



Begründung zur

5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 01 der Gemeinde Ziesendorf, Landkreis Rostock für das „Wohngebiet Kiesweg“

betreffend die Bushaltestelle in Ziesendorf an der Einmündung des Kiesweges in die Doberaner Straße

gebilligt durch Beschluss der Gemeindevertretung vom:
ausgefertigt am:

10.12.2019

Witt, Bürgermeister

Inhalt	Seite
1. Planungsziele, Planungserfordernis, Rechtsgrundlagen	3
2. Geltungsbereich, Bestand, Nutzungsbeschränkungen/Altlasten	3
3. Grundzüge der Planung.....	5
4. Bauliche und sonstige Nutzung.....	5
5. Erschließung des Plangebietes	5
6. Grünordnung, Eingriffsregelung nach § 1a (3) BauGB.....	5

1. Planungsziele, Planungserfordernis, Rechtsgrundlagen

Planungsziele, Planungserfordernis:

Im Zusammenhang mit dem Neubau eines Gemeindezentrums in Ziesendorf wird die Neuordnung der Bushaltestellen an der L13 im Bereich des Kiesweges notwendig, da die vorhandene Haltestelle am Dorfplatz entfällt. Die Gemeinde plant dazu eine Erneuerung der bestehenden Buswendeschleife mit Bushaltestelle an der Einmündung des Kiesweges in die L 13 (Dorfstraße) sowie eine Aufweitung der L 13 (Dorfstraße) im Kreuzungsbereich mit der L 132 (Dorfplatz) mit einer straßenbegleitenden Bushaltestelle. Dabei stehen der Entwurfsplanung für die Buswendeschleife mit Haltestelle die Festsetzungen des B-Plans Nr. 01 über einen Bereich ohne Ein-/Ausfahrt von/zur L 13 (Dorfstraße) sowie über das Dorfgebiet MD 10 (GRZ 0,6; GFZ 0,6; Z = I) entgegen. Sowohl die bestehende als auch die geplante Buswendeschleife nehmen Flächen in Anspruch, die als Dorfgebiet festgesetzt sind, und erfordern eine Zufahrt von der L 13 (Dorfstraße)

Zur Gewährleistung der Umsetzbarkeit der neuen Buswendeschleife mit Bushaltestelle soll der B-Plan Nr. 1 an den verkehrstechnisch abgestimmten Straßenbauentwurf vom 10.12.2019 angepasst werden. Der inhaltliche Umfang der Abweichungen von den B-Planfestsetzungen berührt sowohl öffentliche als auch private Belange, deren Koordination nicht einer Befreiungsentscheidung (§ 31 (2) BauGB) im Rahmen der straßenaufsichtlichen Genehmigung (§ 10 StrWG M-V) überlassen werden kann, sondern eine spezifische planerische Abwägung der Gemeinde erfordert. (vgl. Lkr. LRO, SN v. 18.10.2019/61.1.21)

Rechtsgrundlagen:

Die Änderung des Bebauungsplans erfolgt auf der Grundlage der §§ 1 (3), 2 (1) i.V.m. §§ 8-10 BauGB. Für die Aufstellung und den Vollzug dieses Bebauungsplans gelten folgende Rechtsgrundlagen:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634),
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786).

Der Änderungsbereich erfüllt die Merkmale der Innenentwicklung nach § 13a BauGB. Der Bebauungsplan wird deshalb im beschleunigten Verfahren unter Anwendung der Vorschriften des § 13 (2, 3) BauGB geändert. Im Rahmen der Innenentwicklung wird von einer Umweltprüfung abgesehen; Eingriffe in den Naturhaushalt / das Landschaftsbild, die mit der Planänderung verbunden sein können, gelten als zulässig, ohne dass ein Ausgleich erforderlich würde (§§ 13 (3), 13a (2) Nr. 4 BauGB).

Vorgaben übergeordneter Planungen:

Raumordnung und Landesplanung:

Bauleitpläne sind gem. § 1 (4) BauGB den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Die Leitlinien der Landesentwicklung und Ziele der Raumordnung werden durch das Landesraumentwicklungsprogramm M-V (LEP) und das Regionale Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg / Rostock (RREP, Fortschreibung 12/2019) vorgegeben.

Die geplante Buswendeanlage entspricht den landesplanerischen Grundsätzen über die Sicherung der Mobilität der Bevölkerung und der Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs (LEP, Kap. 6.2.2) und über die Verbesserung der Bedingungen des öffentlichen Nahverkehrs (RREP, Kap.6.4).

Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden durch die Planänderung nicht berührt.

Flächennutzungsplan:

Der Flächennutzungsplan ist für die 5. Änderung des Bebauungsplans nicht relevant. Aufgrund des geringen Flächenumfangs des Änderungsbereichs ist die 5. Planänderung als aus dem wirksamen Flächennutzungsplan gem. § 8 (2) BauGB entwickelt anzusehen.

Sonstige Planungen der Gemeinde:

Der 5. Änderung des Bebauungsplans liegt die Entwurfsplanung „Neubau Buswendeschleife und Regenentwässerung Ziesendorf“ zugrunde (aib Bauplanung Nord GmbH, 12/2019) .

2. Geltungsbereich, Bestand, Nutzungsbeschränkungen/Altlasten

Geltungsbereich / Bestand:

Der Änderungsbereich befindet sich in zentraler Ortslage, unmittelbar südwestlich der Ortsdurchfahrt der Landesstraße 13 und ca. 30 m südlich der Kreuzung L 13 / L 132. Eine Teilfläche des Änderungsbereichs (Flst. 141/6) wird derzeit bereits als Buswendeschleife / Haltestelle genutzt. Sie ist über eine selbständige Zufahrt und über den Kiesweg an die Landesstraße 13 (Dorfstraße) angeschlossen und mit einer Schotterdecke befestigt. Der Haltestellenbereich ist an einem Hochbord auf 16 m Länge mit Beton-Verbundpflaster

befestigt und mit einem Wartehäuschen ausgestattet. Südlich des Wartehäuschens befindet sich ein Standplatz für Recycling-Container (DSD). Die Buswendeschleife unterschreitet im derzeitigen Bestand die Ausbaustandards für Haltestellenbereiche und die Mindeststradien für Gelenkbusse (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen: Kap. 6.1.10.8, Bild 61).

Der Änderungsbereich befindet sich überwiegend im Eigentum der Gemeinde (Flst. 141/6). Die südwestlich und nordwestlich angrenzenden Flurstücke, die unmittelbar von der Planänderung berührt werden (Flst. 139/2 / Wiesenweg 1 und Fst. 141/5 / Kiesweg 38), befinden sich in privatem Eigentum und werden als Wohngrundstücke genutzt.

Baugrund / Versickerungsfähigkeit:

Zur Beurteilung des Baugrunds liegt der Geotechnische Bericht 19-138 vor (IBURO, 07/2019). Der geol. Untergrund im relevanten Bereich besteht aus spätglazial in großer Stärke abgelagertem Geschiebemergel, der zwischenzeitlich oberflächlich zu Geschiebelehm verwittert (entkalkt) und bereichsweise durch Bodenwassereinflüsse aufgeweicht ist. Die Deckschichten sind anthropogenen Ursprungs (Auffüllungen, Befestigungen).

Das anstehende Bodenmaterial stellt grundsätzlich einen tragfähigen Baugrund dar. Als Aushub sind die Böden bei Wiedereinbau jedoch nur mäßig verdichtbar. Geschiebemergel ist frostempfindlich und neigt in der zu Geschiebelehm verwitterten Hangendzone zu Staunässebildung. Durch Bodenwassereinflüsse aufgeweichte Geschiebelehm- und Geschiebemergelböden sind als Baugrund und Erdbaustoff ungeeignet.

Die bindigen Böden wirken aufgrund ihrer geringen hydraulischen Leitfähigkeit ($k_f \leq 5 \times 10^{-8} \text{ m/s}$) gegenüber Sickerwasser als Stauschichten. Der Planbereich ist für eine effektive Versickerung von Niederschlagsammelwasser deshalb ungeeignet.

Nutzungsbeschränkungen / Altlasten:

Grund-/Oberflächenwasser:

Der Planbereich ist hydrologisch dem Einzugsgebiet des Waidachs zuzuordnen, der über die Beke in die Warnow entwässert. Das Plangebiet liegt in der Oberflächenwasserschutzzone III der Warnow. Gem. § 136 LWaG M-V gilt die Schutzzonenverordnung vom 27.03.1980 fort und ist entsprechend zu beachten.

Die Vorflut wird über das verrohrten Gewässer 2LV33-R/KW gebildet, an das in Höhe des Einmündungsbereichs L13 / Am Mühlenberg angeschlossen werden kann. Der Vorfluter befindet sich in der Unterhaltungslast des WBV „Warnow - Beke“ und gehört nicht zu den nach der WRRL berichtspflichtigen Gewässern.

Nach der Hydrogeologischen Übersichtskarte liegen die Isohypsen des oberen Grundwasserleiters bei etwa 16 m ü.HN. Das Grundwasser ist mit einem Flurabstand von $> 10 \text{ m}$ gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen relativ geschützt. Nach ergiebigen Niederschlagsperioden ist oberhalb der Geschiebelehmschicht mit einem Aufstau von Sickerwasser und erhöhten Bodenwasserständen zu rechnen.

Altlasten sind im Plangebiet nicht bekannt.

Die Beprobung des möglichen Schadstoffinventars potenzieller Aushubböden im Planänderungsbereich ergab keine gegenteiligen Erkenntnisse. Unter Berücksichtigung des gegebenen GW-Flurabstandes und der örtlich ausreichend starken bindigen Deckschicht kann Aushubmaterial am Standort in offener Bauweise weiterverwendet werden (IBURO, 07/2019: MP 3, BS 21).

Schutzgebiete für Natur und Landschaft nach §§ 23 bis 27 BNatSchG, Natura 2000- Gebiete (§§ 32 BNatSchG) oder gesetzlich geschützte Biotope/Geotope (§ 20 NatSchAG M-V/§ 30 BNatSchG) sind von der Planänderung nicht berührt. An der Nordostseite (außerhalb) des Plangeltungsbereiches sind jedoch 2 nach § 19 NatSchAG M-V geschützte Alleebäume mittelbar von der Planänderung betroffen. Entsprechend der Vorhabensplanung (Straßenbauentwurf v. 10.12.2019) erfordert die Neuanlage der Buswendeschleife eine Rodung beider Bäume (2 x Linde, StU 2,25 m, StU 1,8 m). Ein weiterer Alleebaum südlich der Einmündung Wiesenweg soll im Zuge der beabsichtigten Straßenausbaumaßnahme zugunsten der Anlage eines Gehweges an der L 13 gerodet werden (Linde, StU 1,9 m). Zu den 3 Bäumen liegt der UNB ein Fällantrag vor (aib Bauplanung Nord GmbH, 17.12.2019).

Denkmalschutz: Im Änderungsbereich des B-Plans sind keine Bau- und Kulturdenkmale berührt. Bodendenkmale sind ebenfalls nicht bekannt. Bei Erdarbeiten können jedoch jederzeit archäologische Funde entdeckt werden.

Festpunkte des aml. geodätischen Grundlagennetzes: keine

3. Grundzüge der Planung

Die geplante Umnutzung des Flst. 141/6 für verkehrliche Zwecke berührt planungsrechtliche Grundzüge des Bebauungsplans (bisher Dorfgebiet / GRZ 0,6; GFZ 0,6; Z = I). Die faktische Nutzungssituation, die durch den langjährigen Bestand einer Buswendeschleife mit Haltestelle gekennzeichnet ist, bleibt dabei unverändert. Auf der Grundlage des geänderten B-Plans sollen jedoch die Ausbaudetails der Anlage geändert werden.

4. Bauliche und sonstige Nutzung

Die Festsetzung des Dorfgebietes MD 10 wird für das Flst. 141/6 und je eine Teilfläche aus 139/2 (0,5 m²) und 141/5 (3 m²) zugunsten der Neufestsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche aufgegeben. Die bisher zulässige bauliche Nutzung entfällt damit im Änderungsbereich.

Die Planänderung wurde im Zuge des geplanten Neubaus eines Dorfgemeinschaftshauses erforderlich. Durch den Neubau entfällt die bisherige Haltestelle am Dorfplatz. Dies erfordert eine Neuordnung der gesamten Haltestellensituation wie auch weiterführend (außerhalb des B-Plangebietes) – der Gehwegverbindungen einschließlich Errichtung einer Fußgängerampel. Bezüglich des B-Plans ergibt sich dabei der Flächenbedarf nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus den Vorgaben zu Haltestellen und zu Bus-Wendeanlagen, insbesondere aus den geometrischen Schleppkurvenanforderungen von Gelenkbusen (RASt 06: Kap. 6.1.10.8, Bild 61).

Die festgesetzte Verkehrsfläche bleibt ohne Auswirkungen auf die Nutzungsintensität der Wendeanlage mit Haltestelle bzw. auf den Busfahrplan. Deshalb ist im Vergleich zum bisherigen Nutzungsregime keine erhebliche Änderung der Immissionssituation auf den angrenzenden Grundstücken zu erwarten, die zum Wohnen genutzt werden. Ein Lärmschutzanspruch ergäbe sich nach der 16. BImSchV bei Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) -tags/nachts- und einer Lärmpegelerhöhung um mehr als 1 dB(A), die durch einen "erheblichen baulichen Eingriff" in den Straßenkörper verursacht wird. Das ist hier nicht der Fall. Die „Verlärmung“ der benachbarten Wohnhäuser (Abstand ca. 34 m bzw. 37 m zur L 13) liegt deutlich unterhalb der vg. Immissionsgrenzwerte, die bereits ab einem Abstand von ca. 13 m zur Fahrbahn der L 13 eingehalten werden.

5. Erschließung des Plangebietes

Die Herstellung der Bushaltestelle ist im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Neubau Buswendeschleife und Regenentwässerung Ziesendorf“ vorgesehen. Dabei werden Umbauten / Aufweitungen an den Landesstraßen L 13, L132 im Kreuzungsbereich, Änderungen von Gehwegebeziehungen und eine Erneuerung der Regenwasserableitung der Straßenentwässerung erforderlich, die den Bereich der Planänderung jedoch nicht berühren.

Als Auswirkung der Planänderung ist die Fällung von zwei nach § 19 NatSchAG geschützten Straßenbäumen vorgesehen (2 x Linde, StU 2,25 m, StU 1,8 m). Dies ist erforderlich zur Berücksichtigung der Schleppkurve eines Busses an der Einfahrt in die geplante Buswendeschleife und zur Berücksichtigung einer ausreichenden Eckausrundung für einen rechts abbiegenden Bus an der Einmündung des Kiesweges in die L 13. Ein entsprechender Fällantrag liegt der Naturschutzbehörde vor (sh. Pkt. 2)

6. Grünordnung, Eingriffsregelung nach § 1a (3) BauGB, Artenschutz

Grünordnerische Maßnahmen sind Gegenstand der vorliegenden Genehmigungsplanung der Gesamtmaßnahme „Neubau Buswendeschleife und Regenentwässerung Ziesendorf“ (Stand 10.12.2019). Weitergehende planungsrechtliche Regelungen sind nicht beabsichtigt.

Eine Eingriffsermittlung gem. § 1a (3) BauGB ist wegen der Anwendung des beschleunigten Verfahrens entbehrlich. Eingriffe gelten gem. § 13a (2) Nr. 4 BauGB als vor der Planaufstellung erfolgt bzw. zulässig. Ein Ausgleich ist gem. § 1a (3) BauGB deshalb nicht erforderlich.

Über die erforderlichen Ersatzpflanzungen für die Fällung von Alleebäumen ist unabhängig vom B-Plan im Zusammenhang mit dem vorliegenden Fällantrag zu entscheiden (Gegenstand der Gesamtmaßnahme „Neubau Buswendeschleife und Regenentwässerung Ziesendorf“).