

Bebauungsplan Nr. 19, 2. Änderung und Ergänzung

für das Gebiet „Eiderkamp/Kätnerskamp/Heitmannskamp/Müllershörn“

Teilbereich 1: Zwischen Bundesbahntrasse, Bahnhof, Müllershörn und Eiderkamp

Teilbereich 2: Zwischen Heitmannskamp und Kätnerskamp
(Grundstück Rathaus und Kätnerskamp 13 - 15)

Begründung:

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 19 gliedert sich in zwei Teilbereiche.

Teilbereich 1 umfasst Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und öffentliche Grünflächen zwischen der Bundesbahntrasse und dem Bahnhof im Westen, der Verlängerung der Straße Müllershörn im Norden und Osten und der Straße Eiderkamp im Süden.

Teilbereich 2 wird begrenzt im Norden durch die Straße Heitmannskamp, im Osten durch die Bebauung der Straße Heitmannskamp, im Süden durch die Bebauung der Straße Kätnerskamp und im Westen durch die Straße Kätnerskamp.

Der räumliche Geltungsbereich der 2. Änderung und Ergänzung umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 12.000 m², davon

Teilbereich 1	4.835 m ²	Geltungsbereich
davon	3.515 m ² 1.320 m ²	Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Grünfläche
Teilbereich 2	7.365 m ²	Geltungsbereich
davon	4.065 m ² 3.300 m ²	Mischgebiete (MI) Flächen für den Gemeinbedarf (Rathaus / Bauhof)

2. Planungsrechtliche Voraussetzungen, Planungserfordernis, städtebauliche Zielsetzung

Auf Grundlage des rechtsgültigen Flächennutzungsplanes der Gemeinde Flintbek wird die 2. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 19 aufgestellt.

Das Entwicklungsangebot, Bebauungspläne aus Flächennutzungsplänen zu entwickeln, wird mit der 2. Änderung und Ergänzung eingehalten, auch wenn die Gebietsausweisung der ehemaligen Ladestraße der Deutschen Bundesbahn als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung in der gegenständlichen Darstellung nicht exakt mit dem geltenden Flächennutzungsplan übereinstimmt. Hierbei handelt es sich um eine Konkretisierung des Bahnhofsbereiches und seiner zukünftigen Nutzung. Die Grundkonzeption des Flächennutzungsplanes bleibt unberührt. Die Gemeinde Flintbek hat die Fläche der ehemaligen Ladestraße von der Deutschen Bundesbahn erworben, um auf Grundlage eines Nutzungs- und Gestaltungskonzeptes der Arbeitsgruppe unabhängiger Stadt- und Verkehrsplaner „ARGUS“ den gesamten Bahnhofsbereich zeitgemäß und attraktiv zu

gestalten. Dies geschieht zeitgleich und in Abstimmung mit einem Modellversuch der Deutschen Bundesbahn, der eine verbesserte, schienengebundene Verknüpfung der Umlandgemeinden mit der Landeshauptstadt Kiel zum Ziel hat. Seitens der Gemeinde Flintbek werden durch die 2. Änderung und Ergänzung die Rahmenbedingungen geschaffen, die eine flexible und bedarfsorientierte Neugestaltung des Bahnhofsbereiches mit seinen infrastrukturellen Erfordernissen ermöglichen.

Zugleich wird mit dem Teilbereich 2 dem dringenden Bedarf an Erweiterungsflächen für die öffentliche Verwaltung Rechnung getragen. Dies soll durch Umbau des Rathauses geschehen, da eine Verteilung der Verwaltung auf mehrere Standorte nicht als wünschenswert angesehen wird. Dies kann durch Neubau eines Dachgeschosses erfolgen. Die bisherige Festsetzung „Flachdach“ wird daher in „Satteldach“ geändert. Für die Grundstücke Kätterskamp Nr. 13 - 15 werden Erweiterungsmöglichkeiten eingeräumt, die zu einer städtebaulich geordneten Weiterentwicklung der raumbildenden Straßenrandbebauung führen sollen.

3. Art und Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Flächen

3.1 Teilbereich 1:

(zwischen Bundesbahntrasse, Bahnhof, Müllershörn und Eiderkamp)

Der Teilbereich 1 umfasst die Fläche der ehemaligen Ladestraße der Deutschen Bundesbahn. Der südliche Bereich wird den örtlichen Gegebenheiten entsprechend und in Verknüpfung mit den Flächenausweisungen der 1. Änderung als öffentliche Grünfläche (Parkanlage) ausgewiesen. Der übrige Bereich dient als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung der Neugestaltung des Bahnhofsbereiches.

Nach den Vorstellungen des Verkehrsentwicklungsplanes, angefertigt durch die Arbeitsgruppe unabhängiger Stadt- und Verkehrsplaner „ARGUS“ bietet sich die Anlage als PARK & RIDE sowie eines BIKE & RIDE auf der östlichen Gleisseite des Bahnhofes an. Diese Anlagen sind für jedermann uneingeschränkt nutzbar. Weitere bauliche und gestalterische Maßnahmen liegen außerhalb des Plangeltungsbereiches.

Eine exakte Flächenaufteilung nach den einzelnen Nutzungsformen wird innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung nicht vorgenommen. Die Gemeinde Flintbek wird somit in die Lage versetzt, flexibel und bedarfsorientiert auf die Entwicklungen im schienengebundenen Personennahverkehr reagieren zu können. Gestaltung und Möblierung des östlichen Bahnhofsbereiches können somit auf die infrastrukturellen Erfordernisse und auf die Ergebnisse des Modellversuches der Deutschen Bundesbahn abgestimmt werden.

3.2 Teilbereich 2

(Zwischen Heitmannskamp und Kätterskamp, Grundstücke Rathaus und Kätterskamp 13 - 15)

Gegenüber dem Ursprungsplan werden die Festsetzungen in Bezug auf Art und Maß der baulichen Nutzung der Baunutzungsverordnung 1990 angepasst. Dem dringenden Bedarf an Erweiterungsmöglichkeiten in beiden Teilgebieten wird durch Festsetzung der Baugrenzen als Umringsgrenzen, der Grundflächenzahl bzw. der höchstzulässigen Grundfläche sowie der Zahl der Vollgeschosse Rechnung getragen. Somit wird die städtebauliche Einfügung der vorgesehenen Bebauung in das Ortsbild sichergestellt.

Da eine bauliche Erweiterung des Rathauses als An- oder Neubau auf dem Grundstück selbst nicht möglich ist und städtebaulich nicht wünschenswert erscheint, werden durch Festsetzung der Dachform (Satteldach) Erweiterungskapazitäten im Dachgeschoss geschaffen. Die städtebauliche Einbindung wird durch Festsetzung zweier Vollgeschosse

als Höchstgrenze gesichert. Damit kann auf eine Einschränkung der Dachneigung abgesehen werden.

Das bisher als Mischgebiet ausgewiesene Flurstück 74/79 wird in „Fläche für den Gemeinbedarf“ umgewandelt. Da auf diesem Grundstück der Bauhof der Gemeinde liegt, ist diese Änderung möglich. Das bisher von dieser Fläche zum Kätterskamp verlaufende Geh-, Fahr- und Leitungsrecht kann damit entfallen, ebenso der am Kätterskamp für dieses Grundstück ausgewiesene Müllsammelplatz.

Die Erschließung erfolgt jetzt über einen nordöstlich des Rathauses verlaufenden Weg. Da die Erschließung über gemeindliches Grundeigentum verläuft, sind zu ihrer Sicherung keine weiteren Festsetzungen notwendig. Die Ausweisung als „Gemeinbedarfsfläche“ ist dafür ausreichend.

Mit dem Neubau des Rathauses in den 70er Jahren war auch eine Neuaufteilung der Freiflächen notwendig. Der damalige Standort der Trafostation musste zugunsten notwendiger Stellplätze und Zuwegungen aufgegeben werden. Die Netzstation wurde im Kellergeschoss des Rathauses untergebracht. Durch diese besondere Situation hervorgerufen, wird im Teilgebiet 1 für die überbaubare Grundstücksfläche im südwestlichen Bereich des Rathauses eine Fläche für Versorgungsanlagen (Trafostation) textlich zugelassen (Ebene Kellergeschoss).

Für diese Bebauungsplan-Änderung gilt die Baunutzungsverordnung 1990, d. h., Flächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten sowie Nebenanlagen müssen zur Grundfläche hinzugerechnet werden, wenn der Bebauungsplan nichts anderes festsetzt. Die öffentliche Verwaltung mit den zwangsläufig notwendigen Stellplätzen wird die zulässige Grundflächenzahl gemäß § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO geringfügig überschreiten. Das Maß der baulichen Nutzung kann dennoch mit einer Grundflächenzahl von 0,6 bestimmt werden. Somit kann der bewährte und zentrumsnahe Standort der gesamten öffentlichen Verwaltung auch zukünftig gesichert und im Interesse der Bevölkerung der Gemeinde Flintbek weiterentwickelt werden. Wegen der Zentrumsfunktion des Rathauses wird eine Überschreitung der zulässigen Bodenversiegelung aus städtebaulichen und dem Gemeinwohl dienenden Gründen hingenommen, die geringfügig sogar über die Kappungsgrenze von 9,8 hinausgehen kann.

4. **Grünordnung**

Der Plangeltungsbereich liegt im bebauten Innenbereich, so dass eine Inanspruchnahme von Flächen in der freien Landschaft mit diesen Vorhaben nicht verbunden ist.

Der schützenswerte Laubbaumbestand des Teilgebietes 2, ausgenommen Obstbäume, soll in seiner jetzigen Form erhalten bleiben und wird durch Festsetzungen im Teil B (Text) in seiner natürlichen Wachstumsentwicklung geschützt. Ein Bebauungsabstand von mindestens 5,00 m gemessen zur Stammbasis, ist einzuhalten. Schutz und Sicherung sind während der Baumaßnahmen gemäß DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ zu gewährleisten. Die Belange der Stadtwerke Kiel AG werden durch diese Festsetzungen nicht eingeschränkt, da außerhalb der textlich festgesetzten Laubbäume ausreichend Fläche für Leitungstrassen zur Verfügung stehen.

Grünordnerische Maßnahmen im Teilbereich 1 werden durch die Gemeinde Flintbek durchgeführt. Bei der Wahl und der Anpflanzung von Gehölzen und Sträuchern sind die Belange des Eisenbahnbetriebes zu berücksichtigen. Die Gehölze und Sträucher sind in ihrer Aufwuchshöhe so zu wählen und zu positionieren, dass durch Überhang oder Windwurf bzw. Windbruch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet wird.

5. **Verkehr**

Teilbereich 1 wird von der Verlängerung der Straße Müllershörn erschlossen. Zu- und Abfahrten der Anlage für PARK & RIDE werden durch verkehrsordnerische Maßnahmen geregelt. Sie sind nicht Bestandteil der verbindlichen Bauleitplanung.

Die Grundstücke des Teilbereiches 2 werden von den Straßen Heitmannskamp und Kätnerskamp erschlossen. Notwendige Stellplätze werden nach Maßgabe der Landesbauordnung auf den Grundstücke untergebracht.

6. **Ver- und Entsorgung**

Die Ver- und Entsorgung sind gesichert. Festsetzungen und Begründung aus dem Ursprungsplan behalten ihre Gültigkeit.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Fernmeldenetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den anderen leitungsträgern ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Planbereich dem Fernmeldeamt Kiel, Postfach 1200, in 2300 Kiel, Dienststelle Planungsstelle L, tel. 0431/591-2562, so früh wie möglich, mindestens drei Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden. Im Gebäude Heitmannskamp Nr. 2 befindet sich eine Netzstation, die weiterhin für die Stromversorgung benötigt wird. Für die uneingeschränkte Zugänglichkeit der Leitungstrasse wird in einer Breite von 6,00 m ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsbetriebe festgesetzt.

7. **Erschließung und Maßnahmen zur Verwirklichung des Bebauungsplanes, überschlägige Kosten**

Die öffentliche Erschließung für die Teilbereiche 1 und 2 ist durch die Straßen Heitmannskamp, Kätnerskamp und die Verlängerung der Straße Müllershörn vorhanden. Das Rathausgrundstück und die ehemalige Ladestraße der Deutschen Bundesbahn befinden sich im Eigentum der Gemeinde Flintbek. Die übrigen Grundstücke im Plangeltungsbereich befinden sich im privaten Eigentum. Dadurch entfällt die Notwendigkeit zu bodenordnenden Maßnahmen.

Gemeinde Flintbek, 06. Juni 1994

In Vertretung:

A. Lorenzen
1. stellv. Bürgermeister

Gemeinde Flintbek

Bebauungsplan Nr. 19, 2. Änderung und Ergänzung

für das Gebiet „Eiderkamp/Kätterskamp/Heitmannskamp/Müllershörn“

Teilbereich 1: Zwischen Bundesbahntrasse, Bahnhof, Müllershörn und Eiderkamp

Teilbereich 2: Zwischen Heitmannskamp und Kätterskamp
(Grundstück Rathaus und Kätterskamp 13 - 15)

Anlage zur Begründung:

Zusammenstellung der Ergebnisse des Gutachtens über „Verkehrsentwicklung und Verkehrsberuhigung in Flintbek - 1990“

Zielvorgaben

Verkehrsentwicklung ist auszurichten auf eine gemeindeverträgliche, soziale, ökologische und ökonomische Neuordnung der Verkehrsverhältnisse. Verkehrsentwicklungspläne haben Handlungskonzepte mit allen relevanten Maßnahmebereichen auszuweisen.

Die kommunale Verkehrsplanung sollte sich an diesen strategischen Rahmen orientieren und dabei für einen Zeitraum von etwa 5 Jahren in Abhängigkeit von einer Prioritätenabfolge die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen vornehmen. Auf der Basis der im Verkehrsentwicklungsplan fixierten groben Ausweisungen von Maßnahmenideen sind Detailentwürfe anzufertigen.

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind stark voneinander abhängig. Von daher zielen die Planungsstrategien darauf ab, Nutzungsstrukturen so anzulegen, dass Verkehrszwänge vermieden werden. Insbesondere unnötig lange Kfz - orientierte Fahrten gilt es zu vermeiden und kurze, vorrangig zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV bewältigbare Verkehrsvorgänge gilt es zu stärken. Die Erreichbarkeit vieler Standorte ist für die letztgenannten Verkehrsarten so erschwert, dass sie ihr mögliches Potential nicht ausschöpfen können.

Die Mobilität ist für alle Bürger zu sichern, also auch für die Bürger, die nicht über die Nutzung eines Kfz verfügen können (wollen). eine Abwägung aller Mobilitätsinteressen hat an die Stelle von isolierten Optimierungen einzelner Mobilitätsaspekte zu treten. Nur so sind gesamtgemeindlich ausgewogene Verkehrsverhältnisse zu etablieren. Folglich sind alle Verkehrsarten gleichberechtigt im Verkehrsentwicklungsplan zu berücksichtigen.

Auf der Basis der in Flintbek durchgeführten IV- und ÖPNV - Zählungen und Befragungen lässt sich vor dem Hintergrund der Eckwerte der Mobilitätsteilnahme nunmehr die Verkehrsmittelnutzung über den Werktag für den Jetzt-Zustand darlegen

Wegegröße	Abs. Menge (gerundet)	Dimension
Kordonzählung	6.780	Pkw / 6h
Durchgangsverkehr 15 %	-- 1.000	Pkw / 6h
	<u>5.780</u>	Pkw / 6h
Hochrechnung auf den Tag = 58 %	+ <u>2.700</u>	Pkw / 18h
Summe:	8.480	Pkw / 24/h
Binnenverkehr = 8 %	+ <u>680</u>	Pkw / 24h
Summe:	<u>9.160</u>	Pkw / 24h
Anteil LKW + Krad = 10 %	+ 900	Lkw/Krad/24h
MIV	10.060	Kfz / 24h
Busnutzer	1.530	Nutzer / 24h
DB-Nutzer	100	Nutzer / 24h
Schulbus-Nutzer	70	Nutzer / 24h
ÖPNV	1.700	Nutzer / 24h
Bundsdurchschnitt:		
MIV = 48 %	11.700	Wege / 24h
ÖPNV = 10 %	8.500	Wege / 24 h
Zu Fuß/Rad = 42 %		
Gesamtmenge Flintbek	20.200	Wege / 24h
Kontrolle:		
KONTIV-Erwachsene 6.025 * 2,995	17.800	Wege/Person ab 10 Jahre und 24 h
KNOTIV-Kind 628 + 3,38	2.200	Wege/Person bis 10 Jahre und 24 h
Gesamtmenge Flintbek	20.000	

Bild 6 - 8: Ermittlung des Gesamtwegespektrums

Einer gesonderten Betrachtung bedürfen die Berufs- und Ausbildungspendler. Eindeutig nimmt bundesweit mit Zunahme der Entfernung des Zielortes auch die Nutzung des Pkw's zu. Diese Entwicklung tangiert die ÖPNV-Nutzung ab einem Entfernungsbereich von ca. 6 km weniger. Hier ist in der Vergangenheit eine relative Konstanz der ÖPNV-Nutzung festzustellen gewesen. Wird als Entfernung zur Kieler Innenstadt 10 km angenommen, müsste sich am Bundesdurchschnitt gemessen die Verkehrsmittelnutzung in etwa wie folgt ergeben:

	Flintbek	Bundsdurchschnitt
Pkw	76 %	65 %
ÖPNV	19 %	28 %
Rad	5 %	7 %

Die Befragungsergebnisse in Flintbek vermitteln ein anderes Bild. So ergab sich für Berufs- und Ausbildungspendler bei den Pkw-Nutzern ein Anteilsatz von 36,3 % und bei den ÖPNV-Nutzern von 68 %. Für die Fahrradnutzung wird eine Menge von 300 Wegen/Tag angenommen.

Insgesamt ist somit ein Umfang von 4.884 Pendler-Wegen/Werktag festzustellen. Gemessen an der Gesamtzahl von bereinigten Pkw-Wegen von 18.500 pro Tag bedeutet dies einen Anteilsatz von ca. 27 % Pendler-Wegen pro 24 h. Gemessen an der wohnberechtigten Bevölkerung bedeutet dies einen Anteilsatz von 32 % Pendlern.

Aus den Volkszählungsdaten geht hervor, dass ca. 82 % der Pkw-Pendler und ca. 90 % der ÖV-Nutzer Kiel als Zielort besaßen.

Mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen

Der Verkehrsentwicklungsplan wird so angelegt, dass die notwendigen Verkehre auf jeden Fall abgewickelt werden können. Hierzu zählen auch die Teile des Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs, die bedingt durch fehlende Infrastrukturalternativen nicht ohne Kfz realisierbar sind.

Doch auch für Flintbek gilt, dass ein großer Teil der Kfz-Wege unter zumutbaren Bedingungen substituiert, d. h. auf andere Verkehrsarten verlagert werden kann. Für die Verkehrsentwicklung ist dabei von Bedeutung, dass nicht eine unreflektierte Anpassung der Straßennetzstruktur an die Zunahme des Pkw-Bestandes gebunden ist sondern vielmehr die bislang vernachlässigten Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und ÖPNV-Wege) zu fördern sind. Dies wiederum impliziert, dass das Verkehrssystem für die Verkehrsarten des Umlandverbundes in ihrer Attraktivität zu steigern sind. Da durch die Verkehrsforschung belegt ist, dass die Anzahl der werktäglichen Weg pro Einwohner über die Jahre etwa konstant geblieben ist, ist die Verkehrsentwicklung im Wesentlichen charakterisiert durch einen Umverteilungsprozess zwischen den Verkehrsarten.

Die Wege über weitere Entfernungen setzen sich überwiegend aus Pendlerwegen zusammen. Durch Maßnahmen der Information, Koordination und Kooperation lassen sich diese Verkehre, jedenfalls die Zielwege nach Kiel, für den ÖPNV gewinnen. Durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind bei konsequenter Umsetzung in Gemeinden erhebliche Umverteilungen bei der Verkehrsmittelwahl erreicht worden. Hiermit liegt ein weiterer Hinweis darauf vor, dass für Flintbek nicht der Ausbau des Straßennetzes, sondern vielmehr der Rück- und Umbau von Straßen notwendig ist bei gleichzeitiger Förderung der Verkehrsanlagen für den Umweltverbund.

Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung bedeutet auch, dass alle Verkehrsbereiche gleichgewichtig zu behandeln sind. In der Vergangenheit ist das Straßennetz vorrangig für die Belange des Kfz-Verkehrs entworfen worden - mit allen negativen Folgen. Das Planungsprinzip der Verkehrsberuhigung ist entwickelt worden, um dieser Entwicklung entgegenzusteuern. Die Entwicklung einer verträglichen Verkehrsmobilität mit

- Förderung der Eigenfortbewegung
- Stärkung der Nähe
- Verbesserung der Konkurrenzsituation des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs

soll erreicht werden.

Neuordnung des Parkens

Da das Stellplatzangebot ein entscheidender Faktor für die Verkehrsmittelwahl im Berufs- und Einkaufsverkehr ist, sind Problemlösungen anzustreben, die das Zusammenwirken von Kfz-Verkehr und nicht motorisiertem Verkehr für beide Seiten ansprechbar machen. Zur Lösung dieser Probleme stehen folgende Maßnahmen zur Auswahl:

- Parkraumbewirtschaftung
- Anwohnerparken
- Parkleitsysteme
- Parküberwachung
- P & R - und B & R - Anlagen
- Umgestaltung und Begrünung von Stellplätzen

Radverkehr

Durch ein gut strukturiertes und sicheres Netz kann das Fahrrad als Verkehrsmittel für alle Fahrzwecke einen hohen Stellenwert erreichen. Auch als Zubringer (zu Haltestellen des ÖPNV's) und als Zwischenverkehrsmittel. Fahrradverkehrsförderung und Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ergänzen sich ideal (Bike & Ride).

ÖPNV-Netz

Der ÖPNV ist aus dem Grunde bevorzugt zu behandeln, da eine Attraktivitätsverbesserung hier zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl insgesamt beitragen kann.

Wie durch die Verkehrsbefragung belegt wurde, existiert ein beträchtliches Nutzerpotential zur Substituierung durch den ÖPNV (40 % der Pkw-Fahrten haben Kiel als Ziel).

Da die Gemeinde Flintbek an einer Umgestaltung des Bahnhofsbereiches starkes Interesse zeigt, wurde in Form eines gesonderten Gutachtens ein Gestaltungskonzept von ARGUS entwickelt. Die prägende Idee sieht eine P & R - bzw. B & R - Anlage auf der Ostseite des Bahnhofes vor. In diesem Zusammenhang sind die Vorstellungen von einer Linienveränderung der Busführung entwickelt worden. Es ist eine sog. Überlandlinie Flintbek - Kiel - Flintbek mit Endpunkt an der Westseite des Bahnhofes angeregt worden bei gleichzeitiger Führung einer Innerortslinie für Flintbek mit Konzentration auf die P & R-Anlage an der Ostseite des Bahnhofes. Diese Linien- und Netzveränderungen machen nur in Verbindung mit einer Erweiterung des DB-Angebotes Sinn.

Aufgestellt:
2300 Kiel, den 07.01.1992

Diedrichsen Hoge Becker Tenner
Architekten + Stadtplaner