fließenden Straßenverkehrs ist der Parkplatzlärm nicht pegelmitbeeinflussend, da er um mindestens 10 dB(a) unter den Beurteilungspegeln des fließenden Straßenverkehrs liegt.

II. Die Beurteilungspegel des fließenden Straßenverkehrs betragen

- ⇒ an den geplanten Wohnhäusern entlang der Planstraße tags bis 62 dB(A) und nachts bis 52 dB(A), die Überschreitungen der Orientierungswerte allein durch den Straßenverkehr somit bis zu 7 dB(A)
- ⇒ an den vorhandenen Wohnhäusern entlang der Planstraße tags bis 66 dB(A) und nachts bis 56 dB(A), im Kreuzungsbereich Albert-Mahlstedt-Straße/Opernring tags bis 71 dB(A) und nachts bis 61 dB(A), die Überschreitungen der Orientierungswerte allein durch den Straßenverkehr somit bis zu 11 dB(A) bzw. bis zu 16 dB(A)
- ⇒ an den vorhandenen Wohnhäusern entlang der Albert-Mahlstedt-Straße tags bis 68 dB(A) und nachts bis 58 dB(A), im Kreuzungsbereich Albert-Mahlstedt-Straße/Opernring tags bis 73 dB(A) und nachts bis 63 dB(A), die Überschreitungen der Orientierungswerte allein durch den Straßenverkehr somit bis zu 13 dB(A) bzw. bis zu 18 dB(A)
- ⇒ an den vorhandenen Wohnhäusern entlang der Bahnhofstraße tags bis 68 dB(A) und nachts bis 58 dB(A), die Überschreitungen der Orientierungswerte allein durch den Straßenverkehr somit bis zu 13 dB (A).

III. Die Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms betragen

- ⇒ an den beiden vorhandenen Wohnhäusern im WA und an dem geplanten Gebäude im MI
- ⇒ westlich der Planstraße tags bis 56 dB(A) und nachts bis 52 dB(A), die Überschreitungen der Orientierungswerte allein durch den Schienenverkehr im WA somit bis zu 1 dB(A) tags und bis zu 7 dB(A) nachts, bzw. bis zu 2 dB(A) nachts im MI
- ⇒ an den Wohnhäusern östlich der Planstraße tags bis 50 dB(A) und nachts bis 46 dB(A) mit weitgehender Einhaltung der Orientierungswerte allein durch den Schienenverkehr.

IV. In der Summe der Lärmanteile bleibt der Straßenverkehr pegelbestimmend, dessen Beurteilungspegel durch die Addition des Schienenverkehrslärm an den Wohnhäusern östlich der Planstraße um maximal 1 dB(A) erhöht werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass

- ⇒ der fließende Straßenverkehr gegenüber dem Parkplatz pegelbestimmend ist,
- ⇒ der Straßenverkehr gegenüber dem Schienenverkehr pegelbestimmend ist,
- ⇒ die höchsten Lärmbelastungen an den vorhandenen Wohnhäusern entlang der Bahnhofstraße und der Albert-Mahlstedt-Straße (mit Kopfsteinpflaster¹⁾) auftreten,
- ⇒ auch an den geplanten Wohnhäusern entlang der Planstraße die Orientierungswerte auf der Basis der vorliegenden Prognoseverkehrsdaten – mit bis zu 8 dB(A) bei der Gesamtlärbetrachtung allerdings in geringerer Höhe – überschritten werden.

Die Planstraße führt zu einer Verkehrsentlastung der Albert-Mahlstedt-Straße. Ohne den Bau der Planstraße würde der gesamte Verkehr über die Albert-Mahlstedt-Straße fließen. Wird nach dem Bau der Planstraße durch verkehrslenkende Maßnahmen eine weitergehende Entlastung der Albert-Mahlstedt-Straße erreicht, dann kann sich die Lärmbelastung entlang der Planstraße – im Maximalfall bei völliger Schließung der Albert-Mahlstedt-Straße für den Durchgangsverkehr – um bis zu 3 dB(A) erhöhen.“

Das zitierte Schalltechnische Gutachten Nr. 00-10-2 bedurfte nachträglich einer Überarbeitung (siehe Anlage 2), weil die Gewichtsbeschränkung der Straßen der Innenstadt auf 3,5t nicht beachtet wurde. Zu den Straßen mit Gewichtsbeschränkung zählt der Opernring und auch die Bahnhofstraße; folglich künftig auch die Planstraße. Mit Rücksicht auf die historische Innenstadt soll diese Regelung auch künftig beibehalten werden.

Dieser Umstand wurde auch zum Anlaß genommen, die künftige Belastung der Planstraße durch Zählungen zu untermauern (siehe Anlage 4). Diese fanden in der Zeit vom 23.01.2001 bis zum 27.01.2001 mit einem elektronischen Erfassungsgerät durch das Ingenieurbüro Urban in der Nähe des Bahnhofes für beide Fahrrichtungen statt. Die Auswertung ergab folgendes Ergebnis:

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beträgt 5.013 KFZ/24h. Der mittlere Tages LKW-Anteil wurde mit 4,4% ermittelt und der mittlere Nacht LKW-Anteil mit 6,7%. Der höhere Nacht LKW-Anteil als in der RLS-90 angegeben (3%), ist auf die Lage des ZOB zurückzuführen. Die Nachtfahrten der Omnibusse in Richtung Süden beschränken sich zur Zeit – mit einer Ausnahme (4.30 Uhr) auf den Zeitraum von 5.25 Uhr bis 5.55 Uhr (insgesamt 8 Busse). Die Fahrtrichtung Norden wird um 12% stärker als die Fahrtrichtung Süden in Anspruch genommen.

Setzt man diese Verkehrsaufkommen mit einer Steigerung von 10% für die Planstraße als Verlängerung der Bahnhofstraße an, dann erhält man folgende Werte im Vergleich zu den Berechnungsansätzen des Gutachtens Nr. 00-10-2:

Zählwerte:

DTV 2010	=	5.514 KFZ/24h
M _{Tag}	=	330 KFZ/h
M _{Nachts}	=	29 KFZ/h
P _{Tag}	=	15 KFZ/h
P _{Nachts}	=	2 KFZ/h

Prognosewerte:

DTV 2010	=	6.650 KFZ/24h
M _{Tag}	=	399 KFZ/h
M _{Nachts}	=	73 KFZ/h
P _{Tag}	=	40 KFZ/h
P _{Nachts}	=	2 KFZ/h

Daraus ergeben sich folgende Emissionspegel:

L _{ME}	=	56,4 dB(A) tags	L _{ME}	=	59,2 dB(A)(A) tags
L _{ME}	=	46,7 dB(A) nachts	L _{ME}	=	49,2 dB(A)(A) nachts

Die Beurteilungspegel des fließenden Straßenverkehrs an den nächstgelegenen Baugrenzen der geplanten Wohnhäuser betragen:

LM _{Tag}	=	59,2 dB(A)	LM _{Tag}	=	62,0 dB(A)
LM _{Nachts}	=	49,5 dB(A)	LM _{Nachts}	=	52,0 dB(A)

Da geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse zur Berechnung der stündlichen Verkehrsmenge und zu den LKW-Anteilen vorliegen, sind diese gemäß RLS-90 zu verwenden. Im Rahmen der Berechnungsunsicherheiten kann bei immissionsschutzrechtlicher Bewertung davon ausgegangen werden, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei alleiniger Betrachtung der Lärmeinwirkungen der Planstraße eingehalten werden. Dies ist die maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen eines Allgemeinen Wohngebietes in der 16. BImSchV festgelegt wurde. Werden sie überschritten, sind Schutzvorkehrungen entsprechend dem Stand der Technik vorzusehen, soweit nicht ihre Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG).

Trotz des vorangegangenen Nachweises der Einhaltung der Grenzen des Zumutbaren wird folgende Verhältnismäßigkeitsprüfung in die Abwägung eingestellt:

1. Die geplante Wohnbebauung mit ihren Außenwohnbereichen könnte wirksam für das Erdgeschoß durch eine Wand bzw. einen Wall mit einer Höhe von 3-4m zwischen Planstraße und geplanter Bebauung geschützt werden. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Erschließung der geplanten Bebauung von der Albert-Mahlstedt-Straße entlang der seitlichen

Grenzabstände der denkmalgeschützten Bebauung erfolgt. Dies setzt den Abriß von Nebengebäuden und die Überwindung eines bis 2m hohen Geländeunterschiedes voraus. Durch eine derartige Maßnahme wird das Verkehrsaufkommen in der Albert-Mahlstedt-Straße noch erhöht, die denkmalgeschützte Bausubstanz gefährdet, der innere Bereich des Baublocks gestört und der öffentliche Belang des Landschaftsschutzes (Naturdenkmal Linde) und der Stadtbildpflege beeinträchtigt. Seitlich einwirkende Geräusche müßten durch einen ununterbrochenen Schirm abgefangen werden. Dies wird nicht erreicht durch den Vorschlag des schalltechnischen Gutachtens unter Ziffer 8.2 Abs. 2, mit einer Sammelstraße und einem einzigen Anbindungspunkt an die Planstraße. Die Kosten für einen 80m langen Schallschirm betragen ca. 280.000 DM. Sie gehen weit über die Aufwendungen für den passiven Schallschutz von vier zweigeschossigen Stadtvillen hinaus und rechtfertigen es, vom aktiven Schallschutz abzusehen.

2. Auch der Verzicht auf eine zusätzliche Bebauung stellt keine dauerhafte Lösung da. Der Druck auf erschlossene aber nicht bebaubare Grundstücksteile wird wahrscheinlich so groß, dass die Aufhebung eines solchen Bebauungsplanes nach dem Bau der Planstraße nicht auszuschließen ist und eine Bebauung nach § 34 Baugesetzbuch ohne ausreichende Schallschutzmaßnahmen erfolgt. Der städtebauliche Handlungs- und Ordnungsbedarf der Stadt Eutin kann somit unterlaufen werden.
3. Untersucht wurde auch die Festsetzung eines Mischgebietes anstatt eines Allgemeinen Wohngebietes. Die Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV liegen dann um 5 dB(A) höher und sind ohne Einschränkungen einzuhalten. Allerdings würde durch eine „Falsch-Etikettierung“ § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch verletzt. Der Ausschluß von Wohnungen in der Nähe der Planstraße würde bedeuten, dass nur Nichtwohnnutzungen in Frage kämen, die an dieser Stelle in dem Umfang nicht benötigt werden und die der vorhandenen Siedlungsstruktur nicht entsprechen.
4. Durch Vergrößerung des Abstandes zwischen der Achse der Fahrbahn der Planstraße und der geplanten Bebauung tritt eine Reduzierung der Beurteilungspegel an den geplanten Gebäuden ein. Die straßenorientierten Außenwohnbereiche sind davon jedoch nicht betroffen. Zusammen mit Einfriedigungsmauern und Garagen sowie Nebengebäuden könnte der Schallschutz für das Erdgeschoß und den Außenbereich verbessert werden. Leider wird durch diese Maßnahme der Bezug der geplanten Hauptgebäude (Stadtvillen) zur Planstraße eingeschränkt oder nicht mehr wahrgenommen. Dies ist ein gewisser stadtgestalterischer Nachteil.
5. Durch eine geänderte Gebäudeanordnung, z.B. in der Form, dass eine Gebäudeseite der geplanten Häuser parallel zu der Straßenbegrenzung ausgerichtet wird oder durch einen Zusammenbau der Häuser zum Zwecke der Schallschutzdurchlaßreduzierung – wie vom Amt für Planung und Nachhaltige Entwicklung, Sachbereich Nachhaltige Entwicklung angeregt wurde – wird keine wirksame Lärminderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG erzielt und ist deswegen ungeeignet.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, dass die vom Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler die gemäß dem Schreiben vom 30. Januar 2001 (Anlage 2) berechneten Verkehrslärmbelastungen an den der Plan-

straße nächstgelegenen Baugrenzen der geplanten Wohnhäuser bei Zugrundelegung der Verkehrsuntersuchung der Bahnhofstraße vom Januar 2001 mit Pegelminderungen gegenüber den Ergebnissen im Gutachten Nr. 00-10-2 von 2-3 dB(A) keine grundsätzlichen immissionsschutzrechtlichen und planungsrechtlichen Konflikte mehr aufzeigen. Die geringfügigen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV § 2 sind unter Berücksichtigung des § 41 Abs. 2 BImSchG - der dargelegten Abwägung, der Rundung der Beurteilungspegel - der Tatsache, dass die Möglichkeit Außenwohnbereiche objektbezogen durch Mauern und Nebengebäude zu schützen und die künftige Belastung der Planstraße niedriger liegt als die der Bahnhofstraße, die als Bemessungsgrundlage gewählt wurde, vertretbar.

Hierbei wird vorausgesetzt, dass die Planstraße:

- ⇒ keine über die normale Verkehrszunahme hinausgehenden planbedingten Verkehrszuwächse erhält,
- ⇒ die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt,
- ⇒ glatter Asphalt als Straßenbelag verwendet wird und
- ⇒ die Gewichtsbeschränkung mit 3,5t eingehalten wird.

Das vorliegende Lärmschutzkonzept geht davon aus, durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes eine - gegen unzumutbare Lärmbeeinträchtigung abgeschirmte - Gebäudenutzung der geplanten und der vorhandenen Häuser zu ermöglichen.

5. Trinkwasserschongebiet

Das Plangebiet liegt nach dem Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein (Stand: 1999) in einem Trinkwasserschongebiet. Dies ist nicht amtlich festgestellt und hat somit deklamatorischen Charakter.

Für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die Landesverordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe (Anlagenverordnung VawS) vom 29.04.1996, zuletzt geändert am 01.03.1999 (GVOBL. Schl.-H. Nr. 4, Seite 70) sowie die Verwaltungsvorschriften zum Vollzug der Landesverordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe (VV-VawS) vom 09.10.1996, zuletzt geändert am 03.05.1999 (Bekanntmachung des Ministeriums für Natur, Umwelt und Forsten im Amtsblatt für Schleswig-Holstein Nr. 21, Seite 212), zu beachten.

6. Ver- und Entsorgung

6.1 Trinkwasserversorgung

Die zentrale Trinkwasserversorgung erfolgt mit Anschluß an das vorhandene Trinkwassernetz durch die Stadtwerke Eutin.

6.2 Versorgung mit elektrischer Energie

Die Versorgung mit elektrischer Energie wird durch die Stadtwerke Eutin vorgenommen.

6.3 Gasversorgung

Die Gasversorgung erfolgt mit Anschluß an das vorhandene Gasnetz durch die Stadtwerke Eutin.

6.4 Schmutz- und Regenwasserbeseitigung

Die Schmutz- und Regenwasserbeseitigung erfolgt durch Anschluß an das Trennsystem der städtischen Kanalisation. Für die erforderlichen zentralen Abwasseranlagen werden entsprechend den Erfordernissen Anträge gem. § 36 c Landeswassergesetz bzw. § 7 WHG gestellt.

Im übrigen wird auf Bekanntmachung des Ministers für Natur, Umwelt und Landesentwicklung vom 25.11.1992 - XI 440/5249.529 (Technische Bestimmungen zum Bau und Betrieb von Anlagen zur Regenwasserbehandlung bei Trennkanalisation) hingewiesen.

6.5 Müllbeseitigung

Die Müllbeseitigung wird gewährleistet durch den Zweckverband Ostholstein.

6.6 Löschwasserversorgung

Der Feuerschutz wird durch die "Freiwillige Feuerwehr der Stadt Eutin" wahrgenommen.

Gemäß dem Erlass des Innenministers vom 24.08.1999 (IV-334 – 166.701.400-) zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung ist bei der angestrebten Nutzung ein Löschwasserbedarf von 48 m³ innerhalb von 2 h abzusichern.

Laut Angaben der Stadtwerke Eutin stehen in der Nähe des Plangebietes folgende Hydranten zur Verfügung:

- ⇒ Bahnhofstraße 13,
- ⇒ Bahnhofstraße 28,
- ⇒ Albert-Mahlstedt-Straße 29,
- ⇒ Albert-Mahlstedt-Straße 47,
- ⇒ Albert-Mahlstedt-Straße 51.

Die Hydranten werden über das Trinkwassernetz der Stadtwerke Eutin - als Versorgungsträger - mit dem erforderlichen Löschwasser gespeist. Im Plangebiet liegen Trinkwasserleitungen mit folgenden Kapazitäten:

- | | |
|---|--------------------|
| ⇒ Bahnhofstraße zwischen Albert-Mahlstedt-Straße und Bahnhofgang: | DN-80 St |
| ⇒ Bahnhofstraße zwischen Plöner Straße und Bahnhofgang: | DN-80 St/DN-200 St |
| ⇒ Bahnhofgang: | DN-200 St |
| ⇒ Albert-Mahlstedt-Straße: | DN-100 St |
| ⇒ Operring: | DN-150 PVC |
| (St-Stahl, PVC-Polyvinylchlorid) | |

Die Stadtwerke kann im Brandfall nur die Löschwassermenge zur Verfügung stellen, die zum Zeitpunkt aus dem Trinkwassernetz – bei dem sich dann einstellenden Druck - entnommen werden kann. Für eine genaue Aussage zur Sicherstellung der geforderten Menge an Löschwasser muß die Stadtwerke einen Hydrantentest vor Ort durchführen. Der entsprechende Nachweis wird im Rahmen der Projektplanung erbracht.

Darüber hinaus verfügt die Stadt über ein zusätzliches Wasserentnahmenetz, welches das zusätzliche Löschwasser im Brandfall zur Verfügung stellt. Dieses ist für das Plangebiet dahingehend zu erweitern, daß die Löschwasserversorgung für das gesamte Plangebiet gesichert ist.

Im übrigen wird auf den Erlaß des Innenministers vom 24.08.1999 (IV-334 – 166.701.400-) zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung hingewiesen. Gemäß dem vorgenannten Erlaß ist bei der Bemessung der Löschwasserversorgung das Arbeitsblatt W 405, Ausgabe Juli 1978, des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e.V. anzuwenden.

7. Grundsätze für soziale Maßnahmen

Die in dem Bebauungsplan gesetzten städtebaulichen Ziele sollen schrittweise verwirklicht werden. Im Rahmen der bisher durchgeführten städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen sind die bodenordnerischen Maßnahmen zur Realisierung der Planung im wesentlichen durch Einigung und Abschluß von Kaufverträgen mit den betroffenen Eigentümern durchgeführt worden. Bei den noch durchzuführenden Eingriffen in die Grundstücksstruktur sind die Auswirkungen auf die Betroffenen als gering einzuschätzen. Im allgemeinen sind keine nachteiligen Auswirkungen für die persönlichen Lebensumstände der von der Erneuerungsplanung betroffenen Personen zu erwarten. Tritt jedoch ein Härtefall ein, wird die Stadt ebenso wie in anderen Fällen prüfen, ob und in welchem Umfang Hilfe, Ersatz und Entschädigung zu leisten ist.

8. Der Stadt voraussichtlich entstehende Kosten

Zur Verwirklichung des vorliegenden Bebauungsplanes sind alsbald der Bau der Planstraße und des Parkplatzes sowie des eventuellen Parkdecks geplant. Folgende Kosten sind für die Stadt zu erwarten:

Planstraße (incl.Grunderwerb und Nebenkosten)	Ca. 1.400.000 DM	715.809 Euro
Nur Parkplatz (incl. Grundwerb und Nebenkosten)	Ca. 940.000 DM	480.614 Euro
Nur Parkdeck (incl. Grundwerb und Nebenkosten)	Ca. 4.500.000 DM	2.300.813 Euro

9. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bildet:

- ⇒ Die Sicherung des allgemeinen Vorkaufsrechtes für Grundstücke, die als Verkehrsfläche festgesetzt sind, ist vorgesehen (§ 24 BauGB).
- ⇒ Die Sicherung des besonderen Vorkaufsrechtes als Satzung ist nicht beabsichtigt (§§ 25 und 26 BauGB).

Umlegung, Grenzregelung, Enteignung:

- ⇒ Soweit sich das überplante Gebiet im privaten Eigentum befindet und die vorhandenen Grenzen eine Bebauung oder Nutzung nach dem vorliegenden Bebauungsplan nicht zulassen, wird eine Umlegung der Grundstücke nach § 45 vorgesehen. Eine Grenzregelung findet nach § 80 ff BauGB und die Enteignung nach § 85 ff BauGB statt. Die vorgenannten Verfahren werden jedoch nur dann durchgeführt, wenn die geplanten Maßnahmen nicht oder nicht rechtzeitig zu tragbaren Bedingungen im Wege freier Vereinbarungen durchgeführt werden können.

10. Beschluß der Begründung

Die Begründung wurde durch die Stadtvertretung am 21. März 2001 gebilligt.

Eutin, 25.04.2001.....



Stadt Eutin
- Der Bürgermeister -

(Grimm)
- Bürgermeister -

Der Bebauungsplan trat mithin am in Kraft.