

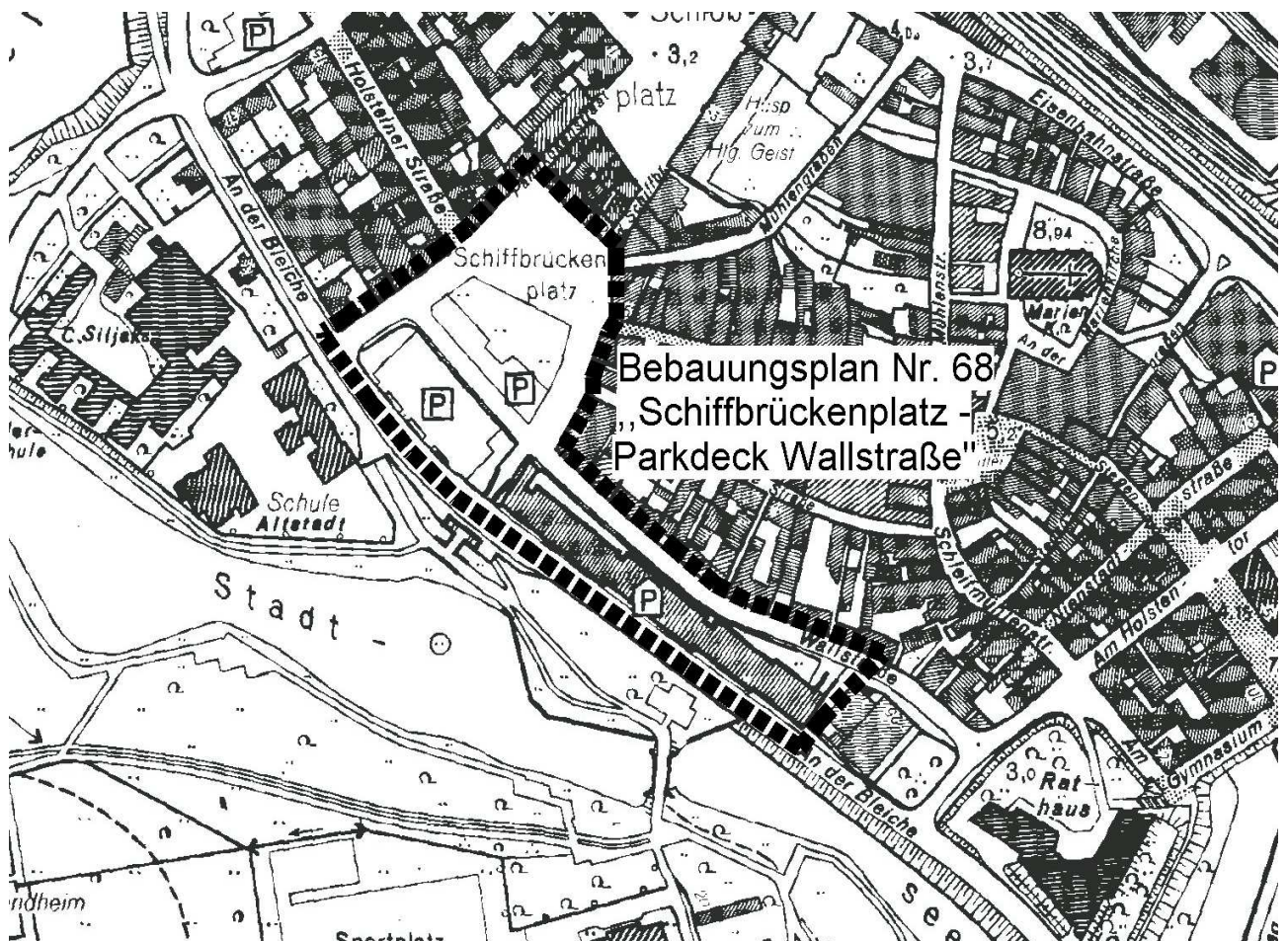
Stadt Rendsburg



Begründung

zur Satzung der Stadt Rendsburg über den Bebauungsplan Nr. 68

„Schiffbrückenplatz – Parkdeck Wallstraße“



Stadt Rendsburg - Der Bürgermeister

Inhalt:

1. **Räumlicher Geltungsbereich**
2. **Planungsanlass, städtebauliche Zielsetzung**
 - 2.1 Einzelhandelsgutachten 1989/90
 - 2.2 Städtebaulicher Ideenwettbewerb 1994
 - 2.3 Einzelhandelsgutachten 1996
3. **Planerfordernis, planungsrechtliche Voraussetzungen**
 - 3.1 Flächennutzungsplan
 - 3.2 Städtebaulicher Rahmenplan 1984
 - 3.3 Stadtgestalt und Denkmalschutz
 - 3.4 UVP für den Bebauungsplan
 - 3.5 Grünordnung / Baumschutz
4. **Planerische Konzeption**
5. **Art und Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Flächen**
6. **Verkehr**
7. **Brandschutz**
8. **Örtliche Bauvorschriften**
9. **Städtebaulicher Vertrag**
10. **Baurecht, nachrichtliche Übernahmen**

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst die gesamte Platzfläche des Schiffbrückenplatzes bis zur Straße „An der Bleiche“ (Westtangente) und die Verkehrsfläche der Wallstraße einschließlich des bestehenden Parkdecks Wallstraße.

2. Planungsanlass, städtebauliche Zielsetzung

2.1 Einzelhandelsgutachten 1989/90

Zur Untersuchung der Problematik des konkurrierenden Einzelhandelsangebotes wurde 1989 die GfK-Marktforschung – kommunale Entwicklungsplanung – Nürnberg, mit der Erstellung eines Markt- und Standortgutachtens beauftragt.

Zielsetzung des Gutachtens war die Ermittlung von Grundlagen für die weitere Planungsentscheidung zur Förderung der Einkaufsattraktivität der Stadt.

Als Planungsempfehlung zur Optimierung der Einzelhandelsstruktur und zur Stärkung der Versorgungsfunktion werden u. a. folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

A. Ansiedlung des Einzelhandelsangebotes in möglichst konzentrierter Form (z. B. Schiffbrückenplatz):

Die Ansiedlung einer Einzelhandelseinrichtung auf dem Schiffbrückenplatz erfüllt drei wichtige Funktionen im Innenstadt- bzw. Altstadtbereich:

- Die Innenstadt erhält ein zusätzliches attraktives Einzelhandelsangebot.
- Durch die Ansiedlung auf dem Schiffbrückenplatz wird ein Spannungsumfeld zum Altstädter Markt aufgebaut, das zur Erhöhung der Passantenfrequenz beiträgt.
- Die Holsteiner Straße wird besser an den Haupteinkaufsbereich angeschlossen.

B. Sicherung von Grundstücken für den Einzelhandel:

Die Sicherung der Grundstücke für den Einzelhandel erfolgt über die Festsetzung der Art der baulichen Nutzung (MK – Kerngebiet, MI – Mischgebiet) im Altstadtbereich durch den Bebauungsplan Nr. 57 „Holsteiner Straße, Schiffbrückenplatz, Hohe Straße, Altstädter Markt, Stegen, Nienstadtstraße und Jungfernstieg“.

C. Bereitstellung ausreichend nutzbarer Parkplätze durch Bewirtschaftung des Parkraumes oder der Parkdauer:

Das Parkraumkonzept aus dem Gesamtverkehrsplan Rendsburg 2002 im Altstadtbereich wird schrittweise durch folgendes „3-Punkte-Programm“ umgesetzt:

- a) Zielgerichtete Verlagerung von Dauerparker (in der Innenstadt Beschäftigte) auf Auffang- und Ersatzparkplätze außerhalb der Innenstadt (im Bereich des heutigen Güterbahnhofsgebietes),
- b) Einführung einer umfassenden und lückenlosen Parkraumbewirtschaftung für Kurzzeitparken, das den Kunden und Besuchern der Innenstadt dient. Dadurch erhöht sich die Parkraumkapazität (4-6 Parkvorgänge pro Parkstand am Tag) erheblich, die Dauerparker werden hierdurch abgehalten, die lagegünstigen „Kundenparkplätze“ zu blockieren.
- c) Einrichtung von Anwohner- bzw. Bewohnerparkzonen im Innenstadtbereich zum Schutz der in der Innenstadt wohnenden Bevölkerung.

Die Kombination dieser Maßnahmen hat folgende Vorteile:

- Die Dauerparker werden zielgerichtet dorthin verlagert, wo geeignete Flächen zur Verfügung stehen.
- Dem Kunden- und Besucherverkehr stehen wesentlich mehr freie lagegünstigere Parkmöglichkeiten zur Verfügung.
- Den Anwohnern stehen vermehrt freie Parkstände zur Verfügung. Die hauptsächlich wohnlich genutzten Bereiche werden von gebietsfremdem Parksuchverkehr und den dadurch bedingten Abgasimmissionen entlastet, die Aufenthalts- und Gestaltqualität in diesen Bereichen wird verbessert.

Teilweise wurden bereits erste Maßnahmen dieses Konzeptes umgesetzt, z. B. wird das Parkdeck Nienstadtstraße mit einer Schrankenlösung bewirtschaftet, ebenerdige Parkplätze im Altstadt Norden (Schleuskuhle) erhalten Parkscheinautomaten mit einer begrenzten Parkzeitdauer. Weiterhin wurden in drei Bereichen das Anwohnerparkrecht (Bewohnerparkzonen) eingeführt: Wallstraße, Mühlenstraße/An der Marienkirche und Torstraße/Schleuskuhle/Schloßplatz.

D. Erleichterung der Orientierung durch klare Verkehrsführung und Ausschilderung der Parkmöglichkeiten:

Das bestehende Erschließungssystem der Altstadt durch einen Tangentenring in Einbahnrichtung soll dahingehend verändert werden, dass ein Zweirichtungsverkehr möglich ist. Dies hat zur Folge, dass

- bis zu 7.000 Altstadtumfahrten pro Tag eingespart werden, und sich die Belastung des Tangentenringes verringert,
- der die Altstadt, hier insbesondere für die Fußgänger störende Querverkehr durch Sperrungen ausgeschlossen werden kann (Schiffbrückenplatz-Pannkokenstraat, Mühlenstraße-Schleifmühlenstraße, Am Holstentor) und dadurch die Aufenthaltsqualität erheblich verbessert wird und
- durch die dann geringere Belastung des Tangentenringes die Zu- und Abfahrt der Altstadt bzw. deren Parkeinrichtungen verbessert wird.

Diese Maßnahmen wurden im Gesamtverkehrsplan Rendsburg 2002 der Stadt Rendsburg untersucht und durch Leistungsfähigkeitsberechnungen und räumlich-funktionierenden Planzeichnungen nachgewiesen.

Diese Maßnahme ist schrittweise realisierbar und benötigt in weiten Bereichen lediglich eine Änderung der Fahrbahnmarkierungen.

Der erste Schritt erfolgt im Zusammenhang mit der Randbebauung des Schiffbrückenplatzes (Zweirichtungsverkehr vom Thormannplatz bis zur Einfahrt des Schiffbrückenplatzes) und der Entwicklung des Obereiderhafengebietes (Zweirichtungsverkehr vom Thormannplatz bis in Höhe des Schloßplatzes). Die weiteren Schritte (bauliche und organisatorische Maßnahmen) erfolgen in Abhängigkeit der Haushaltslage zu entsprechend späteren Zeitpunkten.

Eine entsprechende Beschilderung zu den Parkierungseinrichtungen ist in diesem Zusammenhang selbstverständlich.

E. Erzeugung einer geschlossenen Selbstdarstellung des Einzelhandels und der Gastronomie über moderne Marketinginstrumente:

F. Verbesserung der Einkaufsatmosphäre und Verlängerung der Aufenthaltsdauer durch gestalterische Maßnahmen (Bänke, Grünanlagen, Pflasterung, Beleuchtung):

Die Einkaufsatmosphäre innerhalb der Altstadt wird durch mehrere begleitende Maßnahmen erhöht werden:

- Der die Fußgängerzone störende Querverkehr durch Kraftfahrzeuge wird herausgehalten. Somit entsteht eine überganglose Verbindung vom Jungfernstieg bis zur Holsteiner Straße.
- Der Schiffbrückenplatz wird zugunsten der Fußgänger und Kunden umgestaltet (Fortfall der bestehenden Parkplätze) und dient damit der Verlängerung der Aufenthalts- und Verweildauer. Damit verbunden ist die Möglichkeit sowohl der Ausweitung zentrenergänzender, zeitlich beschränkter Veranstaltungen (Wochenmarkt, Flohmarkt, Kleinkunstdarbietungen, Ausstellungen etc.) als auch der Einrichtung von Straßencafés in ruhiger Atmosphäre.
- Durch die geplante maßgebliche Aufenthaltsfunktion des Schiffbrückenplatzes dient dieser als „Gelenk“ bzw. „Verteiler“ für die daran mittelbar anschließenden Einkaufszonen (z. B. Holsteiner Straße, Schloßplatz, Torstraße). Diese Funktion wird derzeit nicht in dem gewünschten Umfang wahrgenommen.

Die fußläufige Kunden- bzw. Passantenfrequenz lässt sich durch eine entspanntere Einkaufsatmosphäre steigern. Die derzeit weniger frequentierten Bereiche (z. B. Holsteiner Straße, Torstraße) werden hiervon profitieren können.

G. Vermeidung der Ansiedlung von Vergnügungsstätten (Spielhallen, Spielotheken, u. ä.) im Einkaufsbereich, um das Bild eines geschlossenen Geschäftsbezuges nicht zu unterbrechen:

Durch den Bebauungsplan Nr. 57 „Holsteiner Straße, Schiffbrückenplatz, Hohe Straße, Altstädter Markt, Stegen, Nienstadtstraße und Jungfernstieg“ werden

- Spielhallen (Unternehmen im Sinne des § 33i der Gewerbeordnung, die der Aufstellung von Spielgeräten mit und ohne Gewinnmöglichkeiten dienen), und
- Vorführ- und Gesellschaftsräume, deren Zweck auf Darstellung oder Handlung mit sexuellem Hintergrund ausgerichtet sind,

in den unmittelbaren Bereichen der Fußgängerzone (Kerngebiet) ausgeschlossen.

H. Vermeidung der Ansiedlung von Einzelhandelsgroßbetrieben mit innenstadt-relevantem Angebot außerhalb der Innenstadt:

Außerhalb der Innenstadt werden für großflächigen, zentrenrelevanten Einzelhandel entsprechende Sondergebiete nach § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung ohne entsprechende Sortimentsbeschränkung oder –ausschlüsse nicht mehr ausgewiesen. Dies schließt auch Gewerbegebiete ein, in denen sich das Problem der Agglomeration mehrerer kleiner – im einzelnen unterhalb der Schwelle der Vermutungsregel des § 11 Abs. 3 BauNVO liegender – Einzelhandelsbetriebe, die jeder für sich genommen keine der in § 11 Abs. 3 BauNVO beschriebenen Auswirkungen haben, verdichtet.

Dies sind derzeit:

- Bebauungsplan Nr. 7 „Friedrichstädter Straße – Neuaufstellung“
- Bebauungsplan Nr. 20 „Suhmsberg“
- Bebauungsplan Nr. 33 „Kieler Straße, Nord-Ostsee-Kanal, Obereider“
- Bebauungsplan Nr. 55 „Büsumer Straße – Nord“
- Bebauungsplan Nr. 67 und 1. Änderung „Friedrichstädter Straße – Süd“
- Bebauungsplan Nr. 70 „Büsumer Straße – Mitte“

Die städtischen Gremien haben beschlossen, die genannten Planungsziele des Markt- und Standortgutachtens 1989/90 im Bereich der baulichen Entwicklung zu berücksichtigen, soweit es die rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten zulassen.

Die Möglichkeiten der baulichen Entwicklung und deren schrittweise Umsetzung in der dargelegten und beschriebenen Weise (Bebauungspläne, Gesamtverkehrsplanung) dienen sowohl der Zielsetzung des GfK-Gutachtens zur Optimierung und Stärkung der Einzelhandels- und Versorgungsfunktion der Gesamtstadt als auch der städtebaulich-funktionalen und stadtgestalterischen Verbesserung der Innenstadt.

2.2 Städtebaulicher Ideenwettbewerb 1994

Im Jahr 1994 wurde der städtebauliche Ideenwettbewerb Randbebauung Schiffbrückenplatz – Wallstraße ausgelobt.

Anlass des Wettbewerbes war die beabsichtigte städtebauliche Neuordnung des Bereiches Schiffbrückenplatz – Wallstraße auf der Altstadtinsel, einerseits zur Stärkung der Verbindung zwischen historischer Altstadt im Süden und deren barocke Erweiterung im Norden, andererseits zum baulichen Abschluss der Altstadt im Westen zu den Grün- und Wasserflächen des Stadtseegeländes.

Wettbewerbsprogramm:

Nutzung: Kerngebietstypische Nutzungen in einer Größenordnung ausgehend vom Einzelhandelsgutachten 1989/90 bis ca. 5.100 m² Bruttogeschossfläche, Ausschluss von Vergnügungsstätten und Tankstellen.

Gestaltung: Keine unreflektierte Übernahme historischer Bauformen.

Verkehr: Der gegenwärtige Bestand an 446 Park- und Stellplätzen ist in der Gesamtbilanz zu halten. In dieser Zielgröße kann der notwendige Stellplatznachweis für die neuen baulichen Anlagen enthalten sein. Die Erschließung des Schiffbrückenplatzes für den Wirtschaftsverkehr muss gewährleistet bleiben. Der Schiffbrückenplatz ist vom ruhenden Verkehr zu befreien. Der Fußgänger- und Radfahrertunnel zum Stadtseegelände ist in der gegenwärtigen Form und Lage zu erhalten. Die Fußgängerzone der Holsteiner Straße benötigt eine überzeugende funktionale und bauliche Anbindung an die Hohe Straße.

Insgesamt wurden von 30 eingereichten Arbeiten vier Preise vergeben und zwei Ankäufe getätigt.

Der Bauausschuß empfahl in seiner Sitzung am 11.10.1994 einstimmig, eine Realisierung der Randbebauung Schiffbrückenplatz/Wallstraße auf der Grundlage der Entwürfe der Preisträger weiter zu verfolgen und die ausgezeichneten Entwürfe baurechtlich und bautechnisch zu überprüfen. Der Senat trat dieser Empfehlung in seiner Sitzung am 13.10.1994 bei.

2.3 Einzelhandelsgutachten 1996

Durch den zwischenzeitlich zu beobachtenden Strukturwandel in der Innenstadt (Auslagerungen, Änderungen und Aufgaben von Nutzungen), durch innerstädtische und interkommunale Bemühungen und Vorbereitungen zu Nutzungsperspektiven und -konzepten (städtebauliche Ideenwettbewerbe für die Randbebauung des Schiffbrückenplatzes und - gemeinsam mit der Stadt Büdelsdorf - für die Entwicklung des Obereiderraumes), durch die "Nichtberücksichtigung" der Einzelhandelsstandorte benachbarter Gemeinden im GfK-Gutachten und durch Folgenutzungsüberlegungen für brachliegende Industrieflächen in Richtung eines Fachmarktzentrums im Plangebiet des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 7 „Friedrichstädter Straße - Neuaufstellung“, heutiger sogenannter „Eiderpark“, waren die Auswirkungen auf den Einzelhandel neu zu bewerten, die geplanten o. g. Nutzungskonzepte in einen gesamtstädtischen Zusammenhang zu stellen und die Konsequenzen aufzuzeigen.

Aus diesem Grunde wurde 1996 die gesa - Gesellschaft für Handels-, Standort- und Immobilienberatung mbH, Hamburg - mit der Fortschreibung des GfK-Gutachtens beauftragt.

Als Ergebnis der Bestandsaufnahme und Bewertung insbesondere der Prognose der Auswirkungen des „Eiderparks“ wurde folgendes festgestellt:

- Die Einzelhandelsstandorte Innenstadt und Gewerbegebiet Friedrichstädter Straße haben für die Stadt eine in etwa gleichrangige Bedeutung.
- Die Innenstadt wird zu hohen Anteilen von Besuchern aus Rendsburg selber und dem näheren Einzugsgebiet (Randgemeinden) frequentiert, wohingegen das SB-Warenhaus REAL wesentlich weniger von Rendsburgern aufgesucht wird, dafür um so mehr von Kunden aus den entfernteren Marktzone. PLAZA in Büdelsdorf erhält seine überwiegende Kundschaft aus dem näheren Einzugsgebiet, ein hoher Anteil stammt allerdings auch aus Rendsburg selber.
- Aufgrund der unterschiedlichen Kundenzusammensetzung lässt sich entnehmen, dass sich in den für die Innenstadt typischen Warengruppen des modischen Bedarfs und der sonstigen Hartwaren (Haushaltswaren, Glas, Porzellan, Optik, Gesundheits- und Körperpflege u. ä.) eine direkte Konkurrenz zur "grünen Wiese" nicht ableiten lässt. Dies wird sowohl durch die unterschiedlichen Verkaufsflächenbestände bestätigt, als auch durch die Tatsache, dass fast jeder PLAZA-Kunde und rund 85 % der REAL-Kunden auch Innenstadtbesucher sind. Etwa jeder fünfte SB-Warenhaus-Kunde besucht am gleichen Tag auch die Innenstadt.

Zur Entwicklung des Schiffbrückenplatzes wurden folgende Aussagen getroffen:

- Der Schiffbrückenplatz besitzt für eine Erweiterung der innerstädtischen Angebotsflächen eine günstige Standortqualität und das Potential, eine 1a-Lage zu werden.
- Empfohlen wird, das am Schiffbrückenplatz städtebaulich machbare Flächenpotential möglichst voll auszuschöpfen, um einen weiteren innerstädtischen Magnetbetrieb ansiedeln zu können, der auch die Randbereiche des Einzugsgebietes noch anspricht. Es wird empfohlen, eine Fläche von ca. 4.000 – 4.500 m² BGF (auf zwei Verkaufsebenen der weiteren Planung zu Grunde zu legen).
- Primäres Ziel sollte es sein, ein möglichst namhaftes Textil-Kaufhaus mit ca. 2.500 m² Verkaufsfläche anzusiedeln. Zusätzlich sollten Gastronomiebetriebe und Shops den Komplex arrondieren.

Die städtischen Gremien haben beschlossen, bei zukünftigen einzelhandelsrelevanten Planungen das gesa-Gutachten als Beurteilungsmaßstab zugrunde zu legen.

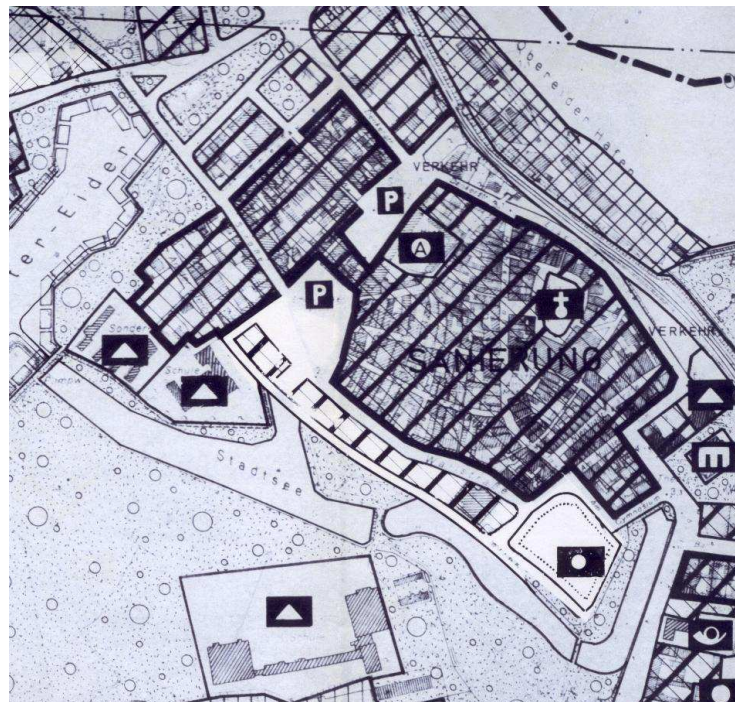
Beurteilungsmaßstab aufgrund der Bestandsaufnahme ist demnach die Notwendigkeit der Steuerung der Einzelhandelsentwicklung außerhalb der Innenstadt, d. h. die Minimierung der Auswirkungen auf den zentrenrelevanten Einzelhandel einerseits durch entsprechende Sortimentsausschlüsse bzw. -einschränkungen, andererseits durch Maßnahmen, die das festgestellte Gleichgewicht zwischen Einzelhandel in der Innenstadt und der Gewerbegebiete nicht nachhaltig beeinträchtigt.

Ziel ist, den zentrenrelevanten Einzelhandel auf einige wenige Standorte im Stadtgebiet durch entsprechende Sondergebiete nach § 11 Abs. 3 BauNVO zu konzentrieren, um die wohnungsnahen Versorgungseinrichtungen zu fördern, den motorisierten Individualverkehr insgesamt im Stadtgebiet durch Verteilung zu entzerren und die Rendsburger Innenstadt und ihre geplante Nutzungserweiterung an die Obereider als zentraler Einkaufs-, Kultur-, Gastronomie- und (urbaner) Freizeitstandort zu stärken.

3. Planerfordernis, planungsrechtliche Voraussetzungen

3.1 Flächennutzungsplan

Der gültige Flächennutzungsplan stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 68 für die südwestliche Bebauung der Wallstraße und des Schiffbrückenplatzes eine gemischte Baufläche dar, die Wallstraße selber als örtliche Hauptverkehrsstraße und den Parkplatz des Schiffbrückenplatzes als öffentliche Parkplatzfläche dar.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan

Die Wallstraße verlor ihre Funktion als örtliche Hauptverkehrsstraße durch den Bau der sogenannten Westtangente Anfang der 70er Jahre.

Das Parkdeck wurde entlang der Wallstraße im Sinne der allgemeinen Zulässigkeit auf dem als gemischte Baufläche dargestellten Bereich errichtet.

Der südwestliche Bereich des Schiffbrückenplatzes wurde im Sinne der Darstellung als gemischte Baufläche baulich nicht genutzt, sondern dient als Kurzzeitparkplatz.

Die Platzfläche des Schiffbrückenplatzes (öffentliche Parkfläche) wird entsprechend genutzt.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes werden die heutigen Gegebenheiten und Funktionen angepasst werden. Der Bebauungsplan löst keine Notwendigkeit einer parallelen Flächennutzungsplanänderung aus, da nur im geringfügigen Maße Abweichungen stattfinden (Größe der gemischten Baufläche entlang der südwestlichen Seite des Schiffbrückenplatzes und Aufhebung der öffentlichen Parkfläche auf dem Schiffbrückenplatz).

Weiterhin reicht der Bebauungsplan nach § 8 Abs. 2 und 3 BauGB aus, um die städtebauliche Entwicklung zu ordnen bzw. es ist anzunehmen, dass der Bebauungsplan aus den künftigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt wird.

3.2 Städtebaulicher Rahmenplan 1984

Der von der Ratsversammlung am 20.12.1984 beschlossene Städtebauliche Rahmenplan der Stadt Rendsburg trifft für den Bereich des Schiffbrückenplatzes folgende Aussagen:

Bestandsbewertung:

- Die überwiegende Parkplatznutzung des Schiffbrückenplatzes ist zu bemängeln.

Nutzungsplanung:

- Das gesamte Gebiet übernimmt Kerngebietsfunktionen.
- Der Schiffbrückenplatz soll als Markt und ruhige Zone zum Verweilen und Ausruhen einladen. Maßstab für die Randbebauung ist die Zweigeschossigkeit.

Verkehrsplanung:

- Der Schiffbrückenplatz wird teilweise beruhigt, die Anlieger und Anlieferer können einfahren.
- Dem Tangentensystem angegliedert befinden sich eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen und Parkdecks, von denen aus die gesamte Altstadt fußläufig gut erreichbar ist.

Gestaltplanung:

- Die Höhe der Gebäude sollte in der Regel 2 bis 3 Geschosse nicht überschreiten.
- Ziele sind die Rückführung auf die ursprüngliche Platzdimension und das Schließen der westlichen Platzwand.

3.3 Stadtgestalt und Denkmalschutz

Geschichte

Der Schiffbrückenplatz geht, wie der Name schon sagt, auf eine Hafenanlage zurück.

Ursprünglich war die Schiffbrücke Lade- und Löschplatz Rendsburgs, durch die Hohe Straße mit dem Markt (Altstädter Markt) verbunden.

Im Laufe der folgenden Jahrzehnte wurde das Becken verkleinert und an der Nordwest- und der Nordostseite bebaut. Dadurch wurde die Schiffbrücke ein Binnenhafen und blieb rund 200 Jahre bestehen. Sie war an drei Seiten von Häusern umgeben, während die vierte (südwestliche) Seite unbebaut blieb.

Mit dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals wurde der Wasserspiegel der Obereider um etwa 2 Meter abgesenkt. So wurde der Schiffbrückenhafen zugeschüttet und bestand von jetzt an als Schiffbrückenplatz.

Gegenwärtige Situation

Die Rendsburger Altstadt ist gekennzeichnet vom durchgehenden Straßenzug Jungfernstieg / Stegen / Hohe Straße / Schiffbrückenplatz / Holsteiner Straße, der das städtebauliche und wirtschaftliche Rückgrad der Altstadt bildet und heute durchgehend als Fußgängerzone ausgebaut ist.

Das engere Umfeld des Schiffbrückenplatzes wird von einer kleinteiligen, mischgebietstypischen Nutzung geprägt, gekennzeichnet durch erdgeschossige Einzelhandelsnutzung mit Büro- oder Wohnräumen in den Obergeschossen.

Gestalterisch ist der Schiffbrückenplatz von einer lückenlosen dreiseitigen Randbebauung mit zwei bis drei Vollgeschossen geprägt. Giebel- und traufständige Gebäudetypen sind fast gleichrangig vertreten.

Der Schiffbrückenplatz und die Wallstraße werden in ihrer südwestlichen Seite von der Straße „An der Bleiche“, die als Westtangente Teil des innerstädtischen Verkehrsringes ist, der fast die gesamte Altstadt umschließt, tangiert.

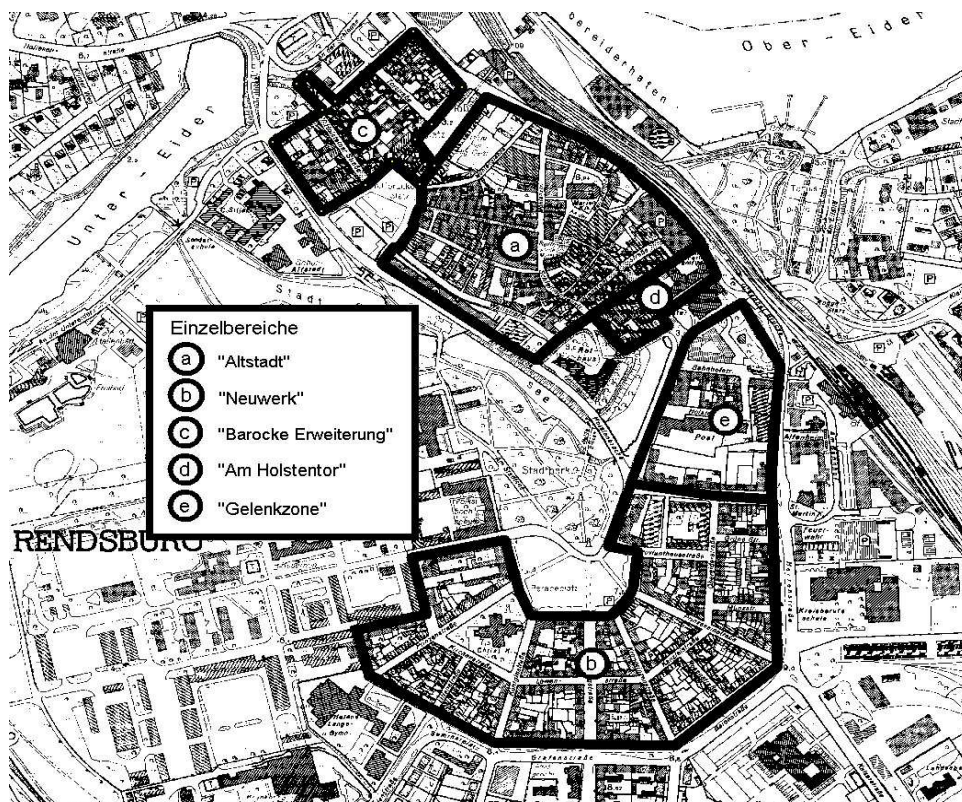
Für den ruhenden Verkehr stehen auf dem Schiffbrückenplatz zur Zeit ca. 51, ebenerdig an der Wallstraße ca. 119 und auf dem Parkdeck Wallstraße ca. 276 Parkplätze zur Verfügung.

Für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr besteht eine höhenfreie Anbindung an das Stadtseegelände über einen Tunnel.

Gestaltungssatzung

Für die Rendsburger Innenstadt wurde eine Gestaltungssatzung (örtliche Bauvorschriften nach § 92 LBO) erlassen.

Deren Geltungsbereich liegt außerhalb des Bebauungsplanes im Bereich des Schiffbrückenplatzes. Im Bereich des Parkdecks Wallstraße decken sich die beiden Geltungsbereiche.



Geltungsbereich der Gestaltungssatzung

Die neue Randbebauung soll sich bewusst von der historischen Bebauung des Schiffbrückenplatzes absetzen und keine historisierende Ausformungen erhalten, um als Neubau mit moderner Architektursprache erlebbar zu werden. Aus diesem Grund werden entsprechende Gestaltungsvorschriften nicht getroffen. Lediglich die baulichen Proportionen (Gebäudehöhe) und die Lage (Baulinien, Baugrenzen) dienen der behutsamen Einpassung in das vorhandene Stadtgefüge und orientieren sich an der historischen Bedeutung der ehemals als Hafen dienenden „Schiffbrücke“. Das ehemalige Hafenbecken erfährt keine Bebauung, sondern soll sich in der Pflasterung der Platzfläche wiederfinden.

Denkmalschutz

Von Seiten des Landesamtes für Denkmalpflege wird eine entsprechende Aufwertung des Schiffbrückenplatzes aus städtebaulicher Sicht als sinnvoll erachtet und unterstützt.

Denkmalbestand: Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befinden sich keine Kulturdenkmale. Allerdings sind direkt angrenzend bzw. im Umgebungsschutzbereich folgende Denkmale zu verzeichnen:

Schiffbrückenplatz 3, 7, 10, 13, Holsteiner Straße 10 und Wallstraße 24.

Aus diesem Grund ist auf § 9 Abs. 1 Ziffer 3 DSchG hinzuweisen, wonach die Veränderung der Umgebung eines eingetragenen Kulturdenkmals der Genehmigung der Unteren Denkmalschutzbehörde bedarf, wenn sie geeignet ist, den Eindruck des Kulturdenkmals wesentlich zu beeinträchtigen.

Im erforderlichen bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren werden daher die denkmalrechtlichen Belange im Detail berücksichtigt werden. Die Denkmalschutzbehörde hat durch entsprechende Nebenbestimmungen die Möglichkeit, entsprechend einzuwirken.

3.4 UVP für den Bebauungsplan

Die Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit bestimmter Objekte ergibt sich aus:

- der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 (Richtlinie 85/337/EWG), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 175 S. 40,
- der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 03. März 1997 zur Änderung der o.g. Richtlinie, Amtsblatt Nr. L 73 S. 5 und
- des Gesetzes zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz vom 27.07.2001.

Mit dem Erlass des Innenministeriums Schleswig-Holstein vom 20.11.2001 – IV 63 - 511.51 - werden Hinweise zur Prüfung der Umweltverträglichkeit von Vorhaben im Bauplanungsrecht gegeben.

Prüfung zur Durchführung einer UVP:

In den o.g. Erlassen und Richtlinien werden Schwellenwerte für Projekte des Anhanges II der Änderungsrichtlinie gegeben, die zumindest eine Vorprüfung des Einzelfalles für eine UVP-Pflicht im Bauleitplanverfahren empfiehlt.

Dieser Schwellenwert ist bei Städtebauprojekten für die im bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB aufgestellt wird und deren Gesamtgrundfläche aller zulässigen baulichen Anlagen einschließlich öffentlicher Verkehrsflächen mindestens 20.000 m² beträgt, erreicht. Eine UVP-Pflicht ergibt sich erst bei 100.000 m² oder bei bestimmten anderen Objekten.

Im vorliegenden Fall handelt es sich weder um ein Gebiet im bisherigen Außenbereich noch um eine zusätzliche Überbauung von mindestens 20.000 m². Daher ist eine UVP-Vorprüfung bzw. eine UVP-Pflicht nicht erforderlich bzw. nicht gegeben.

3.5 Grünordnung / Baumschutz

Grünordnung

Nach § 6 Abs. 1 LNatSchG ist ein Grünordnungsplan aufzustellen, wenn ein Bebauungsplan aufgestellt, geändert oder ergänzt werden soll und Natur und Landschaft dadurch erstmalig oder schwerer als nach der bisherigen Planung beeinträchtigt werden können. Nach Ziffer 2.5 des Gemeinsamen Runderlasses des Innenministeriums und des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten zum Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht vom 03.07.1998 ist von dem Erfordernis zur Aufstellung eines Grünordnungsplanes auszugehen, wenn eine Freifläche von mehr als 2 ha überplant wird.

Da in diesem Fall ein erstmaliger Eingriff nicht erfolgt, ist die Aufstellung eines Grünordnungsplanes nicht erforderlich.

Baumschutz

Die Stadt Rendsburg hat eine Satzung zum Schutz von Bäumen erlassen.

Danach sind folgende Bäume geschützt:

- a) Bäume (auch Obstbäume) mit einem Stammumfang von mehr als 80 cm,
- b) Eiben und Stechpalmen mit mehr als 40 cm Stammumfang,
- c) Nadelbäume (außer Eiben), Weiden, Pappeln und Birken mit mehr als 120 cm Stammumfang,
- d) mehrstämmige Bäume, wenn ein Stamm mindestens einen Stammumfang von mehr als dreiviertel der in a) bis c) genannten Stammumfänge aufweist,

jeweils gemessen in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden. Liegt der Kronenansatz unter 100 cm über dem Erdboden, ist der Stammumfang unter dem Kronenansatz maßgebend.

Sollten bei der Durchführung eines beantragten, anzeigepflichtigen oder genehmigungsfreien Bauvorhabens geschützte Bäume vorhanden sein, die nicht erhalten werden können und daher teilweise oder vollständig beseitigt werden müssen, ist hierfür ein Ausnahmeantrag bei der Stadt Rendsburg zu stellen.

Zur reibungslosen, zeit- und arbeitssparenden Prüfung eines derartigen Ausnahmeantrages ist es erforderlich, dass dieser mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten muss:

1. Lageplan im Maßstab 1:500 mit Grundstücksmaßen, vorhandenen und geplanten baulichen Anlagen auf dem Grundstück (Gebäude, Garagen, Stellplätze, Nebenanlagen, befestigte Hof-, Terrassen- und sonstige Flächen), Abstandsflächen, Standort(e) des geschützten Baumes bzw. der geschützten Bäume mit Bemaßung zu den geplanten baulichen Anlagen,
2. Angaben über Baumart/Baumarten, Stammumfang/Stammumfänge und (wenn möglich) Kronendurchmesser des/der betroffenen geschützten Baumes/Bäume,
3. und (soweit ein Bebauungsplan vorhanden) die Festsetzungen über das Maß der baulichen Nutzung, die Baulinien oder Baugrenzen.

Diese Angaben und Unterlagen sind bereits im bauaufsichtlichen Verfahren gemäß § 2 der Bauvorlagenverordnung (BauVorlVO) im Lageplan erforderlich. Weitere zur Prüfung des Ausnahmeantrages erforderliche Unterlagen werden im Einzelfall nach Bedarf angefordert. Anträge, die den o.a. Anforderungen nicht entsprechen, können nicht geprüft und bearbeitet werden, so dass mit einer Verzögerung der Bearbeitung sowohl des Bauantrages als auch des Baumfällantrages zu rechnen ist.

Die Genehmigung dieses Ausnahmeantrages ergeht schriftlich und unbeschadet privater Rechte Dritter und wird zusammen mit der Baugenehmigung oder dem Bauvorbescheid ausgehändigt, in allen anderen Fällen (genehmigungsfreie Vorhaben nach § 69 LBO und Baufreistellungen nach § 74 LBO) direkt.

Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung ist gebührenpflichtig.

Auf Grundlage der Ausnahmegenehmigung ist eine entsprechende Ersatzpflanzung vorzunehmen oder, sollte dies ganz oder teilweise nicht möglich sein (z. B. wenn das Nachbarschaftsrecht einer Baumpflanzung widerspricht), wird eine Ausgleichszahlung zu leisten sein.

Von dem Bauvorhaben sind – mit Ausnahme einiger als zu erhalten festgesetzter Bäume – einige als geschützt eingestufte Bäume betroffen (innerhalb der überbaubaren Flächen). Die Bäume können sinnvoll nicht erhalten werden, so dass sie im Sinne der Baumschutzsatzung ersetzt werden.

Die als optische Verlängerung dienende Flucht der Holsteiner Straße doppelreihig stehenden 14 Linden (sogenannte Fiehnallee) sind ebenfalls nicht zu halten. Die Bäume werden mittels Großbaumverpflanzung an eine andere Stelle innerhalb des Stadtgebietes verpflanzt. Sollte eine entsprechende Verpflanzung aus fachlichen Gründen nicht (mehr) möglich sein, wird eine entsprechende Ersatzpflanzung im Sinne der Baumschutzsatzung vorgenommen werden.

4. Planerische Konzeption

Der Schiffbrückenplatz stellt sich derzeit als mit drei Raumkanten umschlossene Platzfläche dar. Die vierte – noch unbebaute – Platzseite nach Südwesten soll durch eine entsprechende Randbebauung, die dann die vierte Raumkante bildet, geschlossen werden.

Dadurch entsteht ein in sich geschlossenes Platzraumbild und ermöglicht die städtebauliche Verknüpfung der heutigen Hauptfußgängerzone der Hohen Straße mit den nördlichen Altstadtbereichen (Holsteiner Straße, Schloßplatz, Torstraße). Der Durchgangs- und ruhende Verkehr wird zugunsten des fußläufigen Kunden- und Besucherverkehrs ausgeschlossen und dadurch einer Funktion zugeführt, die die Aufenthaltsqualität erheblich steigert.

Im Anschluss an die geplante Randbebauung schließt sich ein vorhandenes zweigeschossiges Parkdeck über fast die gesamte Länge der Wallstraße an ihrer südwestlichen Seite mit 276 Parkständen an. Das Parkdeck wurde in den 70er Jahren für 152 Plätze mit den verschiedensten Stellplatzverpflichtungen belegt.

Die uneingeschränkte Nutzbarkeit des Parkdecks wird für die Begünstigten der Stellplatzverpflichtungen (Baulasten) mit der Festsetzung „Private Stellplatzanlage“ weiterhin sichergestellt.

Die mit der Randbebauung des Schiffbrückenplatzes mittelbar und unmittelbar fortfallenden Parkplätze (ca. 170 Parkstände) sollen in ihrer Anzahl durch eine entsprechende Verlagerung erhalten bleiben.

Durch die Aufstockung des jetzigen Parkdecks auf drei Ebenen (Neubau) und die Integration von zusätzlichen Stellplätzen im rückwärtigen Bereich der geplanten Randbebauung ist diese Verlagerung möglich. Diese Parkstände dienen damit gleichzeitig dem Stellplatznachweis für die Randbebauung. Die absolute Anzahl an Parkständen von (276 + 170=) 446 bleibt somit weitestgehend erhalten.

Zur Bedienung der aus dem Gesamtverkehrsplan abgeleiteten Nutzergruppe der Besucher und Kunden soll im Anschluss an die notwendigen Baumaßnahmen eine

Bewirtschaftung nach dem Vorbild des Parkdecks Nienstadtstraße mit einer Schranken-anlage erfolgen, so dass auch hier zeitlich unbegrenztes Parken angeboten werden kann. Derzeit ist seit dem 01.01.1991 die untere Ebene bewirtschaftet (Kurzzeitparken bis 3 Std.). Das Oberdeck steht jedoch zum zeitlich unbegrenzten kostenlosen Parken zur Verfügung, so dass es in der Regel durch Dauerparker belegt ist. Der für die Belebung der Innenstadt notwendige Umschlagsgrad wird so nicht erreicht.

Gleichzeitig mit der planungsrechtlichen Absicherung einer Aufstockung sollen der Immissionsschutz für die gegenüber der Wallstraße gemischt genutzten Bebauung – besonders auch zur Tangente (An der Bleiche) – sowie die städtebauliche Gestaltung und Einbindung des Parkdecks in das Stadtbild verbessert werden. Insgesamt verbessert sich die Gesamtsituation wesentlich gegenüber dem heutigen Zustand (nutzergerechter ruhender Verkehr, Stadtgestalt, Immissionsschutz).

5. Art und Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Flächen

Die Randbebauung des Schiffbrückenplatzes wird als Kerngebiet (MK) mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 festgesetzt. Die maximal höchstzulässige Gebäudehöhe wird mit 12,0 m über Oberkante Gehweg (Platzoberfläche) festgesetzt und passt sich demnach den durchschnittlichen Gebäudehöhen der bestehenden Platzrandbebauung an. Zum Schiffbrückenplatz wird eine Baulinie (zwingend) festgesetzt. Diese Baulinie entspricht der Lage der ehemaligen Wallanlage, die den damaligen Schiffbrückenhafen, der eine Zufahrt zum heutigen Stadtsee hatte, schützte und dementsprechend eine Reminiszenz an die historische Situation darstellt. Die Kubatur des ehemaligen Hafenbeckens ist von der Baulinie nicht betroffen.

Innerhalb des festgesetzten Kerngebietes sind sämtliche nach § 7 Abs. 1 und 2 BauNVO zulässigen und ausnahmsweise zulässigen Nutzungen möglich mit zwei Ausnahmen.

1. Vergnügungsstätten

Hierzu gehören:

- Spielhallen (Unternehmungen im Sinne des § 33i der Gewerbeordnung, die der Aufstellung von Spielgeräten mit und ohne Gewinnmöglichkeiten dienen), und
- Vorführ- und Gesellschaftsräume, deren Zweck auf Darstellung oder Handlung mit sexuellem Hintergrund ausgerichtet sind.

2. Tankstellen

Der Ausschluss von Vergnügungsstätten begründet sich aus den im GfK-Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen und den von den städtischen Gremien beschlossenen Planungszielen des Markt- und Standortgutachtens und entspricht den Festsetzungen für die Kerngebiete der Altstadt (Bebauungsplan Nr. 57 „Holsteiner Straße, Schiffbrückenplatz, Hohe Straße, Altstädter Markt, Stegen, Nienstadtstraße und Jungfernstieg“).

Tankstellen werden aus verkehrlichen und stadtbildwahrenden Gründen ausgeschlossen.

6. Verkehr

Die gesamte verkehrliche Situation ist geprägt durch das bestehende Straßen- und Wegenetz.

Bestand:

Die örtliche Hauptverkehrsstraße ist die südwestlich des Geltungsbereiches anschließende „Westtangente“ (An der Bleiche), die Bestandteil des die Altstadt umgebenden Tangentenringes ist (Landesstraße L47). Derzeit stellt sie sich als von Norden (Thormannplatz) kommende dreistreifige Einbahnstraße dar.

Die Zufahrten in das Plangebiet erfolgen über eine spezielle Zufahrt zum Schiffbrückenplatz, die gleichzeitig als Querverbindung über die Pannkokenstraat – Schloßplatz – Torstraße in Einrichtungsverkehr dient. Die zweite Zufahrt erfolgt über die Straße Am Holstentor – Wallstraße (südlich des Plangebietes) in Zweirichtungsverkehr. Die Verbindung beider Zufahrten erfolgt über die parallel zur Westtangente verlaufende Wallstraße.

Die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr stellen sich wie folgt dar:

	Analyse 1996 Kfz/Tag	Prognose 2020* Kfz/Tag	Prognose 2020** Kfz/Tag
Einfahrt Schiffbrückenplatz	3.350	4.850	4.850
Pannkokenstraat	3.950		
Wallstraße	3.930 - 5.460	4.540	2.520
Westtangente	20.770 – 17.420	22.820 – 22.780	22.010 – 18.430

* mit gekappten Querverbindungen durch die Altstadt

** mit gekappten Querverbindungen
und freigegebenem Tangentenring (2-Richtungsverkehr)

Die Differenzen ergeben sich aus folgenden Gründen:

Analyse 1996 ⇒ Prognose 2020*

Einfahrt Schiffbrückenplatz: Parksuchverkehr (Parkplätze auf dem Schiffbrückenplatz).

Pannkokenstraat: Abnahme um 100%, da kein Durchgangsverkehr mehr möglich.

Wallstraße: Keine Zufahrt zum Schiffbrückenplatz, nur noch Anliegerverkehr (Anwohner, Lieferverkehr Neue Straße, Anfahrt Parkdeck Wallstraße). Keine Zufahrt von der Straße Am Holstentor (von Nordosten kommend) mehr möglich (gekappte Querverbindung), daher geringere Verkehrsbelastung.

Westtangente: Allgemeine Verkehrszunahme.

Analyse 1996 ⇒ Prognose 2020**

Einfahrt Schiffbrückenplatz: Parksuchverkehr (Parkplätze auf dem Schiffbrückenplatz).

Pannkokenstraat: kein Durchgangsverkehr möglich.

Wallstraße: Keine Zufahrt zum Schiffbrückenplatz, nur noch Anliegerverkehr (Anwohner, Lieferverkehr Neue Straße, Anfahrt Parkdeck Wallstraße). Keine Zufahrt von der Straße Am Holstentor (von Nordosten kommend) mehr möglich (gekappte Querverbindung), daher geringere Verkehrsbelastung.

Westtangente: Spürbare Verringerung der Verkehrsbelastung durch nicht mehr erforderlich werdende zusätzliche Tangentenringumfahrungen.

Planung:

Aufgrund dieser Zahlen und in Verbindung mit dem derzeitigen Ausbauzustand der betroffenen Straßenzüge lässt sich entnehmen, dass insbesondere die Wallstraße, die Pannkokenstraat und der Schiffbrückenplatz bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht funktionsgerecht genutzt werden und ein entsprechender funktions- und nutzungsgerechter Ausbau aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Situation nicht erfolgen kann.

Insbesondere die Querverbindung Westtangente – Schiffbrückenplatz – Pannkokenstraat stellt aufgrund der Unterbrechung der Fußgängerzone Hohe Straße – Schiffbrückenplatz – Holsteiner Straße und der geringen Breite der Pannkokenstraat eine für den Fußgängerverkehr unzumutbare Belastung dar, die sowohl der historisch geprägten städtebaulichen Situation als auch der zielgesetzten Verbesserung der Einkaufsatmosphäre (Steigerung der Aufenthaltsqualität, übergangslose Anbindung des Altstadtordens an die jetzige Hauptfußgängerzone) widerspricht.

Insofern sind folgende Maßnahmen und Funktionszuweisungen des bestehenden öffentlichen Verkehrsraumes geplant:

Wallstraße: Einrichtung einer Wendeanlage (Sackgassenausbildung) mit Möglichkeit des Anliegerverkehrs in die Neue Straße.

Funktion: Anwohner, Lieferverkehr, Parksuchverkehr (Parkdeck).

Pannkokenstraat: Sperrung für den motorisierten Individualverkehr (Durchgangsverkehr). Lediglich zwei Grundstückszufahrten (jeweils vom Schiffbrücken- und Schloßplatz aus) werden weiterhin für die Anlieger möglich bleiben.

Funktion: Fußgängerbereich.

Schiffbrückenplatz: Funktionsgerechter Umbau mit der Möglichkeit, entsprechende zentrenergänzende Veranstaltungen ausrichten zu können. Die Wochenmarktfunktion soll in jedem Fall erhalten bleiben. Die Parkstände fallen fort und werden in fußläufiger Entfernung verlagert (Aufstockung des Parkdecks Wallstraße).

Funktion: Fußgängerbereich.

Westtangente: Sukzessive Änderung der Einbahnstraßenregelung in einen Zweirichtungsverkehr.

1. Abschnitt vom Thormannplatz bis zur Zufahrt des Schiffbrückenplatzes (Zufahrt auf das Parkdeck der neuen Randbebauung in Verlängerung des Parkdecks an der Wallstraße). Die Abfahrt kann dann sowohl in Richtung Norden, als auch in Richtung Süden erfolgen. Die Zufahrt selber erfolgt nur aus der Richtung Norden.

2. Abschnitt von der Zu-/Abfahrt des Schiffbrückenplatzes bis zum Knotenpunkt der Straße Am Holstentor.

Die nächsten Abschnitte werden mit der Änderung des gesamten Tangentenringes stufenweise vorgenommen.

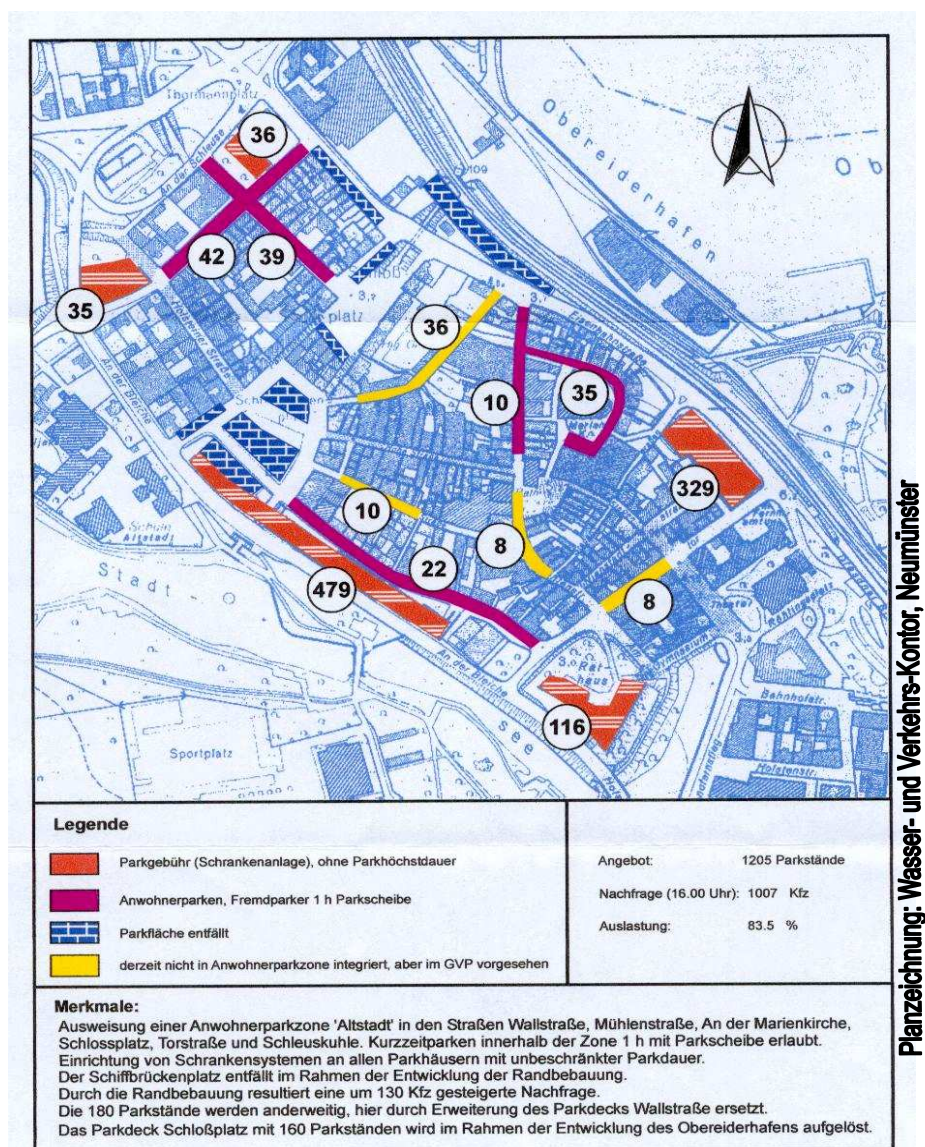
Der Aufwand der ersten Abschnitte beschränkt sich auf Fahrbahnummarkierungsarbeiten und verkehrsregelnde Maßnahmen aufgrund der Linksabbiegersituation und der zu querenden Spur in Richtung Norden (Gegenverkehr).

Rad- und Fußgängerverkehr: Die Qualität des Radverkehrs wird durch den geplanten Ausbau der Wallstraße, deren entsprechenden Funktionszuweisung und dadurch bedingten erheblichen Verkehrsabnahme in dem Sinne verbessert, als dass die Möglichkeit besteht, hier einen Netzschluss der fehlenden Radwegebeziehung durch die Altstadt in Nord-Süd-Richtung realisieren zu können.

Die Rad- und Fußwegeunterführung unter der Westtangente bleibt in jedem Fall erhalten. Die Verbindung des Parkdecks Wallstraße und der Parkdeckerweiterung hinter der neuen Randbebauung erfolgt über ein Brückenbauwerk, das die Rampe der Untertunnelung überspannt.

Ruhender Verkehr: Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs ist die Betrachtung der Verhältnisse und der über diesen Bebauungsplan hinausgehenden Parkraumplanung des gesamten Altstadtbereiches erforderlich. Im Nachgang zum Gesamtverkehrsplan Rendsburg (2002) wird die Parkraumnachfrage für die maßgebliche Nutzergruppe (Kunden und Besucher der Innenstadt) nach Fertigstellung der neuen Randbebauung des Schiffbrückenplatzes mit 1.007 Parkständen (in der Hauptnachfragezeit/ nachmittägliche Spitzenzeit um 16:00 h) beziffert. Zum Zeitpunkt der Analyse des Gesamtverkehrsplanes standen in der Altstadt 1.388 öffentliche Parkstände zur Verfügung. Die Einführung der Anwohner(Bewohner)parkzonen in der Altstadt hat keine Auswirkungen auf das Parkraumangebot, da innerhalb dieser Zonen das Kurzzeitparken (Parkscheibe für eine Stunde) für Kunden und Besucher möglich bleibt.

Nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Altstadtbereich (Randbebauung Schiffbrückenplatz mit Aufstockung des Parkdecks Wallstraße um ein zusätzliches Geschoss; Abriss des Parkdecks Schloßplatz für die zukünftige Erschließung des Obereiderhafengebietes östlich des vorhandenen Bahndammes einschließlich des Fortfalls der Parkstände auf dem Schloßplatz zwecks Um- und Neugestaltung des Schloßplatzes) verbleibt ein Parkraumangebot von 1.205 Parkständen. Parksuchverkehre resultieren etwa ab einem Auslastungsgrad von 85%, da freie Parkstände ab diesem Zeitpunkt nicht sofort erkannt werden. Auslastungsgrade von über 85% sind als stark ausgelastet bzw. überlastet zu bezeichnen. Auf Grundlage des Parkraumnachfrage von 1.007 Parkständen ergibt dies einen Auslastungsgrad von 83,5%.



Planzeichnung: Wasser- und Verkehrs-Kontor, Neumünster

Parkraumplanung Altstadt

7. Brandschutz

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 jeden Punkt gesichert

8. Örtliche Bauvorschriften

Wie bereits unter Ziffer 4.2 dargelegt, deckt sich der Geltungsbereich der Gestaltungssatzung für die Rendsburger Innenstadt (Einzelbereich „Altstadt“) nur im Bereich der Wallstraße mit der festgesetzten privaten Stellplatzanlage (GSt).

Die Gestaltungssatzung ermöglicht, dass bestimmte Vorschriften für Neubauten nicht einzuhalten sind, z. B. die Regelungen für Dachaufbauten, Fassadentypen und Öffnungen, Fenster und Türen, Plastizität der Fassaden.

Da es sich hier nicht um ein klassisches Wohn- und/oder Geschäftsgebäude handelt, greifen die meisten Regelungen der Gestaltungssatzung nicht. Lediglich die Bestimmungen über Oberflächen der Fassaden (§ 22) und Farben (§ 23) dürften die maßgeblichen Elemente eines Parkdeckneubaues sein.

Die Regelungen der Werbeanlagen (§§ 29 – 31) gelten ebenfalls, allerdings sind diese nur an der Stätte der Leistung zulässig. Insofern reduziert sich der Einfluss der Gestaltungssatzung für diesen Teil des Plangeltungsbereiches.

Für den Plangeltungsbereich, insbesondere für die Randbebauung des Schiffbrückenplatzes, sind keine gesonderten Gestaltungsvorschriften vorgesehen, da sich diese als neues bauliches Element mit zeitgerechter Architektursprache präsentieren soll, zumal es an dieser Stelle – mit Ausnahme eines Verteidigungswalles – keine historisch verbürgten Vorbilder gibt.

Die Festsetzungen der Bauweise (Baulinie, Baugrenze) und das Maß der baulichen Nutzung (GRZ, maximale Gebäudehöhe) sind geeignet, den baulich vorgegebenen Maßstab in der Altstadt zu wahren.

9. Städtebaulicher Vertrag

Die Stadt ist Eigentümerin der zu bebauenden Flächen.

Die durch den Bebauungsplan nicht regelbaren Festlegungen werden durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem Investor vereinbart.

Hierzu gehören im Wesentlichen:

- Kostenübernahme der notwendigen Erschließungsmaßnahmen bzw. –änderungen
- Bautechnische und baugestalterische Anforderungen
- Abwassertechnische Anforderungen
- Leitungsverlegungen
- Beteiligung an flankierenden Gestaltungsmaßnahmen (Platzgestaltung)
- Abstimmung außenraumwirksamer Einbauten und Einrichtungen (Leuchten, Bänke, Papierkörbe u. a. Einrichtungen) nach den Vorgaben der Stadt
- Ausgleich / Ersatz / Verpflanzung der fortfallenden Bäume.

10. Baurecht, nachrichtliche Übernahmen

Aufgrund der Tatsache, dass es sich hier zum Teil um einen bestandsgebundenen Bebauungsplan handelt, bleiben die Rechte

- der bestehenden baulichen Anlagen und Nutzungen,
 - der vor Rechtskraft des Bebauungsplanes wirksamen Baugenehmigungen,
 - der vor Rechtskraft des Bebauungsplanes erlangten Bauvorbescheide
- von den Regelungen der Festsetzungen unter Hinweis auf die §§ 78 und 79 LBO 2000 unberührt.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes dienen somit im wesentlichen als Beurteilungs- und Genehmigungsgrundlage im Falle

- einer Neueinrichtung baulicher Anlagen,
- einer Nutzungsänderung,
- einer nach § 80 LBO 2000 erloschenen Baugenehmigung,
- eines nach § 72 LBO 2000 nicht verlängerten Vorbescheides.

Die Vorschriften des Bauordnungsrechtes und andere öffentlich-rechtliche Vorschriften bleiben unberührt. Die Zulässigkeit von Vorhaben richtet sich im übrigen nach § 34 BauGB (siehe auch: § 30 Abs. 3 BauGB).

Die Festsetzungen werden im Wege von Nebenbestimmungen (in der Regel als Auflage) zur Baugenehmigung aufgegeben. Bei nur anzeigepflichtigen Vorhaben ist der Anzeige eine Erklärung der Bauherrin oder des Bauherrn beizufügen, in der sie oder er sich zur Durchführung der auf dem Baugrundstück durch die Satzung zum Schutz von Bäumen in der Stadt Rendsburg festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Ersatzpflanzungen) verpflichtet (§ 74 Abs. 6 Nr. 3 LBO).

Rendsburg, den 04. Juli 2003
Stadt Rendsburg - Der Bürgermeister
i. A.

gez. Dahl L. S.

(Dahl)