

Inhaltsverzeichnis

1. Planungsvorgaben	2
2. Geltungsbereich und Bestandsbeschreibung	2
3. Planungsziel.....	3
4. Einzelheiten der Planung	3
4.1 Sondergebiet	3
4.2 Gewerbegebiete	4
4.3 Verkehrserschließung.....	5
4.4 park and ride – Anlage	6
4.5 Denkmalschutz	6
4.6 Bahnanlagen	7
5. Umweltschützende Belange.....	8
5.1 Landschaftsplanung	8
5.2 Eingriffsregelung / Natur und Landschaft	8
5.3 Umweltverträglichkeitsprüfung	13
5.4 Natura 2000.....	13
5.5 Altlasten.....	13
6. Ver- und Entsorgung.....	14
7. Kosten.....	15

Anlage

Karte 1: Planfestgestellte Bahnareale

Plan 1: Grünordnerischer Fachbeitrag - Bestand -

Begründung zum Bauungsplan Nr. 77 „Neugestaltung Bahnhofsumfeld“ der Stadt Bad Segeberg

1. Planungsvorgaben

Für das Stadtgebiet von Bad Segeberg gilt noch der Flächennutzungsplan, der am 12.04.1967 rechtswirksam geworden ist. Da einerseits die städtebaulichen Grundaussagen dieses Bauleitplanes teilweise überholt und andererseits zwischenzeitlich sehr viele Änderungen aufgestellt worden sind, hat die Stadt Bad Segeberg beschlossen, einen neuen Flächennutzungsplan aufzustellen. Das Planverfahren wurde bereits eingeleitet und befindet sich kurz vor der Genehmigung. Wird die Rechtskraft des Bauungsplanes vor Rechtskraft der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes vorliegen, ist der Bauungsplan als vorzeitiger Bauungsplan gemäß § 8 (3) BauGB zu genehmigen.

Der neue Flächennutzungsplan weist das gesamte Areal nördlich der Bahnstrecke als gewerblichen Baubereich aus. Der Bereich südlich der Bahnstrecke ist als Verkehrsfläche für den ruhenden Verkehr ausgewiesen und die Bahnanlagen sind nachrichtlich übernommen worden. Nach Rückfrage bei den zuständigen Behörden wurde zwischenzeitlich geklärt, dass dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB auch dann Genüge getan wird, wenn eine kleine Sonderbaufläche im Bauungsplan ausgewiesen wird, auf der vornehmlich solche Nutzungsarten untergebracht werden, die zum einen dem bahntechnischen Betrieb sowie dem Publikumsverkehr für den ÖPNV dienen und damit entlang der auch im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Bahnstrecke angesiedelt werden müssen. Zum anderen sind Betriebsarten vorgesehen, die auch in gewerblichen Baubereichen entsprechend zugelassen sind oder den dortigen Nutzungsarten zumindest wesensgleich zugeordnet werden können.

Für die westliche Hälfte des Plangebietes, mit Ausnahme der Fußgängerbrücke und dem jetzigen Sondergebiet, existiert ein rechtskräftiger Bauungsplan Nr. 59, der am 15.10.1998 rechtskräftig wurde und das Gebiet als Gewerbegebiet festsetzt. Nach Rechtskraft des Bauungsplanes wird dieser aufgehoben. Für das übrige Plangebiet sind keine weiteren Bauleitpläne oder sonstige städtebauliche Rahmenplanungen vorhanden.

2. Geltungsbereich und Bestandsbeschreibung

Der Geltungsbereich des Bauungsplanes Nr. 77 zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes kann dem dieser Begründung vorausgehenden Übersichtsplan entnommen werden und lässt sich wie folgt beschreiben:

Nördlich der Bahnstrecke Bad Oldesloe – Neumünster, östlich der Fußgängerbrücke über die B 206, südlich der Dahlmann Schule, einschließlich der Bundesstraße 206 bis zum Knotenpunkt Burgfeld-/Bahnhofstraße und östlich der Burgfeldstraße zwischen Bahnhofstraße (B 206) und Rosenstraße bis zum ehemaligen Bahnhof.

Der Planbereich umfasst ein Areal zwischen Bahnstrecke und Bundesstraße bzw. im Osten beidseitig der Bahnstrecke zwischen Bundesstraße und Rosenstraße und ist daher durch die Verkehrsnutzungen verschiedener Arten insbesondere auch immissionsschutztechnisch vorgeprägt. Das Gelände war mit Silos bebaut, deren Abriss in 2004 abgeschlossen sein soll. Die dann brachliegenden Grundstücke können somit einer gewerblichen – bzw. Sondergebietsnutzung zugeführt werden. Nördlich des Plangebietes liegt die Dahlmann Schule und die weitere umgebende Bebauung ist durch viele verschiedene Nutzungsarten mischgebietstypisch geprägt.

3. Planungsziel

Der östlich an das Plangebiet angrenzende ehemalige Bahnhof von Bad Segeberg wird nicht mehr benutzt. Die bahntechnische Abwicklung erfolgt am neuen Bahnhaltelpunkt Bad Segeberg, der westlich des Kreuzungsbereiches Bahnhof- (B 206) / Burgfeldstraße liegt. Die jetzige Situation am neuen Bahnhaltelpunkt ist städtebaulich unbefriedigend. Die vorübergehende Unterbringung einiger bahnhofsnahe Nutzungen in Containern und das brachgefallene s.g. Silogrundstück auf dem Gelände nördlich der Bahnlinie erfüllen in keinem Maße die Stadteingangsfunktionen dieses Bereiches als unmittelbares Umfeld der Bahnstation Bad Segeberg, denn sowohl Bahnreisende als auch Durchreisende auf der Bundesstraße gewinnen hier ihren ersten Eindruck von der Stadt.

Mit der Neuordnung dieser Flächen, der Ansiedlung neuer bahn- und autobezogenen Nutzungen und einer veränderten Erschließung ergeben sich positive städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven für diesen zentralen Stadtbereich. Mit der Festsetzung eines Gewerbegebietes soll in diesem Geltungsbereich die Ansiedlung von nicht innenstadtrelevantem Gewerbe wie z.B. Tankstelle, Fast-Food-Gastronomie und Autozubehör gefördert werden. Darüber hinaus soll im Bereich des neuen Bahnhaltelpunktes Bad Segeberg ein „neuer Bahnhof“ entstehen, der neben den bahnhofstechnischen und –nahen Dienstleistungen, wie z.B. Fahrkartenverkauf, Informationsschalter, Warte- und Aufenthaltsbereich für den Bahn- und Busnutzer, auch dazu passende gewerbliche Nutzungen nicht ausschließt. Innerhalb der Erschließungsbereiche sind außerdem Taxi- und Fahrradstände zu berücksichtigen, um eine für alle Verkehrsteilnehmer optimale Nutzung des Bahnhofsbereiches zu ermöglichen.

In das Planverfahren werden die Flächen zwischen Rosenstraße und Bundesstraße 206 östlich der Burgfeldstraße mit einbezogen, um hier z.B. einen größeren Bereich für P + R – Nutzung ausweisen zu können und um eine Basis für die wirtschaftliche Entwicklung der nördlich der Bahnlinie liegenden Grundstücke zu schaffen bzw. den dort vorhandenen Nutzungen eine gesicherte Existenzgrundlage zu bieten.

Gemäß § 1 Abs. 3 des BauGB haben die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Ordnung und Entwicklung des Gebietes erforderlich ist. In diesem Fall wird eine geordnete städtebauliche Entwicklung innerhalb dieses Areals nur durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes möglich, so dass deshalb nunmehr zügig ein Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan Nr. 77 betrieben werden soll.

4. Einzelheiten der Planung

4.1 Sondergebiet

Der Bebauungsplan setzt für das Grundstück des Bahnhaltelpunktes Bad Segeberg, der an der Bahnstrecke Bad Oldesloe – Neumünster liegt, ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Bahnhof und Dienstleistungszentrum“ fest, in dem bahnhofstypische Nutzungsarten zugelassen werden. So ist z.B. die Errichtung eines Fahrkartenschalters, einer Wartehalle, öffentlicher Toiletten und ähnlichem sowie die Einrichtung kleinerer Shops, z.B. eines Backshops mit Fingerfood-Angebot und eines Kaffee- und Genussmittellädchens und natürlich auch eines Kiosks mit Zeitschriften und Tabakwaren vorgesehen. Auch die Errichtung einer Schank- und Speisewirtschaft, z.B. eines Bistros, ist bahnhofstypisch und wird deshalb zugelassen. Hinzukommen weitere kleinere Verkaufseinrichtungen, z.B. Reisebüro und Autovermietung sowie kleinere zusätzliche Shops, aber auch Dienstleistungsbetriebe wie Arztpraxen, Apotheke, Massagepraxen, Friseursalons etc.

Auf dem Grundstück kann also ein typischer Bahnhofsbetrieb eingerichtet werden, der den Bahnbenutzern alles Notwendige bietet. Es entsteht ein „Bahnhof und Dienstleistungszentrum“ mit sehr verschiedenen Angeboten. Durch dieses Sondergebiet wird die Benutzung der Bahnstrecke attraktiviert und kommt so einer Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Bad Segeberg zugute.

Die Einzelhandelsläden, die im Bahnhofsbereich zugelassen werden sollen, werden durch eine festgesetzte Verkaufsfläche in ihrer Größe so beschränkt, dass sie tatsächlich nur den Kundenverkehr für Bahn- und Busbenutzer und als unmittelbare Versorgungszentren für die nähere Umgebung dienen können. Eine innenstadtrelevante Größe entsteht bei den Geschäften dabei nicht, so dass die Shops keine Konkurrenz für die im Stadtzentrum angesiedelten Einzelhandelseinrichtungen darstellen werden.

Um die Attraktivität dieses Bahnhof und Dienstleistungszentrum noch zu steigern, wird entlang der Erschließungsstraße (Planstraße A) die Errichtung von Fahrradständern sowie Taxiständen vorgesehen. Dazu gehört natürlich auch die Errichtung des park and ride Parkplatzes südlich der Bahnstrecke, angrenzend an den neuen Bahnhofsbereich und Bestandteil der Planung zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes.

Beidseitig entlang des Kreuzungsbereiches Bundesstraße 206 / Burgfeldstraße sollen möglichst durch die bauliche Erfassung der Eckpunkte städtebauliche Dominanten gesetzt werden, die diesen Kreuzungsbereich gestalten und als „Stadteingang“ fassen. Dabei spielen die städtebaulichen Vorgaben auf der anderen Seite der Bundesstrasse 206 am sogenannten „Oviesse – Gebäude“ eine Rolle, das den Kreuzungsbereich ebenfalls bereits entsprechend begrenzt und dessen Strukturen wieder aufgegriffen werden sollen. Die Baufelder auf den betroffenen Baugrundstücken des Bebauungsplanes sind so gefasst worden, dass diese städtebauliche Planungsidee umgesetzt werden kann.

In diesem Planungszusammenhang gehört auch die zwingende Zweigeschossigkeit im Sonstigen Sonder- und dem unmittelbar angrenzenden, kleineren Gewerbegebiet östlich der Planstraße A. Das neue Bahnhofsgelände aber auch der unmittelbare Bahnhofsumgebungsbereich sollen so gestaltet werden, dass sie einen städtebaulich ansprechenden Stadteingangsbereich für ankommende Bahnbenutzer und damit Stadtbesucher darstellen und sich gegenüber den dort jetzt vorhandenen provisorischen, eingeschossigen Containern auch tatsächlich gestalterisch abheben.

4.2 Gewerbegebiete

Die übrigen bebaubaren Flächen des Bebauungsplanes werden als Gewerbegebiete ausgewiesen, da, wie bereits unter Ziffer 3 dieser Begründung ausgeführt worden ist, hier entsprechende Nutzungsarten eingerichtet werden sollen. Dies auch deshalb, weil anderweitige Nutzungen wegen der Immissionsvorbelastung durch Bahn- und Verkehrslärm kaum realisierbar sind. So wird natürlich das Wohnen in den gewerblichen Bauflächen ausgeschlossen.

Auf der anderen Seite sind diese Flächen als gewerbliche Baubereiche sehr gut geeignet, weil sie unmittelbar Anschluss sowohl an die Bahnstrecke als auch an die Bundesstraße haben und damit für Gewerbebetriebe verkehrstechnisch optimal erreichbar sind.

Neben der Wohnnutzung wird außerdem die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtrelevantem Warensortiment ausgeschlossen, weil diese Nutzungen den im Stadtzentrum von Bad Segeberg angesiedelten Geschäftsbetrieben Konkurrenz machen und damit die Entwicklung der Innenstadt schädigen würden. Dies umso mehr, als damit zu rechnen ist, dass in diesem Bereich Standortfaktoren, wie Lage und Anfahrbarkeit, Stellplatzangebote und günstigere Mietkonditionen, greifen werden.

Unter Ziffer 2 der textlichen Festsetzungen sind innenstadtrelevante Nutzungen, wie z.B. Haushaltswaren- und Bekleidungsgeschäfte, genau und abschließend aufgeführt. Eine Ansiedlung neuer und/oder erweiterter Sortimente, die die innerstädtischen Betriebe nicht tangieren, sollen darüber hinaus ermöglicht werden.

Da das Wohnen in diesen Gewerbegebieten wegen der Immissionslage nicht zulässig ist und in der näheren Umgebung auch keine Wohnnutzung anzutreffen ist, wäre dieser Bereich ein idealer Standort für eine Vergnügungsstätte, wie z.B. eine Diskothek, die hier nicht erheblich stören würde. Deshalb werden die nur ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten in diesem Bebauungsplan für allgemein zulässig erklärt, auch um sie an anderen, immissionsempfindlicheren Stellen in Bad Segeberg ausschließen zu können.

Hinsichtlich der in den Gewerbegebieten teilweise ausgewiesenen zwingenden Zweigeschossigkeit wird auf die Ausführungen zu den entsprechenden Festsetzungen im Sonstigen Sondergebiet verwiesen. Auf den größeren Gewerbeflächen wird eine abweichende Bauweise zugelassen, damit auch Gewerbebauten von mehr als 50 m Länge errichtet werden können, was für Gewerbenutzungen durchaus üblich ist. Selbstverständlich müssen aber auch in diesen Arealen die Grenzabstände wie in einer offenen Bauweise eingehalten werden, um den aufgelockerten charakteristischen Baustil Bad Segebbergs weiter zu erhalten.

4.3 Verkehrserschließung

Die Grundstücke liegen an der Bundesstraße 206. Die Ortsdurchfahrtsgrenze ist im Bebauungsplan kenntlich gemacht worden. Die gewerblichen Bauflächen liegen also teilweise noch im Bereich der Anbauverbotszone, deren Einhaltung die Grundstücke derart einengen würde, dass eine wirtschaftliche Nutzung nicht mehr möglich wäre. In Abstimmung mit dem Straßenbauamt Lübeck kann darauf verzichtet werden, da ohnehin in naher Zukunft, durch den Bau der Autobahn A 20, die B 206 zur Gemeindestrasse heruntergestuft und dann die Anbauverbotszone aufgehoben wird. (siehe Stellungnahme des Straßenbauamtes im TÖB - Verfahren vom Mai 2004)

Wegen des starken Verkehrs und der vielen Kreuzungsbereiche auf der Bundesstraße in unmittelbarer Nähe wird zur Erschließung der Plangrundstücke eine öffentliche Erschließungsstraße (Planstraße A) gebaut, durch die zum einen die Gewerbegrundstücke und zum anderen das Bahngrundstück erschlossen werden. Direkte Zufahrten und Zugänge zur freien Strecke der Bundesstraße dürfen außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenze auch gar nicht errichtet werden.

Für die verkehrliche Anbindung des Bebauungsplangebietes an die Bundesstraße 206 über die Planstraße A ist neben der Herstellung einer Linksabbiegespur im Zuge der Bundesstraße 206 auch eine Signalisierung des Knotenpunktes erforderlich, die selbstverständlich mit der Schaltung der in der Umgebung bereits vorhandenen Ampelanlagen abgestimmt wird, die aber wegen fehlender Rechtsgrundlagen in einem Bebauungsplan nicht festgesetzt werden kann. Hierüber sind bereits Gespräche mit dem Straßenbauamt geführt worden. Auch die Linksabbiegespuren oder sonstige nötige verkehrstechnische Einrichtungen werden entsprechend den Nutzungszahlen und dem zu erwartenden Verkehr angelegt.

Eine Stadtbuslinie, der zentrale Omnibusbahnhof „ZOB“ mit Übergang zu allen Buslinien des Regionalverkehrs und der Bahnhaltepunkt Bad Segeberg sind vom Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 77 in fußläufiger Entfernung zu erreichen. Bei der Zufahrt zum ZOB über die Bahnhofstraße von Norden kommend ändert sich nichts. Im Bereich der Ausfahrt wird die zurzeit vorhandene Einfädelungs- bzw. Beschleunigungsspur entfallen. Laut Aussage des Straßenbauamtes Lübeck ist diese Einfädelungsspur aus verkehrstechnischen Sicherheitsüberlegungen heraus auch nicht notwendig. Die Ausfahrt vom ZOB in Richtung Kiel

kann auch ohne Einfädelungsspur erfolgen. Nur so lässt sich der neue Kreuzungsbereich verkehrstechnisch ordnungsgemäß gestalten. Die Busse können sich entsprechend der jeweiligen Ampelphasen dann in den Verkehr einfädeln.

Es ist daran gedacht, dass rund um den Wendehammer Kurzzeitparkmöglichkeiten entstehen können, die auf der Bundesstraße unmittelbar am Kreuzungsbereich nicht hergestellt werden können. Dadurch wird es ermöglicht, dass Bahnbenutzer mit dem Auto gebracht werden und eine kurzzeitige Haltemöglichkeit für diese PKW geschaffen wird, die auf dem Bahnhofsgrundstück nicht vorhanden ist. Hier können auch die benötigten Taxistände untergebracht werden. Weiterhin besteht hier die Haltemöglichkeit für den Anlieferverkehr.

4.4 park and ride – Anlage

Die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs hängt wesentlich auch davon ab, dass die Benutzer ihres privaten PKW's in fußläufiger Verbindung zu den Bahnhöfen und Omnibushaltestellen abstellen können. Deshalb wird auf einem Gelände südlich der Bahnlinie unmittelbar anschließend an den Bahnhofsbereich eine park and ride – Anlage ausgewiesen, um die Attraktivität der Bahnbenutzung zu steigern und weitere Bahnutzer zu gewinnen. So kann mit der Ausweisung dieser park and ride – Anlage insbesondere eine umweltfreundliche Verkehrs- und Städtebaupolitik betrieben werden. Die Erschließung dieser park and ride – Anlage ist an die vorhandenen Straßensysteme Rosenstraße und Burgfeldstraße problemlos möglich.

In diesem Zusammenhang muss noch darauf hingewiesen werden, dass nördlich dieser Parkflächen im Bereich der Bahnanlagen eine Panzerverladestelle für die Kaserne in Bad Segeberg vorhanden ist, die auch bestehen bleiben muss und deren vorhandener Anschluss einschließlich einer Zuwegung für Kfz mit Überbreite sichergestellt wird. Die Bundeswehr wünscht hier eine geschlossene Teerfläche, um etwaiger Beschädigungen durch schwere Fahrzeuge (bis 50 to) von vornherein entgegen zu wirken. Bei der Ausgestaltung der Parkplätze und deren Begrünung soll ein ungehindertes Rangieren im Bereich der Verladerrampe weiterhin uneingeschränkt möglich sein. Die Errichtung der park and ride - Plätze wird dadurch aber ansonsten nicht beeinträchtigt oder gar verhindert. Die Stadt wird dies bei der Planung der park and ride Parkplätze mit berücksichtigen.

4.5 Denkmalschutz

Die untere Denkmalschutzbehörde des Kreises Segeberg teilt Folgendes mit:

„Das überplante Gebiet liegt im Umgebungsschutzbereich eines Kulturdenkmals von besonderer Bedeutung (D§), das gem. §§ 5 und 6 DSchG in das Denkmalsbuch in Kiel eingetragen ist und seit dem 23.08.1991 unter Denkmalschutz steht.

- ◆ Dahlmann-Schule, Am Markt 4

und zweier einfacher Kulturdenkmale gem. § 1 Abs. 2 DSchG.

- ◆ Wohnhaus, Bahnhofstraße 18 (innerhalb des Plangebietes)
- ◆ Realschule, Seminarweg 5 (nordwestlich des Planungsgebietes bzw. an der B 206)

Nicht nur das Kulturdenkmal selbst, sondern auch dessen Umgebung ist schutzwürdig, damit der Eindruck des Kulturdenkmals nicht beeinträchtigt wird. Der Umgebungsschutz dient zur Sicherung der Ausstrahlungen, die von einem Bauwerk aus ästhetischen und historischen Gründen ausgehen. Als Umgebung eines Kulturdenkmals ist der Bereich anzusehen, dessen Gesamteindruck wesentlich durch das Kulturdenkmal bestimmt wird. Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3, Denkmalschutzgesetz, ist vor Veränderung der Umgebung eines eingetragenen Kultur-

denkmals die denkmalrechtliche Genehmigung einzuholen. Bauliche Anlagen sind so in die Umgebung einzufügen, dass eine wesentliche Beeinträchtigung ausgeschlossen ist.

Grundsätzlich bestehen gegen die Planungsabsichten keine Bedenken. Dieses hat sowohl die Untere Denkmalschutzbehörde als auch das Landesamt für Denkmalpflege signalisiert. Bei der tatsächlichen Bauausführung sind die zuständigen Behörden bei der Wahl der Materialien und Formen zu beteiligen, damit der o.g. Umgebungsschutz beachtet wird und in der laubfreien Zeit keine Beeinträchtigung des Kulturdenkmales Dahlmansschule entsteht.

Bei diesen denkmalpflegerischen Überlegungen muss auch berücksichtigt werden, dass das städtebauliche Umfeld für das Kulturdenkmal Dahlmansschule vorher wesentlich schlechter war. Der jetzige Planbereich war mit Silos und Hallen bebaut, die relativ baufällig waren und nur gewerblich genutzt wurden. Eine architektonische Abstimmung mit dem Kulturdenkmal war zu dieser Zeit in keiner Weise gegeben. Die neue Planung stellt hierzu eine Verbesserung dar. Auch durch die sehr breiten Straßentrassen und die Baumreihen kann eine direkte Blickbeziehung zwischen dem Kulturdenkmal und den geplanten Neubauten allerhöchstens während der laubfreien Zeit existieren und ist auch dann nur in sehr geringem Maße gegeben. Gerade für die Besucher der Stadt Bad Segeberg stellt sich wegen der breiten, trennenden Straßentrasse eine Raumbeziehung zwischen Kulturdenkmal und Bahnhofsbereich nicht her. Die Dahlmansschule ist eher in den Innenstadtbereich der Stadt Bad Segeberg eingebunden und prägt dort das Altstadtgefüge. Eine Blickbeziehung zu den Flächen des jetzigen Plangebietes besteht allerhöchstens unmittelbar vom Bahnhofpunkt aus. Es ist städtebaulich wesentlich sinnvoller einen ansprechenden Stadteingang auch hier in dieser Umgebung zu schaffen und dafür zu sorgen, dass das Altstadtgefüge erhalten bleibt, zu dem die Dahlmansschule und die Marienkirche viel beitragen.

Die Dahlmansschule außerhalb des Plangebietes wird auf den Planunterlagen als Denkmal kenntlich gemacht. Für das im Planbereich liegende Wohnhaus Bahnhofstraße Nr. 18, das nur als einfaches Kulturdenkmal einzustufen ist, wird dementsprechend eine Kenntlichmachung vorgenommen, dieses geschieht ebenso mit der außerhalb des Plangebietes liegenden Realschule.

4.6 Bahnanlagen

Die planfestgestellte Bahntrasse wird mit dem üblichen violetten Zeichen für Bahnanlagen der Planzeichenverordnung als „nachrichtliche Übernahme“ im Bebauungsplan kenntlich gemacht.

Darüber hinaus befinden sich im Bereich der Panzerverladestelle auf der park and ride Anlage und vor dem zukünftigen „Bahnhof- und Dienstleistungszentrum“ weitere planfestgestellte Bahnareale, die, weil sie keine Gleisanlagen betreffen, mit einem gesonderten Zeichen ebenfalls als „nachrichtliche Übernahme“ kenntlich gemacht werden (siehe Anlage Karte 1 Planfestgestellte Bahnareale). Auf diesen bahneigenen Grundstücken sind ja ebenfalls nahverkehrsrelevante Nutzungen (park and ride Anlage, Bahnhof) untergebracht.

5. Umweltschützende Belange

5.1 Landschaftsplanung

Der Landschaftsplan stellt das Planungsgebiet entsprechend der derzeitigen Nutzung als Verkehrsfläche, Gewerbegebiet, Gemischte Baufläche und Fläche für Bahnanlagen dar. Konkrete und planungsrelevante Zielaussagen und Maßnahmen für den Planungsraum des vorliegenden Bebauungsplan werden nicht gemacht.

Für einen Teilbereich des Planungsgebietes (vgl. Abgrenzung in Plan 1 als Anlage) existiert ein festgestellter Grünordnungsplan (vom 7.11.1997. GOP zum Bebauungsplan Nr. 59). Der GOP enthält folgende wesentlichen Darstellungen:

- ◆ Gewerbegebiet; 4 Vollgeschosse; GRZ = 0,8; Firsthöhe \leq 20,0 m
- ◆ entlang der B 206 ist eine Gehölzanpflanzung mit vorgelagerten Grasfluren vorgesehen, die durch 2 Zufahrten unterbrochen werden.
- ◆ die außerhalb des Plangebietes gelegene Linden-Baumreihe entlang der B 206 wird textlich als erhaltenswert dargestellt.

Der o.g. GOP soll aufgehoben werden. Die Neuaufstellung eines Grünordnungsplanes für das Planungsgebiet des vorliegenden Bebauungsplanes wird nicht für erforderlich gehalten. Ein entsprechender Antrag nach § 6 (1) LNatSchG wird ggf. bei Bedarf bei der unteren Naturschutzbehörde gestellt.

5.2 Eingriffsregelung / Natur und Landschaft

Durch den vorliegenden Bebauungsplan werden Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen planerisch vorbereitet, durch die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt werden können. Im Rahmen der Abarbeitung der Eingriffsregelung ist zu prüfen, inwieweit neue, erhebliche Beeinträchtigungen planerisch tatsächlich vorbereitet werden.

Der vorhandene Zustand von Natur und Landschaft ist in einem Bestandsplan als Anlage der Begründung näher dargestellt (Plan 1 Grünordnerischer Fachbeitrag –Bestand-).

Schutzgut Boden

Der vorhandene Zustand von Natur und Landschaft ist in einem Bestandsplan als Anlage der Begründung näher dargestellt. Danach wird das Plangebiet durch die derzeitigen bzw. vergangenen Nutzung als Gewerbe- und Verkehrsflächen geprägt. Nutzungsbedingt ergibt sich hierdurch ein ausgesprochen hoher Versiegelungsgrad.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes wird eine geringfügige Zunahme der Bodenversiegelung planungsrechtlich vorbereitet. Es handelt sich um ca. 111 m². Nähere Angaben hierzu ergeben sich aus der folgenden Tabelle.

Bei der Ermittlung der planungsrechtlich zulässigen Versiegelung innerhalb der Gewerbe- und Sonderbauflächen wird von der maximal zulässigen Versiegelung ausgegangen. In der Praxis kann der Versiegelungsgrad somit auch geringer ausfallen. Aufgrund der nur geringfügigen Erhöhung der ermittelten maximalen zulässigen Bodenversiegelungen gegenüber dem Bestand werden die sich aus den Festsetzungen ergebenden Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden als nicht erheblich bzw. nachhaltig bewertet. Somit resultiert aus den Festsetzungen kein Ausgleichsbedarf.

Tabelle 1: Gegenüberstellung vorhandene und geplante Bodenversiegelungen innerhalb geplanter baulicher Nutzungen, Verkehrs- und Grünflächen

Erläuterungen: Bei den geplanten Bodenversiegelungen wird pauschal davon ausgegangen, dass es sich um wasserundurchlässige Bodenbeläge handelt (= Vollversiegelung).

<u>GE westlich Planstraße A</u>			
geplante Bodenversiegelungen (Flächengröße 6.440 m ² x GRZ 0,8)	ca.	5.152	m ²
abzgl. vorhandene Gebäude und sonstige versiegelte Flächen	ca.	5.729	m ²
	SUMME Entsiegelung	ca.	- 577 m²
<u>GE nördlich Planstraße A</u>			
geplante Bodenversiegelungen (Flächengröße 1.577 m ² x GRZ 0,8)	ca.	1.262	m ²
abzgl. vorhandene Gebäude und sonstige versiegelte Flächen	ca.	1.577	m ²
	SUMME Entsiegelung	ca.	- 315 m²
<u>GE östlich Bahnübergang</u>			
geplante Bodenversiegelungen (Flächengröße 2.866 m ² x GRZ 0,8)	ca.	2.293	m ²
abzgl. vorhandene Gebäude und sonstige versiegelte Flächen	ca.	1.518	m ²
abzgl. vorhandene teilversiegelte / wasserdurchlässige Flächen (reale Fläche wird mit Korrekturfaktor 0,5 belegt, da Umwandlung in Vollversiegelung angenommen wird) (Flächengröße 140 m ²)	ca.	70	m ²
	SUMME zusätzliche Versiegelung	ca.	705 m²
<u>SO östlich Planstraße A</u>			
geplante Bodenversiegelungen (Flächengröße 1.193 m ² x GRZ 0,8)	ca.	954	m ²
abzgl. vorhandene Gebäude und sonstige versiegelte Flächen	ca.	1.047	m ²
	SUMME Entsiegelung	ca.	- 93 m²
<u>Straßenverkehrsfläche Planstraße A</u>			
geplante Bodenversiegelungen (Flächengröße 1.328 m ² , davon pauschal als Ansatz 100 %)	ca.	1.328	m ²
abzgl. vorhandene Gebäude und sonstige versiegelte Flächen	ca.	1.328	m ²
	SUMME	ca.	0 m²
<u>Straßenverkehrsfläche B 206</u>			
Geplante Bodenversiegelungen (Flächengröße 9.061 m ² , davon pauschal als Ansatz vorhandene versiegelte Flächen und zusätzliche versiegelte Flächen zwischen GE und B 206)	ca.	8.690	m ²
Abzgl. vorhandene versiegelte Flächen	ca.	8.149	m ²
	SUMME zusätzliche Versiegelung	ca.	541 m²
<u>Straßenverkehrsfläche Burgfeldstraße</u>			
Geplante Bodenversiegelungen (Flächengröße 170 m ² , davon pauschal als Ansatz vorhandene versiegelte Flächen = 93 %, da keine zusätzliche Versiegelung geplant)	ca.	158	m ²
Abzgl. vorhandene versiegelte Flächen	ca.	158	m ²
	SUMME	ca.	0 m²
<u>Verkehrsfläche Zweckbestimmung park- and ride - Parkplatz</u>			
Geplante Bodenversiegelungen (Flächengröße 3.272 m ² , davon pauschal als Ansatz 90 %)	ca.	2.945	m ²
Abzgl. vorhandene Gebäude und sonstige versiegelte Flächen	ca.	3.074	m ²
	SUMME Entsiegelung	ca.	- 129 m²
<u>Verkehrsfläche Zweckbestimmung Parken und Fußgängerbereich</u>			
Geplante Bodenversiegelungen (Flächengröße 645 m ² , davon pauschal als Ansatz 100 % abzüglich 24 m ² für festgesetzte Einzelbäume)	ca.	621	m ²
Abzgl. vorhandene versiegelte Flächen	ca.	642	m ²
	SUMME Entsiegelung	ca.	- 21 m²
<u>GEGENÜBERSTELLUNG</u>			
Zusätzliche Versiegelung	ca.	1.246	m ²
Entsiegelung	ca.	1.135	m ²
	SUMME zusätzliche Versiegelung	ca.	111 m²

Schutzgut Wasser

Aufgrund der Vorbelastung durch Bodenversiegelung werden ebenso keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser (durch den Anfall von Regenwasser) planerisch vorbereitet. Gleichwohl sollte das anfallende Oberflächenwasser möglichst weitgehend versickert werden und Bodenversiegelungen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden bzw. möglichst in wasserdurchlässiger Bauweise ausgeführt werden. Aus diesem Grund wird die Versickerung des anfallenden Dachflächenwassers festgesetzt, da dies Niederschlagswasser auch innerhalb eines hochversiegelten Umfeldes noch problemlos, z.B. auch noch durch unterirdische Versickerungsanlagen, versickert werden kann. Die standörtlichen Voraussetzungen für eine Versickerung werden durch eine Baugrunduntersuchung noch geprüft und im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.

Um eine nachhaltige Nutzungsfähigkeit des Schutzgutes Wasser zu ermöglichen, ist alternativ jedoch die Nutzung von Regenwassernutzungsanlagen zulässig, oder – aus z.B. gestalterischen Gründen - die Einleitung in ein Kleingewässer.

Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um Flächen mit allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz. Flächen mit besonderer Bedeutung sind nicht betroffen, so dass keine erhebliche Beeinträchtigungen diesbezüglich zu erwarten sind.

Gefährdete Arten und angrenzende Lebensräume mit Biotopfunktion

Hinweise auf gefährdete Arten liegen nicht vor. Den umliegenden Flächen kommt aufgrund der intensiven - i.d.R. verkehrlichen Nutzung - nur eine eingeschränkte Biotopfunktion zu. Erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen sind daher diesbezüglich nicht zu erwarten.

Landschaftsbestandteile mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz

Der Planungsraum ist durch eine Reihe von Einzelbäumen bzw. Baumreihen geprägt, die als Landschaftsbestandteile mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz zu bewerten sind. Den Bäumen kommt aufgrund der Lage entlang der B 206 und dem versiegelten Umfeld auch eine lufthygienische und klimatische Ausgleichsfunktion zu und sie beleben und gliedern das Ortsbild (s.u.).

Ein Teil der Bäume kann erhalten werden. Es handelt sich hierbei um die Bäume im bestehenden Straßenraum der B 206 im Kontaktbereich zum Omnibusbahnhof (Linden und Ahorn). Da sich die Bäume auf städtischen Flächen befinden, ist eine Absicherung dieser Bäume über eine Festsetzung nicht erforderlich.

Ein Großteil der Bäume, besonders auf dem geplanten Gewerbegrundstück unmittelbar westlich des alten Bahnhofs sowie auf dem alten Silogrundstück entlang der B 206 müssen jedoch für die zukünftige Bebauung beseitigt werden.

Landschaftsbild

Durch die Neugestaltung des Planungsgebietes sind aufgrund der Vorbelastung sowie der grundsätzlichen Planungsabsicht der städtebaulichen Neuordnung ebenso keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaftsbildes zu erwarten. Der Abriss der weithin sichtbaren Silogebäude, die in gewisser Weise eine Landmarke darstellen, ist nicht mit einem Verlust der Eigenart des Stadtgebietes verbunden. Erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich nicht. Vielmehr wird der Abriss als Aufwertung des Landschaftsbildes gewertet (vgl. auch GOP zum B-Plan Nr. 59 ‚Silogrundstück‘.)

Erhebliche Beeinträchtigungen des Ortsbildes ergeben sich jedoch durch den Verlust von Einzelbäumen bzw. Baumreihen (s.o.).

Das Anpflanzgebot naturnaher Gehölzpflanzungen im alten B-Plan entlang der B 206 kann nicht übernommen werden. Die Anpflanzung hatte damals eine gestalterische Funktion. Es handelte sich nicht um eine Ausgleichsmaßnahme. Die gestalterische Einbindung der geplanten Bebauung soll nun nach der neuen Planung durch Baumpflanzungen erfolgen (s.u.).

Durch Festsetzung von Durchgrünungsmaßnahmen mit punktuellen ‚Großgrün‘ (d.h. Einzelbäumen) soll eine gestalterisch wirksame Durchgrünung und Einbindung der geplanten baulichen Anlagen erreicht werden. Darüber hinaus kann so insbesondere auch eine Abmilderung stadtklimatischer Effekte und die Entwicklung von wirksamen Grünstrukturen mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion erreicht werden. Es handelt sich hierbei um folgende Maßnahmen:

- ◆ Fortsetzung der Lindenbaumreihe entlang der B 206 auf den Gewerbegrundstücken westlich des Burgfeldstraße
- ◆ Abgrenzung der Wendeanlage gegenüber der B 206 durch eine Baumreihe
- ◆ Punktuelle Pflanzung von Einzelbäumen im Zusammenhang mit privaten Stellplatzanlagen
- ◆ Punktuelle Pflanzung von Einzelbäumen im Zusammenhang mit dem park and ride - Parkplatz

Um eine (zeitnahe) Wirksamkeit der Gehölzpflanzungen zu gewährleisten, wird eine Mindestpflanzqualität (Hochstamm 3xv, 14-16 cm Stammumfang), ein Anfahrschutz sowie ein ausreichender durchwurzelbarer Mindestraum für die Einzelbäume festgesetzt (6 m³).

Bei den zu pflanzenden Bäumen sollten aufgrund des zukünftigen Standortes innerhalb eines städtisch geprägten Straßenraumes nur geeignete bzw. zumindest bedingt geeignete Baumarten nach der Straßenbaumliste der Gartenamtsleiter¹ verwendet werden. Darüber hinaus sollte durch eine Reduzierung auf wenige Arten ein möglichst harmonischer, in sich geschlossener Gesamteindruck erzielt werden.

Klima/Luft

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima / Luft sind u.a. auch aufgrund der Vorbelastung nicht erkennbar. Gleichwohl kommt es zu einem Verlust von straßenbegleitenden Gehölzstrukturen mit lufthygienischer und klimatischer Ausgleichsfunktion. Ein entsprechender Verlust wird über die Beseitigung von Einzelbäumen bilanziert.

Ermittlung Ausgleichsbedarf

Beseitigung Einzelbäume

Der notwendige Ausgleich für das Beseitigen der Einzelbäume und Baumreihen wird aus den Angaben des Knickerlasses abgeleitet (vgl. MUNF 1996, S. 9). Danach ergibt sich ein Ausgleichsbedarf von insgesamt **116 zu pflanzenden Bäumen** mit folgender Pflanzqualität: 3xv, mDB, 14/16 cm Stammumfang (vgl. Darstellung in Tabelle 2).

¹ Erstveröffentlichung in: Stadt und Grün 11, S. 775-800 im Patzer Verlag, Berlin Hannover.

Tabelle 2 : Ausgleichsbedarf für das Beseitigen von Einzelbäumen im Planungsgebiet

<u>zu beseitigende Einzelbäume</u>	<u>Stammumfang jeweils in m</u>	Ausgleichsverhältnis	Ausgleichsbedarf neue Bäume
2 Bergahorn	0,9 - 1,0	jeweils 4 Bäume =	8
3 Bergahorn	0,7 - 0,8	jeweils 3 Bäume =	9
1 Obstbaum	1,2	jeweils 5 Bäume =	5
2 Obstbäume	1,8	jeweils 7 Bäume =	14
1 Roteiche	1,3	jeweils 5 Bäume =	5
9 Linden (Baumreihe B 206)	0,7 – 0,8	jeweils 3 Bäume =	27
1 Buche	1,4	jeweils 6 Bäume =	6
1 Erle	1,4	jeweils 6 Bäume =	6
1 Ahorn	0,4	jeweils 2 Bäume =	2
1 Weide	(2x) 1,5+2,1 = 3,6	jeweils 14 Bäume =	14
1 Birke	(2x) 0,7 + 0,8 = 1,5	jeweils 6 Bäume =	6
1 Birke	(4x) 0,7 + 0,8 + 0,9 + 1,0 = 3,4	jeweils 14 Bäume =	14
SUMME			116

Geplante Ausgleichsmaßnahmen

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen für das Beseitigen von Einzelbäumen erfolgen tlw. im Planungsgebiet über die o.g. Festsetzung von Einzelbaumpflanzungen bzw. einer Baumreihe.

Da die genaue Anzahl der Bäume nicht festgesetzt wird, kann die Anzahl der Pflanzungen nur abgeschätzt werden (ebenso wie die Eingriffe). Die Anzahl ergibt sich aus folgender Aufstellung:

festgesetzte Lindenbaumreihe (9 + 4 Stck.)		13 Stück
festgesetzte Bäume Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung		4 Stück
Einzelbäume park and ride - Parkplatz	ca.	11 Stück
Einzelbäume Stellplätze in Gewerbegebieten	ca.	20 Stück
SUMME ca.		48 Stück

Die noch fehlenden 68 Stück Einzelbaumpflanzungen werden teilweise auf folgenden Standorten durchgeführt:

6 Stck.	auf dem Spielplatz in der Südstadt
20 Stck.	auf der Grünanlage „An den Fischteichen“
26 Stück	SUMME

Die danach noch fehlenden 42 Stück Einzelbaumpflanzungen sollen durch Vergrößerung der Baumscheiben von Baumhaseln im Habichtshorst gleichwertig ausgeglichen werden (Vergrößerung und Rekultivierung der Baumscheiben von 1,0 m² auf 4,0 m²). Es handelt es sich um insgesamt 14 Baumscheiben.

Hierbei werden die Kosten für die Einzelbaumpflanzungen mit denen der Entsiegelungsmaßnahme und Rekultivierung im Verhältnis 1:1 verrechnet. Als Kosten werden angesetzt:

Einzelbaumpflanzung (H., 14-16): 233,33 €
Entsiegelung und Rekultivierung je Baumscheibe: 700,00 €

Daraus resultiert, dass die Vergrößerung einer Baumscheibe drei Einzelbaumpflanzungen entspricht. Bei 14 Baumscheiben ergeben sich somit die o.g. noch fehlenden 42 Stück Einzelbaumpflanzungen.

5.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt es sich nach Anlage 1 Nr. 18.7 UVPG in Verbindung mit Nr. 18.8 UVPG zunächst um ein sog. „Städtebauprojekt für sonstige bauliche Anlagen“. Die geltenden Größen- oder Leistungswerte für die Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bzw. einer Einzelfallprüfung nach UVPG werden bei dem vorliegenden Bebauungsplan nicht erreicht (zulässige Grundfläche über 100.000 m² bzw. 20.000 m²). Danach besteht für das Vorhaben keine Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.

Bei dem vorliegenden Bebauungsplan handelt sich im Zusammenhang mit der festgesetzten park and ride – Anlage um ein bauplanungsrechtliches Vorhaben nach Anlage 1 Nr. 18.4, in Verbindung mit Nr. 18.8 UVPG (Bau eines Parkplatzes). Der jeweilige Prüfwert von 0,5 ha für eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls (sog. Screening) wird nicht erreicht (Parkplatzgröße < 0,5 ha). Danach besteht für das Vorhaben keine Pflicht zu einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls.

5.4 Natura 2000

Innerhalb des Wirkungsbereiches des Plangebietes befinden sich aus Landessicht keine Gebiete nach den §§ 20b und 20c LNatSchG.

5.5 Altlasten

Das Grundstück Burgfeldstraße 16-16 a (ehem. Silogelände an der B 206) wurde von der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Segeberg als altlastenverdächtige Fläche im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) eingestuft. Entscheidend für den Altlastenverdacht war der Umstand, dass infolge der früheren gewerblichen Nutzung des Grundstückes als Bahngelände, Mineralölgroßhandel, Tankstelle, Getreide- und Düngemittelgroßhandel schädliche Bodenveränderungen verursacht worden sein können.

Die gemäß dem Altlastenerlass des Landes Schleswig-Holstein erforderlichen Untersuchungen zur Klärung der Altlastensituation auf dem Gelände wurden durchgeführt:

Von der GEOCONTROL GmbH wurde eine historisch-deskriptive Erfassung (Gutachten vom 05.12.1995) erarbeitet. Der SACHVERSTÄNDIGEN-RING Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH führte 2002 die erforderlichen Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung durch (Gutachten Nr. 0209 106.1 vom 24.10.2002). Dabei wurden in Teilen der Geländeauffüllung schadstoffhaltige Schlackereste festgestellt. Von diesen geht jedoch keine Gefährdung für das Schutzgut Grundwasser aus. Es ist vorgesehen die für die Bebauung des Grundstücks erforderlichen Erdbauarbeiten auf dem Gelände fachgutachterlich begleiten zu lassen. Die Schlackereste sollen dabei aufgenommen und entsprechend den abfallrechtlichen Anforderungen entsorgt werden.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass im Rahmen der durchgeführten Altlastenuntersuchungen keine Gefährdungspotentiale im Hinblick auf die geplanten Baumaßnahmen und der Folgenutzung dann ermittelt wurden, wenn folgende Punkte Berücksichtigung finden:

1. Die Erdbauarbeiten (Beseitigung bzw. Aushub der Auffüllungsbereiche) sind durch einen Fachgutachter begleiten zu lassen, um die Auffüllung visuell begutachten zu können und schadstoffhaltige Teile der Auffüllung abzutrennen.

2. Aus den einzelnen bereitgestellten Bodenhaufwerken sind Misch- und Sammelproben zu nehmen und nach LAGA (Parameterumfang Boden) zu untersuchen, um die durchschnittlichen Eigenschaften des Prüfgutes zu ermitteln.
3. Der Beginn der Arbeiten ist der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Segeberg mindestens drei Werktage im Voraus anzuzeigen. Die Ausbauarbeiten sind in Form eines Gutachtens zu dokumentieren. Das Gutachten ist vier Wochen nach Abschluss der Ausbaumaßnahme über die Untere Bauaufsichtsbehörde des Kreises Segeberg einzureichen und der Unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen.

Bis dahin verbleibt das Grundstück weiterhin als Altstandort im Prüfverzeichnis der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Segeberg.

6. Ver- und Entsorgung

Die überplanten Areale wurden bereits gewerblich genutzt, brauchbare Ver- und Entsorgungseinrichtungen sind jedoch nicht vorhanden. Die Versorgung der Grundstücke hat durch die zuständigen Versorgungsträger zu erfolgen. Die Bauherren haben vor Baubeginn Abstimmungsgespräche mit den zuständigen Ver- und Entsorgungsträgern zu führen.

Innerhalb des Areals sind neue Schmutz- und Regenwasserleitungen zu legen. Außerdem sind Anschlussleitungen an das öffentliche Netz herzustellen. Soll Regenwasser in ein Kleingewässer eingeleitet werden, sind Regenrinnen zu verwenden, die keine offenen Metalloberflächen aufweisen. Die Versickerung des gesammelten Niederschlagswassers hat sich an den Vorgaben des ATV-Arbeitsblattes ATV-DVWK-A 138 Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser zu orientieren.

Sofern ein Anschluss im Freigefälle nicht möglich ist, ist das Schmutzwasser zu pumpen. Es wird angestrebt, das Oberflächenwasser auf dem Areal zur Versickerung zu bringen, sofern die Bodenverhältnisse dieses zulassen und das Oberflächenwasser aufgrund seines Verschmutzungsgrades zur Versickerung gebracht werden darf. Ansonsten wird das Oberflächenwasser an die öffentliche Kanalisation angeschlossen.

In Abstimmung mit der E.ON Hanse AG kann eine notwendige Trafostation innerhalb des öffentlichen Straßenraumes im Bereich der Fahrradständer entlang der Planstraße A untergebracht werden. Hier wird eine entsprechende Versorgungsfläche im Bebauungsplan mit vorgesehen. Auch die Leitungsführung soll über öffentlichen Grund laufen. Das bedeutet, dass die Trassen in der Planstraße A zur Bundesstraße 206 verlegt werden und von dort Richtung Fußgängerbrücke geführt werden. Hierfür ist die Ausweisung eines Leitungsrechtes allerdings nicht notwendig, da der öffentliche Grund für die Leitungen nicht verlassen wird.

Sowohl an der westlichen Geltungsbereichsgrenze als auch auf einem Teilstück des Gewerbegebietes westlich der Planstrasse A wird ein Leitungerecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt.

7. Kosten

Die Stadt Bad Segeberg ist Eigentümerin der zu bebauenden Flächen.
Die zur Verwirklichung der Festsetzungen anfallenden Erschließungskosten sind zurzeit noch nicht genau bekannt. Anfallende Kosten sollen, sofern sie nicht vom Investor getragen werden, aus den Grundstückserlösen refinanziert werden.

Die Stadtvertretung der Stadt Bad Segeberg hat die Begründung in der Sitzung am gebilligt.

Bad Segeberg, den

.....
Bürgermeister