

BEGRÜNDUNG

ZUM

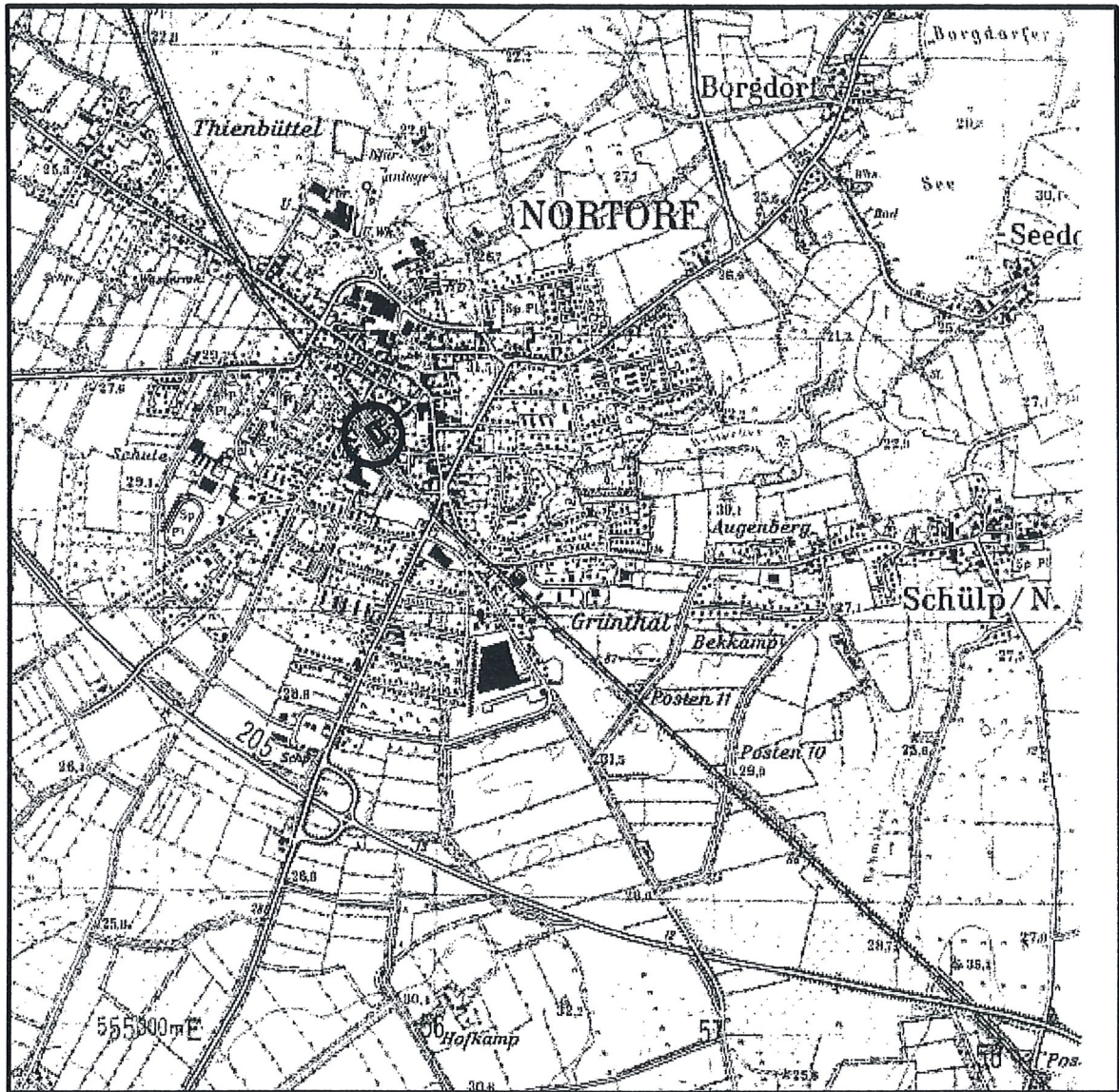
BEBAUUNGSPLAN NR. 25B

1. ÄNDERUNG

DER

STADT NORTORF

KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE



STADT NORTORF

RENSBURG–ECKERNFÖRDE

1.ÄNDERUNG

BEBAUUNGSPLAN NR.25B

VERFAHRENSSTAND NACH BAUGB

§3(1)



§4(1)



§3(2)



§3(3)



§10



Inhaltsverzeichnis

- 1. Rechtliche Grundlagen**
- 2. Geltungsbereich und Bestandsbeschreibung**
- 3. Planungsziele**
 - 3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung**
 - 3.2 Verkehrserschließung**
 - 3.3 Immissionsüberlegungen**
 - 3.4 Grünordnerische Überlegungen**
- 4. Ver- und Entsorgung**
- 5. Bodenordnende Maßnahmen und Finanzierung**

Begründung zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 25 b „Innenstadt“ (Bahnhof) der Stadt Nortorf

1. Rechtliche Grundlagen

Für die Stadt Nortorf gilt der Flächennutzungsplan, den der Innenminister am 15.05.1973 unter dem Aktenzeichen IV 81b-812/2-58.117 genehmigt hat und zu dem zwischenzeitlich etliche Änderungen rechtswirksam geworden sind. Um dem Entwicklungsgebot des § 8 Absatz 2 BauGB Genüge zu tun, muss für den Bereich dieser 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 25 b eine 23. Änderung des Flächennutzungsplanes aufgestellt werden, da dieser das Bahnhofsgrundstück noch als Fläche für Bahnanlagen ausweist. Die 23. Änderung des Flächennutzungsplanes wird im Parallelverfahren gemäß § 8 Absatz 3 BauGB durchgeführt. Auf den dortigen Erläuterungsbericht kann hierzu verwiesen werden.

Für das Plangebiet gilt bereits der rechtskräftige einfache Bebauungsplan Nr. 25 b der Stadt Nortorf, der flächenmäßig wesentlich größer ist, so dass die erste Änderung nur einen kleinen Teilbereich dieses Ursprungsbebauungsplanes betrifft. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 25 b treten nach Rechtskraft der ersten Änderung für den Geltungsbereich dieses neuen Bebauungsplanes außer Kraft.

2. Geltungsbereich und Bestandsbeschreibung

Der Geltungsbereich dieser 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 25 b kann dem dieser Begründung vorausgehenden Übersichtsplan entnommen werden und lässt sich wie folgt beschreiben:

Gelände des ehemaligen Bahnhofes zwischen der Eisenbahnstrecke der Deutschen Bahn AG und der Johannisstraße, angrenzend an das Grundstück Johannisstraße 15 und den nördlichen Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofes.

Das Grundstück ist überwiegend mit dem ehemaligen Bahnhofsgebäude von Nortorf bebaut, wobei ein Hauptgebäude und angebaute Nebenanlagen existieren. Das Gelände davor ist bereits als Zentraler Omnibusbahnhof ausgebaut und wird entsprechend genutzt.

Der Geltungsbereich liegt in der Innenstadt von Nortorf und leitet in die Einkaufsbereiche über. An seiner Südwestgrenze führt die Bahnstrecke Neumünster-Flensburg der Deutschen Bahn AG entlang, auf der relativ viel Zugverkehr abgewickelt wird. Die Fläche des ehemaligen Bahnhofsgebäudes ist bereits von der bahntechnischen Bestimmung durch das Eisenbahn-Bundesamt entwidmet worden. Durch die Entwidmung werden die hier in Frage kommenden Flächen aus der Planungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes entlassen; sie verlieren zugleich den Rechtscharakter als Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes.

3. Planungsziele

3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Das Bahnhofsgebäude in Nortorf wird für Bahnzwecke nicht mehr benötigt. Der ursprüngliche Eigentümer, die Deutsche Bahn AG, hat das Gebäude zwischenzeitlich an eine Privatperson verkauft. Das bedeutet, dass die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 25 b ausgewiesene „Fläche für Bahnanlagen“ für das ehemalige Bahnhofsgebäude rechtlich nicht mehr zutreffend ist und eine Änderung erfahren muss.

Da sich das Grundstück an die Misch- und Kerngebietenbereiche der Innenstadt der Stadt Nortorf anschließt und auch eine entsprechende mischgebiets-typische Nutzung für das Bahnhofsgebäude vorgesehen ist, soll das Gelände nunmehr als Mischgebiet ausgewiesen werden.

Dabei werden die eigentlich zulässigen Nutzungsarten „Gartenbaubetriebe“ und „Tankstellen“ ausgeschlossen, weil sie den Nutzungscharakter des Innenstadtbereiches sprengen würden. Die mischgebietstypische Nutzungscharakteristik soll auch für das Bahnhofsgebäude erhalten bleiben. Eine gartenbautechnische Nutzung in der Innenstadt ist städtebaulich nicht sinnvoll. Die Tankstellennutzung ist schon deshalb nicht attraktiv, weil eine Erreichbarkeit des Grundstückes über den Zentralen Omnibusbahnhof für Tankstellennutzung gar nicht gegeben ist.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 25 b schließt für den gesamten Innenstadtbereich und zurzeit auch noch für das Bahnhofsgelände die Nutzungsart Vergnügungsstätten aus. Dieser städtebauliche Ausschluss ist für die Innenstadtgrundstücke aus den in der Begründung zum Ursprungsbebauungsplan Nr. 25 B dargelegten Gründen sicherlich richtig. Da sich das Bahnhofsgebäude aber von den eigentlichen Innenstadtgrundstücken durch den Zentralen Omnibusbahnhof und die hinten entlang führende Eisenbahnlinie absetzt und im Norden nur Verkehrsflächen sowie im Westen gewerbliche Nutzungen angrenzen und nur im Süden und Osten mischgebietstypische Nutzungsarten als Nachbarn vorhanden sind, ist eine Beeinträchtigung z.B. von Wohnnutzung durch eine Vergnügungsstätte im Bahnhof ausgeschlossen. Durch die exponierte Lage, getrennt durch Verkehrsflächen, lässt sich also eine Vergnügungsstättennutzung für das Bahnhofsgebäude städtebaulich vertreten.

Das Maß der baulichen Nutzung wurde hinsichtlich der Geschossigkeit und der abweichenden Bauweise den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst, um das Bahnhofsgebäude möglichst in seiner jetzigen typischen Ausprägung erhalten zu können. Die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,60 stellt die gemäß § 17 Baunutzungsverordnung 1990 für Mischgebiete höchstmögliche Grundflächenzahl dar.

3.2 Verkehrerschließung

Ein Teil des Plangebietes wird von dem Zentralen Omnibusbahnhof eingenommen, der sich noch nach Norden außerhalb des Plangebietes weiter erstreckt. Die Verkehrsströme des Omnibusbahnhofes fließen dann über die Johannisstraße und weitere angrenzende Straßen ab. Eine Änderung der bestehenden Verkehrsverhältnisse wird durch den Bebauungsplan nicht vorgenommen.

Die zusätzlichen Verkehrsströme zum Mischgebiet auf dem Bahnhofsgelände können im Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofes ohne Probleme mit abgewickelt werden. Die für mischgebietstypische Nutzungsarten notwendigen Stellplätze müssen auf dem Bahnhofsgrundstück im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachgewiesen werden. Sie sind im Bebauungsplan nicht festgesetzt worden, um die Planungsfreiheit des Grundstückseigentümers nicht unnötig einzuschränken. Die Stadt Nortorf legt aber großen Wert darauf, dass im Baugenehmigungsverfahren tatsächlich genügend Stellplätze nachgewiesen werden.

Öffentliche Parkplätze sind im Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofes in ausreichender Anzahl vorhanden.

3.3 Immissionsüberlegungen

Im Bahnhofsgebäude ist seit langer Zeit Wohnnutzung vorhanden, die auch historisch zum Bild des Bahnhofplatzes und der Innenstadt dazugehört und deshalb jetzt planungsrechtlich abgesichert und nicht ausgeschlossen werden soll.

Um die Immissionsschutzproblematik zur Bewahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse bewältigen zu können, ist ein Lärmschutzgutachten erarbeitet worden, dessen Ergebnisse hinsichtlich passiver Schallschutzmaßnahmen als Festsetzungen in die Bebauungsplanänderung aufgenommen wurden. Da keine Balkone oder Freisitze am Gebäude vorhanden sind, ist die Festlegung passiver Schallschutzmaßnahmen zum Innenraumschutz ausreichend. Das Immissionsschutzgutachten wird als Anlage Bestandteil dieser Begründung. Auf seine Ausführungen wird verwiesen.

3.4 Gründordnerische Überlegungen

Die Festsetzungen der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 25 b ändern an den tatsächlichen bereits voll bebauten Verhältnissen vor Ort nichts. Die Fläche des Zentralen Omnibusbahnhofes ist hergestellt und entsprechend versiegelt. Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 25 b nimmt also keine Eingriffe in landschaftspflegerische Elemente vor. Die vorhandenen Bäume sind als zu erhalten festgesetzt worden.

Aus den oben genannten Gründen ist die Erstellung eines Grünordnungsplanes oder eines grünordnerischen Fachbeitrages gemäß § 8 a Bundesnaturschutzgesetz nicht notwendig, da mit landschaftspflegerischen Auswirkungen durch die Verwirklichung der Festsetzungen dieses Bebauungsplanes nicht

gerechnet werden muss. Auf die entsprechenden Ausführungen in den relevanten Erlassen hierzu kann ebenfalls verwiesen werden.

4. Ver- und Entsorgung

Das Bahnhofsgebäude ist bis auf die stromtechnische Versorgung ordnungsgemäß ver- und entsorgt. Die Stadtwerke Nortorf gehen davon aus, dass der elektrische Anschluss des Bahnhofsgebäudes für mischgebiets-typische Nutzung gegebenenfalls verstärkt werden muss. Zurzeit erfolgt die elektrische Versorgung über eine Anschlussleitung, die mit maximal 100 A belastbar ist.

Der Zentrale Omnibusbahnhof ist, z.B. regenwassertechnisch, ordnungsgemäß entsorgt. Neue Ver- und Entsorgungseinrichtungen müssen für das Plan-gebiet also nicht hergestellt werden.

5. Bodenordnende Maßnahmen und Finanzierung


Da das Bahnhofsgebäude inzwischen von der Deutschen Bahn AG an einen privaten Investor verkauft worden ist, und die Flächen des Zentralen Omnibusbahnhofes sich im Eigentum der Stadt Nortorf befinden, sind bodenordnende Maßnahmen zur Verwirklichung der Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht notwendig.

Da keine neuen Ver- und Entsorgungsanlagen hergestellt werden müssen und die Verkehrserschließung gesichert ist, kommen auch keine Finanzierungskosten zur Verwirklichung dieses Bebauungsplanes auf die Stadt Nortorf zu.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Nortorf hat die Begründung am ...2.2.06.00.... gebilligt.

Nortorf, den 15. 11. 00




.....
Der Bürgermeister