

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 79 der Stadt Elmshorn

(gebilligt vom Stadtverordneten-Kollegium am 17.3.1983)

1. Allgemeines

1.1 Lage des Gebietes

Der Bebauungsplan Nr. 79 überdeckt das Gelände südlich der Königstraße/Mühlenstraße, westlich der Osttangente (Mühlendamm/Mühlencamp/Steindamm und Hamburger Straße) und östlich der Berliner Straße.

Die gegenwärtige Situation der Bauleitplanung innerhalb dieses Bereiches ist folgende:

- Das Gebiet zwischen Mühlenstraße und Krückau ist nach dem übergeleiteten Baugebiets- und Bauklassenplan ein D III g - Gebiet (Geschäftsgebiet).
- Südlich der Krückau, zwischen Bundesbahn und Mühlendamm, besteht ein E-Gebiet (Gewerbegebiet).
- Im Osten, an den Straßen Mühlendamm und Mühlencamp wird ein B Io - Gebiet (reines Wohngebiet) sowie ein Teilbereich des rechtsverbindlichen D 3 mit Mischgebiet-Festsetzungen überplant.
- Im Nordwesten, im Bereich Königstraße/Berliner Straße werden ein D IV g - Gebiet (Geschäftsgebiet), ein Teilbereich des D 9 (mit Festsetzungen von Geschäftsbauten und Wohnungen) sowie ein B III o - Gebiet (reines Wohngebiet) überplant.

Der gesamte Innenbereich, also in etwa die zukünftige öffentliche Parkanlage, ist nicht überplant.

1.2 Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes

Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes sind es,

- dem Entwicklungs- und Ordnungsauftrag des § 1 Abs. 1 BBauG und dem Erforderlichkeitsgebot des § 1 Abs. 3 BBauG folgend, die städtebauliche Entwicklung des östlichen Teils der Innenstadt zu ordnen,
- dabei stadtbildprägende Strukturen (Königstraße/Mühlenstraße) und vorhandene Nutzungen zu erhalten,
- Flächen für die Errichtung einer innerstädtischen öffentlichen Grünfläche (Parkanlage) im Bereich der Steindammwiesen,
- für das innerstädtische Verkehrssystem und für die Anlieferung der geplanten Fußgängerzone im westlichen Bereich der Mühlenstraße,

- für die Errichtung der S-Bahn-Anlage als Nahverkehrsachse zwischen Hamburg und Elmshorn
- sowie Flächen für die Errichtung einer innerstädtischen Park-and-Ride-Anlage und Parkplatzpalette und Flächen für die notwendigen Einstellplätze im Kernbereich der als Fußgängerzone und Einkaufsstraße geplanten Mühlenstraße zu sichern.

Insbesondere in den Randbereichen des Bebauungsplangebietes werden zahlreiche Fixpunkte vorgefunden, die diesen Bebauungsplan zu einem stark situationsbestimmten Plan werden lassen. Diese Vorgegebenheiten werden jedoch nicht nur planerisch akzeptiert, sondern, da es sich weitgehend um stadtbildprägende Strukturen handelt, bewußt festgeschrieben.

Dennoch ist erkennbar, daß dort, wo gewachsene Strukturen die Planung nicht einengen, Möglichkeiten zur Verbesserung der Gesamtsituation innerhalb des B-Plangebietes genutzt werden sollten. Diesem Verbesserungsgebot soll durch Festsetzung der bisher nicht überplanten Steindammwiesen als Grünfläche für die Erholung (Stadtpark) Rechnung getragen werden: Die Umgebung wird erheblich aufgewertet, intensive Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern sollen hier nicht nur das Stadtklima verbessern, sondern auch nicht unwesentlich dazu beitragen, die vorhandenen Emissionen der Bahn abzumindern.

Somit sollen durch diesen Bebauungsplan das funktionell richtige Zusammenspiel der hier vorhandenen Nutzungsarten durch die Festsetzungen hinsichtlich Art und Maß der Nutzung gewährleistet, zukünftige, bezüglich der vorhandenen gemischten Wohnfunktionen negative Entwicklungen, die zu vermehrten Emissionen führen könnten, verhindert und eine Verbesserung der Lebensbedingungen auch durch die Festsetzung einer Grünfläche für Erholung erreicht werden.

2. Städtebauliche Maßnahmen

2.1 Grundsätze der städtischen Neuordnung

Der vorliegende Bebauungsplan wird aufgrund des vom Stadtverordneten-Kollegiums am 29.01.81 beschlossenen Flächennutzungsplanes aufgestellt.

Der Geltungsbereich dieses B-Planes stellt einen Teil der östlichen Innenstadt dar.

Wegen der sozio-ökonomischen Entwicklung der letzten Jahre hat die Elmshorner Innenstadt eine dynamische Strukturwandlung mitmachen müssen. Diese Entwicklung ist teilweise nach den Gesetzen des freien Marktes, bedingt durch die inneren und äußeren Faktoren und ist teilweise, bestimmt von den Reglementierungen der Selbstverwaltung, anhand der erarbeiteten städtebaulichen Konzeptionen entstanden.

Es ist tendenziell festzustellen, daß die Stadtkerne in allen Städten der Bundesrepublik Deutschland die Arbeitsplätze des produzierenden Gewerbes abgeben. Anstelle der abgewanderten produzierenden Gewerbe nehmen Dienstleistungs- und Handelsbetriebe und dadurch die Arbeitsplätze des nichtproduzierenden Sektors in den Innenstädten zu. Die steigenden Flächenansprüche für alle wichtigen gesellschaftlichen Funktionen stehen als Ursache hinter dieser Entwicklung. Es ist empirisch festzustellen, daß sich im Kampf um die knappen Flächen in den Innenstädten die ökonomisch stärkeren Sektoren gegen die schwächeren ökonomischen Zweige durchsetzen. Zwangsweise werden die Wohnfunktion und die Industrie ins Umland abgedrängt. Diese Entwicklung führt dazu, daß die traditionelle Stadtstruktur in Frage gestellt wird. Durch die extensive Besiedelung der Randgebiete nimmt einerseits die Motorisierung und damit das Verkehrsproblem zu, und andererseits werden die Innenstädte nach dem Geschäftsschluß menschenleer.

Weiterhin ist festzustellen, daß durch diese Entwicklung mehr Arbeitsplätze verlorengehen, als durch die Ansiedlung der Dienstleistungsbetriebe in den Innenstädten gewonnen werden. Diese Tatsache führt zur erhöhten sozialen Mobilität und zur ständigen Belastung des Individuums.

Diese Strukturwandlung der letzten Jahre hat weitgehend die Entwicklung der Elmshorner Innenstadt geprägt. Die Bebauungspläne 100 und 101 haben dazu beigetragen, daß die westliche Innenstadt am meisten davon betroffen wurde. Durch die Ansiedlung der Handels- und Dienstleistungsbetriebe in diesem Innenstadtbereich hat sich dieses Gebiet zu einer sehr attraktiven Einkaufszone entwickelt. Große Projekte, wie das CCE und das Kaufhaus Hertie, haben den Prozeß der Umwandlung in diesem Gebiet beschleunigt und zur ungleichen Entwicklung der östlichen und westlichen Innenstadtgebiete geführt. Der heutige Zustand der Innenstadt ist dadurch gekennzeichnet, daß dem gut und modern entwickelten und funktionsfähigen Westbereich der Innenstadt ein unterentwickelter und hauptsächlich mit den Verwaltungskomplexen (Finanz- und Arbeitsamt) besiedelter Ostteil gegenübersteht. Dieser konträren Entwicklung der beiden Innenstadtbereiche soll nun mit der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 79 und Nr. 126 entgegengetreten werden, da diese Fehlentwicklung gravierende Einflüsse auf den gesamten Innenstadtbereich und damit auf die Gesamtentwicklung der Stadt Elmshorn haben wird.

2.2 Die Funktionen des Baugebietes

Der Geltungsbereich des B-Planes 79 ist ein Teil des Innenstadtbereiches und ist ca. 24,9542 ha groß. Die städtebaulichen Funktionen dieses Gebietes sollen einerseits die vorhandenen Funktionen der Innenstadt ergänzen und andererseits die Entwicklung der östlichen Innenstadt fördern. Aufgrund der Tatsachen, daß die Mühlenstraße sich als eine historische Geschäftszone entwickelt und bis heute behauptet hat, daß die Bahnanlage das Elmshorner Stadtgebiet in zwei Bereiche teilt und die Mühlenstraße im unmittelbaren Bereich des S-Bahn-Haltepunktes liegt und daß mehr als 28 % aller in der östlichen Innenstadt vorhandenen Geschäfte und Betriebe im Mühlenstraßenbereich konzentriert sind, wird die Umfunktionierung des Teilgebietes dieser Straße (von der Bahnanlage bis zur Lindenstr.) als Fußgänger-

straße von wichtigster städtebaulicher Bedeutung sein. In diesem Bereich sollen Geschäfte mittlerer Art untergebracht werden. Aus diesem Grund sind Tiefe und Geschößzahl der Gebäude in diesem Bereich so gehalten, daß eine unproportionierte Konzentration der Geschäftsflächen nicht stattfinden kann. Das soll dazu beitragen, daß die Mühlenstraße als Fußgängerzone nicht die gleichen Funktionen übernimmt, die heute von der Königstraße wahrgenommen werden, sondern von der Geschäftsart und dem Warensortiment als eine Ergänzung zu dem im Westbereich der Innenstadt existierenden Einkaufszentrum fungiert.

Das Gebiet zwischen Lindenstraße und Mühlendamm soll weiterhin als Kerngebiet erhalten bleiben und seine heutigen Funktionen weiterhin wahrnehmen.

Das Gebiet zwischen Bahnanlage/Königstraße/Berliner Straße ist nach dem Baugebiets- und Bauklassenplan als D-Gebiet festgesetzt. Diese Zone bildet einen Teilbereich des westlichen Einkaufszentrums. Die neue Planung sieht eine Entkernung des Gebietes vor, da eine sinnvolle Arrondierung sonst nicht möglich ist.

Das Gelände südlich der Krückau ist nach dem Baugebiets- und Bauklassenplan als B-Gebiet festgesetzt, ist aber sehr verdichtet überbaut. Wegen der enormen Verdichtung dieses Baugrundstücks ist eine Kerngebietsfunktion vertretbar. Das Gelände Holz-Junge soll weiterhin als Gewerbegebiet fungieren. Der B-Plan 79 schafft die Voraussetzungen für eine eventuelle Betriebserweiterung der Firma Holz-Junge. Aus städtebaulichen Überlegungen heraus wird für das Gebiet eine Nutzungsbeschränkung festgesetzt, da sonst unter bestimmten ökonomischen Strukturwandlungen die Gefahr besteht, daß dieses Gebiet, das zwischen der Park- and Ride-Anlage und dem Kerngebiet liegt, von den Gewerbebetrieben besiedelt wird, die mehr Lärm und Immission erzeugen, als der heutige Holzverarbeitende Betrieb.

Nach der Verkehrslärberechnung im Bereich der neu geplanten und vorhandenen Straßen ist festgestellt worden, daß eine reine bzw. allgemeine Wohngebietsfestsetzung im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 79 nicht möglich ist. Außerdem erzwingen die benachbarten Gewerbegebiete eine andere Nutzung der Grundstücke, die nach dem Baugebiets- und Bauklassenplan bzw. nach dem Durchführungsplan 3 (2. Änderung) als Wohngrundstücke festgeschrieben sind. Diese Gebiete sind im B-Plan 79 entweder zu Mischgebieten oder zu eingeschränkten Gewerbegebieten umfunktioniert worden. Durch diese Maßnahme soll eine städtebauliche Homogenität im Randbereich der Steindammwiese entstehen.

Nach den Vorstellungen dieses Bebauungsplanes sollen in diesem Stadtbereich ca. 600 Menschen in 245 Wohneinheiten untergebracht werden. Die vorhandene und geplante Bruttogeschößfläche soll ca. 7.700 qm betragen. Diese Zahl erscheint, bezogen auf das Gesamtgebiet des B-Planes (24,95 ha) und unter Berücksichtigung des Innenstadtcharakters des Gebietes, sehr gering. Die im Bebauungsplan Nr. 126 vorhandenen und geplanten Geschäftsflächen sollen diese Maßnahme ergänzen. Obwohl die wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre in der Bundesrepublik Deutschland zeigen, daß die Gewerbeflächen aus den Innenstädten hinausgedrängt werden, sind im Geltungsbereich dieses B-Planes ca. 3 ha Bauland als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt. Dieses ist damit zu

begründen, daß die vorhandenen Gewerbebetriebe seit Jahren sehr gesunde ökonomische Einheiten darstellen. Eine Auslagerung dieser Betriebe aus der Innenstadt ist unter diesen Umständen weder empfehlenswert, noch finanziell durchführbar.

2.3 Erholungsfunktion

Mit diesem Bebauungsplan soll die Umfunktionierung der Steindammwiesen als Erholungspark eingeleitet werden. Eine 12 ha große Fläche wird nach den Festsetzungen dieses B-Planes als innerstädtische Grünfläche dienen. Dieses Areal wird z. Zt. als Weideland genutzt. Die Lage dieser Fläche am südöstlichen Teil der Innenstadt ist für die Schaffung einer Erholungszone fast ideal. Ein Grüngürtel soll den vorhandenen Krückaupark mit dieser neuen Erholungs- und Grünzone verbinden.

Die im B-Plan fixierte Parkanlage liegt zum größten Teil im Überschwemmungsgebiet. Dieser Teilbereich kann sehr begrenzt als eine Aktivzone genutzt werden. Die Gestaltung dieser Parkanlage soll dazu beitragen, daß die heute noch unterentwickelten Funktionen Erholung und Kommunikation im Innenstadtbereich aufgehoben werden. Durch die Errichtung von Kinderspielplätzen, Bolzplatz, Spielanlagen für die Erwachsenen usw. sollen für alle Altersklassen aktive Erlebnisbereiche geschaffen werden. Es ist davon auszugehen, daß wegen der zentralen Lage des Steindamparks diese Anlage nicht nur für die Elmshorner Bevölkerung eine Ruhezone sein wird, sondern auch den aus dem Umland kommenden Menschen Geborgenheit und Idylle bieten kann.

Die Elmshorner Innenstadt ist ca. 100 ha groß. Nach der Fertigstellung dieser Parkarena mit einer Größe von ca. 12 ha wird der Gesamtanteil der funktionsfähigen Grünzonen innerhalb der Stadtgrenzen ca. 15 % der Innenstadtfläche betragen. Diese Tatsache verdeutlicht die besondere Bedeutung dieser Parkanlage. Es ist nicht schwer festzustellen, daß eine der Erholung dienende Grünfläche auf die in ihrem Einzugsbereich lebenden Menschen einen besonderen Reiz ausübt und gleichzeitig dazu beiträgt, daß die Abgase-, Lärm- und Staubmenge nicht sprunghaft weiterwächst.

2.4 Erschließung

2.4.1 Der fließende Verkehr

Der Generalverkehrsplan der Stadt Elmshorn von 1972/73 sowie die 1. Änderung des Generalverkehrsplanes von 1978/79 bilden die Grundlage für die Verkehrskonzeption dieses B-Planes. Die Osttangente (Mühlenkamp, Mühlendamm, Steindamm und Hamburger Straße) als ein Teil der städtischen Hauptverkehrsstraßen und die Berliner Straße als Verbindungsachse zwischen dem Tangentenring und dem Kernring sind inzwischen nach der Konzeption des Generalverkehrsplanes fertiggestellt worden. Für die Erschließung der geplanten Park- and Ride-Anlage und die Realisierung der Fußgängerzone (Mühlenstraße) ist die Schaffung der Norduferstraße von eminenter Bedeutung. Der Bebauungsplan 79 setzt die Trasse dieser Straße fest. Die Norduferstraße soll nicht als eine dritte Hauptverbindungsachse im Innenstadtbereich gesehen werden, sondern vielmehr den Kernring mit der geplanten Park- and Ride-Anlage verbinden und darüber hinaus die Anlieferung der Fußgängerzone (Mühlenstraße) ermöglichen.

Aus diesem Grund ist der Querschnitt dieser Straße auf das notwendigste Maß reduziert worden. Die Mühlenstraße soll teilweise als Fußgängerzone und teilweise als Hauptsammelstraße ausgebaut werden.

2.4.2 Fußgängerverkehr

Nach der Konzeption dieses Bebauungsplanes sollen erhebliche Maßnahmen für die Erweiterung und Verbesserung der Gehwege vorgenommen werden. Der vorhandene Fußgängertunnel zwischen Königstraße und Mühlenstraße soll verbreitert und mit stufenfreien Rampen ausgebaut werden. Langfristig wird das Ziel verfolgt, über diesen Fußgängertunnel die Bahnsteige zu erschließen. Für eine sinnvolle Erschließung der Park- and Ride-Anlage ist es notwendig, diese Anlage über direkte Wege mit der Schnellbahn zu verbinden. Aus diesem Grunde ist die Errichtung einer Fußgängerbrücke zwischen Bahnanlage und dem Steindampark über die Krückau vorgesehen. Die Park- and Ride-Teilnehmer sollen über diese Brücke möglichst schnell die Nahverkehrszüge erreichen können. Innerhalb der Parkanlage sollen die Gehwege so errichtet werden, daß der Stadtkern von den östlichen Stadtregionen leichter und schneller erreicht werden kann.

2.4.3 Der ruhende Verkehr

Die Untersuchungen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), die im Jahre 1977 abgeschlossen worden sind, haben ergeben, daß von den 2.400 Elmshorner Pendlern ca. 330 Personen P+R-Teilnehmer sind. Unter Berücksichtigung der erhöhten sozialen Mobilität ist die Zahl der fehlenden P+R-Plätze mit 400 beziffert worden. Der Bebauungsplan 79 soll die Voraussetzungen für die Realisierung einer Parkpalette mit einer Kapazität von ca. 550 Stellplätzen ermöglichen. In dieser Parkpalette sollen ca. 300 P+R-Plätze untergebracht werden. Die restlichen Parkplätze sind für die Kurzparker vorgesehen. Durch die Errichtung dieser Parkpalette sollen die im Westteil der Innenstadt liegenden Parkplätze entlastet werden, und gleichzeitig sollen die im Ostteil der Innenstadt ansässigen Geschäfte und Bürger davon profitieren. Nach dem Stellplatzerlaß des Landes Schleswig-Holstein wird bei einer endgültigen Realisierung des B-Plan-Konzeptes die Zahl der notwendigen Stellplätze ca. 580 betragen. Nach der vorliegenden Konzeption können im Geltungsbereich des B-Planes 79 nur ca. 275 Stellplätze geschaffen werden. Diese ungünstige Lage ist damit zu begründen, daß erstens die durchschnittliche Größe der privaten Grundstücke bei ca. 1.380 qm liegt und zweitens die vorhandenen Zuschnitte dieser Parzellen sich nicht für eine sinnvolle und funktionsgerechte Nutzung eignen. Aus diesen Gründen sind in allen Baugebieten Garagengeschosse vorgesehen. Diese Maßnahme soll die Errichtung der restlichen Stellplätze ermöglichen. Zusätzlich sollen die restlichen Stellplätze in einem Stellplatzhaus (Parkhaus) untergebracht werden, dessen Standort außerhalb des B-Plan-Geltungsbereiches östlich der Bahnanlage/nördlich des Bauerweges liegen soll (Anlage I).

2.4.4 Ver- und Entsorgung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind die Versorgungsanlagen Wasser, Gas, Elektrizität und Entwässerungskanäle zum größten Teil vorhanden. Die Entwässerung des "Volksparkes" Steindamm soll im Rahmen der Neugestaltung dieser Zone, und zwar durch die Schaffung eines Teiches als Rückhaltebecken verwirklicht werden. Dieser Teich soll gleichzeitig als ein Bestandteil der Grünzone gelten und zur Attraktion der Innenstadt beitragen.

3. Bodenordnende Maßnahmen

3.1 Umlegung und Enteignung

Für die Flächen, die sich noch im privaten Eigentum befinden und für öffentliche Zwecke oder Neugestaltung von Grundstücken benötigt werden, findet das Umlegungs- bzw. Enteignungsverfahren gem. §§ 45 ff sowie §§ 85 ff des Bundesbaugesetzes vom 23.06.1960 statt.

3.2 Vorkaufsrecht

Für die im Bebauungsplan ausgewiesenen öffentlichen Verkehrs-, Versorgungs- und Parkanlagen finden, soweit erforderlich, die Maßnahmen gem. §§ 24 ff BBauG Anwendung.

4. Sozialplan

In diesem Bebauungsplan werden keine Baugebote im Sinne des § 39 b bis 39 e des Bundesbaugesetzes festgesetzt, da die städtebauliche Konzeption dieses B-Planes nicht kurzfristig realisiert werden kann. Die Verwirklichung der Verkehrsplanung dieses B-Planes ist zwar für die städtebauliche Weiterentwicklung der Innenstadt von großer Bedeutung, da aber die Durchführung dieses Konzepts wegen finanzieller Gründe nur langfristig und in Etappen möglich ist, wird die Aufstellung eines Sozialplanes nicht erforderlich sein.

In mehreren Öffentlichkeitsveranstaltungen haben die allgemeinen Erörterungen mit den Anliegern und Betroffenen stattgefunden. Sobald die geplanten Maßnahmen zur Durchführung anstehen, soll in konkreten Fällen mit den Bürgern erörtert werden, wie die entstehenden Nachteile gemildert werden können.

5. Lärmberechnung

Für die Berechnung der entstehenden Verkehrsbelastung der im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 79 liegenden oder neu geplanten Straßen werden die Belastungsprognosen, die von Dr. Ing. Schubert für das Jahr 1990 ermittelt sind, als Grundlage der Berechnung angenommen. Dieser prognostizierten Querschnittsbelastungen widerspiegeln das gesamte Verkehrsaufkommen (Durchgangsverkehr + Ziel und Quellverkehr + Binnenverkehr) innerhalb von 24 Stunden. Der LKW-Anteil beträgt 10% des gesamten Verkehrsaufkommens. Für die Belastung der Bundesbahnstrecke werden die Werte gem. Aufstellungen der Bundesbahn vom 25.06.82 (s. Anlage) zugrundegelegt. Die Vornorm DIN 18005 bildet die Grundlage der Lärmberechnung.

5.1 Mühlendamm nördlich der Krückau

Das Gebiet ist als Kerngebiet festgesetzt. Die prognostizierte Verkehrsbelastung beträgt 13584 Kfz/24 h. tagsüber.

$$13584 \text{ Kfz/24 h} \times 0,9/16 \text{ h} = 764 \text{ Kfz/h} \rightarrow 61 \text{ dB(A) nachts:}$$

$$13584 \text{ Kfz/24 h} \times 0,1/8 \text{ h} = 170 \text{ Kfz/h} \rightarrow 54 \text{ dB(A)}$$

Da der Abstand der vorhandenen Gebäude von der Straßenmitte 15 m beträgt, ist von einer zusätzlichen Lärmpegelerhöhung von 2 dB(A) auszugehen.

tagsüber:

$$61 \text{ dB(A)} + 2 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)} < \text{zul. MK-Gebiet} = 65 \text{ dB(A)}$$

nachts:

$$54 \text{ dB(A)} + 2 \text{ dB(A)} = 56 \text{ dB(A)} > \text{zul. MK-Gebiet} = 50 \text{ dB(A)}$$

Der Tageswert liegt innerhalb des zulässigen Lärmpegelbereiches, der Nachtwert überschreitet diesen Bereich um 6 dB(A).

5.2 Mühlendamm südlich der Krückau

Das Gebiet ist als Mischgebiet ausgewiesen. Die prognostizierte Verkehrsbelastung liegt bei 13623 Kfz/24 h.

tagsüber:

$$13623 \text{ Kfz/24 h} \times 0,9/16 \text{ h} = 766 \text{ Kfz/h} \rightarrow 61 \text{ dB(A)}$$

nachts:

$$13623 \text{ Kfz/24 h} \times 0,1/8 \text{ h} = 170 \text{ Kfz/h} \rightarrow 54 \text{ dB(A)}$$

Der Abstand der geplanten Gebäude von der Straßenmitte beträgt 15 m. Dadurch erhöhen sich die ermittelten Pegelrichtwerte um 2 dB(A).

tagsüber:

$$61 \text{ dB(A)} + 2 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)} > \text{zul. MI-Gebiet} = 60 \text{ dB(A)}$$

nachts:

$$54 \text{ dB(A)} + 2 \text{ dB(A)} = 56 \text{ dB(A)} > \text{zul. MI-Gebiet} = 45 \text{ dB(A)}$$

Die Überschreitung der zulässigen Richtpegelwerte beträgt während des Tages 3 dB(A) und während der Nacht 11 dB(A).

5.3 GE-Gebiet am Mühlendamm/Mühlenkamp

Das Gebiet ist im B-Plan Nr. 79 als Gewerbegebiet festgesetzt. Die prognostizierte Verkehrsbelastung beträgt in diesem Straßenabschnitt 12396 Kfz/24 h.

tagsüber:

$$12396 \text{ Kfz/24 h} \times 0,9/16 \text{ h} = 697 \text{ Kfz/h} \quad \longrightarrow \quad 60 \text{ dB(A)}$$

nachts:

$$12396 \text{ Kfz/24 h} \times 0,1/8 \text{ h} = 155 \text{ Kfz/h} \quad \longrightarrow \quad 53 \text{ dB(A)}$$

Der Abstand des Gebietes von der Straßenmitte beträgt 10 m. Dadurch muß von einer Lärmerhöhung von 4 dB(A) ausgegangen werden.

tagsüber:

$$60 \text{ dB(A)} + 4 \text{ dB(A)} = 64 \text{ dB(A)} \quad < \quad \text{zul. GE} = 65 \text{ dB(A)}$$

nachts:

$$53 \text{ dB(A)} + 4 \text{ dB(A)} = 57 \text{ dB(A)} \quad > \quad \text{zul. GE} = 50 \text{ dB(A)}$$

Die Überschreitung des zulässigen Richtpegelwertes für die Nacht beträgt 7 dB(A).

5.4 Berliner Straße

Das Gebiet ist als Kerngebiet ausgewiesen. Die Belastung der Straße beträgt 8513 Kfz/24 h. Das Gebiet wird von der Bundesbahnstrecke Hamburg/Kiel tangiert. Die Verkehrsbelastung dieser Straße liegt bei 220 Zügen in 24 Stunden. Die Belastung der Strecke sieht wie folgt aus:

tagsüber:

$$\begin{array}{l} 61 \text{ Fernzüge/16 h} = 3,8 \text{ F-Züge/h} \quad \longrightarrow \quad 70 \text{ dB(A)} \\ 104 \text{ Na h züge/8 h} = 13 \text{ N-Züge/h} \quad \longrightarrow \quad 67 \text{ dB(A)} \end{array}$$

Straßenlärm

$$8513 \text{ Kfz/24 h} \times 0,9/16 \text{ h} = 479 \text{ Kfz/h} \quad \longrightarrow \quad 57 \text{ dB(A)}$$

Diese unterschiedlichen Lärmquellen wirken zusammen. Der resultierende Dauerschallpegel wird wie folgt ermittelt:

$$70 \text{ dB(A)} - 67 \text{ dB(A)} = 3 \text{ dB(A)} \text{ Unterschied.}$$

Nach Bild 6 der Vornorm DIN 18005 wird die lautere Schallquelle um 1,75 dB(A) erhöht.

$$70 \text{ dB(A)} + 2 \text{ dB(A)} = 72 \text{ dB(A)}$$

$$72 \text{ dB(A)} - 57 \text{ dB(A)} = 15 \text{ dB(A)}$$

Danach wird keine Schallerhöhung stattfinden. Der resultierende Dauerschallpegel liegt also bei 72 dB(A).

tagsüber:

72 dB(A) > zul. MK-Gebiet = 65 dB(A)

Die Überschreitung des zulässigen Dauerschallpegels beträgt 7 dB(A).

nachts:

11 Fernzüge/8 h = 1,3 FZ/h → 66 dB(A)

36 Nahzüge/8 h = 4,5 NZ/h → 62 dB(A)

Straßenlärm

8513 Kfz/24 h x 0,1/8 h = 106 Kfz/h → 52 dB(A)

Der resultierende Planungspegel sieht wie folgt aus:

66 dB(A) - 62 dB(A) = 4 dB(A)

Der lautere Schallpegel erhöht sich um 1,5 dB(A)

66 dB(A) + 1,5 dB(A) = 67,5 dB(A)

67,5 dB(A) - 52 dB(A) = 15,5 dB(A)

Da der Lärmunterschied mehr als 10 dB(A) beträgt, ist mit keiner weiteren Lärmpegelerhöhung zu rechnen. Der resultierende Dauerschallpegel beträgt in diesem Fall 67,5 dB(A).

nachts:

67,5 dB(A) > zul. MK-Gebiet = 50 dB(A)

Die Überschreitung beträgt 17,5 dB(A).

5.5 Königstraße

Die prognostizierte Verkehrsbelastung der Königstraße beträgt 2811 Kfz/24 h.

tagsüber:

Fernzüge = 70 dB(A) }
Nahzüge = 67 dB(A) } vergl. Berliner Straße

Verkehrsbelastung

2811 Kfz/24 h x 0,9/16 h = 158 Kfz/h → 54 dB(A)

Wie aus dem Punkt 5.4 zu entnehmen ist, wird der resultierende Dauerschallpegel bei 70 dB(A) liegen.

70 dB(A) > zul. MK-Gebiet = 65 dB(A)

Die Überschreitung beträgt 5 dB(A)

nachts:

Fernzüge = 66 dB(A) }
Nahzüge = 62 dB(A) } vergl. Berliner Straße

Verkehrsbelastung

2811 Kfz/24 h x 0,1/8 h = 35 Kfz/h → 47 dB(A)

Nach dem Punkt 5.4 liegt der Schallpegel der resultierenden Dauerschallpegel bei 67,5 dB(A).

67,5 dB(A) > zul. MK-Gebiet = 50 dB(A)

Die Überschreitung liegt bei 17,5 dB(A).

5.6 MK-Gebiet zwischen Mühlenstraße und Norduferstraße

Die Belastung dieser Straße ist mit der Belastung der Königstraße identisch. Beide Gebiete sind als Kerngebiete ausgewiesen. Wegen der gleichen Sachlage werden die Überschreitungen der Dauerschallpegel tagsüber 5 dB(A) und nachts 17,5 dB(A) betragen.

5.7 Mühlenstraße östlich der Planstraße

Das Gebiet ist als MK-Gebiet ausgewiesen. Die Belastung der Straße ist mit 2658 Kfz/24 h prognostiziert. Das Gebiet wird von der Park-and-Ride-Anlage und Bauten im Bereich Mühlenstraße - Fußgängerzone - von der Bahnanlage abgeschirmt. Aus diesem Grund wird die Bahnanlage bei der Berechnung der Lärmbelastung nicht berücksichtigt.

tagsüber:

$$2658 \text{ Kfz/24 h} \times 0,9/16 \text{ h} = 150 \text{ Kfz/h} \rightarrow 57 \text{ dB(A)}$$

zul. MK = 65 dB(A)

nachts:

$$2658 \text{ Kfz/24 h} \times 0,1/8 \text{ h} = 33 \text{ Kfz/h} \rightarrow 47 \text{ dB(A)}$$

zul. MK = 50 dB(A)

Keine Überschreitungen sind festzustellen.

5.8 MI-Gebiet an der Planstraße zur Park-and-Ride-Anlage

Das Gebiet ist als Mischgebiet ausgewiesen. Die prognostizierte Verkehrsbelastung liegt bei 3396 Kfz/24 h. Das Gebiet wird von der Park-and-Ride-Anlage von der Bahnanlage abgeschirmt. Der seitliche Abstand des Gebietes von der Bahnanlage beträgt ca. 400 m. Dadurch nimmt der Bahnlärm um 12 dB(A) ab. Der resultierende Dauerschallpegel bei der Bahnanlage liegt bei tagsüber 70 dB(A) und 67,5 dB(A) nachts. Diese Werte werden um 12 dB(A) vermindert, also tagsüber = 58 dB(A) und nachts = 55,5 dB(A).

tagsüber:

$$\text{Bahnlärm} = 70 \text{ dB(A)} - 12 \text{ dB(A)} = 58 \text{ dB(A)}$$

Verkehrslärm

$$3396 \text{ Kfz/24 h} \times 0,9/16 \text{ h} = 191 \text{ Kfz/h} \rightarrow 55 \text{ dB(A)}$$

Der Unterschied zwischen Lärmquelle Bahn und Lärmquelle Straße beträgt 3 dB(A). Danach wird der resultierende Dauerschallpegel $58 \text{ dB(A)} + 1,75 \text{ dB(A)} = 60 \text{ dB(A)}$ betragen.

$$60 \text{ dB(A)} = \text{zul. MI-Gebiet} = 60 \text{ dB(A)}$$

nachts:

$$\text{Bahnlärm} = 67,5 \text{ dB(A)} - 12 \text{ dB(A)} = 55,5 \text{ dB(A)}$$

Verkehrslärm

$$3396 \text{ Kfz/24 h} \times 0,1/8 \text{ h} = 42 \text{ Kfz/h} \rightarrow 47 \text{ dB(A)}$$

Der Unterschied beträgt 8,5 dB(A). Der resultierende Dauerschallpegel = $55,5 \text{ dB(A)} + 0,5 \text{ dB(A)} = 56 \text{ dB(A)}$

$$56 \text{ dB(A)} > \text{zul. MI-Gebiet} = 45 \text{ dB(A)}$$

In diesem Fall ist der zulässige Richtpegel um 11 dB(A) überschritten.

5.9 Gewerbegebiet südlich der Krückau

Das Gebiet wird von der Bundesbahn Planstraße "A" und Planstraße zur Park-and-Ride-Anlage tangiert. Die Belastung der Planstraße beträgt 2811 Kfz/24 h. Die Frequentierung der Planstraße zur Park-and-Ride-Anlage liegt bei 3396 Kfz/24 h.

tagsüber:

2811 Kfz/24 h x 0,9/16 h = 158 Kfz/h → 54 dB(A)

3396 Kfz/24 h x 0,9/16 h = 191 Kfz/h → 55 dB(A)

Fernzüge → 70 dB(A)

Nahzüge → 67 dB(A)

Der resultierende Lärmpegel liegt bei

55 dB(A) - 54 dB(A) = 1 dB(A) Pegelunterschied

Die lautere Schallquelle wird um 2,5 dB(A) erhöht.

55 dB(A) + 2,5 = 57,5 dB(A)

67 dB(A) - 57,5 dB(A) = 9,5 dB(A) Pegelunterschied

Die lautere Schallquelle wird um 0,5 dB(A) erhöht.

67 dB(A) + 0,5 dB(A) = 67,5 dB(A)

70 dB(A) - 67,5 dB(A) = 2,5 dB(A) Pegelunterschied

Die lautere Schallquelle wird um 2 dB(A) erhöht.

70 dB(A) + 2 dB(A) = 72 dB(A)

Der resultierende Dauerschallpegel für das Gewerbegebiet liegt bei 72 dB(A).

72 dB(A) > zul. GE-Gebiet = 65 dB(A)

Der zulässige Richtpegel wird um 7 dB(A) überschritten.

nachts:

2811 Kfz/24 h x 0,1/8 h = 35 Kfz/h → 47 dB(A)

3396 Kfz/24 h x 0,1/8 h = → 47 dB(A)

Fernzüge → 66 dB(A)

Nahzüge → 62 dB(A)

Zusammenlegung verschiedener Lärmquellen miteinander

47 dB(A) - 47 dB(A) = 0,00 dB(A) Pegelunterschied

Der resultierende Lärmpegel liegt um 3 dB(A) höher als der Einzelschallpegel.

47 dB(A) + 3 dB(A) = 50 dB(A)

62 dB(A) - 50 dB(A) = 12 dB(A) Pegelunterschied

Hier findet keine Lärmerhöhung statt.

66 dB(A) - 62 dB(A) = 4 dB(A) Pegelunterschied

Die lautere Schallquelle wird um 1,5 dB(A) erhöht.

$$66 \text{ dB(A)} + 1,5 \text{ dB(A)} = 67,5 \text{ dB(A)}$$

Der resultierende Dauerschallpegel liegt bei 67,5 dB(A).

$$67,5 \text{ dB(A)} \quad \text{zul. GE-Gebiet} = 50 \text{ dB(A)}$$

Die Überschreitung des zulässigen Dauerschallpegels beträgt 17,5 dB(A).

5.10 Zusammenfassung

Die Planungsrichtpegel der Vornorm zur DIN 18005 werden nachstehend verglichen mit den in das jeweilige Baugebiet einwirkenden Dauerschallpegeln. Es handelt sich hierbei um den Außenlärm.

Die Planungsrichtpegel werden wie folgt überschritten:

Gebietsbezeichnung	Tageswert	Nachtwert
MK-Gebiet am Mühlendamm nördlich der Krückau (5.1)	-	6 dB(A)
MI-Gebiet am Mühlendamm südlich der Krückau (5.2)	3 dB(A)	11 dB(A)
GE-Gebiet Mühlendamm/Mühlenkamp (5.3)	-	7 dB(A)
MK-Gebiet Berliner Straße (5.4)	7 dB(A)	17,5 dB(A)
MK-Gebiet Königstraße (5.5)	5 dB(A)	17,5 dB(A)
MK-Gebiet Mühlenstraße östlich der Planstraße (5.7)	-	-
MI-Gebiet an der Planstraße zur Park-and-Ride-Anlage (5.8)	-	11 dB(A)
GE-Gebiet zwischen Bundesbahn und Planstraße (5.9)	7 dB(A)	17,5 dB(A)
MK-Gebiet zwischen Mühlen- u. Norduferstr. (5.6)	5 dB(A)	17,5 dB(A)

5.11 Bewertung

5.11.1 Richtpegelüberschreitungen während des Tages

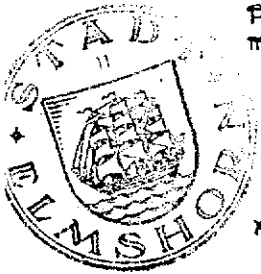
"Gesundes Wohnen und Arbeiten" soll während des Tages sowohl im Außenbereich als auch im Inneren der Gebäude möglich sein.

5.11.1.1 Außenbereich:

Die auf die einzelnen Baugebiete einwirkenden Dauerschallpegel lassen sich nur durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -wälle) abmindern. Hauptlärmquelle ist, wie vorstehend ermittelt, die Bahn. Um einen wirksamen aktiven Lärmschutz gegenüber der Bahn zu erreichen, müßten also Lärmschutzwälle bzw. -wälle in einer Höhe errichtet werden, die städtebaulich nicht vertretbar ist.

Die maximale Überschreitung der Richtpegel während des Tages beträgt 7 dB(A). Die Stadt ist der Auffassung, daß diese Überschreitungen hingenommen werden müssen und begründet dies wie folgt:

- Planungsrichtpegel sind keine Höchst- oder Grenzwerte. Sie können überschritten werden, wenn aufgrund einer Abwägung nach § 1 Abs. 7 Bundesbaugesetz anderen Belangen der Vorzug gegeben wird oder wenn dies nach den konkreten tatsächlichen Verhältnissen unvermeidbar ist. Beides ist der Fall. Hierauf wird nachstehend noch eingegangen.
- Auch die Vornorm zur DIN 18005 geht davon aus, daß die Richtpegel nicht immer einzuhalten sind (siehe Ziffer 5). In besonders begründeten Fällen können danach sogar Überschreitungen von mehr als 10 dB(A) zugelassen werden. Aus den Ausführungen zu 1.2 (Ziele und Zwecke der Planung) sowie aus nachstehend aufgeführten Punkten wird deutlich, daß hier "besondere Gründe" vorliegen.
- Dieser Bebauungsplan überplant ein Gebiet, in dem die sich aus den Lärmimmissionen ergebenden Konflikte bereits vorgefunden werden. Sein Ziel ist es u.a., diese Konflikte abzumindern. Dazu dient z. B. die Festsetzung der Grünfläche als Park. ~~(Durch die vorgesehenen Anpflanzungen wird das subjektive Empfinden des Lärmes gemindert.)~~ x/



x/ gestrichen gem. Rücksprache mit dem Herrn Innenminister
- IV 810 d - (siehe auch Erlaß vom 20.6.83 und Bericht vom 25.7.83)

...
(C 13/8.83

- Der Bebauungsplan überplant Bereiche mit gewachsenen städtebaulichen Strukturen. Das Ensemble Mühlenstraße/ Königstraße ist für Elmshorn stadtbildprägend. Dieser Straßenzug wurde seit der Jahrhundertwende weitgehend in seiner Ursprungsgestalt erhalten. Es ist Ziel der Stadtplanung, dieses Erscheinungsbild beizubehalten.
- Der Bebauungsplan ist, wie an anderer Stelle der Begründung ausgeführt, von erheblicher Bedeutung für die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung des östlichen Innenstadtbereiches.
- Weder während der Bürgerbeteiligung nach § 2a (2) Bundesbaugesetz noch in der Folgezeit sind Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen gestellt worden.

In Abwägung der Belange "Erhaltung gewachsener städtebaulicher Strukturen" und "Entwicklung der östlichen Innenstadt" einerseits und den Belangen "Lärmschutz" andererseits wird somit ersteren der Vorzug gegeben.

5.11.1.2 Innenbereich

Die in die einzelnen Baugebiete einwirkenden Außen-Dauerschallpegel werden durch Außenwandbauteile selbst bei einfachster Bauweise und herkömmlichen Fenstern um 20 - 25 dB(A) gemindert. Im Innenbereich der Gebäude werden somit unzumutbare Lärmbelastigungen nicht zu verzeichnen sein. Im übrigen wird auf die Abwägung zu 5.10.1.1 Bezug genommen. ^{AA} ^{xx)} (siehe auch zusätzl. Erl. auf Seite 21)

5.11.2 Richtpegelüberschreitungen während der Nacht

Die Überschreitung des Richtpegels beträgt maximal 17,5 dB(A). Auch hier handelt es sich um einen Außenlärmrichtpegel.

5.11.2.1 Außenbereich

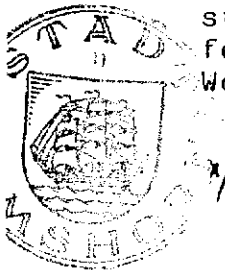
Der Bebauungsplan 79 setzt MK, MI, GE-Gebiete und Grünflächen (Park) fest. Als Nachtzeit gilt die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr.

Die Stadt vertritt die Auffassung, daß den Belangen des Lärmschutzes für den Außenbereich während der genannten Zeit und in den genannten Gebieten nur eine untergeordnete Bedeutung zukommen kann. Aus diesem und den unter 5.10.1.1 genannten Gründen (Abwägung) werden die Richtpegelüberschreitungen hingenommen.

5.11.2.2 Innenbereich

Im Bebauungsplanbereich befinden sich keine Wohngebiete. Wohnfunktionen werden jedoch im MK-, im MI- und (stark eingeschränkt) auch im GE-Gebiet wahrgenommen.

Somit ist zu prüfen, ob die Verkehrslärmimmissionen ein "gesundes Wohnen" im Wohnungsinneren dieser Gebiete in Frage stellen. Es wird allerdings davon ausgegangen, daß die Anforderungen nicht gleichermaßen hoch sein können, wie für Wohngebiete.



(berichtigt ges. Rücksprache mit dem Herrn Innenminister, IV 810 d, -siehe auch Erlaß vom 20.6.83 und Bericht vom 25.7.83-)

lt 18/8.83

Der Außenlärmpegel in den MI-Gebieten beträgt maximal 56 dB(A). Durch Außenbauwandteile wird der Lärm im Innenbereich der Wohnungen um mindestens 25 - 30 dB(A) abgemindert. Er verringert sich also auf 26 - 31 dB(A).

Der Außenlärmpegel in den MK- bzw. GE-Gebieten beträgt maximal 67,5 dB(A). Durch die bereits genannte Pegelminderung durch Außenwandbauteile mindert sich der Lärm im Innenbereich auf 37,5 bis 42,5 dB(A).

Wenn man davon ausgeht, daß der Mittelungspegel in Wohngebieten innerhalb von Schlafräumen 35 dB(A) nicht überschreiten soll, für MK- und GE-Gebiete Anforderungen in diesem Maße nicht gestellt werden können, sowie davon, daß im Inneren dieser Gebiete durch Abschattungswirkung der Gebäude weitere Schallpegelminderungen eintreten, erscheinen diese Werte der Stadt hinnehmbar. Dies gilt insbesondere unter weiterer Berücksichtigung der unter 5.10^M/1.1 genannten Gründe (Abwägung).

6. Der Gemeinde voraussichtlich entstehende Kosten

**/berichtigt,
6.18.8.*

6.1 Zusammenfassung

Die Realisierung der Plankonzeption des B-Planes 79 ist wegen der vorgesehenen gewaltigen Infrastrukturmaßnahmen sehr kostenintensiv. Die geplanten Verkehrselemente (Straßen, Parkplätze, Grünanlage etc-) bilden das Hauptgerüst der Neuplanung. Die vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen sollen einerseits zur besseren Verbindung und Integrierung der beiden Innenstadtbereiche führen, und andererseits werden sie zur Verbesserung der städtebaulichen Funktionen der östlichen Innenstadt beitragen.

Die Finanzierung dieser Infrastrukturmaßnahmen wird nicht allein von der Stadt Elmshorn getragen werden, da diese zum größten Teil für überörtliche Funktionen vorgesehen wird. Bei der Kostenermittlung verschiedener Planungsprozesse werden die Kostenanteile verschiedener Träger detailliert dargestellt.

6.2 Grunderwerb für öffentliche Verkehrsflächen

6.2.1	Planstraße/Nordufer der Krückau 1.650 qm x 120,-- DM/qm =	198.000,-- DM
6.2.2	Planstraße zu den P+R-Plätzen 2.200 qm x 20,-- DM/qm =	44.000,-- DM
6.2.3	Planstraße im Bereich der Mühlenstraße/ der Krückau 600 qm x 150,-- DM/qm =	90.000,-- DM
6.2.4	Im Bereich der Mühlenstraße 650 qm x 120,-- DM/qm =	114.000,-- DM
6.2.5	Im Bereich der Königstraße 900 qm x 900,-- DM/qm =	810.000,-- DM
6.2.6	Fläche für Park- and Ride 6.000 qm x 20,-- DM/qm =	120.000,-- DM
	<u>Summe von 6.2.1 bis 6.2.6</u> =	<u>1.376.000,-- DM</u>
	10 % nicht zuschußfähige Beiträge =	137.600,-- DM
	90 % zuschußfähige Beiträge =	1.238.400,-- DM
	Davon entfallen auf Gemeindeverkehrs- finanzierungsgesetz (GVFG) 60 % =	743.040,-- DM

Finanzausgleichsgesetz (GAG) 15 %	=	185.760,-- DM
Förderungsfonds (FöFo) 12,5 %	=	154.800,-- DM
Stadt Elmshorn 12,5 %	=	154.800,-- DM

6.3 Grunderwerb für die öffentliche Grünfläche

6.3.1 Steindammweisen		
81.000 qm x 20,-- DM/qm =		1.620.000,-- DM
6.3.2 Im Bereich des Mühlendamms		
2.920 qm x 80,-- DM/qm =		233.600,-- DM
6.3.3 Im Bereich der Mühlenstraße/Planstraße Nordufer		
500 qm x 150,-- DM/qm =		75.000,-- DM
6.3.4 Im Bereich der Königstraße		
1.000 qm x 300,-- DM/qm =		300.000,-- DM
Summe von 6.3.1 bis 6.3.4	=	2.228.600,-- DM

Diese Kosten werden von der Stadt Elmshorn übernommen.

Gesamtkostenverteilung aus 6.2 und 6.3		
Stadt Elmshorn	=	2.521.000,-- DM
GVFG	=	743.040,-- DM
FAG	=	185.760,-- DM
FöFö	=	154.800,-- DM
Gesamtkosten	=	3.604.600,-- DM

6.4 Geländeerwerb und Abbruch für öffentliche Verkehrs- bzw. Grünflächen

6.4.1 Königstraße 3 und 5	=	300.000,-- DM
6.4.2 Königstraße	=	120.000,-- DM
6.4.3 Mühlenstraße 4	=	40.000,-- DM
6.4.4 Mühlenstraße 6	=	25.000,-- DM
6.4.5 Mühlenstraße/Norduferstraße	=	300.000,-- DM
6.4.6 Mühlenstraße 30	=	450.000,-- DM
Summe von 6.4.1 bis 6.4.6	=	1.235.000,-- DM

10 % davon bestehen aus den nicht zuschußfähigen Beiträgen	=	123.500,-- DM
10 % davon bestehen aus den zuschußfähigen Beiträgen	=	1.111.500,-- DM
Davon entfallen auf		
GVFG 60 %	=	666.900,-- DM
FAG 15 %	=	166.725,-- DM
FöFo 12,5 %	=	138.937,50 DM
Stadt Elmshorn 12,5 %	=	138.937,50 DM

6.4.7 Mühlendamm = 400.000,-- DM

Gesamtkostenverteilung aus 6.4		
Stadt Elmshorn	=	662.437,50 DM
GVFG	=	666.900,-- DM
FAG	=	166.725,-- DM
FöFo	=	138.937,50 DM
Gesamtkosten	=	1.635.000,-- DM

6.5 Straßenbau mit Regenkanälen, Parkplätze

6.5.1 Straße Nordufer mit Kaimauer und Regenkanal
175 lfdm x 2.500,-- DM/lfdm = 437.500,-- DM

6.5.2 Brückenbau über Krückau pauschal = 1.000.000,-- DM

6.5.3 Park- and Ride-Straße mit Regenkanal und Rampe
280 lfdm x 1.400,-- DM/lfdm = 392.000,-- DM

6.5.4 Königstraße mit Schutzmauern
100 lfdm x 2.000,-- DM/lfdm = 200.000,-- DM

6.5.5 Park- and Ride-Palette
500 p. x 6.500,-- DM/P. = 3.250.000,-- DM

6.5.6 Mühlenstraße zwischen Lindenstraße und Mühlendamm
140 lfdm x 1.200,-- DM/lfdm = 168.000,-- DM

6.5.7 Gehwegverbindung zwischen Mühlenstraße und Park- and Ride-Palette (teilweise Brückenbau)
150 lfdm x 5.000,-- DM/lfdm = 750.000,-- DM

Summe von 6.5.1 bis 6.5.7 = 6.197.500,-- DM

10 % davon sind nicht zuschußfähige Beträge = 619.750,-- DM

90 % davon sind zuschußfähige Beträge = 5.577.750,-- DM

Davon entfallen auf

GVFG 60 % = 3.346.650,-- DM

FAG 15 % = 836.662,50 DM

FöFo 12,5 % = 697.218,75 DM

Stadt Elmshorn 12,5 % = 697.218,75 DM

6.5.8 Fußgängerzone Mühlenstraße
ca. 1.700 qm x 120,-- DM/qm = 204.000,-- DM

6.5.9 Fußgängerzone Königstraße
ca. 900 qm x 120,-- DM/qm = 108.000,-- DM

Summe von 6.5.8 und 6.5.9 = 312.000,-- DM

10 % davon bestehen aus den nicht zuschußfähigen Beträgen	=	31.200,-- DM
90 % davon sind zuschußfähig	=	280.800,-- DM
Davon entfallen auf FöFo 50 %	=	140.400,-- DM
Stadt Elmshorn 50 %	=	140.400,-- DM

6.5.10 Öffentliche Parkplätze im Bereich der Park- and Ride-Palette
40 P. x 1.500,-- DM/P. = 60.000,-- DM

6.5.11 Öffentliche Parkplätze im Bereich des Steindamms
60 P. x 1.500,-- DM = 90.000,-- DM

Summe von 6.5.10 und 6.5.11 = 150.000,-- DM

Diese Kosten werden von der Gemeinde getragen.

6.5.12 Fußgängertunnel zwischen Königstraße und Mühlenstraße
ca. 60 lfdm mit Rampen x 50.000 DM/lfdm 3.000.000,-- DM

10 % sind nicht zuschußfähige Beträge	=	300.000,-- DM
90 % sind zuschußfähige Beträge	=	2.700.000,-- DM
Davon entfallen auf FöFo 50 %	=	1.350.000,-- DM
Stadt Elmshorn 50 %	=	1.350.000,-- DM

Gesamtkostenverteilung aus 6.5		
Stadt Elmshorn	=	3.288.568,75 DM
GVFG	=	3.346.650,-- DM
FAG	=	836.662,50 DM
FöFo	=	2.187.618,75 DM
Gesamtkosten	=	9.659.500,-- DM

6.6 Grünanlagen und Wanderweg

6.6.1 Grünanlagen zwischen Mühlenstraße und Norduferstraße
ca. 500 qm x 60,-- DM/qm = 30.000,-- DM

6.6.2 Grünanlage im Bereich der Königstraße
ca. 1.000 qm x 60,-- DM/qm = 60.000,-- DM

6.6.3 Grüngestaltung des Krückausüdufers und Errichtung eines Wanderweges von der Berliner Straße bis zum Mühlendamm
ca. 500 lfdm x 500,-- DM/lfdm = 250.000,-- DM

6.6.4	Parkanlage außerhalb der Stauration- zone mit geplanten Gehwegen und Möblierung		
	ca. 33.000 qm x 60,-- DM/qm	=	1.980.000,-- DM
Summe von 6.6.1 bis 6.6.4		=	2.320.000,-- DM

Die Stadt Elmshorn trägt diese Kosten.

6.6.5	Parkanlage innerhalb der Stauration- zone mit dem geplanten Teich und Gehwegen		
	ca. 80.000 qm x 60,-- DM/qm	=	4.800.000,-- DM
6.6.6	Kanalisation der Regenröben		
	ca. 200 lfdm x 1.000,-- DM/lfdm	=	200.000,-- DM
Summe von 6.6.5 und 6.6.6		=	5.000.000,-- DM

10 %	davon sind nicht zuschußfähige Beträge	=	500.000,-- DM
90 %	davon sind zuschußfähig	=	4.500.000,-- DM
Davon entfallen auf			
	GVFG 60 %	=	2.700.000,-- DM
	FAG 15 %	=	675.000,-- DM
	FöFo 12,5 %	=	562.500,-- DM
	Stadt Elmshorn 12,5 %	=	562.500,-- DM

Gesamtkosten aus 6.6			
Stadt Elmshorn	=	3.382.500,--	DM
GVFG	=	2.700.000,--	DM
FAG	=	675.000,--	DM
FöFo	=	562.500,--	DM
Gesamtkosten	=	7.320.000,--	DM

6.7 Zusammenstellung

Die Gesamtkosten der infrastrukturellen Maßnahmen, die nach dem Konzept des B-Planes 79 verwirklicht werden sollen, beträgt 22.219.100,-- DM. Diese gewaltige Summe zeigt, welche ungeheure städtebauliche Bedeutung diesem B-Plan für die Weiterentwicklung des östlichen Innenstadtteiles zukommt. Der stagnierenden Entwicklung der Ostseite soll mit der Verwirklichung der im B-Plan vorgesehenen Maßnahmen ein Ende gesetzt werden. Wegen der überörtlichen Bedeutung einiger dieser Maßnahmen kann die Gemeinde aus verschiedenen Quellen Hilfe erwarten. Die unten aufgeführte Tabelle verdeutlicht die Verteilung der Gesamtkosten auf verschiedene Institutionen:

Gesamtkostenverteilung aus 6.1 bis 6.7			
aus Abschnitt 6.2 und 6.3	=	3.604.600,--	DM
aus Abschnitt 6.4	=	1.635.000,--	DM
aus Abschnitt 6.5	=	9.659.500,--	DM
aus Abschnitt 6.6	=	7.320.000,--	DM
Gesamtkosten	=	22.219.100,--	DM

Von den Gesamtkosten entfallen auf

Gesamtkosten	22.219.100,-- DM	100 %
Stadt Elmshorn	9.354.506,25 DM	44,35 %
GVFG	7.456.590,-- DM	33,56 %
FAG	1.864.147,50 DM	8,39 %
FÖFO	3.043.856,25 DM	13,70 %

Elmshorn, den 25.5.83

Stadt Elmshorn
Der Magistrat
Bauamt

I.V.

I.A.

Büker
Büker
Erster Stadtrat



Albrecht
Albrecht
Baudirektor

Demnach Rücksprache mit dem Herrn Innenminister -17.10.82- sowie aufgrund des Erlasses vom 20.6.1983 wird zu dem 2.11.1.83 zusätzlich folgende Erläuterung gegeben werden:

„Zunächst ergibt sich für einfach verglaste Fenster ein Schalldämmmaß von 25 dB(A), für einschalige Außenwände ein solches von mindestens 30 dB(A). Da nach der zur Zeit geltenden Wärmeschutzrecht diese einfachen Konstruktionen in der Zukunft nicht mehr gestattet sind, ergibt sich tatsächlich unter Berücksichtigung des Wärmeschutzrechtes eine wesentlich höhere Schalldämmung, bedingt durch mehrschaligen Landaufbau und Doppel- oder Mehrfachverglasung. Die so erreichte Schalldämmung überschreitet das in der Bestimmung genannte Maß so wesentlich, daß auf eine Festsetzung bestimmter Konstruktionen im B-Plan verzichtet werden kann.“

Auf den Bericht vom 25.7.83 wird Bezug genommen.



18/8.83
Albrecht