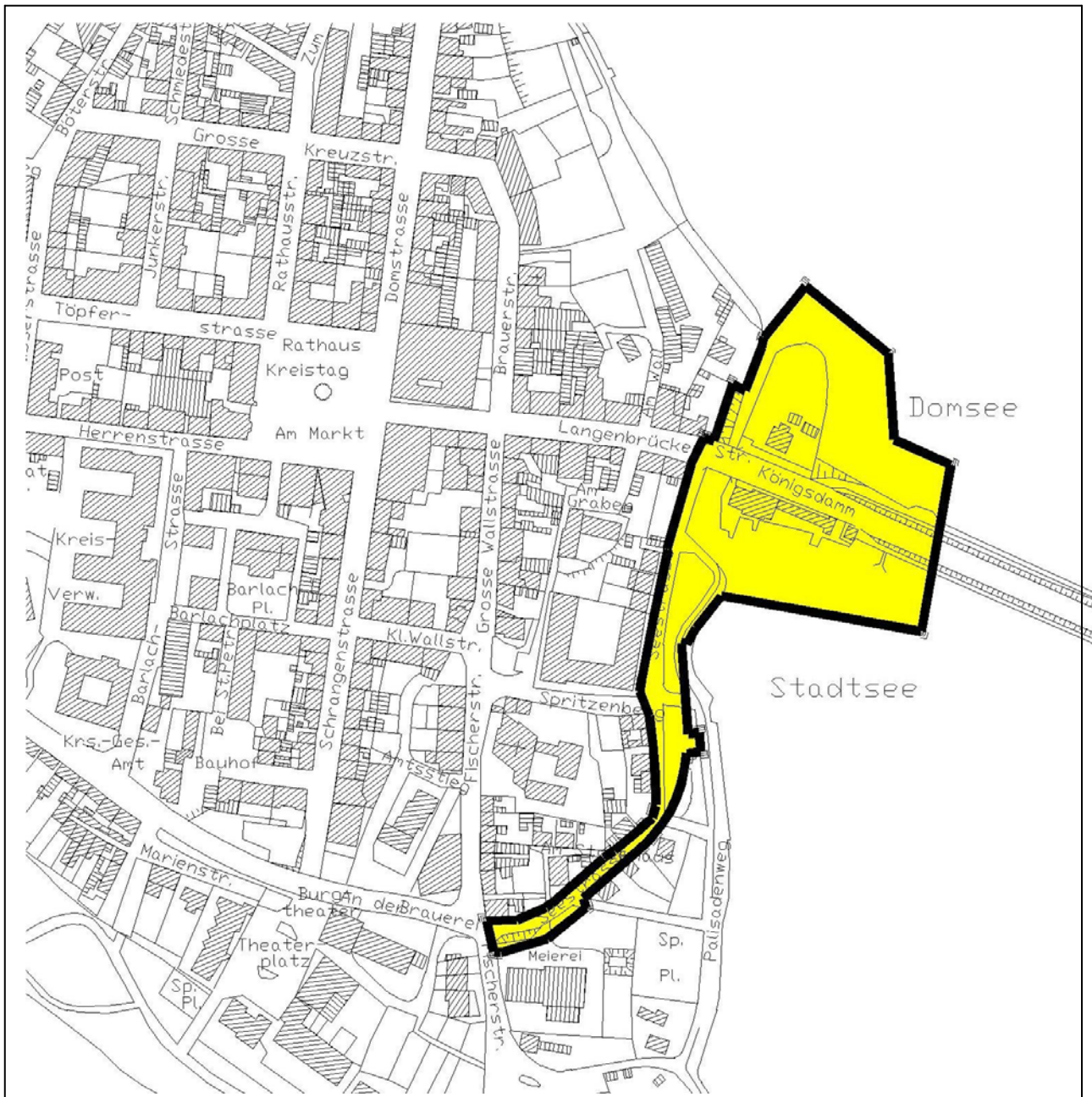


# STADT RATZEBURG

## BEGRÜNDUNG ZUR NEUAUFSTELLUNG DES BEBAUUNGSPLANES NR. 55

FÜR DEN BEREICH „SEESTRASSE / ANBINDUNG KÖNIGSDAMM“



**ENTWURF**  
**VORLAGE ZUM SATZUNGSBESCHLUSS**

# BEGRÜNDUNG ZUR NEUAUFSTELLUNG DES BEBAUUNGSPLANES NR. 55

Inhaltsübersicht	Seite
<b>1. Grundlagen für die Aufstellung des B-Planes Nr.551</b>	
1.1 Gesetzliche Grundlagen	2
1.2 Plangrundlage	2
1.3 Planvorgaben	2
1.3.1 Regionalplan	2
1.3.2 Flächennutzungsplan	2
1.3.3 Bestehendes Planungsrecht	2
1.3.4 Angrenzende Bebauungspläne	3
1.3.5 Sonstige bestehende Satzungen	3
1.3.6 Rahmenplanung	3
1.3.7 Denkmalschutz	3
1.3.8 Landschaftsschutz	4
<b>2. Lage und Abgrenzung des Plangeltungsbereiches</b>	4
2.1 Beschreibung des Plangeltungsbereiches und der angrenzenden Bereiche	4
2.2 Altlasten	5
<b>3. Planungsfordernis</b>	6
<b>4 Ziel und Zweck der Planung</b>	7
<b>5. Inhalt des Bebauungsplanes</b>	7
5.1 Verkehrsflächen	8
5.2 Art und Maß der baulichen Nutzung	9
5.3 Grünordnerische Festsetzungen	11
5.3.1 Öffentliche Grünflächen	11
5.3.2 Private Grünflächen	12
5.3.3 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	12
5.3.4 Anpflanzungen sowie Erhaltung von Bäumen und sonstigen Bepflanzungen	12
<b>6. Auswirkungen dieses Bebauungsplanes</b>	13
6.1 Immissionsschutz	13
6.1.1 Luftschadstoffe	13
6.1.2 Verkehrslärm	13
6.1.3 Erschütterungen	14
6.1.3.1 Planungsrechtliche Beurteilung	14
6.1.3.2 Immissionsschutzrechtliche Beurteilung	16
6.1.3.3 Schlussfolgerung	17
6.2. Natur und Landschaft (naturschutzrechtliche Eingriffsregelung)	17
<b>7. Ver- und Entsorgung</b>	17
7.1 Versorgung	17
7.2 Entsorgung	18
7.2.1 Schmutz- und Oberflächenwasser	18
7.2.2 Abfallentsorgung	18

<b>8.</b>	<b>Umweltbericht</b>	<b>18</b>
8.1	Einleitung	18
8.1.1	Inhalt und wichtige Ziele des Bebauungsplanes	18
8.1.2	Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung bei der Planaufstellung	19
8.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	20
8.2.1	Schutzgut Menschen	20
8.2.2	Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt	21
8.2.3	Schutzgut Boden	23
8.2.4	Schutzgut Wasser	23
8.2.5	Schutzgüter Klima/ Luft	23
8.2.6	Schutzgut Landschaft	24
8.2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	24
8.2.8	Wechselwirkungen zwischen den Umweltschutzbelangen	25
8.2.9	Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen	25
8.2.10	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	25
8.2.11	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	25
8.3	Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Angaben	26
8.4	Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplanes auf die Umwelt	26
8.5	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	26
<b>9.</b>	<b>Beschluss über die Begründung</b>	<b>27</b>

Anlage 1 Grünordnerischer Fachbeitrag (GOF), Trüper Gondesen Partner, Lübeck

Anlage 2 Straßenverkehrslärmuntersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 55 neu „Seestraße / Anbindung Königsdamm“ der Stadt Ratzeburg (Ausbau der südlichen Sammelstraße, 4. und 5. Bauabschnitt / Anschluss Königsdamm), Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler, Mölln, Februar 2007

Anlage 3 Luftschadstoffuntersuchung ,Lairm Consult GmbH, Hammoor, Februar 2007

Anlage 4 Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 55: Untersuchung zum Artenschutz /Limnologische Untersuchung , Planula, Planungsbüro für Naturschutz und Landschaftsökologie, Hamburg – zusammen mit Firma KLS – Dr. Jürgen Spieker, Hamburg

## 1. Grundlagen für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 55

### 1.1 Gesetzliche Grundlagen

- Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316)
- Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I, S. 132), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.4.1993 (BGBl. I, S. 466)
- Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193)
- Das Landesnaturschutzgesetz vom 3. März 2007 (GVOBl. Schl.-H. 2007 S. 136)
- Die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 – PlanZV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I Nr. 3 vom 22. Januar 1991)

### 1.2 Plangrundlage

Als Plangrundlage dient eine aktualisierte Abzeichnung der Flurkarte im Maßstab 1:500.

### 1.3 Planvorgaben

#### 1.3.1 Regionalplanung

In dem Regionalplan für den Planungsraum I aus dem Jahre 1998 ist Ratzeburg als Unterzentrum mit der Teilfunktion eines Mittelzentrums ausgewiesen.

#### 1.3.2 Flächennutzungsplan

Im **Flächennutzungsplan** sind für den Geltungsbereich neben Verkehrsflächen Grünflächen und im nördlichen Teil gemischte Bauflächen dargestellt

#### 1.3.3 Bestehendes Planungsrecht

Am 15.09.1997 hat die Stadtvertretung der Stadt Ratzeburg den Bebauungsplan Nr. 55 als Satzung beschlossen. Die Satzung wurde am 26.08.1998 rechtskräftig.

Mit Urteil des Schleswig-Holsteinischen Obergerichtes vom 06.12.2001 wurde der Bebauungsplan Nr. 55 im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens für nichtig erklärt. Aus diesem Grunde gelten zur Zeit für den hier überplanten Bereich die Bestimmungen des § 34 BauGB bzw. in Randbereichen die Bestimmungen des § 35 BauGB.

### 1.3.4 Angrenzende Bebauungspläne

Nordwestlich an den Bebauungsplan Nr. 55 grenzt der Plangeltungsbereich des **Bebauungsplans Nr. 59** aus dem Jahre 1997. Grund für die Aufstellung dieses Plans war der Bau der inzwischen seit einigen Jahren fertiggestellten Parkpalette am Wall sowie eine teilweise Bebauung zugunsten gewerblicher Nutzungen und Wohnnutzungen. Außerdem ermöglichte der B-Plan 59 ergänzende Blockrandbebauungen und diente als planungsrechtliche Grundlage zum Ausbau eines Bootsanlegers für die Personenschifffahrt sowie zur Sicherung öffentlicher und privater Grünflächen einschließlich eines Uferwanderweges.

Unmittelbar westlich der Seestraße liegt der Bebauungsplan 3.9 vom 12.1.1983. Er diente als planungsrechtliche Grundlage für den Neubau des Polizeigebäudes. Festgesetzt ist hier eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Verwaltung“.

### 1.3.5. Sonstige bestehende Satzungen

Ein Teil des Plangeltungsbereiches, und zwar die Bereiche Königsdamm Nr. 1 und 2, liegen innerhalb der Erhaltungssatzung der Stadt Ratzeburg vom 1. März 1989.

Die Ortsgestaltungssatzung der Stadt gilt für den gesamten Plangeltungsbereich dieses Bebauungsplans.

Der Plangeltungsbereich lag bisher innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „H“ der Stadt Ratzeburg. Die Sanierungssatzung wurde jedoch mit Bekanntmachung vom 24.03.2007 aufgehoben, so dass auf eine nachrichtliche Darstellung der Abgrenzung des Sanierungsgebietes im Bebauungsplan verzichtet werden kann.

### 1.3.6. Rahmenplanung

Für den Inselbereich der Stadt Ratzeburg besteht ein städtebaulicher Rahmenplan aus dem Jahre 1982, dessen Fortschreibung 1990 beschlossen wurde.

Der Rahmenplan sieht in seinem Verkehrskonzept eine in beiden Richtungen befahrbaren Ausbau des Südrings zur Entlastung der Inselstadt vor. Der Anschluss der Seestraße an den Königsdamm ist dort östlich des Fährhauses über einen Brücken- bzw. Dammbau durch den kleinen Küchensee vorgesehen.

Dieses Konzept wurde allerdings aufgrund von hierfür erforderlichen gravierenden Eingriffen in Natur und Landschaft und insbesondere wegen der nicht finanzierbaren zusätzlichen Aufwendungen verworfen. Grundlage für den Bebauungsplan Nr. 55 ist jetzt das von der Stadtvertretung beschlossene Verkehrskonzept vom September 2006. Siehe hierzu Absatz 3 und 4.1 dieser Begründung.

### 1.3.7 Denkmalschutz

Die Gebäude Königsdamm Nr. 1 und Nr. 2 sowie das Gebäude Seestraße Nr. 10 sind als Kulturdenkmale gemäß § 1 DSchG einzustufen. Das an den Geltungsbereich angrenzende ehemalige Brückenzollhaus Langenbrücker Straße 17 ist nach § 5 DSchG als besonderes Kulturdenkmal in das Denkmalsbuch eingetragen. Der Fachdienst Denkmalpflege des Kreises weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass deshalb alle baulichen Veränderungen, auch Freiflächengestaltungen, im nördlichen Teil des

Bebauungsplanes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 3 DSchG<sup>1</sup> einer denkmalrechtlichen Genehmigung bedürfen.

Wegen der Bedeutung der Stadtinsel als Standort slawischer und mittelalterlicher Besiedlung ist im gesamten Bebauungsplangebiet mit archäologischen Funden zu rechnen.

Auf Empfehlung der unteren Denkmalschutzbehörde wird deshalb folgender Hinweis in den Text Teil B des B-Planes aufgenommen:

*„Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist gemäß § 15 Denkmalschutzgesetz unverzüglich unmittelbar oder über die Stadt die obere Denkmalschutzbehörde, das Archäologische Landesamt, zu beteiligen.“*

### **1.3.8 Landschaftsschutz**

Der gesamte Plangeltungsbereich liegt im Gewässer- und Erholungsschutzstreifen des Domsees bzw. des Kleinen Küchensees (Stadtsees) gemäß § 26 LNatSchG. Eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 11 Abs. 5 LNatSchG (alte Fassung) zur Errichtung von baulichen Anlagen in dem Gewässer- und Erholungsschutzstreifen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 55 (alte und für nichtig erklärte Fassung) wurde mit Bescheid vom 26.06.1998 erteilt.

## **2. Lage und Abgrenzung des Plangeltungsbereiches**

Der Plangeltungsbereich liegt unmittelbar am östlichen Rand der Stadtinsel und ist im Übersichtsplan M 1: 5.000 auf dem Deckblatt dargestellt. Wie im ursprünglichen Bebauungsplan Nr. 55 sind die Seestraße, der Königsdamm - einschließlich der Grundstücke Königsdamm 1 und 2 – sowie teilweise angrenzende Wasserflächen in einer Tiefe von ca. 35 m in den Geltungsbereich einbezogen. Der Plangeltungsbereich wurde aber gegenüber dem ursprünglichen B-Plan 55 nach Süden erweitert. Hierdurch wird im Rahmen der Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 55 auch der südliche Teil der noch nicht ausgebauten Seestraße bis zum Anschluss an die Fischerstraße mit überplant.

Eine weitere Änderung des Plangeltungsbereiches gegenüber dem ursprünglichen B-Plan Nr. 55 ergibt sich gegenüber der Bebauung Seestraße 18 und 20. Hier ist im Bereich des heutigen Parkplatzes ein unterirdisches Regenklärbecken geplant, dass in dem B-Plan mit berücksichtigt werden soll. Es war allerdings bereits im ursprünglichen B-Plan 55 vorgesehen, aber an anderer Stelle innerhalb der Straßenverkehrsfläche, und zwar etwas weiter nördlich.

### **2.1 Beschreibung des Plangeltungsbereiches und der angrenzenden baulichen Nutzungen**

Der Plangeltungsbereich wird neben der angrenzenden Bebauung in der Seestraße und am Königsdamm geprägt von den angrenzenden Wasserflächen des Stadtsees und des Domsees, den Uferzonen und den Grünflächen. Bei der Bebauung an der Seestraße überwiegen ein- bis zweigeschossige Wohngebäude mit geneigten Dä-

---

<sup>1</sup> In § 9 Abs.1 Nr. 3 DSchG heißt es: „Der Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde bedarf die Veränderung der Umgebung eines eingetragenen unbeweglichen Kulturdenkmals, wenn sie geeignet ist, den Eindruck des Kulturdenkmals wesentlich zu beeinträchtigen.“

chern. Lediglich das große Verwaltungsgebäude der Polizei Seestraße 12-14 ist teilweise 3-geschossig. Das Gebäude Seestraße 20 wird gewerblich von einem Installationsbetrieb und Ofenbauer genutzt. Als Materialien dominieren Ziegelmauerwerk mit roten Dächern gegenüber einigen hell verputzten Gebäuden.

Der nördliche Teil des Plangeltungsbereiches stellt einen Übergang dar von dem engen städtischen überwiegend geschlossen bebauten Bereich in der Langenbrücker Straße (nordwestlich des Plangeltungsbereiches) zu den unmittelbar am Wasser liegenden Grundstücken mit den beiden Anfang des 20. Jahrhunderts bebauten Gebäuden sowie dem dann folgenden Königsdamm.

Die Gebäude Königsdamm Nr. 1 und Nr. 2 sowie das Gebäude Seestraße Nr. 10 sind als Kulturdenkmale gemäß § 1 DSchG einzustufen. Das an den Geltungsbereich angrenzende ehemalige Brückenzollhaus Langenbrücker Straße 17 ist nach § 5 DSchG als besonderes Kulturdenkmal in das Denkmalsbuch eingetragen. Entsprechend sind alle baulichen Veränderungen, auch Freiflächengestaltungen, im nördlichen Teil des Bebauungsplanes mit dem Fachdienst Denkmalpflege des Kreises abzustimmen (siehe hierzu Abschnitt 1.3.5)

Das Gebäude Königsdamm 1 ist zweigeschossig und hat ein Mansarddach. Es wird als Wohnhaus genutzt. Ein Nebengebäude im rückwärtigen Bereich wird an Feriengäste vermietet.

Das ursprünglich als Fährhaus genutzte Gebäude Königsdamm 2 wurde in den vergangenen Jahren grundlegend saniert. In dem westlichen historischen Teil des Gebäudes sind zwei Rechtsanwaltskanzleien untergebracht. Der neuere östliche Teil des Gebäudes dient als Restaurant und Café. Über die weiter östlich liegende Grundstückszufahrt können die etwas tiefer liegenden Pkw-Stellplätze angefahren werden.

Vom Stadtsee und vom Domsee werden sowohl die Wasserfläche wie auch die Uferbereiche intensiv genutzt. Der Stichkanal als Verbindung der beiden Seen unter dem Königsdamm wurde in jüngster Zeit ausgebaut, so dass er jetzt auch von einem speziellen flachen Fahrgastschiff befahren werden kann. Zu diesem Bebauungsplan gehört auch ein Grünordnungsplan<sup>2</sup>, in dem die Nutzung der Wasserflächen und die Einrichtungen des Wassersports dezidiert erfasst wurden und deren Auswirkungen bewertet wurden.

## 2.2 Altlasten

Im Bereich der südlichen Seestraße befindet sich auf den Flurstücken 27, 140, 30/10, 30/11 der Flur 15 eine sog. Altablagerung, die in der Planzeichnung des B-Planes nachrichtlich dargestellt ist. Nach dem Altlastenverzeichnis<sup>3</sup> des Kreises Herzogtum Lauenburg handelt es sich bei dieser Fläche um eine ehemalige, in der Zeit von 1913 bis 1956 betriebene Hausmüllkippe, in der auch Bauschutt, Bodenaushub und pflanzliche Abfälle verfüllt wurden. Das Abdeckungsmaterial besteht aus Kies, Schotter und Oberboden. Die Bewertungszahl der Altablagerung wird beim Kreis mit 60 (von max. 120) angegeben. Das entspricht einer Priorität von II (I = hoch, III = gering). Zur Gefährdungsabschätzung wurde bereits im Jahre 1993 ein Gutachten an das Ingenieur-

<sup>2</sup> Siehe Anlage 1: Trüper Gondesen Partner, Landschaftsarchitekten Lübeck: Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 55

<sup>3</sup> Die Altablagerung ist registriert als Altablagerung Nr. 3 unter dem Aktenzeichen: 673146/1006

büro Slomka & Harder<sup>4</sup> in Auftrag gegeben. Dem Ergebnis dieses Gutachtens gemäß sind unmittelbare gesundheitliche Gefährdungen für die anliegenden Bewohner nicht zu erwarten.

Der Fachdienst Abfall, Altlasten und Bodenschutz des Kreises hat im Rahmen der durchgeführten Beteiligung gemäß § 4 Abs.1 BauGB erneut auf seine Stellungnahme vom 22.08.1996 hingewiesen, die besagt, dass gegen eine Überbauung der Altablagerungsfläche mit einer Straße aus wasserwirtschaftlicher und gutachterlicher Sicht nach wie vor keine Bedenken bestehen. Um hier auch zukünftig Konflikte sicher auszuschließen, wird auf Empfehlung des Kreises im Text – Teil B folgender **Hinweis** aufgenommen:

*„Die Straßenbaumaßnahme ist von einem Gutachter zu begleiten, der im Hinblick auf die Arbeitssicherheit kontinuierliche Gasmessungen im Bereich der gekennzeichneten Fläche durchführt. Der Beginn der Tiefbauarbeiten ist dem Umweltamt des Kreises spätestens eine Woche vorher anzuzeigen. Die ordnungsgemäße Verwendung/Entsorgung des Aushubmaterials ist nachzuweisen.“*

### 3. Planungserfordernis

Am 15.09.1997 hat die Stadtvertretung der Stadt Ratzeburg den Bebauungsplan Nr. 55 als Satzung beschlossen. Die Satzung wurde am 26.08.1997 rechtskräftig.

Mit Urteil des Schleswig-Holsteinischen Obergerichtes vom 06.12.2001 wurde dieser Bebauungsplan im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens für nichtig erklärt.

Hauptursache hierfür war u. a. eine nicht ordnungsgemäße Abwägung nach § 1 Abs.6 BauGB, insbesondere weil seitens der Stadt nicht alle für die Abwägung erforderlichen Tatsachen ermittelt wurden. Hierbei sind insbesondere fehlende Aussagen zum Lärmschutz zu nennen.

Aufgrund der Nichtigkeit des „alten“ Bebauungsplanes Nr. 55 ist der nach wie vor aktuelle weitere Ausbau der Seestraße als „südliche Sammelstraße“ und insbesondere der Anschluss an den Königsdamm auf der Grundlage des § 34 BauGB nicht möglich, zumal die neue Trasse gegenüber dem vorhandenen Straßenverlauf teilweise erheblich verschoben wurde. Um den IV. und V. Bauabschnitt<sup>5</sup> der Straßenbaumaßnahme zeitnah realisieren zu können, ist eine Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 55 zwingend erforderlich. Dies gilt vor allem im Zusammenhang mit der geplanten Neugestaltung des Marktes und der Umsetzung der Neukonzeption der Verkehrsführung auf der Stadtinsel Ratzeburg. Die Stadt Ratzeburg hat im Jahre 2005 einen städtebaulichen Wettbewerb zur Neugestaltung des historischen Marktplatzes ausgeschrieben. Hierbei wurde in erster Linie eine nachhaltige Verkehrsentlastung und Verkehrsberuhigung des Marktplatzes und seines unmittelbaren Umfeldes angestrebt. Dieser Wettbewerb wurde von der Arbeitsgemeinschaft ppp, TGP und pbh<sup>6</sup> gewonnen. Im Zusammenhang mit der geplanten Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses wurde das Planungsbüro

<sup>4</sup> Ingenieurbüro für Hydrogeologie, Hydrochemie und Umweltschutz GmbH, Slomka & Harder, Langenhagen

<sup>5</sup> Die Bauabschnitte 1, 2 und 3 der südlichen Sammelstraße im Bereich der „Schulstraße“ und „An der Brauerei“ wurden bereits vor einigen Jahren abgeschlossen.

<sup>6</sup> ppp: Petersen Pörksen Partner, Architekten und Stadtplaner, Lübeck, TGP: Trüper Gondesen Partner, Landschaftsarchitekten, Lübeck, pbH: Planungsbüro Hahm GmbH, Osnabrück



Hahm (pbh) mit der Durchführung detaillierter Verkehrsuntersuchungen und der Erarbeitung eines **Verkehrskonzeptes**<sup>7</sup> für die Inselstadt Ratzeburg beauftragt.

Dieses Verkehrskonzept ist Grundlage für diesen Bebauungsplan. Die Stadtvertretung hat bereits in ihrem Beschluss vom 7.6.2006 die schnellstmögliche Umsetzung des Stufenkonzeptes der Verkehrsuntersuchung Inselstadt 02/06 beschlossen. Dies beinhaltet auch die Einrichtung einer Pfortnerampel zur Kanalisierung der Verkehrsarten Bus, LKW über die B 208 Marktplatz und des PKW-Verkehres über die „südliche Sammelstraße“.

#### **4. Ziel und Zweck der Planung**

Ziel und Zweck des vorliegenden Bebauungsplans lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für den Ausbau des IV. und V. Bauabschnittes der „südlichen Sammelstraße“
- Umsetzung der Neukonzeption der Verkehrsführung auf der Stadtinsel Ratzeburg im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Marktes
- Planungsrechtliche Sicherung der bebauten Grundstücke Königsdamm 1 und 2 unter Berücksichtigung verträglicher baulicher Erweiterungen
- Aufnahme grünordnerischer Festsetzungen zur besseren Einbindung der baulichen Maßnahmen, zum Schutz und zur Verbesserung vorhandener Grünstrukturen für das Orts- und Landschaftsbild

#### **5. Inhalt des Bebauungsplanes**

In dem vorliegenden Bebauungsplan werden mit Ausnahme der Wasserflächen, einzelner Grünflächen in den Randbereichen und der als Mischgebiet festgesetzten Bebauung am Königsdamm ausschließlich öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt.

Die einzelnen Festsetzungen des Bebauungsplanes sind weitestgehend identisch mit denen des ursprünglichen Bebauungsplans und haben sich lediglich in Teilbereichen, z.B. im Anschluss an den Königsdamm, geringfügig verschoben.

Die Lage des ursprünglich geplanten unterirdischen Regenklärbeckens innerhalb der Trasse der Seestraße hat sich in der Planzeichnung verändert. Es ist nunmehr im nördlichen Bereich des Flurstückes 30/10 vorgesehen und entsprechend festgesetzt.

Die grünordnerischen Festsetzungen wurden überarbeitet und in Teilbereichen präzisiert bzw. an zwischenzeitlich geänderte Situationen angepasst.

---

<sup>7</sup> pbh Planungsbüro Hahm GmbH, Ingenieure und Architekten, Ahrensburg, September 2006

## 5.1 Verkehrsflächen

Wie bereits im letzten Abschnitt beschrieben, ist ein wesentliches Ziel dieses Bebauungsplanes die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für den weiteren Ausbau der „südlichen Sammelstraße“ (IV. und V. Bauabschnitt). Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Marktes auf der Grundlage des vorliegenden Verkehrskonzept ist der geplante Ausbau unerlässlich für die Umsetzung der Neukonzeption der Verkehrsführung auf der Stadtinsel Ratzeburg.

Der Gutachter spricht hierbei selbst von einem unkonventionellen Konzept für die Kfz-Verkehrsführung und führt hierzu auf Seite 12 seines Gutachtens aus:

*„Entgegen konventioneller Strategien zur Verlagerung störender Kfz-Verkehrsströme wird hier der (mit einer werktätigen DTV<sup>8</sup> von fast 20.000 Pkw/24 h für die zentralen Einkaufsbereiche unverträglich starke) **PKW-Verkehr** aus der bisherigen über den historischen Marktplatz führenden Ortsdurchfahrt der B 208 auf die „Südliche Sammelstraße“ **verlagert**, welche durch städtebaulich weniger sensible Bereiche verläuft. Der (lediglich ca. 5 % der Gesamtverkehrsmenge betragende) LKW-Verkehr<sup>9</sup>, welcher die „Südliche Sammelstraße“ aus fahrgometrischen Gründen nicht befahren kann, verbleibt dagegen – gemeinsam mit dem ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) – auf der alten, über den Marktplatz führenden Ortsdurchfahrt der B 208.*

*Das **Kfz-Verkehrsführungskonzept** für die Inselstadt Ratzeburg verfolgt das Ziel einer konsequenten Verkehrsberuhigung der städtebaulich besonders sensiblen Bereiche Marktplatz, der angrenzenden Einkaufsstrassen sowie der nördlichen Wohnquartiere. Hierbei soll die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für Radfahrer und Fußgänger deutlich verbessert werden, jedoch gleichzeitig die Erreichbarkeit für Anwohner und Besucher der Inselstadt per Privat-Pkw und ÖPNV sowie für Ver- und Entsorgungs-, Not- und Rettungsfahrzeuge möglichst uneingeschränkt gewährleistet bleiben.“*

Die Festsetzungen in der Planzeichnung erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Ausbauplanung der Ingenieurgesellschaft mbH Gosch & Schreyer Partner, Bad Oldesloe und der KSK Ingenieure<sup>10</sup>, Eutin unter Berücksichtigung der ermittelten bzw. prognostizierten Verkehrsbelastung im bereits erwähnten Verkehrskonzept, dessen schnellstmögliche Umsetzung die Stadtvertretung am 7.6.2006 ausdrücklich beschlossen hat.

Gegenüber dem heutigen Straßenverlauf der Seestraße gibt es insbesondere im Bereich der Anbindung des Spritzenbergs und des Königsdamms Verschiebungen. So verschiebt sich die Achse der neuen Trasse im Bereich der Anbindung des Spritzenbergs um gut 20m nach Osten und verläuft zukünftig über die heute als Parkplatz genutzte Fläche. Auf diese Weise kann auf die heute vorhandene enge Kurve in diesem Bereich verzichtet werden. Durch mehr Platz für einen Gehweg sowie einen großzügigen Grünstreifen mit einer Baumbepflanzung kann die Attraktivität und vor allem die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich deutlich erhöht werden. Um eine direkte Zufahrt zu dem gewerblichen Betrieb Seestraße Nr. 20 im Kurvenbereich auszuschließen, erhält dieser eine gesonderte Zufahrt parallel zur Seestraße vom Spritzenberg aus.

<sup>8</sup> DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/24 h) als Jahresmittelwert aller Tage (incl. Sonn- und Feiertage)

<sup>9</sup> Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht (vergl. Tab. 3.1 auf Seite 21 des Verkehrskonzeptes)

<sup>10</sup> Horstmann-Scheele-Vogt GmbH und Co

Zur Verbesserung der Situation für den ruhenden Verkehr und auch wegen der wegfallenden Parkplätzen durch den Ausbau der Seestraße hat die Stadt Ratzeburg bereits im Jahre 2005 den Bebauungsplan Nr. 73 zugunsten eines zweigeschossigen Parkdecks für ca. 60 Parkplätze südlich der Straße „Spritzenberg“ aufgestellt.

Für die Polizei sind zwischen der Seestraße und dem Polizeigebäude 5 Stellplätze vorgesehen, die von Baumpflanzungen eingefasst werden. Weiter nördlich vor den Gebäuden Seestraße 4 – 10 verschiebt sich die Achse der neuen Trasse der Seestraße um ca. 5-6 m nach Osten, so dass auch hier zusätzlicher Platz zwischen Gehweg und Fahrbahn für eine Grünfläche mit Baumpflanzungen entsteht. Die untere Denkmalschutzbehörde hat sich im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gegen eine Baumreihe vor der Bebauung ausgesprochen. Die Stadt Ratzeburg hält jedoch an den Baumpflanzungen fest, hat aber die Anzahl der anzupflanzenden Bäume hier von 5 auf 3 reduziert. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Bäume aufgrund der Trassenverschiebung einen Abstand von immerhin 6 – 7m zu den Gebäuden einhalten und bei der Auswahl nicht unbedingt großkroniger Bäume<sup>11</sup> entsprechende Anpflanzungen auch im Zusammenhang mit der „historischen Struktur“ für vertretbar gehalten werden. Des weiteren sollte bedacht werden, dass durch die Verschiebung der Trasse im Bereich des geplanten Brückenbauwerkes der vorhandene Gehölzbestand im Uferbereich komplett entfallen muss. Auch im Zusammenhang mit dem hier vorgesehenen zusätzlichen Geh- und Radweg ist eine Verbreiterung der Trasse unumgänglich.

In der Planzeichnung festgesetzt auf der Basis von § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB sind aber lediglich Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmungen, wie z.B. Flächen für das Parken von Fahrzeugen. Die Unterteilung der Verkehrsflächen, z.B. die Fahrbahnbreite, ist nicht Gegenstand der Festsetzung. Die auf der Planzeichnung dargestellten Systemschnitte sind lediglich Darstellungen ohne Normcharakter.

Die Verkehrsflächen sind grundsätzlich so ausgelegt, dass auch in der Seestraße eine Fahrbahnbreite von 6,50 m möglich ist.

## 5.2. Art und Maß der baulichen Nutzung

Entsprechend der Vorgabe des Flächennutzungsplans ist als Art der baulichen Nutzung für die beiden Grundstücke am Königsdamm wie im ursprünglichen B-Plan Nr. 55 ein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Wie bereits erwähnt sind beide Gebäude (Königsdamm 2 teilweise) als Kulturdenkmale nach § 1 DSchG einzustufen und in der Planzeichnung entsprechend gekennzeichnet.

Mit Ausnahme von Gartenbaubetrieben, Tankstellen und Vergnügungsstätten sind hier alle sonstigen Nutzungen gemäß § 6 BauNVO zulässig. Eine entsprechende Regelung enthält **Nr. 1 im Text - Teil B**. Vergnügungsstätten wie z.B. eine Spielhalle oder eine Diskothek sind in dieser historisch geprägten Stadteinfahrtssituation nicht erwünscht und ließen sich ohnehin auch aufgrund der schwierigen Erschließungssituation und des erhöhten Stellplatzbedarfes nicht realisieren.

Die Gebäude sind grundsätzlich im Bestand zu erhalten. Gleichwohl sollen beiden Gebäuden aber auch Erweiterungsmöglichkeiten eingeräumt werden, ohne allerdings den Charakter des Kulturdenkmals zu beeinträchtigen. Aus diesem Grunde empfiehlt sich

---

<sup>11</sup> Der Grünordnungsplan schlägt hierfür z.B. die gefüllt blühende Vogelkirsche (*Prunus avium* „Plena“) oder Weißdorn (*Crataegus prunifolia*) vor.

eine Abstimmung bei geplanten baulichen Anlagen mit der unteren Denkmalschutzbehörde. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung des westlich angrenzenden besonderen Kulturdenkmals Langenbrücker Straße 17 (siehe hierzu Kapitel 1.3.5 dieser Begründung).

#### Zum Grundstück Königsdamm 1

Entsprechend dem Bestand werden für das Gebäude zwei Vollgeschosse festgesetzt. Das als Kulturdenkmal einzustufende Gebäude ist in seinem Bestand zu erhalten und zusammen mit dem gegenüberliegenden Fährhaus von besonderer Bedeutung für das Stadtbild und bildet einen Übergang zwischen dem eng bebauten innerstädtischen Bereich und den beidseitig vom Wasser umgebenen Königsdamm.

Der historische Baukörper ist deshalb mit einer Baulinie<sup>12</sup> umgrenzt. Entsprechend der vorhandenen überbaubaren Fläche ist eine maximale überbaubare Grundfläche (GR) von 110 m<sup>2</sup> zulässig. Als Geschossfläche wurde ebenfalls entsprechend dem Bestand 200 m<sup>2</sup> festgesetzt. Da die überbaubare Fläche im Verhältnis zum Grundstück nur relativ klein ist, werden den Eigentümern zumindest im rückwärtigen Bereich bauliche Erweiterungsmöglichkeiten für ein eingeschossiges Gebäude mit einer zusätzlichen überbaubaren Fläche bis zu 80 m<sup>2</sup> eingeräumt. Hier befindet sich heute bereits eine kleine Ferienwohnung in einem Nebengebäude. Das weitere vorhandene holzverkleidete Gebäude dient als Bootshaus und wird in der Planzeichnung als Nebenanlage festgesetzt.

Auf Anregung der unteren Denkmalschutzbehörde wurde die Lage der überbaubaren Fläche im rückwärtigen Bereich gegenüber den ursprünglichen Festsetzungen des B-Planes Nr. 55 etwas nach Westen hinter die Flucht des Ostgiebels verschoben. Die festgesetzte überbaubare Fläche im rückwärtigen Bereich ist deutlich größer als die tatsächlich überbaubare Fläche, um den Eigentümern im Gegensatz zu den restriktiven Festsetzungen für das Kulturdenkmal selber einen gewissen gestalterischen Spielraum bei der späteren Realisierung einer entsprechenden Bebauung einzuräumen.

Für das Grundstück gilt die offene Bauweise.

Zugunsten des vorhandenen Bootsverleihs unmittelbar östlich des Grundstückes Königsdamm 1 wird eine Grundfläche von max. 130 m<sup>2</sup> im Uferbereich festgesetzt, um die vorhandenen Anlagen planungsrechtlich zu sichern.

#### Zum Grundstück Königsdamm 2

Die im Rahmen der Aufstellung des ursprünglichen B-Plans Nr. 55 eingeräumten Erweiterungsmöglichkeiten für das ehemalige Fährhaus Königsdamm 2 sind bereits weitestgehend ausgeschöpft. Wie im ursprünglichen Bebauungsplan werden für den historischen westlichen Teil des Gebäudes entsprechend dem Bestand zwei Vollgeschosse festgesetzt. Hier ist eine maximale überbaubare Grundfläche (GR) von 280 m<sup>2</sup> möglich. Aufgrund der Bedeutung dieses historischen Gebäudes wurde der ursprüngliche Bestand mit einer Baulinie eingegrenzt. Für den östlichen, neueren Teil des Gebäudes wird ein Vollgeschoss festgesetzt mit einer GR bis zu 240 m<sup>2</sup>. Als Geschossfläche (GF) sind für beide Gebäudeteile max. 900 m<sup>2</sup> zulässig. Es gilt die offene Bauweise (o).

Im Uferbereich ist eine überbaubare Fläche zugunsten einer Fläche von max. 65 m<sup>2</sup> für die Außengastronomie festgesetzt. Eine entsprechende Terrasse ist bereits vorhanden

---

<sup>12</sup> An eine Baulinie muss, an eine Baugrenze kann gebaut werden.

und wird letztlich planungsrechtlich gesichert. Im östlichen Teil des Grundstückes wurde die vorhandene Stellplatzanlage als Festsetzung in die Planzeichnung aufgenommen.

### 5.3. Grünordnerische Festsetzungen

Im Zusammenhang mit der Neuaufstellung dieses Bebauungsplanes wird auch ein Grünordnungsplan durch das Büro Trüper Gondesen Partner aus Lübeck erarbeitet, der als Anlage dieser Begründung beigefügt ist. Der Grünordnungsplan geht ausführlich auf die landschaftsplanerischen Belange dieser Planung ein. Er enthält unter anderem auch Empfehlungen für grünordnerische Festsetzungen des Bebauungsplanes, die, soweit planungsrechtlich möglich, in den **Text Teil B** des Bebauungsplanes aufgenommen wurden.

Hierzu gehören:

- Festsetzung von öffentlichen und privaten Grünflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB
- Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB
- Festsetzungen von Anpflanzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB und
- Festsetzungen von zu erhaltenden Bäumen und sonstigen Anpflanzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB

Alle grünordnerischen Festsetzungen sind ein Beitrag zur Minimierung des Eingriffes in Natur und Landschaft.

#### 5.3.1 Öffentliche Grünflächen

In Abstimmung mit der Straßenplanung und des Grünordnungsplanes enthält der Bebauungsplan insbesondere in den Uferbereichen sowie entlang der Trassen der Seestraße und des Königsdamms verschiedene öffentliche Grünflächen ( Ö1 bis Ö4) für die im **Text Teil B** des B-Planes auf Empfehlung des Grünordnungsplanes Regelungen zur Anpflanzung, Erhaltung bzw. für besondere Maßnahmen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB aufgenommen wurden.

Wie auch im Grünordnungsplan ausführlich dargestellt, sind die öffentlichen Grünflächen am Seeufer ein unverzichtbarer Bestandteil des Grünsystems der Stadt Ratzeburg. Sie sind vor allem aus naturschutzrechtlicher Sicht, aber natürlich auch aus touristischer Sicht von großer Bedeutung, nicht zuletzt durch die vielfältigen Angebote wie Promenaden, Cafes, Spielplätze, Schiffsanleger etc..

Auch das vorhandene Großgrün auf den Böschungen des Königsdamms, das von vielen Ufern aus sichtbar die Verbindung der Altstadtinsel mit dem Festland über einen Damm markiert, ist als ortsbildprägend einzuschätzen. Gleichzeitig schirmt die vorhandene Vegetation die nördlich und südlich parallel zur Straße verlaufenden Uferwege vom starken Verkehr ab. Deshalb werden diese vorhandenen Grünstrukturen durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.

### 5.3.2 Private Grünflächen

Das vorhandene ortsbildprägende Großgrün auf der nördlichen Halbinsel bzw. an ihrem östlichen Rand bildet einen wichtigen Bestandteil des Grüngürtels rund um Ratzeburg und ist weithin von vielen Ufern aus sichtbar. Es ist aufgrund seiner Kulissenwirkung und seiner Bedeutung als natur- und ufernaher Lebensraum insbesondere für die Vogelwelt schützenswert. Hierzu wurde die **textliche Festsetzung Nr. 2.2** in den B-Plan aufgenommen.

Auch im Bereich des Grundstückes Königsdamm 2 sind die Uferbereiche als schützenswert einzustufen.

So ist der stark frequentierte Stichkanal südlich der Brücke, also am westlichen Ufer, durch die Ausbaumaßnahmen der Straße und das Überkragen der Brücke sehr technisch geprägt. Aus diesem Grunde soll das gegenüberliegende Kanalufer durch gewässertypische Vegetation möglichst naturnah gestaltet werden, um annähernd das derzeitige Landschaftsbild wiederherzustellen.

Hierzu wurde im **Text Teil B** unter der **Nr. 3.2** eine empfohlene Festsetzung aus dem Grünordnungsplan übernommen.

### 5.3.3 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Auf Empfehlung des Grünordnungsplanes wurden auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB verschiedene Maßnahmen zum Schutz zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft unter den **Nrn. 3.1 bis 3.4 im Text Teil B** aufgenommen. Hierin geregelt sind insbesondere der Abbau von Stegen, Maßnahmen zur Entsiegelung oder spezielle Maßnahmen für Bepflanzungen.

### 5.3.4 Anpflanzungen sowie Erhaltung von Bäumen und sonstigen Bepflanzungen

Auf der Grundlage der Empfehlungen des Grünordnungsplanes wurden verschiedene Festsetzungen zur Anpflanzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a in den Bebauungsplan aufgenommen. Diese betreffen insbesondere die Anpflanzungen von Bäumen im Bereich der neuen Trasse der Seestraße oder auf öffentlichen Grünflächen.

Die Anpflanzungen tragen zur Verbesserung des Mikroklimas auf versiegelten Flächen bei (Schattenwirkung, Erhöhung der Luftfeuchtigkeit). Außerdem sind sie sehr wichtig für das Ortsbild und dienen als Ausgleich für vorhandene Bäume bzw. sonstige Gehölze, die durch die Verschiebung der Seestraße bzw. durch die Aufweitung im Bereich des Anschlusses entfallen.

Die textliche Festsetzung Nr. 4.1 regelt hierzu u.a., dass ausnahmsweise von den vorgesehenen Pflanzstandorten gemäß Planzeichnung abgewichen werden kann, wenn Grundstückszufahrten, Stellplätze oder Leitungstrassen eine entsprechende Verschiebung erforderlich machen.

Der vorhandene Baumbestand ist in der Plangrundlage erfasst und wurde im Rahmen der Aufstellung des Grünordnungsplanes bewertet. Als Ergebnis wurden die besonders prägenden Einzelgehölze auf Empfehlung des Grünordnungsplanes in der Planzeichnung zur Erhaltung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB festgesetzt.

## **6. Auswirkungen des Bebauungsplanes**

### **6.1 Immissionsschutz**

#### **6.1.1 Luftschadstoffe**

Im Zusammenhang mit der Neuaufstellung dieses Bebauungsplanes hat die Stadt Ratzeburg eine Luftschadstoffuntersuchung<sup>13</sup> für diesen Bebauungsplan in Auftrag gegeben. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung der geplanten Maßnahmen und der damit verbundenen Verkehrsverlagerungen mit dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich ist. Nach seinen Aussagen sind die zu erwartenden verbleibenden Überschreitungen des ab 2010 geltenden Grenzwertes für den Jahresmittelwert der Stickstoffdioxidbelastungen nicht der Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 55 anzulasten. Vielmehr sind durch die vorliegende Planung Entlastungen zu erwarten.

Abschließend weist der Gutachter darauf hin, dass weitergehende Maßnahmen zur Einhaltung des Grenzwertes über die vorliegende Bauleitplanung hinaus im Rahmen einer Luftreinhalteplanung zu prüfen sind.

Das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume hat zwischenzeitlich unabhängig von den Auswirkungen dieses Bebauungsplanes in Abstimmungen mit dem Staatlichen Umweltamt Itzehoe und der Stadt Ratzeburg begonnen, die Aufstellung einer Luftreinhalteplanung vorzubereiten.

#### **6.1.2 Verkehrslärm**

Die Stadt Ratzeburg hat zu diesem Bebauungsplan ein Gutachten<sup>14</sup> zum Straßenverkehrslärm erstellen lassen, das nach ihrer Auffassung eine plausible und sinnvolle Grundlage dafür ist, Lärmprobleme zu erfassen, zu beurteilen und daraus Entscheidungen über Festsetzungen zum Bebauungsplan abzuleiten, die insbesondere der Sicherung gesunder Wohnverhältnisse dienen.

Das Gutachten dient dazu, auf der Grundlage des vorliegenden „Verkehrskonzeptes Inselstadt“ neben der planungsrechtlichen Beurteilung immissionsschutzrechtliche Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen zu ermitteln. Hierzu hat der Gutachter den „Prognose-Nullfall“ (Analyse 2005 zuzüglich allgemeine Verkehrsentwicklung), die „1. Realisierungsstufe / Planfall 1“ des Verkehrskonzeptes (Einbahnstraßen-Ringsystem mit Umleitung eines Teilstromes der B 208 über die südliche Sammelstraße ohne bauliche Eingriffe an der Seestraße und den Königsdamm) und die „2. Realisierungsstufe / Planfall 2“ des Verkehrskonzeptes (Ausbau der Seestraße und der Anbindung an den Königsdamm und damit Fertigstellung der südlichen Sammelstraße) gegenübergestellt. Entscheidend für diesen B-Plan ist aber letztlich die so genannte 2. Realisierungsstufe, da die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes auf die Fertigstellung der „südlichen Sammelstraße“ abzielen und verkehrsregelnde Maßnahmen ohnehin nicht festgesetzt werden können.

---

<sup>13</sup> Luftschadstoffuntersuchung für den Bebauungsplan Nr. 55 der Stadt Ratzeburg, Februar 2007, LAIRM CONSULT GmbH – Beratendes Ingenieurbüro für Akustik, Luftreinhaltung und Immissionsschutz, Hammoor

<sup>14</sup> Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. Volker Ziegler, Mölln, Gutachten Nr. 07-01-3 „Straßenverkehrslärmuntersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 55 neu „Seestraße / Anbindung Königsdamm“ der Stadt Ratzeburg (Ausbau der südlichen Sammelstraße, 4. und 5. Bauabschnitt / Anschluss Königsdamm) Februar 2007

### 6.1.3 Erschütterungen

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes wurden von verschiedenen Anliegern u.a. Bedenken im Hinblick auf Erschütterungen vorgebracht, die beim Ausbau der Straße und auch durch die höhere Verkehrsbelastung eintreten könnten. Befürchtet werden hier insbesondere Bauschäden an den unmittelbar an der Trasse stehenden Gebäuden. Aus diesem Grunde soll an dieser Stelle zu diesem Thema Stellung genommen werden:

Für die neuen Ingenieurbauwerke wird eine Tiefgründung benötigt. Es ist in diesem Rahmen vorgesehen, Bauteile wie Ramppfähle oder Spundwände, die rammend oder vibrierend eingebracht werden, zu vermeiden. Vorgesehen sind voraussichtlich Bohrpfähle, die bohrend eingebracht werden sollen.

Besondere Erschütterungen durch Baufahrzeuge, die deutlich über das jetzt auch vom Straßenverkehr verursachte Maß hinausgehen, sind nach Auffassung der Stadt Ratzeburg nach derzeitigem Stand nicht zu erwarten

Auch der Abbruch der vorhandenen Brücke samt Stützwand soll als erschütterungsarmer Abbruch ausgeschrieben werden. Da eine Verkehrsführung während der Bauzeit über Teile des Altbauwerkes vorgesehen ist, wird ohnehin ein schonender Teilabbruch erforderlich werden.

Im Endzustand wird der Verkehr über neue, größere und tiefgegründete Bauwerke sowie auf ebeneren Straßen laufen. Hier ist - abgesehen von den verkehrlichen Verlagerungen - eine Reduzierung von Erschütterungen zu erwarten.

Im Zuge der Baumaßnahmen werden, wie angeregt, Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Hieran hat auch die Stadt als Bauherr ein großes Interesse, um ggfs. unberechtigte spätere Schadensersatzansprüche abwehren zu können.

Ferner ist möglich, Erschütterungsgrenzwerte nach der DIN 4150 Teil 3 festzulegen. Eine Kontrolle der Einhaltung kann durch Messungen nach DIN 45669 erfolgen.

Durch dieses Bündel an Maßnahmen und durch eine entsprechende sorgfältige Bauausführung und Bauüberwachung sollen Schäden durch Erschütterungen weitestgehend ausgeschlossen werden.

#### 6.1.3.1 Planungsrechtliche Beurteilung

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl in der Seestraße wie auch im Bereich des Königsdamms die für die städtebauliche Planung in Mischgebieten geltenden Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005-1 von 60db(A) tags und 50 dB(A) nachts deutlich überschritten werden. Dies gilt auch für die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV<sup>15</sup> von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Aktive Lärmschutzmaßnahmen kommen aufgrund der engen baulichen Situation und des freizuhaltenden Zugangs zu den jeweiligen Grundstücken im Bereich der Seestraße praktisch nicht in Betracht. Allenfalls zwischen den Gebäuden Langenbrücker Straße 20 und Seestraße 6 könnte die vorhandene 1,5 m hohe Mauer erhöht werden. Der Bereich liegt allerdings nicht im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes. Inwieweit eine Erhöhung der vor-

<sup>15</sup> 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. 1 S. 1036)



handenen Mauer auch aus städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten vertretbar ist, wird noch vor dem konkreten Ausbau der Straße im Rahmen der noch zu ermittelnden erforderlichen Schallschutzmaßnahmen geprüft und bewertet. Siehe hierzu Kapitel 5.1.2.2.

Vorstellbar auf Vorschlag des Gutachters ist eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Seestraße auf 30 km/h, da hierdurch die Beurteilungspegel um immerhin 2,5 dB(A) gesenkt werden könnten. Eine entsprechende Festsetzung im B-Plan zur zulässigen Geschwindigkeit ist planungsrechtlich allerdings nicht möglich, könnte aber nach entsprechender Abstimmung mit der Verkehrsaufsicht Gegenstand einer Absichtserklärung bzw. eines Beschlusses der Stadtvertretung sein.

Etwas anders stellt sich die Situation im Bereich des Königsdamms dar, weil hier die betroffenen Grundstücke Königsdamm Nr. 1 und Nr. 2 im Plangeltungsbereich liegen. Aufgrund der geplanten Lichtsignalanlage unmittelbar westlich der beiden Gebäude erhöht sich die ohnehin bereits deutlich über den Orientierungs- und Grenzwerten liegende Lärmbelastung um bis zu 3 dB(A), so dass die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen für die beiden Grundstücke unumgänglich ist. Für das nördliche Grundstück Königsdamm 1 gibt es eine zusätzliche Erhöhung um bis zu 1 dB(A) durch das Heranrücken des Fahrbahnrandes an das Wohnhaus. Auf der Grundlage der Ermittlungen des Gutachters wurden deshalb im **Text Teil B unter Nr. 5.1** für die einzelnen Gebäudeseiten Lärmpegelbereiche festgesetzt. Hierfür ist für baurechtlich genehmigungspflichtige Neu-, An- oder Umbauten entsprechender Schallschutz gemäß der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) für Aufenthaltsräume in Wohnungen und für Büroräume nachzuweisen. Siehe hierzu **Text Teil B Nr. 5.2**. Die Regelung in **Nr. 5.3 im Teil B** des Bebauungsplanes folgt der Empfehlung zur Festsetzung von schalldämmten Lüftungseinrichtungen für Schlafräume und Räume, die dem Aufenthalt von Kindern dienen.

Wegen der baulichen Situation sind aktive Lärmschutzmaßnahmen für das südliche Gebäude Königsdamm 2 nicht möglich. Denkbar ist jedoch die Errichtung einer Lärmschutzwand nördlich vom Königsdamm zugunsten des Gebäudes Königsdamm 1. Gemäß den Ermittlungen des Gutachtens könnten durch eine abschirmende Wand bei einer Höhe von 2,5 m über der Fahrbahnoberkante Pegelminderungen von 1-8 dB(A) erreicht werden. Da das Grundstück im Bereich des Gebäudes aber gut 2 m unter dem Niveau des Königsdamms liegt, wäre die abschirmende Wand vom Grundstück aus betrachtet fast 5 m hoch. In Abstimmung mit den betroffenen Anliegern war man sich nach einem gemeinsamen Ortstermin einig, dass eine entsprechend hohe Wand nicht zumutbar sei. Hinzu käme, dass dieses Kulturdenkmal als ortsbildprägendes Gebäude hinter einer 2,5 m hohen Wand allenfalls noch von Passanten auf der gegenüberliegenden Seite ab der Traufe wahrnehmbar wäre. Nach Auffassung der Stadt wäre jedoch eine Wandhöhe von z.B. 1,50 m im Zusammenhang mit einer Begrünung vertretbar, zumal eine Blickbeziehung über diese Höhe noch möglich wäre. Auf Wunsch der betroffenen Anlieger und der Stadt hat der Lärmschutzgutachter deshalb die Auswirkungen einer 1,50 m hohen Wand sowie die von den Anliegern bevorzugte 1,80 m hohen Wand gesondert geprüft. Hierbei kommt er zu folgendem Ergebnis:

*„Bei Errichtung einer 1,5 m hohen Lärmschutzwand zwischen der Einfahrt und der östlichen Grundstücksgrenze ergeben sich gegenüber der Berechnung des Planfalles 2 ohne Lärmschutzwand folgende Pegelminderungen am Wohnhaus Königsdamm 1:  
- Westseite: ca. 0,5 dB(A) im EG, 0 dB(A) im OG*

- Südseite: ca. 4 dB(A) im EG, ca. 1 dB(A) im OG
- Ostseite: ca. 6 dB(A) im EG, ca. 1,5 dB(A) im OG
- Östlicher Außenwohnbereich (Garten): ca. 5 dB(A).

Damit fällt der Außenwohnbereich und das Erdgeschoss der Ostseite aus der Anspruchsberechtigung für weitergehenden passiven Lärmschutz/Entschädigung heraus.

Bei Erhöhung der Wand auf 1,8 m ergeben sich folgende weitergehenden Pegelminderungen:

- Westseite: 0 dB(A) im EG und OG
- Südseite: 0,2 dB(A) im EG, 0,5 dB(A) im OG
- Ostseite: 0,8 dB(A) im EG, 0,2 dB(A) im OG
- Östlicher Außenwohnbereich (Garten): 0,5 dB(A).

Diese zusätzlichen Pegelminderungen sind nicht wahrnehmbar, führen aber dazu, dass nun auch im Erdgeschoss der Südseite die Anspruchsberechtigung für weitergehenden passiven Lärmschutz entfällt. Es verbleiben Anspruchsberechtigungen für das Obergeschoss der Südseite, das Erd- und das Obergeschoss der Westseite und das Obergeschoss der Ostseite.<sup>16</sup>

Unter Berücksichtigung der für die Betroffenen praktisch nicht wahrnehmbaren Unterschiede zwischen einer 1,50 m und einer 1,80 m hohen Wand hat sich die Stadt für eine Höhe von max. 1,50 entschieden. Eine Entsprechende Festsetzung wurde unter Ziffer 5.4 im Text -Teil B - aufgenommen. Letztlich wäre eine höhere Wand auch aus städtebaulichen Gründen nicht zu vertreten, da eine Wahrnehmung der besonderen baulichen Struktur aufgrund der nicht mehr möglichen direkten Sichtbeziehung stark eingeschränkt wäre.

### 6.1.3.2 Immissionsschutzrechtliche Bewertung, Lärmschutzansprüche

Die Ergebnisse der Berechnungen, die zur Prüfung der immissionsschutzrechtlichen Lärmschutzansprüche gemäß 16.BImSchV durchgeführt wurden, können den detaillierten Anlagen zum Gutachten entnommen werden.

Insgesamt ergeben sich demnach an 28 Gebäuden mit 76 Gebäudeseiten Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen. Zusätzlich sind 6 Außenwohnbereiche betroffen.

Aussagen zu Art und Umfang von entsprechend notwendigen Schallschutzmaßnahmen aufgrund der bestehenden Lärmschutzansprüche waren nicht Gegenstand des vorliegenden Gutachtens. Hierzu wird noch vor der Realisierung des 3. und 4. Bauabschnittes der „südlichen Sammelstraße“ eine gesonderte Untersuchung aller betroffenen anspruchsberechtigten Gebäude durchgeführt, um den konkreten Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen in Abhängigkeit von den vorhandenen baulichen Gegebenheiten nach der 24. BImSchV<sup>17</sup> in Verbindung mit der VLärmSchR 97<sup>18</sup> bestimmen zu können.

<sup>16</sup> Dipl.-Ing. Volker Ziegler, Stellungnahme vom 21.03.2007

<sup>17</sup> Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 24. BImSchV) vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172, ber. S. 1253), geändert durch Verordnung vom 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)

### **6.1.3.3 Schlussfolgerung**

Der geplante 3. und 4. Bauabschnitt der „südlichen Sammelstraße“ mit dem erweiterten Anschluss an den Königsdamm ist eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung des „Verkehrskonzeptes Inselstadt“ als gewichtiger Verkehrsbelang und damit für die gesamte Bevölkerung sowie für die zukünftige Entwicklung der Stadt Ratzeburg von herausragender Bedeutung. Die Zunahme der Lärmbelastungen im Bereich der Seestraße und besonders des Königsdamms sowie einiger angrenzender Bereiche, wie im Gutachten dargestellt, wird nicht verkannt. Durch die Umsetzung der immissionsschutzrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans, einer möglichen Reduzierung der Geschwindigkeit in der Seestraße auf 30km/h und insbesondere durch die Gewährleistung entsprechender Schallschutzmaßnahmen an den konkret betroffenen Gebäuden können nach Auffassung der Stadt jedoch unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden werden. Letztlich, nach Prüfung und Abwägung der bisher bekannten öffentlichen und privaten Belange, wird keine Veranlassung gesehen, von der vorliegenden Planung abzurücken.

## **6.2 Natur und Landschaft (naturschutzrechtliche Eingriffsregelung)**

Sind aufgrund der Aufstellung von Bebauungsplänen Eingriffe in Natur und Landschaft<sup>19</sup> zu erwarten, ist über die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Bebauungsplan nach Maßgabe von § 18 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu entscheiden.

Wie bereits erwähnt ist dieser Begründung als Anlage ein grünordnerischer Fachbeitrag (GOF) beigefügt. Hierzu gehört auch eine Bilanzierung der Eingriffe unter Berücksichtigung der möglichen Minimierungsmaßnahmen. Siehe hierzu Absatz 1.2.3 des GOF.

Demnach verbleibt ein Ausgleichsdefizit von knapp 1.000 m<sup>2</sup>. Hierfür ist ein Ausgleich außerhalb des Plangeltungsbereiches vorgesehen. Der erforderliche externe Ausgleich erfolgt innerhalb des Flächenpools der Stadt Ratzeburg auf dem Flurstück 39/3, Flur 7, Gemarkung Ratzeburg. Die hier vorhandenen Flächen der Stadt sind geeignet und ausreichend, um das Kompensationsdefizit außerhalb des Plangebietes zu decken.

Nach Ermittlung der Bilanzierung im GOF können für die voraussichtlich entfallenden 29 Einzelbäume ausreichende Ersatzpflanzungen im Plangeltungsbereich realisiert werden.

## **7. Ver- und Entsorgung**

### **7.1 Versorgung**

Die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom erfolgt durch die Vereinigte Stadtwerke GmbH.

---

<sup>18</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 – VLärmSchR 97), allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministers für Verkehr vom 02.07.1997, VkBli. 1997, S. 434

<sup>19</sup> Gemäß § 18 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes erheblich beeinträchtigen können.

## **7.2 Entsorgung**

### **7.2.1 Schmutz- und Oberflächenwasser**

Die Schmutzwasserentsorgung des Gebietes erfolgt über das Kanalnetz und damit über die zentrale Kläranlage der Stadt Ratzeburg.

Die anliegenden Grundstücke im Bereich der Seestraße außerhalb des Plangeltungsbereiches sind über vorhandene Leitungen in der Seestraße vollständig erschlossen. Wenn eine Sanierung der vorhandenen Ver- und Entsorgungseinrichtungen in der Seestraße notwendig werden, kann dies im Zusammenhang mit den Straßenbaumaßnahmen durchgeführt werden. Rechtzeitig vor Baubeginn der Tiefbauarbeiten werden entsprechende Abstimmungsgespräche mit den Ver- und Entsorgungsträgern geführt werden.

Gegenüber der Bebauung Seestraße 18 und 20 innerhalb der heutigen Stellplatzfläche ist ein unterirdisches Regenklärbecken geplant, das in dem B-Plan als Fläche für Entsorgung zeichnerisch festgesetzt ist. Es war bereits im ursprünglichen B-Plan 55 vorgesehen, allerdings innerhalb der Straßenverkehrsfläche etwas weiter nördlich.

Die vorhandenen Gebäude am Königsdamm sind ebenfalls über vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen vollständig erschlossen. Entsprechende Anschlüsse sind auch für bauliche Erweiterungen problemlos möglich.

### **7.2.2 Abfallentsorgung**

Die Abfallentsorgung erfolgt durch die Abfallwirtschaftsgesellschaft Lauenburg mbH (AWL) im Auftrage des Kreises Herzogtum Lauenburg (öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger) als beauftragte Dritte.

## **8. Umweltbericht**

### **8.1 Einleitung**

Aufgrund der Vorgaben des Baugesetzbuches in § 2 Abs. 4 BauGB ist es erforderlich, für diesen Bebauungsplan einen Umweltbericht zu erstellen. Dessen Aufgabe ist es, die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen dieses Bebauungsplans zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

Der vorliegende Umweltbericht wurde im Auftrag der Stadt Ratzeburg von dem Büro Trüper Gondesen Partner aus Lübeck erstellt. Sein Aufbau orientiert sich an der Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und § 4 c des Baugesetzbuches.

#### **8.1.1 Inhalt und wichtigste Ziele des Bebauungsplans**

Mit dem Bebauungsplan soll im Rahmen der Umsetzung der Neukonzeption der Verkehrsführung auf der Stadtinsel Ratzeburg im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Marktes die planungsrechtliche Voraussetzung für den Ausbau des IV. und V. Bauabschnitts der „südlichen Sammelstraße“ geschaffen werden.

Ferner werden die bebauten Grundstücke Königsdamm 1 und 2 unter Berücksichtigung verträglicher baulicher Erweiterungen planungsrechtlich gesichert.

In der Seestraße gibt es gegenüber dem heutigen Straßenverlauf insbesondere im Bereich der Anbindung des Spritzenbergs und des Königsdamms Verschiebungen. Am Spritzenberg verläuft die Achse der Trasse ca. 20 m östlich über die heute als Parkplatz genutzte Fläche. Durch die Verschiebung der Trasse im Bereich des geplanten Brückenbauwerks wird der Gehölzbestand im Uferbereich beseitigt. Die Trasse wird durch einen zusätzlichen Geh- und Radweg verbreitert. Auch in der Seestraße soll eine Fahrbahnbreite von 6,50 m ermöglicht werden.

Die beiden Grundstücke am Königsdamm werden als Mischgebiet festgesetzt. Die Gebäude sind im Bestand zu erhalten. Ihnen werden durch die Festsetzungen aber auch Erweiterungsmöglichkeiten eingeräumt, ohne allerdings den Charakter des Kulturdenkmals zu beeinträchtigen.

Im Grünordnungsplan wird bilanzierend gegenübergestellt, dass es durch die Festsetzungen zu einer Neuversiegelung im Umfang von ca. 2.900 m<sup>2</sup> kommt. Davon sind ca. 1.700 m<sup>2</sup> im Bestand bereits teilversiegelt (Parkplatz, Wegeflächen etc.). Demgegenüber werden ca. 1.900 m<sup>2</sup> entsiegelt. Davon sind ca. 1.600 m<sup>2</sup> z. Zt. teilversiegelt, beim Rest handelt es sich um z. Zt. vollversiegelte Straßenverkehrsflächen.

### 8.1.2 Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung bei der Planaufstellung

Grundlage für den Bebauungsplan ist das **Verkehrskonzept** für die Inselstadt Ratzeburg vom September 2006 mit seinen Vorschlägen für eine nachhaltige Verkehrsbelastung und Verkehrsberuhigung des Marktplatzes und seines unmittelbaren Umfeldes.

Im **Flächennutzungsplan** sind für den Geltungsbereich neben Verkehrsflächen Grünflächen und im nördlichen Teil gemischte Bauflächen dargestellt.

Laut **Landschaftsplan** soll die Parkanlage an der Seestraße erhalten und durch gestalterische und ordnende Maßnahmen entwickelt werden. Durch den Straßenausbau werden die öffentlichen Grünflächen reduziert.

Nahezu der gesamte Geltungsbereich liegt innerhalb des **Schutzstreifen an Gewässern** gemäß § 26 LNatSchG. Für die Errichtung von baulichen Anlagen wird eine Ausnahmegenehmigung erforderlich.

Aufgrund der Regelungen des **Denkmalschutzgesetzes** (vgl. 8.2.7) bedürfen alle baulichen Veränderungen im nördlichen Teil des B-Plans einer denkmalrechtlichen Genehmigung.

Die Beurteilung der **Luftschadstoffbelastungen** erfolgt auf Grundlage der aktuellen Grenz- und Richtwerte auf nationaler und europäischer Ebene (22. BImSchV, EU-Richtlinien, TA Luft, Umweltbundesamt). Hierzu wurde eine Luftschadstoffuntersuchung durchgeführt.

Hinsichtlich des **Verkehrslärms** gelten für die städtebauliche Planung in Mischgebieten die Orientierungswerte des *Beiblattes 1 zu DIN 18005-1* von 60 dB(A) und 50 dB(A) nachts. Die für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen immissi-

onsschutzrechtlich geltenden Grenzwerte der *Verkehrslärmschutzverordnung* (16. *BImSchV*) betragen in Mischgebieten 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Für die planungsrechtliche Beurteilung und die Ermittlung immissionsschutzrechtlicher Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen wurde eine Lärmuntersuchung durchgeführt.

## 8.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

### 8.2.1 Schutzgut Mensch

Von der Planung betroffene schützenswerte Nutzungen sind am Königsdamm (Wohnbebauung und Gastronomie) sowie an der Seestraße (Wohn- und Büronutzung) vorhanden. Dort sowie im Verlauf der Straßen An der Brauerei, Schulstraße und Demolierung sind Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu erwarten.

Im Innenstadtbereich, insbesondere an den Hauptdurchfahrtstrassen der Langenbrücker Straße, Herrenstraße, Töpferstraße und am Markt, ist mit Abnahmen des Straßenverkehrs zu rechnen.

#### Luftschadstoffe

Für die Immissionssituation im Bereich der maßgeblichen Bebauung sind nach der Luftschadstoffuntersuchung im Wesentlichen folgende Ergebnisse festzuhalten:

- **„Stickstoffdioxid:** Die Messungen in der Langenbrücker Straße zeigen Jahresmittelwerte der Stickstoffdioxidimmissionen zwischen  $49 \text{ ug/m}^3$  und  $59 \text{ ug/m}^3$ , so dass der ab 2010 einzuhaltende Grenzwert von  $40 \text{ ug/m}^3$  voraussichtlich überschritten werden wird. Im Jahr 2006 wurde der Grenzwert auch um die für 2006 zulässige Toleranzmarge von  $8 \text{ ug/m}^3$  überschritten, die bis 2010 um jeweils  $2 \text{ ug/m}^3$  abnimmt.

*Die Immissionsprognose für die vorliegende Planung ergibt, dass ... zwar eine Reduzierung der Immissionen im Kernbereich der Innenstadt zu erwarten ist. Die Abnahmen reichen allerdings nicht aus, um den ab 2010 geltenden Immissionsgrenzwert in der Langenbrücker Straße und der Herrenstraße einzuhalten. Dies ist im Wesentlichen durch den Verbleib der Durchgangsverkehre durch schwere LKW und Busse auf diesen Straßen gegeben.*

*Im Bereich der von der Verkehrsverlagerung betroffenen Bebauung im Bereich Demolierung/Schulstraße/An der Brauerei und insbesondere an der Seestraße sowie am Königsdamm sind zwar teilweise deutliche Zunahmen der Gesamtbelastungen zu erwarten. Diese sind jedoch als unerheblich zu bewerten, da der Immissionsgrenzwert in beiden Prognose-Planfällen sicher eingehalten wird.*

...

- **Feinstaub(PM10):** Sowohl im Prognose-Nullfall als auch in den Prognose-Planfällen 1 und 2 wird der Immissionsgrenzwert für den Jahresmittelwert von  $40 \text{ ug/m}^3$  überall eingehalten. Im Kernbereich der Innenstadt sind gegenüber dem Prognose-Nullfall Abnahmen der Gesamtbelastungen zu erwarten. Demgegenüber ist im Bereich Demolierung/Schulstraße/An der Brauerei/Seestraße und Königsdamm mit Zunahmen zu rechnen, die allerdings zu keinen Grenzwertüberschreitungen führen. Vielmehr verbleiben deutliche Spielräume bis zur Ausschöpfung des Grenzwertes.

*Hinsichtlich der Tagesmittelwerte der Feinstaub(PM<sub>10</sub>)-Belastungen ist festzustellen, dass die Anzahl der Tage mit Tagesmittelwerten oberhalb des Grenzwertes von  $50 \text{ ug/m}^3$  mit bis zu 31 Tagen im Prognose-Nullfall, 26 Tagen im Prognose-Planfall 1 und 18 Tagen im Prognose-Planfall 2 innerhalb der zulässigen Überschreitungshäufigkeit von 35 Tagen im Jahr liegt.*

...

- **Benzol:** Die Benzol-Immissionen betragen bis zu 2,9 ug/m<sup>3</sup> im Prognose-Nullfall und 2,8 ug/m<sup>3</sup> bzw. 2,7 ug/m<sup>3</sup> im Prognose-Planfall 1 bzw. Prognose-Planfall 2. Überschreitungen des ab 2010 geltenden Grenzwertes von 5 ug/m<sup>3</sup> sind nicht zu erwarten. Die Veränderungen sind als gering einzustufen.

Für die Gesamtbelastungen anderer Schadstoffkomponenten wie Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Blei und weiterer Kohlenwasserstoffe ist erfahrungsgemäß zu erwarten, dass sie weit von den jeweiligen Grenzwerten entfernt und somit für die Beurteilung nicht relevant sind.

Aus lufthygienischer Sicht ist die Umsetzung der geplanten Maßnahmen und den damit verbundenen Verkehrsverlagerungen den obigen Ergebnissen entsprechend mit dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich. Die zu erwartenden verbleibenden Überschreitungen des ab 2010 geltenden Grenzwertes für den Jahresmittelwert der Stickstoffdioxidbelastungen sind nicht der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 55 anzulasten, vielmehr sind durch die vorliegende Planung Entlastungen zu erwarten. Weitergehende Maßnahmen zur Einhaltung des Grenzwertes sind über die vorliegende Bauleitplanung hinaus im Rahmen einer künftigen Luftreinhalteplanung zu prüfen.“

(LAIRM CONSULT GMBH 2007: Luftschadstoffuntersuchung für den Bebauungsplan Nr. 55 der Stadt Ratzeburg, S. 42ff.)

## Lärm

Die Verkehrslärmuntersuchung (DIPL.-ING. V. ZIEGLER, MÖLLN 2007) kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl in der Seestraße wie auch im Bereich des Königsdamms die für die städtebauliche Planung in Mischgebieten geltenden Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005-1 von 60db(A) tags und 50 dB(A) nachts deutlich überschritten werden. Dies gilt auch für die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen kommen aufgrund der engen baulichen Situation und des freizuhaltenden Zugangs zu den jeweiligen Grundstücken im Bereich der Seestraße praktisch nicht in Betracht. Durch eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Seestraße auf 30 km/h könnte der Beurteilungspegel um 2,5 dB(A) gesenkt werden. Für die betroffenen Grundstücke am Königsdamm erhöht sich aufgrund der geplanten Lichtsignalanlage die Lärmbelastung um bis zu weitere 3 dB(A), so dass die Festsetzung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die beiden Grundstücke unumgänglich ist.

Gemäß 16. BImSchV ergeben sich im Geltungsbereich an insgesamt 28 Gebäuden mit 76 Gebäudeseiten Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen

### 8.2.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt

Als Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen der Bauleitplanung auf Pflanzen und Tiere wurde ein floristischer und faunistischer Fachbeitrag durch die Büros KLS UND PLANULA (Hamburg 2007) erarbeitet.

#### Pflanzen

Sowohl die uferbegleitenden öffentlichen und privaten Grünflächen als auch die Uferbereiche selbst sind durch die intensive Nutzung geprägt und weisen dementsprechende Vegetationsstrukturen auf. Es wurden keine gemäß § 10 (2) Nr. 10 und 11 BNatSchG besonders oder streng geschützten Pflanzenarten ermittelt. Mit Ausnahme

der in SH als gefährdet eingestuft Wilden Malve (*Malva sylvestris*, RL 3), die an zwei Stellen gefunden wurde, sind keine seltenen Pflanzen im Plangebiet festgestellt worden. Die wertvollsten Vegetationsstrukturen im Plangebiet stellen die Großgehölze sowie die Uferbereiche dar.

### **Tiere**

Faunistisch wertvolle Habitate im Plangebiet bilden die Gehölzbestände, Einzelbäume und Hecken sowie die Uferbereiche.

Bei den drei festgestellten streng geschützten Fledermausarten (Großer Abendsegler, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus) handelt es sich um vergleichsweise häufige und in SH nicht gefährdete Arten, die oftmals in Siedlungsnähe auftreten. Im Rahmen der Kartierung konnten die Tiere nur während der Jagd beobachtet werden, wobei eine Nutzung des Plangebietes als Jagdrevier nachgewiesen werden konnte. Fledermausquartiere wurden bei der einmaligen Begehung nicht festgestellt. Es ist nicht auszuschließen, dass die Zwergfledermaus geeignete Gebäude im Umfeld des Plangebietes als Sommer- und Winterquartier nutzt. Ein Vorkommen weiterer streng geschützter Säugetierarten ist auszuschließen.

Für nahezu alle der im Brutvogelatlas für das Plangebiet aufgeführten streng geschützten Vogelarten kann ein Brutvorkommen im Geltungsbereich ausgeschlossen werden. Wertbestimmende Strukturmerkmale bzw. geeignete Habitatelemente und Biotop, auf die diese Arten angewiesen sind, fehlen. Lediglich ein Brutvorkommen der Teichralle z.B. in den Uferbereichen an der Seestraße ist nicht auszuschließen.

In den Uferbereichen wurden insgesamt 27 Arten des Makrozoobenthos (Krebse, Muscheln, Schnecken u.a.) vorgefunden mit einer insgesamt geringen bis sehr geringen Individuendichte. Unter Berücksichtigung der potenziell vorkommenden Arten kann die streng geschützte Molluskenart der Abgeplatteten Teichmuschel im Stadtsee nicht ausgeschlossen werden. Die Art lebt häufig in größeren Wassertiefen und ist daher lebend schwer nachzuweisen. Von den besonders geschützten Mollusken konnten drei dieser Arten (Flache Teichmuschel, Malermuschel, Große Flussmuschel) in geringer Anzahl nachgewiesen werden. Darüber hinaus ist ein Vorkommen der Gemeinen Teichmuschel nicht unwahrscheinlich, da ein Vorkommen 1992 dokumentiert ist. Ein Vorkommen streng geschützter Krebse ist aufgrund ihrer Habitatansprüche im Plangebiet ausgeschlossen.

### **Beeinträchtigungen von Arten und Lebensgemeinschaften**

Aufgrund der Ausprägung der Uferbereiche und des bereits bestehenden Nutzungsdrucks sowie unter Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen (vgl. 8.2.9) ist mit relativ geringen Beeinträchtigungen zu rechnen. Eine differenzierte Bilanzierung wird im Grünordnungsplan vorgenommen.

Betroffenheiten sind zu erwarten in nicht verbauten Uferbereichen, in flachen Seebodenflächen und bei den vorhandenen Großbäumen. In den Uferbereichen sind vorsorglich potenzielle Gehölzverluste durch Spundwände südlich des Königsdamms eingestellt worden. Dies lässt sich aber vermutlich durch entsprechende Bauausführung vermeiden.

### **Artenschutzrechtliche Verbote**

Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen und mit Blick auf die lokalen Populationen ist in Folge der Bauleitplanung nicht mit einem Verstoß gegen die arten-



schutzrechtlichen Verbote des BNatSchG zu rechnen (KLS / PLANULA 2007, S. 16 F; TGP 2007, S.28).

### **8.2.3 Schutzgut Boden**

Im überwiegenden Teil des Planbereiches sind die natürlich anstehenden Böden durch Bebauung, Straßenbau und eine Altablagerung überprägt. Im Bereich der Altablagerung wurden 1993 von Büro DR.-ING. SLOMKA & HARDER Boden- und Bodenluftuntersuchungen durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass keine starken Verunreinigungen der Auffüllung (Haus- und Sperrmüll sowie Bauschutt) im Hinblick auf die untersuchten Schadstoffe in Bodenluft und Boden (u.a. CKW, BTX-Aromate, Methan, Mineralöl-Kohlenwasserstoffe) festzustellen sind. Eine Überbauung mit einer Straße ist möglich. Der Bodenaushub soll gutachterlich begleitet werden und ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

Aufgrund der bereits vorhandenen Nutzungen führen die Festsetzungen zu einer relativ geringen neuen Bodeninanspruchnahme.

### **8.2.4 Schutzgut Wasser**

Der Stadtsee ist stark eutrophiert<sup>20</sup>. Der Seeboden liegt im Planungsbereich 8 - 10 m tief, er besteht ab 5 m Wassertiefe aus einer relativ mächtigen anaeroben Faulschlammschicht ohne Besiedlung durch höhere Lebewesen. Die Ufer von Königsdamm und Seestraße fallen sofort sehr steil ab. Die Aufwirbelung des Faulschlammes durch Baumaßnahmen kann in dem betroffenen trichterförmigen Teil des Stadtsees zu einer erheblichen Sauerstoffzehrung führen.

Das Grundwasser wurde ca. 1,0 m unter Geländeoberkante angetroffen. Es ist nicht mit Grundwasserbeeinträchtigungen zu rechnen.

### **8.2.5 Schutzgut Klima / Luft**

Lokalklimatisch ergeben sich einige Besonderheiten aufgrund der Nord-Süd-Erstreckung des schmalen Seenbeckens und der bewaldeten Hänge. Die Luftfeuchtigkeit ist im Becken erhöht und infolgedessen auch die Nebelbildung, insbesondere im Herbst.

Nach den Messergebnissen der Luftüberwachung SH ist der Planungsbereich hinsichtlich der Stickstoffdioxidimmissionen (Jahresmittelwerte) vorbelastet.

Die Kurzzeitbelastungen der Stickstoffdioxidimmissionen sind als unkritisch zu bewerten.

Die Feinstaub-Immissionen liegen deutlich unterhalb der Grenzwerte.

Für die Benzol-Immissionen wurden 1998/1999 bis 2005 deutliche Abnahmen registriert. Auch zukünftig sind Grenzwertüberschreitungen nicht zu erwarten.

---

<sup>20</sup> Bezeichnet den Zustand eines Pflanzenstandorts im Hinblick auf seinen Nährstoffgehalt. Gegensatz: ausgegert. Ein eutrophierter Standort besitzt eine gute bis sehr gute Nährstoffversorgung. An stark eutrophierten Standorten sind die unentbehrlichen Nährelemente übermäßig angereichert. Umgangssprachlich würde man von einem „überdüngten“ Standort sprechen.

Die weiteren Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung sind auswirkungsbezogen in Hinblick auf die menschliche Gesundheit und das Wohlbefinden unter 8.2.1. dargestellt.

### **8.2.6 Schutzgut Landschaft**

Das Plangebiet ist gekennzeichnet durch eine enge Verzahnung von Altstadt und Landschaftsraum und in Verbindung mit den Seeufern prägt dies einen unverwechselbaren und erlebnisreichen Ort. Die Bebauung am Königsdamm schafft eine Torsituation für die Einfahrt in die Altstadt. Die Seestraße ist im nördlichen Teil einseitig bebaut, so dass sich von den Gebäuden bzw. von der Straße aus weite Blicke über die angrenzenden Grünflächen über den Stadtsee ergeben. Die zwischen Seestraße und Stadtseeufer eingespannte öffentliche Grünanlage besteht überwiegend aus Rasenflächen und einem uferbegleitenden Uferwanderweg, der sich entlang des gesamten östlichen Altstadtrandes bis zum Lüneburger Damm zieht. Der schmale Ufersaum besteht aus einem lockeren Gürtel aus Erlen und Weiden. Stadt- und Domsee werden intensiv auf und am Wasser genutzt. Die Ufer sind durch eine Vielzahl von Einzelstegen, Sammelstegen, Bootshäusern, Bootsverleihstationen und Hafenanlagen belegt. Besonders die ufernahe Erholung spielt am Stadtsee eine große Rolle. Er ist umlaufend von einem Uferweg mit vielen Zugängen erschlossen.

In Anbetracht der hohen Empfindlichkeit soll durch den möglichst weitgehenden Erhalt von Ufergehölzen sowie durch Baumpflanzungen, Freiflächengestaltung und neue Wege die Beeinträchtigung durch den Straßenausbau möglichst reduziert werden.

### **8.2.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter**

Die Gebäude Königsdamm Nr. 1 und Nr. 2 sowie das Gebäude Seestraße Nr. 10 sind als Kulturdenkmale gemäß § 1 DSchG einzustufen. Das an den Geltungsbereich angrenzende ehemalige Brückenzollhaus Langenbrücker Straße 17 ist nach § 5 DSchG als besonderes Kulturdenkmal in das Denkmalsbuch eingetragen.

Die Festsetzungen berücksichtigen die entsprechenden kulturhistorischen Belange.

Es wird hierbei nicht verkannt, dass es durch die vorliegende Planung zu einer gewissen Beeinträchtigung des Umweltbelanges Kulturgut kommt. Gleichwohl ist durch eine geringfügige Erweiterung der vorhandenen Verkehrsflächen bei gleichzeitiger Entzerrung der Verkehrsströme nicht davon auszugehen, dass die vorhandenen Kulturdenkmale ihre Bedeutung für das Stadtbild Ratzeburgs verlieren.

Letztlich sind die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege Belange von zahlreichen anderen zu berücksichtigenden Belangen gemäß § 1 Abs. 6 BauGB. Eine Vorrangstellung dieser Belange vermag die Stadt Ratzeburg im vorliegenden Fall nicht zu erkennen, zumal dieser Bebauungsplan ein wichtiger Schritt zur Umsetzung des mehrheitlich verabschiedeten Verkehrskonzeptes zur Beruhigung des Zentrumsbereiches ist. Die Umsetzung des vorliegenden Verkehrskonzeptes führt letztlich auch dazu, dass vorhandene Kulturdenkmale im Stadtzentrum besser wahrnehmbar sind und letztlich aufgewertet werden.

Im gesamten B-Plangebiet ist zudem mit archäologischen Funden zu rechnen. Im Text Teil B des Bebauungsplanes ist hierzu ein Hinweis enthalten.

## 8.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Umweltschutzbelangen

Da es sich hier um geplante Ausbaumaßnahmen in einem bereits intensiv genutzten Raum handelt, ist im Plangebiet mit vergleichsweise geringen Wechselwirkungen zu rechnen. Unverkennbar sind dagegen die durch die Verkehrsverlagerungen induzierten Wechselwirkungen zwischen den bisher stärker belasteten Innenstadtbereichen und dem Plangebiet.

## 8.2.9 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

### Vermeidung und Verringerung nachteiliger Auswirkungen

#### Boden / Wasser

- Straßenkonstruktion (überkragende Stützen), die den Erhalt der Wasserfläche in ganzer Breite ermöglicht.
- Wiedereinbau von Bodenaushub in den Grünflächen
- Regenklärbecken.

#### Tiere / Pflanzen / Landschaft

- Erhalt von Bäumen und Uferzonen
- Holzverkleidete Spundwände
- Umsetzen von Großmuscheln

#### Lärm

- Festsetzung von Lärmpegelbereichen und schallgedämmten Lüftungseinrichtungen für Schlafräume und Räume, die dem Aufenthalt von Kindern dienen
- Errichtung einer 1,50m hohen Lärmschutzwand an der Nordseite der Verkehrsfläche des Königsdamms
- Weitere passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß 16. BimSchV.
- Zusätzliche Lärmreduzierung durch eine mögliche Geschwindigkeitsbegrenzung in der Seestraße auf 30 km/h (Absichtserklärung oder Beschluss der Stadtvertretung)

#### Ausgleichsmaßnahmen

Entsiegelung von 1.940 m<sup>2</sup>. Ein weiterer flächenhafter Ausgleich im Umfang von ca. 1.000 m<sup>2</sup> ist außerhalb des Plangeltungsbereichs innerhalb des Flächenpools der Stadt Ratzeburg auf dem Flurstück 39/3, Flur 7, Gemarkung Ratzeburg, vorgesehen.

45 neu zu pflanzende Einzelbäume.

## 8.2.10 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung lassen sich die Ziele des Verkehrskonzepts Inselstadt (2006) nicht umsetzen und es wird nicht zur geplanten Entlastung der verkehrlichen Situation im Innenstadtbereich auf der Stadtinsel kommen.

### **8.2.11 Andere Planungsmöglichkeiten**

Der Bebauungsplan ist zwingend erforderlich, um den IV. und V. Bauabschnitt der Straßenbaumaßnahmen umzusetzen. Nach derzeitigem Kenntnisstand gibt es zur Umsetzung der Neukonzeption der Verkehrsführung auf der Altstadtinsel Ratzeburg keine Alternativen.

### **8.3 Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Angaben**

Zur Abschätzung der Vorhabenswirkungen auf der Ebene des B-Planes ist die Bestandsdatenlage ausreichend und die Prognose in hinreichender Genauigkeit möglich. Grundsätzlich ist auf der Ebene des Bebauungsplanes eine Abschätzung der Vorhabenswirkungen nur anhand der baurechtlichen Festsetzungen und Darstellungen sowie nach den Aussagen der Begründung möglich. Detailaussagen zu den Verkehrsbauwerken und Bauabläufen sind jedoch erst im Rahmen der Aufstellung des Straßenbauentwurfs möglich.

### **8.4 Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplanes auf die Umwelt**

Die Auswirkungen des Straßenbaus und die Umsetzung der grünordnerischen Maßnahmen werden im Rahmen einer Umweltbaubegleitung überwacht.

Die konkretisierte Ermittlung der immissionsschutzrechtlichen Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen dient u. a. auch der Überwachung der Lärmauswirkungen.

### **8.5 Allgemein verständliche Zusammenfassung**

Mit dem Bebauungsplan soll in erster Linie die planungsrechtliche Voraussetzung für den Ausbau des IV. und V. Bauabschnitts der „südlichen Sammelstraße“ geschaffen werden. Ferner werden die bebauten Grundstücke Königsdamm 1 und 2 unter Berücksichtigung verträglicher baulicher Erweiterungen planungsrechtlich gesichert.

Da es sich um Ausbaumaßnahmen handelt, ist die Nettoneuversiegelung des Bodens vergleichsweise gering.

Grundlage für den Bebauungsplan ist das Verkehrskonzept für die Inselstadt Ratzeburg vom September 2006 mit seinen Vorschlägen für eine nachhaltige Verkehrsentlastung und Verkehrsberuhigung des Marktplatzes und seines unmittelbaren Umfeldes.

In der Seestraße wie auch im Bereich des Königsdamms werden die für die städtebauliche Planung in Mischgebieten geltenden Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005-1 von 60db(A) tags und 50 dB(A) nachts deutlich überschritten. Dies gilt auch für die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Durch eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Seestraße auf 30 km/h kann der Beurteilungspegel um 2,5 dB(A) gesenkt werden. Für die beiden Grundstücke am Königsdamm werden passive und für das Grundstück Königsdamm 1 auch aktive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt.

Gemäß 16. BImSchV ergeben sich im Geltungsbereich an insgesamt 28 Gebäuden mit 76 Gebäudeseiten Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen.

*„Aus lufthygienischer Sicht ist die Umsetzung der geplanten Maßnahmen und den damit verbundenen Verkehrsverlagerungen den obigen Ergebnissen entsprechend mit dem Schutz der angrenzenden Nutzungen verträglich. Die zu erwartenden verbleibenden Überschreitungen des ab 2010 geltenden Grenzwertes für den Jahresmittelwert der Stickstoffdioxidbelastungen sind nicht der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 55 anzulasten, vielmehr sind durch die vorliegende Planung Entlastungen zu erwarten. Weitergehende Maßnahmen zur Einhaltung des Grenzwertes sind über die vorliegende Bauleitplanung hinaus im Rahmen einer künftigen Luftreinhalteplanung zu prüfen.“*

(LAIRM CONSULT GMBH 2007: Luftschadstoffuntersuchung für den Bebauungsplan Nr. 55 der Stadt Ratzeburg, S. 44)

Aufgrund der Ausprägung der Uferbereiche und des bereits bestehenden Nutzungsdrucks sowie unter Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen ist mit relativ geringen Beeinträchtigungen von Flora und Fauna zu rechnen. Betroffenheiten sind zu erwarten in nicht verbauten Uferbereichen, in flachen Seebodenflächen und bei den vorhandenen Großbäumen.

Es ist nicht mit Grundwasserbeeinträchtigungen zu rechnen.

Beeinträchtigungen von Orts- und Landschaftsbild sollen durch entsprechende gründerische Maßnahmen möglichst reduziert werden.

Die Festsetzungen berücksichtigen die kulturhistorischen Belange.

Beeinträchtigungen von Boden, Wasser und Landschaft sollen weiterhin vermieden und vermindert werden durch konstruktive Straßenbaumaßnahmen, Artenschutzmaßnahmen, Gehölzerhalt und ein Regenklärbecken.

Zum Ausgleich im Geltungsbereich dienen Flächenentsiegelungen und Baumpflanzungen. Ca. 1.000 m<sup>2</sup> externer Ausgleichsbedarf verbleibt.

## **9. Beschluss über die Begründung**

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

Ratzeburg, den .....

.....  
Rainer Voß  
(Bürgermeister)

Im Auftrag der Stadt Ratzeburg:

Planwerkstatt Nord - Büro für Stadtplanung und Planungsrecht  
Dipl.-Ing. Hermann S. Feenders - Stadtplaner  
Am Moorweg 13, 21514 Güster, Tel. 04158 – 890 277  
Fax: 04158 – 890 276 email: info@planwerkstatt-nord.de

**In Zusammenarbeit mit**

TGP  
Trüper Gondesen Partner  
Landschaftsarchitekten BDLA  
An der Untertrave 17, 23552 Lübeck  
Fon: 0451 / 79 88 2-0 Fax: 0451 / 79 88 2-22  
E-Mail: info@tgp-la.de

Stand: 02.04.2007  
Überarbeitet am 04.09.2007

Güster, den .....

.....

Lübeck, den .....

.....