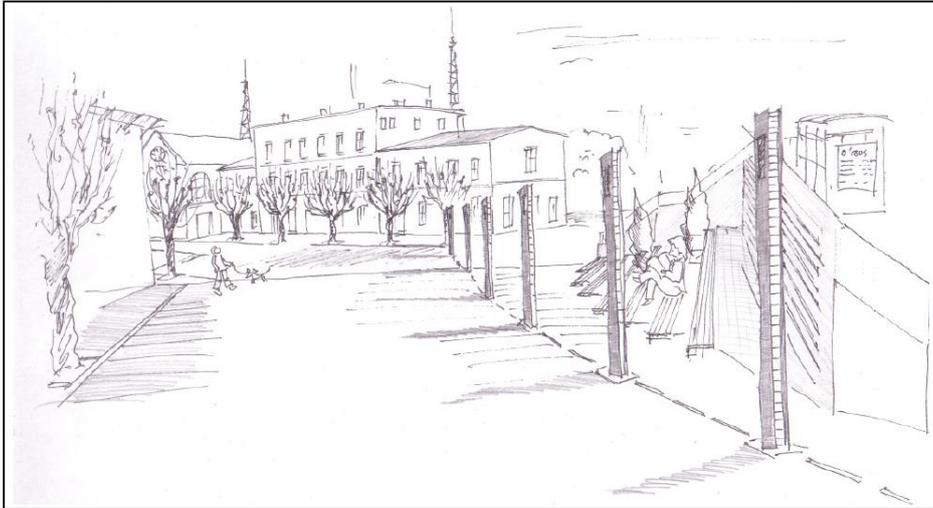


Bebauungsplan Nr. 144

„Bahnhofsbereich“



Blick von Brücke / Hotel auf Bahnhofplatz

- Begründung -

Stadt Eberswalde
BAUDEZERNAT
Fachdienst Stadtentwicklung
AG Stadtplanung

Juni 2006

INHALTSVERZEICHNIS

1.	TEIL A - PLANZEICHNUNG	3
2.	TEIL B - BEGRÜNDUNG	4
2.1.	Vorbemerkung	4
2.2.	Verfahren	4
2.3.	Abgrenzung und Beschreibung des Gebietes	6
2.4.	Städtebauliche Situation	7
2.4.1.	Vorbereitende Bauleitplanung und übergeordnete Planungen	7
2.4.2.	Bestandssituation	7
2.4.3.	Ziel und Zweck der Planung	9
2.5.	Planungsinhalt und Festsetzungen	10
2.5.1.	Planungsrechtliche Festsetzungen	10
2.5.1.1.	Verkehrsflächen	10
2.5.1.2.	Ver- und Entsorgungsleitungen	10
2.5.1.3.	Löschwasser	11
2.5.1.4.	Immissionsschutz	11
2.5.1.5.	Umweltverträglichkeitsprüfung	14
2.5.1.6.	Altlastensituation	14
2.5.2.	Nachrichtliche Übernahmen	15
2.5.2.1.	Denkmalschutz	15
2.5.2.2.	Fachplanungsrecht	15
2.6.	Grünordnerische Festsetzungen, Kompensationsbedarf	16
2.7.	Wesentliche Auswirkungen, Kosten	17
	ANLAGEN	18
	Anlage A - Allgemeine Vorprüfung gem. § 3 UVPG	
	Anlage B - Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung	
	Anlage C - Planungskonzeption	
	Anlage D - Gutachterliche Betrachtung der Lärmproblematik	

1. TEIL A - PLANZEICHNUNG

2. TEIL B - BEGRÜNDUNG

2.1. Vorbemerkung

Auf Grund eines Sofortprogrammes, das im Juni 2005 durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) aufgelegt wurde und das für Verkehrsinvestitionen und die Bahninfrastruktur zusätzliche Mittel für die Jahre 2005/2006 zu sehr günstigen Förderbedingungen bereitstellt, nutzte die Stadt die Chance, um die bereits seit Jahren bestehenden Konzeptideen zur Entwicklung des Bahnhofsbereichs in Abstimmung mit der seit 2005 im Bau befindlichen Eisenbahnbrücke im Zuge der Eisenbahnstraße (B 167) umzusetzen.

Seit Mitte der 90-er Jahre beschäftigt sich die Stadt mit der Umgestaltung des Bahnhofsbereichs. Bereits 1997 wurde auf Grundlage einer Konzeptidee sowie eines Maßnahme-, Durchführungs- und Finanzierungs-(MDF)Konzepts durch die StVV eine Grundsatzentscheidung zur Gestaltung einer neuen 4-armigen Kreuzung und der Verlagerung des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) von der Heegermühler Straße auf die Ostseite des Bahnhofsgebäudes getroffen. Auf der Grundlage der Konzeptidee wurde der BPL-Vorentwurf Nr. 144 „Bahnhofsbereich“ erarbeitet sowie im Jahre 2000 die frühzeitige Bürger- und TöB-Beteiligung durchgeführt.

2.2. Verfahren

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 144 wurde am 03.08.1998 ortsüblich bekanntgemacht. Damit bildet das BauGB in der Neufassung vom 27.08.1997, geändert durch Artikel 10 Abs. 1 des Bau- und Raumordnungsgesetzes 1998 (BauROG 1998) vom 18.08.1997 (BGBl. I S. 2081), die Rechtsgrundlage zum Zeitpunkt der Aufstellung.

Ab 03.08.2001 kam es im BauGB zu Neuerungen auf Grund des „Gesetzes zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz“.

Der § 233 (1) BauGB, Allgemeine Überleitungsvorschriften, der ab 03.08.2001 geltenden Fassung des BauGB stellt es der Gemeinde frei, gesetzlich vorgeschriebene einzelne Schritte eines Verfahrens, welches vor Inkrafttreten der Gesetzesänderung eingeleitet wurde, auch nach den Vorschriften des neu geltenden Rechts durchzuführen.

Das bereits 1998 eingeleitete Bebauungsplanverfahren Nr. 144 „Bahnhofsbereich“ soll auf der Rechtsgrundlage **der Neufassung des Baugesetzbuches vom 27.08.1997, berichtigt am 16.01.1998, geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 19. Juni 2001 und zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 27.07.2001** weitergeführt werden.

Demnach ist gemäß §§ 3 a - c UVPG festzustellen, ob eine UVP-Pflicht für diesen Bebauungsplan besteht. Der Bebauungsplan Nr. 144 wird in die Nr. 18.8. der Anlage 1 des UVPG, Liste der UVP-pflichtigen Vorhaben, eingeordnet. Gemäß der Spalte 2 ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich. In der ortsüblichen Bekanntmachung der Auslegung des Entwurfes zum Bebauungsplan ist anzugeben, ob eine UVP durchgeführt oder nicht durchgeführt werden soll.

Das Ergebnis der allgemeinen UVP-Vorprüfung hat ergeben, dass für den Bebauungsplan Nr. 144 **keine UVP-Pflicht besteht.**

Am **20.07.2004** trat durch das EAG Bau eine weitere Änderung während des Aufstellungsverfahrens in Kraft. Der § 233 (1) BauGB bestimmt zwar weiterhin die Anwendung des bisherigen geltenden Rechtes für vor dem Inkrafttreten der Gesetzesänderung eingeleitete Verfahren.

Nach dem neu eingefügten § 244 (1) BauGB werden aber Verfahren für Bauleitpläne, die nach dem 20.07.2006 abgeschlossen werden, nach den Vorschriften des durch das EAG Bau novellierten BauGB zu Ende geführt. D. h., das Bebauungsplanverfahren Nr. 144 „Bahnhofsbereich“ ist nach den Rechtsvorschriften vor Inkrafttreten des EAG Bau (der Neufassung des Baugesetzbuches vom 27.08.1997, berichtigt am 16.01.1998, geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 19. Juni 2001 und zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 27.07.2001) **bis zum 20.07.2006** abzuschließen, ansonsten ist zwingend das durch das EAG Bau novellierte BauGB die geltende Rechtsvorschrift für die Beendigung des Bebauungsplanverfahrens. Dies hätte neben geänderten Verfahrensvorschriften insbesondere eine prinzipielle UVP-Pflicht zur Folge.

2.3. Abgrenzung und Beschreibung des Gebietes

Das Plangebiet besteht aus 2 Teilgebieten

- I. neue Kreuzung
- II. ÖPNV-Verknüpfungsanlage.

Teilgebiet I besteht aus:

im Norden: dem Straßenkörper der neuen Bergerstraße (B 167 bis Bauende), der durch die westliche Grenze des Flurstücks 313 festgelegt ist

im Süden: durch den Straßenkörper der neuen Bahnhofszufahrt bis zum Ende der Spuraufteilung, einschließlich des Kreuzungsbereiches mit der Eisenbahnstraße (B 167)-Radienauslauf

Teilgebiet II wird begrenzt:

Norden: Begrenzung durch Eisenbahnstraße (B 167), Eisenbahnbrücke

Osten: Begrenzung durch Flurstück 2384 und Flurstück 2269,

Osten/Süden: Gelände des Bahnwerks der DB

Westen: Bahnanlagen mit historischen Bahnhofsgebäuden

Folgende Flurstücke der Gemarkung Eberswalde liegen innerhalb des Geltungsbereichs:

Gemarkung	Eberswalde
Flur	1
Teil I:	neue Kreuzung
Flurstück	1881 tlw., 1882, 1883, 1884 tlw., 2039 tlw., 314, 315 tlw., 2040 tlw., 2041 tlw., 2045, 2044, 2042 tlw., 2043 tlw., 618, 616 tlw., 2020 tlw., 2017 tlw., 2019 tlw., 2037 tlw., 1876 tlw., 286 tlw.
Teil II:	ÖPNV-Verknüpfungsanlage
Flurstück:	2436, 2423, 2429, 1805, 1862 tlw., 2425, 2426, 1821 tlw., 1822 tlw., 2431 tlw., 1819 tlw., 1824, 1864 tlw., 2269 tlw., 2419, 2421, 2427, 2420, 2437,

Die Fläche beträgt insgesamt 2,75 ha.

2.4. Städtebauliche Situation

2.4.1. Vorbereitende Bauleitplanung und übergeordnete Planungen

Eberswalde ist gemäß Verordnung über den Landesentwicklungsplan für den Gesamtraum Berlin-Brandenburg (LEP-GR) und seinen ergänzenden raumordnerischen Festlegungen für den äußeren Entwicklungsraum vom 20. Juli 2004 als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums eingestuft worden. Ein Grundsatz dieser Verordnung widmet sich der Verbesserung der verkehrlichen Erschließung.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Eberswalde, rechtskräftig seit 11/1998, stellt das Bebauungsplangebiet überwiegend als Bahnanlagen dar. Beidseitig der Eisenbahnstraße sind Bauflächen ausgewiesen.

Da im Bebauungsplan lediglich Verkehrsflächen festgesetzt sind, Bahnanlagen auch fachspezifische Verkehrsflächen (Schienenverkehr) sind und eine Affinität zwischen ZOB, P & R, K & R, B & R, etc. und dem Hauptbahnhof Eberswalde besteht, ist die Einhaltung des Entwicklungsgebotes gegeben.

Ca. 580 m² Grundstücksfläche unterliegen weiterhin dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahnrechtes.

2.4.2. Bestandssituation

Der Bahnhof Eberswalde, Mitte der 50-er Jahre des 19. Jahrhunderts am westlichen Stadtrand der ehemaligen Neustadt und an der Hauptstrecke Berlin nach Stettin bzw. Stralsund angelegt, entwickelte sich mit der Industrialisierung und der späteren Stadterweiterung zu einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt in Eberswalde.

Diese Entwicklung hielt bis zur Wende 1990 an. In der bandstadtartigen Struktur der Stadt befindet sich nunmehr der Bahnhof in relativ zentraler Lage zwischen den Ortsteilen Finow und Westend im Westen und dem Stadtzentrum im Osten, d. h. direkt an der Ost-West-Achse, der Bundesstraße B 167, die die Stadtteile straßenseitig miteinander verbindet. Die Entfernung bis zum Stadtzentrum mit dem Marktplatz, dem Rathaus und dem im Bau befindlichen Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum beträgt nur ca. 1.500 m.

Große städtebauliche und strukturelle Mängel im Bahnhofsumfeld aufgrund funktionslos gewordener Infrastrukturbereiche der Bahn, insbesondere des Bahnbetriebswerkes mit dem Lokschuppen, führten zu einer Verwilderung des Geländes und zu einer Insellage des Bahnhofs und damit einer fehlenden Einbindung in das Stadtgefüge. Heute besteht im fußläufigen Einzugsbereich des Bahnhofs (ca. 800 m) nur ein geringes Einwohnerpotenzial. Zudem ist der Bahnhof nur einseitig über eine schmale Zufahrt, die von der B 167 über die Bergerstraße und unter der Eisenbahnbrücke hindurch führt, für den Kfz-Verkehr erreichbar. Die umständliche Wegführung erschwert die Erreichbarkeit des Bahnhofs, eine Begegnung für Busse auf der Zufahrt wäre unmöglich. Im Westen wird das Bahnhofsgebäude von den Bahnsteigen und Gleisanlagen für den Güterverkehr und im Süden von dem Bahnwerk der Deutschen Bahn begrenzt.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Die Prüfnorm für Vorhaben ist deshalb § 34 BauGB.

Die Maßnahme der Bahnhofsumgestaltung fügt sich in seine Umgebung ein, auch wenn sie sich nicht in jeder Hinsicht innerhalb des aus seiner Umgebung hervorgehenden Rahmens hält.

Dennoch ist ein Großteil des zu überplanenden Bereichs bereits von Verkehrsanlagen geprägt. Durch die Neuplanung erfolgt eine Neuordnung unter der Besonderheit, dass Anlagen der Eisenbahn zurückgebaut werden. Diese frei werdenden Flächen werden für die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes mit einem ZOB, Kurzzeitparkplätzen, weiteren Fahrradabstellplätzen, einer P & R-Anlage und einer neuer Bahnhofszufahrt sowie Busabstellanlagen für einen ZOB genutzt. Die Erzeugung zusätzlicher bodenrechtlicher Spannungen ist nicht zu befürchten. Aus der Behördenbeteiligung zur Entwurfsplanung der Verkehrsanlagen vom Oktober 2005 ging nichts Gegenteiliges hervor.

In der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und der Behördenbeteiligung zum Bauungsplanvorentwurf, Frühjahr 2000, wurden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Städtebauliche Konflikte, die gegen eine Verlagerung des ZOB, gegen eine neue Bahnhofszufahrt und gegen P & R-Stellplätze am Bahnhofsvorplatz sprechen, sind nicht bekannt.

2.4.3. Ziel und Zweck der Planung

Der Bahnhofsbereich soll zu einem modernen Verknüpfungspunkt des Schienen-, Straßen-, Rad- und Fußgängerverkehrs umgestaltet werden, d. h. für alle Verkehrsmittel zur Erreichbarkeit des Bahnhofsumfelds sollen die Anlagen und ihre funktionelle Zuordnung, die Umsteigevorgänge zwischen den Verkehrsmitteln, als auch die Fahrplanabstimmungen optimiert werden.

Mit der von der Stadt angestrebten Vernetzung von Bahn, ÖPNV, Pkw, Rad und Fußgängern durch bessere Zugänglichkeit, Verkürzung der Umsteigevorgänge und Abstimmung der Fahrpläne wird eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs erwartet. Der vorliegende Bebauungsplan dient der planungsrechtlichen Sicherung der für die Funktionsübernahme eines modernen Verkehrsverknüpfungspunktes notwendigen öffentlichen Verkehrsfläche.

2.5. Planungsinhalt und Festsetzungen

2.5.1. Planungsrechtliche Festsetzungen

2.5.1.1. Verkehrsflächen

Das gesamte Plangebiet wird als Verkehrsfläche gemäß § 9 (1) Nr. 11 BauGB festgesetzt. Damit wird die Errichtung einer ÖPNV-Verknüpfungsstelle einschließlich einer leistungsfähigen Neuerschließung des Bahnhofsbereiches planungsrechtlich abgesichert.

Innerhalb der Verkehrsflächen ist die Errichtung baulicher Anlagen, wie bspw. WC-Anlagen, Busfahreraufenthaltsraum, Imbiss, Überdachungsanlagen u.ä. planungsrechtlich zulässig. Zur Klarstellung der Zulässigkeit solcher baulicher Anlagen ist eine textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen.

Innerhalb der Verkehrsflächen ist die Errichtung von eingeschossigen baulichen Anlagen mit jeweils einer maximalen Grundfläche von 60 m², wie Kiosk, WC-Anlagen, Aufenthaltsraum für Busfahrer, u.a. ÖPNV-typische Ausstattungen / Nutzungen sowie die Errichtung von Überdachungsanlagen als Wetterschutz zulässig.

Städtebauliches Ziel ist es, durch Stärkung der Pendlerbeziehungen zwischen Eberswalde und der Metropole Berlin eine Stabilisierung der Wohnbevölkerung in Eberswalde zu erreichen und Zuwanderungen aus Berlin zur Stärkung der Stadt als Wohnstandort zu erzielen. Gleichzeitig werden Voraussetzungen geschaffen, Wirtschaftsräume und Arbeitskräftepotentiale miteinander zu verknüpfen.

Mit der angestrebten Vernetzung von Bahn, ÖPNV, Pkw, Rad und Fußgängern durch bessere Zugänglichkeit, Verkürzung der Umsteigevorgänge und Abstimmung der Fahrpläne soll der öffentliche Nahverkehr gestärkt werden und eine städtebauliche Grundstruktur im Bahnhofsumfeld durch die Neuerschließung vorgegeben werden.

2.5.1.2. Ver- und Entsorgungsleitungen

Das Oberflächenwasser aus den P & R- Stellflächen wird über das Straßengefälle (Quer- und Längsgefälle) zur Versickerung in Versickerungsmulden abgeleitet.

Für die Bereiche nördlich des P & R-Bereiches erfolgt die Regenentwässerung über Straßenabläufe und Kanal in die vorhandene Kanalisation. Ein vorhandener gemauerter Hauptsammler (Eiprofil 500/800) durchfließt das Plangebiet von südwest nach nordost und mündet in den Finowkanal.

Dieser Kanal entwässert neben dem vorhandenen Bahnhofsbereich und dem Lokschuppen auch das südwestlich gelegene Werk der DB. Mit der neuen Planung wird ein neues Entwässerungsnetz zum vorhandenen Schacht S 211 aufgebaut.

Für die Be- und Entwässerung von WC/Aufenthaltsgebäude - ZOB sowie des Kiosk wird in Abstimmung mit dem ZWA ein neues System vorwiegend in den Gehwegbereichen installiert.

2.5.1.3. Löschwasser

Die Löschwasserversorgung wird in Abstimmung mit der Feuerwehr über einen Überflurhydranten gesichert, der auf dem Bahnhofsvorplatz an der Treppe bei der Brückendurchfahrt stationiert wird.

2.5.1.4. Immissionsschutz

Der Bahnhofsbereich ist durch die Verkehrsbelegung der Eisenbahnstraße und Bergerstraße mit ca. 36.000 Kfz/Tag (Querschnitt Eisenbahnbrücke) und den Schienenverkehr einer Eisenbahnhauptstrecke bereits stark vorbelastet.

Durch den Bebauungsplan Nr. 144 wird der Straßenneubau eines Teilabschnittes der Bergerstraße und der Neubau der Bahnhofszufahrt sowie der Ausbau des Knotens an der Eisenbahnstraße planungsrechtlich gesichert. Dieser erhebliche bauliche Eingriff wurde immissionsschutzrechtlich begutachtet. Die gutachterliche Stellungnahme ist der Anlage D der Begründung zu entnehmen.

In der immissionsschutzrechtlichen Betrachtung (vgl. Gutachten in der Anlage D) wird zwischen dem Neubau der beiden Straßen (Bergerstraße und Bahnhofszufahrt) und dem Ausbau des Kreuzungsbereiches / B 167 differenziert. Der jeweilige Neubauabschnitt wird isoliert immissionsschutzrechtlich betrachtet.

Grundlage für die Beurteilung des durch Straßen verursachten Verkehrslärm ist § 41 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), wonach beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen ist, dass durch sie keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

In der 16.BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) werden die Immissionsgrenzwerte festgesetzt, die Kriterien für die wesentliche Änderung einer Straße und den Neubau einer Straße definiert und das Berechnungsverfahren der Beurteilungspegel geregelt.

Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen kann bei Überschreitung bestimmter Grenzwerte Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge in Frage kommen.

Die mit den Lärmvorsorgegrenzwerten zu vergleichenden Beurteilungspegel werden nicht gemessen, sondern entsprechend der Anlage zur 16.BImSchV, der Richtlinie für Lärm-schutz an Straßen (RLS-90) gerechnet.

Neubau Bergerstraße

Durch die Verschiebung der Straßenachse der Bergerstraße um ca. 35 m ist eine wesentliche Änderung der Straße gegeben, die immissionsschutzrechtlich einem Neubau gleich kommt.

Das Gebäude Eisenbahnstraße 46 ist von der Straßenbaumaßnahme betroffen.

Die Verkehrsmenge auf der Bergerstraße beträgt ca. 15.550 Kfz/24 h, die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die LkW-Anteile betragen tags 5 % und nachts 3 %.

Die Berechnung der Beurteilungspegel ergab für einen **Nachweisort** an der Gebäudefassade **an der Eisenbahnstraße**, dass sich die Verschiebung der Bergerstraße nicht nennenswert auswirkt infolge der Überdeckung durch die höhere Vorbelastung der Eisenbahnstraße, den Kreuzungszuschlag und die Teilüberdeckung der Emissionen der Bergerstraße (neu). Die Pegelerhöhung beträgt 0,3 dB(A). Schallschutzmaßnahmen infolge der baulichen Veränderung sind nicht erforderlich.

Für den **Nachweisort** am westlichen Giebel des Gebäudes **an der Bergerstraße** ergaben sich tags und nachts Pegelerhöhungen um ca. 4 dB(A) von rund 68 dB(A) auf 72 dB(A) tags und von 60 dB(A) auf 64 dB(A) nachts. Es werden Maßnahmen zum Schutz vor Lärm notwendig, das Kriterium der Erhöhung des Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) ist überschritten.

Anhand der Berechnungsergebnisse wird deutlich, dass für die Nachweisorde an der Eisenbahnstraße und an der Bergerstraße die zum Ansatz gebrachten Tag- und Nachtgrenzwerte eines Mischgebietes (64 dB(A) / 54 dB(A)) sowohl im IST-Zustand als auch im Prognosezustand überschritten werden.

Evt. Schallschutzansprüche können sich nur auf vorhandene Fensteröffnungen im Giebel beziehen in Abhängigkeit von der stattfindenden Nutzung. Das Mauerwerk besitzt gute bauphysikalische Eigenschaften, aus diesem Grund wird ihm an dieser Stelle ein ausreichendes Schalldämmmaß unterstellt.

Gem. 24.BImSchV müsste bei Vorhandensein einer gewerblichen Nutzung als allgemeiner Büroraum ein Innenpegel von 42 dB(A) gewährleistet und somit das Schalldämmmaß des Fensters 31 dB(A) betragen und somit der Klasse II (30-34 dB(A)) entsprechen.

Werden die Räume als Lager- oder Arbeitsraum für handwerkliche Tätigkeiten genutzt, bestehen keine Schutzansprüche.

Die Räumlichkeiten, zu denen die Fensteröffnungen gehören, sind seit langer Zeit ungenutzt. Ob ein ausreichendes Schalldämmmaß der Fenster vorhanden ist, kann ohne stattfindende Nutzung nicht beurteilt werden.

Für das Gebäude können planungsrechtlich keine immissionsschutzrechtlichen Festsetzungen getroffen werden, da das Gebäude nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt.

Die Festsetzung einer aktiven Schallschutzmaßnahme wie Lärmschutzwand, ist immissionsschutzrechtlich und städtebaulich nicht sinnvoll.

Eine Maßnahme der Lärminderung ist die Verwendung von Splittmastixspalt beim Straßenbau. Bei der Bauausführung wird dieser Materialeinsatz abgesichert, planungsrechtliche Festsetzungen werden daher nicht extra getroffen.

Etwaige Schallschutzansprüche und deren Umfang können nur außerhalb des Bebauungsplanverfahren abschließend geklärt werden.

Ausbau Kreuzungsbereich

Der Kreuzungsbereich liegt ebenfalls im Plangebiet. Auf der Eisenbahnstraße beträgt die Verkehrsbelegung ca. 20.900 Kfz/24h.

Durch Verschiebung der Straßenachse der Bergerstraße und dem Neubau der Bahnhofszufahrt und damit der Errichtung eines zusätzlichen 4. Kreuzungsarmes handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff an der B 167. Eine relevante Pegelerhöhung von mindestens 3 dB(A) wird durch den erheblichen baulichen Eingriff nicht verursacht. Eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt nicht vor. Aus der Ausbaumaßnahme Kreuzungsbereich ergeben sich keine Schallschutzansprüche.

Neue Bahnhofszufahrt

Für die neue Bahnhofszufahrt wird eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelegung von 1.350 Kfz erwartet.

An einem Wohnhaus an einer solchen Straße ist bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h und einer Asphaltoberfläche in 5m Höhe ein Beurteilungspegel gem. 16.BImSchV bzw. RLS 90 von ca. 60 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts zu erwarten. Unter Zugrundelegung der faktischen Schutzwürdigkeit eines Mischgebietes, ist eine Einhaltung der Grenzwerte von den Einwirkungen dieser Straße insoweit gegeben.

Von der geplanten P+R-Anlage ist eine relevante Pegelerhöhung nicht zu erwarten.

2.5.1.5. Umweltverträglichkeitsprüfung

Im Verfahren wurde geprüft, ob der Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet, für die nach UVPG eine UVP durchzuführen ist. Der Bebauungsplan Nr. 144 wird in die Nr. 18.8. der Anlage 1 des UVPG, Liste der UVP-pflichtigen Vorhaben, eingeordnet. Gemäß Spalte 2 ist eine Allgemeine Vorprüfung erforderlich. Die Allgemeine Vorprüfung gem. § 3 a, c UVPG ist der Anlage A zur Begründung zu entnehmen. Der Bebauungsplan begründet keine Zulässigkeit von Vorhaben, die sich erheblich nachteilig auf die Umwelt auswirken. Daher besteht keine Pflicht zur Durchführung einer UVP im Zuge des Planvorhabens.

2.5.1.6. Altlastensituation

Für Teilbereiche des Plangebietes liegen Gutachten zur Altlastensituation vor. Im Auftrag der Bahn wurde 1997 eine „Orientierende Untersuchung“ Bahnhof/Bw Eberswalde und 1999 „Detaillierte Untersuchungen“ durchgeführt. Auf Grund der Aufgabenstellung wurde nur punktuell untersucht.

Im Zuge der Verkehrsanlagenplanung und dem beabsichtigten Grunderwerb durch die Kommune ist ein Abfallwirtschaftskonzept für den Lokschuppen und seine Außenanlagen einschließlich Öllager erstellt worden. Dabei erfolgte die Untersuchung und Bewertung der Gefahrstoffsituation in Bezug auf die abzubrechende Bausubstanz.

Im Ergebnis sind Hinweise zur fachgerechten, den Bestimmungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes Rechnung tragenden Durchführung der Abbrucharbeiten sowie zur Entsorgung der entstehenden Abfälle gegeben. Beim Abriss entstehen erhebliche Mengen besonders überwachungsbedürftiger Abfälle (>Z 2).

Für die südliche Spitze des Plangebietes, die Flächen der Gleisharfe und dem Sozialgebäude, wurden 2005 Sanierungsuntersuchungen in einem engen Untersuchungsrastrer durchgeführt. Im Ergebnis von 25 Kleinrammkernsondierungen wurde am Standort ein anthropogener Auffüllungshorizont mit stark wechselnden Mächtigkeiten zwischen 0,1 m -6,8 m erkundet. Der Auffüllungshorizont ist bereichsweise sehr stark mit Schlacken, Aschen und Kohlengrus sowie vereinzelt mit Bauschuttresten durchsetzt. Auffällige Schadstoffkonzentrationen im Grundwasser waren nur punktuell nachweisbar.

Um tragfähigen Baugrund zu erhalten und die Versickerung des anfallenden Niederschlags zu gewährleisten, müssen Teile des Auffüllungshorizontes abgetragen und entsorgt werden.

2.5.2. Nachrichtliche Übernahmen

2.5.2.1. Denkmalschutz

Im Plangebiet sind keine Baudenkmale und Bodendenkmale bekannt.

2.5.2.2. Fachplanungsrecht

Ungefähr zwei Hektar des Plangebietes sind ehemalige, zu Bahnbetriebszwecken gewidmete Flächen. Für alle Flächen sind die Entbehrlichkeitsverfahren abgeschlossen. In diesem Zusammenhang wurde ermittelt, welche Leitungstrassen und sonstigen bahntechnischen Anlagen einschließlich erforderlicher Schutzstreifen nicht entbehrlich sind und künftig gewidmet bleiben müssen.

Im Plangebiet befindet sich ein Trafo und ein Kabel der DB Energie, die bahnbetriebsnotwendig sind. Diese Anlagen mit den dazugehörigen Flächen, Flurstücke 2420 und 2437, ca. 580 m², bleiben im Eigentum der DB AG.

Auf dem Grundstück bleibt die eisenbahnrechtliche Widmung erhalten. Für das Grundstück ist der Fachplanungsvorbehalt nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen.

Für alle anderen ehemaligen bahnbetriebsnotwendigen Flächen im Plangebiet ist das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG abgeschlossen.

2.6. Grünordnerische Festsetzungen, Kompensationsbedarf

Für die Festsetzung geeigneter Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe, die durch diesen Bebauungsplan ermöglicht werden, wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung (siehe Anlage B) erarbeitet. Diese ergab, dass aufgrund der vorhandenen Vorbelastungen im Plangebiet sowie gemäß den Bestimmungen des § 21 (2) BNatSchG kaum Eingriffe in die Schutzgüter durch diesen Bebauungsplan vorbereitet werden.

Es wurde weiterhin nachgewiesen, dass die erforderlichen Baumfällungen innerhalb des Plangebietes durch Neupflanzungen weitestgehend ausgleichbar sind. Dazu ist es erforderlich, dass innerhalb des Plangebietes 11 heimische Laubbäume mit einem Stammumfang von 14 - 16 cm neu gepflanzt werden. Dieser Kompensationsmaßnahme wird im Bebauungsplan gefolgt und sie wird als Festsetzung aufgenommen:

Flächen mit Pflanzbindungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

Innerhalb des Plangebietes sind mindestens 11 Laubbäume (Stammumfang 14-16 cm, 3xv., m.B.) neu zu pflanzen.

Weiterhin ist zur Minderung der Eingriffe in das Schutzgut Wasser die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers der P & R - Flächen über Mulden vorgesehen.

Mit diesen beiden Maßnahmen - der Ersatzpflanzung und der Vor-Ort-Versickerung kann der Eingriff innerhalb des Plangebietes kompensiert werden.

2.7. Wesentliche Auswirkungen, Kosten, Flächenbilanz

Eine gesetzliche Bodenordnung ist für den Planbereich nicht notwendig. Die Gemeinde verschafft sich die Flächenverfügung über Grunderwerb.

Nach Kostenschätzungen belaufen sich die Kosten für 2006 auf 2.495,00 T€ und für 2007 auf 1.400,00 T€, gefördert aus verschiedenen Förderprogrammen.

Der durchschnittliche Fördersatz beträgt ca. 80 %.

Plangebiet insgesamt:	
	2,75 ha
davon - Verkehrsfläche:	2,692 ha
- planfestgestellte Fläche:	0,058 ha

Anlagen

Anlage A - Allgemeine Vorprüfung gem. § 3 a/c UVPG

Anlage B - Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

Anlage C - Planungskonzeption

Anlage D - Gutachterliche Betrachtung der Lärmproblematik

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3 a und c UVPG durch die Stadt Eberswalde

Bezeichnung des Vorhabens:

Umgestaltung und Neuerschließung im Bereich des Bahnhofsumfeldes.
 Ausweisung von Verkehrsflächen, die unter anderem die Neuerschließung des Bahnhofsbereiches, die Neuerrichtung des ZOB und einer Park- und Rideanlage beinhalten.
 Größe des Plangebietes 2,75 ha

Bauherr/ Vorhabensträger:

Stadt Eberswalde

Lage: Bahnhofsumfeld

Gemarkung Eberswalde, Flur 1

Prüfung gemäß § 3 a UVPG

(Feststellung ob Verpflichtung zur Durchführung einer UVP vorliegt)

1.	Handelt es sich um ein in Anlage 1 UVPG genanntes Vorhaben? Welche Nr. ?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Nr. 18.8.
2.	Besteht für dieses Vorhaben eine UVP-Pflicht (Überschreitung des oberen Schwellenwertes)?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
3.	Besteht für dieses Vorhaben eine Pflicht zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Prüfung gemäß § 3 c UVPG entsprechend Anlage 2 UVPG,

1.	Merkmale des Vorhabens		
1.1.	Größe des Vorhabens	Ausweisung Verkehrsfläche auf 2, 75 ha	
1.2.	Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft	<input checked="" type="checkbox"/> trifft zu	<input type="checkbox"/> trifft nicht zu
		überschlägige Prüfung des Eingriffs	
		<input type="checkbox"/> erheblich	<input type="checkbox"/> möglicherweise erheblich <input checked="" type="checkbox"/> unerheblich
	Kompensation (Minderung/Ausgleich)	<input checked="" type="checkbox"/> wurde in Anlage „Eingriffs-/Ausgleichsbilanz“ (EAB) nachgewiesen und im BPL entsprechend berücksichtigt	<input type="checkbox"/> nicht möglich
1.3.	Abfallentsorgung	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
1.4.	Umweltverschmutzung und Belästigung	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
1.5.	Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu

2.	Standort des Vorhabens		
2.1.	<u>Nutzungskriterien</u>	Grad der Beeinträchtigung	
	Fläche für Siedlung und Erholung (hier nur Erholungsfunktion)	<input type="checkbox"/> erheblich	<input type="checkbox"/> möglicherweise erheblich <input checked="" type="checkbox"/> unerheblich, bereits meist Verkehrsflächen und Bahnanlage
	Fläche für land-, forst- bzw. fischereiwirtschaftliche Nutzung (hier Forst)	<input type="checkbox"/> erheblich	<input type="checkbox"/> möglicherweise erheblich <input checked="" type="checkbox"/> unerheblich liegt im urbanen Bereich der Stadt
	sonstige wirtschaftliche Nutzung	<input type="checkbox"/> erheblich	<input type="checkbox"/> möglicherweise erheblich <input checked="" type="checkbox"/> unerheblich
	Kompensation (Minderung/Ausgleich)	<input checked="" type="checkbox"/> möglich, in EAB nachgewiesen und im BPL planungsrechtlich festgesetzt <input type="checkbox"/> nicht möglich	
2.2	<u>Qualitätskriterien</u> Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Boden, Natur und Landschaft des Gebietes	Grad der Beeinträchtigung <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/> möglicherweise erheblich, starke Vorschädigung des Gebietes <input checked="" type="checkbox"/> unerheblich	
	Kompensation (Minderung/Ausgleich)	<input checked="" type="checkbox"/> möglich, in EAB nachgewiesen und im BPL planungsrechtlich festgesetzt <input type="checkbox"/> nicht möglich	
2.3.	<u>Schutzkriterien</u>		
2.3.1.	vorgeschl. FFH oder EU-Vogelschutzgebiet	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
2.3.2.	NSG gemäß § 21 BbgNatSchG	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
2.3.3.	Nationalpark gem. § 20 BbgNatSchG	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
2.3.4.	LSG gemäß § 22 BbgNatSchG	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
2.3.5.	gesetzlich geschützte Biotope gem. § 32 BbgNatSchG	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
2.3.6.	Wasserschutzgebiete gemäß § 19 WHG oder nach Landeswasserrecht festgesetzte Heilquellenschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
2.3.7.	Gebiet, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
2.3.8.	Gebiet mit hoher Bevölkerungsdichte	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
2.3.9.	eingetragene Denkmale, Denkmalbereiche, Bodendenkmale gem. BbgDschG	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
3.	Merkmale der möglichen Auswirkung		
3.1.	Ausmaß der Auswirkungen (geografisches Gebiet und betroffene Bevölkerung)	<input type="checkbox"/> erheblich	<input type="checkbox"/> möglicherweise erheblich <input checked="" type="checkbox"/> unerheblich
3.2.	etwaiger grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen (Polen)	<input type="checkbox"/> trifft zu	<input checked="" type="checkbox"/> trifft nicht zu
3.3.	schwere und Komplexität der Auswirkungen	<input type="checkbox"/> erheblich	<input type="checkbox"/> möglicherweise erheblich <input checked="" type="checkbox"/> unerheblich
3.4.	Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen	<input type="checkbox"/> wahrscheinlich	<input checked="" type="checkbox"/> unwahrscheinlich
3.5.	Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen	<input type="checkbox"/> erheblich	<input type="checkbox"/> möglicherweise erheblich <input checked="" type="checkbox"/> unerheblich



Das Vorhaben führt sehr wahrscheinlich zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, Eingriffe in Natur und Landschaft bzw. nachteilige Umweltauswirkungen können wahrscheinlich nicht kompensiert werden..

→ Es besteht eine Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit



Das Vorhaben führt sehr wahrscheinlich zu keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, Eingriffe in Natur und Landschaft bzw. nachteilige Umweltauswirkungen können kompensiert werden.

→ Es besteht keine Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Textliche Erläuterung der Gesamteinschätzung:

Für den BPL und die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß UVPG wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung durchgeführt. Diese weist nach, dass aufgrund der Vorbelastung des Gebietes und der Lage innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortschaften (gemäß § 34 BauGB) nur geringfügige Eingriffe durch diesen BPL vorbereitet werden. Die ermittelten Eingriffe in die Schutzgüter können innerhalb des Plangebietes kompensiert werden. Das Landschaftsbild wird sich durch die vorgesehenen Bepflanzungen mit Bäumen und dem Abriss leerstehender maroder Gebäude sogar verbessern. Durch den Rückbau kontaminierter Bahnanlagen und dem Ausbau der Auffüllungshorizonte, bestehend aus Kohlegrus, Schlacke, Bauschutt etc., werden positive Effekte für die Schutzgüter Boden und Grundwasser erwartet.

Durch die vorhandenen Beeinträchtigungen diverser Schutzgüter im Sinne des UVPG führt die Aufstellung des BPL zu keiner nachhaltigen, erheblichen Umweltbelastung. Vielmehr kann durch die Planung ein bisheriger städtebaulicher Missstand behoben werden.

Schlussfolgerung:

Für den Bebauungsplan Nr. 144 "Bahnhofsumfeld" besteht keine Pflicht zur Durchführung einer UVP im Zuge des Planvorhabens.

Behandlung der Eingriffs- regelung

zum

Bebauungsplan Nr. 144

„Bahnhofsbereich“

Bestandsbeschreibung, Bestandsbewertung,
Ermittlung des Eingriffs in Natur
und Landschaft,
Festsetzung von Kompensationsmaßnahmen,
Bilanz von Eingriff und Ausgleich,

INHALTSVERZEICHNIS

1.	AUFGABENSTELLUNG	3
2.	BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG DER SCHUTZGÜTER	3
2.1.	Schutzgut Boden und Wasser	3
2.2.	Schutzgut Klima/Luft	5
2.3.	Schutzgut Biotoppotential/Flora und Fauna	5
2.3.1.	Vegetationsflächen	6
2.3.2.	stark verdichtete Flächen	7
2.3.3.	Gebäude und versiegelte Flächen	7
2.3.4.	Bahnanlagen	7
2.3.5.	Fauna	7
2.4.	Schutzgut Landschaftsbild/Erholung	8
3.	ERMITTLUNG UND BEWERTUNG DES EINGRIFFS	8
4.	MASSNAHMEN ZUR EINGRIFFSKOMPENSATION	9
4.1.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung des Eingriffs	9
4.2.	Maßnahmen zum Ausgleich	10
5.	GRÜNORDNERISCHE FESTSETZUNGEN ZUM BEBAUUNGSPLAN ...	10
6.	QUELLENVERZEICHNIS	11
	Übersichtsplan Bestandserfassung	12

1. **AUFGABENSTELLUNG**

Zum Nachweis der in § 1 a Baugesetzbuch (BauGB) vorgeschriebenen Beachtung der Eingriffsregelung nach dem Bundes- und Landesnaturschutzgesetz ist eine Erfassung und Bewertung des durch die städtebauliche Planung vorbereiteten Eingriffs erforderlich. Für diesen Bebauungsplanes (BPL) ist insbesondere § 1 a (3) BauGB maßgebend, wo im letzten Satz ausgeführt wird: „Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren“. Des Weiteren bestimmt § 21 (2) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), dass für Vorhaben im Innenbereich nach § 34 des BauGB die Eingriffsregelung nach § 18 - 20 BNatSchG nicht anzuwenden ist.

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen den Bahnhofsvorplatz und nicht mehr für den Eisenbahnverkehr notwendige Bahnflächen. Weiterhin ist die Planung eines neuen Knotenpunkt der B 167 zur Herstellung einer veränderten Bahnhofszufahrt Gegenstand dieses Bebauungsplanes.

An Hand einer Bestandserfassung und Eingriffsbewertung soll ermittelt werden, inwieweit durch das Aufstellungsverfahren Eingriffe in den Naturhaushalt verbunden sind. Dabei wird insbesondere zwischen Bereichen unterschieden, deren Entwicklung entsprechend der Planungskonzeption bereits gemäß § 34 BauGB zulässig ist und Bereichen für die die Eingriffsregelung gemäß BNatSchG anzuwenden ist.

Ziel ist es, unter Beachtung der möglichen und erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Eingriffen, den erforderlichen Ausgleichsbedarf zur Kompensation dieses Eingriffs für diesen BPL bei Berücksichtigung des § 1 a (3) BauGB aufzuzeigen. Es sind textliche Festsetzungen zu formulieren, die nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gemäß § 1 (6) BauGB in den BPL aufgenommen werden sollen.

2. **BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG DER SCHUTZGÜTER**

2.1. Schutzgut Boden und Wasser

Das Plangebiet befindet sich zentral im Stadtgebiet. Es wird begrenzt im Osten durch das Bahnhofsgebäude, im Norden durch die Eisenbahnstraße und die Bergerstraße, im Westen durch die Gebäude der Eisenbahnstraße 46 und 38 a und die Mauer des Bahnbetriebswerkes.

Innerhalb des Plangebietes wären auf natürlichen, unbelasteten Böden Mittel- bis Grobsande mit einer Mächtigkeit unter 5 m über Geschiebemergel vorhanden. Dieser natürliche Bodenaufbau ist jedoch infolge der historischen Nutzung nicht mehr vorzufinden. Große Teile des Plangebietes sind bzw. waren bebaut oder als Bahnflächen genutzt.

Bereich der ehemaligen Bahnflächen

Zur Abschätzung der Bodenbelastung dieser Teilfläche wurden im Jahr 2005 umfangreiche Untersuchungen zur Abschätzung der Bodenverunreinigungen auf der Fläche des ehemaligen Bahnwerkes durchgeführt.

Im Ergebnis von insgesamt 25 Kleinrammbohrungen bis in maximale Tiefen von 5 m unter Gelände wurde am Standort ein anthropogener Auffüllhorizont mit stark wechselnden Mächtigkeiten (0,1 bis 2,6 m) erkundet. Der Auffüllhorizont ist bereichsweise sehr stark mit Schlacken, Aschen und Kohlengrus sowie vereinzelt mit Bauschuttresten (Ziegel- bzw. Betonbruch) durchsetzt. Unterlagert werden die Auffüllschichten von gut durchlässigen Sanden. Ein Teil der Geländeoberfläche ist mit Beton versiegelt und weist im Bereich von Gleisanlagen eine 40-50 cm mächtige Gleisschottererschicht auf. Innerhalb des Plangebietes sind des Weiteren eine unterirdische Tankanlage mit vier Tanks, zwei Leichtflüssigkeitsabscheider, vier Montagegruben und etwa 64 Schächte und Einbauten vorhanden.

Es konnten lokal kleinräumig MKW-Kontaminationen des Bodens nachgewiesen werden. Die Untersuchung verschiedener Tiefenbereiche des Auffüllhorizontes ergab, dass tendenziell in den obersten Auffüllungsschichten mehr Schadstoffe mobilisierbar waren als in den tieferen Auffüllungsschichten. Im Bereich des Tanklagers sowie zweier Leichtflüssigkeitsabscheider sind weitere MKW-Kontaminationen im Untergrund unterhalb der derzeit technisch nicht zugänglichen Anlagen nicht auszuschließen, da im Grundwasserabstrom der Anlagen Auffälligkeiten festzustellen waren.

Der oberste unbedeckte Grundwasserleiter ist aufgrund der geologischen Verhältnisse gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen ungeschützt. Der Flurabstand liegt zwischen 5,50 und 6,00 m unter Gelände. Infolge der historischen Nutzung der vorgefundenen Bodenverunreinigungen auf dem ehemaligen Bahngelände wurde die Grundwasserbeschaffenheit an zehn Grundwassermessstellen geprüft. Es waren auffällige Schadstoffkonzentrationen punktuell in Bezug auf die Schadstoffe MKW, Cadmium und PAK nachweisbar, wobei der Kontaminierungsgrad als vergleichsweise niedrig einzuschätzen ist.

Geplante Erschließungsstraße nördlich des ehemaligen Lokschuppens

Der natürliche Bodenaufbau dieses Bereiches ist vergleichbar mit dem der ehemaligen Bahnflächen. Auch hier sind auf den Flächen, die gegenwärtig nicht bereits als Verkehrsflächen genutzt werden, Bodenveränderungen vorgenommen worden. So befand sich bis 2004 auf dem Flurstück 2042 (Flur 1, Eberswalde) ein Wohnhaus, welches im Zuge des Stadtumbaus abgerissen wurde. Daneben auf dem Flurstück 618 handelt es sich ebenfalls um eine nach § 34 BauGB bebaubare Baulücke. Der Abriss des hier einstmals vorhandenen Gebäudes liegt schon längere Zeit zurück (vor 1990).

Nördlich der B 167 entstand mit dem Ausbau der Bergerstraße und der Verlegung des Busbahnhofes westlich der Eisenbahnbrücke eine Freifläche, die an drei Seiten von stark befahrenen Straßen umgeben ist. Da eine Bebauung zu Wohnzwecken aus Lärmschutzgründen nicht angebracht war, wurde dieser Bereich in den 80er Jahren begrünt. Es wurden überwiegend Rasenflächen angelegt, die randlich durch Strauchpflanzungen abgegrenzt wurden.

Ebenfalls sind hier vier Eschen mit Stammumfängen zwischen 90 und 150 cm vorhanden.

Insofern kann man im Bereich dieser Rasenflächen von einer Bodenfunktion ausgehen, die jedoch ebenfalls stark anthropogen beeinträchtigt ist. Im Zuge der Baugrunduntersuchungen im September 2005 der Firma WILAB für die vorbereitenden Untersuchungen zur Planung der Erschließung des Bahnhofsbereiches wurden zwei Bohrpunkte innerhalb der Grünfläche im Bereich der neuen Bahnhoferschließungsstraße gelegt. Es wurde festgestellt, dass im nördlichen Bereich ein 5 m hoher Auffüllhorizont, bestehend aus Bauschutt, Schlacke und Kohle, vorhanden ist. Weiter südlich, im Bereich des Buswartehauses, war dieser Auffüllhorizont noch 1,4 m mächtig. Aufgrund dieser Vorbelastung kann davon ausgegangen werden, dass die vorhandene Bodenfunktion zu 50 % nicht mehr gegeben ist.

Die Grundwasserneubildungsrate ist innerhalb des Plangebietes infolge des hohen Versiegelungsgrades gering. Oberflächengewässer sind innerhalb des Plangebietes nicht vorhanden.

Durch den vorhandenen hohen Versiegelungsgrad im Plangebiet und der nachgewiesenen Bodenkontaminationen im Bereich der ehemaligen Bahnflächen ist die natürliche Funktion der Schutzgüter Boden und Wasser nur von untergeordneter Bedeutung.

2.2. Schutzgut Klima/Luft

Eberswalde gehört zum Mecklenburgisch-Brandenburgischen Übergangsklima. Hauptbelüftungsbahn und wichtigstes Kaltluftentstehungsgebiet für das Siedlungsband Finow-Eberswalde sind die Niederungsgebiete entlang der Fließgewässer, vor allem des Finowkanals.

Das Plangebiet liegt außerhalb der Finowkanalniederung und befindet sich in einem urbanen Bereich der Stadt. Mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und der Veränderung der Bahnhoferschließung ist keine mikroklimatische Beeinflussung für den Gesamtsiedlungsraum verbunden. Somit hat das Schutzgut Klima/Luft eine geringe Bedeutung für das Plangebiet.

2.3. Schutzgut Biotoppotential/Flora und Fauna

Die Kartierung der Biotoptypen erfolgte im Oktober 2005. Innerhalb des Plangebietes sind keine natürlichen Biotopstrukturen vorzufinden. Vielmehr handelt es sich um anthropogen geprägte Lebensräume. In großen Umfang sind bebaute Areale, versiegelte Flächen sowie Bahnanlagen vorzufinden. Folgende Flächen mit unterschiedlicher Biotopstruktur wurden bei der Begehung kartiert (siehe Übersichtskarte Bestandserfassung):.

Flächenbezeichnung	Flächengröße in m ²
Ruderalflächen	3.300
Grünflächen	900
versiegelte Flächen	9.300
stark verdichtete Bereiche	700
Straßenflächen	1.900
Bahnanlagen	8.000
Gebäude	3.400
Größe des Plangebietes	27.500

Nachfolgend wird die Biotopausprägung zum Zeitpunkt der Begehung 2005 kurz beschrieben und die Wertigkeit der Biotope entsprechend nachfolgender Tabelle eingeschätzt.

Kriterien zur Festlegung der Biotopwerte

Bio- topwert	menschliche Be- einflussung	Strukturvielfalt	Wiederherstell- barkeit des Bi- ototyps
ohne	sehr starke menschliche Beeinflussung, naturfern	Biotop nicht differenziert, kaum oder ohne Vegetation	Wiederherstellung ohne Belang
gering	starke menschliche Beeinflussung, intensiv genutzt, naturfern	Biotoptyp kaum differenziert, geringe Anzahl häufig vorkommender Arten	Biotop leicht wiederherstellbar
mittel	menschliche Beeinflussung gegeben, regelmäßige aber überwiegend extensive Nutzung, bedingt naturfern	Biotoptyp differenziert, mittlere bis hohe Artenzahl mit seltenen und geschützten Arten	Wiederherstellung nur in größeren Zeitabständen (5-20 Jahre) möglich

2.3.1. Vegetationsflächen

Grünflächen

Im Plangebiet wurde eine ehemals als Busbahnhof genutzte Fläche nach der Verlegung des Busbahnhofs westlich der Eisenbahnbrücke begrünt. Die gärtnerische Gestaltung des Areals ist einfach, vier Eschen (Stammumfänge 90-150 cm) sowie diverse Sträucher sind neben Rasenflächen vorhanden. Durch die Lage dieser Fläche, die von drei Seiten von Verkehrsflächen umgeben ist, besitzt sie keine Aufenthaltsqualität. Vielmehr dient sie zur fußläufigen Erschließung der Kantstraße, die hier ohne Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz endet. Der Biotopwert dieser Fläche ist aufgrund der schlichten Gestaltung **mittel**.

Ruderalfluren

Innerhalb des Plangebietes wurden drei Teilflächen als Ruderalfluren kartiert. Dabei handelt es sich um das ehemals mit einem Wohnhaus bebaute Grundstück Eisenbahnstraße 39 und Flächen westlich und östlich des Lokschuppens. Auf diesen Flächen sind häufige Arten vorzufinden. Bei der Bestandserfassung 2005 wurden insbesondere Riesen-Goldrute, Land-Reitgras, Weißer und Echter Steinklee, Wilde Möhre, Tüpfel-Johanniskraut, Gemeiner Löwenzahn, Gemeiner Rainfarn, Feld-Beifuß, Gemeine Schafgarbe, Sprossendes Nelkenköpfen, Platt-halm-Rispengras, Färber-Hundskamille angetroffen. Die Artenliste ist nicht abschließend, jedoch wurden keine geschützten Pflanzenarten bzw. Pflanzenarten der roten Liste angetroffen. Der Biotopwert ist **mittel** einzuschätzen.

2.3.2. stark verdichtete Flächen

Zwei Bereiche innerhalb des Plangebietes sind kaum bewachsen. Die auf den Ruderalfluren vorhandene Vegetation fehlt hier weitestgehend. Bei den beiden Flächen handelt es sich zum einen um eine ehemalige Hoffläche, südlich des Abbruchhauses Eberswalder Straße 39, und zum anderen um eine als Parkplatz genutzte Schotterfläche. Die Bodenfunktion dieser beiden Flächen ist stark eingeschränkt. Aufgrund der Bodenverdichtung ist eine Regenwasserversickerung nur eingeschränkt möglich. Der Biotopwert ist **gering** bzw. liegt **nicht** vor.

2.3.3. Gebäude und versiegelte Flächen

Gebäude

Innerhalb des Plangebietes sind mehrere Gebäude vorhanden, die zur Umsetzung der Planungsziele abgerissen werden sollen. Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen wurden Beprobungen vorgenommen, die die Kontamination dieser Gebäude, insbesondere des Lokschuppens und des ehemaligen Öllagerhauses beinhalten. Es hat sich herausgestellt, dass zum Teil erhebliche Kontaminationen von Gebäudeteilen und darunter liegenden Bodenschichten mit Mineralölkohlenwasserstoffen vorhanden sind. Eine ordnungsgemäße Entsorgung wird in Zusammenarbeit mit der unteren Abfallwirtschaftsbehörde des Landkreise Barnim abgesichert. Eine Wertigkeit dieser Bereiche hinsichtlich einer Biotopfunktion liegt **nicht** vor.

Bahnhofsvorplatz

Innerhalb des Plangebietes sind auf dem überwiegend versiegelten Bahnhofsvorplatz 7 geschützte Einzelbäume (Ahorn) mit Stammumfängen zwischen 80 cm und 115 cm (2 x 80 cm, 2 x 105 cm; 1 x 90 cm; 1 x 105 cm; 1 x 115 cm) vorhanden. Die Wüchsigkeit dieser Bäume ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades stark eingeschränkt. Die Bäume wirken durch den geringen Abstand zu den Gebäuden eingezwängt und werden durch die geringe Anzahl auf dem Platz kaum wahrgenommen.

2.3.4. Bahnanlagen

Innerhalb der Bahnflächen wurden umfangreiche Untersuchungen zur Altlastensituation in Bezug auf das Schutzgut Boden vorgenommen (UWEG 2005). Innerhalb dieser Fläche wurden Schadstoffbelastungen nachgewiesen (siehe Kapitel 2.1.). Die als Bahnanlagen ausgewiesenen Flächen sind weitestgehend unbewachsen. Bodenverdichtungen, Schienenstränge sowie kleinflächig versiegelte Bereiche sind hier vorzufinden. Eine Biotopwertigkeit dieser Bereiche liegt **nicht** vor.

2.3.5. Fauna

Im Oktober 2005 wurde eine Vorortbesichtigung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt. Ziel war es abzuschätzen, ob die abzureißenden Gebäude Fledermausquartiere sind.

Aktuelle Nachweise sind nicht bekannt. Aufgrund des Bauzustandes ist die Wahrscheinlichkeit eher gering, dass die Gebäude als Quartiere geeignet sind, es ist jedoch nicht restlos auszuschließen. Andere seltene, bzw. geschützte Arten sind aufgrund der Biotopstruktur im Plangebiet nicht zu erwarten.

2.4. Schutzgut Landschaftsbild/Erholung

Das Plangebiet hat südlich der B 167 keine Bedeutung für das Schutzgut Landschaftsbild/Erholung. Es handelt sich hier um einen ungeordneten urbanen Bereich. Leerstehende Gebäude, die brachliegenden Bahnanlagen sowie die kleinflächig vorhandenen Ruderalfluren laden nicht zum Verweilen ein.

Hinsichtlich der Fläche nördlich der B 167 ist von einer geringen Bedeutung für diese Schutzgut auszugehen. Durch die Kleinflächigkeit und eingeschränkte Aufenthaltsqualität der Fläche durch die Lage an stark befahrenen Straßen wird dieser Bereich eher als Baulücke und weniger als Grünfläche emotional wahrgenommen.

3. **ERMITTLUNG UND BEWERTUNG DES EINGRIFFS**

Die Neugestaltung des Plangebietes ist nur in geringem Umfang mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden.

Auf den bereits versiegelten Flächen und den Gebäudeflächen ist die Vorbelastung so groß, dass mit der Umsetzung der Planungskonzeption keine Eingriffe in die Schutzgüter verbunden sind. Das trifft auch auf die Bahnanlagen und den verdichteten Bereich südwestlich des Lokschuppens zu. Hier ist aufgrund der nachgewiesenen Bodenkontaminationen und der weitgehend vegetationsfreien Areale keine Beeinträchtigung der Schutzgüter mehr zu verzeichnen. Vielmehr wird es hier durch die Neugestaltung und Bepflanzung mit großkronigen Bäumen zu einer deutlichen Aufwertung des Bereiches kommen.

Das Flurstück 2042 (Gemarkung Eberswalde, Flur 1) war bis 2004 bebaut und ist gemäß § 34 BauGB weiterhin bebaubar. Die Bebaubarkeit des Flurstücks 618 und der Teilfläche des Flurstückes 616 liegt gemäß § 34 BauGB ebenfalls vor. Die Integration einer Verkehrsfläche auf diesem Flurstück fügt sich ein, so dass hier kein Eingriff gemäß § 21 (2) BNatSchG vorliegt.

Ein Eingriff ist durch dieses Planverfahren nördlich der B 167 durch die Überbauung einer Grünfläche (Flächengröße über 400 m²) gemäß § 10 Brandenburgisches Naturschutzgesetz (BbgNatSchG) zu verzeichnen. Da es sich aber ebenfalls um eine nach § 34 BauGB bebaubare Fläche handelt, kommt gemäß § 10 (4) BbgNatSchG ebenfalls § 21 (2) BNatSchG zur Anwendung. Somit ergibt sich aus der Überplanung dieses Bereiches kein Ausgleichserfordernis.

Ein Eingriff in das Schutzgut Biotoppotential ist mit der erforderlichen Fällung der sieben Ahornbäume auf dem Bahnhofsvorplatz und von vier Eschen auf der Grünfläche nördlich der B 167 verbunden. Weiterhin ist der Verlust von Fledermausquartieren nicht restlos auszuschließen.

4. MASSNAHMEN ZUR EINGRIFFSKOMPENSATION

Entsprechend der Ausführungen im Kapitel 3 ist die Eingriffskompensation nur für die Fällung von elf Einzelbäumen innerhalb des Plangebietes erforderlich. Sonst liegt innerhalb des Plangebietes kein auszugleichender Eingriff vor, sei es aufgrund der Vorbelastung oder auf Grundlage der Bestimmungen des § 21 (2) BNatSchG.

4.1. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung des Eingriffs

Zur Minderung des Eingriffs in das Schutzgut Grundwasser ist geplant, dass von Teilflächen das Regenwasser vor Ort versickert werden soll. Dies trifft für die Bereiche der P&R-Stellflächen zu. Hier sollen die anfallenden Niederschläge in Versickerungsmulden abgeleitet werden. Anfallendes Regenwasser der anderen Bereiche (nördlich der P&R-Stellflächen) sollen vorhandene Leitungen aufnehmen. Eine Versickerung ist aufgrund der großflächigen Versiegelung nicht möglich.

Für das Schutzgut Boden ist keine Minderung der Eingriffe durch die separate Lagerung des humosen Oberbodens und seiner Wiederverwendung möglich, da im gesamten Plangebiet Auffüllhorizonte in den obersten Bodenschichten vorhanden sind. Durch die teilweise Beseitigung der Auffüllhorizonte (im Bereich der P & R-Stellplätze vollständig, sonst bis zu einer Tiefe von 60 cm) wird sich die Situation im Plangebiet hinsichtlich vorgefundener Kontaminationen jedoch deutlich verbessern.

Der Eingriff in das Schutzgut Biotoppotential/Flora und Fauna hinsichtlich Baumfällung ist nicht zu vermeiden bzw. zu mindern. Hier sind die Eingriffe durch Baumersatzpflanzungen auszugleichen.

Hinsichtlich eventuell vorkommender Fledermausquartiere ist beim Abriss der Gebäude eine enge Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde erforderlich. Dies betrifft die Nebengebäude (Garagen) auf dem Flurstück 616 (Flur 1 Eberswalde) sowie das Kellergeschoss des ehemaligen Sozialgebäudes. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen eventueller Fledermausquartiere ist der Abrisstermin möglichst in die Monate März bis Mai bzw. September bis November zu legen. Damit kann gewährleistet werden, dass keine Wochenstuben bzw. Winterquartiere zerstört werden. Sollte aus technologischen Gründen dieser Termin nicht einzuhalten sein, ist der Abriss dieser Gebäude in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises vorzunehmen. Für die anderen Gebäude innerhalb des Plangebietes ist das Vorkommen von Fledermäusen aufgrund des Bauzustandes weitgehend auszuschließen. Hier sind keine besonderen Vorkehrungen in Vorbereitung des Abrisses erforderlich.

4.2. Maßnahmen zum Ausgleich

Für die erforderliche Fällung der sieben Einzelbäume auf dem Bahnhofsvorplatz wird ein Kompensationsverhältnis 1:1 angesetzt. Somit sind **sieben heimische Laubbäume**, mittlerer Baumschulqualität (2 x verpflanzt, STU 14 - 16 cm) neu zu pflanzen.

Für die Fällung der vier Eschen auf dem Flurstück 1884 (Flur 1, Eberswalde) gibt es eine Baumfällgenehmigung der Unteren Naturschutzbehörde. Bestandteil dieser Genehmigung vom 28.11.2005 ist die Auflage zur Ersatzpflanzung von **vier Hochstämmen** (Stammumfang 14 - 16 cm, 3xv., m. B.).

Somit ergibt sich eine Ersatzpflanzung von **11 Einzelbäumen** mittlerer Baumschulqualität.

5. GRÜNORDNERISCHE FESTSETZUNGEN ZUM BEBAUUNGSPLAN

Folgende grünordnerischen Festsetzungen sind für die Kompensation des Eingriffs in den BPL zu übernehmen:

1. Innerhalb des Plangebietes sind als Straßenbegleitgrün mindestens 11 Laubbäume (Stammumfang 14 - 16 cm, 3xv., m. B.) neu zu pflanzen.
2. Das auf den P & R-Stellplätzen anfallende Regenwasser ist in angrenzenden Mulden zu versickern.

Eine Berücksichtigung des Abrisszeitraumes für die Gebäude in den Monaten März bis Mai bzw. September bis November zur Vermeidung eventueller Zerstörung von Fledermausquartieren ist planungsrechtlich gemäß § 9 BauGB nicht möglich.

6. QUELLENVERZEICHNIS

1. Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141, berichtigt 1998 1 S. 137), geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 19.07.2001 (BGBl. I S. 1149), geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 27.07.2001 (BGBl. I S. 1950), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 24.06.2004 (BGBl. I S. 1359)
2. Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung vom 25.03.2002 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359, 1381)
3. Gesetz über den Naturschutz und die Landschaftspflege im Land Brandenburg (Brandenburgisches Naturschutzgesetz - BbgNatSchG) in der Fassung vom 26.05.2004 (GVBl. I S. 350)
4. Bauleitplanung und Landschaftsplanung. Gemeinsamer Erlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung und des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr [des Landes Brandenburg] vom 29.04.1997 (Abl. S. 410)
5. Biotopkartierung Brandenburg - Kartieranleitung, Landesumweltamt Brandenburg, 1995
6. Ingenieurgeologische Karte Eberswalde- Finow, M 1:10.000; Gesellschaft für Umwelt- und Wirtschaftsgeologie mbH Berlin, 1991
7. Abfallwirtschaftskonzept Bahnhof Eberswalde, Bauvorhaben „Rückbau des ehemaligen Lokschuppens und Öllagers“ UWEG mbH 2005
8. Altlastenuntersuchung zur Erschließung des Bahnhofsbereiches Eberswalde, UWEG mbH 2005
9. Vorläufige Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung (HVE) nach den §§ 10-18 des brandenburgischen Naturschutzgesetzes, MLUR des Landes Brandenburg, Stand Januar 2003

1. **Planungskonzept**

Die Bemessung und Gestaltung der Anlagen wurde auf Grundlage des bereits 1997 erarbeiteten Maßnahmen-, Durchführungs- und Finanzierungskonzeptes zum Bahnhofsbereich ermittelt und durch ein Gutachten zur Bedarfserhebung des Büros KommunalData aus 2002 präzisiert.

1.1. Teilgebiet I: neue Kreuzung

Gemäß der Grundsatzentscheidung von 1997 wurde der neue Knotenpunkt etwa 40 m östlich des alten (Bergerstraße/Eisenbahnstraße) als 4-armige Kreuzung angelegt, so dass es eine neue Bahnhofszufahrt geben wird. Die alte Bahnhofszufahrt wird als „Notzufahrt“ und für Anlieger erhalten und an die Bergerstraße angeschlossen. Auf den Brückenrampen werden die Haltestellen für die O-Busse angelegt. Sie sind über die nördliche bzw. südliche Treppenanlage sowie über Rampen vom Bahnhof aus zu erreichen. Der neue Knotenpunkt wird mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet, die Belange der Behinderten wurden berücksichtigt.

Durch die Neugestaltung des Knotens sind Verlegearbeiten für alle Medien erforderlich. Sie sind mit den Medienträgern abgesprachen und kostenmäßig berücksichtigt.

1.2. Teilgebiet II. ÖPNV-Verknüpfungsanlagen

- Die Erschließung des gesamten ÖPNV-Verknüpfungsbereiches mit dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), den Kurz- und Langzeitpark-plätzen, Taxistellplätzen, den Fahrradabstellplätzen, der Erschließung des Bahnhofsgebäudes und der Wartefläche für die Busse erfolgt von dem neuen Knoten der Eisenbahnstraße mit der verlegten Bergerstraße aus über eine neue 6,50 m breite Erschließungsstraße. Sie führt von dem neuen Knoten bis zur Park- & Ride - Anlage und ist beidseitig mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg bis in Höhe des Platzbereiches versehen.
- Der ÖPNV-Verknüpfungsbereich besteht aus einem großen zusammenhängenden Platzbereich, in den funktional differenzierte Teilflächen integriert sind. Diese Teilflächen bleiben jedoch durch die Gestaltung und räumliche Fassung erkennbar, d. h. die funktionale Zuordnung ist für alle Verkehrsteilnehmer wahrnehmbar. Dazu gehören:
 - der Platzraum zwischen Bahnhofsgebäude und Eisenbahnstraße
 - die Fußgängerachse zwischen Hauptzugang Bahnhof und Areal des ehemaligen Lokschuppens
 - der Vorfahrtsbereich zum Kurzparken, für Taxis und zu den Fahrradstellplätzen

- der ZOB mit 6 Haltestellen, einer kombinierten öffentlichen Toilette mit Aufenthaltsraum für Busfahrer und Gestaltungsbezügen zur Fußgängerachse
- der Bus-Wartebereich mit 10 Standplätzen bzw. Warteflächen für den Schienenersatzverkehr im Bereich des ehemaligen Lokschuppens
- die Park- & Ride-Anlage im südlichen Areal des ehemaligen Gleisfächers mit ca. 220 Stellplätzen, 7 Behindertenparkplätzen, 19 weiteren Kurzzeitparkplätzen und einer einreihigen Baumpflanzung zwischen den Stellplatzreihen

2. Verkehrstechnische, technische und gestalterische Einzelaspekte der Teilflächen, Mobiliar:

2.1. Fahrverkehrsfreie Platzflächen und Fußgängerachse

Befestigung mit Kunststeinplatten Format 40 x 60 cm, 8 bzw. 10 cm und 18 cm stark.

Der Platzraum wird an den Rändern durch Kopflinden gefasst (vor dem Bahnhofsgebäude, den bestehenden Gebäuden, auf der Südseite des diagonalen Wegs zur Eisenbahnstraße und zwischen Platz und Park- & Ride-Anlage). Die Fußgängerachse wird durch eng gestellte und beschnittene Platanen betont (Blätterdach). Unter dem Blätterdach sind Wartehäuschen für die Abfahrtstellen der Busse und Sitzmöglichkeiten (Bänke) untergebracht. Ein Kiosk könnte in der Nähe der Fahrradstellplätze eingeordnet werden.

Die Hauptwegebeziehung Bahnhof - Stadteingang zwischen Bahnhofsgebäude und Hotel/Haltestellen des O-Bus wird in seiner direkten Blick- bzw. Laufbeziehung durch ein Lichtband aus Bodenleuchten und Stelen unterstrichen.

Der Hang wird stufenartig ausgebildet. Als Erinnerung an die Eisenbahngeschichte dieses Ortes werden auf Blockstufen/Fundamenten Schienen als Befestigung bzw. Sitzflächen in den Hang eingelassen. Punktuell werden säulenartige, immergrüne Pflanzelemente (z. B. Lebensbäume, Thuja Smaragd) in diesen Bereich integriert. Durch Bodenstrahler zwischen den Sitzelementen werden die Anlage und die Bepflanzung angestrahlt.

Durch eine Stützwand im oberen Bereich des Hanges entlang der Eisenbahnstraße entsteht eine balkonartige Aufweitung des Gehweges im Bereich der O-Bus-Haltestelle (inkl. Wartehäuschen).

2.2. ZOB und Vorfahrtbereich Kurzparken und Taxis

6 Haltestellen im ZOB, 7 Kiss & Ride - Stellplätze, 11 Kurzzeitparkplätze, 4 Taxi-Standplätze.

Befestigung mit Natursteinpflaster Granit hell (Größe 10 x 10 bis 12 x 12) ZOB in gebundener Bauweise, Einfassung der Fahrverkehrsflächen mit Tiefborden Granit, im Haltestellenbereich Kasseler Borde.

2.3. Park- & Ride - Anlage

Unmittelbar an den Platz angrenzend sind die 7 Behindertenparkplätze sowie 19 Stellplätze für Kurzzeitparker angeordnet. Die Stellplätze werden mit Betonpflaster mit großen Fugen befestigt.

Befestigung der Fahrgassen in Asphalt (Breite 6,0 m). Breite des Pflanzstreifens 2,0 m.

2.4. Bahnhofsvordach

Der Entwurf sieht eine markante und raumbildende Überdachung des Bahnhofsausganges und des zentralen Umsteigebereiches entlang der Fußgängerachse vor. Damit werden sowohl wichtige Bereiche des ZOB als auch Taxistandplätze und Kurzparken geschützt. Für das Bahnhofsvordach ist eine einheitlich gestaltete, zusammenhängende Überdachungsanlage geplant. Die Überdachung ist freistehend.



Legende

- Konstruktiv 40/0 cm weiche Oberfläche
- Entwässerungsbereich mit weicher Oberfläche
- Naturrasen z. B. großformatiges Kleeblattgras
- Baumreife / Verkeimungsfläche im Park Bereich
- Asphaltbelag
- Betonwerkstein mit großer Fugen
- Kiesunterbau, diagonal verlegt mit Blocksteinen mit Ober- und Untersieben aus Metallmasch
- Gesteins Beland
- Feld für mögliche Neubeauung
- wasserundurchlässige Decke
- Steinkorn Eisenbahnstraße
- Hochrand für Haltebereich (Sonderkenn) mit ohne Entwässerungsrinne
- Tiefwand mit ohne Entwässerungsrinne
- Begrünung
- "Biberdecke" - Pflanzen mit Kopschnitt
- Baumrost
- Farnrostbelag
- Überdachung / Markise für Bus
- Bank mit Metallbank
- Metallbank
- Mastenstütze für Platzdecke
- Bodenplatte
- Landstraße
- Bodenbeland
- Zapfen zum Bahnhof
- WC
- Öffentliche WC
- Vorwandliche Kiosk

Nr.	Änderung	Datum	Name

Entwurfplanung / Genehmigungsplanung
GRUPPE PLANWERK Stadtplaner Architekten Ingenieure
 Bülowstraße 90
 10783 Berlin

Entwurfplanung
 Ingenieurbüro für
 Bauplanung GmbH
 Bülowstraße 4
 10225 Eberswalde

STADT EBERSWALDE
 vertreten durch den Baudezernenten Herrn Dr. Präger

Erschließung des Bahnhofbereiches Eberswalde
DPNV-Verkehrsanlage-Bahnhofsopplatz

Aufgestellt	berichtet	gezeichnet	geprüft	gezeichnet	geprüft

Verantwortung	Auftraggeber	Projekt	Standort	Entwurf
Verantwortung				

Stadtverwaltung Eberswalde
Referat für Stadtentwicklung
Fachdienst Stadtplanung

Dr.-Zinn-Weg 18

16225 EBERSWALDE

Dresden, 15.04.2005
EwLägut1504-5

Stellungnahme zum Vorhaben Bebauungsplan Nr. 144 – „Bahnhofsgebiet“ in Eberswalde – Immissionsschutz, hier Schallschutz für Wohnhaus Eisenbahnstraße Nr. 46 (Eckhaus zu neuer Bergerstraße)

Aufgabenstellung

Gemäß Auftrag der Stadtverwaltung vom 16.03.2006 bemängelt das LUA im Rahmen der Beteiligung der TÖB eine unzureichende Betrachtung der Lärmproblematik für eine sachgerechte Beurteilung zum Knotenpunktsbereich. Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sei von der Lärmseite dagegen eher unproblematisch.

Der Leistungsumfang für die vorliegende Stellungnahme wurde daher von der Stadt wie folgt definiert:

1. Nachweis bzw. rechtliche Herleitung, dass es sich bei dem Eingriff (Verlagerung der Bergerstraße um ca. 40 m an den Giebel eines Wohnhauses mit Gewerbefunktion im Erdgeschoss) um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt
2. Ermittlung der relevanten Ausgangsdaten vorher und nachher (Verkehrsaufkommen wird beigefügt, Straßengeometrie liegt vor)
3. Ermittlung des Lärmpegels vor und nach dem Eingriff sowie der Betroffenheit von Einwohnern
4. Immissionsschutzrechtliche Beurteilung
5. Ermittlung des Anspruchs auf Lärmvorsorge
6. Maßnahmen, soweit nötig, zur Einhaltung der Grenzwerte
7. Kosten der Maßnahmen

Grundlagen (von der Stadt übergeben)

1. Schreiben Amt für Immissionsschutz Schwedt/Oder v. 31.05.2000
2. Schreiben Amt für Immissionsschutz Schwedt/Oder v. 13.03.2006
3. Schreiben Amt für Immissionsschutz Schwedt/Oder v. 20.03.2006

Sachverhalt

Gemäß Schreiben Nr. 1 bestehen allgemeine „Bedenken“ bezüglich der vorliegenden Planung, die sich jedoch nicht speziell auf den o. g. Immissionsort beziehen, weshalb zum Schreiben 1 nachfolgend nicht weiter reagiert wird.

Im Schreiben Nr. 2 wird festgestellt, dass im Entwurf des B-Planes die Anwendung der Verkehrslärmschutzverordnung nicht erfolgt ist und zudem die zum Thema Immissionsschutz formulierten allgemeinen Betrachtungen zur Lärmproblematik nicht ausreichen und nicht für eine sachgerechte Beurteilung der Problematik geeignet sind. Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass es sich bei der Verlagerung des Kreuzungsbereiches der B 167 und somit der Bergerstraße

ße um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt, jedoch nicht erkennbar ist, dass eine dementsprechende relevante Pegelerhöhung um 3 dB(A), die allein auf die Baumaßnahme¹ zurückzuführen wäre, vorliegt. Weiter wird dann geschlussfolgert, „dass sich aus der Anwendung der Verkehrslärmschutzverordnung keine rechtlich notwendigen Maßnahmen ergeben, weil aufgrund der erheblichen Vorbelastung durch die Bundesstraße darüber hinaus keine Maßnahmen zum Schutz vor Lärm städtebaulich sinnvoll erkennbar sind, die im Rahmen des Planverfahrens regelbar wäre“.

Im nachfolgenden Schreiben Nr. 3 wird erneut auf die Verkehrslärmschutzverordnung Bezug genommen, wonach anzunehmen ist, dass die Grenzwerte der 16. BimSchV am betreffenden Wohnhaus, die Seite der neuen Bergerstraße betreffend, überschritten werden. Daher wird auf die Festsetzung eventueller Ansprüche von Schallschutzmaßnahmen im Außenraum (passiver Schallschutz durch Wälle, Wände, u. ä.) oder, wenn dies räumlich ausscheidet, durch baulichen Schallschutz, z. B. Schallschutzfenster, orientiert, was im B-Plan festzusetzen wäre.

Feststellungen

1. Zunächst ist festzustellen, dass es sich mit der Verlagerung der Bergerstraße um effektiv 35 m um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt, der immissionsschutzrechtlich zu betrachten ist.
2. Es trifft auch zu, dass sich durch die Maßnahme die Lärmbelastung am Gebäude sowohl auf der Südseite (Eisenbahnstraße) als auch auf der Westseite (neue Bergerstraße) verändert.
3. Die Veränderungen mengenmäßig sicher zu beurteilen, ist aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen nicht einfach². In Anlage 1 sind diesbezüglich verschiedene Werte zusammengestellt, wobei für die vorliegenden Berechnungen auf die Werte von Schlothauer & Partner zurückgegriffen wird.
4. Anhand der Berechnungsergebnisse wird deutlich, dass für den Nachweisort
 - N 1 an der Eisenbahnstraße des Gebäudes Nr. 46 die IST-Kfz-Belegungs- und IST-Schallimmissionssituation durch die höhere Vorbelastung der Eisenbahnstraße, den Kreuzungszuschlag und die Teilüberdeckung der Emissionen der Bergerstraße die Verschiebung derselben sich nicht nennenswert auswirkt.
 - N 2 an der Bergerstraße des Gebäudes Nr. 46 die IST-Schallimmissionssituation sich durch die 35-m-Verschiebung derselben tags um ca. 4 dB(A) von rund 68 auf 72 dB(A) und nachts ca. 4 dB(A) von rund 60 auf 64 dB(A) erhöht. N1 und N2 die Tag- und Nachwerte sowohl im IST- als auch im Prognosezustand unter Ansatz eines MI-Gebietes (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) überschritten³ werden.
5. Hinsichtlich der Berechnungswerte der Schallimmission ist zu beachten, dass es für den Nachweisort N1 infolge der Verlegung der Bergerstraße zu keinen nennenswerten Veränderungen infolge der Überdeckung durch die höhere Vorbelastung der Eisenbahnstraße, den Kreuzungszuschlag und die Teilüberdeckung der Emissionen der Bergerstraße kommt. Die Verschiebung letzterer wirkt sich somit nicht nennenswert aus. Schallschutzmaßnahmen infolge der baulichen Veränderung der Bahnhofskreuzung sind somit nicht erforderlich.

¹ Wobei es sich nach Interpretation der vorliegenden Stellungnahme um die verlagerte, d. h. neue Bergerstraße handeln müsste.

² In der aus verschiedenen Daten in Anlage 1 zusammengestellten Übersicht und einer im Rahmen des Luftreinhalteplanes vorgenommenen Zusammenführung und Plausibilitätsbewertung der Eberswalder Verkehrsdaten geht hervor, dass für den IST- Zustand die Daten von Schlothauer & Partner am besten zutreffend sind. Hinsichtlich der Prognosebelegung trifft dies zunächst auch zu, wobei die von Schlothauer & Wauer aus anderen Vorgaben übernommenen allgemeinen Annahmen zur Prognoseentwicklung zu hinterfragen sind. U. a. deshalb wird im Mai eine umfassende Verkehrserhebung durchgeführt, die auch ein, den aktuellen und zukünftigen Strukturentwicklungen besser entsprechendes Verkehrsmengengerüst liefern wird. Genau genommen, wäre erst dann ein exakte Schallimmissionsberechnung sowohl für den IST- als auch den Prognosezustand sinnvoll.

³ Im IST-Zustand betragen die Überschreitungen ca. 9 dB(A) tags und ca. 11 dB(A) nachts, während diese im Prognosezustand auf ca. 7 dB(A) bzw. 9 dB(A) zurück gehen.

6. Für die Beurteilung der Überschreitungen an der Bergerstraße ist zunächst festzustellen, dass die Verlagerung der Bergerstraße ein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt, weil ein Pegelzuwachs von 4 dB(A) vorliegt und somit das Kriterium von 3 dB(A) überschritten ist.
7. Für die mögliche Überwindung der Pegelerhöhung ist relevant, ob und inwieweit eine Betroffenheit vorliegt. Bei der betreffenden Gebäudefront handelt es sich um einen Giebel, der nur im Erdgeschoss über ein Fenster verfügt und sich somit evtl. Schallschutzansprüche nur auf dieses beziehen könnten. Zu klären wäre nun die stattfindende Nutzung.
8. Gemäß 24. BImSch müsste bei Vorhandensein einer
 - gewerblichen Nutzung als allgemeiner Büroraum ein Innenpegel von 42 dB(A) gewährleistet und somit das Schalldämmmaß des Fensters 31 dB(A) betragen (73 – 42) und somit der Klasse II (30 – 34 dB(A)) entsprechen⁴,
 - wird der Raum als Lager- oder Arbeitsraum für handwerkliche Tätigkeiten genutzt bestehen ohnehin keine Schutzansprüche.
9. Abgesehen davon, dass der Raum, wegen Leerstand gegenwärtig nicht genutzt wird, kann davon ausgegangen werden, dass ansonsten eine gewerbliche Nutzung vorliegt und ein Wärmedämmfenster vorhanden ist, was die Anforderungen der Schallschutzklasse II erfüllen dürfte, sodass keine Ansprüche nach zusätzlichem Schallschutz bestehen.
10. Inwieweit die Annahmen gemäß Pkt 8 und 9 zutreffen, müsste vom Auftraggeber überprüft und bestätigt werden.
11. Da wie voran erläutert, wahrscheinlich kein Anspruch besteht bzw. wenn, dann der Umfang erst gem. Pkt. 10 erfasst werden müsste, werden vorliegend keine Aussagen zu evtl. Kosten einer Maßnahme getroffen.

Zusammenfassung

Infolge der Verlagerung der Bergerstraße kommt es an der Giebelseite des Gebäudes Eisenbahnstraße 46 zu einer Erhöhung der Schallimmission um ca. 4 dB(A), wodurch die Definition eines erheblichen baulichen Eingriffs zum Tragen kommt. Davon unberührt bleibt die Tatsache, dass unabhängig von der Verlagerung bereits vorher eine Grenzwertüberschreitung in Höhe von 4 dB(A) tags und 6 dB(A) nachts vorlag, die sich um jeweils 4 dB(A) erhöht, aber in der Prognose wieder um ca. 3 dB(A) und damit im Prinzip auf das heutige Niveau reduziert.

Hinsichtlich einer evtl. Einleitung von Schutzmaßnahmen ist festzustellen, dass diese u. U. nicht erforderlich werden und wenn, sich nur auf den betrachteten Raum des Gebäudes beziehen würden.

Da infolge des Leerstands die zukünftige Raumnutzung nicht feststellbar ist, wird zur Kosteneinsparung empfohlen, auf eine gesondert zu beauftragende Überprüfung der Schallschutzqualität des vorhandenen Fensters zu verzichten.

Dresden / Berlin, 15.04.2006



Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Anlagen:

- 1 Zusammenstellung Verkehrsmengen Kreuzung B167 Eisenbahnstraße / Bergerstraße
- 2 Schallimmissionssituation
- 3 Lageskizze Nachweisorte

⁴ Exakterweise ist das bewertete Schalldämmmaß der Fassade zu ermitteln, worauf hier nicht eingegangen werden kann und angenommen wird, dass im vorliegenden Fall die Angabe des Fensterschalldämmmaßes ausreicht.

Anlage 1

Zusammenstellung Verkehrsmengen Kreuzung B167 Eisenbahnstraße / Bergerstraße

		Kfz/24 h
Eisenbahnstraße Richtung Zentrum	PLANIVER GmbH 1998	18.700
	Schlothauer & Partner 2000	20.872
	Hoffmann Leichter Prognose für 2012	19.000
	PLANIVER Prognose für 2012 (mit Umgehung)	16.300
	Schlothauer & Wauer Prognose für 2015	12.600
	PLANIVER Prognose für 2012 (ohne Umgehung)	22.500
Eisenbahnstraße Richtung Autobahn	PLANIVER GmbH 1998	39.400
	Schlothauer & Partner 2000	35.314
	KommunalData 2002	31.292
	Hoffmann Leichter Prognose für 2012	39.000
	PLANIVER Prognose für 2012 (mit Umgehung)	28.700
	Schlothauer & Wauer Prognose für 2015	18.700
	PLANIVER Prognose für 2012 (ohne Umgehung)	46.200
Bergerstraße	PLANIVER GmbH 1998	20.500
	Schlothauer & Partner 2000	15.538
	Hoffmann Leichter Prognose für 2012	11.000
	PLANIVER Prognose für 2012 (mit Umgehung)	12.200
	Schlothauer & Wauer Prognose für 2015	7.050
Weg in Richtung Bahnhof	PLANIVER GmbH 1998	k. A.
	Schlothauer & Partner 2000	362
	Hoffmann Leichter Prognose für 2012	k. A.
	PLANIVER Prognose für 2012 (mit Umgehung)	k. A.
	Schlothauer & Wauer Prognose für 2015	1.350
	PLANIVER Prognose für 2012 (ohne Umgehung)	k. A.

Schallimmissions-IST- und Prognosesituation Bahnhofskreuzung infolge Verschiebung Bergerstraße

Einzelpunkt-Berechnung gem. RLS 90 an 2 Nachweisorten gem Lageplanskizze in Anlage 3

Nachweisort	Adresse	Lärmquelle	IST-Belegung Kfz/24 h	Leq T in dB(A)	Leq N in dB(A)	Prognose-Belegung Kfz/24 h	Leq T in dB(A)	Leq N in dB(A)
N 1	Eisenbahnstr. 46 vorn	Eisenbahnstr.	20.900			12.600		
N 1	Eisenbahnstr. 46 vorn	Bergerstr. alt	15.550	73,3	64,9			
N 1	Eisenbahnstr. 46 vorn	Bergerstr. neu	15.550	73,6	65,2	7.050	71,4	63,0
		Pegeldifferenz		-0,3	-0,3			
N 2	Eisenbahnstr. 46 Seite	Eisenbahnstr.	20.900			12.600		
N 2	Eisenbahnstr. 46 Seite	Bergerstr. alt	15.550	68,2	59,9			
N 2	Eisenbahnstr. 46 Seite	Bergerstr. neu	15.550	72,4	64,1	7.050	69,4	61,0
				-4,2	-4,2			

Lkw-Anteile tags 5 %, nachts 3 %

Anlage 3

Lageskizze Gebäude Eisenbahnstraße 46 mit Nachweisorten

