

Stadt Rendsburg



Begründung

zum

Bebauungsplan Nr. 93 „Paradeplatz“



Stadt Rendsburg - Der Bürgermeister

Inhalt:

1. Räumlicher Geltungsbereich

2. Planungsrechtlicher Bestand, planungsrechtliche Voraussetzungen

- 2.1 Bebauungsplan Nr. 78 „Neuwerk“
- 2.2 Städtebaulicher Rahmenplan 1984
- 2.3 Broschüre „PARADEPLATZ RENDSBURG“ 1993

3. Anlass der Aufstellung

Servicewagen, Servicestationen und ähnliche Anlagen zum Zwecke der Außengastronomie

4. Rechtsgrundlage

5. Festsetzungen

6. Aufstellungsverfahren

Verfahrensstand:

- Aufstellungsbeschluss Bauausschuss am 08.05.2012
- Bekanntmachung Aufstellungsbeschluss am 16.05.2012
- Entwurfs- und Auslegungsbeschluss Bauausschuss am 08.05.2012

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 BauGB und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB

- Bekanntmachung über öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB am 16.05.2012
- Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die öffentliche Auslegung gem. § 4 Abs. 2 BauGB am 21.05.2012
- Abstimmung mit den Nachbargemeinden im Sinne des § 2 Abs. 2 BauGB am 21.05.2012
- Öffentliche Auslegung vom 23.05.2012 bis 22.06.2012

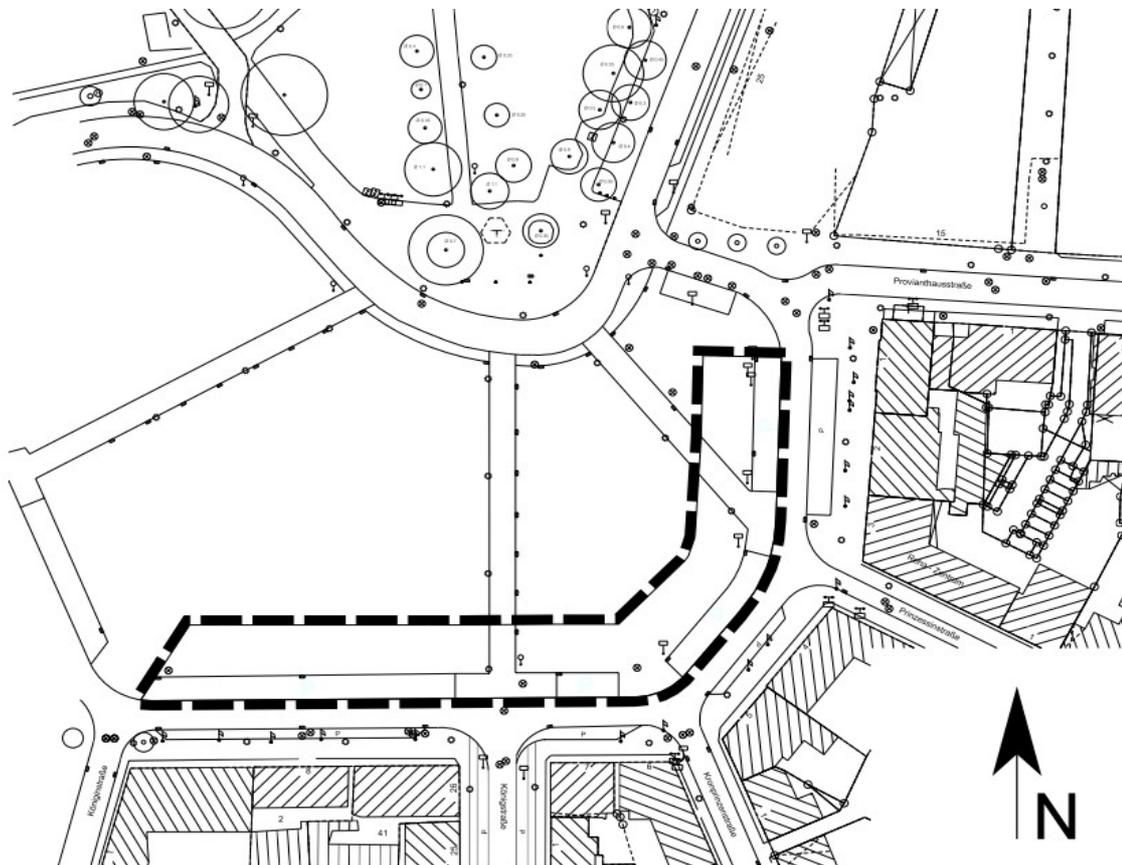
- Empfehlung Satzungsbeschluss Bauausschuss am 28.08.2012

- Satzungsbeschluss Ratsversammlung am 27.09.2012

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 93 „Paradeplatz“ beinhaltet eine durch die Ringstraße begrenzte innere Fläche des östlichen und südlichen Bereiches des Paradeplatzes.

Der Geltungsbereich umfasst etwa 0,98 ha (ca. 9.800 m²).



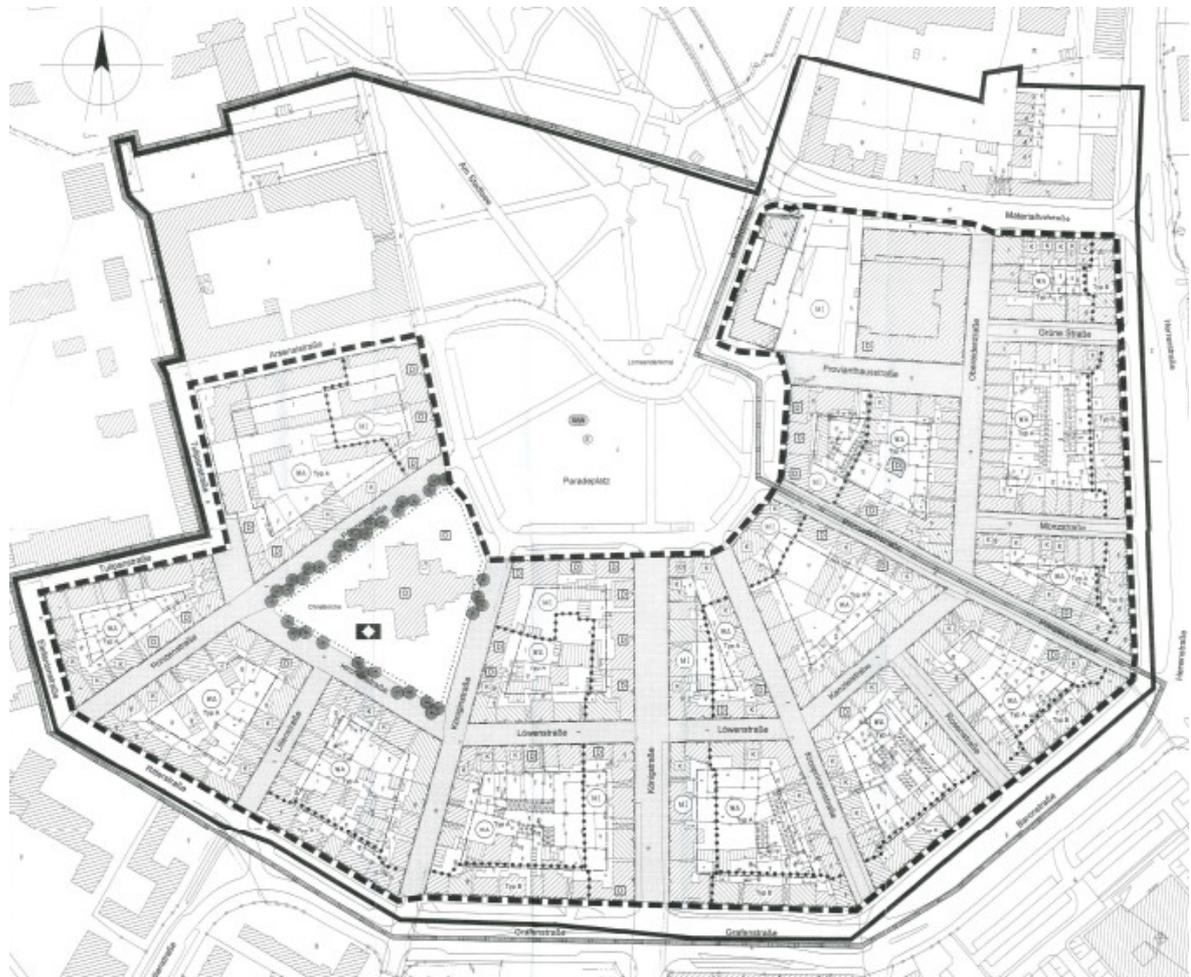
2. Planungsrechtlicher Bestand, planungsrechtliche Voraussetzungen

Der Bebauungsplan Nr. 93 „Paradeplatz“ grenzt an den bestehenden Bebauungsplan Nr. 78 „Neuwerk“

2.1 Bebauungsplan Nr. 78 „Neuwerk“

Der Bebauungsplan Nr. 78 „Neuwerk“ wurde mit Bekanntmachung vom 14.07. 2004 am 15.07. 2004 rechtskräftig.

Anlass und Inhalt des Bebauungsplanes war die Sicherung der Sanierungszielsetzung, insbesondere die Art der baulichen Nutzung und die Gestaltung und Nutzung der Blockinnenbereiche, um eine abschließende Beurteilungsgrundlage für den Fall der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen zu erhalten, sobald der Genehmigungsvorbehalt nach § 144 BauGB durch die Aufhebung der Sanierungssatzung fortfällt.



Mit Bekanntmachung vom 29.07.2009 die Satzung zur Aufhebung der letzten Teil-Aufhebung der Sanierungsgebiete in Neuwerk in Kraft getreten.

Der Abschlussbericht der erfolgten städtebaulichen Sanierung in Neuwerk wurde im Internet auf der Rendsburger Homepage auf www.rendsburg.de – Bauen & Verkehr – Sanierungsgebiet Neuwerk eingestellt (<http://www.rendsburg.de/bauen-verkehr/sanierungsgebiet-neuwerk.html>).

2.2 Städtebaulicher Rahmenplan 1984

Zur gesamthaften Darstellung der städtebaulichen Maßnahmen in der Innenstadt wurde ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet und von der Ratsversammlung am 20.12.1984 beschlossen.

Aus dem Inhalt des Rahmenplanes ergab sich für den Stadtteil Neuwerk, dass dieser insgesamt verkehrsberuhigt werden sollte.

Das trifft auch auf den Paradeplatz zu, der durch die bauliche Entwicklung der 50er und 60er Jahre mit der Ausbildung eines Verkehrskreuzes zerteilt wurde. Diese Verkehrsanlage stand nur bedingt im Zusammenhang mit der umliegenden Bebauung. Deswegen sollte der Durchgangsverkehr auf die Tangenten verlagert und der örtliche Verkehr auf eine Ringstraße um den Platz geführt werden. Der ruhende Verkehr sollte überwiegend in der Randzone untergebracht werden.

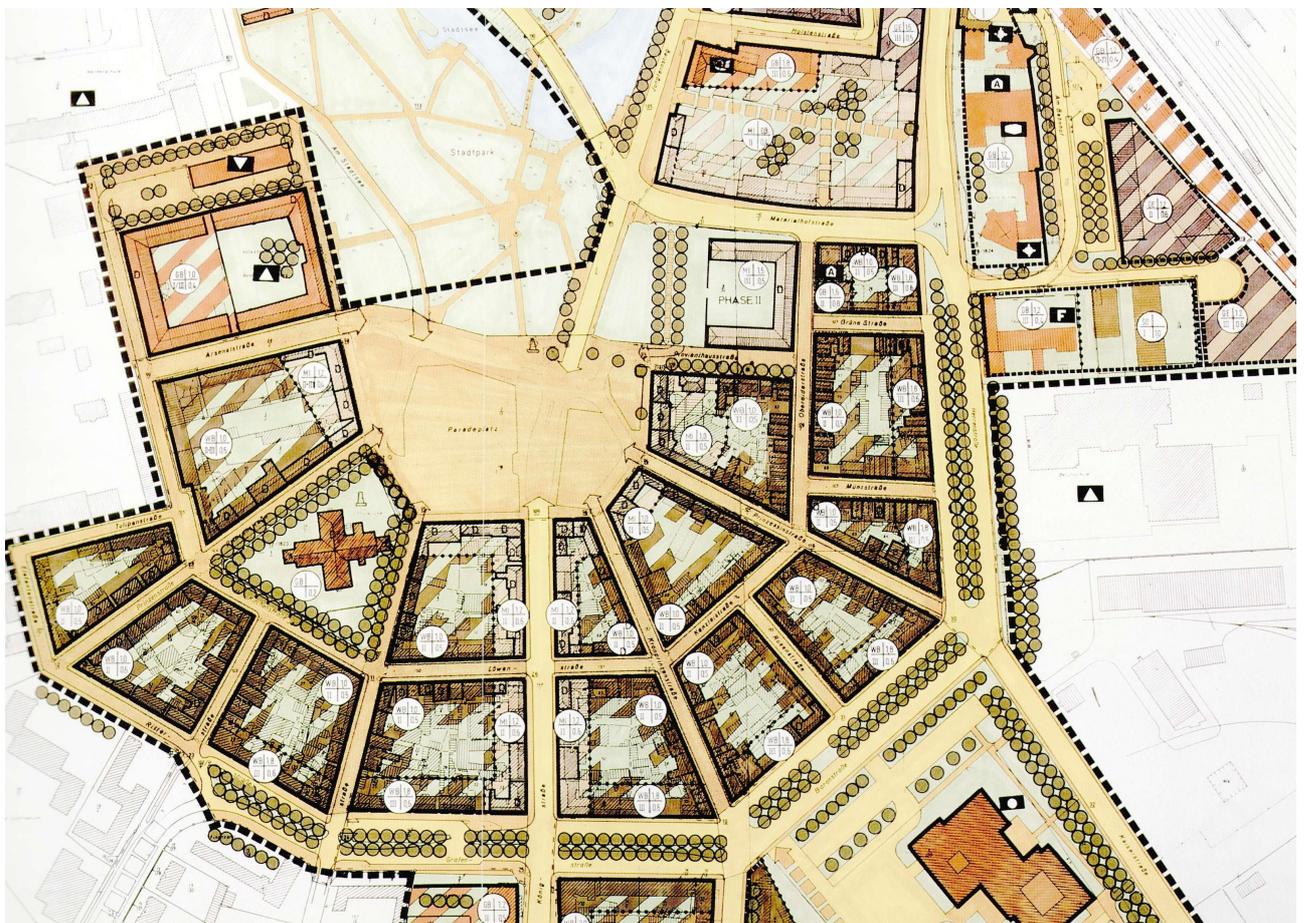
Daraufhin sind in der Sitzung der Ratsversammlung am 05.11.1987 die Konkretisierung des Rahmenplanes (von 1984) für das Teilgebiet Paradeplatz beschlossen und damit folgende Planungsziele formuliert worden:

- ⤴ Wiederherstellung der ursprünglichen Großflächigkeit des Platzes mit Granit als historisch vorgegebenes Material,
- ⤴ Reduzierung der Verkehrsanlagen des Platzes auf ein notwendiges Mindestmaß,
- ⤴ Fußgängerfreundliche Gestaltung des Platzrandes und der Platzmitte,
- ⤴ Ausstattung des Platzes für eine vielfältige Nutzungen (z.B. Märkte, Schaustellungen, Versammlungen und andere Sondernutzungen).

Zum Straßenbau und zur Verkehrsführung wurde festgestellt, dass „Dauerparkplätze“ entlang der Ringstraße am Rande des Platzes untergebracht sind und je nach Bedarf einzelne Platzfelder durch variable Leiteinrichtungen zusätzlich zum Beparken freigegeben werden können.

Diese Planung war auch die Grundlage der Bewilligungsbedingungen der bauabschnittsweisen Zuwendungsbescheide des Landes Schleswig-Holstein über Strukturhilfemittel des Bundes.

In den Zuwendungsbescheiden ist ein rückwirkender Widerrufs- bzw. Rücknahmevorbehalt für den Fall der nichtbestimmungsgemäßen Verwendung der Fördermittel vorgesehen. Sollte die Stadt ohne Einvernehmen mit dem Innenministerium und der unteren Denkmalschutzbehörde eine Nutzungsänderung vornehmen, so sind die Baukosten ganz oder teilweise in Höhe von ca. 5 Mio € abzgl. Eigenanteil in Höhe von ca. 1,7 Mio € zurückzuzahlen. Selbständiges Beparken – unabhängig von besonderen Veranstaltungen z.B. auf dem Paradeplatz oder im Kulturzentrum – ist mit dem Rahmenplan und dementsprechend mit den Bewilligungsbedingungen nicht vereinbar.



Ausschnitt aus dem Nutzungsplan des Rahmenplanes 1984



-  Tangentialstraße
-  Erschließungsstraße
-  verkehrsberuhigter Bereich
-  Fußweg
-  Radweg
-  Fußgängerzone
-  Parkierung
-  Gemeinschaftsstellplätze
-  Stellplätze
-  Tiefgarage
-  Fahrradstellplätze
-  Haltestelle
-  Direktanschluß B 77
-  Zufahrt Feuerwehr

Auszug aus dem Verkehrsplan des Rahmenplanes 1984



Bereichs- und Gestaltungsplan Paradeplatz 1988

2.3 Broschüre „PARADEPLATZ RENDSBURG“ 1993

In der nach Fertigstellung des Paradeplatzes veröffentlichten Broschüre wurden folgende Aussagen gemacht:

Zur Planung und Baudurchführung

Als sich im Zuge der Diskussion um die Neuausweisung von Sanierungsgebieten in Neuwerk der Senat der Stadt Rendsburg im Herbst 1979 erstmals mit der Notwendigkeit einer Sanierung des Paradeplatzes befaßt, ist die Ausgangssituation in folgender Weise zu charakterisieren:

Der Paradeplatz war in erster Linie ein Verkehrsbauwerk für den fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr. Das dominante Straßenkreuz am Lornsendenkmal war in seinen Querschnitten entsprechend den seinerzeit gültigen Richtlinien für den Entwurf von Knotenpunkten ausgebaut und nach heutigen Maßstäben überdimensioniert. Mit diesem Ausbau besaß der Platz eine hohe Attraktivität für den Durchgangsverkehr zwischen der Altstadt sowie dem Süden und Südwesten der Stadt, die Folge waren entsprechend hohe Belastungen für den barocken Stadtteil Neuwerk.

Die verbleibenden Platzflächen wurden in der Regel wahllos durch den ruhenden Verkehr belegt; die Benutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer war stark eingeschränkt.

Der Wochenmarkt als einzige regelmäßige originäre Platznutzung fand zusammengedrängt auf dem Ostteil des Paradeplatzes statt und war durch die Verkehrsemissionen erheblich beeinträchtigt.

Die Platzausstattung war gekennzeichnet durch eine zusammenhanglose Verteilung von Klein-»Architekturen« wie Buswartehäuschen und -haltstellen, Telefonzellen, Pflanzkübel, Papierkörbe, Betonpoller und ähnlichem. Eine Beleuchtung war nur unmittelbar an den Fahrbahnen gegeben.

Die Platzfläche war fast zur Hälfte von Asphaltfahrbahnen und Betongehwegplatten belegt. Das ursprüngliche Granitpflaster war nur noch auf einem Drittel der Gesamtfläche vorhanden und in einem schlechten Allgemeinzustand. Die Entwässerung des Platzes erfolgte noch über eine Mischwasserkanalisation.

Zusammengefaßt war festzustellen, daß der Paradeplatz seinen ursprünglichen Charakter und seine platztypischen Nutzungsmöglichkeiten aufgrund der

Vorherrschaft der Verkehrsfunktionen weitgehend eingebüßt hatte. Durch den aufgelösten und flächenhaft kaum noch erlebbaren Platz war nur noch ein unvollständiger Bezug zur fast achsensymmetrisch angelegten Randbebauung gegeben.

Insgesamt entsprach der Paradeplatz unter diesen Voraussetzungen weder seiner historischen noch seiner stadträumlichen Bedeutung.

Im Anschluß an die ersten Beratungen im Senat, in denen noch von der Ausweisung eines eigenen Sanierungsgebietes für den Paradeplatz ausgegangen wird, erarbeitet die Verwaltung im Rahmen von vorbereitenden Untersuchungen eine entsprechende Bestandsanalyse.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen wird die weitere Bearbeitung der Planung für den Umbau des Paradeplatzes 1981 dem Stadtbauatelier von Prof. Dr. Michael Trieb in Stuttgart übertragen, der gleichzeitig die Fortschreibung des Rahmenplans für die Innenstadt von Rendsburg entwirft. Von dort wird bis zum Frühjahr 1983 eine Planung entwickelt, die im Prinzip dem heutigen Zustand entspricht:

Der Platz wird in seiner Flächigkeit mit neuer Granitpflasterung wiederhergestellt und der Verkehr über eine parallel zur Platzrandbebauung geführte Ringstraße abgewickelt.

Diese Planung wird im Juni 1983 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt, überarbeitet und im Januar 1984 in ihrer endgültigen Fassung vom Planer vorgelegt.

Danach ist in der Endausbaustufe keine Trennung des Paradeplatzes mehr vom Stadtpark durch eine Straßenführung gegeben – ein Planungsansatz, der aufgrund der noch bestehenden verkehrlichen Notwendigkeiten bisher nicht umgesetzt werden konnte.

Der Rahmenplan der Stadt Rendsburg in der von der Ratsversammlung am 20. 12. 1984 beschlossenen Fassung trifft in seiner Eigenschaft als planerische Leitlinie der Entwicklung der Innenstadt und vor allem auch des Sanierungsgebietes in Neuwerk die programmatische Aussage, daß der Para-

deplatz durch seine Neugestaltung zur Erhöhung der Wohnumfeldqualität und der Einkaufssituation im Neuwerk beitragen soll. Gestalterisch sollte er insbesondere seiner Aufgabe als »Herz« der barocken Stadtarchitektur des Neuwerks gerecht werden.

Nach einem längeren Abstimmungsprozeß zwischen den städtischen Gremien, der Verwaltung und den Trägern öffentlicher Belange – hier insbesondere den Denkmalpflegebehörden – wird unter Beteiligung der Bürger der Entwurf seitens des Stadtbauamtes vertiefend überarbeitet.

Am 5. 11. 1987 beschließt die Ratsversammlung die Konkretisierung des Rahmenplans für das Teilgebiet »Paradeplatz«. Auf der Basis einer historischen Analyse und einer ausführlichen Bewertung des damaligen Bestandes werden folgende Planungsziele formuliert:

- Wiederherstellung der ursprünglichen Großflächigkeit des Platzes
- Oberflächengestaltung des Platzes mit Granit als historisch vorgegebenem Material
- Reduzierung der Verkehrsanlagen des Platzes auf ein notwendiges Mindestmaß
- Fußgängerfreundliche Gestaltung des Platzrandes und der Platzmitte (Lornsendenkmal)
- Ausstattung des Platzes für eine vielfältige Nutzung.

Im Anschluß wird der Entwurf einschließlich späterer Detailanpassungen im Rahmen der Ausführungsplanung in folgenden Einzelheiten entwickelt:

– **Entwurfsprinzip**

Die ca. vier Meter von Ost nach West abfallende Platzfläche wird nach historischem Vorbild ohne Höhenabsätze in einem durchlaufenden Gefälle wiederhergestellt. Gleichzeitig soll eine betonte Absenkung des Platzes zum Hauptschwerpunkt am Lornsendenkmal die Ensemblewirkung der Fassaden steigern, die die Randbebauung bilden. Die Randzone entlang der Platzwände vor

der Christkirche und vor der Hauptwache ist durch einen Niveausprung abgesetzt, der hier die Gehfläche zu einem Vorzugsbereich macht, da man den Platz besonders gut überblicken kann.

Zur Verlagerung von gebietsfremden Verkehrsanteilen wird der Kfz-Verkehr über eine mit Hochborden abgetrennte Ringstraße entlang der Platzrandbebauung geführt. Der Ringstraße werden auch die Flächen für den ruhenden Verkehr und den öffentlichen Personennahverkehr zugeordnet.

Der Paradeplatz wird von drei hinsichtlich ihrer Materialwahl abgesetzten Fuß- und Radwegeachsen überquert, die strahlenförmig vom Lornsendenkmal aus auf die Prinzenstraße, die Königstraße und die Prinzessinstraße zulaufen. Neben der funktionalen Verbesserung ist hier die Wiederaufnahme und Betonung der fast symmetrischen Grundstruktur der Platzanlage und der Randbebauung von Bedeutung.

Der historische Zusammenhang des Paradeplatzes mit dem Provianthaus wird durch eine gleichartige Oberflächengestaltung des dortigen Vorfeldes soweit wiederhergestellt, wie es die aus den späten 60er Jahren stammende, störend eingeschobene und in der Rahmenplanzielsetzung als abgänglich bewertete Blockbebauung am Jungfernstieg derzeit zuläßt.

Das Vorfeld des Niederen Arsenal wird durch gleichartig ausgebaute Geh- und Radwegebereiche gestalterisch und funktional wieder in Bezug zur Fläche des Paradeplatzes gesetzt.

Insgesamt soll so durch sparsame Entwurfsmerkmale in Material-, Farb- und Formenwahl die Strenge und Zurückhaltung des Paradeplatzes betont, gleichzeitig aber die Wirkung seiner Fläche und seiner meist einheitlich spätklassizistisch überformten Randbebauung gesteigert werden.

– **Gestaltung und Material**

Die Platzfläche wird wieder in Granit-Großpflaster hergestellt, wobei die Fahrbahnflächen eine

Reihenbepflasterung erhalten. Die radialen Geh- und Radwegbereiche erhalten einen glattflächigen Belag in Kern-Porphyrplatten. Die Farbskala variiert jeweils von rötlich-hell bis rotbraundunkel.

Die Gehwege vor den Fassaden der Randbebauung erhalten einen roten Pflasterklinkerbelag und sind durch Granitschwellen von den Fahrbahnen der Ringstraße abgesetzt. Der Traufbereich der Gebäude wird mit einem Lesesteinpflaster aus Granit gestaltet.

Analog zur Platzfläche werden die Wege im Vorfeld des Niederen Arsenal ebenfalls in Kern-Porphyrplatten ausgeführt, was sich bis in den Innenhof des Hohen und des Niederen Arsenal fortsetzt. Hierbei ist der unmittelbar dem Hohen Arsenal zuzuordnende Innenhofbereich wiederum in Granit-Großpflaster ausgebaut.

Der Großbaumbestand vor dem Niederen Arsenal bleibt erhalten. Die räumliche Trennung zwischen Arsenalvorfeld und Stadtpark erfolgt durch eine Doppelbaumreihe im Verlauf der historischen Wassergrenze. Entlang des Gehweges vor den Platzrandfassaden sind ebenfalls Laubbäume vorgesehen. Die Pflanzinseln sind so angeordnet, daß jeweils die Zufahrten der Radialstraßen torartig betont werden.

Straßenbau und Verkehrsführung

Die zweispurigen Fahrbahnen der Ringstraße erhalten eine Breite von 6,00 m mit zusätzlichen Kurvenaufweitungen am Lornsendenkmal. In ihrem Verlauf werden 129 Parkplätze und sechs Taxi-Standplätze neu angelegt – in der Regel zur Gebäudeseite in Parallel- und zur Platzseite in Senkrechtaufstellung –, ferner zwei Bushaltestellen.

Die Geh- und Radwege sind der Platzgröße entsprechend in einer großzügigen Breite bemessen. Der Gehweg vor den Platzrandfassaden ist ca. 5,00 m breit und in den Eckbereichen durch Pflanzinseln aufgelockert. Die Hauptwegführung

über den Platz in Verlängerung der Königstraße auf das Lornsendenkmal zu wird durch eine straßenartige Breite besonders betont.

Die Herderschule erhält eine neue Anbindung in Form einer 5,30 m breiten, gemischt genutzten Straße aus Granitkleinpflaster, die durch eine alleeartige Doppelbaumreihe hervorgehoben wird und den historischen Uferverlauf des Stadtsees markiert.

Das Oberflächenwasser wird einer neu zu verlegenden Regenwasserleitung zugeführt. Der vorhandene Mischwasserkanal wird als Schmutzwasserleitung umfunktioniert und streckenweise werden neue Schmutzwasserkanäle verlegt, um somit die Trennentwässerung im gesamten Platzbereich herzustellen.

– Ausstattung und Nutzung

Um die Großflächigkeit des Platzes nicht zu beeinträchtigen, werden die für die Platzausstattung notwendigen Einbauten auf den Platzrand und den zentralen Bereich am Lornsendenkmal konzentriert. Notwendige Einrichtungen wie Telefonzellen, Hinweisschilder und Bänke werden in diesen Bereichen untergebracht. Die notwendige Straßenbeleuchtung in der Platzmitte wird entlang der radialen Geh- und Radwegeachsen auf ein Mindestmaß begrenzt. Energieanschlüsse werden in den Pflanzinseln am Platzrand installiert.

Nachdem die Ausführungsplanung abgeschlossen und die Finanzierung durch entsprechende Förderzusagen des Zuschußgebers gesichert ist, kann am 3. November 1989 mit dem Bau des 1. Abschnittes Paradeplatz – Westseite begonnen werden. Dieser Bauabschnitt umfaßt den dortigen Teil der Ringstraße, die Verlängerung der Arsenalstraße sowie die eigentliche Platzfläche und kann am 1. August 1991 abgeschlossen werden. Kurz darauf wird mit dem Ausbau des Vorfeldes des Niederen Arsenal begonnen.

Nachdem die Finanzierung für den 2. Bauabschnitt Paradeplatz – Ostseite überraschend schnell gesichert werden kann, wird mit dem Bau Ende August 1991 begonnen. Der 2. Bauabschnitt umfaßt die Bereiche Ringstraße, Platzfläche, Jungfernstieg, Kreuzung Jungfernstieg/Materialhofstraße sowie auch das Vorfeld des Proviahauses, mit dessen Bau als letztem Teilabschnitt der Gesamtmaßnahme Ende September 1992 begonnen wird. Während der Bereich des eigentlichen Paradeplatzes im April 1992 fertiggestellt ist, hält die Bautätigkeit in den Randbereichen noch länger an; beim Vorfeld des Proviahauses bis zum Frühjahr 1993.

Mit dem Abschluß der Baumaßnahmen hat der Paradeplatz nicht nur seine historischen und stadträumlichen Qualitäten zurückerhalten, sondern auch an funktionalen Möglichkeiten gewonnen: Vielfältige Nutzungen, angefangen von der Stärkung des Wochenmarktes über Stadt- und Stadtteilstelle bis zu kulturellen und kommerziellen Veranstaltungen verschiedenster Art, sind nunmehr in großzügigem Rahmen durchführbar. Auf dem Paradeplatz soll sich ein neuer Schwerpunkt öffentlichen Lebens entwickeln. Dabei sind nicht nur Impulse für die Zukunft des Sanierungsgebietes in Neuwerk zu erwarten, sondern durch das engere Zusammenrücken von Altstadt und Neuwerk auch eine Stärkung der gesamten Innenstadt von Rendsburg.



3. Anlass der Planaufstellung

Servicewagen, Servicestationen und ähnliche Anlagen zum Zwecke der Außengastronomie:

In einem Urteil des Verwaltungsgerichtes Schleswig vom 01.02.2011 (AZ 8 A 14/09) wurde in einem Klageverfahren die Rechtsauffassung der Stadt Rendsburg bestätigt, dass Verkaufsstände (Bratwurstbuden und sonstige Verkaufsstände), gleichwohl sie nicht fest mit dem Boden verankert sind, gemäß § 2 Abs. 1 LBO 2000 und 2009 bauliche Anlagen sind, die zu ihrer regelmäßigen Aufstellung, wenn auch nur zu vorübergehenden Zwecken, außerhalb von festgesetzten Märkten einer Baugenehmigung bedürfen.

Sondernutzungserlaubnisse schließen nämlich keine Erlaubnisse oder Genehmigungen ein, die aufgrund anderer Vorschriften, wie z.B. Gaststättenrecht oder Landesbauordnung (LBO), erforderlich sind, d.h. diese entfalten keine sogenannte „Konzentrationswirkung“.

Die Erteilung einer Baugenehmigung setzt aber das Vorhandensein eines Baugrundstückes voraus. Eine öffentliche Verkehrsfläche ist kein Baugrundstück, es sei denn, auf ihr ist in einem Bebauungsplan eine Fläche zur Aufstellung von Verkaufsbuden ausgewiesen. Auf öffentlichen Flächen sind ausschließlich bauliche Anlagen zulässig, die dem Verkehr dienen, z.B. Wartehäuschen, ggf. Telefonzellen, Stadtpläne und ähnliches.

Im Kern stellte sich laut Begründung des Urteils die streitgegenständlich beantragte Nutzung auf einem öffentlichen Platz als typisch gewerbliche Nutzung dar, die sich nicht von der gewerblichen Nutzung in den Gebäuden und auf privaten Flächen an den Rändern der öffentlichen Verkehrsfläche unterscheidet, sondern nur einen Lagevorteil auf der öffentlichen Verkehrsfläche ausnutzen will. Dies sei mit der Zweckbestimmung als Verkehrsfläche nicht vereinbar. Damit erweise sich das geplante Vorhaben als nicht genehmigungsfähig. Die Existenz offenbar geduldeten vergleichbarer Nutzungen (Bratwurstwagen, Erdbeerverkaufsstand) habe auf die Genehmigung(un)fähigkeit keinen Einfluss.

Es wird dazu noch angemerkt, dass bei einer Zulassung des beantragten Vorhabens weitere vergleichbare Vorhaben mit den Ergebnissen einer grundsätzlichen Umwandlung des Platzes nicht abgelehnt werden könnten, da das Baugenehmigungsrecht - anders als das Recht der Sondernutzung - im Wesentlichen nur gebundene Entscheidungen oder Entscheidungen mit sehr engen Ermessensspielräumen kennt.

Auf Grundlage dieses Urteils bestehe die Möglichkeit, dass die prozessunterlegene Partei die bauaufsichtliche Entfernung der bestehenden und geduldeten Verkaufswagen und -stände verlangt mit der Folge, dass derartige Nutzungen außerhalb festgesetzter Märkte und sonstiger festgesetzter Veranstaltungen und Feste bauaufsichtlich grundsätzlich untersagt werden müssten.

Um derartige Nutzungen auf öffentlichen Flächen und außerhalb festgesetzter Veranstaltungen sicherzustellen, können in einem entsprechenden Bebauungsplan diese bauplanungsrechtlich zugelassen werden. Dies wurde für die Altstadt bereits für den Bebauungsplan Nr. 91 „Fußgängerzone Altstadt“ („Wurstbudenrettungs-B-Plan“) entsprechend umgesetzt.

Für den Paradeplatz kommen hierfür lediglich Verkaufs- bzw. Servicewagen und -stände für die Außengastronomie in Betracht, um das regelmäßige Queren der Ringstraße des Paradeplatzes auszuschließen.

4. Rechtsgrundlage

Nach § 9 Abs. 2 BauGB kann in besonderen Fällen festgesetzt werden, dass bestimmte der in ihm festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen nur

- für einen bestimmten Zeitraum zulässig oder
- bis zu Eintritt bestimmter Umstände zulässig oder unzulässig sind.

Die Folgenutzung soll festgesetzt werden.

Im Kommentar Ernst-Zinkahn-Bielenberg wird wie folgt ausgesagt:

In der Festsetzung ist der Zeitraum konkret zu bestimmen. Möglich ist eine kalendermäßige Bestimmung des Beginns und Ende des Zeitraums. Möglich ist auch eine Bestimmung des Zeitraums nach Tagen, Wochen, Monaten und Jahren (vgl. § 188 Abs. 2 BGB), verbunden mit einer Kombination eines zu bestimmenden Beginns (Datum, auch In-Kraft-Treten des Bebauungsplans).

Weitere materiell-rechtliche Voraussetzungen

Insgesamt muss sich die Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB auch daran messen lassen, dass ein städtebaulicher Grund für die Festsetzung besteht, d.h. es scheiden nicht städtebauliche Gründe und Motive und damit sachfremde Gründe für Festsetzungen nach § 9 Abs. 2 BauGB aus.

Festsetzung der Folgenutzung

Damit wird berücksichtigt, dass der Bebauungsplan, der für das Plangebiet die rechtsverbindlichen Festsetzungen für eine städtebauliche Ordnung erhält, auch insofern vollständig ist und die Regelung für die Anlagen endet, nicht offen gelassen wird. Folgenutzung bedeutet, dass im unmittelbaren Anschluss an die Beendigung der Zulässigkeit für andere Nutzungen und Anlagen auf Grund der Festsetzungen des Bebauungsplans gegeben sein muss. Erforderlich hierfür sind entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan, aus denen sich die Zulässigkeit im Sinne einer "Folgenutzung" ergibt. Die "Folgenutzung" im Sinne des § 9 Abs. 2 BauGB ist keine eigenständige Festsetzungsart, da eine solche Festsetzung die allgemein zu beachtenden Vorschriften für Festsetzungen in den Bebauungsplänen maßgeblich sind, d.h. diese nach § 9 Abs. 1 BauGB und der Baunutzungsverordnung zu treffen sind.

Rechtsfolgen:

Soweit eine Nutzung auf Grund der festgesetzten Befristung und Bedingung nach § 9 Abs. 2 BauGB unzulässig wird, ist damit die Festsetzung dieser Nutzung nicht geändert, sie gilt auch nicht als geändert oder aufgehoben. Aus ihr kann jedoch - lediglich - keine Zulässigkeit im Sinne des § 30 BauGB mehr hergeleitet werden.

Die Teilflächen der betreffenden Fußgängerbereiche, die für derartige Nutzungen (dies betrifft nicht nur Verkaufswagen, sondern auch Servicewagen für die Außengastronomie) in Frage kommen, können durch Lage und Größe und unter Berücksichtigung von Feuerwehrfreihalteflächen, Umgebungsbereichen von Denkmälern etc. konkret bestimmt und mit einer jeweils zeitlichen Befristung festgesetzt werden. Die Grundnutzung "Verkehrsfläche" mit der jeweiligen „Zweckbestimmung" (z.B. Fußgängerbereich) muss durch die Planfestsetzung noch erkennbar bleiben und dient als sogenannte Folgenutzung.

Vorteil gegenüber dem jetzigen Zustand ist, dass man die Flächen und die Größen aus städtebaulichen und städtebaulich-gestalterischen Gründen (neu) festlegen kann unter dem Gesichtspunkt der baukulturellen Erhaltung des Ortsbildes und der Straßen und Plätzen von insbesondere städtebaulicher Bedeutung sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (§ 1 Abs. 5 BauGB).

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes werden die Grundzüge der Planung (hier: Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) nicht berührt, der sich aus der vorhandenen Eigenart der Verkehrsflächen ergebende Maßstab der geduldeten Verkaufsstände wird nicht wesentlich verändert. Daher kann hier das vereinfachte Verfahren nach § 13 BauGB ohne frühzeitige Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB angewandt werden.

5. Festsetzungen

Folgende planungsrechtliche Festsetzungen sollen getroffen werden:

1. Flächen für Servicewagen, Servicestationen, Warenauslagen, Zelte und ähnliche Anlagen zum Zwecke der Außengastronomie (§ 9 Abs. 2 BauGB)

Außerhalb

- ⤴ festgesetzter Märkte,
- ⤴ von Zeiten des Offenhaltens von Verkaufsstellen aus besonderen Anlass,
- ⤴ genehmigter gewerblicher Straßenfeste, Geschäftsjubiläen o. ä. sowie
- ⤴ nach Titel IV der Gewerbeordnung festgesetzter Nutzungen von Flächen für die Durchführung von Veranstaltungen

sind regelmäßig wiederkehrende Sondernutzungen nur auf den festgesetzten Flächen nach § 9 Abs. 2 BauGB nach den zeitlichen Vorgaben (Auflagen, Einschränkungen) der für die Erteilung von Erlaubnissen, Genehmigungen oder Bewilligungen von Sondernutzungen und Konzessionen zuständigen Behörde zulässig.

Sonstige nach öffentlichen Recht erforderliche Erlaubnisse, Genehmigungen oder Bewilligungen werden durch die Sondernutzungserlaubnis nicht ersetzt und bleiben davon unberührt.

Die Grundfläche und der umbaute Raum der Servicewagen, Servicestationen, Warenauslagen, Zelte und ähnliche Anlagen darf 12 m² bzw. 30 m³ nicht überschreiten. Es ist je Konzession nur eine Anlage zulässig.

2. Folgenutzungen (§ 9 Abs. 2 Satz 2 BauGB)

Die Folgenutzung ergibt sich aus dem Teil A: Planzeichnung (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, d. h. Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“.

6. Aufstellungsverfahren

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes werden die Grundzüge der Planung (hier: Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) nicht berührt. Der sich aus der vorhandenen Eigenart der Verkehrsflächen ergebende Maßstab der im Zusammenhang mit der städtebaulichen Sanierung Umgestaltung des Paradeplatzes und der damit verbundenen Fördermodalitäten und Zweckbindung wird damit verbindlich gesichert.. Daher kann hier das vereinfachte Verfahren nach § 13 BauGB ohne frühzeitige Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB angewandt werden.

Rendsburg, den 10.01.2013

Stadt Rendsburg - Der Bürgermeister

i. A. gez. Dahl L.S.

Günter Dahl