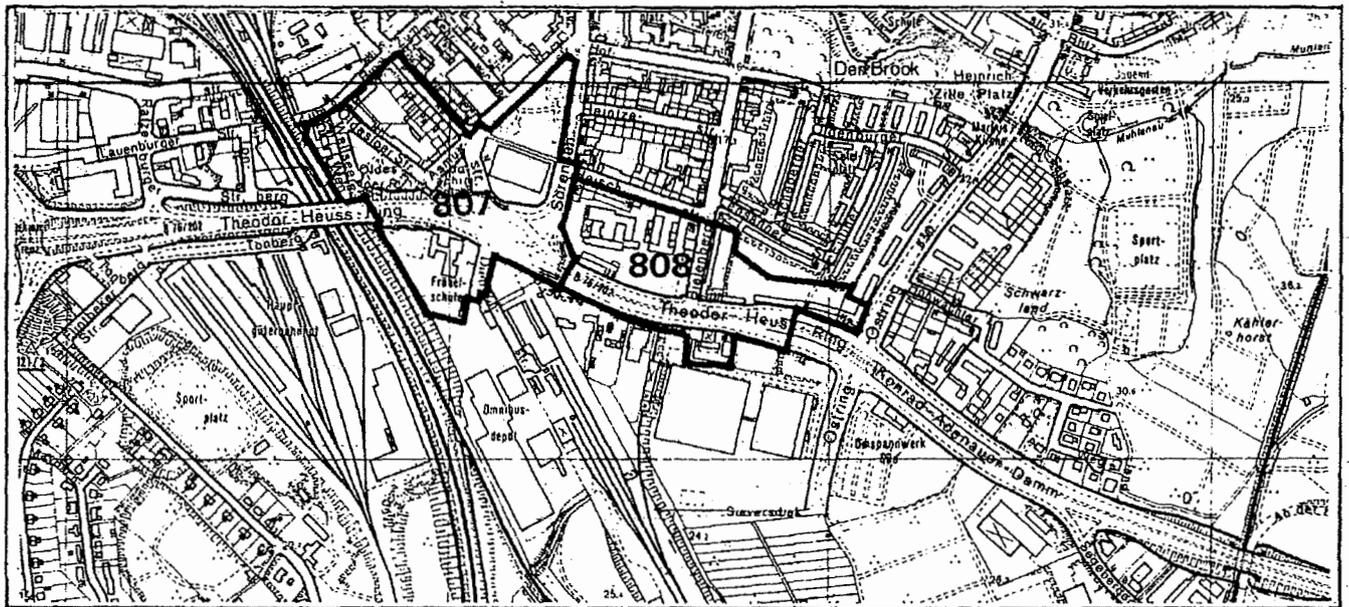




BEGRÜNDUNG BEBAUUNGSPLAN NR. 807, 808

Baugebiet: Nr. 807. Kiel-Gaarden. Joachimplatz zwischen den Straßen Zum Brook, Bahnhofstraße, Asmusstraße, Sörensenstraße, Diedrichstraße u. der Bundesbahnlinie Kiel-Lübeck.

Baugebiet: Nr. 808. Kiel-Gaarden. Joachimplatz beiderseits Theodor-Heuss-Ring zwischen Sörensenstraße, Heischstraße und Ostring.



M 1: 10 000

Begründungsinhalt:

1. Ziel und Zweck der Planung
 - 1.1 Planungsanlaß und Zielsetzung
 - 1.2 Geltungsbereich der B-Pläne 807, 808
 - 1.3 Planinhalt
 - 1.3.1 Ortsbild und Platzgestaltung
 - 1.3.2 Art und Maß der Nutzung
 - 1.3.3 Verkehr
 - 1.3.4 Immissionsschutz
 - 1.3.5 Denkmalschutz
- 2.0 Abwägung
- 3.0 Bodenordnung
- 4.0 Erschließungsbeiträge
- 5.0 Überschlägige Kosten und Finanzierung

1.0 Ziel und Zweck der Planung

1.1 Planungsanlaß und Zielsetzung

Mit den Bebauungsplänen 807, 808, sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen GVP-gemäßen Ausbau des Theodor-Heuss-Ringes im Bereich Joachimplatz geschaffen werden. Es ist vorgesehen, den jetzigen Verkehrsengpaß und Unfallschwerpunkt Joachimplatz niveaufrei umzugestalten und damit die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage zu erhöhen.

1.2 Geltungsbereich der Bebauungspläne 807, 808,

Der Geltungsbereich der Bebauungspläne erstreckt sich auf die Flächen beiderseits des Theodor-Heuss-Ringes im Abschnitt zwischen der Eisenbahn Kiel - Hamburg/Lübeck und dem Ostring. Dieser neben dem Dorfkern von "fürstlich Gaarden" gelegene Bereich erfüllte um die Jahrhundertwende mit Rathaus, Kleinbahnhof, Feuerwache und Schule sowie mit der Vereinsbäckerei und dem Consumverein die zentralen Funktionen der bis 1910 selbständigen Gemeinde. Die hier geplante repräsentative Ortsmitte, der Joachimplatz, konnte wegen des 1. Weltkrieges und der danach fehlenden Bautätigkeit nur ansatzweise ausgebaut werden.

In dem Umfang, in dem nach der Eingemeindung "fürstlich Gaardens" die Funktion dieses Bereiches als Ortsmitte abnahm, entwickelte sich aufgrund der geographischen Lage die Verkehrsbedeutung. War bis zur Eindeichung der Hörn die Lübecker Chaussee (heute "Zum Brook") die einzige Ost-West-Verbindung, so sah bereits der Stübbsenplan von 1900 zwei zusätzliche Bahnquerungen vor und machte damit deutlich, daß hier West- und Ostufer verkehrlich und baulich verklammert werden sollten. Mit dem Theodor-Heuss-Ring, der am Joachimplatz an das Stubbensche Blockraster anbindet, hat sich die verkehrliche Verklammerung vollzogen. Die angedachte bauliche Verklammerung in Form der Blockrandbebauung ist jedoch nur ansatzweise verwirklicht worden und läßt sich auch künftig wegen der ausgedehnten Gleistrassen und der umfangreichen Gewerbenutzung nicht herstellen.

Entsprechend dem Bedeutungswandel hat sich die Bau- und Nutzungsstruktur entwickelt. Nach einer Wohnungsbauphase in der Gründerzeit bzw. in den 30er Jahren folgte eine Gewerbephase, die durch dem Eisenbahnanschluß der Flächen (Kleinbahnhof 1911) begünstigt wurde. Aus ehemaligen "Hinterhofbetrieben" entstanden großflächige Gewerbebetriebe, die schließlich innerhalb des Baublockes dominierten (z. B. Konsum-Verein, heute SK; Holzhandlung, heute M. Bahr). In der jüngeren Vergangenheit siedelten sich hier ausschließlich Betriebe an, die die Zentralität der Grundstücke ausschöpften.

1.3 Planinhalt

1.3.1 Ortsbild und Platzgestaltung

Am Joachimplatz stoßen Verkehrsbauwerk, Verbrauchermärkte und Blockrandbebauung unmittelbar aneinander und ergeben ein eher desolates Ortsbild. Diese Situation wird durch die zweite Verkehrsebene künftig noch zusätzlich belastet.

Leitbild für die Umgestaltung und Verbesserung des Ortsbildes in diesem Bereich ist die "grüne Ortsteilmitte", die vom Oldesloer Platz bis zur Bielenbergstraße reicht und in der eingestreut die beiden Verbrauchermärkte liegen. Dazu ist vorgesehen, die drei Grünflächen einheitlich und zusammenfassend zu gestalten und jetzt noch trennende Nutzungen, wie z. B. das Feuerwehrgerätehaus, zu verlagern.

1.3.2 Art und Maß der Nutzung

- Reine/Allgemeine Wohngebiete

Die Flächen an der Oldesloer Straße, Asmusstraße, Bahnhofstraße sowie am Theodor-Heuss-Ring im Abschnitt zwischen Bielenbergstraße und Ostring entsprechen den Baugebietskategorien der BauNVO und werden, da Veränderungstendenzen nicht erkennbar sind, als WA- bzw., WR-Gebiete festgesetzt. Diese Gebiete gehören sowohl strukturell als auch architektonisch zu den erhaltenswerten Kieler Wohnquartieren. Eine aus Immissionsgründen wünschenswerte Umstrukturierung zu einer weniger empfindlichen Baugebietskategorie kann daher nicht in Betracht kommen.

Wünschenswert sind in diesen Quartieren Veränderungen, mit denen die Probleme des ruhenden Verkehrs gelöst werden. Dies ist im Rahmen der Bebauungspläne möglich, ohne daß jedoch durch einengende Festsetzungen individuelle Lösungsansätze verbaut werden.

- Kerngebiet

Die Grundstücke bzw. Baublöcke, die mit großflächigen Einkaufseinrichtungen belegt sind, werden künftig als Kerngebiet ausgewiesen. Auch wenn Umnutzungstendenzen z. Z. nicht erkennbar sind, soll damit langfristig eine dem Standort entsprechende Nutzung und Bebauung der Grundstücke ermöglicht werden.

- Gewerbegebiet

Innerhalb des Gewerbegebietes findet z. Z. ein Nutzungswandel statt mit der Tendenz zu Betrieben mit hohem Verkehrsaufkommen. Das entspricht der zentralen Lage und der Verkehrsgunst der Grundstücke und wird beim Ausbau des Theodor-Heuss-Ringes durch entsprechende Ausgestaltung der Nebenfahrbahnen berücksichtigt. Die künftig bessere Verkehrsabwicklung zu den Grundstücken ermöglicht es, den Betrieben über den Umfang der ausgeübten Nutzung hinaus Erweiterungen einzuräumen. Wegen der Grenzlage des Gewerbegebietes zu den Wohngebieten werden die Emissionen auf den derzeitigen Umfang, der sich unterhalb der Höchstgrenze für Gewerbegebiete befindet, begrenzt.

1.3.3 Verkehr

Die Bundesstraße 76 im Knotenpunkt Joachimplatz ist wichtiger Bestandteil und Rückgrat des Kieler Straßennetzes. Hier werden bereits jetzt Verkehrsbelastungen erreicht, die es dringend erforderlich machen, die Kreuzung in der Form auszubauen, daß der Theodor-Heuss-Ring höhenfrei geführt wird. Damit soll nicht nur ein Verkehrsengpaß beseitigt und die prognostizierten Verkehrsmengen bewältigt werden, sondern es soll auch ein bestehender Unfallschwerpunkt entschärft werden.

Dazu werden je Fahrtrichtung zwei durchgehende Fahrstreifen notwendig, welche höhenfrei zu den Nebenfahrbahnen anzuordnen sind. Die Verbindungen der Querstraßen, der Zu- und Abfahrten zum Theodor-Heuss-Ring sowie die Grundstückerschließungen erfordern neben den "Hauptfahrbahnen" Ein-/Ausfahrstreifen, Verflechtungsbereiche und Andienungsspuren in Form einer seitlichen Rampenverbindung. Die Geh- und Radwege sind neben dem Verkehrsraum für den Kraftfahrzeugverkehr angeordnet.

Auf dieser Grundlage wurden verschiedene Varianten gebildet und anhand eines Kriterienkataloges wurde die den Bebauungsplänen zugrunde liegende Planung ausgewählt.

Die Situation des ruhenden Verkehrs ist wie folgt gekennzeichnet:

Stellplätze:

Innerhalb der Wohngebiete stehen die privaten Stellplätze überwiegend nicht im erforderlichen Umfang zur Verfügung; teilweise sind pro Grundstück überhaupt keine Stellplätze vorhanden.

Hier besteht für die Eigentümer die Aufgabe, vorhandene Möglichkeiten zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs auszuschöpfen, ohne daß dadurch eine Beeinträchtigung der Wohnqualität eintritt. Es ist davon auszugehen, daß auch künftig eine Unterversorgung bestehen bleibt.

Parkplätze

Die im Straßenraum vorhandenen Parkplätze entsprechen weitgehend dem Bedarf, berücksichtigen allerdings nicht das Stellplatzdefizit.

Um hier Abhilfe und Ersatz für die in der Bahnhofstraße teilweise entfallenden Parkplätze zu schaffen, wird außerhalb des Geltungsgebietes der Bebauungspläne auf dem Grundstück Bahnhofstraße Nr. 23 (nördlich des Fliesenmarktes) ein Parkplatz hergerichtet.

Innerhalb der Kern- und Gewerbegebiete sind ausreichend Anlagen für den ruhenden Verkehr vorhanden.

1.3.4 Immissionsschutz

Das Erfordernis von Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet ergibt sich durch das enge Nebeneinander von Wohn-, Gewerbe- und Kerngebietsnutzung sowie vor allem durch die Emissionen der B 76. Allein diese betragen lt. Lärmkarte der Landeshauptstadt Kiel tags 75 - 80 dB(A) bzw. nachts 65 - 70 dB(A) und liegen damit erheblich über den Richtwerten der DIN 18005 mit 50 dB(A) tags und 35 - 40 dB(A) nachts für WR-Gebiete. Dazu ist allerdings zu sagen, daß Wohngebiete in städtischen Ballungsräumen nicht den Schutz beanspruchen können, den die DIN für nicht derartig vorbelastete Flächen fordert. In Untersuchungen ist ermittelt worden, in welchem Umfang aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können. Danach kann aktiver Schallschutz (Schallschutzwände) nur in einem begrenzten Umfang durchgeführt werden. Allein in den nicht abschirmbaren Bereichen (z. B. Einmündung Bahnhofstraße, Sörensenstraße) entstehen soviel Emissionen, daß zusätzlich bei der Wohnbebauung passiver Schallschutz erforderlich wird. Sämtliche Wohngebäude innerhalb der Geltungsbereiche haben nach der VerkehrslärmVO Anspruch auf passiven Schallschutz. Mit den vorgesehenen Lärmschutzwänden kann im wesentlichen nur erreicht werden, daß bei steigendem Verkehrsaufkommen der derzeitige Grad der Verlärmung der Grünflächen gehalten werden kann. Dieser beträgt nach Messung in der Grünfläche Oldesloer Straße ca. 59 dB(A) bzw. in der Parkanlage Asmusstraße ca. 56 dB(A) und befindet sich in einer zumutbaren Differenz zum Richtwert, den die DIN für Parkanlagen in unbelasteten Gebieten mit 55 dB(A) angibt.

Günstigere Werte ergeben sich für die Freiflächen der Wohnungen. Infolge der Blockstruktur wirken die Gebäude wie Lärmschutzwände und schirmen den Blockinnenhof gegen die Verkehrsemissionen ab. Die hier tagsüber gemessenen Werte (Asmusstraße 47,5 dB(A); Theodor-Heuss-Ring zwischen Bielenbergstraße und Ostring 51,7 dB(A)), entsprechen weitgehend den Richtwerten der DIN. Die zu diesen zum Teil sehr sorgfältig gestalteten und gut nutzbaren Freiflächen gelegenen Aufenthaltsräume sind somit ohne Einschränkungen, beispielsweise während des Lüftens, nutzbar. Abgesehen von wenigen 2-Raum-Wohnungen ist bei den Wohnungen der 30er Jahre lediglich die Wohnküche der Lärmquelle zugewandt; die weiteren zwei Aufenthaltsräume sind zum Hof gelegen. Damit sind angesichts der Situation und verglichen mit anderen Wohnquartieren vertretbare Voraussetzungen für die Wohnnutzungen gegeben.

1.3.5 Denkmalschutz

Im Geltungsbereich der Bebauungspläne befinden sich mit der Fröbelschule und den "Consum-Häusern" Baudenkmale gemäß § 6 a (1) Denkmalschutzgesetz. Die "Consum-Häuser" werden nach der vorliegenden Planung abgerissen, die Grundstücke werden Teil der Verkehrsfläche.

Diese Planung ist Ergebnis einer Voruntersuchung. Da die Straße mit den genannten Ausbaumerkmalen im vorhandenen Straßenraum nicht untergebracht werden kann, wurden anhand von Varianten die Auswirkungen ermittelt, die sich bei Erhaltung der Zwangspunkte Fröbelschule und "Consum-Häuser" ergeben.

Lediglich bei einer Variante konnten beide Zwangspunkte erhalten werden. Dem Vorteil dieser Lösung, der Erhaltung der Baudenkmale, stehen aber im Verhältnis zu den anderen Varianten erhebliche verkehrliche Nachteile und finanzielle Mehraufwendungen gegenüber.

So weist diese Variante eine unübersichtliche, stark gekrümmte Linienführung auf, weicht bei den Fahrbahnbreiten um einen Meter von den DIN-Werten ab (6,50 m anstelle von 7,50 m), hat eine um 10 km/h reduzierte Entwurfsgeschwindigkeit und setzt die dreifache Inanspruchnahme von Gewerbeflächen voraus.

Aus städtebaulicher Sicht ist die Erhaltung der Gebäude nur sinnvoll, wenn sie in absehbarer Zeit Teil einer Blockrandbebauung werden. Dem steht entgegen, daß

- Flächen für eine Blockrandbebauung nicht vorhanden sind, das Grundstück wird vollständig vom Verbrauchermarkt genutzt,
- eine Verlagerung des Verbrauchermarktes, der für die umliegende Wohnbebauung die Grundversorgung darstellt, wegen der hohen Kosten und eines fehlenden Ersatzgrundstückes unmöglich erscheint,
- Straßen vom Typ der künftigen B 76 grundsätzlich anbaufrei sind, d. h. eine Neubebauung würde von der Straße abgesetzt angeordnet. Die "Consum-Häuser" ließen sich nur schwer integrieren,
- hier nachgefragte Nutzungen Strukturen aufweisen, die nicht denen der "Consum-Häuser" entsprechen und die sich erfahrungsgemäß nicht oder nur unzureichend in eine mehrgeschossige Blockrandbebauung integrieren lassen.

Hinzu kommt, daß sich die Eigenschaft als Kulturdenkmal "hauptsächlich in dem geschichtlichen Wert als Zeugnis der Wohnungsbauentwicklung der preußischen Großstadt Kiel vor dem 1. Weltkrieg" begründet. Das bedeutet, daß die Gebäude auch künftig vorrangig für Wohnzwecke genutzt werden sollten. Dafür sind infolge der Lage des Grundstückes zwischen Stellplatzflächen des Verbrauchermarktes und städtischer Hauptverkehrsstraße, deren Rampe bis ins 1. OG reicht, keine Voraussetzungen gegeben.

So kann bei der vorgegebenen Nutzung die isolierte Erhaltung der Gebäude allenfalls als Teilerfolg gewertet werden, der jedoch angesichts der Veränderungen des Umfeldes, der angesprochenen verkehrlichen Nachteile und der Mehrkosten in Frage gestellt wird, so daß von der Erhaltung der Gebäude Abstand genommen wurde.

2.0 Abwägung

Die während der Bürgerbeteiligung (gem. § 3 (1) und (3) BauGB) und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden z. T. berücksichtigt. Nicht berücksichtigt wurden bei der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange die folgenden Anregungen und Bedenken:

2.1 , Belange aus der Bürgerbeteiligung

- Anregungen und Bedenken gegen die Verkehrsplanung

- a) Der geplante Ausbau des Theodor-Heuss-Ringes in zwei Ebenen hat aus Sicht der Einwender eine Zunahme des Individualverkehrs und erhöhte Emissionen (Schall, Abgase) zur Folge. Es wird statt dessen eine Stärkung des ÖPNV angeregt.

Dazu:

Der Verkehrsknoten Joachimplatz ist ein zentraler Verteiler im Kieler Verkehrsnetz. Die Kapazität des Knotens ist trotz der Zwischenlösung einer zusätzlich abgetrennten Fahrspur ausgeschöpft. Das ist erkennbar durch die Unfallstatistik und die täglichen Staus während der Verkehrsspitzenzeiten.

Bereits jetzt, besonders aber für den Planungszeitraum mit dem prognostizierten zusätzlichen Verkehrsaufkommen, ist ein Ausbau unabdingbar.

Die Maßnahme Ausbau Joachimplatz ist aus der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes (Beschluß RV am 10.06.1988; auf die Begründung wird verwiesen) entwickelt worden. Innerhalb des GVP's sind grundlegende alternative Verkehrsführungen untersucht worden. Das Ergebnis war, daß im Bereich des Gelenkpunktes um die Hörn herum vertretbare alternative Verteiler zum vorhandenen Straßennetz nicht zur Verfügung stehen.

Die sich daraus ergebende Beanspruchung dieses Raumes wird entsprechend den gesetzlichen Grundlagen (z. B. aktiver und passiver Lärmschutz) berücksichtigt.

Die Stärkung des ÖPNV ist Bestandteil des Generalverkehrsplanes. Entsprechende Maßnahmen wie Bussonderspuren werden bereits realisiert.

- b) Der vorgesehene Ausbau wird mit seinen 8 Fahrstreifen für überdimensioniert gehalten. Angeregt wird eine Reduzierung der Fahrstreifen im Bereich der Nebenfahrbahnen und Andienungsspuren, um damit eine überflüssige Bodenversiegelung zu vermeiden. Als Ausgleichsmaßnahmen werden Bindungen für Bepflanzungen (z. B. Fassadengrün, Baumpflanzungen an der Südzeile der Bahnhofstraße) vermisst.

Dazu:

Je Fahrtrichtung sind zwei Nebenfahrbahnen vorgesehen. Diese Fahrspuren erfüllen folgende Funktionen:

- Ein- bzw. Ausfädelungsspur zu den Nebenstraßen bzw. zu den anliegenden Grundstücken (teilweise Schwerlastverkehr)
- Ein- bzw. Ausfädelungsspur zur B 76
- Richtungsfahrbahn für den stadtein-/auswärts fließenden Verkehr. Diese Verkehre können nicht im Bereich Joachimplatz in die B 76 eingespeist werden, sondern müssen über die Nebenfahrbahn und den Knoten Ostring geführt werden und können erst östlich davon in die B 76 ein- bzw. ausgefädelt werden.

Diese Funktionen könnten bei lediglich einer Nebenfahrbahn nicht mehr abgewickelt werden.

Unter anderem als Ausgleich für die sich daraus ergebende Versiegelung ist an den Fahrbahnrandern Straßenbegleitgrün vorgesehen. Weitere Begrünungsmaßnahmen wie Baumpflanzungen in den Straßenräumen werden z. Z. noch untersucht. Auch ohne Ausweisung in den Bebauungsplänen sind diese Maßnahmen durchführbar.

- c) Gegen den verkehrsbedingten Abriß der "Consum-Häuser" werden 21 Bedenken geäußert. Auch wenn aus Sicht einiger Betroffener dieser Wohnraum von minderer Qualität ist, wird damit preiswerter Wohnraum vernichtet und die "Wohnungsnot" unnötig zuspitzt.

Dazu:

In der Vorplanung ist u. a. eine Variante entwickelt worden, die von der Erhaltung der "Consum-Häuser" ausging (vgl. 1.3.5). Neben den verkehrlichen Nachteilen und den finanziellen Mehraufwendungen durch vermehrte Inanspruchnahme privater Flächen war bei der Abwägung ausschlaggebend die zusätzliche, unzumutbare Beeinträchtigung des Wohnwertes durch die Rampe bzw. +-1-Ebene, die in ca. 10 m Entfernung von der Bebauung angeordnet wäre.

Für die Mieter wird ein Sozialplan aufgestellt, der u. a. Regelungen für die Beschaffung von Ersatzwohnraum und die Erstattung der Umzugskosten enthält.

Entsprechende Haushaltsmittel werden bereitgestellt.

...

- d) Die Sörensenstraße ist z. Z. im Abschnitt zwischen Heischstraße und Theodor-Heuss-Ring Einbahnstraße. Nach Durchführung der Planung soll dieser Abschnitt in beiden Richtungen befahrbar sein. Der aus Richtung Werftstraße kommende Verkehr kann dann direkt über die Sörensenstraße (bisher über die Bahnhofstraße) zum Theodor-Heuss-Ring geleitet werden. Gegen diesen zusätzlichen Verkehr wenden sich die Bedenken. Es wird ausgeführt, daß die Wohnbedingungen wegen der Verlärmung und Abgasbelastung unzumutbar werden und daß die Erholungsfunktion der Parkanlage an der Sörensenstraße beeinträchtigt wird. Die Erreichbarkeit der dort vorhandenen und zusätzlich geplanten Spieleinrichtungen sei für Kinder ohne Gefährdung nicht mehr gegeben.

Dazu:

Die durchgehende Befahrbarkeit der Sörensenstraße erfolgt in Abänderung des GVP's, der hier und in der Bahnhofstraße lediglich Einbahnstraßen vorsah, auf der Grundlage eines hierzu erstellten Gutachtens. Ausschlaggebend für die Änderung ist danach die indirekte Linienführung, die der Generalverkehrsplan mit den sich kreuzenden Hauptverkehrsströmen vorsah. Eine entsprechende Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten Bahnhofstraße/Schwedendamm sowie Schwedendamm/Sörensenstraße wäre nicht herstellbar gewesen.

Infolge der Änderung wird die Belastung der Sörensenstraße gegenüber dem heutigen Zustand zwar erhöht, die Zunahme der Verkehrsmengen erreicht aber lediglich ca. die Hälfte der nach GVP vorgesehenen Verkehrsmenge. Demzufolge beinhaltet die Änderung eine deutliche Entlastung gegenüber der ursprünglichen GVP-Planung.

Der Ausbau der Sörensenstraße (überwiegend außerhalb des Geltungsbereiches der Pläne) erfolgt nach den Regeln der Technik und im Rahmen der rechtlichen Bestimmungen, so daß sowohl hinsichtlich der Emissionen als auch Erschütterungen die Anlieger nicht unzumutbar beeinträchtigt werden.

Die Erreichbarkeit der Parkanlagen und der Spielplätze wird durch geschützte Überwege (z. B. Ampeln) sichergestellt.

- Anregungen und Bedenken gegen die baulichen Festsetzungen

- e) Der Grundstückseigentümer des SK-Marktes fordert eine Umfahrt von mind. 8 m Breite.

Dazu:

Vor Umbau des SK-Marktes (Genehmigung nach § 34 BauGB) fanden Gespräche mit dem Bauherrn statt. Dabei wurde das dem B-Plan zugrunde liegende Umbaukonzept entwickelt, das in der Folge bis auf den südlichen Randbereich auch realisiert wurde. Dies kann erst nach Umbau des Theodor-Heuss-Ringes endgültig erfolgen.

Der hier vorgesehene Anschluß der Stellplatzfläche an den Theodor-Heuss-Ring ist erst nach Umbau desselben möglich, die hier vorhandene Umfahrt ist dann, auch aus damaliger Sicht des Bauherrn, entbehrlich, die Flächen sind als Straßenbegleitgrün vorgesehen.

Betriebliche Gründe, die eine Umfahrt erforderlich machen, sind nicht erkennbar; städtebauliche Gründe, die eine 8 m breite private Verkehrsfläche in unmittelbarem Anschluß an den Theodor-Heuss-Ring rechtfertigen, sind nicht gegeben.

f) Die städtebaulichen Festsetzungen für den Baumarkt werden vom Eigentümer als wertmindernd beurteilt. Im einzelnen wird folgendes bemängelt:

- Reduzierung von GRZ und GFZ gegenüber dem B-Plan 308 von 1962
- Überplanung der Stellplatzfläche/Festsetzung von Abschirmgrün
- Ausschluß von Einzelhandelsbetrieben

Dazu:

Die Festsetzungen berücksichtigen bezüglich Art und Maß der Nutzung den derzeitigen Bestand. Beeinträchtigungen des Betriebsablaufes ergeben sich dadurch nicht. Mit der Umplanung sollen städtebaulich negative Entwicklungen, wie sie auf Grundlage des B-Planes 308 (Gewerbegebiet, 7/10 der Grundfläche wären überbaubar) möglich wären, verhindert werden. Entschädigungsansprüche gemäß BauGB ergeben sich nicht. Die Umwidmung eines Gewerbegebietes in ein Kerngebiet stellt keine Wertminderung dar.

Die Überplanung der Stellplätze (vorhandene Anlage hat Bestandsschutz) und die Eingrenzung des Nutzungsspektrums ergeben sich durch die Nachbarschaft zum Kreuzungsbereich. Neben dem Erfordernis der Randeingrünung werden damit die derzeitigen und auch künftig schwierigen Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten zum Grundstück beachtet. Betriebe mit hohem Verkehrsaufkommen können hier nicht zugelassen werden.

g) In der Heischstraße ist infolge der festgesetzten GFZ der Ausbau eines Dachgeschosses nicht möglich.

Dazu:

Das für das Grundstück festgesetzte Maß der Nutzung berücksichtigt das Maß der ausgeübten Nutzung. Nach der BauNVO 1990 § 20 (3) bleibt die Fläche von Dachgeschossen (die keine Vollgeschosse sind) bei der Ermittlung des Maßes der Nutzung unberücksichtigt. Der Bebauungsplan steht dem Dachgeschoßausbau daher nicht entgegen.

2.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

- h) Nach Ansicht des Gewerbeaufsichtsamtes sollte das am Wellseer Weg gelegene Wohngebiet wegen des gegenüberliegenden störenden Speditionsbetriebes am Tonberg als WA-Gebiet ausgewiesen werden (anstelle WR).

Dazu:

Diese Problematik ist bereits unter 1.3.2 sowie unter 1.3.4 angesprochen worden. Das betreffende Gebiet ist vollständig bebaut. Umstrukturierungstendenzen sind nicht absehbar und würden sich auch bei einer WA-Ausweisung wegen des überwiegend guten baulichen Bestandes erfahrungsgemäß nicht einstellen. Auf die unter 1.3.4 angesprochenen Schallschutzmaßnahmen wird hingewiesen.

- i) Zu den Bedenken des Landesamtes für Denkmalpflege, die sich gegen den Abriß der "Consum-Häuser" wenden, wird unter 1.3.5 der Begründung Stellung genommen.

3.0 Bodenordnung

Falls erforderlich können zur Neuordnung des Grund und Bodens angewendet werden:

- die Umlegung (§§ 45 bis 79 BauGB)
- die Grenzregelung (§§ 80 bis 84 BauGB)
- die Enteignung (§§ 85 bis 112 BauGB)

Für Entschädigungsansprüche sind die §§ 39 j bis 44 c BauGB anzuwenden.

4.0 Erschließungsbeiträge

Die Maßnahmen zum Ausbau der B 76 sowie der Folgemaßnahmen sind überwiegend durch Mittel des Gemeindefinanzierungsgesetzes abgedeckt.

Soweit darüber hinaus vorhandene Erschließungsanlagen aus- oder umgebaut werden, werden Beiträge nach § 80 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein (KAG) erhoben. Die Landeshauptstadt Kiel beteiligt sich am beitragsfähigen Aufwand im Rahmen der jeweils gültigen Fassung ihrer Satzung über die Erhebung von Beiträgen für den Ausbau und Umbau von vorhandenen Straßen, Wegen und Plätzen.

5.0 **Überschlägige Kosten und Finanzierung**

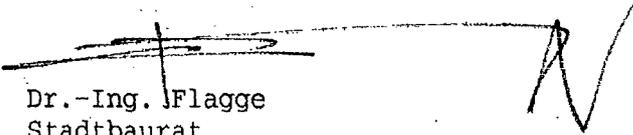
Bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes entstehen folgende überschlägig ermittelte Kosten:

Straßenbaukosten	ca. 11,7 Mio. DM
Kosten für die Hochstraße	ca. 11,2 Mio. DM
Kosten für die Friesenbrücke	ca. 9,0 Mio. DM
Kosten für den Lärmschutz	ca. 2,6 Mio. DM
Kosten für den Abbruch der Friesenbrücke und der provisorischen Verkehrsführung	ca. 8,7 Mio. DM
Entschädigung für Grund und Boden sowie Abbruch der "Consum-Häuser"	ca. 1,2 Mio. DM
Kosten für die Straßenbeleuchtung	ca. 1,4 Mio. DM
Kosten für die Entwässerung	ca. 1,3 Mio. DM
Kosten für die Umgestaltung der öffentlichen Grünflächen	ca. 0,5 Mio. DM
Kosten aus der Sozialplanung	
- Umzugskosten, Entschädigungen, Härteausgleich	ca. 0,2 Mio. DM
- Kostenerstattungen, Zuschüsse	ca. 0,15 Mio. DM

Gesamtkosten 47,95 Mio. DM
=====

Von diesen überschlägig ermittelten Gesamtkosten trägt

- die Stadt Kiel	13.142.500,-- DM
- der Bund	30.712.500,-- DM
- das Land	4.095.000,-- DM


Dr.-Ing. Flagge
Stadtbaurat