

# Begründung zum B-Plan Nr. 80

der Stadt Itzehoe

für das Gebiet zwischen Brückenstraße, Helenenstraße, Bahnhofstraße und der Bahn

## 1. Rechtsgrundlagen und Verfahrensablauf

Grundlage dieses Bauleitplanverfahrens sind das Baugesetzbuch (BauGB) vom 08.12.86, das Maßnahmengesetz zum BauGB vom 28.04.93, das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 12.03.87, die Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23.01.90, die Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18.12.90 und die Landesbauordnung Schleswig-Holstein (LBO) vom 01.08.94, alle in der jeweils gültigen Fassung.

Durch Artikel 1 des Europarechtsanpassungsgesetzes (EAG Bau) wurde das Baugesetz am 24.06.2004 geändert. Unter Anwendung der Überleitungsvorschrift aus § 233 Abs. 1 EAG Bau wird das Bebauungsplanverfahren nach dem bisher geltenden Recht durchgeführt. Ein Umweltbericht gem. § 2 a BauGB ist somit entbehrlich.

Die Ratsversammlung der Stadt Itzehoe hat in ihrer Sitzung am 30.05.85 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80 zwischen Brückenstraße, Helenenstraße, Bahnhofstraße und der Bahn beschlossen.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB wurde im Rahmen einer Bürgerversammlung am 07.02.95 durchgeführt.

Der Magistrat hat in seiner Sitzung am 02.10.1995 den Entwurf des Bebauungsplanes und der Begründung gebilligt und die öffentliche Auslegung beschlossen. Diese fand in der Zeit vom 20.11.1995 - 21.12.1995 statt. Die Träger öffentlicher Belange sind hiervon unterrichtet worden.

Bedingt durch Planänderungen hat der Magistrat in seiner Sitzung am 11.08.1997 erneut die öffentliche Auslegung beschlossen. Die zweite öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom 15.09.1997 - 16.10.1997 statt. Die Träger öffentlicher Belange sind hiervon unterrichtet worden.

Bedingt durch eine weitere Planänderung hat der Bauausschuss in seiner Sitzung am 05.05.1998 eine erneute öffentliche Auslegung beschlossen. Die dritte öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom 02.06. bis 17.06.1998 statt. Die Träger öffentlicher Belange sind hiervon unterrichtet worden.

Die aus den öffentlichen Auslegungen eingegangenen Anregungen und Bedenken mit den dazugehörigen Stellungnahmen wurden der Ratsversammlung der Stadt Itzehoe am 28.04.2005 zur Beratung vorgelegt. Eine Entscheidung über die Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung war nicht erforderlich, da alle Anregungen mittlerweile ihre Erledigung gefunden hatten.

Die Ratsversammlung der Stadt Itzehoe hat in Ihrer Sitzung am 28.04.2005 den Bebauungsplan Nr. 80 als Satzung beschlossen und die Begründung hierzu gebilligt.

## 2. Inhalt des Flächennutzungsplanes

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 80 wurde die 52. Änderung des gemeinsamen Flächennutzungsplanes Itzehoe und Umland durchgeführt. Diese ist mit Datum vom 09.11.2004 vom Innenministerium genehmigt worden und mit Datum vom 16.12.2004 rechtswirksam.

Der aktuelle Flächennutzungsplan enthält in dem zu überplanenden Bereich folgende Darstellungen:

Im nördlichen Planbereich	Wohnbaufläche (W)
Im südlichen Planbereich	Gemischte Baufläche (M)
Im westlichen Planbereich	Verkehrsflächen
	Zweckbestimmung: Öffentliche Parkfläche

Die Darstellungen im Flächennutzungsplan entsprechen hinsichtlich ihrer Lage und Grundnutzung den Planinhalten, wie sie im Bebauungsplan konkretisiert worden sind. Der Bebauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

## 3. Angaben zum Bestand

Das Plangebiet wird im Norden von der Brückenstraße, im Osten von der Helenenstraße, im Süden von der Bahnhofstraße und im Westen von der Bahntrasse Hamburg-Westerland begrenzt.

Das Plangebiet wurde 1989 als „Sanierungsgebiet Biel“ förmlich festgesetzt. Die unbebauten Flächen waren zu Beginn der Planung im Besitz der Stadt Itzehoe, die übrigen befanden sich in Privatbesitz. Mittlerweile wurde der überwiegende Teil der Grundstücksflächen von der Stadt an Private bzw. Institutionen veräußert. Die zwischenzeitlich errichteten Neubauten wurden entsprechend der Festsetzungen des künftigen Bebauungsplanes realisiert.

Entlang der Brückenstraße und der Helenenstraße befinden sich 1- bis 3geschossige Häuser, die vorwiegend einer Wohnnutzung dienen. Vereinzelt sind gewerbliche Nutzungen (Dienstleistung bzw. Kleingewerbe) anzutreffen. Entlang der Bahnhofstraße befinden sich ebenfalls 1- bis 3geschossige Häuser, die zum Teil als Wohngebäude, zum Teil als gewerbliche Gebäude (Dienstleistung bzw. Geschäfte), zum Teil als Mischnutzung beider genutzt werden.

Der mittlere Bereich des Plangebietes wurde als Sägewerk und Holzhandel genutzt. Ende der 80er Jahre ist diese Nutzung nach einem Brand aufgegeben worden.

Im westlichen Teil des Plangebietes befand sich eine Fläche, die ehemals von der Bahn genutzt wurde. Diese Fläche wurde mittlerweile förmlich entwidmet und – gemäß den Festsetzungen des künftigen Bebauungsplanes – mit einem Parkhaus bebaut.

In den rückwärtigen Grundstücksbereichen entlang der Brückenstraße, der Helenenstraße bzw. der Bahnhofstraße sind normal gepflegte Hausgärten anzutreffen. Auf dem ehemaligen Sägewerksgebiet bzw. dem ehemaligen Bahngebiet sind vereinzelt Gehölze anzutreffen.

#### 4. Anlass der Planung

Das Plangebiet wurde mit Satzung vom 23.10.89 als förmliches Sanierungsgebiet festgelegt. Der bereits im städtebaulichen Rahmenplan 1986 als störende Nutzung ausgewiesene großflächig angelegte Betrieb der Holzhandlung Biel wurde im Jahre 1988 nahezu vollständig durch einen Brand zerstört. Dadurch befanden sich im Sanierungsgebiet Sägewerk Biel ungenutzte Brachflächen in einer Größenordnung von ca. 2 ha. Darüber hinaus waren die unmittelbar angrenzenden Flächen der Bahn AG außer durch tlws. ungeordnetes Parken wirtschaftlich nicht genutzt. Die Flächen in einer Gesamtgröße von ca. 1 ha wurden mittlerweile von der Stadt erworben.

Insgesamt war die Funktionsfähigkeit des Gebietes in bezug auf die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich, wie im städtebaulichen Rahmenplan dargestellt, nachhaltig gestört.

Als weitere Folge des Brandes ergab sich die Auflösung der Blockränder im Bereich der Helenenstraße. In weiten Bereichen fehlte die städtebaulich gebotene Raumbegrenzung.

Ziel dieses Bauleitplanverfahrens ist, eine geordnete und zukunftsweisende städtebauliche Entwicklung für das innerstädtische Flächenpotenzial herbeizuführen. Die ehemals gewerblichen Flächen (Holzhandlung Biel) sowie die Bahnflächen sollten für eine dem Bedarf und der städtebaulichen Situation angepassten neuen Nutzungskategorie zur Verfügung gestellt werden.

#### 5. Inhalt der Planung

Zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Schaffung eines Park-and-Ride-Platzes mit darunter befindlichem Mischwasserüberlaufbecken
- Schaffung von Auffangparkplätzen im westlichen Bereich zur Aufnahme von verdrängten Langzeitparkern aus dem Innenstadtbereich. Es ist ein Parkhaus mit ca. 600 Parkplätzen in drei Ebenen vorgesehen. Da die Abstandsflächen gem. LBO unterschritten werden, werden neben einer Baulinie die Höhen des Baukörpers über NN festgesetzt. Eine direkte Anbindung des Parkhauses an die Brückenstraße ist vorgesehen
- Schaffung der planungsrechtlichen Zulässigkeit für die Errichtung eines BHKW's im Parkhaus
- Ergänzung der Blockränder an der Helenenstraße unter Beteiligung der teilweise kleinteiligen Nutzungsstrukturen durch Festsetzung als besonderes Wohngebiet (WB) bzw. Mischgebiet (MI)
- Sicherung erhaltenswerter Bausubstanz, die über Modernisierungen und Instandsetzungen wieder nutzbar gemacht werden können

- Neuordnung der Blockinnenbereiche durch Schaffung von Freiräumen
- Einrichtung von Schutzmaßnahmen zur Abschirmung neuer Nutzungen sowie Verminderung der Bahnemissionen gegenüber dem Nutzungsbestand
- Ergänzung der erforderlichen Erschließungsanlagen (Anschluss an die Heleenstraße bzw. Bahnhofstraße)
- Ergänzung der Kfz-unabhängigen Wegeverbindungen durch Schaffung eines Fuß- und Radweges
- Anbindung an den geplanten straßenunabhängigen Fuß- und Radweg zum Stadtteil Edendorf (ehem. Bahntrasse Itzehoe – Wrist)

Die beschriebenen Maßnahmen stellen die Funktionsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich sowie in bezug auf den fließenden und ruhenden Verkehr wieder her.

Neben der Stärkung innenstadtnahen Wohnens durch sich einfügende Neubauten, wie auch durch Modernisierung/Instandsetzung erhaltenswerter Bausubstanz erfolgt eine Reparatur dieses Stadtbereiches. Neben der Stärkung der Wohnfunktion wird angestrebt, in diesem Bereich Dienstleister und wohnumfeldverträgliches Gewerbe anzusiedeln.

Durch die aufgezeigten Maßnahmen soll die Siedlungsstruktur den Erfordernissen des Umweltschutzes und den Anforderungen an gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen der Bevölkerung entsprechen.

## 6. Natur und Umwelt

Die neu zu bebauenden Flächen sind entweder zu 100 % versiegelt oder aber so stark durch ihre Nutzung verdichtet, dass durch die Planung keine neuen schwerwiegenden Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet werden. Aus diesem Grund ist die Aufstellung eines Grünordnungsplanes gem. § 6 Abs. 1 Landesnaturschutzgesetz nicht erforderlich.

Im Bereich des ehemaligen Sägewerkes und des nunmehr brachliegenden Bahngeländes sind Bodenuntersuchungen durchgeführt worden. In Teilbereichen wurden die Werte der Kategorie A der Hollandliste überschritten. Weitere Untersuchungen ergaben, dass es sich hierbei lediglich um oberflächennahe Verunreinigungen handelt. Die C-Werte der Hollandliste wurden in keinem Fall erreicht. Dennoch wird vorgeschlagen, im Bereich der auffälligen Sondierungspunkte den oberflächennahen Boden auszukoffern und auf eine geordnete Deponie zu verbringen.

## 7. Immissionsschutz

Der Planbereich ist Verkehrslärmbelastungen von der Brückenstraße, dem Leuenkamp, der Bahntrasse, der Bahnhofstraße und der Lindenstraße ausgesetzt. Aus diesem Grunde wurde eine lärmschutztechnische Untersuchung vom TÜV Nord durchgeführt. Bezogen auf die konkrete Bauausführung des Parkhauses wurde das Lärmgut-

achten nochmals fortgeschrieben. Die Empfehlungen des Fachgutachtens sind in das Bauleitplanverfahren eingeflossen und schlagen sich u. a. in den schalltechnischen Festsetzungen nieder. Die zu errichtende Parkpalette wird so ausgeführt, dass sie aktiven Lärmschutz übernimmt.

## 8. Erschließung

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Herstellung einer neuen Erschließungsstraße mit Anbindung an die Helenen- und Bahnhofstraße. Auf der Nordseite erfolgt darüber hinaus eine Anbindung der oberen Parkhausebene an die Brückenstraße

Durch die beabsichtigten Nutzungen im Plangebiet sind Auswirkungen der Neuverkehre auf das direkt angrenzende Straßennetz zu erwarten. Zur Analyse dieser Auswirkungen wurde durch ein Fachbüro auf Basis von Prognosewerten zur Verkehrserzeugung eine verkehrstechnische Stellungnahme erarbeitet. Darin wurden sowohl Leistungsnachweise für Knotenpunkte durchgeführt als auch Ausbaustandards ermittelt und Varianten zur Verkehrsführung untersucht. Im Resümee ergeben sich folgende Aussagen:

Die Anbindung des Parkhauses an die Brückenstraße ist unter Berücksichtigung der Analyseverkehrsbelastungen bei Zulassung aller Verkehrsbeziehungen ohne Signalanlage ausreichend leistungsfähig. Allerdings können im Prognosehorizont 2010 ohne Signalanlage nur die Fahrbeziehungen rechts rein und rechts raus zugelassen werden, was dem Entlastungsziel der Brückenstraße widersprechen würde. Die Lage der Abfertigungsanlagen in der Parkhauseinfahrt sind so zu gestalten, dass sich vor den Schranken wenigstens zwei Fahrzeuge aufstellen können, um Behinderungen des Geradeausverkehrs auf der Brückenstraße zu vermeiden.

Auf dem Ostabschnitt der Helenenstraße zwischen Bahnhofstraße und Wilhem-Biel-Straße kann aus verkehrstechnischer Sicht Zweirichtungsverkehr zugelassen werden. Hierdurch würde sich die Anbindung des Bebauungsplangebietes Nr. 80 sowie des B-Plangebietes Nr. 111 (Dithmarscher Platz) verbessern.

Die Linksabbieger von der Bahnhofstraße in die Helenenstraße verursachen im Verlauf der Hauptstraße auch ohne Berücksichtigung von Aufstellflächen nur geringfügige Behinderungen. Aus der Helenenstraße kann auch weiterhin nur rechts in die Bahnhofstraße eingebogen werden. Linksabbieger können aus Leistungsfähigkeitsgesichtspunkten nicht zugelassen werden.

Am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Draisine sollte aufgrund der unmittelbaren Nähe zum signalisierten Knotenpunkt Bahnhofstraße/Viktoriastraße und der daraus resultierenden Auswirkungen ein Linksabbiegen aus der Draisine in die Bahnhofstraße weiterhin untersagt werden.

Aufgrund der Leistungsfähigkeit der Anbindung der Draisine an die Bahnhofstraße mit einer bereits vorhandenen Linksabbiegespur von der Bahnhofstraße können die aus dem Plangebiet aus dieser Fahrtrichtung resultierenden zusätzlichen Verkehre auch über die Draisine mit abgewickelt werden, so dass der angedachte Zweirichtungsverkehr im Ostabschnitt der Helenenstraße und auch der Linksabbieger in der Helenenstraße nicht zwingend erforderlich wird.

## 9. Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Plangebietes wird durch Anschluss an die bereits vorhandenen Leitungsnetze (Trinkwasser, Strom) sichergestellt.

Die Entsorgung (Regen- und Schmutzwasser) wird über den Anschluss an das städtische Netz gewährleistet.

Die Beseitigung des Hausmülls erfolgt entsprechend der Satzung des Kreises Steinburg.

## 10. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP gem. § 2a BauGB)

Durch die Planänderung werden keine Vorhaben ermöglicht, die gem. Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeit eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erfordern würden. Auf der vormals ohnehin baulich genutzten und damit überwiegend versiegelten Fläche wird lediglich das künftige Nutzungsspektrum spezifiziert. Eine allgemeine Vorprüfung dieses Planungsfalles hat ergeben, dass aus folgenden Gründen nicht mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen ist:

- Es handelt sich bei dem Plangebiet bereits um eine überplante Siedlungsfläche und keinen Außenbereich nach § 35 BauGB
- Die Planung beinhaltet keine Veränderungen an Biotopen oder anderen bedeutsamen Landschaftselementen
- Die Planung führt nicht zu Auswirkungen auf Kultur- oder sonstige Sachgüter
- Durch die neuen Nutzungen sind keine maßgeblichen Umweltauswirkungen, z.B. hinsichtlich Lärm, Luft, Wasser, Klima oder Landschaft zu erwarten. Die bestehenden Belastungen aufgrund der Lage des Plangebietes wurden durch entsprechende Fachgutachten ermittelt. Die abgeleiteten Minimierungsvorschläge sind in die Planung eingeflossen.

Auf einen weitergehenden Umweltbericht kann verzichtet werden. Die geringfügig berührten umweltrelevanten Belange wurden im Rahmen der regulären Bauleitplanung in die planerische Abwägung eingestellt.

**11. Flächenangaben und Kosten**

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 50.325 m<sup>2</sup>. Davon entfallen auf die:

- <u>Baugebietsflächen</u>		ca. 32.770 m <sup>2</sup>
Besonderes Wohngebiet	ca. 16.040 m <sup>2</sup>	
Mischgebiet	ca. 16.730 m <sup>2</sup>	
- <u>Verkehrsflächen</u>		ca. 11.200 m <sup>2</sup>
Straßenverkehrsflächen	ca. 5.130 m <sup>2</sup>	
Verkehrsberuhigter Bereich	ca. 2.540 m <sup>2</sup>	
P + R	ca. 3.530 m <sup>2</sup>	
- <u>Flächen besonderer Nutzungsart</u>		ca. 6.315 m <sup>2</sup>
Parkhaus (III)		
- <u>Versorgungsflächen</u>		ca. 40 m <sup>2</sup>
<b>Summe</b>		<b>ca. 50.325 m<sup>2</sup></b>

Da sowohl die Herstellung der Straßen, Ver- und der Entsorgungsleitungen als auch der Bau des Parkhauses bereits abgeschlossen sind, ist eine Kostenschätzung hierfür entbehrlich.

Aufgestellt am 12.04.2005 gem. § 9 Abs. 8 BauGB.

Stadt Itzehoe

Blaschke  
Bürgermeister

