

BEGRÜNDUNG

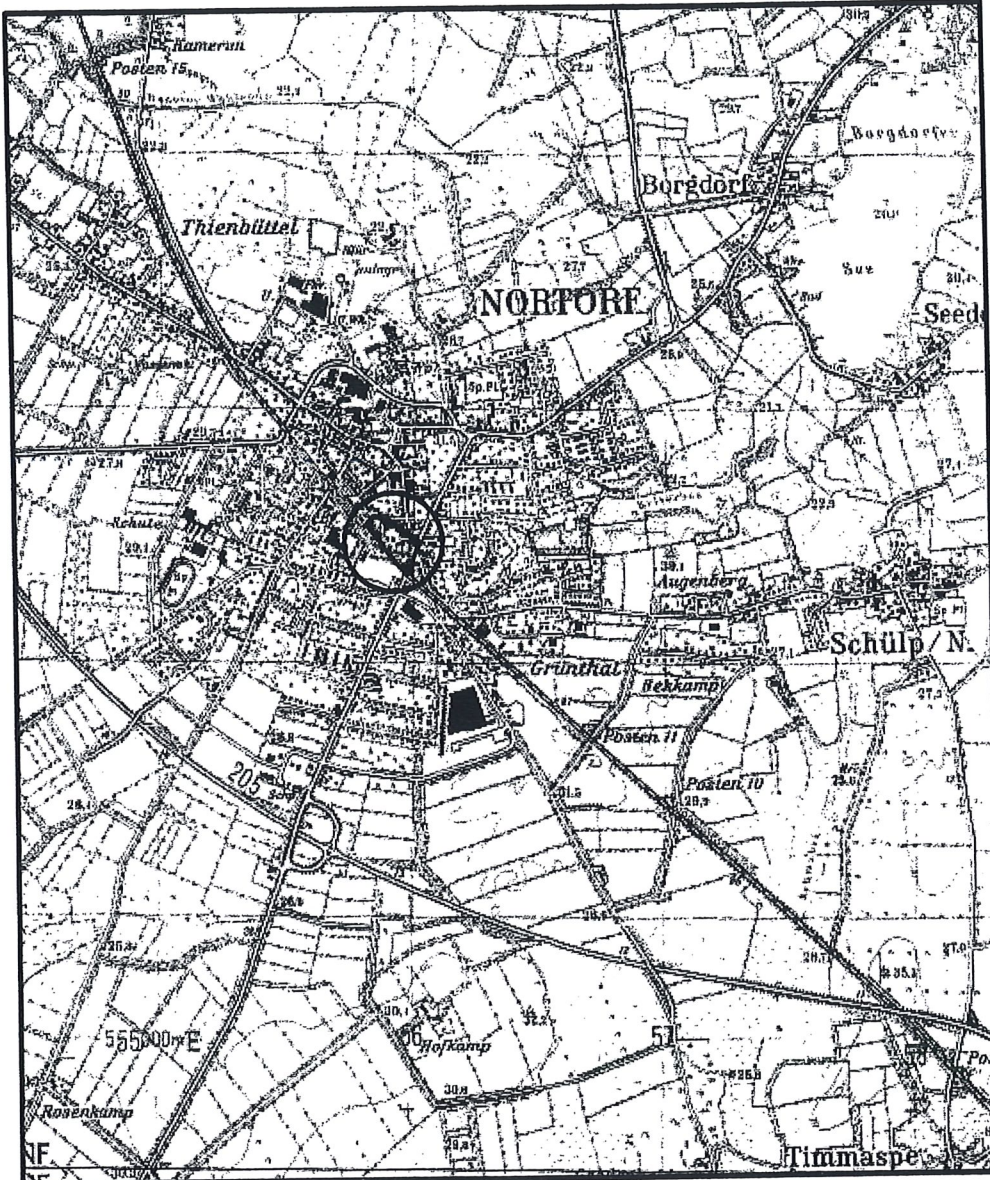
ZUM

BEBAUUNGSPLAN NR. 31 „AM PEERMARKT“

1. ÄNDERUNG

DER

**STADT NORTORF
KREIS RENDSBURG-ECKERNFÖRDE**



STADT NORTORF
—RENSBURG—ECKERNFÖRDE—
1. ÄNDERUNG
BEBAUUNGSPLAN NR. 31
"AM PEERMARKT"

VERFAHRENSSTAND NACH BAUGB

§3(1)



§4(1)



§3(2)



§3(3)



§10



Inhaltsverzeichnis

1. Städtebauliche Planungsgrundlagen
2. Geltungsbereich und Bestandsbeschreibung
3. Planungsziel
 - 3.1 Verkehrsplanung
 - 3.2 Art und Maß der baulichen Nutzung
 - 3.3 Grünordnerische Überlegungen
4. Art der Flächennutzung und deren Flächengröße
5. Bodenordnende Maßnahmen, Finanzierung und Ver- und Entsorgung

Begründung zur
1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 31 „Am Peermarkt“
der Stadt Nortorf

1. Städtebauliche Planungsgrundlagen

Die Festsetzungen der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 31 werden zum einen aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Stadt Nortorf, der am 15.05.1973 unter dem AZ: IV 81b-812/2-58.117 vom Innenministerium genehmigt wurde, und zum anderen aus der rechtswirksamen 18. Änderung und der im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB in Aufstellung befindlichen 25. Änderung des Flächennutzungsplanes entwickelt. Insbesondere auf den Erläuterungsbericht zur 25. Änderung des Flächennutzungsplanes kann hier mit verwiesen werden. Die übrigen rechtswirksamen Flächennutzungsplanänderungen sind für diese Bebauungsplanänderung nicht relevant.

Hinzuweisen bleibt noch auf den städtebaulichen Rahmenplan „Innenstadt“, der als Selbstbindungsinstrumentarium ebenfalls städtebauliche Grundplanungen für dieses Gebiet vorgibt, die aber grundsätzlich auch von dieser 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 31 beachtet werden, da an den großflächigen Planungsintentionen des Bebauungsplanes Nr. 31 nichts Grundlegendes geändert wird.

2. Geltungsbereich und Bestandsbeschreibung

Der Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 31 kann dem dieser Begründung vorausgehenden Übersichtsplan entnommen werden und läßt sich wie folgt beschreiben:

Nördlich der Bahnlinie, nordwestlich der Itzehoer Straße, westlich der Poststraße und südlich der Johannisstraße.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes umfaßt teilweise auch das Gebiet des einfachen Bebauungsplanes Nr. 25 c. Dieser Bebauungsplan tritt, soweit dieser innerhalb des Geltungsbereiches der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 31 liegt, nach Rechtskraft außer Kraft.

Das Plangebiet liegt am südlichen Rande des Innenstadtbereiches der Stadt Nortorf und ist dementsprechend von typischer kleinstädtischer Gemengelage mit Nutzungs- und Funktionsmischung geprägt.

Südlich der Bahnlinie ist westlich des Plangebietes Gewerbe- und sogar teilweise Industrienutzung vorhanden. Östlich der Itzehoer Straße liegt dann noch ein Einkaufsmarkt, der bis an die Bundesbahnlinie heranreicht.

3. Planungsziel

3.1 Verkehrsplanung

Der ursprüngliche Bebauungsplan Nr. 31 wurde aufgestellt, um durch städtebauliche Planungsaussagen zur Attraktivitätssteigerung des Innenstadtbereiches von Nortorf beitragen zu können. Dabei wurden die Grundlagenplanungen des städtebaulichen Rahmenplanes „Innenstadt“ in verbindliche Bauleitplanung umgesetzt. Für den Bereich zwischen Itzehoer Straße, Poststraße, Johannisstraße und Dreieinigkei wurde eine neue Straßenplanung mit dadurch bedingter Neuordnung der Bebauung vorgesehen, um den Bahnhofsbereich verkehrstechnisch optimal direkt an die Itzehoer Straße anzubinden, wobei die in naher Zukunft anstehende höhengleiche Umgestaltung und Aufhebung des Bahnüberganges an der Itzehoer Straße Beachtung finden mußte.

Bei der jetzt angelaufenen Umsetzung der Städtebauplanung hat sich aber herausgestellt, daß die Grunderwerbskosten für den Bau einer vollständig neuen Straßentrasse für die „Dreieinigkei“ gegenüber den eigentlichen Straßenbaukosten unverhältnismäßig sein würden. Es würden enorme Grunderwerbskosten entstehen, wenn quer über vorhandene Grundstücke und Gebäude gebaut werden müßte. Die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 31 vorgesehene Trassenführung der neuen „Dreieinigkei“ ist nicht finanzierbar und kann deshalb nicht verwirklicht werden.

Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 31 wurde also notwendig, weil die Trassenführung der „Dreieinigkei“ neu geplant werden muß. Eckpunkte sind dabei die beiden Einmündungsbereiche in die Itzehoer Straße/ Poststraße/ Schülper Weg und in die Johannisstraße, die beide aus verkehrstechnischen Gründen so bleiben müssen, wie sie schon der Bebauungsplan Nr. 31 vorsieht. Nur so kann die neue Funktion der Straße „Dreieinigkei“ (= schnelle und gute Verbindung zum Bahnhof auch für Busse) erfüllt und die verkehrstechnischen Gegebenheiten durch die Untertunnelung der Bahnstrecke an der Itzehoer Straße beachtet werden. Insbesondere im Bereich der neuen Kreuzung Itzehoer Straße/Poststraße/Schülper Weg muß die neue Einmündungsstraße der „Dreieinigkei“ unverändert aus dem Bebauungsplan Nr. 31 übernommen werden, um diesen Bereich verkehrsgerecht gestalten zu können. Deshalb bleibt hinsichtlich der Verkehrsführung im Kreuzungsbereich auch die alte Abwägung zum B-Plan Nr. 31 relevant.

Aber nach Übernahme beider Einmündungsbereiche schwenkt die Trasse der Dreieinigkei nun wieder auf die vorhandene alte Verkehrsfläche ab, die nur verkehrsgerecht verbreitert und ausgebaut wird. Der Grunderwerb für diese Baumaßnahmen hält sich dabei so in Grenzen, daß er noch in vernünftiger Relation zu den Baukosten steht. Die „neue“ Streckenführung der Dreieinigkei, teilweise auf der alten Trasse, kann durch deren Verbreiterung trotzdem noch den oben bereits erwähnten verkehrstechnischen und städtebaulichen Funktionen gerecht werden, so daß die Lösung der Verkehrsführung in der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 31 einen Kompromiß zwischen finanztechnischer Machbarkeit und Verkehrs- und städtebaulicher Optimalplanung darstellt.

3.2 Art und Maß der baulichen Nutzung

Schon der städtebauliche Rahmenplan „Innenstadt“ gab den Planungsgedanken der räumlichen Trennung der gewerblichen Bauflächen entlang der Bahnlinie von den Mischbauflächen des Innenstadtgebietes durch die Straßentrasse der Dreieinigkeit vor, was auch im Bebauungsplan Nr. 31 nachvollzogen wurde und jetzt beibehalten werden soll.

Deshalb wurden die Mischgebietsflächen im Bereich der Verschwenkung der Straßentrasse auf die alte Verkehrsfläche der Dreieinigkeit ausgedehnt, wobei natürlich die gewerblichen Baubereiche im selben Maße verkleinert werden mußten. Da die Baugrenzen zwischen der Geltungsbereichsgrenze, der Dreieinigkeit, der Poststraße und der Johannisstraße insgesamt einen großen Baubereich für gemischte Bebauung markieren, war die Umplanung im Bereich der Nutzungsart wieder bis an die neue Straßentrasse nur sinnvoll. Die Ausweisung kleinerer gewerblicher Bauflächen auf dieser Seite der Dreieinigkeit ist städtebaulich nicht zweckmäßig und würde sich auch tatsächlich kaum verwirklichen lassen. Die Bebauung stellt auf dieser Straßenseite einen einheitlichen Bereich mit typischer innerstädtischer Mischnutzung dar.

Das Maß der baulichen Nutzung wurde im übrigen für alle Gebiete unverändert aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 31 übernommen.

3.3 Grünordnerische Überlegungen

Da durch diese Bebauungsplanänderung nur die Straßentrasse und die bebaubaren Bereiche verschoben aber nicht vergrößert werden, entsteht hinsichtlich der grünordnerischen Überlegungen gegenüber dem Bebauungsplan Nr. 31 keine veränderte Situation. Auf die Abarbeitung der grünordnerischen Überlegungen im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 31 und die dazugehörigen Ausführungen in der dortigen Begründung kann deshalb zurückgegriffen und verwiesen werden.

4. Art der Flächennutzung und deren Flächengröße

Das Plangebiet wird wie folgt genutzt:

<u>Nettobauland</u>		
im Mischgebiet	9.320 m ²	0,932 ha
im Gewerbegebiet	7.650 m ²	0,765 ha
<u>öffentliche Verkehrsflächen</u>		
Planstraße	4.900 m ²	0,490 ha
Fußgängerbereich und Parkfläche	800 m ²	0,080 ha
<u>Größe des Plangebietes insgesamt</u>	22.670 m²	≈ 2,3 ha
	=====	

5. Bodenordnende Maßnahmen, Finanzierung und Ver- und Entsorgung

Bodenordnende Maßnahmen zum grundbuchrechtlichen Erwerb der neuen Straßenverkehrsflächen wurden bereits eingeleitet. Probleme dabei sind nicht zu erwarten.

Die Finanzierung der Straßenbaumaßnahmen ist im Haushaltsplan der Stadt Nortorf abgesichert und wird teilweise aus Zuschüssen gedeckt. Näheres kann der Haushaltsplanung entnommen werden.

Hinsichtlich der Ver- und Entsorgung der Bauflächen kann auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 31 verwiesen werden, weil hierbei das ganze Bebauungsplangebiet bedacht werden muß, von dem die 1. Änderung nur einen Ausschnitt bildet. Die Ver- und Entsorgung kann aber einwandfrei, insbesondere im Zusammenhang mit den Straßenbaumaßnahmen, geregelt werden.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Nortorf hat die Begründung am 22.06.2000 gebilligt.

Nortorf, den 30. 08. 00




.....
Bürgermeister