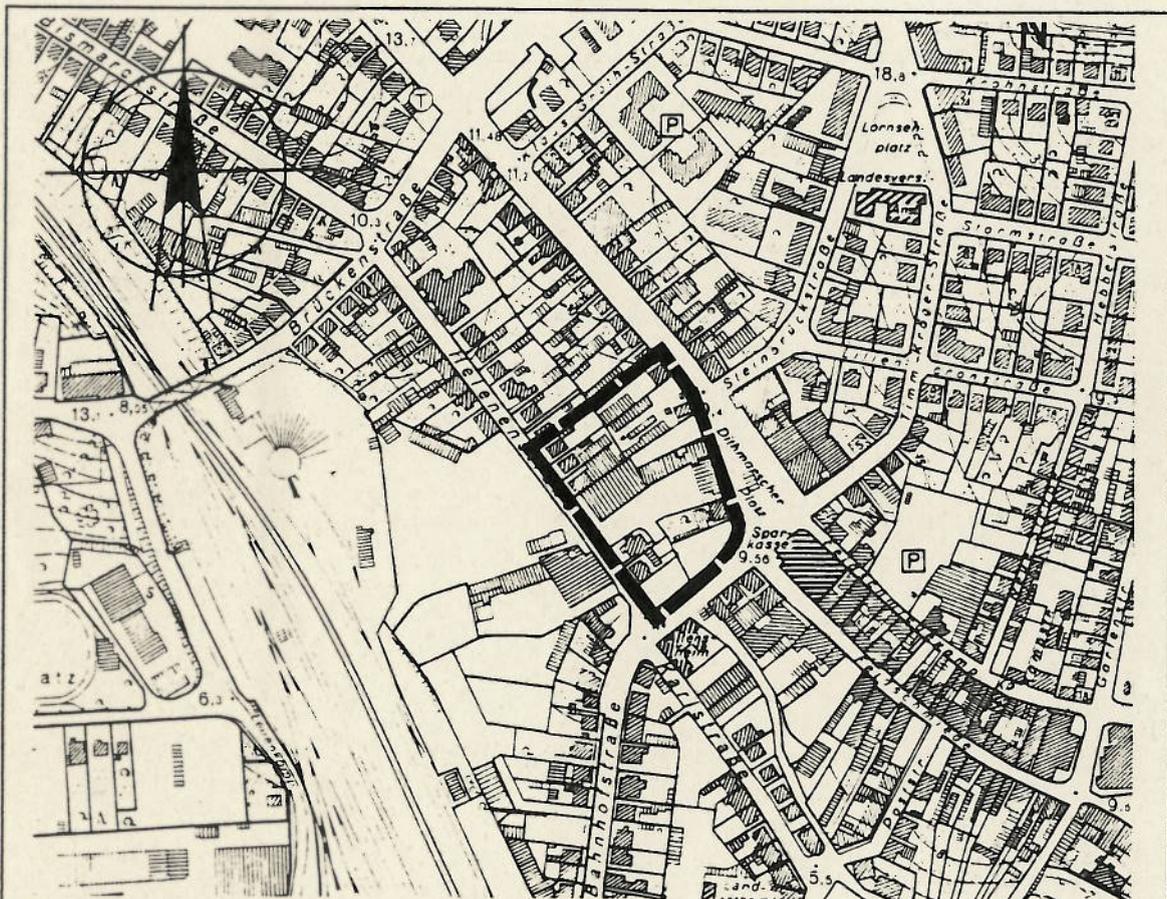


Begründung

zum

Bebauungsplan Nr. 111

für das Gebiet zwischen Dithmarscher Platz,
Bahnhofstraße und Helenenstraße



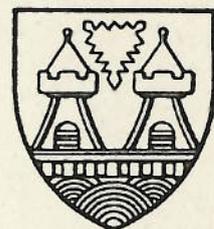
Übersichtsplan

M. 1 : 5.000

Mit Vervielfältigungsgenehmigung vom Landesvermessungsamt Schleswig – Holstein

STADT ITZEHOE

Stadtplanung



Inhaltsverzeichnis

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	3
1.1 Rechtliche Grundlagen und Verfahrensablauf	3
1.2 Landesplanerische Vorgaben und Flächennutzungsplan Itzehoe	3
1.3 Rahmenplanung	4
1.4 Räumlicher Geltungsbereich.....	4
1.5 Angaben zum Bestand	5
2 Anlaß und Ziele der Planung	5
2.1 Anlaß der Planung	5
2.2 Ziele der Planung.....	6
3 Inhalte des Bebauungsplanes	6
3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise etc.	6
3.2 Grünaspekte, Eingriff/Ausgleich.....	8
3.3 Immissionsschutz.....	9
3.4 Verkehr, Ver- und Entsorgung	9
4 Flächen und Kosten	10

Anlage

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Rechtliche Grundlagen und Verfahrensablauf

Grundlagen dieses Bauleitplanverfahrens sind das Baugesetzbuch (BauGB) vom 27.08.1997, die Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23.01.90, die Planzeichenverordnung (PlanzV) vom 18.12.90 und die Landesbauordnung Schleswig-Holstein (LBO) vom 11.07.1994, alle jeweils in der derzeit geltenden Fassung.

Verfahrensschritt	Datum
Aufstellungsbeschuß (vom Magistrat der Stadt Itzehoe)	10.02.1997
Frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB (in Form eines 2wöchigen öffentlichen Aushanges)	10.11. bis 24.11.1997
TöB-Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB	08.02. bis 09.03.1999
Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB	08.02. bis 09.03.1999
Erneute öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 3 BauGB	06. bis 20.09.1999
Satzungsbeschuß gem. § 10 Abs. 1 BauGB (Ratsvers.)	

Zugunsten einer Verfahrensbeschleunigung wurde die Dauer der erneuten öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 3 Satz 2 BauGB auf zwei Wochen verkürzt. Die Änderungen, die zur erneuten Auslegung führten, beziehen sich fast ausschließlich auf das ehemalige Kfz-Betriebsgrundstück. Die Betroffenen haben in den vorangegangenen Verfahrensschritten von den Möglichkeiten der Beteiligung bereits ausgiebig Gebrauch gemacht und dadurch u. a. zur Zusammenstellung des Abwägungsmaterials beigetragen.

1.2 Landesplanerische Vorgaben und Flächennutzungsplan Itzehoe

Im neuen Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein wird Itzehoe als Mittelzentrum mit Lage im ländlichen Raum eingestuft. Die Stadt mit ihrem Umlandsbereich bildet einen regionalen Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkt und soll u. a. zur Stärkung der ländlichen Räume darin weiterentwickelt werden. Zur Verringerung der Inanspruchnahme von Grund und Boden ist vor allem die Innenentwicklung einschl. Umnutzung von ehemals anderweitig baulich genutzten Flächen voranzutreiben. Baulandreserven sind zu mobilisieren. Ebenso ist eine verstärkte Nutzungsmischung anzustreben, damit Wohn- und Arbeitsstätten, private und öffentliche Einrichtungen der Versorgung, Bildung, Erholung, der Gesundheitspflege, Kultur und des Verkehrs für die Bevölkerung unter vertretbarem Zeit- und Kostenaufwand erreichbar sind.

Seitens der Landesplanung¹ wird für den Zeitraum von 1995 bis 2010 in Gesamt-Schleswig-Holstein mit einem Wohnungsneubedarf von ca. 191.300 WE gerechnet, wobei allein der Kreis Steinburg mit etwa 8.100 WE veranschlagt wird. Hierin sind sowohl der Wohnungsneubedarf, resultierend aus dem erwarteten Bevölkerungszuwachs, als auch der Nachhol- und Ersatzbedarf enthalten. Aufgrund der Zentralitätsfunktion wird sich ein großer Teil dieses Wohnraumbedarfs auf Itzehoe richten.

¹ Landesraumordnungsplan Schl.-H., 1998

Nach den Ermittlungen im Rahmen der Flächennutzungsplanaufstellung wurde allein für die Stadt Itzehoe im Planungszeitraum (1995 - 2010) ein Wohnungsneubaubedarf von ca. 4.800 WE geschätzt. Auch wenn diese Annahme durch die aktuellen Entwicklungen sowie die überarbeiteten Zahlen der Landesplanung voraussichtlich zu relativieren ist, bleibt für Itzehoe nach wie vor ein Bedarf an Wohnungen bestehen.

Die vorliegende Planung entspricht auf ganzer Linie den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Der z. Z. noch wirksame gemeinsame Flächennutzungsplan Itzehoe und Umland aus dem Jahre 1982 stellt den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 111 als „gemischte Baufläche“ (M) dar. Im Bebauungsplan ist ein Mischgebiet (MI) festgesetzt. Dem Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB wird somit entsprochen.

1.3 Rahmenplanung

Das Plangebiet liegt innerhalb des städtebaulichen Rahmenplanes „Nordwestliche Innenstadt“². In dem Erläuterungsbericht werden verschiedene Mißstände aufgezählt und Erneuerungskonzepte skizzenhaft dargelegt. Folgende städtebauliche Mißstände werden genannt:

- Fehlende baulich-räumliche Fassung des Blocks, sowie
- störender Gewerbebetrieb.

Das städtebauliche Planungskonzept enthält vor allem folgende Aussagen:

- Funktionale Stärkung des Dithmarscher Platzes (u.a. durch den bereits fertiggestellten neuen Kopfbau an der Bahnhofstraße)
- Baulückenschließungen
- Herstellung eines Verbindungsweges zwischen dem Dithmarscher Platz und der Helenenstraße als funktionale Verknüpfung zum Biel'schen Gelände
- Langfristige Betriebsaufgabe des Autohauses und damit Freisetzung eines weiteren innerstädtischen Entwicklungspotentials.

Durch die Bebauungsplanaufstellung soll die auf Rahmenplanebene entwickelte städtebauliche Konzeption weiter konkretisiert und verbindlich festgesetzt werden. Dabei kann es sich lediglich um eine Angebotsplanung handeln, die den betroffenen Grundstückseigentümern sowohl die Chancen der Ausnutzung und Aufwertung der Flächen als auch den Rahmen der künftigen Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigt.

1.4 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ist ca. 1,13 ha groß und umfaßt die Grundstücke Dithmarscher Platz 1 bis 9 einschl. Lindenstraße 5, Helenenstr. 2 bis 10 sowie Bahnhofstraße 2 - 6. Das Plangebiet liegt am nordwestlichen Rand der Innenstadt und somit unmittelbar im Stadtzentrum. Es grenzt sowohl an die Hauptgeschäftszone (FuZo) als auch an die Sanierungsgebiete „Altstadt II“ und „Sägewerk Biel“ an.

² Rahmenplan „Nordwestl. Innenstadt“, am 13.11.1997 von der Ratsversammlung beschlossen

1.5 Angaben zum Bestand

Das Gebiet ist durch eine stark heterogen genutzte, teilweise moderne Mischbebauung am Dithmarscher Platz sowie durch den mittlerweile aufgegebenen Kfz-Betrieb geprägt. Teile des Autohauses wurden zwischenzeitlich bereits umgenutzt (z.B. Zweiradhandel und -werkstatt). An der Helenenstraße überwiegt deutlich die Wohnnutzung, unterbrochen von der unmaßstäblichen rückwärtigen Kfz-Betriebshalle und einem kleineren Handwerksbetrieb im rückwärtigen Teil eines Wohngrundstückes.

Das Gelände fällt von Norden nach Süden um ca. 1 m ab (von 9,4 m ü. NN auf ca. 8,4 m ü. NN). Etwa bis vor 120 Jahren befand sich im Planbereich ein größerer Teich, der über den Mühlenbach mit der Störschleife verbunden war. Dieser sog. „Feldschmiedeteich“ wurde zwecks Bebauung beseitigt. Anfang der 50er Jahre wurde die Graver'sche Mühle auf dem Grundstück Dithmarscher Platz 5 abgerissen und gegen ein Autohaus mit integrierter Tankstelle ersetzt.

Die nähere Umgebung des Plangebietes läßt sich im Bereich Dithmarscher Platz als mischgebietstypisch beschreiben. Die Helenenstraße ist hingegen als allgemeines Wohngebiet einzustufen, wobei im Bereich an der Einmündung Bahnhofstraße eine leichte Durchmischung einsetzt. Auf der gegenüberliegenden Seite entsteht zur Zeit ein neues Pflegezentrum mit einer Kapazität von ca. 90 Betten. Der Entwurf des ebenfalls in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 80 weist hier ein besonderes Wohngebiet (WB) aus.

2 Anlaß und Ziele der Planung

2.1 Anlaß der Planung

Durch die Aufgabe des Kfz-Gewerbebetriebes ergab sich sowohl die Chance als auch das Erfordernis, das ca. 0,5 ha große innerstädtische Flächenpotential entsprechend den übergreifenden städtebaulichen Zielen neu zu gestalten und die künftige Entwicklung verbindlich zu leiten.

Durch die Planung soll der künftige Rahmen für eine verträgliche innerstädtische Mischnutzung definiert werden. Insbesondere für das ehemalige Gewerbegrundstück geht es - wie im Rahmenplan „Nordwestliche Innenstadt“ vertieft ausgearbeitet - um eine gesamthafte funktionale und gestalterische Wandlung des Kfz-Betriebes mit Verknüpfung zwischen Dithmarscher Platz und Helenenstraße. Bei der angestrebten konzeptionellen Neuordnung sind die Belange des Wohnens an der Helenenstraße zu berücksichtigen.

Zur Koordinierung der privaten und öffentlichen Belange und Umsetzung der Rahmenplanziele (siehe Pkt. 1.3) ist eine verbindliche Überplanung des Gebietes erforderlich.

Zur Sicherung der Planung wurde für das Grundstück Helenenstr. 6 von der Ratsversammlung am 24.09.1998 der Erlaß eine Veränderungssperre beschlossen. Diese trat nach vorheriger Bekanntmachung am 08.10.1998 in Kraft. Zuvor wurde bereits bei entsprechenden Bauvoranfragen von dem Instrument der Zurückstellung gebraucht gemacht.

2.2 Ziele der Planung

Die städtebaulichen Ziele lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Eindeutige Festlegung der Gebietskategorien und Nutzungsspektren als Grundlage für künftige städtebauliche Entwicklung
- Erhalt und Fortentwicklung der zentrumsnahen Wohnlage an der Helenenstraße unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse
- Rahmenvorgabe für anstehende Gebäudeneu,- oder Umbauten
- Entkernung des Blockinnenbereiches
- Ergänzung einer fehlenden (Fuß-) Wegebeziehung zwischen Helenenstr. und Dithmarscher Platz als funktionale Verknüpfung
- Ergänzung der Raumkanten durch Baulückenschließung
- Erhalt und Fortentwicklung der historisch gewachsenen gestalterischen Quartierstypik.

3 Inhalte des Bebauungsplanes

3.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise etc.

Zum Erhalt und zur Fortentwicklung der typischen Nutzungsmischung entlang des Dithmarscher Platzes und an der Bahnhofstraße wird in diesen Bereichen ein Mischgebiet (MI) festgesetzt.

Der Dithmarscher Platz wurde unlängst durch diverse bauliche Maßnahmen neu gestaltet und hat als End- bzw. Anfangspunkt der Hauptgeschäftszone Itzehoes städtebaulich die Funktion einer Visitenkarte. Nutzung und Gestaltung des Platzes einschl. Randbebauung haben eine ausstrahlende Wirkung bis in die Fußgängerzone. Die Nutzungsstruktur dieses Bereiches läßt sich mit einer überwiegend kleinteiligen Geschäftsstruktur beschreiben, die eine facettenreiche Mischung von traditionellem Einzelhandel, SB-Läden und Filialisten enthält. Sowohl aus landes- und regionalplanerischer als auch kreisspezifischer Sicht kommt Itzehoe als Mittelzentrum für den eigenen Bereich und auch benachbarter Nahbereiche eine besondere Bedeutung zu: Die Stadt soll eine über die Grundversorgung hinausgehende differenzierte Versorgungsmöglichkeit zur Deckung des gehobenen längerfristigen Bedarfs bieten. Hierfür ist die Attraktivität der Innenstadt von existentieller Bedeutung. Durch die bisherigen Bemühungen mittels der Rahmenplanung und Sanierung wurden bereits wesentliche Schritte zur Strukturverbesserung erzielt, so daß die Itzehoer Innenstadt die ihr zukommende städtebauliche Funktion überwiegend auszufüllen vermag. Jedoch hat die zunehmende Ausbreitung von Spielhallen und ähnlichen Einrichtungen eine Verdrängung der vorhandenen Nutzungen zur Folge und führt damit zu einer Veränderung der innerstädtischen Nutzungsstruktur. Zumeist beanspruchen Vergnügungsstätten (wie Spielhallen u. ä.) Räumlichkeiten, die vorher von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben genutzt wurden, was im Hinblick auf Spielhallen durch das Mißverhältnis bezüglich der Wettbewerbschancen zu erklären ist. Betreiber von Spielhallen sind in der Lage, einen wesentlich höheren Mietzins zu zahlen als an-

dere Nutzer. Durch den Ausschluß von Vergnügungsstätten soll eine weitere städtebaulich nachteilige Massierung dieser Einrichtungen verhindert werden. Über die nachteiligen Strukturveränderungen hinaus stellen sich diese Einrichtungen als Störfaktor im Erscheinungsbild eines Hauptgeschäftsbereiches dar. Der Zusammenhang von Einkaufsstraßen wird durch diese Nutzungen unterbrochen. Die äußere Gestaltung von Spielhallen und anderen Vergnügungsstätten ist in der Regel unattraktiv (z. B. hinsichtlich der Schaufensterpräsentation) und lädt den Käufer- und Passantenstrom keineswegs zum Verweilen ein. Dies wirkt sich auf die benachbarten Nutzungen abträglich aus. Bezogen auf die umliegenden Geschäfts- und Dienstleistungsbetriebe kommt es zum Absinken des Niveaus, Attraktivitätsverlust und ggf. zur Wertminderung der Immobilien.

Tankstellen sind aufgrund der engen Blockstruktur im dichtbesiedelten Innenstadtbereich im Hinblick auf Stadtgestaltung und Immissionen sowie wegen der sensiblen Verkehrssituation städtebaulich unerwünscht und werden deshalb ausgeschlossen. Gartenbaubetriebe disqualifizieren sich durch die vorhandene Bebauung sowie die hierfür üblicherweise benötigte Flächengröße.

An der Helenenstraße wird durch die Festsetzung eines eingeschränkten Mischgebietes (MI e) eine Mischnutzung ermöglicht, die insbesondere auf Erhalt und Fortentwicklung einer zentrumsnahen Wohnlage abzielt und dabei gleichzeitig ein gewisses Spektrum für wohnverträgliche Mischnutzungen zuläßt. Die Möglichkeiten für „Nicht-Wohnnutzungen“ müssen an dieser Stelle über das hinausgehen, was in einem allgemeinen Wohngebiet zulässig wäre, da sonst der Rahmen für künftige Entwicklungen zu eng gefaßt wäre. Die gebotene besondere Mischgebietsform ergibt sich zum einen aus der „dienenden Funktion“, die diesem rückwärtigen Bereich im Hinblick auf die Fußgängerzone zukommt. Zum anderen handelt es sich um eine Übergangszone zwischen der Hauptgeschäftszone und einem innerstädtischen Wohngebiet. Die Helenenstr. ist überwiegend durch Wohnnutzungen geprägt und wird durch die Errichtung des Pflegeheimes vom Zweckverband direkt gegenüber dem Plangebiet in dieser städtebaulichen Ausrichtung noch verstärkt. Zum Schutz der Wohnnutzungen und zugunsten einer abgestimmten Übergangsmischnutzung werden sonstige Gewerbebetriebe gem. § 6 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO ausgeschlossen. Nicht störende Handwerksbetriebe, die in einem allgemeinen Wohngebiet angesiedelt werden könnten, sind jedoch verträglich und deshalb zulässig.

Die Gebäude des Kfz-Betriebes unterliegen dem Bestandsschutz. Hierüber hinausgehende Erneuerungen oder Erweiterungen werden an der Helenenstr. aufgrund der Einschränkung künftig nicht mehr zulässig sein. Der private Belang „Interesse des Eigentümers am Fortbestand der zulässigen Nutzung“ (Erhaltungsinteresse) relativiert sich dadurch, daß für die übrigen ehemaligen Betriebsteile am Dithmarscher Platz bereits verschiedene Nutzungsänderungen vollzogen wurden und auch für die Gebäude an der Helenenstraße anderweitige Nutzungsabsichten in Form von Bauanfragen offenkundig wurden. Darüber hinaus wurde die allgemein publik gemachte Schließung des Autohauses u.a. damit begründet, daß sich ein solcher Betrieb an diesem Standort nicht halten ließe. Die vorhandene Größe des Betriebsgrundstücks, mangelnde Erweiterungspotentiale sowie die Lage im Stadtgebiet lassen auf längere Sicht eine Rentabilität fraglich erscheinen. Von betrieblichen Entwicklungs- oder Erweiterungsinteressen kann aus o. g. Gründen nicht ausgegangen werden.

Durch die Einschränkung des Mischgebietes soll ferner verhindert werden, daß die umfangreiche Hauptgeschäftszone noch weiter als bisher ausgedehnt und

dadurch zunehmend geschwächt wird. Häufige Inhaberwechsel und Leerstände der Ladenflächen lassen erkennen, daß Einzelhandelsflächen mehr als ausreichend vorhanden sind. Die Hauptgeschäftszone mit dem Dithmarscher Platz bzw. der Bahnhofstr. als eindeutigen Endpunkt soll darüber hinaus nicht „zerfaser“ werden. Aus diesem Grund ist Einzelhandel hier nur in Form der sogenannten „Nachbarschaftsläden“ im Sinne des § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO, d.h. der Versorgung des Gebiets dienende kleinere Läden, zulässig.

Der Baublock 5 erfährt durch die Anwendung der Gliederungsinstrumente eine Aufwertung als innerstädtischer Wohnstandort. Durch die zulässigen zwei Vollgeschosse (zuzüglich ausgebautes Dachgeschoß) und durch die über eine straßenbegleitende überbaubare Grundstücksfläche hinausgehende Baufläche werden darüber hinaus gute Möglichkeiten für attraktive Wohn- und Dienstleistungsbebauung geschaffen, was ebenfalls zur Aufwertung beiträgt.

Zur Wahrung der Maßstäblichkeit wird entlang des Dithmarscher Platzes eine maximale 3Geschossigkeit, in der Linden- und Helenenstraße hingegen eine 2Geschossigkeit festgesetzt. Die Festsetzungen der GRZ und GFZ sind auf die vorgeprägte Bebauung und die Geschossigkeit abgestimmt. Die überbaubaren Grundstücksflächen und die Bauweise greifen die Blockstruktur auf und führen diese fort. Die besondere Situation auf dem ehemaligen Kfz-Betriebsgrundstück (z.B. Grundstücksbreite und -tiefe) führte dazu, hier im Vergleich zu den angrenzenden Flächen eine größere Bautiefe auszuweisen. Die Baulückenschließung am Dithmarscher Platz gehört zur städtebaulichen Zielsetzung und wird durch die geschlossene Bauweise planerisch umgesetzt.

3.2 Grünaspekte, Eingriff/Ausgleich

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 111 ist eine Inanspruchnahme von Flächen der „offenen Landschaft“ nicht verbunden. Der Plangeltungsbereich liegt im innerstädtischen Siedlungsgefüge und ist im Entwurf zum Landschaftsplan der Stadt Itzehoe als Vorranggebiet für die bauliche Nutzung ausgewiesen. Es sind weder ein „schutzwürdiger Lebensraum“ noch sonstige erhaltenswerte Grünbestände in Form von Einzelbäumen o.ä. vorhanden. Anpflanzgebote sollen zur Durchgrünung und damit Attraktivitätssteigerung beitragen.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes werden keine Voraussetzungen für einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 8 a Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes geschaffen, da bereits vor Überplanung Baurechte auf der Grundlage von § 34 BauGB bestanden. Eine Eingriff/Ausgleichs-Bilanzierung ist somit entbehrlich. Ebenso ist aufgrund der Größenordnung und Struktur des vorliegenden Gebietes eine vertiefende Darstellung der Ziele des Naturschutzes in einem eigenständigen Fachgutachten (Grünordnungsplan) nicht erforderlich.

Sofern es zu verstärktem Geschosswohnungsbau kommt, sind die erforderlichen Spielplätze für Kleinkinder von den Grundstückseigentümern auf den Grundstücken anzulegen. Für schulpflichtige Kinder sind Spielmöglichkeiten auf dem Planschbeckengelände vorhanden und über die Fußwege und Ampelkreuzungen zu erreichen.

3.3 Immissionsschutz

Das Plangebiet wird im wesentlichen durch den Verkehrslärm beeinträchtigt, der aus der hohen Verkehrsdichte auf der Lindenstr./Bahnhofstr. resultiert. Es handelt sich um eine innerstädtische Bundesstraße (B 77) als Hauptverkehrsader. Durch die Realisierung der Bebauungsplaninhalte wird die vorhandene Verkehrssituation nicht oder nur unwesentlich verändert. Es handelt sich somit um eine faktische Vorbelastung, die für innerstädtische Siedlungsgebiete typisch ist. Eine Reduzierung der Verkehrsbelastung und damit gleichzeitig des Verkehrslärmes kann nicht mit den Mitteln des Bebauungsplanes erzielt werden. Derartige Bemühungen werden auf der Ebene der städtischen Verkehrsplanung (Generalverkehrsplanung, ÖPNV-Verbesserung, Fuß- und Radwegeausbau) vorgenommen. Die Ausweisung eines weniger schutzwürdigen Gebietes kommt nicht in Frage, da dies sowohl dem städtebaulichen Kontext als auch der planerischen Zielsetzung entgegenstehen würde. Die Standortgunst für eine Mischgebietsausweisung ist zu berücksichtigen.

Aufgrund einer Verkehrszählung wurde eine überschlägige Ermittlungen der Lärmbelastungen vorgenommen (siehe Anlage zur Begründung). Im Ergebnis ist festzustellen, daß die Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) für Mischgebiete nicht unwesentlich überschritten werden. Da aktive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der örtlichen Situation nicht in Frage kommen, sind passive Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt.

Im Rahmen einer Altlastenrecherche wurde seitens der Kreiswasserbehörde auf eine Verunreinigung des Untergrundes mit Kohlenwasserstoffen beim ehemaligen Kfz-Betrieb hingewiesen. Eine Gefährdungsabschätzung wurde durchgeführt. Da die Altlast unterhalb der jetzigen Bebauung liegt, ist eine Sanierung durch Austausch des kontaminierten Erdreichs erst bei Abriß der entsprechenden Gebäude möglich. Die dann erforderliche Sanierung wird seitens der Wasserbehörde überwacht. Der betroffene Bereich wurde in der Planzeichnung gem. § 9 Abs. 5 Nr. 3 gekennzeichnet. Hierdurch wird im Hinblick auf künftige Baugesuche auf das Vorhandensein der Altlasten hingewiesen („Warnfunktion“).

3.4 Verkehr, Ver- und Entsorgung

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die vorhandenen Straßen. Durch die Überplanung wird die verkehrsplanerische Funktion dieser Straßenzüge nicht verändert. Auch dürften sich die Verkehrsbelastungswerte, insbesondere in der Helenenstraße, aufgrund der eventuell hinzukommenden Misch- oder Wohnbebauung - wenn überhaupt - nur unwesentlich erhöhen. Die Möglichkeiten für eine Öffnung des südlichen Teilabschnittes der Helenenstraße für den Zweirichtungsverkehr (zur Zeit Einbahnstraße) werden im Zusammenhang mit dem angrenzenden Bebauungsplan Nr. 80 zur Zeit untersucht. Die dafür benötigten Flächen stehen im vorhandenen Straßenraum zur Verfügung.

Durch die Lage an einem Hauptverkehrsknotenpunkt einer innerörtlichen Bundesstraße mit verschiedenen Ampelanlagen, Bushaltestellen und Parkplatzanlagen ergibt sich am Dithmarscher Platz ein „neuralgischen Punkt“, bei dem private Grundstückszu- und Abfahrten leicht Konfliktsituationen auslösen können. Die Aufhebung vorhandener, kritischer Kfz-Zufahrten kann auf Grundlage der Straßengesetze vorgenommen werden, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dies erfordern und der betroffene Anlieger gleichzeitig eine andere, zwecktaugliche Zufahrtsmöglichkeit hat. Im Fall der Grundstücke Bahnhofstraße

2 bis 6 und Dithmarscher Platz 3 erfolgt die Erschließung bereits zum heutigen Zeitpunkt rückwärtig, von der Helenenstraße aus.

Ein wesentliches städtebauliches Planungsziel ist die Schaffung einer funktionalen Verknüpfung der Fußgängerzone mit dem künftigen Auffangparkhaus (ca. 600 Einstellplätze). Darüber hinaus gilt es, sowohl das Pflegezentrum als auch die neue bedeutende Veloroute der Stadt, die auf dem Biel'schen Gelände beginnt und Richtung Edendorf verläuft, an das Stadtzentrum anzubinden. Eine der Öffentlichkeit zugängliche, straßenunabhängige Wegebeziehung, die das Biel'sche Gelände mit dem Dithmarscher Platz verknüpft, ist hierfür erforderlich. Durch Eintragung einer Trasse mit Geh-, Fahr und Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit wird die Rechtsgrundlage geschaffen, um die für den öffentlichen Fuß- und Radweg notwendige Inanspruchnahme der privaten Grundstücksflächen durchsetzen zu können. Die Umsetzung selbst erfolgt durch Eintragung von Grunddienstbarkeiten oder Baulasten. Da die Nutzung des Weges nicht grundsätzlich mit privaten Nutzungsabsichten unvereinbar ist, kann auf die Ausweisung einer „öffentlichen Verkehrsfläche“ verzichtet werden. Die vorhandene Durchfahrt auf dem Grundstück Dithmarscher Platz 5 bietet sich als Durchgang an.

Öffentliche Parkplätze sind auf umliegenden Flächen außerhalb des Plangebietes vorhanden. Darüber hinaus soll eine erhebliche Anzahl demnächst in dem Parkhaus auf dem Biel'schen Gelände geschaffen werden (s. oben). Private Stellplätze und ggf. Garagen können auf den Grundstücken oder in Form von Tiefgaragen nachgewiesen werden. Innerhalb der vorderen Grundstücksflächen am Dithmarscher Platz bzw. an der Linden- und Bahnhofstr. sind Stellplätze oder Garagen aus gestalterischen Gründen nur innerhalb von Hochbauten zulässig.

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes ist durch Anschluß an die bereits vorhandenen Leitungsnetze sichergestellt.

Das Gebiet wird durch eine Entwässerungsleitung der Stadtwerke durchquert (verrohrter Graben), welche dauerhaft erhalten bleiben muß. Ein Leitungsrecht wurde eingetragen. Da die Veräußerung des (noch) städtischen Flurstückes 88/6 nicht auszuschließen ist, wurde das Leitungsrecht auch hierauf ausgedehnt.

Des weiteren ist die Erreichbarkeit eines Trafo-Gebäudes der Stadtwerke im Inneren von Baublock 4 durch ein Geh-, und Fahr- Leitungsrecht zu sichern.

Die Beseitigung des Hausmülls erfolgt entsprechend der Kreissatzung.

4 Flächen und Kosten

Das Plangebiet gliedert sich in folgende Flächenanteile:

Grundnutzung	Fläche in qm	Prozent
Mischgebiet (MI)	7.623 qm	67,6 %
Eingeschränktes Mischgebiet (Mle)	3.566 qm	31,6 %
Fläche für Versorgungsanlagen (Trafo)	10 qm	0,1 %
Verkehrsfläche, Bestand	70 qm	0,6 %
Gesamtfläche	11.269 qm	100 %

Im Baublock 5 könnten bei Fortfall der Gewerbehallen ca. 30 Wohneinheiten (WE) in Form von Geschößwohnungsbau errichtet werden. Auch in dem bereits übrigen Mischgebiet (MI) könnten neben Geschäftsnutzungen, die vor allem in den Erdgeschossen angesiedelt werden, zusätzliche WE entstehen.

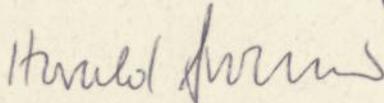
Zur Umsetzung der Bebauungsplaninhalte entstehen Kosten für die Herstellung des Fuß- und Radweges. Im Zusammenhang mit der Planung und Herstellung dieser Wegeverbindung ist zu erwägen, inwieweit das städtische Flurstück 88/6 (ehemaliger Graben), quasi im Gegenzug an die privaten Grundstückseigentümer verkauft werden kann. Dies wird jedoch die grundbuchliche Absicherung der öffentlichen Entwässerungsleitung voraussetzen.

Zur Arrondierung der Verkehrsflächen ist das Flurstück 19/39 seitens der Stadt zu erwerben. Andere Maßnahmen zur Verwirklichung, z.B. in Form von bodenordnenden Maßnahmen, sind aus heutiger Sicht nicht erforderlich.

Anlage: Überschlägige Lärmuntersuchung

Aufgestellt gem. § 9 Abs. 8 BauGB
Itzehoe, 21.09.1999

Stadt Itzehoe
Der Bürgermeister



Harald Brommer



Anlage zur Begründung zum B-Plan Nr. 111

Berechnung des Beurteilungspegel für den 3. H. Nr 111

nach DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - vom Mai 1987

Grundlage der Untersuchung: Verkehrszählung am 20.11.98
(Tag der stärksten Belastung innerhalb einer Woche) Zählung
vom 16.11 - 22.11.98)

Belastung: Bahnhofstr: 20433 KFZ/24Std
Dithmarscher Platz: 27129 KFZ/24Std
LKW Anteil tags 10%; nachts 3%

Berechnung der Lärmbelastung in dB - Bahnhofstraße

$20433 \cdot 0,06 = 1226 \text{ KFZ/h tags}; 20433 \cdot 0,011 = 224 \text{ KFZ/h nachts}$

$$L_{m_{\text{tag}}}^{25} = (37,3 + 10 \lg(M(1 + 0,082p))) \text{ dB} = 37,3 \text{ dB} + 33,5 \text{ dB} = \underline{70,8 \text{ dB tags}}$$

$$L_{m_{\text{n}}}^{25} = 37,3 \text{ dB} + 24,5 \text{ dB} = \underline{61,8 \text{ dB nachts}}$$

Korrekturen

1.) Asphaltbefestigung = $-0,5 \text{ dB}$

2.) Höchstgeschwindigkeit max 50 km/h

$$\Delta L_{V_{\text{tag}}} = (23 - 3,5 \sqrt{p} + 0,2p)(\lg V - 2) \text{ dB} = (23 \text{ dB} - 11,07 \text{ dB} + 2 \text{ dB})(-0,30103) = \underline{-4,2 \text{ dB tags}}$$

$$\Delta L_{V_{\text{n}}} = (23 - 3,5 \sqrt{3} + 0,6)(\lg 50 - 2) \text{ dB} = (23 \text{ dB} - 6,06 \text{ dB} + 0,6 \text{ dB})(-0,30103) = \underline{-5,3 \text{ dB nachts}}$$

3.) Unterschiedlicher Abstand

a.) Bahnhofstr. 2-6 = 7m Abstand

b.) Bahnhofstr. 1-3 u. Feldschmiede 83a u. 83b = 10m Abstand

$$\text{zu a.) } \Delta L_{s_{\perp}} = (-13,8 + 3,5x + \frac{x^2}{2}) \text{ dB} \quad x = \log_5 s^2 = \log_5 7^2 = 1,69$$

$$\Delta L_{s_{\perp}} = (-13,8 + 5,91 + 1,43) \text{ dB} = \underline{-6,5 \text{ dB}}$$

$$\text{zu b.) } x = \log_5 10^2 = 2,0; \Delta L_{s_{\perp}} = (-13,8 + 7,0 + 2) \text{ dB} = \underline{-4,8 \text{ dB}}$$

4.) Störwirkung Ampel nach Tabelle 6 DIN 18005 = 3 dB

5.) Straße mit beidseitig geschlossener Bebauung

nach DIN 4109 + 3 dB

Beurteilungspegel tags Bahnhofstr 2-6:

$$70,8 \text{ dB} - 0,5 \text{ dB} - 4,2 \text{ dB} + 6,5 \text{ dB} + 3 \text{ dB} + 3 \text{ dB} = 78,6 \text{ dB} \approx \underline{79 \text{ dB tags}}$$

Beurteilungspegel nachts Bahnhofstr. 2-6:

$$61,8 \text{ dB} - 0,5 \text{ dB} - 5,3 \text{ dB} + 6,5 \text{ dB} + 3 \text{ dB} + 3 \text{ dB} = 68,5 \text{ dB} \approx \underline{68 \text{ dB nachts}}$$

Beurteilungspegel Bahnhofstraße 1 u. 3, Feldschmiede 83a u. 83b

$70,8 \text{ dB} - 0,5 \text{ dB} - 4,2 \text{ dB} + 4,8 \text{ dB} + 3 \text{ dB} + 3 \text{ dB} = 76,9 \text{ dB} \approx \underline{77 \text{ dB tags}}$

$61,8 \text{ dB} - 0,5 \text{ dB} - 5,3 \text{ dB} + 4,8 \text{ dB} + 3 \text{ dB} + 3 \text{ dB} = 66,8 \text{ dB} \approx \underline{67 \text{ dB nachts}}$

Für die Einstufung der Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4709 ist die Bestimmung der maßgeblichen Außenlärmpegel $L_{a,er}$ erforderlich. Der maßgebliche Außenlärmpegel wird gemäß Punkt 5.5.2 der DIN 4709 bei Straßenverkehr aus den Beurteilungspegeln für die Tageszeit gebildet, wobei zu den errechneten Werten 3 dB (A) zu addieren sind.

Lärmpegelbereich und resultierendes Schalldämmmaß $R'_{w,res}$ in dB

1) Bahnhofstr. 2-6 = 82 dB - Lärmpegelbereich VII $55 \text{ dB } R'_{w,res}$

2) Bahnhofstr. 1+3, Feldsch. 83a u. 83b 80 dB - " VI 50 dB "

Abzug für die von der Lärmquelle abgewandten Gebäudeseiten nach DIN 4709, Pt 5.5.1 bei geschlossener Bebauung 10 dB ,

somit zu 1) Bahnhofstr. 2-6 72 dB - V - $45 \text{ dB } R'_{w,res}$

zu 2) 70 dB - IV - 40 dB . .

Schalltechnische Orientierungswerte nach DIN 18005 vom Mai 1987

Mischgebiete tags 60 dB , nachts 50 dB

Zerechnung der Lärmbelastung für Dithmarscher Platz u. Lindenstraße

$21129 \text{ KFZ/24Std} \cdot 0,06 = 1268 \text{ KFZ/h tags}, 21129 \cdot 0,011 = 232 \text{ KFZ/h nachts}$
 $L_{m+}^{25} = (37,3 + 10 \lg(4(1+0,082p))) \text{ dB} = 37,3 \text{ dB} + 33,6 \text{ dB} = 70,9 \text{ dB tags}$
 $L_{m-}^{25} = 37,3 \text{ dB} + 24,6 \text{ dB} = 61,9 \text{ dB nachts}$

Korrekturwert

- 1.) Asphaltbeton = - 0,5 dB
- 2.) Höchstgeschwindigkeit max. 50 km/h = - 4,2 dB tags; - 5,3 dB nachts
- 3.) Unterschiedlicher Abstand $s = 10 \text{ m} = 4,8 \text{ dB}$
- 4. Störwirkung Ampel nach Tabelle 6 DIN 18005

Abstand 0m - 40m = 3dB; 40m - 70m = 2dB; 70m - 100m = 1dB

Somit beträgt der Beurteilungspegel für die Gebäude

Dithmarscher Platz 3 u. 5:

tags: $70,9 \text{ dB} - 0,5 \text{ dB} - 4,2 \text{ dB} + 4,8 \text{ dB} + 3 \text{ dB} = 74 \text{ dB tags}$

nachts: $61,9 \text{ dB} - 0,5 \text{ dB} - 5,3 \text{ dB} + 4,8 \text{ dB} + 3 \text{ dB} = 63,9 \text{ dB} \approx 64 \text{ dB nachts}$

Dithmarscher Platz 7 u. 9:

tags: $70,9 \text{ dB} - 0,5 \text{ dB} - 4,2 \text{ dB} + 4,8 \text{ dB} + 2 \text{ dB} = 73 \text{ dB tags}$

nachts: $61,9 \text{ dB} - 0,5 \text{ dB} - 5,3 \text{ dB} + 4,8 \text{ dB} + 2 \text{ dB} = 62,9 \text{ dB} \approx 63 \text{ dB nachts}$

Lindenstr. 5

$= 72 \text{ dB tags}; 62 \text{ dB nachts}$

+ 3dB Zuschlag für d. maßgeblichen Außenlärmpegel tagsüber

Dithmarscher Platz 3 u. 5 77 dB, Lärmpegel VI, $L'_{w, res.} 50 \text{ dB}$

" " 7 u. 9 76 " " " "

Lindenstr. 5 75 dB " V " 45 dB

Abzug für die von der Lärmquelle abgewandten Gebäudesiten

nach DIN 4109, PK 5.5.1 bei offener Fassade: - 5 dB

Dithmarscher Platz 3 u. 5 72 dB, Lärmpegel V, $L'_{w, res.} 45 \text{ dB}$

" " 7 u. 9 71 " " " "

Lindenstr. 5 70 dB " IV, $L'_{w, res.} 40 \text{ dB}$