

BEGRÜNDUNG

für den Bebauungsplan der Stadt Schwerin Nr. 42.02/1 Warnitz – Bahnhofsstraße

I N H A L T :

1. Lage und Abgrenzung des Plangebietes
2. Planungsanlass, Ziel und Zweck des Bebauungsplanes
3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan
4. Baulicher Bestand
5. Inhalt des Bebauungsplanes
 - 5.1 Baugebiete
 - 5.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung
 - 5.1.2 Ruhender Verkehr
 - 5.1.3 Baugestaltung
 - 5.2 Grünflächen
 - 5.2.1 Öffentliche Grünflächen
 - 5.2.2 Private Grünflächen
 - 5.3 Öffentliche Verkehrsflächen
 - 5.4 Ver- und Entsorgung
 - 5.4.1 Einrichtungen der Infrastruktur
 - 5.5 Umweltbericht
 - 5.5.1 Beschreibung der Festsetzungen / Eingriffregelung
 - 5.5.2 Beschreibung der Umwelt
 - 5.5.3 Beschreibung der Umweltschutzmaßnahmen
 - 5.5.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen
 - 5.5.5 Übersicht über anderweitige Lösungsmöglichkeiten
 - 5.5.6 Zusammenfassung
 - 5.6 Altlasten
 - 5.7 Verkehrsentwicklung
 - 5.8 Schallschutz
 - 5.9 Denkmalschutz
 - 5.10 Flächenbilanz

1. Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Bebauungsplangebiet "Schwerin - Warnitz" –Bahnhofstraße befindet sich am nordwestlichen Rand der Stadt Schwerin ca. 5 km vom Stadtzentrum entfernt.

Der räumliche Geltungsbereich wird begrenzt:

- im Norden: durch den Kirschenhöfer Weg,
- im Osten: durch das B-Plangebiet Nr. 42.02, welches sich z.Z. in der baulichen Realisierung befindet,
- im Süden: durch die Bahnstrecke Schwerin – Rehna,
- im Westen: durch die Bahnhofstraße ,

Folgende Flurstücke werden durch die Planung betroffen:

Gemarkung: Warnitz
Flur: 4
Flurstücke: 26/1; 26/3; 26/16; 26/17; 26/18; 26/19; 26/20
(Teil C- bebaut);
26/21 (Teil A- unbebaut)

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 28.700 m². Davon werden 15.445 m² als Wohnbauland erschlossen. Teil C hat eine Größe von ca. 7.600 m².

2. Planungsanlass, Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

Das wohnungspolitische Handlungskonzept der Landeshauptstadt Schwerin stellt dar, dass in der Landeshauptstadt Schwerin eine große Nachfrage nach Wohnbauland vorwiegend für eine aufgelockerte Bebauung besteht. Aus diesen Gründen wird beabsichtigt in Schwerin – Warnitz weitere Bauflächen auszuweisen, die in lockerer Struktur mit Einzel- und Doppelhäusern bebaut werden können.

Da der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan vor der Novellierung des BauGB (zuletzt geändert durch Artikel 1 des Europarechtsanpassungsgesetz Bau-EAG Bau vom 24. Juni 2004) gefasst wurde, wird die Planung auf Basis des „alten“ BauGB weitergeführt und unterliegt keiner förmlichen Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Der städtebauliche Entwurf zum Bebauungsplan beschreibt eine konventionelle Siedlungsstruktur mit Flächen für kostensparendes Bauen von ca. 32 Wohneinheiten und überschaubarer Erschließung. Die ausgeprägte Topographie des Gebietes bietet Möglichkeiten für Individualität auf den einzelnen Baufeldern.

3. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Schwerin entwickelt.

Der Flächennutzungsplan stellt das Plangebiet als Wohnbauflächen dar. Der Bebauungsplan steht der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung der Stadt Schwerin und den Zielen und Zwecken des Flächennutzungsplanes nicht entgegen.

4. Baulicher Bestand

Der durch den Bebauungsplan berührte bauliche Bestand in Warnitz ist durch eine kleinteilige eingeschossige Einfamilienhausbebauung mit Gartenanteilen gekennzeichnet.

Die Bebauungen stammen aus den 70iger und 80iger Jahren des vorigen Jahrhunderts, vereinzelt wurden in den 90iger Jahren einige Lücken geschlossen. Das Erscheinungsbild der Gebäude wird durch Putz sowie Klinkerbauten geprägt.

5. Inhalt des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan weist ein Wohngebiet für Einfamilien- und Doppelhäuser unter Aufnahme der in Warnitz vorhandenen offenen Gebäudestrukturen aus.

5.1 Baugebiete

5.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Das Baugebiet ist, entsprechend dem Entwicklungsziel als Wohnstandort, in der Gesamtheit als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Das Baugebiet ist entsprechend dem Entwicklungsziel als Wohnstandort in der Gesamtheit als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Die Festsetzung des allgem. Wohngebietes orientiert sich an der im Umfeld vorhandenen Wohnbebauung und an dem in Fertigstellung befindlichen Wohngebiet „Warnitz - Kirschenhöfer Weg / Bahnhofstraße“ (B-Plan Nr. 42.02).

Die nach § 4 (3) Nr. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen fügen sich von ihrem Flächenbedarf in die kleinteilige Erschließungsstruktur des neuen Wohngebietes nicht ein. Für die Einrichtung einer Tankstelle ist zudem die Verkehrsdichte der Bahnhofstraße völlig unzureichend und ist das eventuelle Heranziehen zusätzlichen Verkehrs nicht im Sinne der Planung.

Anlagen für Verwaltungen und Betriebe des Beherbergungsgewerbes stellen ebenfalls auf größere Grundstückseinheiten und Geschossigkeiten ab. Sie wären in ihrem Bauvolumen unpassend für das hier zu entwickelnde Einfamilienhausgebiet.

Insoweit bestehen keine Ansatzpunkte, diese ausnahmsweise zulässigen Nutzungen in den Festsetzungskatalog für dieses Baugebiet mit aufzunehmen. Einrichtungen dieser Art finden sich weder im Umfeld, noch gibt es begünstigende Umfeldbedingungen hierfür im neuen Baugebiet.

Zu den ausnahmsweise zulässigen Nutzungen nach § 4 (3) BauNVO zählen auch sonstige nicht störende Gewerbebetriebe. Diese sind im Festsetzungskatalog für das in Rede stehende Baugebiet nicht ausgeschlossen. Warnitz ist ein ländlich geprägter Ortsteil mit einem traditionellen Bestand an selbständigen kleineren Unternehmen / Dienstleistern. Diese sollen, soweit die ausgeübten Tätigkeiten nicht störend sind, sich auch im neuen Baugebiet ansiedeln können. Angesichts des Ausschlusses der weiteren ausnahmsweise zulässigen Nutzungen soll dies ein Gegengewicht im Sinne der mit der WA-Festsetzung erwünschten verträglichen Nutzungsmischung schaffen, schließt aber produzierendes Gewerbe im Plangebiet aus.

Von den allgemein zulässigen Nutzungen werden lediglich die Anlagen für kulturelle und sportliche Zwecke ausgeschlossen. Die nicht störenden Handwerksbetriebe sind in der breiter gefaßten Gruppe der sonstigen nicht störenden Gewerbebetriebe enthalten. Innerhalb dieses Nutzungsbandes ist die Zweckbestimmung des Gebietes jedenfalls gewahrt.

Ein Ausschluß von Anlagen für kulturelle und sportliche Zwecke zielt wiederum auf den größeren Flächenbedarf, der in diesem kompakten, innerörtlichen Gebiet nicht verfügbar gemacht werden kann und sich zudem in einer unerwünscht hohen Anfahrfrequenz niederschlagen könnte.

Mit der offenen Bauweise, der überwiegenden Festsetzung von Einzelhäusern und wenigen Bauflächen mit Zulässigkeit von Doppelhäusern orientiert sich der Bebauungsplan an den bestehenden Baustrukturen im unmittelbaren Umfeld. Im Plangebiet sind Baugrenzen und Baulinien festgesetzt. Die zulässige Bebauungstiefe von 15 m soll die bestehende städtebauliche Ordnung, die sich bereits im älteren Ortsteil mit nachvollziehbaren Baufluchten abzeichnet, so aufnehmen, daß eine ablesbare Reihung der Bauten entlang der Straßen auch im neuen Baugebiet gegeben ist, individuelle Vorstellungen zur Tiefe des Vorgartens in angemessenem Rahmen aber verwirklicht werden können. Nur für die längeren Baukörperreihungen in Ost-West-Richtung sind straßenseitig Baulinien festgesetzt, um die jeweilige Straßenseite mit verbindlichen Fluchtlinien strenger zu fassen. Kleinteilige Vorsprünge sind auch hier zulässig und erweitern die Möglichkeiten einer individuellen Gestaltung vornehmlich der Eingangsbereiche.

Es wird im B-Plan eine eingeschossige Bebauung vorgesehen und die geplante Grundflächenzahl der Bauflächen liegt bei 0,3. Damit sind Art und Maß der baulichen Nutzung der Umgebung angepasst.

5.1.2 Ruhender Verkehr

Der ruhende öffentliche Verkehr (Besucherparkplätze) ist durch Parkplätze entlang der Ringstraßen (Profil A+B) in dem Planungsgebiet A vorgesehen. Es wurde dabei ein Anteil von ca. 40%, bezogen auf die gesamten neu zu schaffenden Wohneinheiten realisiert. (14 öffentliche Stellplätze)

Die Stellplätze für den privaten ruhenden Verkehr sind auf den jeweiligen Privatgrundstücken zu realisieren.

5.1.3 Baugestaltung

Für die Fassaden sollen die den Wohngebäudebestand von Warnitz prägenden Materialien Putz, Mauerwerk und Holz auch im neuen Baugebiet fortgeführt werden. Auf diese Weise soll eine Stärkung des Siedlungszusammenhangs mit der vorhandenen Altbebauung erreicht werden.

Die im Gegensatz zum Bestand erhöhte bauliche Dichte legt es nahe, die bereits breite Materialpalette nicht noch weiter auszudehnen.

Die Verwendung unterschiedlicher Materialien für Hauptgebäude und Garagenwände wird nicht ausgeschlossen. Doch soll über eine Berankung der Garage die gestalterisch problematische Verwendung zu vieler Baumaterialien auf engstem Raum und der damit einhergehende Verlust der Materialwirkung gemildert werden. Eine grundstücksbezogen durchgängige Gestaltung wird angeregt.

Als Dachform sind die ortstypisch vorherrschenden Steildächer festgesetzt, die die ländliche Struktur im Bestand mitbestimmen. Mit einer zulässigen Neigung von 35 - 48 Grad bestehen für die Bauherren zufriedenstellende Wahlmöglichkeiten bezüglich Baukörperkubatur und äußerer Erscheinung, zumal keine bestimmte Dachform vorgegeben wird.

Mit 35 Grad Dachneigung kann auf kleiner Grundfläche auch ein Gebäude im Bungalowstil noch errichtet werden. Da dieser Bautyp in den vergangenen Jahren stärker nachgefragt wurde, ist rückwärtig der Gebäude am Kirschenhöfer Weg eine Gebäudezeile ausschließlich mit flacherer Neigung von 22 - 35 Grad festgesetzt. Dies erlaubt eine zufriedenstellende gestalterische Ausprägung von Bungalowbauten o. ä. auch über einer größeren Grundfläche.

Die gleiche flachere Dachneigung findet ihre Fortsetzung nach Osten hin im Plangebiet „Kirschenhöfer Weg / Bahnhofstraße“. Beide Teile zusammen bilden einen linearen nördlichen Rand der neu erschlossenen Bauflächen. Über eine Länge von zukünftig mehr als 200 m wird diese Gebäudezeile mit ihren flacher geneigten Dächern später gegebenenfalls im Straßenbild als kleinteilig ortsbildprägend und gestaltgebend wahrnehmbar sein.

Angesichts der breiten Farb- und Formpalette der möglichen Dachausbildungen soll zumindest sichergestellt werden, dass nicht noch die Dachneigungen zu breit gefächert sind. Dies wird mit der Separierung in solche von weniger als 35 Grad und von mehr als 35 Grad erreicht. Eine räumliche Erweiterung der Bauflächen mit der geringeren Dachneigung fügt sich nicht in eine städtebauliche Ordnung ein. Dachziegel werden nur in unglasierter Ausführung zugelassen, um Blendwirkungen auf Nachbargebäude zu vermeiden.

Die Begrenzung der Firsthöhe der Gebäude erfolgt mit der Zielsetzung, keine unverhältnismäßig hohen Dächer zuzulassen. Bei einer Geschosshöhe von 2,75 m brutto entsprechen 9,0 m Gebäudehöhe bereits 2 Wohnebenen zuzüglich eines

voll begehbaren Spitzbodens. Ein noch größeres Dach über einem eingeschossigen Gebäude wirkt unproportioniert und führt zu einer in diesem Umfang nicht erwünschten Vergrößerung der Gebäudekubatur.

In gleicher Weise stellt die Festsetzung der Traufhöhe mit 4,0 m sicher, daß nicht mittels einer Anhebung des Kellergeschosses bei gleichzeitig ausgeprägtem Drempele eine im Verhältnis zu den jeweiligen Nachbargebäuden unverhältnismäßige Fassadenhöhe entsteht. Die zulässige Traufhöhe läßt entweder ein stark herausgesetztes Kellergeschoß o d e r einen Drempele bis etwa 1 m Höhe zu. Ein höherer Drempele ist auch angesichts der dann unproportionierten Lage der EG-Fenster in der Fassade nicht erwünscht. Nennenswerte Einschränkungen für den Bauherren sind mit der Festsetzung der Traufhöhe nicht verbunden. Die Errichtung eines eingeschossigen Gebäudes mit ausgebautem Dach ist nicht behindert.

Aus Gründen der Umweltverträglichkeit und des ressourcenschonenden Umgangs mit Materialien sowie der weitestgehenden Aufrechterhaltung des Wasserkreislaufes werden die Verwendung von wasserundurchlässigen Belägen für die Befestigung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen/ Fußwege für unzulässig erklärt.

Das auf den Grundstücken anfallende Dachflächenwasser muss der Kanalisation zugeführt werden, da die Versickerungsfähigkeit im Gebiet nicht hoch genug ist, um anfallendes Dachflächenwasser zusätzlich auf den verbleibenden unversiegelten Grün- und Freiflächen zu versickern. Dennoch soll erreicht werden, dass über die Verwendung wasserdurchlässiger Beläge für Befestigungen zumindest ein Teil des anfallenden Regenwassers auf den Grundstücken unmittelbar in den natürlichen Wasserkreislauf zurückgegeben werden kann.

5.2 Grünflächen

Die Grundlage für die grünordnerischen textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes bildet der Grünordnungsplan (zu den Bebauungsplänen Nr.42.02 und 42.02/1) mit seiner Bestandserfassung und Bewertung. Die Eingriffs- und Ausgleichsbewertung basiert auf der Bewertung der ökologischen und den landschaftsbildenden Gegebenheiten, die im Grünordnungsplan erfasst wurden.

5.2.1 Öffentliche Grünflächen

Das straßenbegleitende Verkehrsgrün mit seinen festgesetzten Baumpflanzungen (15 Stück *Sorbus aucuparia*) ist Bestandteil der öffentlichen Verkehrsflächen. Die Baumstandorte wechseln sich mit Stellplätzen ab und werden daher gegen Befahren mit Pollern gesichert.

Die Baumart setzt sich im benachbarten Gebiet rückwärtig des Kirschenhöfer Weges fort und verbindet die beiden gestalterisch. Sie trägt die nur kleinen offenen Baumscheiben in den Verkehrsflächen und verhält sich mit ihrem mittleren Kronendurchmesser proportional zu den Kubaturen der Einfamilienhäuser. Bäume mit großen Kronendurchmessern wären den knapp bemessenen Raumverhältnissen der Vorgärten auf den kleinen Grundstücken nicht gerecht geworden, dies

weder in den Proportionen noch im Hinblick auf die von ihnen ausgehende Schattenwirkung.

Diese vorzunehmenden Baumpflanzungen sind Bestandteil des für das Plangebiet errechneten grünordnerischen Ausgleichsbedarfs.

Das Baugebiet wird keinen Kinderspielplatz erhalten. In 220 m Entfernung befindet sich der ausreichend groß bemessene Spielplatz des östlich angrenzenden Wohngebietes zur Mitnutzung. Bei einer Splittung dieser Spielfläche würde sich die Grundausstattung mit Spielgeräten unweckmäßig verringern und die Unterhaltung durch städtisches Personal auf zu viele Teilflächen verlagern.

5.2.2 Private Grünflächen

Die getroffenen Festsetzungen für die privaten Gartenanteile an den Baugrundstücken resultieren aus den im Grünordnungsplan festgelegten Rodungen von Obstgehölzen (Niederstamm) und einer langen Haselnußhecke.

An Ausgleich ist je Wohngrundstück ein Obstbaum nach freier Artenwahl und Höhe zu pflanzen. Außerdem sind auf den tiefen Grundstücken entlang der Bahnlinie als Ersatz der wegfallenden Haselnußhecke je Grundstück 2 Haselnußsträucher zu pflanzen. Alter und neuer Standort der Sträucher sind nicht identisch. Die bisherige Hecke hätte die gewählte wirtschaftliche Erschließungsstruktur bzw. eine sinnvolle städtebauliche Gebäudeanordnung erheblich erschwert.

Haselnußsträucher erreichen eine beträchtliche Größe und sind für die in Rede stehende zum Teil unter 500 m² reichende Grundstücksparzellierung nicht sonderlich geeignet. Mit dem nun gewählten Standort der Sträucher in den festgesetzten privaten Grünflächen entlang der Bahnlinie ergibt sich über mehrere Grundstücke hinweg ebenfalls eine aufgelockerte Heckenstruktur und der grünplanerisch erwünschte Biotopverbund mit einem geringeren Störungsgrad für Kleinvögel und Kleintiere.

Mit der Beschränkung auf 2 Sträucher je Grundstück sind keine erheblichen Belastungen für die Bauherren verbunden.

Innerhalb der benannten privaten Grünflächen ist ein 5 m breiter Streifen unmittelbar entlang der Bahnstrecke aus Gründen der Sicherheit des Bahnbetriebes von hochstämmigen Bäumen freizuhalten. Auf diesen tiefen Grundstücken können ansonsten unbeschränkt auch Bäume gepflanzt werden.

Zur Sicherung des Bodens und des Wasserhaushaltes sind die Gehwege und Stellplätze auf den privaten Flächen in wasser- und luftdurchlässiger Bauweise herzustellen. Betonunterbau, Fugenverguss, Betonierung und Asphaltierung sind wegen der Wasser- und Luftdurchlässigkeit verboten. Fugenoffene Pflasterflächen und wassergebundene Wege sind hingegen zulässig.

5.3 Öffentliche Verkehrsflächen

Die Verkehrserschließung des Gebietes erfolgt über zwei Anbindepunkte aus entgegengesetzten Richtungen an das vorhandene Straßennetz in Warnitz. Damit ist auch bei Sperrung eines Straßenstückes die Zufahrtmöglichkeit gesichert. Dies kommt auch dem fast fertiggestellten Baugebiet rückwärtig des Kirschenhöfer Weges zugute, das bisher nur über eine einzige Anbindung verfügte. Die Verknüpfung der Baugebiete war bereits in den ursprünglichen planerischen Konzeptionen beabsichtigt. Gehäuften Abkürzungsfahrten über diese Verbindung stehen die geringen Straßenbreiten entgegen.

Das neue Baugebiet wird über eine Ringstraße im Profil B (Fahrbahnbreite 4,0 m mit 2,0 m Ausweichspur und beidseitigem 0,5 m breitem Sicherheitsstreifen) erschlossen. Dieses Profil ist als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Hieraus ergibt sich die bauliche Ausgestaltung als Mischverkehrsfläche. Die Befahrungshäufigkeit in den kleinen und von Durchgangsverkehr nicht berührten Gebiet läßt einen Verzicht auf die Trennung von Gehweg und Fahrbahn zu. Dies wiederum kommt der Wohnqualität für die Anwohner entgegen und entlastet mit den verringerten Querschnitten diese und die Kommune bei den Erschließungs- und späteren Unterhaltskosten.

Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei gleichzeitiger Reduzierung von Bau- und Unterhaltskosten ist ein wesentliches Ziel des Erschließungskonzeptes als auch der übergeordneten städtebaulichen Zielsetzung eines flächensparenden und kostenreduzierten Bauens.

Im Bereich der geplanten 2. Reihe des Kirschenhöfer Weges werden die zukünftigen 4 Baugrundstücke durch einen später von den Bauwilligen zu erwerbenden privaten Grünstreifen entlang der zugeordneten Erschließungstrasse (Profil B) berührt.

Die ÖPNV-Anbindung ist gegenwärtig über eine gut zu erreichende Bushaltestelle am Kirschenhöfer Weg gesichert. Die Haltestelle ist vom Zentrum des Neubaugebietes maximal 200 m entfernt. Weiterhin befindet sich in Schwerin Warnitz in ca. 300 m Entfernung vom Baugebiet ein Haltepunkt der Mecklenburgbahn der Fahrstrecke Rehna – Parchim.

Im Zuge der Unterbrechung des Kirschenhöfer Weges wird es zu einer geänderten Buslinienführung kommen. Diese veränderte Linienführung und Haltestellenanordnung wird jedoch weiterhin eine angemessene Nahverkehrsbedienug des B-Plangebietes sichern.

5.4 Ver- und Entsorgung

Elektroenergieversorgung:

In Abstimmung mit den Stadtwerken Schwerin ist die Versorgung des Baugebietes mit Elektroenergie über die Errichtung einer neuen Trafostation im Kreuzungsbereich Kirschenhöfer Weg / Bahnhofstraße abgesichert.

Wärmeversorgung:

Fernwärmeleitungen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Die Wärmeversorgung des zukünftigen Baugebietes wird über individuelle Heizungsanlagen entsprechend den späteren Hauseigentümergebünschen geplant. Da im unmittelbaren Umfeld eine Erdgasversorgung vorliegt, sollte die Beheizung mit Gas favorisiert werden.

Das Plangebiet wird bereits mit erhöhtem Niederdruck gastechnisch versorgt, so dass nach Rücksprache mit dem zuständigen Versorgungsträger keine neue Gasdruckregelstation notwendig wird.

Trinkwasserversorgung:

Das Plangebiet wird von einer Trinkwasserversorgungsleitung AZ 250 tangiert. Die Wasserversorgung des Wohngebietes erfolgt über Anschlüsse an vorhandene Versorgungsleitungen im Bereich des östlich gelegenen Baugebietes und an der Bahnhofstrasse.

Löschwasserversorgung:

Zur Absicherung der Löschwasserversorgung des zu entwickelnden Bereiches ist das öffentliche Trinkwassernetz zu nutzen bzw. in diesem Bereich im Rahmen der Neuerschließung des Wohngebietes zu erweitern.

Schmutzwasserentsorgung:

Das anfallende Schmutzwasser wird über Freispiegelleitungen gesammelt und im Gefälle den bestehenden Systemen im Kirschenhöfer Weg und in der Bahnhofstrasse zugeführt.

Für die Anbindung der neuen Entwässerungsleitungen an das Entwässerungssystem im Kirschenhöfer Weg und in der Bahnhofstrasse werden die bestehenden und bereits im Umfeld verlegten Schmutzwasserleitungen mit herangezogen.

Auf dem Flurstück 26/18 ist im südlichen Grundstücksbereich eine Bebauung nach der Umverlegung der vorh. Schmutzwasserleitung (Abschnitt S10 – S11) möglich.

Das Plangebiet befindet sich in der Trinkwasserschutzzone III B.

Regenwasserentsorgung:

Die Regenwasserversickerung ist aufgrund der anstehenden Bodenarten im Gebiet nur schwer möglich.

Aus diesen Baugrundverhältnissen abgeleitet, ist folgendes Regenwasserableitungssystem vorgesehen:

Das von den befestigten Verkehrs- und den Dachflächen abfließende Niederschlagswasser wird in Abstimmung mit den SAE Schwerin über Freispiegelleitungen im Gefälle über die Bahnhofstraße und dem Forstweg in nördliche Richtung in die Straße „Zum Kirschenhof“ in eine vorhandene Regenwasserleitung DN 300 eingeleitet, die ihrerseits in ein Regenrückhaltebecken am gleichnamigen Gewerbegebiet mündet.

Drainageanlagen:

Hinweis: Im Plangebiet befinden sich Drainageanlagen, die nach Artikel 4, §12 des Schuldrechtsänderungsgesetzes vom 21.9.1994 (BGBL. I,S.2538) den Grundstückseigentümern gehören und die bei Planungen und Bauarbeiten berücksichtigt werden müssen.

Müllentsorgung:

Im zu entwickelnden Plangebiet wird auf die Ausweisung eines Wertstoffbehältersystems verzichtet, da im näheren Umfeld eine Containerstandfläche vorhanden ist. (Gewerbegebiet „Am Kirschenhof“)

5.4.1 Einrichtungen der Infrastruktur

Kindereinrichtungen:

In Warnitz ist eine Kindertagesstätte in der Bahnhofstraße als Kinderkrippen- und Kindergarteneinrichtung vorhanden. Weiterhin stehen zur Betreuung der Kinder Einrichtungen im näheren Umfeld der Stadt Schwerin zur Verfügung.

Schulen:

Für die Schulausbildung sind die Schulen des Stadtteiles Schwerin Lankow bzw. Einrichtungen der Stadt Schwerin zu nutzen. Ein den Schulöffnungszeiten angepasster Busverkehr gewährleistet die sichere Beförderung der Schüler von und zur Schule.

Versorgungseinrichtungen:

Zur Versorgung der Bewohner des neu geplanten Wohngebietes steht das in ca. 1 km Wegelänge entfernte Einkaufszentrum „Am Margaretenhof“ zur Verfügung.

5.5 Umweltbericht

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) schreibt eine Prüfung der bauplanungsrechtlichen Vorhaben im Hinblick auf erhebliche Umweltauswirkungen vor. Die Auswirkungen des Vorhabens sind in einem Umweltbericht zu erfassen.

Laut der Umweltverträglichkeitsprüfung in der Bauleitplanung (UVPG - September 2001) § 2 Abs. 3, Nr. 3 ist die „Aufstellung von Bebauungsplänen durch die Zulässigkeit von bestimmten Vorhaben im Sinne der Anlage 1“ zu begründen.

Die vorliegende Überplanung (Inhalt: Allgem. Wohngebiet, GRZ 0,3) einer Ackerfläche liegt am Rande der Ortslage Warnitz und wird nördlich, östlich (Bebauungsplan Nr. 42.02) und westlich durch Eigenheime und südlich durch die Bahntrasse Schwerin – Rehna begrenzt.

Das Plangebiet Nr. 42.02/1 „Warnitz – Bahnhofstrasse“ weist Wohnbauland in einer Größe von 17.200 m² aus. Somit ist bei der festgesetzten Grundflächenzahl von 0,3 eine Grundfläche (Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung) von **5.160 m²** überbaubar.

Das Plangebiet Nr. 42.02 „ Warnitz – Kirschenhöfer Weg/Bahnhofstrasse“ weist Wohnbauland in einer Größe von 25.365 m² aus. Somit ist bei der festgesetzten Grundflächenzahl von 0,3 eine Grundfläche (Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung) von **7.610 m²** überbaubar.

Laut der Umweltverträglichkeitsprüfung in der Bauleitplanung (Erlass vom 27.9.2001) ist der Bau eines Städtebauprojektes für bauliche Anlagen im bisherigen Außenbereich ab einer Grundfläche von 20.000 qm (Anlage 1 „UVP-pflichtige Vorhaben“ Nr. 18.7.2) einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles zu unterziehen.

Im vorliegenden Fall beträgt die geplante Grundfläche ca. 5.160 m², so dass eine UVP entfallen kann und selbst eine Pflicht zur Vorprüfung nicht besteht.

Die kumulierende Wirkung ist nach dem § 3b des UVP-Gesetzes mit dem Plangebiet 42.02 zu berücksichtigen. Auch unter Zurechnung des bereits genehmigten und verwirklichten Gebietes wird nicht der Grenzwert erreicht.

| | | |
|-----------------------------|---|-----------------------|
| - Bebauungsplan Nr. 42.02 | = | 7.610 m ² |
| - Bebauungsplan Nr. 42.02/1 | = | 5.160 m ² |
| | | <hr/> |
| | | 12.770 m ² |

Für das o. g. Vorhaben wird daher keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zum UVPG) und zur Aufstellung eines Umweltberichtes (§2a BauGB) festgestellt.

Die nachfolgende Gliederung orientiert sich jedoch an der klaren Struktur des Umweltberichtes bei der Aufbereitung der umweltrelevanten Belange.

Im Grünordnungsplan, der für die überplante Fläche bereits 2001 erarbeitet wurde, werden die ökologischen und landschaftsbildenden Gegebenheiten

erfasst, die Eingriffe in Natur und Landschaft bewertet, die Maßnahmen für den Ausgleich (Kompensation) und für den Erhalt eines leistungsfähigen Naturhaushaltes vorgeschlagen.

5.5.1 Beschreibung der Festsetzung / Eingriffsregelung

Die Angaben über den Standort mit der Lage und der Abgrenzung des Plangebietes enthält der vorliegende Punkt 1 der Begründung.

Der vorangestellte Bebauungsplan weist ein Wohngebiet mit Einfamilienhäusern und geringfügig Doppelhäuser aus (Art des Vorhabens). Der Umfang des Vorhabens sowie die geplanten Nutzungen werden unter Punkt 5.1 bis 5.4 beschrieben.

Der Bedarf an Grund und Boden, aufgeteilt nach den Nutzungsarten, wird unter Punkt 5.10 in der Flächenbilanz erfasst und beschrieben. Dabei wurde ein Versiegelungsgrad von 5.160 m² durch Wohnbebauung bei einer Grundflächenzahl von 0,3 (Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung) ermittelt. (Wohnbaulandfläche gesamt 17.200 m²)

Das Ergebnis der Eingriffsregelung und der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung wird im Teil B – Text unter dem Punkt II „Grünordnerische Festsetzungen“ genannt. Hier werden Festsetzungen für die öffentlichen (Punkt 1.) und privaten (Punkt 2.) Grünflächen getroffen, wie z.B. der Baumschutz, Obstbaumpflanzungen je Grundstück und Baumpflanzungen entlang der Straßen innerhalb des Bebauungsplanes. Die Kompensation außerhalb des Bebauungsplanes erfolgt auf dem am Pingelshagener Aubach gelegenen Flurstück 15, Flur 3, der Gemarkung Warnitz. Die Festsetzung wird unter den Punkten 2.3 (Entwicklung von Natur und Landschaft) und 3. (Zuordnungsfestsetzungen) für eine Größe von 0,945 ha getroffen. Durch die Umwandlung der Grünlandnutzung im Uferbereich des Gewässers in extensive Bewirtschaftung wird die Entwicklung naturnaher Fließgewässer gefördert und damit gleichzeitig die Artenvielfalt und das Landschaftserleben verbessert.

Zur Gewährleistung gesunder Lebensverhältnisse sind Maßnahmen zum passiven Schallschutz am Kirschenhöfer Weg und an der Bahnhofstrasse vorgesehen.

5.5.2 Beschreibung der Umwelt

Die Schutzgüter des Plangebietes und seiner angrenzenden Bereiche sind negativen Einflüssen aufgrund der direkten Wirkung der umliegenden Verkehrswege (Bahnhofstraße, Kirschenhöfer Weg, geplante Umgehungsstraße und Eisenbahnlinie) ausgesetzt.

Zum Zeitpunkt der Planaufstellung befand sich ein Großteil der Fläche in ackerbaulicher Nutzung. Einige Randbereiche wie Ruderalflächen sind ebenfalls im Bestand des Bebauungsplanes enthalten. Die ruderalen Brachflächen sind mit lückiger Gehölzstruktur durchsetzt. Entlang der Bahntrasse sind die standort-typischen Laubgebüsche für den Biotopverbund und aufgrund ihrer Funktion für das Landschafts- und Siedlungsbild von hoher Bedeutung.

Aufgrund der intensiven anthropogenen Nutzungen im Umkreis des Bebauungsgebietes besitzt die Fläche allgemeine Bedeutung als Lebensraum für Kleinvögel des Halboffenlandes.

Die Fläche enthält keine Schutzgebiete und ist auch mit keinem solchen Gebiet verbunden.

Boden, Grundwasser, Luft/Klima und Landschaft werden laut den Aussagen des Entwurfs des Landschaftsplanes mit mittlerer Wertigkeit eingestuft. Die flachwellige Grundmoränenlandschaft mit den lehmigen Sanden hat eine schlechte Versickerungseignung mit mittlerer Grundwasserneubildungs-eigenschaft. Oberflächengewässer sind nicht vorhanden. Die freie Ackerfläche ist aufgrund ihrer hängigen Lage erosionsgefährdet. Sie hat als Frischluftproduzent mittlere Bedeutung für den klimatischen Luftaustausch. Die landschaftlichen Gegebenheiten zeigen sich als Offenland mit Gehölzrandstrukturen an der Ortslage Warnitz und an der Bahntrasse. Die markanten Gebäude des Einkaufszentrums „Margaretenhof“ kennzeichnen diesen Bereich als Entwicklungsbereich der Stadt Schwerin.

Aufgrund des Vorhabens sind Veränderungen der Gestalt und Nutzung der betroffenen Grundflächen zu erwarten, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes beeinträchtigen können. So wird es zu Bodenversiegelungen durch Baumaßnahmen, zu Lärm- und Luftverunreinigungen sowie der Veränderung des Landschaftsbildes kommen. Da das Plangebiet bereits von anthropogenen Nutzungen umgeben wird und daher ein direkter Bezug zur Landschaft fehlt, bleiben die Beeinträchtigungen vorwiegend auf das Plangebiet beschränkt.

5.5.3 Beschreibung der Umweltschutzmaßnahmen

Die Umweltschutzmaßnahmen beziehen sich auf die Verminderung von nachteiligen Auswirkungen auf den Naturhaushalt. Sie sind Bestandteil der Satzung. Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens sind nicht zu erwarten.

Das Baugebiet wird als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Durch die offene Bauweise mit einer Grundflächenzahl von 0,3 und den Gestaltungsvorschriften wird die geplante Erweiterung den vorhandenen Charakter der Ortslage Warnitz beibehalten.

Die Bodenverhältnisse im Baugebiet erschweren die Versickerung vor Ort. Die Ableitung anfallenden Oberflächenwassers in eine vorhandene Vorflutleitung außerhalb des Plangebietes wird notwendig. Um den natürlichen Wasserkreislauf jedoch im maximalen Umfang zu erhalten, wird ein wasser- und luftdurchlässiger Aufbau von Gehwegen und Stellplätzen vorgeschrieben. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss oder Betonierung sind unzulässig.

Die Festlegung von passiven Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchungen der Geräuscheinwirkungen auf das Plangebiet führen zu einer Absicherung der Wohnqualität. Durch das Baugebiet selbst entstehen nachteilige Lärmbeeinträchtigungen während der Bauphase.

Die Gehölzstrukturen im Bereich der Bahngleise werden erhalten und bilden mit den privaten Grünflächen einen Biotopverbund entlang der Bahntrasse.

5.5.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

Durch das Planvorhaben entstehen keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen. Die Intensität der Beeinträchtigungen erhält durch die Größe des Vorhabens, durch die Art und die Lage des Eingriffs sowie die genannten Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen keine erhebliche Wertigkeit. Grundlage für die Bewertung bildet die Beschreibung der Umwelt.

5.5.5 Übersicht über anderweitige Lösungsmöglichkeiten

Der Flächennutzungsplan und der Entwurf des Landschaftsplanes für die Stadt Schwerin weisen keine dem Planvorhaben entgegenstehenden Entwicklungsziele bzw. Standortalternativen aus.

5.5.6 Zusammenfassung

Der Grünordnungsplan, der für die überplante Fläche bereits 2001 erarbeitet wurde, enthält alle grundlegenden Aussagen über den Bestand und die Planungsauswirkungen auf die Potentiale des Naturhaushalts wie Boden, Wasser, Klima/Luft, Arten und Biotope sowie Landschaftsbild. Diese weisen für das Plangebiet mittlere Wertigkeiten laut dem Entwurf des Landschaftsplanes auf. Durch die Erweiterung des Siedlungsentwicklungsraumes Warnitz kommt es zur Versiegelung von Boden, zur Beseitigung von einzelnen ruderalen Bracheflächen und zu einer Umwandlung von intensiv genutzten Ackerflächen in Flächen mit siedlungstypische Biotope.

In der Anlage zur Begründung „Eingriffsregelung“ wurde dieser Teil der Grünordnungsplanung überarbeitet und mit den aktuellen Zahlen des Geltungsbereiches A (+ anteilig Bereich C) berechnet.

Die Konfliktsituationen können durch geeignete Kompensationsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden. Dazu wurden Gehölzpflanzungen auf öffentlichen und privaten Flächen festgesetzt sowie Entwicklungsmaßnahmen für Natur und Landschaft in der Gemarkung Warnitz, die die Bildung natürlicher Uferbereiche am Pingelshagener Aubach fördern soll.

5.6 Altlasten

Altlastenverdachtsflächen sowie Altlasten sind nach Rücksprache im Umweltamt der Stadt Schwerin nicht bekannt.

5.7 Verkehrsentwicklung

Warnitz ist von Verkehrsströmen, die außerhalb des Ortsteils entstehen, vorbelastet. So bestehen überörtliche Verkehrsbeziehungen:

- zwischen dem Einkaufszentrum Margarethenhof und Herren Steinfeld und Friedrichsthal
- als Durchfahrten durch Warnitz in Nord-Süd-Richtung in der Relation Grevesmühlener Straße von / zur Lärchenallee
- zu- und abfließender Verkehr zum derzeitigen nördlichen Ende der Umgehungsstraße westlich des Gewerbeparks Lankow .

Dies führt an der Kreuzung Bahnhofstraße / Kirschenhöfer Weg nach einer am 18. Juni 2002 durchgeführten Messung unter Hochrechnung einer vierstündigen Verkehrszählung zu einer Tagesbelegung

- des Kirschenhöfer Weges von 3530 Fahrzeugen
- der Bahnhofstraße aus / in Richtung Friedrichsthal von 3260 Fahrzeugen
- der Bahnhofstraße aus / in nördliche Richtung von 1640 Fahrzeugen
- der Straße ‚Zum Kirschenhof‘ aus / in Richtung Herren Steinfeld von 1770 Fahrzeugen*.

Dabei ist der Verkehr in beide Richtungen in eine Zahl zusammengezogen. Es fahren 5100 Fahrzeuge in den Kreuzungsbereich ein.

Die stärkste Belegung der Kreuzung ergibt sich in der Fahrtenrelation zwischen Friedrichsthal und dem Kirschenhöfer Weg (vorwiegend zum Margarethenhof) mit 1860 Fahrten.

Die zweitstärkste Gruppe stellen die Fahrten aus / in Richtung Herren Steinfeld mit Durchfahrt des Kirschenhöfer Weges dar (1410 Fahrten).

* Bei einer Verkehrszählung am 10.11.1999 am westlichen Ortsausgang von Warnitz wurden aus / in Richtung Herren Steinfeld 2060 Kraftfahrzeuge gezählt bzw. hochgerechnet.

Perspektivisch wird die am östlichen Ortsrand von Warnitz geplante Umgehungsstraße die Durchfahrten durch den Ort in Nord-Süd-Richtung zurückgehen lassen. In Verbindung mit der Unterbrechung des Kirschenhöfer Weges in Höhe der Umgehungsstraße wird auch die bisher starke Verkehrsrelation Friedrichsthal - - Kirschenhöfer Weg erheblich an Bedeutung verlieren und eine Durchfahrt von Warnitz für Verkehrsteilnehmer aus Herren Steinfeld weniger attraktiv.

Insoweit wird die geplante Umgehungsstraße zu einer Verkehrsentlastung für Warnitz führen.

Kommt es im Zuge des Neubaus der Umgehungsstraße auch zu einer Sperrung der Bahnhofstraße in Richtung Friedrichsthal, besteht Durchgangsverkehr durch Warnitz nur noch für Verkehrsteilnehmer aus Herren Steinfeld bei einer auch für diese Gruppe verminderten Attraktivität der Ortsdurchfahrt über die nördliche Bahnhofstraße.

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus dem neuen Baugebiet Nr. 42.02 / 1 ermittelt sich in Abstimmung mit dem zuständigen Fachamt wie folgt:

32 Wohneinheiten

| | |
|---|--------------------------------------|
| 3 Einwohner/Wohneinheit = | 96 Einwohner |
| 3,3 – 4,0 Wege/ Werktag/Einwohner = | 317 – 384 Wege/Werktag |
| MIV-Anteil am Einwohnerverkehr (40-60%) = | 127 – 231 Kfz-Wege/Werktag |
| Kfz-Besetzungsgrad: 1,2 Personen/Kfz = | 106 – 193 Kfz-Fahrten/Werktag |
| Anteil Spitzenstunde an 24 Std.: 9,1% = | 10 – 18 Kfz-Fahrten/Spitzenstunde |

Aus dem neuen Baugebiet sind ca. 106 – 193 Kfz-Bewegungen pro Tag zu erwarten.

Dieses Ergebnis bedeutet im Verhältnis zu den momentan 5100 in den Kreuzungsbereich Bahnhofstraße / Kirschenhöfer Weg einfahrenden Fahrzeugen eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens einschließlich des bereits in Realisierung befindlichen Wohnbaugebietes Nr. 42.02 um ca. 5 - max. 9 %.

Mit Fertigstellung der Umgehungsstraße und der hiermit einhergehenden Unterbrechung der bisherigen Durchfahrtsstraßen wird Warnitz eine Verkehrsentlastung erfahren, die jedenfalls bei mehr als 25 % und möglicherweise bei 50 % des heutigen Wertes liegt.

Die zukünftig stark veränderten Verkehrsströme werden die heute am stärksten befahrenen Straßen(abschnitte) Bahnhofstraße Süd und Kirschenhöfer Weg am stärksten entlasten, können aber dazu führen, dass es im nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße nicht zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung kommt.

Diese Zusammenstellung lässt andererseits erkennen, dass gerade angesichts der absehbaren Entlastungen an anderer Stelle aus dem neuen Baugebiet keine unbeherrschbaren oder unzumutbaren Mehrbelastungen für das Verkehrswegenetz und für die Bürger von Warnitz entstehen.

5.8 Schallschutz

Im Zuge der Planung wurde eine rechnergestützte schalltechnische Untersuchung seitens der GFE GmbH Schwerin bzw. Geo-Projekt Schwerin GbR durchgeführt.

Im Rahmen dieser schalltechnischen Ermittlungen wurden Verkehrsgerauschemissionen der Bahnhofstraße, des Kirschenhöfer Weges, der Bahnlinie

Schwerin – Rehna, der geplanten Umgehungsstraße von Schwerin sowie des Einkaufszentrums „Am Margaretenhof“ untersucht. Das Untersuchungsgebiet ist damit großräumiger gefasst als das Bebauungsplangebiet.

Die damals zugrunde gelegten Zahlen für Verkehrsbewegungen basierten auf Schätzungen für die Bahnhofstraße und den Kirschenhöfer Weg, die sich aus Zählungen an anderer, etwas entfernterer Stelle ergaben (Ortsausgang Warnitz nach Herren Steinfeld v. 10.11.1999 und in Friedrichsthal, Warnitzer Straße am 18.07.2000). Eine zwischenzeitlich erfolgte Verkehrszählung unmittelbar an der Kreuzung Kirschenhöfer Weg / Bahnhofsstraße am 18.06.2002 ergab keine Anhaltspunkte, dass Korrekturen am ursprünglich verwendeten Datenbestand erforderlich würden. Die Belegung des Kirschenhöfer Weges erwies sich in der letztgenannten Zählung als geringer, als in der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass auf den neu zu bebauenden Flächen die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 in Bezug auf den Straßen- und Schienenverkehrslärm weitestgehend eingehalten oder unterschritten werden. Für den Gebäudebestand entlang des Kirschenhöfer Weges und der Bahnhofstrasse sind auf der Grundlage der jetzt bereits bestehenden Verkehrssituation Überschreitungen festgestellt worden. Die vom Gewerbelärm einzuhaltenden Orientierungswerte (hier: Sondergebiet „Am Margaretenhof“) werden an allen Immissionsorten unterschritten.

Untersucht wurde dabei im Gutachten zunächst die wahrscheinlichste Fallkonstellation, die einen Bau der Umgehungsstraße und eine Abhängung des Kirschenhöfer Weges als Sackgasse vorsieht.

In diesem Fall, nachfolgend **„Verkehrsprognose“** genannt, führt die Reduzierung der Verkehrsbelegung der das Gebiet berührenden oder an ihm vorbeiführenden Straßen „Kirschenhöfer Weg (Ost)“ und „Bahnhofstraße (Süd)“ innerhalb des Plangebietes zu einer Verringerung der Lärmbelastung, so dass sich kein Gebäude im Lärmpegelbereich III befindet.

Durch die Neubauvorhaben selbst ergeben sich bezüglich der Lärmbelastungen keine wesentlichen zusätzlichen bzw. negativen Auswirkungen auf die umliegenden Nutzungen.

Für das Plangebiet würden auf Grundlage der Ergebnisse bezogen auf den Prognosefall (d.h. Durchfahrt nach Friedrichsthal gesperrt und Kirschenhöfer Weg als Sackgasse) keine zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen notwendig. Weitere in dieser Phase untersuchte Lastfälle können hier außer Betracht bleiben.

In einem zweiten Bearbeitungsschritt der schalltechnischen Untersuchung wurde der ungünstigste Fall (derzeitige Verkehrsbelegung auf dem Kirschenhöfer Weg und der Bahnhofstraße, Umgehungsstraße wird realisiert sowie Erhöhung des zulässigen Streckentempos auf der südlich angrenzenden Bahnlinie) unter Einbeziehung des Gebäudebestandes und der Neubauplanungen im Stand der städtebaulichen Entwurfslösung vom 11.12.2001 ermittelt.

- Für diesen Fall wird festgestellt, dass innerhalb des Plangebietes die nördlichen Außenbauteile von 4 Bestandsgebäuden und einem Neubau am Kirschenhöfer Weg im Lärmpegelbereich III liegen. Die Ost- und Westfassaden dieser Gebäude liegen in einem Lärmpegelbereich II.
- Ein Gebäudeneubau an der Bahnhofstrasse befindet sich mit den westlichen Außenbauteilen im Lärmpegelbereich III, die Nord- und Südfassaden im Lärmpegelbereich II.
- Die restliche Neubebauung befindet sich bis auf 2 Neubauten an der Bahnhofstrasse, die sich im Lärmpegelbereich II befinden, in einem Lärmpegelbereich I.

Diese ungünstigste Konstellation, die sich aus dem 2. Bearbeitungsszenario ergibt, wird zur Grundlage für den Bebauungsplan gemacht. Darin werden die Flächen innerhalb des Lärmpegelbereichs III als Flächen mit Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gekennzeichnet und im Textteil hierzu Festsetzungen getroffen.

Die Festsetzungen für die vorhandene Bebauung am Kirschenhöfer Weg und an der Bahnhofstrasse haben zur Folge, dass nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes bei Ausbaumaßnahmen am Dach, Aufstockungen, Austausch von Fenstern usw. die jeweiligen Anforderungen an die Luftschalldämmung zu erfüllen sind. Die Verpflichtung für die Anzeige von Baumaßnahmen obliegt den jeweiligen Hauseigentümern und richtet sich nach den Maßgaben der Landesbauordnung.

Es wird empfohlen, dem ständigen Aufenthalt dienende Räume und insbesondere Schlafräume nicht in den Bereich von Gebäudefronten mit Lärmpegelbereich III einzuordnen. Sie sind dort allerdings zulässig, soweit entsprechender passiver Schallschutz vorgesehen wird. Für Fenster von Schlafräumen gehört zum passiven Schallschutz der zwingende Einbau schallgedämpfter Lüftungen.

Im Bedarfsfall lässt sich der schalltechnischen Untersuchung entnehmen, welche Gebäudeseiten einem Lärmpegelbereich I oder II zugeordnet sind. Ein zusätzlicher Schallschutz wird hier nicht erforderlich.

5.9 Denkmalschutz

Nach Rücksprache im Amt für Denkmalpflege sind keine Denkmäler bzw. Bodendenkmäler angezeigt.

5.10 Flächenbilanz

Teil A (Planung)

- Allgem. Wohngebiete 1,72 ha
- Öffentl. Verkehrsflächen
(einschl. Straßenbegleitgrün u. Gehweg) 0,35 ha
- Grünflächen (p) 0,25 ha

2,32 ha

Teil C (Bestand)

- Allgem. Wohngebiet 0,55 ha

Größe des Plangebietes: 2,87 ha

Die Größe der Baugrundstücke wird wie folgt geplant:

Einzelhausgrundstücke: ca. 450 bis 880 m²

Anzahl Teil A: ca. 32 EFH-Grundstücke

• • • • •

Die Begründung wurde in der Sitzung der Stadtvertretung der Stadt Schwerin am gebilligt.

Schwerin, den

L.S.

.....
Oberbürgermeister