

Beschlussvorlage Gemeinde Barnekow Federführend: Bauamt	Vorlage-Nr: VO/GV12/2014-0391 Status: öffentlich Aktenzeichen: Datum: 22.12.2014 Einreicher: Bürgermeisterin	
Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße" der Hansestadt Wismar		
Beratungsfolge:		
Beratung Ö / N	Datum	Gremium
Ö Barnekow	09.02.2015	Ausschuss für Bauwesen, Gemeindeentwicklung, Umwelt, Wohnungswirtschaft und Liegenschaften
Ö	03.03.2015	Gemeindevertretung Barnekow

Beschlussvorschlag:

Die Gemeindevertretung Barnekow beschließt dem Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 80/11 „Bahnhofsvorplatz/Rostocker Straße“ der Hansestadt Wismar zuzustimmen. Die Gemeinde Barnekow hat keine Hinweise oder Bedenken.

Sachverhalt:

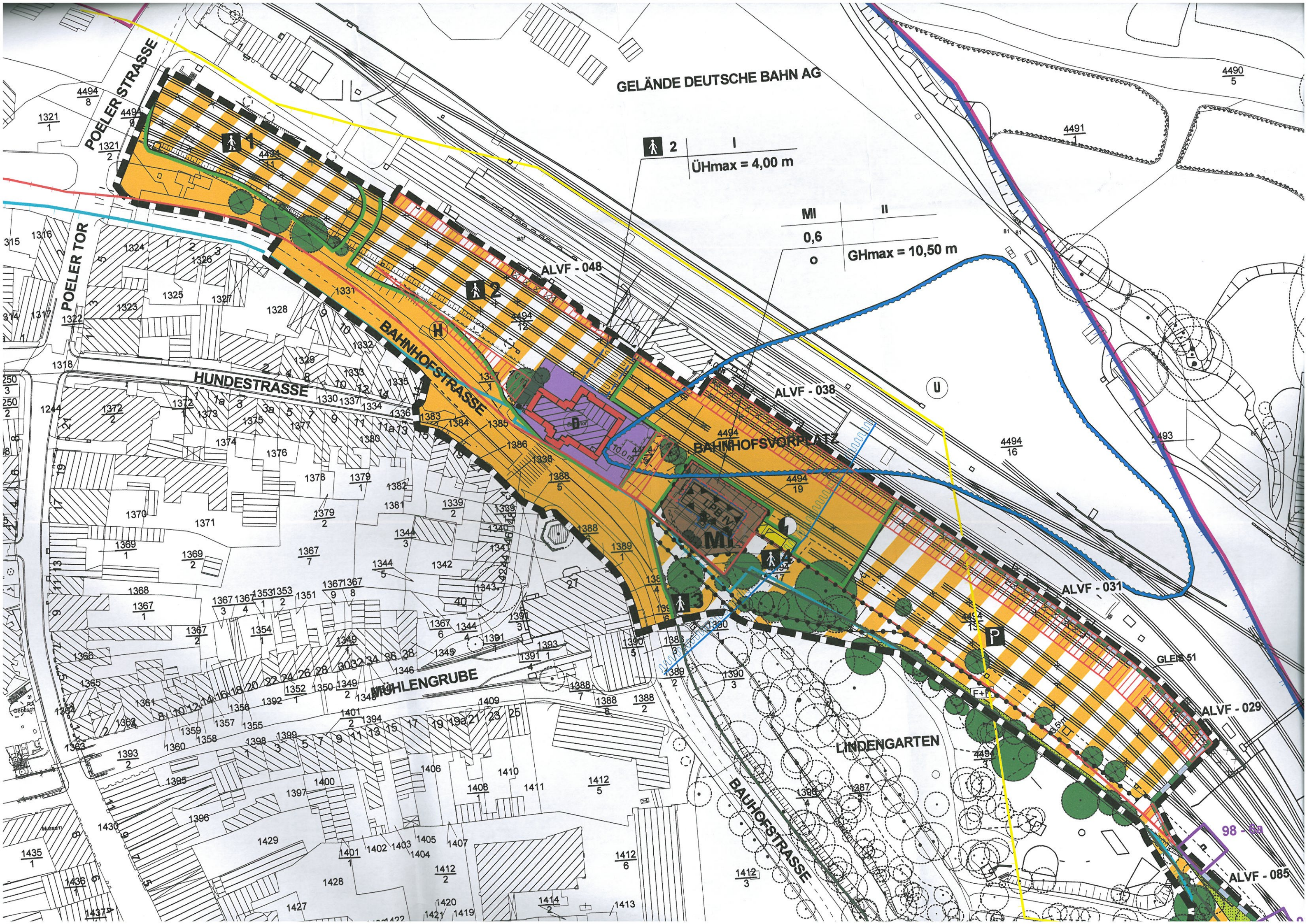
Ziel ist es dem gesamten Plangebiet – dem Ort des Ankommens und Empfangens in Wismar – ein Image, ein unverwechselbares Gesicht“ zu geben. Das Plangebiet soll hinsichtlich Orientierung, Erreichbarkeit von Bahn, Bus, Taxi motorisierte Individualverkehr (MIV), Fußgänger- und Fahrradwegevernetzung zum Lindengarten, ZOB, Hafen sowie mit seinen gebäude- du freiraumbezogenen Nutzungs- und Gestaltungsdefiziten ein repräsentativer ort werden – und als Tor zur Stadt bezeichnet werden können.

Neben der Verbesserung der fußläufigen Verbindung für die Reisenden zu den Bahnsteigen sollen zusätzliche Funktionen für Bahnkunden und andere Nutzer im Areal vor dem Bahnhof untergebracht werden, wie z.B. Haltestellen des ÖPNV, der Taxiunternehmen, eine Fahrradstation sowie KFZ- Stellplätze.

Anlage/n:

Auszug B-Plan, Zeichenerklärung, Auszug Begründung

Abstimmungsergebnis:	
Gesetzliche Anzahl der Mitglieder des Gremiums	
Davon besetzte Mandate	
Davon anwesend	
Davon Ja- Stimmen	
Davon Nein- Stimmen	
Davon Stimmenthaltungen	
Davon Befangenheit nach § 24 KV M-V	





ZEICHENERKLÄRUNG

1. Art der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 1 und 2 BauNVO)



Eingegrenztes Gewerbegebiet (GEE)



Mischgebiet (MI)

2. Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)

z.B. II Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
GHmax Gebäudehöhe als Höchstmaß
UHmax Überdachungshöhe als Höchstmaß

3. Bauweise, Baulinie, Baugrenzen

--- Baugrenze

--- Baulinie

o Offene Bauweise

St Staffelgeschosse

4. Verkehrsflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)



Straßenverkehrsfläche



Straßenbegrenzung



Straßenlinien



Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung



Verkehrsberuhigter Bereich



Fuß- und Radweg



Öffentliche Parkfläche



Fußgängerbereich

5. Flächen für Versorgungsanlagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 12 und 14)



Ver- und Entsorgungsfläche



Elektrizität

6. Grünfläche

(§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)



Öffentliche Parkanlage

7. Wasserflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 16 und Abs. 6 BauGB)



Überschwemmungsgebiet
bei Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit / Extremereignis
(Bemessungshochwasser)

8. Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landwirtschaft

(§ 5 Abs. 2 Nr. 10 und Abs. 4, § 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB)



Anpflanzung Baum



Erhaltung Baum

TEIL B TE

I. Planungsrechtlich (gemäß § 9 Abs. 1 Ba

1. Art der baulichen (§ 9 (1) Nr. 1 BauGB

1.1.1 Eingegrenztes (§ 8 BauNVO i.V.m. §

Im eingegrenzten C BauNVO sowie die N nicht zulässig.

Die Nutzungen gemäß nachweislich nicht zulässig.

Einzelhandelseinricht

Im Bereich GE_E ist es Geschossen zum Ab sowie Dachparkplatz

Im eingegrenzten C sentlich stören, somit chen.

1.1.2 Mischgebiet (§ 6 BauNVO i.V.m. §

Im Mischgebiet sind i VO entsprechend § 1

Die Nutzungen gemäß nicht zulässig.

Im Erdgeschoss sind Beherbergungsgewer (§ 1 Abs. 7 BauNVO)

1.2 Ausschluss von (§ 6 und 8 BauNVO i

Windenergieanl: Innerhalb des Plange

2. Maß der baulich (§ 9 (1) Nr.1 BauGB)

Höhe baulicher (§ 9 (1) Nr.1 BauGB

2.1. Höhenlage Die Mindesthöhenlag + 3,15 m üb + 2,25 m üb

2.1. Bezugspunkte Für die festgesetzter dazugehörigen öff

Als Gebäudehöhe w schluss der Außenw

2.2. Ausnahmen Im GE_E sind Ausnah sprechend den techn anlagen, Schornstei

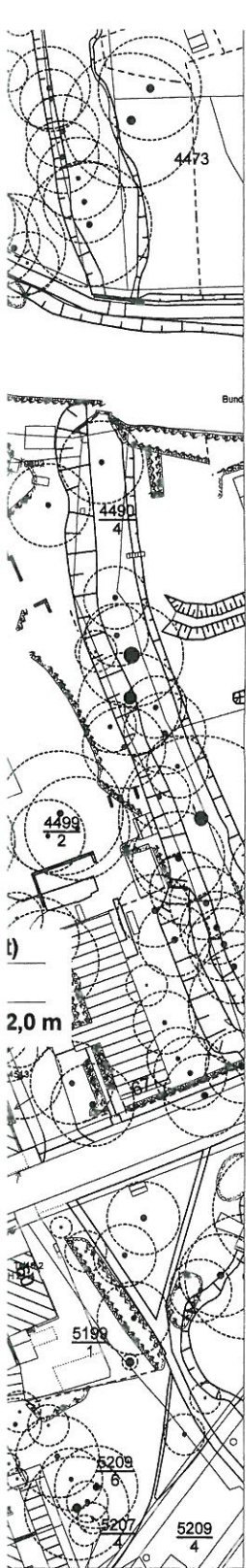
3. Vollgeschosse (§ 9 (1) Nr.1 BauGB

Staffelgeschoss: Im GE_E ist das IV G unter liegenden Ges südwestlichen und r

4. Überbaubare G (§ 9 (1) Nr. 2 BauGB

Im MI dürfen unterg die festgesetzten se in einer Tiefe von 1, schreitung der vordr der Länge dieser Ge

Im GE_E darf die Bau



Abs. 6 BauGB)

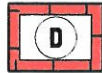


Anpflanzung Baum



Erhaltung Baum

9. Regelungen für die Stadterhaltung und für den Denkmalschutz (§ 5 Abs. 4 , § 9 Abs. 6, § 172 Abs. 1 BauGB)



Umgrenzung von Gesamtanlagen (Ensembles), die dem Denkmalschutz unterliegen

Sonstige Planzeichen



Nebenanlagen (Stellplatzanlagen)



Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung



Umgrenzung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

ALVF - 085 Altlastenverdachtsfläche Nr. - 085



Grenze Geltungsbereich



Umgrenzungen der Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Darstellungen ohne Normcharakter



Flächen, im Eigentum und Planungshoheit der Deutschen Bahn AG



Flächen die durch die HWI von der DB AG zu erwerben sind (z.Zt: laufende Kaufverhandlungen)



Grenzverlauf des UNESCO Welterbegebietes



Grenzverlauf der Pufferzone des UNESCO Welterbegebietes



Geltungsbereich der Sanierungssatzung der Altstadt, einschließlich Erweiterungsgebiet



Denkmalbereich Altstadt, Erhaltungs- und Gestaltungssatzungsgebiet Wismar - Altstadt



Gartendenkmal Lindengarten



Geltungsbereich Bodendenkmal Altstadt Wismar



Flächen mit wasserrechtlichen Festsetzungen (TWSZ) voraussichtliche Trinkwasserschutzzone

z.B. 1806 Flurstücksnummer



wegfallende Bäume



Zaun mit vertikaler Begrünung



wegfallende Gleise



Haltestelle

z. B. 98 - 6a



Abstandsfläche zum Fundament Oberleitungsmasten 98 - 6a

LPB Lärmpegelbereich

die festgesetzt in einer Tier schreitung der Länge

Im GE dar Länge dies Hinweis: At Bahn AG fe

Auf der öff festgesetz

5. Nebenan (§ 9 (1) Nr.

Im GE sin

Im GE sin

Im gesamt baubaren F

Im MI sind wärtigem G zulässig.

6. Vorkehr (§ 9 (1) Nr.

6.1 Festset In den eing treffen.

Die Außer dämmung

Lärmpegel

MI Lärmpegel Gebäude

GE a) Lärmpegel vollständig Bahnstrecke, n Gebäude

b) Lärmpegel vollständig abgewand

Das erfordert eines Rau und der Fl bauaufsicht

Der erfordert herbergur kannten F cherzuste Lüftungse

Von den F jekt nach ben.

II. Bauord (§ 9 Abs.

1. Gebäu Außenv Bei der G einschließ dünnform

Dachflä Bei Neub Verwend

Die auf d chung ist

2. Garage Die Gest erfolgen.

1 – Erfordernis der Planaufstellung und allgemeine Ziele

1.1. Allgemeines

Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar hat am 15.12.2011 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 "Bahnhofsvorplatz - Rostocker Straße" beschlossen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst ca. 2,31 ha.

Als Kartengrundlage dient eine Vermessung vom Januar 2009, erstellt durch das Wismarer Vermessungsbüro Wolfgang Kattner. Der katastermäßige Bestand ist durch das Kataster- und Vermessungsamt des Landkreises Nordwestmecklenburg am 03.12.2013 als richtig bescheinigt worden.

1.2. Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich im Nordosten des Stadtteils Altstadt; zwischen der historischen Altstadt und dem Gelände der Deutschen Bahn AG. Die genaue Lage und der Umfang sind auf dem Übersichtsplan dargestellt.

Das Plangebiet wird begrenzt:

im Nordwesten:	von der Poeler Straße
im Nordosten:	vom Gelände der Deutschen Bahn AG
im Südosten:	von der Rostocker Straße
im Südwesten:	von der Bahnhofstraße sowie der Parkanlage Lindengarten

Der Geltungsbereich umfasst folgende Flurstücke bzw. Teile der Flurstücke der Gemarkung Wismar der Flur 1:

1321/2 teilweise, 1337 teilweise, 1387/1 teilweise, 1388/6 teilweise, 1390/3 teilweise, 4494/3 teilweise, 4494/9 teilweise, 4494/11 teilweise, 4494/12, 4494/13, 4494/15, 4494/16 teilweise, 4494/17, 4494/18, 4494/19, 4495 teilweise, 4497/2, 2028/4 teilweise

Die Grundstücke befinden sich ausschließlich im Eigentum der Hansestadt Wismar bzw. im Eigentum der Deutschen Bahn AG (Flurstücke 4494/15 und 4494/16). Im Verlauf der Zeit der Planaufstellung, vor Rechtskraft der Planung, ist seitens der Hansestadt Wismar beabsichtigt, von der Deutschen Bahn AG die für die Planrealisierung erforderlichen Grundstücksflächen zu erwerben.

1.3. Einordnung der Planung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Wismar vorrangig als Hauptverkehrsfläche für Bahnanlagen sowie gewerbliche Baufläche (an der Rostocker Straße, ehem. Papierfabrik) dargestellt.

Planungsrechtliche Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplanes nach dem Entwicklungsgebot ist somit die Änderung des wirksamen Flächennutzungsplanes.

Die derzeitige Ausweisung von Hauptverkehrsflächen für Bahnanlagen ist in Straßenverkehrsflächen zu ändern.

Hierzu wird im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80/11 die 52. Änderung des Flächennutzungsplanes „Umwandlung von Flächen für Bahnanlagen in Straßenverkehrsflächen –Ruhender Verkehr- im Bereich Bahnhofstraße“ durchgeführt.

Die durch die Deutsche Bahn AG nicht entwidmeten Flächen und Anlagen, wie z.B. das Bahnhofsgebäude, die Bahnsteige und Gleisanlagen (gewidmete Bahnflächen) unterliegen weiterhin dem Fachplanungsvorbehalt der Bahn.

1.4. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58)

Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern in der Neufassung vom 18. April 2006 (GVO Bl. M-V S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Bereinigung des Landes-UVP-Rechts und anderer Gesetze vom 20. Mai 2011 (GVOBl. M-V S. 323)

Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern i.d.F. der Bekanntmachung vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777)

1.5 Bestandsanalyse

Die Altstadt der Hansestadt Wismar gehört seit 2002 zum UNESCO-Weltkulturerbe. Unmittelbar im Norden der Altstadt grenzt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 80/11.

Dieser umfasst neben dem Bahnhofsvorplatz sowie den ehemaligen Bahnflächen zwischen der Poeler Straße und dem Ende des Bahnsteiggeländes auch ein ehemaliges Wohnhaus der DB AG und eine Gewerbebrache an der Rostocker Straße. Südwestlich des Planbereiches

liegt bzw. wird teilweise in die Planung einbezogen das Gartendenkmal Parkanlage Lindengarten.

Das ehemalige Wohnhaus der DB AG, Bahnhofstraße 12a, (Flurstück Nr. 4494/19) wurde von der Stadt erworben und zur Privatnutzung weiter veräußert.

Das ehemalige Gewerbegrundstück, Rostocker Straße 71, (Flurstücke Nr. 4497/1, 4497/2) wurde ursprünglich als Drahtwarenfabrik errichtet und zuletzt als Papierfabrik genutzt. Teilbereiche des Gebäudekomplexes waren nach einem Brandschaden bereits eingestürzt. Seit Anfang der 1990er Jahre steht der Fabrikkomplex leer. Im Ergebnis von Untersuchungen zum bautechnischen Zustand der Gebäude wird auf Grund des bestehenden Schadensbildes, vorhandener Schadstoffe und Altlasten, als auch zu erwartenden Aufwendungen für die Erhaltung der Abbruch sämtlicher Gebäude empfohlen. 2008 erfolgte der Abbruch und die Beräumung des Grundstücks. Zur Zeit werden die Flächen als zeitbegrenzte Stellplatzanlage genutzt.

Der Gesamtbereich insbesondere die Anbindung an die Altstadt stellt sowohl gestalterisch als auch funktional einen städtebaulichen Missstand dar.

1.6 Planungsabsichten und Ziele

Ziel der Stadt ist es, dem gesamten Plangebiet -dem Ort des Ankommens und Empfangens in Wismar- ein Image, ein „unverwechselbares Gesicht“ zu geben.

Der Bauleitplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen sowie erforderliche Rahmenfestlegungen für eine attraktive Gestaltung dieses für das Stadtbild bedeutsamen Bereiches schaffen.

Das Plangebiet soll hinsichtlich Orientierung, Erreichbarkeit von Bahn, Bus, Taxi, motorisierte Individualverkehr (MIV), Fußgänger- und Fahrradwegevernetzung zum Lindengarten, ZOB, Hafen sowie mit seinen gebäude- und freiraumbezogenen Nutzungs- und Gestaltungsdefiziten ein repräsentativer Ort werden – und als Tor zur Stadt bezeichnet werden können.

Neben der Verbesserung der fußläufigen Verbindung für die Reisenden zu den Bahnsteigen sollen zusätzliche Funktionen für Bahnkunden und andere Nutzer im Areal vor dem Bahnhof untergebracht werden, wie z.B. Haltestellen des ÖPNV, der Taxiunternehmen, eine Fahrradstation sowie KfZ-Stellplätze.

Des Weiteren ist über eine Neudefinition von Aufenthaltsbereichen vor dem Bahnhof sowie eines Wegeleitsystems eine räumliche Vernetzung von Bahnhof mit Lindengarten und Busbahnhof, eine Führung u. a. auch des Touristen zum Hafen, eine Einbindung der dem Bahnhof benachbarten Gebäude und vieles mehr zu erreichen.

2 – Planinhalt

2.1. Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan der Hansestadt Wismar ist der Bereich an der Rostocker Straße (ehemals Papierfabrik) als Gewerbegebiet GE_E ausgewiesen. Aufgrund der Lage dieses Gewerbegebietes in unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung innerhalb einer großräumigen Mischgebietsausweisung erhält das Gebiet die Bezeichnung eines eingeschränkten Gewerbegebietes.

Im eingeschränkten Gewerbegebiet GE_E sind nur solche Betreibe zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören, somit dem „Störgrad“ von Mischgebietsbetrieben im Sinne von § 8 der BauNVO entsprechen. (vgl. Punkt 2.7.1 (4) „Immissionsschutz“ der Begründung)

Im eingeschränkten Gewerbegebiet wurden die allgemein zulässigen Nutzungen Lagerplätze (§ 8 (2) Nr. 1 BauNVO) und Tankstellen (§ 8 (2) Nr. 3 BauNVO) sowie die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen Betriebswohnungen und Vergnügungsstätten (§ 8 (3) Nr. 1 und 3 BauNVO) ausgeschlossen. Der Ausschluss erfolgte insbesondere wegen der zu erwartenden nächtlichen Störungen für das Wohnumfeld aufgrund der hierfür ungünstigen Verkehrssituation sowie der Nähe zu den Bahnanlagen. Lagerplätze wurden ausgeschlossen, da das städtebauliche Ziel für dieses Baufeld eine mehrgeschossige Bebauung darstellt.

Die Betriebsbezogenen Wohnungen wurden gemäß Empfehlung des Lärmgutachters (vgl. Punkt 2.7.1 (4) „Immissionsschutz“ der Begründung) ausgeschlossen.

Die Errichtung von Einzelhandelseinrichtungen im GE_E ist ebenfalls unzulässig, da sie nicht im Einklang mit dem Regionalen Einzelhandelskonzept für den Stadt-Umland-Raum Wismar (REHK) steht. Dem zufolge ist der Altstadtbereich/ Innenbereich der Zentrale Versorgungsbereich (ZVB) und großflächige Ergänzungsbereiche wurden nur nördlich der Altstadt ausgewiesen. Kleinflächige Einzelhandelsstandorte sollten im Sinne der Funktionsstärkung des Innenbereiches im Außenbereich der Altstadt unzulässig bleiben.

Als eine weitere Baufläche innerhalb eines Mischgebietes MI wird das bestehende Gebäude der Bahnhofstraße 12a südöstlich des Vorempfangsgebäudes der Deutschen Bahn dargestellt. Dieses Grundstück bildet den Auftakt und den Eingang in den Denkmalsbereich Lindengarten. Hier ist mindestens im Erdgeschoss eine Gewerbeeinheit zu errichten, wie z.B. eine gastronomische Einrichtung, die den Vorgartenbereich des Grundstücks in die gastronomische Außennutzung einbezieht. Des weiteren sind ab dem 1. Obergeschoss Beherbergungsgewerbe bzw. Ferienwohnungen als ein Angebot in unmittelbarer Bahnhofsnähe zulässig. Mindestens im Dachgeschoss ist die Ausweisung einer Wohnung erforderlich um dem Gebietscharakter eines Mischgebietes zu entsprechen. Ausgeschlossen sind die allgemein zulässigen Nutzungen wie Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten (§ 6 (2) Nr. 6, 7 und 8 BauNVO) sowie die ausnahmsweise zulässige Nutzung Vergnügungsstätten (§ 6 (3) BauNVO) Der Nutzungsausschluss wird begründet mit der Lage dieses relativ kleinen

bebauten Mischgebietsgrundstücks inmitten öffentlicher Verkehrs- und Grünflächen, die eine verkehrliche Erschließung erschwert und einem gestalterischen Anspruch genügen muss.

Das denkmalgeschützte Vorempfangsgebäude einschließlich seiner Grundstücksfläche wird nicht als eine Baufläche ausgewiesen, weil es sich im Eigentum und somit in der Planungshoheit der Deutschen Bahn AG befindet. Hierzu ist jedoch anzumerken, dass die Gestaltung der DB AG eigenen Freiflächen als auch der zu befestigenden Flächen auf die Gestaltung der angrenzenden städtischen Verkehrsflächen, insbesondere bei der Materialauswahl, abgestimmt werden sollte. Auf eine Einfriedung dieses Grundstücks sollte verzichtet werden.

2.2. Maß der baulichen Nutzung

Für das Gebäude der Bahnhofstraße 12a wurde orientierend am Bestand ein MI-Gebiet mit einer üblichen Grundflächenzahl von 06 bei maximal 2geschossiger Bebauung und einer maximalen Gebäudehöhe von 10,50 m festgelegt.

Ein möglicher Neubau im GE_E –Gebiet muss in Flucht und Höhe mit dem prägenden, unmittelbar angrenzenden denkmalgeschützten Gebäude Villa Rostocker Straße 73 in Beziehung stehen.

Daher wurde für das GE_E bei mindestens 3geschossiger und maximal 4geschossiger Bebauung eine maximale Gebäudehöhe von 12,00 m festgelegt, wobei das 4. Geschoss als ein Staffelgeschoss mit einem Rücksprung der Außenwände zum darunter liegenden Geschoss auf allen der Bahnanlagen abgewandten Seiten von mindestens 1,50 m und maximal 5 m auszubilden ist.

Zur Konkretisierung der textlichen Festsetzung zur Höhe baulicher Anlagen werden Bezugspunkte definiert.

2.3. Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise

Die überbaubare Grundstücksfläche wird mit Baufensterausweisung durch Baugrenzen festgesetzt.

Die Errichtung von Nebenanlagen, Garagen, überdachten Stellplätzen und Stellplätzen ist außerhalb der Baugrenzen bzw. außerhalb der ausgewiesenen Flächen für Nebenanlagen nicht möglich. Für das Überschreiten der Baugrenze durch untergeordnete Gebäudeteile werden Ausnahmen formuliert.

Im Mischgebiet MI wird die Einzelhausbebauung sowie die offene Bauweise entsprechend des Bestandes festgesetzt. Der Vorgartenbereich, der an öffentliche Verkehrsflächen mit Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ sowie an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ grenzt, soll frei von Erschließungsanlagen, Stellflächen und sonstigen Nebenanlagen sein. Für dieses Grundstück soll es eine rückwärtige

Erschließung von Seiten des Bahnhofsvorplatzes geben. Im Baugenehmigungsverfahren ist zu prüfen, inwieweit für die Gesamtnutzung erforderliche Stellflächen im Bereich der geplanten öffentlichen Parkplatzfläche zur Verfügung gestellt werden können. Die Vorgartenzone selbst einschließlich einer Heckenabgrenzung als raumgestaltendes und –bildendes Element ist zu erhalten.

Im Gewerbegebieten GE_E wird ebenfalls die offene Bauweise festgesetzt. Bezug nehmend auf das angrenzende denkmalgeschützte Gebäude Villa Rostocker Straße 73 ist im GE_E straßenseitig eine Baulinie in Flucht der Fassade des Nachbargebäudes festgesetzt.

Eine Übernahme von Baulasten auf das Gelände der Deutschen Bahn AG ist grundsätzlich auszuschließen, somit dürfen keine Abstandsflächen des GE_E auf das Bahngelände fallen.

Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“-2 ist eine Baugrenze ausgewiesen, die das Vorempfangsgebäude der Deutschen Bahn AG und den außerhalb des Geltungsbereich der Planung befindliche Bahnsteigzugangsbereich verbindet. Diese überbaubare Fläche befindet sich somit genau über dem derzeit existierenden Bahnsteigzugangstunnel. Mit der Realisierung der Tunnelbaumaßnahme Poeler Straße sind Einschränkung in der Nutzung eines barrierefreien Bahnsteigzugangs von Seiten der Pöler Straße verbunden. Es wird somit erforderlich, von Seiten des Bahnhofsvorplatzes einen barrierefreien Bahnsteigzugang zu sichern. Es ist bereits von der Deutschen Bahn AG geplant, den derzeit existierenden Fußgängertunnel zu schließen und einen ebenerdigen Zugang zu den Bahnsteigen anzubieten. Mit der vorliegenden Planung, der Ausweisung einer Baugrenze, soll dieser ebenerdige Bahnsteigzugang eine Überdachung erhalten. Bezüglich der möglichen Gestaltung und der maximalen Höhe wurden Festsetzungen getroffen. Es soll eine eingeschossige, maximal 4 m hohe filigrane und transparente Verbindung, die maßstäblich bezogen auf das Vorempfangsgebäude beide Gebäude bzw. Gebäudeteile mit einander verbindet. Für die Fahrgäste entsteht hierdurch der Eindruck einer geschützten, witterungsunabhängigen und gezielten Führung zwischen dem Bahnhofsvorempfangsgebäude und der Bahnhofshalle mit den Bahnsteigen.

2.4. Grünflächen

Gutachten Wall- und Festungsanlagen

Grundlage für grünplanerische Betrachtungen im Altstadttrandbereich bildet u.a. das seit August 2013 vorliegende „Gutachten der Wall- und Festungsanlagen“ in der Hansestadt Wismar.

Nach Aussagen des Gutachtens befanden sich innerhalb des Plangebietes 2 Bastionen. Die 16. Bastion Scipio befand sich im Bereich der im Plangebiet festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und die 17. Bastion Alarius befand sich im Bereich des festgesetzten MI-Gebietes. Die Bastionen Scipio und Alarius sind vermutlich mit dem Bau der Gleisanlagen im 19. Jh. überbaut worden. Von den Festungsanlagen haben sich keine sichtbaren Reste erhalten.

Südwestlich an das Plangebiet angrenzend befand sich die 18. Bastion Vespasian mit umschließenden Festungsgraben.

An Stelle der Bastion Vespasian ist schon zu Beginn des 19. Jh. durch bürgerl. Engagement die Parkanlage Lindengarten angelegt worden als Verschönerung der unmittelbaren feldseitigen Umgebung vor der Stadtmauer. Mit der Gestaltung dieser ist der damals erhalten gebliebene Festungsgraben in die Parkgestaltung einbezogen worden. Der nördliche Abschnitt des Festungsgrabens mutet heute wie ein Parkteich an. Dort hat bis in die 60er Jahre des 20. Jh. eine Badeanstalt bestanden. Von den aufgegebenen Gleisanlagen aus, hat man, über den erhaltenen Festungsgraben hinweg, schöne Blicke auf die Ostseite des Lindengartens und Blickachsen auf die Altstadtsilhouette. Von dort und von der Brücke an der Rostocker Straße ist das erhaltenen Geländere relief zwischen Bastion und Graben gut erlebbar.

Die Empfehlung des Gutachtens für den Bereich Bahnhof-Lindengarten lautet:

- Erhalt des inneren Festungsgrabens der Festungswerke (Mühlengraben) um Ravelin Horn (19) und 18 Bastion Vespasian (Lindengarten)
- Herstellung einer neuen Fußverbindung zwischen dem Bahnhof und der Rostocker Straße zur Erlebbarkeit von Geländebewegung Bastion und Graben

Grünordnerische Festsetzungen

Der Geltungsbereich des Plangebietes nimmt den nord/nordöstlichen Grenzverlauf der bestehenden öffentlichen Grünfläche „Lindengarten“ auf. Der Lindengarten selbst, ein Gartendenkmal, ist somit nicht Bestandteil der Planung aber von den Planfestsetzungen im Grenzbereich teilweise betroffen. Der vorliegende Bebauungsplan entspricht der Empfehlung des o.g. Gutachten wie folgt:

Im süd-südwestlichen Geltungsbereich des Planes wird eine öffentliche Grünfläche mit Aufnahme eines Fuß- und Radweges festgesetzt.

Der Lindengarten wird durch die Herstellung dieses geplanten Fuß- und Radweges von der Rostocker Straße zum Bahnhofsvorplatz eine neuartige Erlebbarkeit aus nördlicher Richtung erfahren.

Es ist weiterhin geplant, dass dieser Weg durch eine untergeordnete Wegeführung und Öffnung des Tores zum Lindengarten im Bereich zwischen Mühlenteich und Spielplatz (ehemaliger Wirtschaftsweg des Grünpflegebetriebes) eine Verbindung zu diesem erhält. Somit ist eine weitere Kurzverbindung gegeben.

An der Grundstücksgrenze der öffentlichen Grünfläche, des Gewerbegrundstücks GE_E sowie des festgesetzten Parkplatzes zum Gelände der Deutschen Bahn AG im Bereich zwischen Bahnhofsvorplatz und der Rostocker Straße ist eine blickdichte Einfriedung mit vertikaler Begrünung festgesetzt. Zum einen soll die unmittelbare Nähe zum Bahnbetrieb verdeckt und somit die Lärmwahrnehmung positiv beeinflusst und zum anderen soll ohne weitere Pflanzmaßnahmen auf der ohnehin schmalen Grünfläche die volle Konzentration der Blicke in Richtung Lindengarten gelenkt werden.

In der Planzeichnung sind die auf Dauer zu erhaltenen Bäume festgesetzt sowie eine Artenliste für das Anpflanzen von neuen Bäumen und Sträuchern vorgegeben worden.

2.5. Baugestalterische und bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Es werden Festsetzungen zur Gebäudegestaltung getroffen, um gestalterisch den Prämissen des Denkmalbereiches Altstadt sowie der Pufferzone zum UNESCO-Welterbe-Bereich sowie den städtischen Satzungen der Erhaltung und Gestaltung zu genügen sowie funktional den Anforderungen bezüglich der Nähe zu einem Eisenbahnbetrieb zu entsprechen.

So sind bei der Gestaltung der Außenwände hochglänzende Baustoffe wie Edelstahl, emaillierte Elemente einschließlich Fliesen, Verkleidungen in Faserzement, Kunststoff und Blech, kleinteiligere Baustoffe als dünnformatige Ziegel sowie Verkleidungen, die andere Baustoffe vortäuschen, nicht zulässig. Bei den Dachflächen wurde festgesetzt, dass dies nur aus reflektionsfreien Materialien hergestellt werden dürfen.

Des Weiteren werden Festsetzungen zu Einfriedungen, zur Materialwahl befestigter Flächen, zu Werbeanlagen und zur Verkleidung von Abfallbehältern getroffen.

Aufgrund der Lage des Plangebietes innerhalb der Pufferzone zum UNESCO-Welterbe-Bereich sowie des Sanierungsgebietes „Altstadt Wismar-Erweiterungsgebiet“ sind Neubauvorhaben dem Sachverständigenbeirat der Hansestadt Wismar zur Begutachtung vorzulegen. Der Sachverständigenbeirat berät als unabhängiges Fachgremium die Hansestadt Wismar bei der Entwicklung ihres Welterbes mit dem Ziel, eine hohe Qualität des Stadtbildes und der Baukultur zu sichern sowie städtebauliche, architektonische und denkmalpflegerische Fehlentwicklungen zu vermeiden.

Neubauvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind gemäß DSchG M-V und den §§ 144 und 145 BauGB in der jeweils gültigen Fassung genehmigungspflichtig.

Das Bahnhofsvorempfangsgebäude ist als Baudenkmal auf der Denkmalliste der Hansestadt Wismar verzeichnet. Es befindet sich im Eigentum und somit in der Planungshoheit der DB AG. Die Kennzeichnung dieses Gebäudes als Denkmal erfolgt daher nur nachrichtlich in der Planzeichnung Teil A. Die Gestaltung der zum Bahnhofsvorempfangsgebäude gehörenden Freiflächen als auch der zu befestigenden Flächen sind auf die Gestaltung der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen abzustimmen. Es sind gleiche Materialien anzuwenden. Ziel der Stadt muss es sein, frühzeitig die Gestaltung als auch die Abgrenzung dieser Flächen mit der DB AG festzulegen.

2.6. Erschließung

2.6.1. Verkehr

Als Grundlage für die Verkehrsplanung innerhalb des Plangeltungsbereiches wurde ein Verkehrsgutachten von der BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, Rostock im März 2013 aufgestellt.

In dem Gutachten werden die Machbarkeit der verkehrlichen Erschließung der Bahnhofstraße zum Bahnhofsvorplatz und die Optimierung der Verknüpfung der Verkehrsflächen sowie die Vernetzung von Geh- und Radwegen untersucht. Des Weiteren wurde die Erschließung des eingeschränkten Gewerbegebietes GE_E geprüft.

Bahnhofstraße/Bahnhofsvorplatz

Im Rahmen der Untersuchung wurden die Standorte der Busse, Taxis, Parkplätze sowie Fahrradabstellanlagen überdacht und neu geordnet. Im Focus der Neuordnung standen Übersichtlichkeit sowie zügige Erreichbarkeit für die Bahnreisenden.

Hierfür wurden 5 Varianten erarbeitet, in ihren wesentlichen Merkmalen gegenübergestellt und entsprechend der Vor- und Nachteile bewertet.

Die hierdurch ermittelte Vorzugsvariante wurde Grundlage der vorliegenden Bebauungsplanung.

Folgende Festlegungen wurden getroffen:

Neuer Knotenpunkt Bahnhofstraße/Bahnhofsvorplatz

Die verkehrliche Erschließung des Bahnhofsvorplatzes erfolgt über einen neuen nicht signalisierten Knotenpunkt zwischen den zwei Bestandsgebäuden -der Vorempfangshalle und dem ehemaligen Wohnhaus des Bahnhofsvorstehers-.

Der Knotenpunkt verfügt in allen Knotenpunktarmen über jeweils einen Fahrstreifen in der Zu- und Ausfahrt. Die Ströme werden demnach als Mischströme geführt.

Standorte für Kraftfahrzeuge / Öffentliches Parken

Die für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Verkehrsflächen werden über die neue Zufahrt erschlossen und funktional viergeteilt:

- Kiss-and-Ride-Bereich (Bringen oder Abholen von Fahrgästen)
- Warteflächen für Taxis
- Kurzzeitparken (z.B. 3 Stunden)
- Langzeitparken

Hierbei ist die Aufteilung derart geplant, dass sich mit Erhöhung der erlaubten Halte- bzw. Parkdauer auch die Entfernung zum Bahnhof erhöht.

D.h. im Bereich der im Plan dargestellten Straßenverkehrsfläche wird das Halten- bzw. Kurzzeitparken sowie eine ausreichende Anzahl für Taxistellplätze eingeordnet.

Die sich östlich hieran anschließende Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist dem Langzeitparken vorbehalten und erhält die Ausweisung einer öffentlichen Parkfläche.

Standorte für Fahrradabstellflächen

Es wurden Untersuchungen zur Einordnung von Fahrradabstellanlagen vorgenommen. Die hierfür benötigte Flächengröße resultiert aus der Annahme, dass für den Bedarf Bahnhof vorerst als erstes Angebot eine Fahrradstellplatzanlage für das Abstellen von ca. 100 Fahrrädern erforderlich ist.

Zwei Standorte wurde als funktionell mögliche herausgearbeitet:

1. Im Plan ausgewiesene Verkehrsfläche im Bereich zwischen dem letzten südöstlich befindlichem Bahnhofsgebäude und der geplanten Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Öffentlicher Parkplatz südwestlich angrenzend an das Gleis Nr. 51, Fläche der Deutschen Bahn AG
2. Privatfläche der Deutschen Bahn AG im Bereich südwestlich des Bahnhofsvorempfangsgebäudes und der neu geplanten Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz

Aufgrund der Verfügbarkeit der öffentlichen Flächen des Standortes 1 wird dieser favorisiert.

Der Standort 2 wäre zum Beispiel ein Angebot für die Nutzung des Bahnhofsvorempfangsgebäudes in Kombination mit Fahrradverleih und Reparatur.

Bushaltestellen

In Anlehnung an den Bestand wird die Bushaltestelle in Richtung ZOB als Haltestellenbucht vorgesehen. Aufgrund der Lage der neuen Erschließungsstraße für die Anbindung der geplanten Verkehrsflächen ist die Bushaltestelle in Richtung Westen zu verschieben. Die Dimensionierung berücksichtigt das zeitgleiche Halten von bis zu zwei Bussen. Somit kann sie als Schienenersatzhaltestelle nach wie vor genutzt werden.

Die Bordführung der Doppelhaltestelle wird für komfortables Ein- und Ausfahren gemäß RAST 06 gestaltet, so dass sich eine deutlich größere Länge der Haltestelle gegenüber dem Bestand ergibt.

Abweichend vom Bestand wird die Ausbildung der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Lindengarten als Fahrbahnrandhaltestelle erfolgen.

Verkehrsberuhigter Bereich Bahnhofsvorplatz/Poeler Straße und am Lindengarten

Mit der Planung zur Absenkung der Poeler Straße sowie der Errichtung einer dreigleisigen Eisenbahnüberführung anstelle der vorhandenen Bahnübergänge besteht die Notwendigkeit der verkehrlichen Neuordnung des Bereiches zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der Poeler Straße. Die Notwendigkeit von weiteren Stellplätzen wird hier nicht gesehen und somit kann auch die Befahrbarkeit der Flächen ausgeschlossen werden.

In der Planzeichnung ist dieser Gesamtbereich als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ dargestellt. Der Bereich wird somit Bestandteil des geplanten Grünringes um die Altstadt, die dem Fußgänger vorbehalten bleiben soll. Dies entspricht ebenfalls dem Beschluss der Bürgerschaft vom 26.09.2013 über die 1. Fortschreibung des Managementplanes Welterbe Altstadt Wismar und über die 2. Fortschreibung des ISEK-Teilkonzeptes Altstadt.

Nach Rückbau der noch vorhandenen Gleistrassen ist nur noch eine Straßenverkehrsfläche zur Anbindung des ehemaligen Bahnbetriebswerkes mit dem Lokschuppens und den Nebengebäuden aufzunehmen. Die Flächendefinitionen hierzu wurden aus dem Projekt Eisenbahnbrücke übernommen. Diese Trasse teilt den „Fußgängerbereich“ in 2 Abschnitte (1 und 2).

Die innerhalb des „Fußgängerbereiches“-2 dargestellte Baugrenze zwischen dem Vorempfangsgebäude und der Bahnhofshalle ermöglicht die Errichtung einer Überdachung über die Wegebeziehung zwischen den zwei Gebäuden. Die Fahrgäste erhalten hierdurch den Eindruck einer geschützten, witterungsunabhängigen und gezielten Führung zum und vom Bahnhof. Für andere Verkehrsteilnehmer besteht durch die in Leichtbauweise zu errichtende Überdachung weiterhin die Quermöglichkeit zwischen den Richtungen Parkplatz Bahnhof - Alter Hafen.

Die im Eingangsbereich zum Lindengarten ausgewiesenen „Fußgängerbereiche“-3 und 4 sollen einen ansprechend gestalterischen Auftakt in das Gartendenkmal „Lindengarten“ darstellen.

Die drei vorhandenen Wege –der Fußweg entlang der Bahnhofstraße, der Hauptweg des Lindengartens und die neu geplante Fuß-Rad-Verbindung von der Promenade Bahnhofstraße über den öffentlichen Parkplatz zur Rostocker Straße- sind dabei zu berücksichtigen.

Auf weitere Konkretisierungen zur Nutzung und Gestaltung innerhalb dieser Fußgängerbereiche 1 bis 4 wird im Rahmen der Bauleitplanung verzichtet. Somit ergeben sich mehr Freiheiten in der Objektplanung, die in diesem Fall vorzugsweise von einem Garten-/Landschaftsplaner vorgenommen werden sollte.

Fußgänger und Radfahrer

Für Fußgänger und Radfahrer ist eine 3,50 m breite Promenade straßenbegleitend auf der der Altstadt abgewandten Seite im Anschluss an den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Poeler Straße bis zum bestehenden Geh- und Radweg aus dem Lindengarten kommend als sogenannter Lückenschluss geplant.

Des Weiteren wird für den Fuß- und Radverkehr eine neue Verbindung angeboten. Im Eingangsbereich zum Lindengarten gabelt sich die Wegeführung. Neben der bestehenden Trasse in den Lindengarten erfolgt in einer Breite von 3,50 m eine Anbindung an den in der Planzeichnung neu ausgewiesenen Parkplatz, mit Weiterführung durch die geplante Grünfläche östlich des Lindengartens bis zum Anschluss Rostocker Straße. Dieser letztgenannte Abschnitt von der öffentlichen Parkplatzfläche bis zur Rostocker Straße wird in der Planzeichnung als verkehrsberuhigter Bereich bezeichnet und in einer Breite von 6 m dargestellt. Diese Ausweisungen sind für eine zeitbegrenzte Nutzung als Havarietrasse vorgesehen.

Um dieser neuen kurzen Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Rostocker Straße mehr Akzeptanz durch soziale Sicherheit zu geben, ist eine wegebegleitende Beleuchtung zu empfehlen.

Für die weitere Planung der einzelnen Verkehrsprojekte werden im Gutachten folgende Empfehlungen gegeben:

1. Innerhalb der Kfz-Verkehrsfläche können durch eindeutige Zielführungen Konflikte zwischen dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr verhindert werden.
2. Zur Steigerung des Reisekomforts und zur Berücksichtigung der Anforderungen Behinderter sollten die Wege für Fußgänger möglichst kurz und barrierefrei sein. Es wird daher empfohlen auf die bestehende Unterführung zwischen dem Vorempfangsgebäudes und den Bahnsteigen zu verzichten und die Zuwegung ebenerdig zu gestalten. Eine kurze Wegeführung unterstützt den Reisekomfort. Zusätzlich kann für weitere Planungen Bezug auf die studentischen Modellarbeiten (Studienarbeiten der Hochschule Wismar zum Bahnhofsvorplatz, August 2012) genommen werden.
3. Des Weiteren sind zur Berücksichtigung blinder und sehbehinderter Fahrgäste der Bahn taktile Leiteinrichtungen empfehlenswert.
4. Zur Steigerung der Übersichtlichkeit wird zur Erweiterung der bereits vorhandenen Wegeleitsysteme der Bahn geraten.
5. Es sollte geprüft werden, ob das Angebot einer Fahrradabstellanlage um eine Fahrradstation erweitert werden kann. Diese könnte sich westlich des Bahnhofs befinden.

Erschließung des MI-Gebietes und des Bahnhofsvorempfangsgebäudes

Mit der Herstellung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird die Erschließung des MI-Gebietes sowie des vorhandenen Trafos der Deutschen Bahn AG in den rückwärtigen, der Bahnanlage zugewandten Grundstücksseite verlegt. Die für das MI-Gebiet erforderlichen Stellflächen und eventuelle Be- und Entlieferungen sollen ebenfalls an dieser Seite eingeordnet werden. Bei Bedarf ist zu prüfen, ob auf der neu zu schaffenden Parkplatzanlage Ablösestandorte für Stellflächen des Mi-Gebietes ausgewiesen werden können. Der Vorgartenbereich des MI-Gebietes grenzt an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“- 4 und Überfahrten sind hier ausgeschlossen.

Aufgrund der veränderten Nutzungen rund um das Bahnhofsvorempfangsgebäudes wird die Erschließung des Gebäudes im rückwärtigen Bereich, d.h. von der Bahnhofstraße abgewandten Seite, erfolgen. Von diesem Gebäude zu den Bahnsteigen ist eine Trasse für die Feuerwehrezufahrt dinglich gesichert und in den Planungen zu berücksichtigen.

Rostocker Straße

Der Bebauungsplan setzt im südöstlichen Plangeltungsbereich ein eingeschränktes Gewerbegebiet GE_E fest, welches über die Rostocker Straße erschlossen wird.

Im Gutachten werden hierzu unter der Annahme, dass eine dreigeschossige Bebauung für die Nutzung von Verwaltungen geplant wird, die zu erwartenden Verkehre sowie die benötigte Anzahl von Stellplätzen ermittelt.

Die im Ergebnis festgestellten Verkehre sind derart gering, dass Auswirkungen auf den nicht signalisierten Nachbarknoten Bahnhofstraße/Dr.-Leber-Straße/Altwismarstraße/Rostocker Straße auszuschließen sind.

Erschließung des GE_E

Es ist geplant, das Gewerbegrundstück GE_E abgehend von der Rostocker Straße seitlich über einen befahrbaren Teilabschnitt des neu geplanten Fuß- u. Radweges zu erschließen. Aufgrund der festgesetzten Einschränkungen zur Nutzungsart des GE_E wird von einem Verkehrsaufkommen im Zusammenhang mit der gewerblichen Ausrichtung gerechnet, welches mit den Anforderungen an die weiterführende Nutzung als Fuß- und Radweg zu vereinbaren ist.

2.6.2. Ver- und Entsorgung

Energieversorgung

Die Stromversorgung erfolgt durch die Stadtwerke Wismar. Auf vorhandene Leitungsanlagen ist Rücksicht zu nehmen.

Der im Plangebiet vorhandene Trafopunkt, Übernahmeort der Energieversorgung für den Bedarf der Deutschen Bahn AG, wird auf Dauer festgesetzt. Aufgrund der Nutzungsänderungen in den angrenzenden Bereich ist jedoch die Erschließung des Trafos in den rückwärtigen nördlichen Bereich, abgehend von der neu zu errichtenden Erschließungsstraße für die geplante Parkplatzanlage zu verlegen.

Trinkwasserversorgung

Die Versorgungspflicht mit Trink- und Brauchwasser für die Bevölkerung, die gewerblichen und sonstigen Einrichtungen besteht gemäß § 43 Abs. 1 LWaG für die Stadtwerke Wismar GmbH. Entsprechende Anschlussgestattungen für die Versorgung sind mit der Stadtwerke Wismar GmbH zu vereinbaren.

Abwasserbeseitigung

Die Abwasserbeseitigungspflicht obliegt gemäß § 40 Abs. 1 LWaG den Gemeinden. Die Hansestadt Wismar hat diese Pflicht auf den Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar übertragen. Dieser hat somit das anfallende häusliche Abwasser zu beseitigen, die entsprechenden Anschlussgestattungen sind zu beantragen.

Das anfallende Abwasser (Schmutz- und Niederschlagswasser) ist grundsätzlich im Trennsystem abzuleiten. Entsprechende Planungen für den Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage sind durch den Erschließungsträger in Abstimmung mit dem Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb der Hansestadt Wismar durchzuführen.

Die Planung und der Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage ist gemäß der geltenden Abwassersatzung der Hansestadt Wismar vorzunehmen.

Auf Grund der zukünftigen Lage des Plangebietes in der Trinkwasserschutzzone III A/ III B ist die Errichtung oder Erweiterung von Anlagen zum Durchleiten oder Ableiten von Abwasser verboten, ausgenommen Entwässerungsanlagen, die entsprechend den Anforderungen des ATV-Arbeitsblattes A 142 errichtet oder betrieben werden.

Für gewerbliche Nutzungen sind in Abhängigkeit der Art des anfallenden Abwassers für die Einleitungen in das öffentliche Kanalnetz ggf. Anträge zur Überprüfung auf die Indirekteinleitergenehmigungspflicht bei der unteren Wasserbehörde des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg zu stellen.

Niederschlagswasserbeseitigung

Im Zuge der Erschließungsplanung sollte bei der Niederschlagswasserableitung vorrangig die Nutzung der vorhandenen Vorflut „Mühlengraben“ überprüft werden. Für diese Niederschlagswasserableitung ist die Zustimmung der unteren Wasserbehörde einzuholen. Dafür ist ein Entwässerungskonzept vorzulegen.

Im Rahmen der B-Plan-Aufstellung können noch keine eindeutigen und abschließenden Aussagen zur geplanten Niederschlagsentwässerung getroffen werden.

Ver- und Entsorgungsanlagen der Deutschen Bahn AG

Mit den von der Deutschen Bahn AG durch die Hansestadt Wismar bereits erworbenen Grundstücken sind auch Leitungstrassen übergeben worden, die weiterhin im Eigentum der Deutschen Bahn AG verbleiben, für deren Nutzung aber Dienstbarkeiten im Grundbuch eingetragen sind. Für den Leitungstrassenbereich wurde ein Grundstück gebildet.

Ver- und Entsorgungsträger haben bei allen Planungen und Baumaßnahmen dies zu berücksichtigen.

Hinweis zu Leitungstrassen

Für Leitungen der Ver- und Entsorgung, die im öffentlichen Raum von Verkehrs- und Grünflächen verlaufen, werden keine Leitungsrechte festgesetzt. Leitungstrassen auf den Flächen der DB AG unterliegen der Planungshoheit der DB AG. Auf den festgesetzten Bauflächen (MI und GE_E) verlaufen ausschließlich eigene Anschlussleitungen.

2.6.3. Brandschutz

Zur Sicherung der Löschwasserversorgung sind die Baubereiche mit einer entsprechend dimensionierten Wasserleitung und einer ausreichenden Anzahl an Hydranten auszustatten. Bei einer erhöhten Brandlast oder Brandgefährdung im Einzelfall ist eine besondere Löschwasserversorgung erforderlich. Hierfür hat der Eigentümer, Besitzer oder Nutzungsberechtigte Sorge zu tragen. Der Bedarf an Löschwasser ist auf einen Zeitraum von 2 Stunden zu bemessen. Für das Plangebiet sind 96 m³/h bereitzustellen, die ständig zur Verfügung stehen müssen.

Die Zugänglichkeit der Grundstücke und der baulichen Anlagen sowie die Durchfahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr müssen entsprechend der DIN 14090 gewährleistet sein. Bei Einbau von Absperreanlagen ist die Schließung Wismar zu verwenden.