

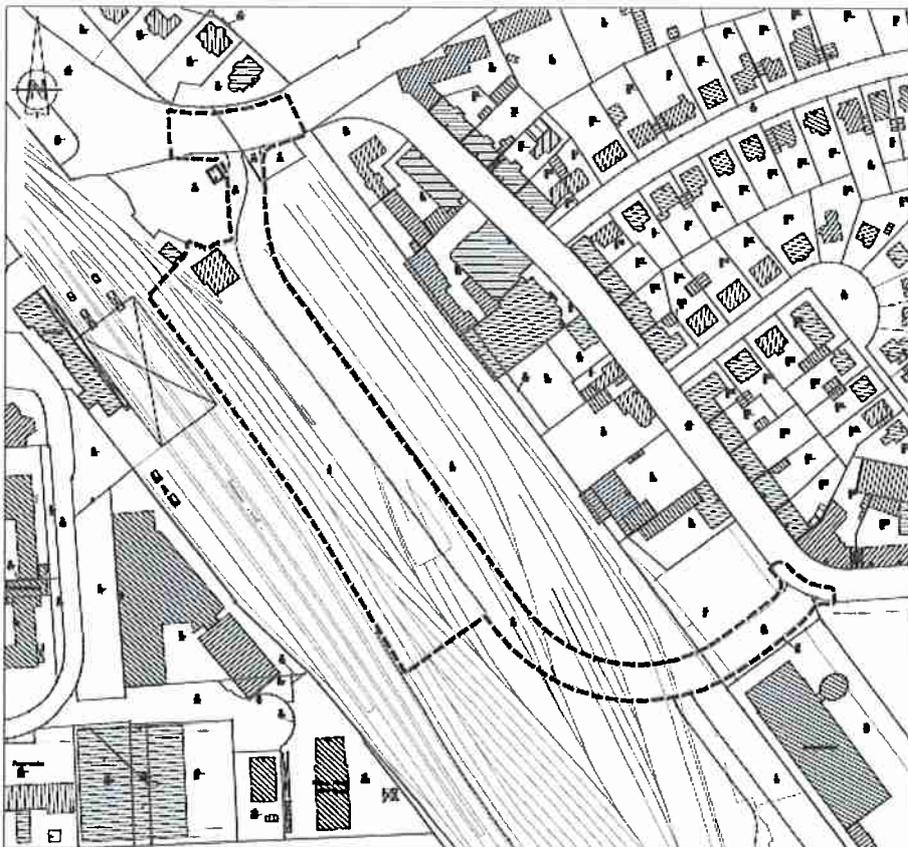
Stadt Rendsburg



Begründung

zur

Satzung der Stadt Rendsburg über den
Bebauungsplan Nr. 84 "ehemaliger Güterbahnhof - Nordwest"



Stadt Rendsburg - Der Bürgermeister

Inhalt:

1. Räumlicher Geltungsbereich und Situation vor Ort

2. Planungsrechtlicher Bestand, planungsrechtliche Voraussetzungen

- 2.1 Landesraumordnungsplan, Regionalplan
- 2.2 Landschaftsprogramm, Landschaftsrahmenplan
- 2.3 Gebietsentwicklungsplan für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg
- 2.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Rendsburg Büdelsdorf ISEK
- 2.5 Flächennutzungsplan (§ 1 Abs. 2 BauGB)
- 2.6 Landschaftsplan (§ 14 BNatSchG i.V.m. § 6 LNatSchG)
- 2.7 Grünordnungsplan (§ 6 Abs. 1 LNatSchG)
- 2.8 Zu kennzeichnende Flächen (§ 9 Abs. 5 BauGB) – Altlasten
- 2.9 Allgemeines Eisenbahngesetz - § 23 – Freistellung von Bahnbetriebszwecken
- 2.10 Kulturdenkmale

3. Städtebauliche Zielsetzung, planerische Konzeption

- 3.1 Ziele und Zwecke der Planung
- 3.2 Städtebauliches Konzept
- 3.3 Verkehr, Erschließung und ruhender Verkehr
- 3.4 Ver- und Entsorgung
- 3.5 Schallschutz
- 3.6 Grünflächen- und Grünordnungskonzept
- 3.7 Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f Gemeindeordnung (GO)

4. Naturschutz / Ausgleichsmaßnahmen

- 4.1 Zusammenfassung Fauna
- 4.2 Zusammenfassung Flora
- 4.3 Schutzgut Pflanzen und Tiere
- 4.4 Ausgleichsmaßnahmen

5. Flächenbilanz

6. Öffentliches Baurecht

- 6.1 Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung
- 6.2 Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplanes
- 6.3 Maßnahmen für den Naturschutz: Pflichten des Vorhabenträgers; Durchführung durch die Gemeinde; Kostenerstattung von Maßnahmen für den Naturschutz

Folgende Fachgutachten und umweltbezogene Informationen sind verfügbar und sind teil der Verfahrensakten:

- der festgestellte Landschaftsplan der Stadt Rendsburg,
- der parallel aufgestellte Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 84 des Büros Görnig vom Januar 2007,
- der Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung des Büros Görnig vom Januar 2007,
- die faunistische Biotopkartierung des Büros Abel und Zimmer vom November 2006,
- das Altlastengutachten des Büros Umwelt Ingenieur Consult vom Mai 2001,
- das Verkehrsgutachten des Büros Wasser- und Verkehrscontor vom Juni 2004,
- das Lärmschutzgutachten des Büros Lärmcontor vom September/November 2005,
- das Einzelhandelsgutachten von Bulwien Gesa AG vom Mai 2005,
- der städtebauliche Rahmenplan vom Büro Elbberg vom Dezember 2005,
- ISEK – erste Ergebnisse vom April 2006,
- Die Gebietsentwicklungsplanung vom Juni 2006

Verfahrensstand:

- Aufstellungsbeschluss Bau- und Umweltausschuss am 06.12.2005
- Bekanntmachung Aufstellungsbeschluss am 21.12.2005

Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 BauGB

- Bekanntmachung über frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB am 11.01.2006
- Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit am 07.02.2006

Beteiligung der Behörden nach § 4 BauGB

- Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB vom 20.12.2005 bis 31.01.2006
- Frühzeitige Abstimmung mit den Nachbargemeinden im Sinne des § 2 Abs. 2 BauGB vom 20.12.2005 bis 31.01.2006

- Entwurfs- und Auslegungsbeschluss Bau- und Umweltausschuss am 27.02.2007

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 07.03.2007
- Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die öffentliche Auslegung gem. § 4 Abs. 2 BauGB am 07.03.2007
- Öffentliche Auslegung vom 15.03.2007 bis zum 16.04.2007

- Empfehlung Satzungsbeschluss Bau- und Umweltausschuss am 29.05.2007
- Satzungsbeschluss Ratsversammlung am 28.06.2007

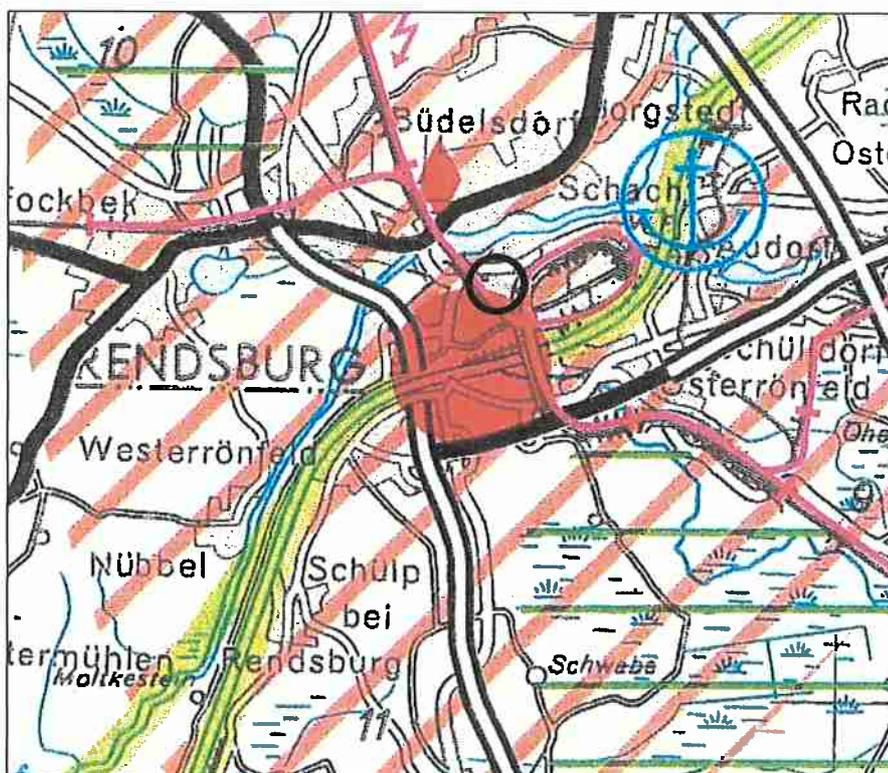
1. Räumlicher Geltungsbereich und Situation vor Ort

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 84 umfasst das nordwestliche Teilgebiet des ehemaligen Güterbahnhofs von Rendsburg. Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt: im Nordwesten durch die bestehende Park + Ride Anlage an der Kieler Straße, im Südwesten durch die weiterhin bestehenden und genutzten Gleisbereiche der Bahn, im Südosten durch die Plangebietsgrenze des Bebauungsplanes Nr. 86 (befindet sich noch im Aufstellungsverfahren) sowie im Nordosten durch die östlich gelegene Straßenbegrenzungslinie der neuen Erschließungsstraße. Diese neue Erschließungsstraße ist darüber hinaus in ihrem gesamten Umfang Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 84.

Das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs stellt sich in seinem Erscheinungsbild als typische innerstädtische Konversionsfläche dar, dessen ursprüngliche Nutzung seit Jahren nicht mehr ausgeübt wird. Bis auf wenige hochbauliche Anlagen (lang gestreckte Lagerhalle und massives Kopfgebäude gegenüber des eigentlichen Bahnhofsgebäudes) ist der Gesamtbereich geprägt durch stillgelegte Gleistrassen auf einer „ausgeräumten“ Fläche mit nur wenigen oder keinen räumlich bedeutsamen Grünelementen. Funktionale oder stadträumliche Anknüpfungen an benachbarte innerstädtische Bereiche sind aufgrund der jahrzehntelangen Nutzung als Bahngelände kaum oder gar nicht vorhanden.

2. Planungsrechtlicher Bestand, planungsrechtliche Voraussetzungen

2.1 Landesraumordnungsplan, Regionalplan



Auszug aus dem Landesraumordnungsplan Schleswig – Holstein 1998
Lage des Bebauungsplanes ist mit einem schwarzen Kreis markiert

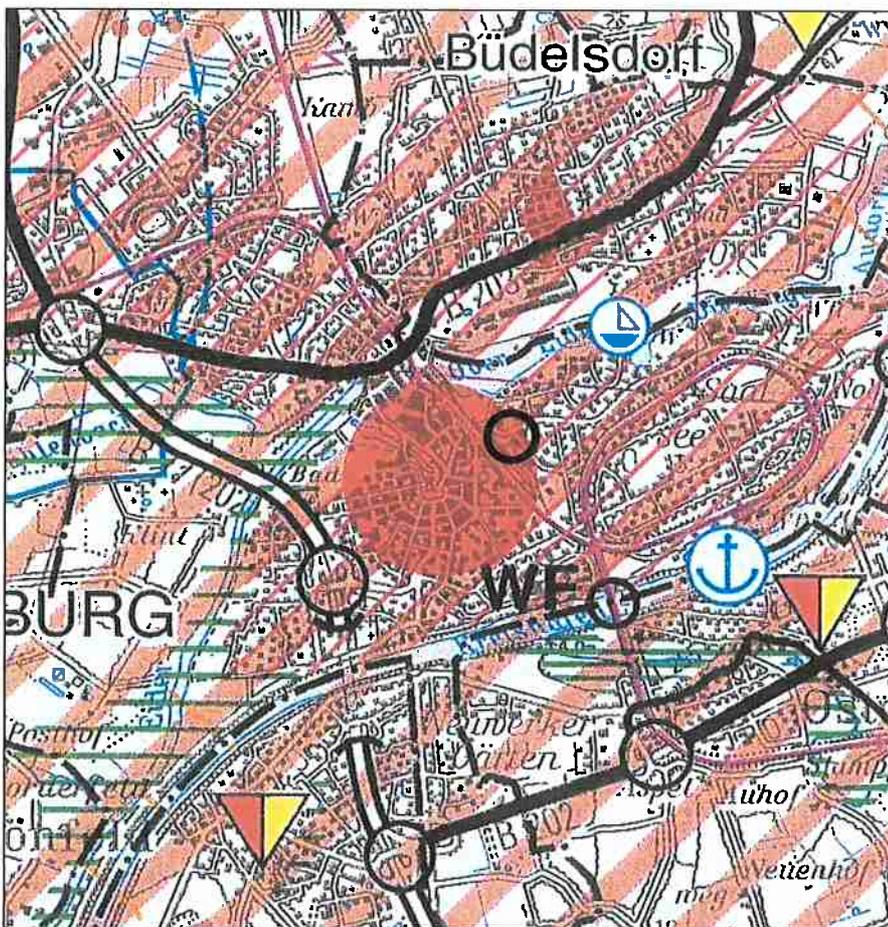
Gemäß Landesraumordnungsplan (1998) liegt Rendsburg im Stadt- und Umlandbereich in ländlichen Räumen. Rendsburg hat dabei die zentralörtliche

Funktion eines Mittelzentrums. Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes ist darüber hinaus im Abschnitt „Verkehr“ die Bahnlinie Hamburg – Neumünster – Flensburg als elektrifizierte Bahnstrecke dargestellt.

Mittelzentren sollen für die Verflechtungsbereiche mehrerer Unterzentren oder ländlicher Zentralorte oder Stadtrandkerne oder für Teile von diesen differenzierte Versorgungsmöglichkeiten zur Deckung des gehobenen, längerfristigen Bedarfs bieten und über ein breit gefächertes Arbeitsplatz- und Ausbildungsangebot verfügen. Die Stadt- und Umlandbereiche sollen als regionale Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte weiterentwickelt werden und zur Stärkung der ländlichen Räume beitragen.

Im Regionalplan (Fortschreibung 2000) werden für das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 84 keine über den Landesraumordnungsplan hinausgehenden oder differenzierteren Aussagen getroffen.

Für den Nahbereich Rendsburg werden textlich folgende Nutzungsschwerpunkte genannt: „Vorrangige Aufgabe ist es, den Wirtschaftsraum Rendsburg zu stärken durch Ansiedlung von Einrichtungen des Technologietransfers, Aufwertung der Funktion als Messestandort sowie durch den Ausbau der bereits vorhandenen Infrastruktur der Aus- und Weiterbildung.

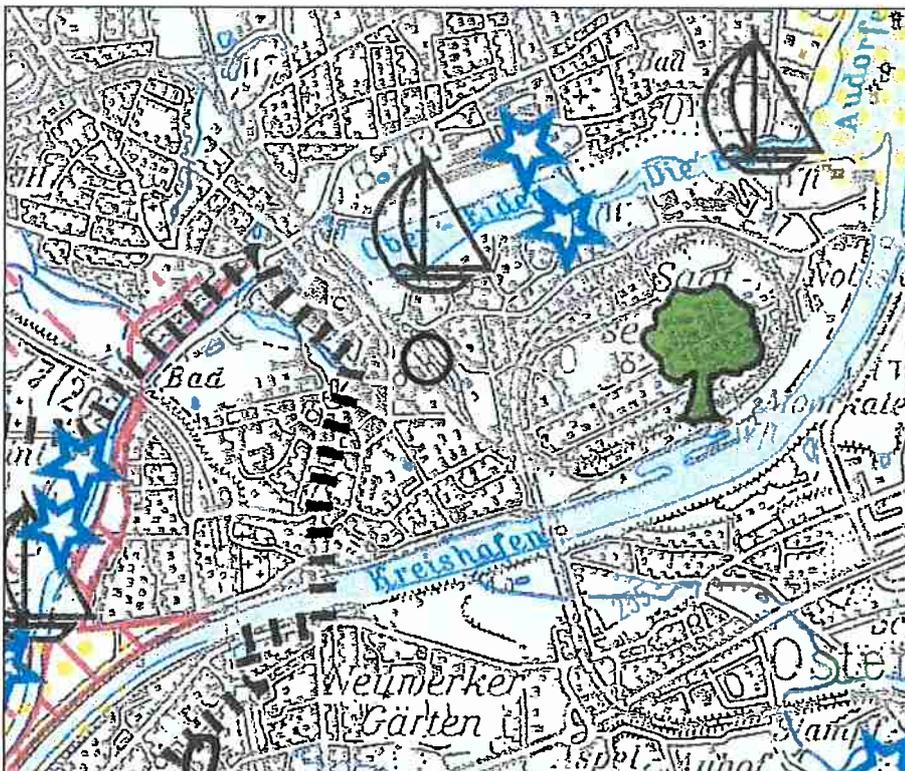


Auszug aus dem Regionalplan für den Planungsraum III
Lage des Bebauungsplanes ist mit einem schwarzen Kreis markiert

2.2 Landschaftsprogramm, Landschaftsrahmenplan

Im Landschaftsprogramm werden für das Plangebiet und die weitere Umgebung keine Aussagen getroffen. Im weiteren Umfeld sind Teilbereiche der Ober- sowie der Untereider als Gebiete mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems dargestellt. Die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofgeländes beeinträchtigt dies jedoch nicht.

Auch der Landschaftsrahmenplan trifft keine weiteren differenzierteren Aussagen zum Plangebiet und dessen näherer Umgebung. Nördlich des Bebauungsplanbereiches ist an der Obereider im Rahmen der Erholungsinfrastruktur ein Sportboothafen dargestellt.



Auszug aus dem Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III
Lage des Bebauungsplanes ist mit einem schwarzen Kreis markiert

2.3 Gebietsentwicklungsplan für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Die Gemeinden Alt Duenstedt, Borgstedt, Fockbek, Jevenstedt, Nübbel, Schacht-Audorf, Osterrönfeld, Rickert, Schülldorf, Schülp b. Rendsburg und Westerrönfeld und die Städte Büdelsdorf und Rendsburg kamen Anfang 2002 überein, eine Gebietsentwicklungsplanung für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg durchzuführen.

Die Gebietsentwicklungsplanung betrifft die Wirtschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ebenso wie die weitere Entwicklung der sozialen, kulturellen und technischen Dienste/Angebote und infrastrukturellen Leistungen.

Beim Gebietsentwicklungsplan handelt es sich um die Grundlage der Siedlungsflächenentwicklung im gesamten Stadt-Umland-Bereich. Der Bauflächenzuwachs wird dabei differenziert nach Wohnbauflächen / gemischten Bauflä-

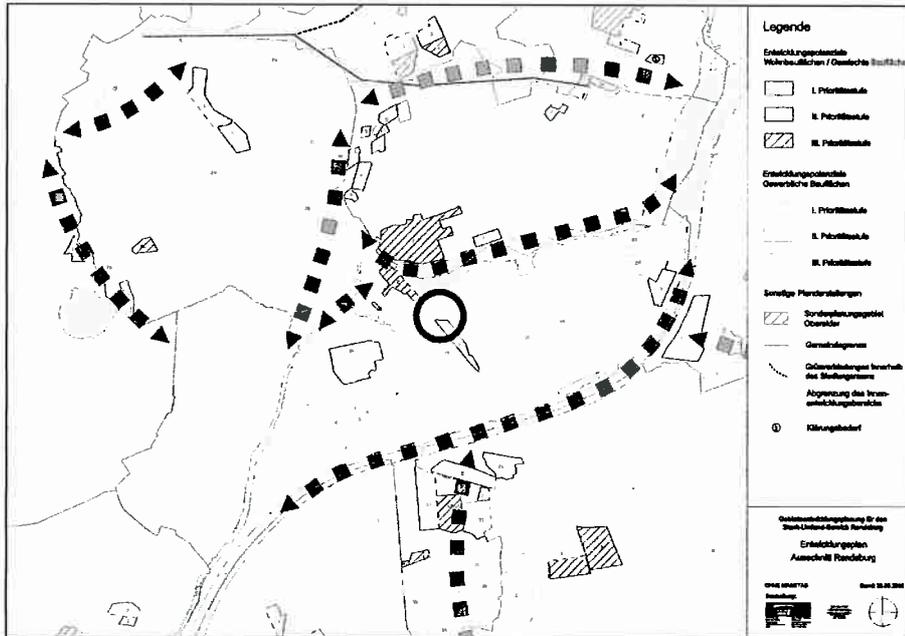
chen sowie gewerblichen Bauflächen. Beide Kategorien sind nach den Prioritäten 1 bis 3 wie folgt gegliedert:

Prioritätsstufe 1 = Realisierungszeitraum bis 2010,

Prioritätsstufe 2 = Realisierungszeitraum bis 2020 und

Prioritätsstufe 3 = Realisierungszeitraum über 2020 hinaus.

Der Gesamtbereich des ehemaligen Güterbahnhofes ist im Rahmen der Erarbeitung des Gebietsentwicklungsplans als Entwicklungspotenzial der 2. Prioritätsstufe für gemischte Bauflächen eingestuft worden.



Auszug aus dem Gebietsentwicklungsplan
Lage des Bebauungsplanes ist mit einem schwarzen Kreis markiert

2.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Rendsburg Büdelsdorf ISEK

Mit der Erarbeitung eines gemeinsamen Stadtentwicklungskonzepts übernehmen Rendsburg und Büdelsdorf eine Vorreiterrolle in Schleswig-Holstein. Die Zusammenarbeit ist wesentlich durch die engen strukturellen und funktionalen Verflechtungen beider Städte in verschiedenen Lebensbereichen begründet.

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept befindet sich momentan in Aufstellung. Über die Erarbeitung von grundsätzlichen Bestandsanalysen und Zielvorstellungen sollen insbesondere auch ein Wohnraumversorgungskonzept und die wesentlichen Nutzungsschwerpunkte Industrie, Gewerbe, Handel sowie Wohnen untersucht werden.

Der Bereich des Güterbahnhofes ist im Rahmen der Bestandsaufnahme und der Bereichsbewertung (wie auch die Bereiche des Obereidergebietetes, der Feldweibel-Schmid-Kaserne, der Eiderkaserne und der Standortverwaltung) als typische innerstädtische Konversionsfläche mit erheblichen Potenzial für die Innenentwicklung und des Stadtentwicklungsprozesses eingeschätzt worden.

2.5 Flächennutzungsplan (§ 1 Abs. 2 BauGB)

Nach § 8 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Nach § 5 BauGB ist im Flächennutzungsplan die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen. Dies gilt sinngemäß auch für Flächennutzungsplanänderungen.

Die bisherigen Darstellungen im Flächennutzungsplan für den Gesamtbereich des ehemaligen Güterbahnhofs sehen ausschließlich Flächen für Bahnanlagen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB) vor. Entsprechend ist eine Änderung des Flächennutzungsplans (im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB) für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 84 sowie für die weiteren Bereiche des ehemaligen Güterbahnhofsgebietes notwendig.

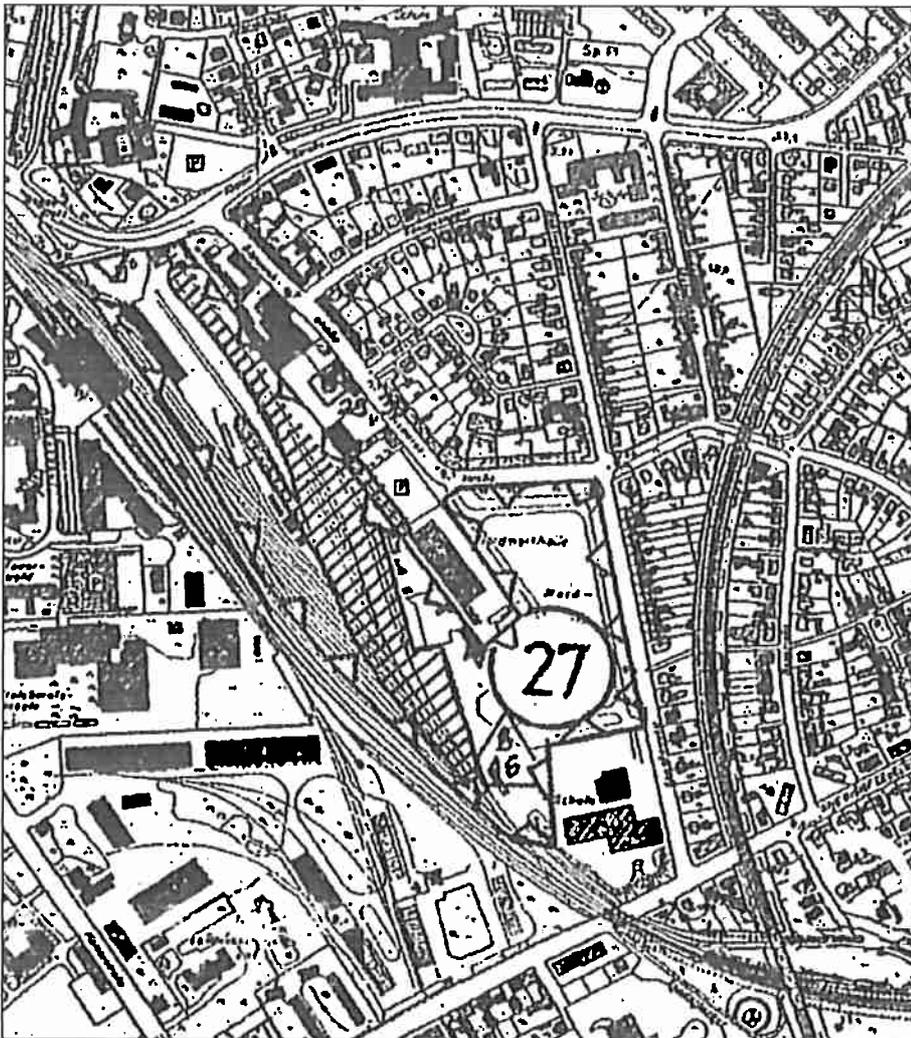
Die 39. Änderung des Flächennutzungsplans stellt für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 84 Darstellungen für Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB dar, für den Bereich der zukünftigen „Park + Ride Anlage“ ebenfalls Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge mit der Zweckbestimmung „ruhender Verkehr“ ebenfalls gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB dar.

2.6 Landschaftsplan (§ 14 BNatSchG i.V.m. § 6 LNatSchG)

Die Gemeinden haben die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung des Naturschutzes auf der Grundlage des Landschaftsrahmenplans flächendeckend in Landschaftsplänen und für Teilbereiche, die eine vertiefende Darstellung erfordern, in Grünordnungsplänen darzustellen.

Der Landschaftsplan der Stadt Rendsburg ist gemäß § 6 Abs. 3 LNatSchG festgestellt. Die diesen Bebauungsplan betreffende Aussagen und Ziele des festgestellten Landschaftsplanes Rendsburg sind wie folgt zu benennen:

Im Landschaftsplan ist der gesamte Bereich des Güterbahnhofs, incl. des „Willy Brandt Platzes“ östlich der Nordmarkhalle als „Eignungsfläche für die bauliche Nutzung“ dargestellt. Hierbei wird aber auf den Konflikt hingewiesen, dass auf dem Güterbahnhofsgebiet teilweise Flächen vorhanden sind, die nach § 15a (1) Nr. 9 LNatSchG als Trockenrasen und Staudenfluren unter besonderem Schutz stehen. Die naturschutzfachlichen Belange sind entsprechend über einen qualifizierten Grünordnungsplan zu sichern.



Auszug aus dem festgestellten Landschaftsplan

2.7 Grünordnungsplan (§ 6 Abs. 1 LNatSchG)

Nach § 6 Abs. 1 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) ist ein Grünordnungsplan umgehend aufzustellen, wenn ein Bauleitplan aufgestellt, geändert oder ergänzt werden soll und Natur und Landschaft dadurch erstmalig oder schwerer als nach der bisherigen Planung beeinträchtigt werden können. Ein Grünordnungsplan kann gleichzeitig mit dem Bauleitplan aufgestellt werden.

Der Grünordnungsplan wird entsprechend parallel erarbeitet und wird Bestandteil der kommunalpolitischen Beschlusslagen.

2.8 Zu kennzeichnende Flächen (§ 9 Abs. 5 BauGB) - Altlasten

Aufgrund von Altlastenuntersuchungen wurde festgestellt, dass im Plangebiet Bodenverunreinigungen existieren bzw. existieren können. Diese sind jedoch keine Altlasten in dem Sinne, dass eine unmittelbare, gegenwärtige Gefahr für die einzelnen Wirkungspfade besteht, die ein sofortiges Handeln, d.h. eine sofortige Sanierung oder Entsorgung, erfordern. Die vorgefundenen Bodenverunreinigungen sind flächenmäßig so begrenzt, dass mit einfachen Mitteln (Abfuhr oder Entsorgung) dieses Problem im Rahmen der zukünftigen Bauarbeiten gelöst werden kann.

Entsprechend sind alle Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs wie folgt zu kennzeichnen: Flächen, deren Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sein können (§ 9 Abs. 5 Nr. 3 und Abs. 6 BauGB)

„Die Flächen des Bebauungsplanes sind aufgrund der historischen Nutzung als Güterbahnhofgelände teilweise mit umweltgefährdenden Stoffen belastet. Ein akutes Handlungserfordernis zur Abwehr von Gefahren ist jedoch nicht gegeben. Bei Eingriffen in den Untergrund und bei Verdacht auf Kontaminationen sind nach Bundes- und Landesbodenschutzgesetz gezielte Untersuchungen durchzuführen, um eine Grundlage für eine Be- und Verwertung des anfallenden Bodens zu bekommen. Stellt sich heraus, dass die Böden behandlungsbedürftig bzw. deponiebedürftig sind, gelten die Kriterien der Technischen Regel „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen“ der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA).“

2.9 Allgemeines Eisenbahngesetz - § 23 – Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Im April 2007 erfolgte die Freistellung von Bahnbetriebszwecken. Dieser Vorgang unterlag ausschließlich dem Eisenbahn-Bundesamt.

Für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken von Grundstücken, die Betriebsanlagen einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, die einer Eisenbahn des Bundes dienen oder gedient haben, ist das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde für Eisenbahnen zuständig.

Im Rahmen dieses Freistellungsverfahrens ist zu klären, ob die Bahnflächen dauerhaft nicht mehr für den Eisenbahnverkehr benötigt werden, d.h. „freistellbar“ sind. Die Freistellbarkeit von Flächen, die bisher für Infrastruktureinrichtungen benötigt wurden, liegt vor, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist (§ 23 AEG).

Mit der Freistellung von Bahnbetriebszwecken endet die Eigenschaft als Betriebsanlage. Damit verbunden ist die Aufgabe des Fachplanungsvorbehalts und der Übergang der Planungshoheit auf die Kommune. Ab diesem Zeitpunkt unterliegen die Flächen wieder ausschließlich dem allgemeinen Bauplanungsrecht und der kommunalen Zuständigkeit. Das Eisenbahn-Bundesamt verliert zeitgleich die Hoheitsbefugnisse und damit auch die Zuständigkeit für die Aufsicht.

2.10 Kulturdenkmale

Direkt an das Plangebiet grenzt die ehemalige Viehmarkthalle, die heutige Nordmarkhalle. Die Halle ist als Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung in das Denkmalsbuch des Landes Schleswig-Holstein eingetragen und somit rechtskräftig denkmalgeschützt.

Denkmalschutz und Denkmalpflege dienen der Erforschung und Erhaltung von Kulturdenkmalen und Denkmalbereichen. Das Land, die Kreise und die Gemeinden fördern diese Aufgabe. Kulturdenkmale sind Sachen, Gruppen von Sachen oder Teile von Sachen vergangener Zeit, deren Erforschung und Erhaltung wegen ihres geschichtlichen, wissenschaftlichen, künstlerischen, städtebaulichen oder die Kulturlandschaft prägenden Wertes im öffentlichen Interesse liegen. Insbesondere der Umgebungsschutz der Kulturdenkmale bekommt dadurch, neben dem Kulturdenkmal selbst, eine besondere Bedeutung.

Als Umgebungsbereich des Kulturdenkmals nach § 9 Abs. 1 Ziffer 3 DSchG sind Teilbereiche aller Bauleitpläne anzusehen, die sich z.Z. im Aufstellungsverfahren befinden, und das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs planungsrechtlich ganzheitlich einer neuen Nutzung zuführen sollen.

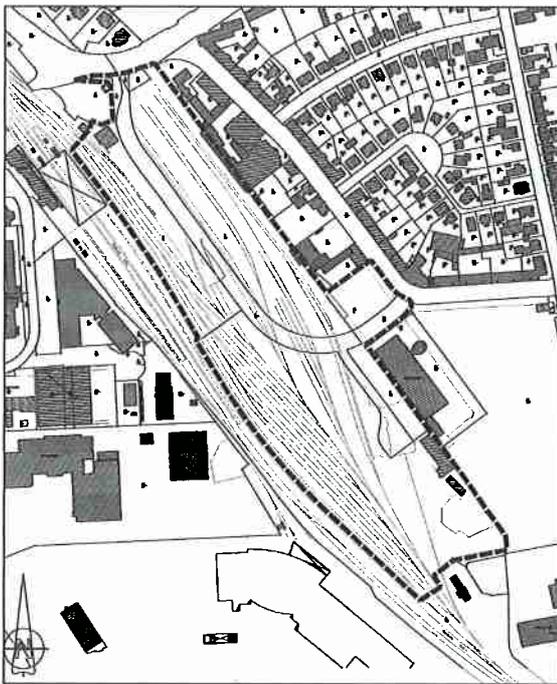
Zielsetzung des Denkmalschutzes ist es, den Eindruck der Nordmarkhalle nicht wesentlich zu beeinträchtigen. Dies wird durch die getroffenen Festsetzungen zur baulichen Höhenentwicklung und zu den überbaubaren Grundstücksflächen gewährleistet. In der Folge ergibt sich für diese Bereiche für die zukünftigen baulichen Vorhaben dennoch das Erfordernis der Einholung einer gesonderten denkmalrechtlichen Genehmigung, da die Veränderung der Umgebung potenziell den Eindruck des Kulturdenkmals beeinträchtigen kann. Im Rahmen von zukünftigen Baugenehmigungsvorgängen empfiehlt sich eine Beratung durch die untere Denkmalschutzbehörde (Kreisverwaltung Rendsburg – Eckernförde).

Aus diesem Grund wurde die Nordmarkhalle (auch wenn sie außerhalb der Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 84, 85 und 86 sowie der 39. Änderung des Flächennutzungsplans liegt) mit dem Planzeichen Nr. 14.3 gem. der Planzeichenverordnung „Einzelanlage, die dem Denkmalschutz unterliegt (§ 9 Abs. 6 BauGB) gekennzeichnet. Diese Kennzeichnung hat somit nur Hinweischarakter auf das Kulturdenkmal.

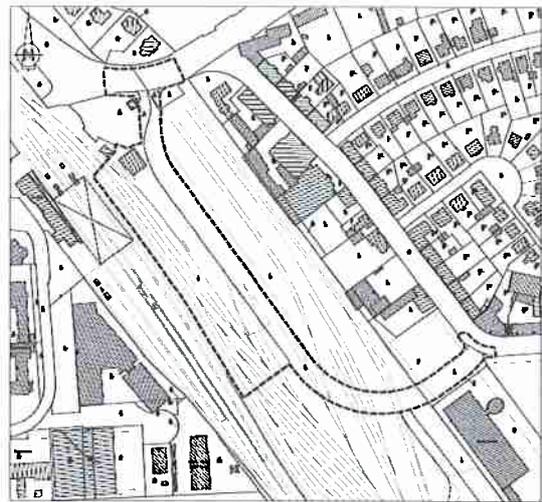
3. Städtebauliche Zielsetzung, planerische Konzeption

3.1 Ziele und Zwecke der Planung

Der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 84 steht im direkten funktionalen, städtebaulichen, entwicklungsplanerischen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 85 und dem Bebauungsplan Nr. 86 (dieser wurde noch nicht öffentlich ausgelegt), die gesamtheitlich das ehemalige Güterbahnhofs-gelände der Stadt Rendsburg planungsrechtlich einer gewerblichen, innenstadt-relevanten Nutzung und in Teilen einer Verbesserung der verkehrlichen Infra-struktur zuführen wollen.



Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 84,
85 und 86



Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 84

Durch die bisherige Nutzungsaufgabe als Güterbahnhofgelände steht der Stadt Rendsburg in ihrer Planungshoheit damit zukünftig eine insgesamt ca. 6,5 ha große Entwicklungs- bzw. Konversionsfläche zur Verfügung, um insbesondere die Kernstadt in ihrer Funktion zu stärken. Für eine nachhaltige Stadtentwicklung, insbesondere des zentralen Bereichs, werden folgende Ziele mit der Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofgeländes verknüpft:

Die Einrichtung einer Einzelhandelseinrichtung sowie ergänzenden Shops (im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 85) soll den Kaufkraftabfluss in die Umgebung mindern und allgemein eine Stärkung Rendsburgs in seiner Funktion als Mittelzentrum sowie als Einzelhandelsstandort stärken sowie die Angebotsvielfalt und die Einkaufsattraktivität in diesem Stadtbereich erhöhen. Die zusätzlichen gewerblichen Bauflächen dienen als Ergänzung und Stärkung des Arbeitsplatzangebotes in zentraler Lage Rendsburgs.

Diese Stärkung erfolgt hier im östlichen Kernstadtbereich, der bisher in seiner Ausstattung mit Einkaufsmöglichkeiten und in seiner Stadtgestalt, aufgrund der ehemaligen Nutzung als Güterbahnhofsgelände und der Zerschneidung der historischen Stadtstruktur durch die Gleisanlagen, hinter den sonstigen benachbarten Bereichen zurückbleibt.

Im eigentlichen Bereich des Bebauungsplanes Nr. 84 beabsichtigt die Stadt Rendsburg die bauliche Umsetzung einer großflächigen Park + Ride Anlage östlich der weiterhin genutzten Gleistrassen sowie westlich der neuen Erschließungsstraße, die im Norden durch einen neuen Knotenpunkt an die Kieler Straße und im Südosten (nördlich der Nordmarkhalle) an die Bismarckstraße anschließt. Damit einhergehend soll der Abschnitt der Bismarckstraße (bis zur Höhe des neuen Knotenpunktes), die an der westlichen Seite durch eine Mischnutzung und in ihrer östlichen Seite weitgehend durch eine Wohnnutzung geprägt ist, in ihrer Gestaltung aufgewertet werden und von Verkehren entlastet werden. Die grundsätzliche Erschließung der bestehenden Grundstücke beid-

seitig der Bismarckstraße bleibt unverändert erhalten und wird auch zukünftig gewährleistet.

Für den planerischen Schwerpunkt des Bebauungsplanes Nr. 84 (Park + Ride Anlage) hat das für die Erschließung beauftragte Ingenieurbüro Wasser- und Verkehrskontor folgende Überlegungen und Berechnungen angestellt. Darüber hinaus entwickelte das Ingenieurbüro auch das grundsätzliche Erschließungskonzept für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs.

Nach Vorgaben des Gesamtverkehrsplanes 2002 der Stadt Rendsburg ist vorgesehen, die Parkflächen im Altstadtbereich zu Gunsten der Anlieger und Besucher/Kunden neu zu strukturieren. Es wird angestrebt die Dauer- und Langzeitparker aus diesem Bereich herauszuhalten und auf die innenstadtrelevanten öffentlichen Parkplätze der Peripherie ausweichen zu lassen. Diesbezüglich wurden Bewohnerparkzonen eingeführt und ein Großteil der Parkstände bewirtschaftet.

Die Verlagerung der Dauer- und Langzeitparker ist auf die in nachfolgender Tabelle aufgelisteten Parkplätze der Peripherie vorgesehen. Die Tabelle zeigt vorhandene Reserven der einzelnen Parkplätze. Die Grade der Auslastung wurden dem Gesamtverkehrsplan entnommen. Für das Parkdeck Am Bahnhof treten bedingt durch die Nutzung der Berufsschüler die Spitzenauslastungen am Vormittag auf. In dieser Zeit werden für die Dauer- und Langzeitparker Parkstände benötigt, so dass diese hohe Auslastung maßgebend ist.

| Parkplätze | vorh. Parkplätze | Auslastung | Reserve |
|--|------------------|------------|---------|
| Am Eiland | 60 | 87% | 8 |
| P+R Kieler Straße | 45 | 102% | 0 |
| Am Bahnhof (Bergemann) | 60 | 83% | 10 |
| Am Bahnhof (Wendehammer) | 20 | 85% | 3 |
| Am Bahnhof (Parkdeck) | 250 | 72% | 70 |
| Parkhaus Hollesenstraße | 30 | 20% | 24 |
| An der Untereider (Jugendheim) | 110 | 5% | 105 |
| An der Untereider (Cl.-Siljack-Schule) | 75 | 71% | 22 |
| An der Untereider (Untereiderbad) | 60 | 38% | 37 |
| Summe | 710 | | 279 |

Im Rahmen der Ausarbeitung des Gesamtverkehrsplan 2002 wurde der Anteil der Dauer- und Langzeitparker für die Parkdecks Wallstraße und Nienstadtstraße ermittelt. Er liegt im Mittel bei 27%. Wird der Anteil auf die 1996 vorhandenen 1.388 Parkstände der Altstadt angesetzt, liegt die Anzahl der Parkstände, die durch Dauer- und Langzeitparker beansprucht werden bei 375. Berücksichtigt man die vorhandene Reserve der Parkflächen der Peripherie von 279 Stellplätzen, fehlen 96 Parkstände im Randbereich, um genügend Ausweichfläche für die Dauer- und Langzeitparker zu bieten.

Weiterer Bedarf an Parkständen besteht durch die Struktur- und Entwicklungsmaßnahme Obereider. Durch die Umsetzung entfällt die unbewirtschaftete Fläche am Obereiderhafen, welche derzeit als Parkplatz genutzt wird. Der Anteil an Dauer- und Langzeitparkern liegt hier bei etwa 31%. Berücksichtigt man ei-

ne vorhandene Aufstellmöglichkeit für 70 Pkw, entfallen 22 Parkstände für die Dauer- und Langzeitparker. Im Rahmen der Struktur- und Entwicklungsmaßnahme Obereider ist weiterhin das Parkdeck Schlossplatz mit 160 Parkständen ersatzlos entfallen.

Die Fläche des ehemaligen Wandmaker - Marktes in der Denkerstraße bietet zur Zeit Aufstellmöglichkeiten für etwa 100 Pkw. Im Rahmen der Struktur- und Entwicklungsmaßnahme Obereider ist vorgesehen dieses Grundstück wieder durch Einzelhandel zu nutzen, so dass die 100 Stellplätze für Kunden erforderlich werden und für Dauer- und Langzeitparker entfallen.

Des Weiteren hat eine Erhebung am P+R - Parkplatz aus dem Jahr 2006 ergeben, dass dieser zu fast 200% überlastet ist, wodurch ein zusätzlicher Bedarf von etwa 40 Parkständen entsteht.

Insgesamt werden somit etwa 250 Parkstände als zusätzliches Angebot benötigt. Mit der Erweiterung des P+R - Parkplatzes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 84 können diese 250 fehlenden Parkstände ausgeglichen werden.

3.2 Städtebauliches Konzept

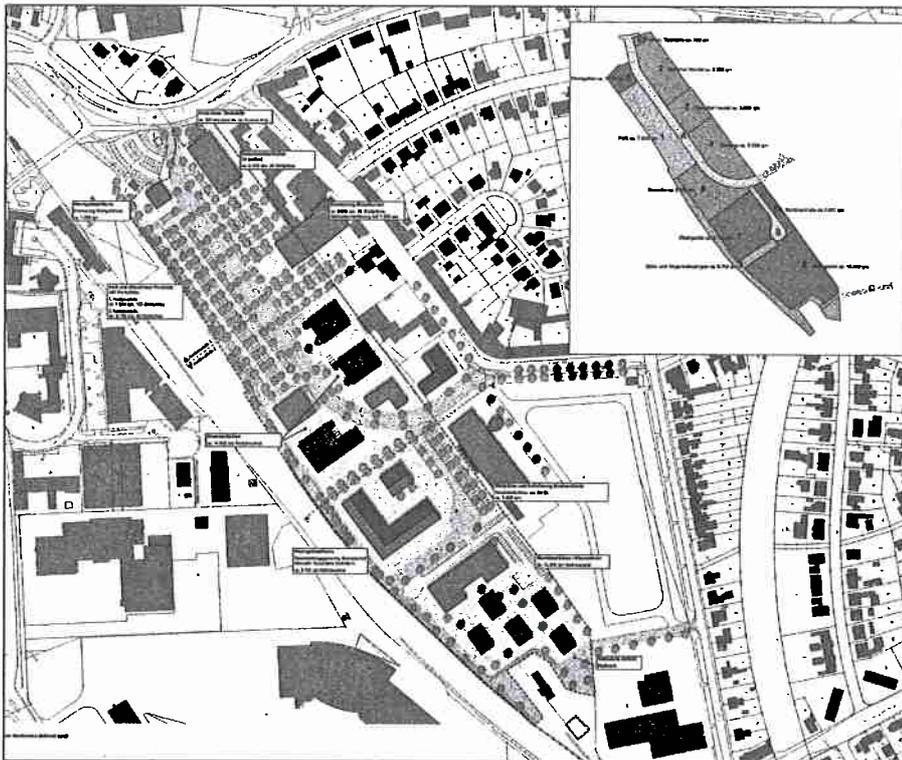
Im Zuge von Vorüberlegungen und Vorstufen zur eigentlichen verbindlichen Bauleitplanung wurde aufgrund der dargestellten Nutzungsziele eine städtebauliche Vorstudie – Rahmenplan in Auftrag gegeben, die wesentliche Rahmenbedingungen, Auswirkungen und fachplanerische Einschätzungen im Vorfeld bereits klären konnte.

Arbeitsschwerpunkte dieser informellen Planung, die vom Ingenieurbüro Planungsgruppe Elberg aus Hamburg erstellt wurde, waren die konzeptionellen Festlegungen zur Erschließung des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes (in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Wasser- und Verkehrskontor aus Neumünster) und zur zukünftigen Nutzungsverteilung auf dem Gesamtgelände.

Wesentliches Ergebnis war dabei die Festlegung der inneren Erschließung des Gesamtgeländes des ehemaligen Güterbahnhofs über die neue Verbindung zwischen Kieler Straße und Bismarckstraße (nördlich der Nordmarkhalle) sowie der weiter südlich gelegenen untergeordneten Erschließung als Stichstraße mit Wendeanlage.

Darüber hinaus wurden auch die grundsätzlichen Aspekte des Lärmschutzes (durch das Ingenieurbüro Lärmkontor aus Hamburg) erarbeitet sowie Möglichkeiten der Durchgrünung der Plangebiete konzeptionell dargestellt.

Ausgenommen des im Rahmenplan dargestellten historischen Eisenbahngeländes im nordwestlichen Plangebiet, dass aufgrund von aktuellen Kosten- und Nutzungsüberlegungen nicht erhalten werden kann, basieren die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 84 grundsätzlich auf den Darstellungen des Rahmenplans.



Rahmenplan zum ehemaligen Güterbahnhofgeländes

3.3 Verkehr, Erschließung und ruhender Verkehr

Entsprechend den Zielvorgaben zur verkehrlichen Erschließung des Gebietes des ehemaligen Güterbahnhofgeländes wird die Trasse der verkehrlichen Haupterschließung (inklusive der zwei neu auszubildenden Knotenpunkte an der Kieler Straße und der Bismarckstraße) als Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 festgesetzt.

Die vorgesehene Fläche für den Standort der Park + Ride Anlage wird ebenfalls als Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 festgesetzt. Die „besondere Zweckbestimmung“ dieser Straßenverkehrsfläche wird zusätzlich durch den festgesetzten Planeinschrieb „P+R“ konkretisiert.

Um eine überörtliche Fuß- und Fahrradweganbindung Richtung Norden zu gewährleisten, ohne auf Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs angewiesen zu sein, wird die Zulässigkeit der Errichtung und Nutzung eines öffentlichen Fuß- und Fahrradweges innerhalb der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Park + Ride Eingrünung“ festgesetzt.

3.4 Ver- und Entsorgung

In Rendsburg liegt zur Ableitung des anfallenden Schmutz- und Regenwassers ein Trennsystem vor. Somit sind die Abwässer des B-Planes getrennt auf den Grundstücken zu sammeln und in die öffentliche Kanalisation zu übergeben.

Die Erschließungsstraßen werden mit einem Schmutzwasserkanal ausgestattet, welcher das Wasser in Richtung des Hauptsammlers (DN 1000) in der Kieler Straße transportiert und ableitet.

Ebenso werden die Erschließungsstraßen mit einem Regenwasserkanal ausgestattet, welcher das Wasser in Richtung des Hauptsammlers (DN 1200) in der Kieler Straße transportiert und ableitet.

Zur Entlastung des vorhandenen Regenwasserkanalisationssystems wird der aus Richtung Bismarckstraße kommende Regenwasserkanal (Höhe Nobiskrüger Allee) mit Hilfe eine Überlaufleitung durch den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs geleitet. Im Bereich des P+R - Parkplatzes ist die Anordnung eines Stauraumkanals zur Drosselung der Spitzenabflüsse vorgesehen (Maße der Vorbemessung: ca. 3 m breit x 1,5 m hoch x 120 m lang = 540 m³).

Das anfallende Regenwasser des B-Planes ist in die Regenwasserkanalisation einzuleiten. Sofern der Baugrund und die anstehenden Grundwässer es zulassen, kann das Dachflächenwasser direkt vor Ort versickert werden.

Die Versorgung mit Trinkwasser erfolgt über das stadtteigene Versorgungsnetz. Der Anschluss wird über die neuen Erschließungsstraßen an bestehende Leitungen in der Kieler Straße hergestellt.

Die Stadt Rendsburg wird durch die Stadtwerke Rendsburg mit Strom versorgt. Sie wird auch Versorgungsträger für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs.

Die Abfallbeseitigung wird zentral über den Kreis Rendsburg-Eckernförde abgewickelt. Die Straßenbreiten und die Wendeanlage sind so dimensioniert, dass sie den Belangen der Müllabfuhr genügen.

Der aktive Brandschutz wird durch die Feuerwehr der Stadt Rendsburg sichergestellt. Die Standorte notwendiger Hydranten werden mit der Feuerwehr im Zuge der Erschließungsmaßnahmen festgelegt. Die Feuerwehrezufahrt ist grundsätzlich durch die öffentlichen Straßenverkehrsflächen an jedem Punkt gesichert.

3.5 Schallschutz

Im Plangebiet selbst sind keine wohnbaubaulichen oder gewerblichen Nutzungen vorgesehen. Entsprechend sind Immissionsschutzmaßnahmen aufgrund schutzwürdiger Einrichtungen nicht notwendig.

3.6 Grünflächen- und Grünordnungskonzept

Ziel des Bebauungsplanes Nr. 84 ist es, das entsprechende Planungs- und Baurecht für die Erschließungsanlagen für nahezu den Gesamtbereich des ehemaligen Güterbahnhofsgebietes und für die Herstellung und Errichtung der neuen großflächigen Park + Ride Anlage zu schaffen. Diese reinen verkehrlichen Funktionsflächen nehmen fast den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes ein. Um dennoch ein Höchstmaß an grünordnerischer Stadtgestalt auf öffentlichen Flächen zu gewährleisten, wurden eine Vielzahl von Baumpflanzungen entlang der Haupterschließungsstraße sowie auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park + Ride“ festgesetzt. Zur räumlichen Abgrenzung der Park + Ride Anlage nach Westen (zu den beste-

henden Gleisanlagen) und Süden (zu den nachfolgenden Bauflächen des Bebauungsplanes Nr. 86) wurde eine öffentliche Grünfläche mit 3 Einzelbaumfestsetzungen und der grundsätzlichen Zweckbestimmung „Park + Ride Eingrünung“ festgesetzt.

3.7 Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f Gemeindeordnung

Seit dem 01.04.2003 ist der § 47 f GO „Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“ in Kraft getreten. Dies bedeutet, dass die Gemeinden bei Planungen und Vorhaben, die die Interessen von Kindern und Jugendlichen berühren, diese in angemessener Weise beteiligen müssen.

Typische Fälle der Beteiligung sind die Errichtung oder die Änderung von Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, wie z.B. Kinderspielplätze, Kindertagesstätten, Bolzplätze, Sporteinrichtungen, Jugendbegegnungsstätten, Schulen u.s.w.. Die Beteiligung hat auch bei entsprechenden Bauleitplanungen zu erfolgen, sofern Interessen von Kindern und Jugendlichen betroffen sind und sich auf konkrete Projekte und Vorhaben beziehen.

Da aufgrund der planerischen Inhalte des Bebauungsplanes Nr. 84 keine Belange von Kindern und Jugendlichen erkennbar sind, wurde auf die gesonderte Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 Gemeindeordnung (GO) verzichtet.

4. Naturschutz / Ausgleichsmaßnahmen

Da Natur und Landschaft durch den Bebauungsplan erstmalig oder schwerer als nach der bisherigen Planung beeinträchtigt werden können, wurde parallel ein Grünordnungsplan aufgestellt, der im Sinne des Gemeinsamen Runderlasses zum Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht vom 03.07.1998 die Beeinträchtigungen der jeweiligen Schutzgüter und die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen beschreibt.

4.1 Zusammenfassung Fauna

Die faunistischen Untersuchungen ergaben überwiegend Vorkommen von verbreiteten, euryöken und in Norddeutschland ungefährdeten Arten bzw. gefährdeten Arten der Stufe 3. So wurden 9 Heuschreckenarten in verschiedenen Biotoptypen nachgewiesen, die hinsichtlich ihrer Habitatansprüche trockene oder frische bis feuchte, warme bis mäßig warme Standorte besiedeln. Die Populationsgrößen der rufenden Arten wurden als mäßig hoch eingeschätzt. Positiv erwies sich der hohe Struktureichtum mit halboffenen Sandbereichen zur Eiablage sowie Hochstaudenbrachen und lückigen Gehölzbeständen als Lebensräume sowohl für Offenland- als auch für Strauchheuschrecken.

Bei den Tagfaltern wurden 13 verschiedene Arten nachgewiesen, unter denen auch seltenerer wie der Trauermantel (*Nymphalis antiopa*) und der Schwalbenschwanz (*Papilio machaon*) waren und die hohe Attraktivität des Geländes belegten. Gleichzeitig fielen aber vergleichsweise geringe Individuenzahlen auf.

Der Hauptgrund hierfür liegt vermutlich in der isolierten Lage des ansonsten blütenreichen und geeigneten Biotops. Die Erreichbarkeit und Gesamtgröße eines solchen Inselbiotops ist für Schmetterlinge offenbar insgesamt zu ungünstig und es ist mit einem häufigen Tod wandernder Schmetterlinge im umgebenden Straßenverkehr zu rechnen. Ein Individuenaustausch mit anderen Populationen ist somit nur sehr schwer möglich.

Für Reptilien wie die Waldeidechse (*Zootoca vivipara*) und die Ringelnatter (*Natrix natrix*) erwies sich der hohe Struktureichtum grundsätzlich als ebenfalls gut geeignet, auch für diese ist aber ein erschwerter Individuenaustausch mit anderen Populationen anzunehmen.

4.2 Zusammenfassung Flora

Der Flächenanteil der geschützten Flächen nach § 15a LNatSchG erreichte über 50 % des untersuchten Geländes und zeigte selten gewordene Trockenrasen- und Hochstaudengesellschaften in sehr guter bis guter Ausprägung mit einem bemerkenswerten Anteil an gefährdeten Pflanzenarten. Unter 12 Pflanzenarten mit einer Gefährdungseinstufung nach der Roten Liste Schleswig-Holsteins sind 9 gefährdete Pflanzensippen (R.L.S-H 3) und 3 stark gefährdete Arten (R.L.S-H 2). Weitere 18 Arten werden in der Vorwarnliste geführt. Somit handelt es sich um einen floristisch sehr hochwertigen Biotopkomplex.

Unterstrichen wird dies auch durch ein Vorkommen der für Schleswig-Holstein erstmals seit mehreren Jahrzehnten nachgewiesenen Korallenflechte *Stereocaulon vesuvianum* (R.L. S-H 0), die als langsamwüchsige Art auf lichtreiche, karge Substratbedingungen und geringe Konkurrenz durch hochwachsende Arten angewiesen ist und von derzeit landesweit kein weiterer Standort bekannt ist.

4.3 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Durch Bauvorhaben werden grundsätzlich ökologische Austauschbarrieren entstehen. Allerdings stellen bereits die angrenzende Bebauung sowie die angrenzenden Verkehrsstränge (Kieler Straße und Bundesbahnlinie) erhebliche Barrieren für viele Tierarten dar. Dennoch ist hier, insbesondere durch ein Konglomerat unterschiedlichster Biotoptypen ein wertvoller Lebensraum und Rückzugsgebiet für viele Tierarten entstanden.

Vor dem Hintergrund und dem Wissen, dass weite Bereiche als nach §15a LNatSchG geschützte Flächen anzusprechen sind und diesbezüglich auch eine seltene faunistische Tierwelt zu vermuten ist, wurde zur Einschätzung der Auswirkungen einer geplanten Bebauung ein vegetationskundliches- und faunistisches Gutachten vom Büro Abel + Zimmer im Jahr 2006 erstellt.

Bei der Betrachtung dieser Naturressourcen ist insbesondere auf das Vorkommen eventuell geschützter streng geschützter Arten (Definition gem. §10 (2) 11 BNatSchG) zu achten. Entsprechend erfolgt hier eine Potenzialabschätzung.

Streng geschützte Arten:

Mit dem „Gesetz zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege und zur Anpassung anderer Rechtsvorschriften“ (BNatSchGNeuregG) vom 25.03.2002 sind einige wesentliche Punkte verändert worden. Neu ist beispielsweise, dass gem. § 19 (3) BNatSchG ein Eingriff unzulässig ist, wenn durch das geplante Bauvorhaben Biotop zerstört werden, die für die dort lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten, nicht ersetzbar sind. Eine hier folgende Potenzialabschätzung ist daher unerlässlich. Die streng geschützten Arten sind im § 10 (2) Nr. 11 BNatSchG definiert. Hierbei sind vor allem die untersuchten Indikatorarten von besonderem Interesse. Dies ist über eine Liste (Stand 12.03.2003) der für Schleswig-Holstein relevanten Arten spezifiziert worden und soll auch als Beurteilungsgrundlage der Fauna mit herangezogen werden.

Entsprechend des vorliegenden Gutachtens sind hinsichtlich der Artengruppe „Heuschrecken“ keine streng geschützten Arten nachgewiesen worden. Hierbei handelt es sich überwiegend um euryöke Arten, die in Norddeutschland weit verbreitet auf offenen gehölzarmen Biotopen siedeln.

Für die Artengruppe der „Tagschmetterlinge“ gilt dies adäquat. Im Untersuchungsgebiet sind nachweislich 13 verschiedene Arten nachgewiesen worden, wobei aber eine vergleichsweise geringe Individuenzahl auffiel. Dies ist aller Wahrscheinlichkeit nach auf die doch starke isolierte Lage zurückzuführen. Das der Standort dennoch eine gewisse Attraktivität für Tagschmetterlinge darstellt ist durch Nachweise besonderer selten gewordener Arten wie der Schwalbenschwanz und der Trauermantel belegt. Streng geschützte Arten sind aber grundsätzlich nicht zu verzeichnen.

Auf dem Güterbahnhofsgelände konnten zwei Reptilienarten nachgewiesen werden. Zum einen die Waldeidechse, zum anderen die Ringelnatter. Während die Waldeidechse zu den häufigsten Reptilienarten zählt und derzeit nicht gefährdet ist, wird die Ringelnatter in der Gefährdungsstufe 2 der Roten Liste Schleswig-Holsteins geführt, fällt aber nicht unter die streng geschützten Arten (§ 10 (2) Nr. 11 BNatSchG) der o.g. Liste.

Insofern ist ein Verbotstatbestand für das Bauvorhaben nach § 42 BNatSchG und ein hierfür erforderlicher Befreiungstatbestand nach Artenschutzrecht (§ 42 (1) i.V.m. § 62 BNatSchG) nicht gegeben.

Dennoch ist auch die Zerstörung von Brut-, Nist-, Wohn- und Zufluchtsstätten der besonders geschützten Arten nach § 42 (1) BNatSchG verboten. Eine Privilegierung bei der Umsetzung von Maßnahmen auf Basis des Baugesetzbuches vergleichbar mit Eingriffen im Sinne des BNatSchG existiert nicht. Insofern ist eine Befreiung von den Verboten des § 42 BNatSchG auf der Grundlage des § 43 (4) i.V.m. § 62 (1) BNatSchG erforderlich.

Der Schutz der Flora, insbesondere der nach §15a LNatSchG geschützten Bereiche, ist über die Landesnaturschutzgesetzgebung und einer entsprechenden Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung gesichert, wobei Flächen mit allgemeiner Bedeutung auszugleichen und Flächen mit besonderer Bedeutung (§15a LNatSchG) zu ersetzen sind (s. auch Schutzgut Boden).

4.4 Ausgleichsmaßnahmen

Da Natur und Landschaft durch den Bebauungsplan erstmalig oder schwerer als nach der bisherigen Planung beeinträchtigt werden können, wurde parallel ein Grünordnungsplan aufgestellt, der im Sinne des Gemeinsamen Runderlasses zum Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht vom 03.07.1998 die Beeinträchtigungen der jeweiligen Schutzgüter und die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen beschreibt.

Neben entsprechenden Regelungen im Plangebiet selbst (Anpflanzen von Alleebäumen, Anpflanzen von Bäumen auf der Park + Ride Fläche) ist durch ein bestehendes Ausgleichsdefizit eine Ausgleichsfläche außerhalb des Plangebietes erforderlich.

Der Grünordnungsplan ermittelt für den Bebauungsplan Nr. 84 ein Ausgleichsdefizit von 3.000 m² welches über das städtische Ökokonto „Kortenföhrniederung“ kompensiert wird.

Zusätzlich werden die nach §15a LNatSchG geschützten Trockenrasen- und Staudenflurbereiche in einer Größenordnung von 4.060 m² auf einer hierfür geeigneten, derzeit in landwirtschaftlicher Nutzung befindlichen Fläche in der Nachbargemeinde Nübbel (Gemarkung Nübbel, Flur 13, Flurstück 63) ersetzt.

Die detaillierte Schutzgutbetrachtung und –bewertung erfolgt im Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung zum Bebauungsplan.

5. Flächenbilanz

Der räumliche Geltungsbereich des Plangebietes umfasst eine Fläche von ca. 1,76 ha. Diese teilt sich wie folgt auf:

| Nutzungen: | Fläche in m ² | Anteil in % |
|--|--------------------------|-------------|
| Gesamtfläche | 17.618 | 100 |
| Verkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) davon | | |
| - Park + Ride - Anlage | 7.720 | 43,8 |
| - Fahrbahnen incl. Mischverkehrsflächen und Verkehrsgrün | 8.188 | 46,5 |
| Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB) davon | | |
| - Parkanlagen – Eingrünung der P + R Anlage | 1.710 | 9,7 |

Der räumliche Geltungsbereich der Ausgleichsfläche umfasst eine Fläche von ca. 0,3 ha und dient als Ausgleich für die im Bebauungsplangebiet nicht ausgleichbaren Eingriffe. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Grünordnungsplan / Umweltbericht konkret beschrieben.

Der räumliche Geltungsbereich der Ersatzfläche für die nach § 15a LNatSchG geschützten Flächen umfasst eine Fläche von ca. 0,4 ha und dient als Ersatz für die durch den Bebauungsplan betroffenen Biotope. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Grünordnungsplan / Umweltbericht konkret beschrieben.

6. Öffentliches Baurecht

6.1 Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung

Nach § 33 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben bereits dann zulässig, wenn

1. die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 2 und § 4a Abs. 2 bis 5 BauGB durchgeführt worden ist,
2. anzunehmen ist, dass das Vorhaben den künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans nicht entgegensteht,
3. der Antragsteller diese Festsetzungen für sich und seine Rechtsnachfolger schriftlich anerkennt und
4. die Erschließung gesichert ist.

6.2 Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Nach § 30 Abs. 1 BauGB ist im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ein Vorhaben zulässig, wenn es den Festsetzungen nicht widerspricht und die Erschließung gesichert ist.

Nach § 74 LBO 2000 unterliegen die Errichtung, Änderung, Erweiterung und der Abbruch von Wohngebäuden geringer Höhe und der dazugehörigen notwendigen Stellplätze und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder und Nebenanlagen im Sinne des § 14 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) der Baufreistellung, d. h. eine Baugenehmigung ist nicht erforderlich, wenn

- die Vorhaben innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes liegen und
- die Bauvorlagen, mit Ausnahme der bautechnischen Nachweise, von Entwurfsverfasserinnen oder Entwurfsverfassern gefertigt werden, die bauvorlageberechtigt sind und
- die bautechnischen Nachweise von Personen aufgestellt sind, die in der entsprechenden Liste der Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein eingetragen sind und
- wenn die Erklärung der Entwurfsverfasserinnen oder der Entwurfsverfasser, die Aufstellerinnen oder Aufsteller der bautechnischen Nachweise abgegeben wird, dass die gefertigten Unterlagen den öffentlich-rechtlichen Vorschriften entsprechen.

6.3 Maßnahmen für den Naturschutz: Pflichten des Vorhabenträgers; Durchführung durch die Gemeinde; Kostenerstattung von Maßnahmen für den Naturschutz

Nach § 135 a BauGB sind festgesetzte Maßnahmen zum naturschutzrechtlichen Ausgleich vom Vorhabenträger durchzuführen. Soweit allerdings die Maßnahmen zum Ausgleich an anderer Stelle den Grundstücken zugeordnet sind, soll die Gemeinde diese anstelle und auf Kosten der Vorhabenträger oder der Eigentümer der Grundstücke durchführen und auch die hierfür erforderlichen Flächen bereit stellen. Die Maßnahmen zum Ausgleich können bereits vor den Baumaßnahmen und der Zuordnung durchgeführt werden.

Die Kosten können geltend gemacht werden, sobald die Grundstücke, auf denen Eingriffe zu erwarten sind, baulich oder gewerblich genutzt werden dürfen.

Die Gemeinde erhebt zur Deckung ihres Aufwandes für Maßnahmen zum Ausgleich einschließlich der Bereitstellung hierfür erforderlicher Flächen einen Kostenerstattungsbetrag. Die Erstattungspflicht entsteht mit der Herstellung der Maßnahmen zum Ausgleich durch die Gemeinde. Voraussetzung ist eine entsprechende Kostenerstattungssatzung nach § 135 c BauGB, die die Stadt Rendsburg entsprechend erlassen hat.

Rendsburg, den 30. Oktober 2007
Stadt Rendsburg - Der Bürgermeister
i. A. ↵

Joachim Wittmoser



Verfasser:



ernd Schürmann – Silke Schünemann – Olaf Görnig