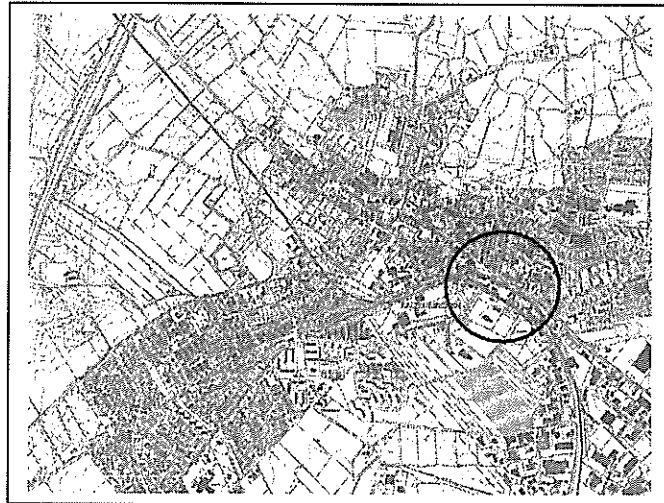


STADT KALTENKIRCHEN

BEBAUUNGSPLAN NR. 65 „BAHNHOF“ 1. ÄNDERUNG

für den Bereich des Bahnhofumfeldes zwischen der
Hamburger Straße und der Straße Am Bahnhof



BEGRÜNDUNG

Endgültige Planfassung
25.09.2007

Bearbeitung: Barbara Menke
Ralf Peters

GRUPPE 3 - Architekturbüro
Friedrich-Ebert-Str. 146
42117 Wuppertal
Tel. 0202 - 30 20 91
Fax 0202 - 30 20 53
wuppertal@gruppe-3.de

Inhalt

1. Aufgabe und Anlass der Planung
2. Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans
3. Planungsrechtliche Situation
4. Städtebauliches Konzept
 - 4.1 Bauungskonzept
 - 4.2 Nutzungskonzept
 - 4.3 Erschließungskonzept
5. Natur und Umwelt
 - 5.1 Bestand
 - 5.2 Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 5.3 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung
6. Begründung der Festsetzungen
 - 6.1 Art der baulichen Nutzung
 - 6.2 Maß der baulichen Nutzung
 - 6.3 Bauweise
 - 6.4 Verkehrsflächen
 - 6.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte
 - 6.6 Park- und Stellplätze
 - 6.7 Flächen für Bahnanlagen
 - 6.8 Grünordnerische Festsetzungen
 - 6.9 Gestalterische Festsetzungen
7. Immissionsschutz
 - 7.1 Lärm
 - 7.2 Erschütterungen
8. Ver- und Entsorgung
9. Altlasten
10. Hinweise

Anlagen:

1. Umweltbericht
2. schalltechnisches Gutachten
3. erschütterungstechnisches Gutachten
4. Auszug Planung Ing. Büro Waack + Dähn,
Anlieferung Block 1
5. Auszug Planung Ing. Büro Waack + Dähn,
Knoten Flottkamp
6. Auszug Planung Ing. Büro Waack + Dähn,
Anlieferung Block 3
7. Auszug Planung Ing. Büro Waack + Dähn,
Anlieferung Block 4

1. Aufgabe und Anlass der Planung

Anlass der Planung ist das Bestreben der Stadt Kaltenkirchen, die Flächen des Plangebietes als innerstädtische Erweiterung des Geschäftszentrums zu entwickeln. Diese städtebauliche Innenentwicklung wurde möglich durch die Tieferlegung der AKN-Gleisanlage und die Betriebsaufgabe einer Holzhandlung auf dem südlich an die ehemalige Gleisstraße angrenzenden Grundstück.

Seit 1994 betreibt die Stadt die städtebauliche Entwicklung des zentral gelegenen Geländes durch vorbereitende Planungen wie einen städtebaulichen Wettbewerb und beschloss am 18.05.1999 den städtebaulichen Rahmenplan für diesen Bereich. Dieser stellte eine Möglichkeit der baulichen Umsetzung und Erschließung dar und wurde als räumlich-gestalterischer Verhandlungsrahmen mit interessierten Investoren genutzt.

Planung und Teile der Freiraumgestaltung werden als Städtebauförderungsmaßnahme anteilig gefördert, um die Bereichsentwicklung anzuschieben.

Unmittelbarer Anlass für diese 1. Änderung der Bebauungsplanung ist die zwischenzeitlich in den Grundzügen der Planung geänderte Nutzungskonzeption des Investors hinsichtlich der Realisierung der Maßnahme auf der Grundlage der inzwischen erfolgten AKN-Tieferlegungsmaßnahme. Im wesentlichen sind gegenüber dem ursprünglichen Bebauungsplan Nr. 65 "Bahnhof" die geschlossene Bebauung südlich des Bahnhofplatzes entlang der Hamburger Strasse sowie der Bahnhofsvorplatz einschließlich der Baufelder 5 und 6 entfallen. Der Bahnhofplatz wurde in seiner Längenausdehnung reduziert. Des Weiteren ist der Erhalt des alten Bahnhofsgebäudes geplant.

Die 1. Änderung des Bebauungsplans dient als aktualisierte Angebotsplanung unter Berücksichtigung eines konkreten Investorenkonzeptes.

2. Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans

Das Plangebiet befindet sich

- nördlich der Hamburger Straße,
- südlich der Straße Am Bahnhof,
- östlich der Brauerstraße ohne die Eckbebauung auf den Flurstücken 250/8, 250/9, 250/10, 245/5
- westlich der neuen Verkehrsspanne, die die Verbindung zwischen Hamburger Straße und der Strasse Am Bahnhof wiederherstellt.

3. Planungsrechtliche Situation

In der zweiten Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Kaltenkirchen ist die Fläche des Plangebietes als gemischte Baufläche dargestellt.

Der Bebauungsplan Nr. 65 „Bahnhof“ ist somit entsprechend § 8 (2) BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Die hier durchgeführte 1. Änderung baut ebenfalls darauf auf.

Für die zwischenzeitlich ausgeführte AKN-Maßnahme der Tieferlegung sowie der neuen Verbindungsspanne zwischen Hamburger Straße und der Straße Am Bahnhof wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das lediglich die Möglichkeit einer späteren baulichen Entwicklung des Grundstückes mit einbezog. Diese Entkoppelung der eisenbahn- und verkehrstechnischen Maßnahme von der eigentlichen hochbaulichen Maßnahme sollte ein Vorgehen auf eine private Investoren-Konzeption vermeiden. Das Planfeststellungsverfahren ist abgeschlossen, der B-Plan 65 1. Änderung baut auf der planfestgestellten Lösung auf. Für geringfügige Änderungen im Bereich der Verbindungsstraße wurde ein vereinfachtes Änderungsverfahren seitens der AKN durchgeführt (Deckblattverfahren). Der zwischenzeitlich ausgeführte Straßenverlauf ist außerhalb des B-Plan-Geltungsbereichs dargestellt.

Die Trogbaumaßnahme der AKN wurde in Rahmenbauweise erstellt, die in der Lage ist, Erschütterungen weitgehend ohne Eintrag in die überliegende Bebauung zu isolieren.

Darüber hinaus wurde ein konventioneller Oberbau geplant, der mit zusätzlichen Maßnahmen dem oben beschriebenen Ausbau der Planfeststellung gleichwertig ist.

4. Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept, das dem Bebauungsplan zugrunde liegt, entspricht den Zielen der beschlossenen Rahmenplanung, die seit deren Fertigstellung weiterentwickelt und auf konkrete Investorenanforderungen abgestimmt wurde.

Änderungen haben sich im westlichen Planbereich durch die Möglichkeit einer Umbauung des Parkhauses ergeben und durch eine weitergehende Überdeckung des AKN-Troges. Im Bereich der Nordostecke sowie im Bereich südlich des neuen Bahnhofs und des geplanten Bahnhofsvorplatzes wird an der Hamburger Straße auf eine Bebauung zugunsten zwei ebenerdiger Stellplatzanlagen verzichtet. Das vorhandene Bahnhofsgebäude wird erhalten.

4.1 Bauungskonzept

Die Bebauung erstreckt sich am Rand des Planungsgebietes um einen öffentlichen Platzbereich herum, zur Hamburger Straße hin soll sich der Bahnhofsbereich durch die Orientierung auf den Straßenraum und die geplante urbane Bebauungsdichte deutlich im Verlauf der Hauptdurchfahrtsstraße als Innenstadterweiterung abbilden. Dies soll durch eine strenge Baukörperstruktur und eine frische, moderne Architektursprache unterstützt werden. Als Übergang zur vorhandenen kleinteiligen, meist zwei- bis dreigeschossigen Bebauungsstruktur nördlich der Straße Am Bahnhof, soll der geplante Baukörper am nordöstlichen Plangebietsrand den Straßenraum fassen und den geplanten Bahnhofsvorplatz rahmen.

Im nordwestlichen Plangebiet ist im baulichen Anschluss an das vorhandene Parkhaus und in sehr geschäftsgünstiger Lage direkt an der Holstenstraße eine großflächige Bebauung vorgesehen. Eine schmalere Riegelbebauung in den Obergeschossen bildet die westliche Platzwand für

den Bahnhofsbereich. Zwischen Parkhaus und Neubebauung ist eine Stellplatzanlage als mehrgeschossiges Parkdeck geplant. Optional kann der erdgeschossige Bereich hier auch als Einzelhandelsfläche geplant werden.

Zur Hamburger Straße hin ist im westlichen wie im östlichen Bereich (Block 3 und 1) eine mehrgeschossige Randbebauung auf Sockelgeschossen vorgesehen. Maßstabsprägend ist dabei die neue Bebauung südwestlich der Hamburger Straße. Zurückgesetzt von der Hamburger Straße bildet der 2-geschossige Block 2 die südliche Platzkante des Bahnhofplatzes sowie die räumliche Abgrenzung zum Gemeinschaftsstellplatz der Hamburger Straße.

Ergänzend zur ebenerdigen Stellplatzunterbringung soll die Planung auch eine Stellplatznutzung in den Obergeschossen des Baublocks 1 ermöglichen.

Für die straßenraum- und platzbildenden Gebäuderiegel sind im Wesentlichen maximal drei Geschosse plus Staffelgeschoss vorgesehen.

Als Sonderbaukörper ist eine Überdachung für den AKN-Bahnsteigzugang sowie für einen Teil des Bahnsteiges vorhanden, diese bildet zugleich den östlichen Platzabschluss mit Signal- und Werbefunktion für den AKN-Bahnhof auch zur Hamburger Straße hin.

4.2 Nutzungskonzept

Ein anlässlich der Rahmenplanbearbeitung in Auftrag gegebenes Gutachten der GfK aus Nürnberg hat die Einzelhandelsituation für den zu entwickelnden Standort Bahnhof untersucht.

Es wurden Vorschläge für mögliche Nutzungen gemacht und die positiven Auswirkungen der Entwicklungen innerstädtischer, attraktiver Einzelhandelsangebote dargestellt.

*Exkurs:
Zusammenfassung des
Untersuchungsergebnisses
GfK-Gutachten 1998 / 1999*

„Die Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Kaltenkirchen von 1990 bis 1998 zeigt eine Stagnation des Innenstadtangebotes und ein besonderes Anwachsen der Bedeutung der Außenstadt als Versorgungsfunktion für die Verbraucher des Marktgebietes. Diese Entwicklung hat zu einer Polarisierung der Einzelhandelsstruktur in Kaltenkirchen geführt. Während 1990 nur 45 % des Umsatzes in den Betrieben außerhalb der Innenstadt realisiert wurden, können diese 1998 fast 60 % des Gesamtumsatzes in der Stadt auf sich vereinen.

Die mögliche Errichtung eines zweiten Einkaufsschwerpunktes auf dem umgestalteten Bahnhofsgelände bietet die Möglichkeit, dieses Ungleichgewicht etwas zu korrigieren und der Innenstadt zu höheren Besucherfrequenzen zu verhelfen. Trotz der fehlenden unmittelbaren Anbindung an den derzeitigen Geschäftsbesatz und der problematischen fußläufigen Verbindung wird die Belegung des Standortes für die Innenstadt insgesamt positiv bewertet. Dies bedeutet auch deswegen eine Chance, weil dies das einzige verfügbare größere Grundstück innerhalb der City ist. Die Belegung des Standortes mit Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie in Zusammenhang mit den technischen Veränderungen im Betriebsbereich der AKN (Tieferlegung der Gleise und

Taktverkürzung) wird zur Attraktivitätserhöhung der Innenstadt und als Frequenzbringer beitragen. Das Konzept zweiter Einzelhandelsschwerpunkt und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung kann auch eine deutliche Attraktivitätserhöhung der Kaltenkirchener Innenstadt gegenüber dem Umland bewirken und damit die Weiterentwicklung der Innenstadt fördern. Spielräume für innenstadtrelevante Sortimente und Profilierungsmöglichkeiten des höherwertigen, fachhandelsorientierten und beratungsbetonten Einzelhandels sind nicht gefährdet.

Die GfK Marktforschung empfiehlt, die Entwicklung der innerstädtischen Brachfläche am Bahnhof voranzutreiben und mit der Realisierung eine Einzelhandelsnutzung kleinerer Größenordnung (ca. 3.000 m²) an den bestehenden Einzelhandel in der Innenstadt anzubinden und somit eine Verlängerung der zentralen Haupteinkaufsachse im Zentrum zu realisieren. Als Nutzung schlagen wir einen Supermarkt (ca. 800 m² Verkaufsfläche) mit angegliedertem Getränkemarkt (300 m² VK), einen Drogeriemarkt (400 m² VK), einen hochwertigen Bekleidungsdiscounter (800 m² VK), einen Schuhmarkt (ca. 250 m² VK) sowie ergänzenden Facheinzelhandel in einer Shop-Zone vor. Weiterhin könnten verschiedene Dienstleistungen, Gastronomie und ein Kino die Attraktivität des neuen Handelsschwerpunktes erhöhen. Die Auswirkungen für den ansässigen Einzelhandel in Kaltenkirchen und in der Region können als verträglich gewertet werden.

Aufgrund der Standortwertigkeit und Wettbewerbskonstellation wurde für das gesamte Projekt eine jährliche Umsatzerwartung in Höhe von ca. 10,5 Mio. € errechnet. Unterstellt wurde dabei, dass es sich jeweils um attraktive, leistungsfähige Betreiber der einzelnen Märkte handelt, die das Marktgebiet intensiver erschließen und in geringem Maße darüber hinaus diffuse Kaufkraftzuflüsse erzielen können. Die Kaufkraftbindungsquote, bezogen auf das abgegrenzte Marktpotential beträgt 2,3 % und liegt damit in einem wettbewerbsverträglichen Rahmen auch für den Handel in den übrigen Marktgebietsgemeinden.

Über die Hälfte der künftigen Gesamtumsatzerwartung des Projektes in der vorgeschlagenen Form stammt aus bisher nicht in Kaltenkirchen gebundener Kaufkraft. Die Auswirkungen auf den örtlichen Einzelhandel in den übrigen Marktgebietsgemeinden oder den nahen Konkurrenzzentren stellen sich als regionalverträglich dar. Die Umsatzverlagerung vom Einzelhandel der Kaltenkirchener Innenstadt sind mit -4 % verkraftbar, zumal sich durch die Aufwertung der Innenstadt und die höheren Besucherfrequenzen neue Chancen für den Fachhandel ergeben.

Relativ am stärksten werden sich die Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Außenstadt darstellen. Hier wird sich der Wettbewerbsdruck vor allem auf den ansässigen Verbrauchermarkt und die größeren Supermärkte auswirken, wobei die relative Auswirkung mit 6,0 % im Rahmen einer verschärften Wettbewerbssituation der Großbetriebe untereinander tolerierbar ist. Insgesamt stellen sich die Chancen des Projektes größer dar, als die Risiken.

Mit der Nutzung des Geländes wird ein Signal auf die Förderung der Innenstadtentwicklung gelegt. Damit werden die Verhältnisse der Innenstadt zur Außenstadt insgesamt gestärkt. Aufgrund der zu erwartenden Taktverkürzung auf der AKN-Strecke wird die Attraktivität des ÖPNV weiter verbessert“.

Ziel der Nutzungsverteilung im Plangebiet ist eine gemischte Struktur aus Einzelhandelseinrichtungen, Gewerberäumen, Dienstleistungsbetrieben, Büros, Gastronomie und Wohnen.

Die Nutzungen müssen der städtebaulich wichtigen, zentralen Lage im Stadtgebiet des Mittelzentrums Kaltenkirchen entsprechend attraktiv sein und zur Belebung des Gesamtbereiches beitragen.

Im Plangebiet sollen in den erdgeschossigen, großflächigen Baufeldern auch großflächige Einzelhandelsbetriebe wie z. B. Kunden- und Verbrauchermärkte angesiedelt werden, um als Publikumsmagneten den Gesamtbereich zu aktivieren. Diese Einzelhandelsnutzung ist geprägt durch einen Angebotsschwerpunkt bei Gütern des täglichen Bedarfs - überwiegend Nahrungs- und Genussmittel und Frischwaren- mit Ergänzung durch ein Sortiment an Gebrauchs- und Verbrauchsgütern, sodass eine tägliche, große Kundenfrequenz gegeben ist. Diese Nutzungen mit hoher Kundenfrequenz sollen am südöstlichen Bereich als funktionaler Abschluss der Geschäftslage angesiedelt werden, um den gesamten Bereich bis zur bestehenden Geschäftsstraße Holstenstraße positiv zu beleben und zu entwickeln.

Weiterhin sind Läden mittlerer und kleiner Größenordnung vorgesehen, Fachmärkte, kleinere Fachgeschäfte, Shops.

Im Baublock „Am Bahnhof“ ist eine Gastronomie vorgesehen mit Nutzung der Lage am Bereichsübergang zur Holstenstraße und mit Bezug zur Platzfläche. Ergänzend sind weitere, den Bereich auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten belebende Nutzungen wie Gewerbe mit Publikumsbetrieb wie z. B. Fitnessstudio oder ein Kino wünschenswert.

Vergnügungsstätten und ähnliche gewerbliche Nutzungen, die dazu geeignet sind, ein negatives Bahnhofsmilieu zu schaffen und durch potentiell hohe Mieterträge andere Nutzungen verdrängen würden, sollen nicht zugelassen bzw. beschränkt werden.

Wohnungen sollen in den Obergeschossen angeboten werden, insbesondere an den Rändern des geplanten Platzes, ebenso Dienstleistungs- und Büronutzungen, um einen lebendig gemischten Stadtteil zu schaffen, anstelle eines monostrukturierten Geschäftsviertels. Ziel ist ein homogenes Einfügen des neu zu entwickelnden Bahnhofsbereiches in die Kaltenkirchener Stadtstruktur.

4.3 Erschließungskonzept

Die Erschließung des Plangebietes ist über die angrenzenden Straßen Am Bahnhof und die Hamburger Straße gesichert. Die Realisierung der Verbindungsstraße als Verlängerung der Straße „Am Bahnhof“ war Voraussetzung für die Umsetzung des ursprünglichen Bebauungsplanes

und ist zwischenzeitlich erfolgt. Ziel war und ist, die wesentlichen Erschließungsverkehre von der Hauptverkehrsstraße her in das Plangebiet zu leiten, um den nördlichen Bereich der Straße „Am Bahnhof“ zu entlasten.

Folgende PKW-Zufahrten für die Baugrundstücke sind geplant:

- Zufahrt zur Stellplatzanlage südlich des Bahnhofs, parallel zur Hamburger Straße (97 Stellplätze) sowie die Stellplätze im Obergeschoss des Baublocks 1 (ca. 90 Stellplätze), die über eine Rampe an der Südwestecke innerhalb des Gebäudes über die Stellplatzanlage parallel zur Hamburger Straße und dem Knoten Flottkamp erschlossen werden.
- vorhandene Zufahrt von der Brauerstraße durch die vorhandene Parkpalette zur geplanten Gemeinschaftsstellplatzanlage im Baublock 3 d (ca. 120 Stellplätze)
- Zufahrt zur Stellplatzanlage nordöstlich des *neuen* Bahnhofs über die Straße Am Bahnhof (ca. 65 Stellplätze).

Die LKW-Anlieferung der großflächigen Einzelhandelsnutzung im Baublock 1 geschieht in Einbahnrichtung parallel zur nördlichen Fahrbahn der Hamburger Straße. Es sind je eine Zu- und Abfahrt als Grundstückzufahrten geplant.

Die Anlieferung der Läden im Baublock 3 geschieht über die Platzfläche und in Einbahnrichtung parallel zur nördlichen Fahrbahn der Hamburger Straße mit Zufahrt vor und Ausfahrt hinter der Straßenbrücke über dem AKN-Eisenbahntrog.

Die LKW-Anlieferung für die großflächige Einzelhandelsfläche im Baublock 4 erfolgt über eine rückwärtig anfahrbare Anlieferrampe parallel zur Straße Am Bahnhof.

Bahnhofsvorplatz

Im östlichen Platzbereich im Anschluss des AKN-Bahnsteigzuganges sollen bahnhofsbezogene Nutzungen wie Kartenverkauf, AKN-Informationsbüro oder - Verwaltung, Verkauf von Reisebedarf, Fahrradständer, Wartebereich usw. untergebracht werden.

Umsteigemöglichkeiten von der AKN auf den Bus oder das Taxi sind in unmittelbarer Nähe angeordnet.

Fußgängerbereich/ Neuer Platz am Bahnhof

Ziel der Planung ist die Fahrerschließung weitestgehend auf den Gebietsrand zu konzentrieren, dieses schafft Freiräume für Fußgängerfläche im Mittelbereich, der platzartig umbaut ist. Er soll von den Rändern her durch anliegende Läden als Ausstellungs- und Aufenthaltszone genutzt werden, als multifunktionale, städtische Platzfläche für Veranstaltungen oder Märkte, als städtisch-geschäftiger, attraktiver Treffpunkt mit verschiedenen Aufenthaltsqualitäten für jedes Alter.

Die Platzgestaltung muss ein offenes und barrierefreies Queren für die vielfältigen Fußgänger- und Radfahrverbindungen ermöglichen,

insbesondere von der Hamburger Straße zur Holstenstraße und soll den Platzcharakter betonen, weniger eine funktionale und gestalterische Parzellierung mit festgelegten Wegespuren.

Die für die Wohnbebauung nachzuweisenden Kleinkinderspielplätze sind in der geplanten, verdichteten Innenstadtflage nur relativ aufwendig auf dem eigenen Grundstück unterzubringen, z. B. als Dachgarten im Staffelgeschoss oder im Baublock 3 im Innenblockbereich. Daher soll im Fußgängerbereich eine ruhige Aufenthaltszone innerhalb des geschäftigen Platzes als Spielfläche gestaltet werden. Diese soll außerhalb der Hauptfußgängerströme, der Feuerwehr- oder Versorgungszufahrten und der Hausvorflächen liegen. Eine räumliche Abgrenzung (Zaun / Hecke) ist dabei zu vermeiden, um den Platzcharakter zu erhalten.

Fuß- und Radwege

Kombinierte Fuß- und Radwege sind an der Südseite der Hamburger Straße und beidseitig der neuen Verbindungsstraße vorhanden. Gegenüber dem rechtskräftigen B-Plan Nr.65 - Bahnhof sieht die 1. Änderung nunmehr den Erhalt des bestehenden Bahnhofsgebäudes vor. Diesbezüglich ist die Wegeverbindung für Fahrradfahrer in West-Ost-Richtung südlich des Bahntroges und nördlich Block 1 und weitergehend über den Bahnhofplatz geplant. Die Wegeverbindung nördlich des Blocks 1 wird durch ein entsprechendes Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit baurechtlich gesichert.

Fußgängerüberwege, in der Hamburger Straße mit Querungshilfe (Mittelinsel) sollen das Bahnhofsumfeld mit dem angrenzenden Stadtgebiet verbinden.

Die Durchlässigkeit für Fußgänger auch über die Baugrundstücke als Durchgänge mit öffentlichem Charakter ist ein wichtiges Planungsziel.

ÖPNV

Das Plangebiet ist gut an das städtische ÖPNV-Netz angebunden. Insbesondere für die AKN-Haltestelle und auch für den Einzelhandel ist eine kurze fußläufige Verbindung zu nahe gelegenen Haltestellen wichtig. Angrenzend an das Plangebiet sind beidseitig der neuen Verbindungsstraße Bushaltestellen vorgesehen, jeweils für mehrere Busse gleichzeitig. Darüber hinaus bleibt in der Straße Am Bahnhof eine Bushaltestelle bestehen.

Taxen, Kurzparker, Vorfahrt

An der Südseite des Bahnhofs sind 5 Taxihalteplätze geplant. Darüber hinaus sollen auf der geplanten ebenerdigen Gemeinschaftsstellplatzanlage einige Behindertenparkplätze sowie Kurzzeitparkplätze zum schnellen Be- und Entladen vorgehalten werden.

Parkhaus P & R

Die vorhandene, dreigeschossige, städtische Parkpalette mit versetzten Ebenen bleibt als wichtiger Auffangparkplatz für Dauerparker zur Entlastung der Innenstadtstraßen erhalten. Eine Aufstockung ist aus statischen Gründen nicht möglich, es ist jedoch vorgesehen, die Zufahrt, Fahrspuren und Rampen für eine private Parkpalettenerweiterung zu nutzen, um eine effiziente Stellplatzlösung für das Plangebiet zu ermöglichen. Es sind insgesamt ca. 300 Parkplätze untergebracht, die den

Plangebietsnutzungen nicht zur Verfügung stehen, davon ca. 145 Park & Ride-Plätze für die AKN. Weitere P & R-Plätze werden im Plangebiet nicht benötigt. Des Weiteren sind auf der Erdgeschoss-ebene 60 Fahrradabstellplätze vorhanden.

Park- und Stellplätze

Der aus den geplanten Nutzungen resultierende Park- und Stellplatzbedarf muss im Plangebiet nachgewiesen werden. Anstatt einer „großen“ Lösung ist es Planungsziel, die vier oben genannten Stellplatzanlagen dezentral und gestalterisch gut integrierbar unterzubringen

5. Natur und Umwelt

5.1 Bestand

Das Plangebiet als ehemalige Gewerbebrache wird derzeit bereits mit dem neuen Bahnhofsgebäude sowie dem tiefergelegten Gleistrog-Bauwerk baulich oder für Verkehrszwecke genutzt bzw. stellt sich zur Zeit als um den neuen Bahnhof herum liegende Brachfläche dar. Das Plangebiet ist von daher vorbelastet und weist keine erhöhte ökologische Empfindlichkeit auf. Es besteht keinerlei Schutzkategorie nach Naturschutz- und Wasserschutzrecht o. ä. .

5.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Der Bebauungsplan setzt eine maximale Grundfläche von 11.550 m² für Kerngebiet fest. Daraus ergibt sich keine Verpflichtung für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder einer allgemeinen oder standortbezogenen Vorprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 19. September 2001.

Die zwischenzeitlich erfolgte Tieferlegung der Bahnstraße sowie die erstellte neue Verbindungsstraße sind bereits durch eine entsprechende Planfeststellung (mit UVP) planungsrechtlich gesichert worden. Die Inhalte wurden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

5.3 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Der Bau des Trogs für die neue Bahntrasse der AKN und der Bau der neuen Verbindungsstraße zwischen „Hamburger Straße“ und der Straße „Am Bahnhof“ (außerhalb des B-Plangebiets) sind Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des LNatSchG.

In einem landschaftspflegerischen Begleitplan für das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren sind die Eingriffe ermittelt und bewertet worden, außerdem sind die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen festgelegt worden. Es handelt sich um externe Ausgleichsmaßnahmen.

Weitere Eingriffsregelungen sind soweit erforderlich im Umweltbericht - als gesonderter Teil der Begründung -, Anlage 1 zur Begründung, beschrieben.

6. Begründung der Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung

Die Baugrundstücke im Plangebiet sind als Kerngebiet festgesetzt. Es dient der Unterbringung der allgemein zulässigen Nutzungen laut § 7 BauNVO:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Ausgeschlossen sind:

- Tankstellen
- Vorführ- und Geschäftsräume deren Zweck auf Darstellung oder Handlung mit sexuellem Hintergrund ausgerichtet ist.

Als Ausnahme sind Vergnügungsstätten zulässig, jedoch nur im Erdgeschoss des Baublocks 3. Die Grundfläche darf insgesamt 250 qm nicht überschreiten.

Der **Einzelhandel** wird auf eine Fläche von 10.000 m² Bruttogeschossfläche begrenzt, dies entspricht etwa der erdgeschossig überbaubaren Grundfläche abzüglich der festgesetzten Stellplatzflächen. Die im Rahmenplan angestrebte BGF wird bei maximaler Ausnutzung der Bebauungsplanfestsetzungen überschritten, weil die Flächen am Parkhaus jetzt ebenfalls mit einbezogen werden als mögliche gute Einzelhandelslage, die Geschossigkeiten des Rahmenplanes aber beibehalten werden.

Die im GfK-Gutachten empfohlene Größenordnung von ca. 3.000 m² Einzelhandelsfläche wird überschritten, weil

- die Flächenansprüche an eine zeitgemäße Warenpräsentation seitens der Betriebe stark gestiegen sind,
- zum Zeitpunkt der GfK-Gutachten- und der Rahmenplanbearbeitung die an das Parkhaus angrenzende Fläche und der angrenzende Trogabschnitt noch nicht für eine bauliche Nutzung vorgesehen war,
- zum Zeitpunkt GfK-Gutachten- und der Rahmenplanbearbeitung höherwertigere Einzelhandelsnutzungen mit geringem Stellplatzbedarf wie Fachmärkte oder ein Kaufhaus angestrebt wurden. Dies stellte sich als nicht realisierbar heraus.
- die beabsichtigte Koppelung zweier sich ergänzender, großflächiger Lebensmittel- bzw. Verbrauchermärkte entspricht einem nachgefragten Trend und soll jetzt an diesem Standort den Kundenmagneten bilden.

Der großflächige Einzelhandel für die periodische Bedarfsdeckung mit überwiegend Nahrungs- und Genussmitteln im Hauptsortiment, das sind z. B. Verbrauchermärkte, Lebensmittel- Discounter und Supermärkte, soll auf das Erdgeschoss der Baublöcke 1 und 4 beschränkt werden.

Dafür gibt es die folgenden besonderen städtebaulichen Gründe:
Planungsziel für die geordnete Erweiterung des Kaltenkirchener

Geschäftszentrums ist, eine Mischung von vielfältigen groß- und kleinteiligen Einzelhandels- und anderen Nutzungen. Ein Übergewicht an Angeboten zur Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs wird der Funktion eines Kerngebietes für ein Mittelzentrum nicht gerecht. Daher soll dieses Einzelhandelsangebot auf einen Teilbereich des Plangebietes beschränkt werden.

Der städtebauliche Rahmenplan für den Bahnhofsbereich sieht einen attraktiven Publikums- oder Kundenmagneten als Endpunkt des erweiterten Kaltenkirchener Geschäftszentrums vor.

Verbrauchermärkte und ähnliche Nutzungen mit hoher Kundenfrequenz sollen gezielt am nordöstlichen sowie südöstlichen Plangebietsrand als räumlicher und funktionaler Abschluss der Geschäftslage angesiedelt werden, um den gesamten Umgebungsbereich des neuen Bahnhofplatzes bis zur bestehenden Geschäftsstraße Holstenstraße positiv zu beleben und zu entwickeln

Dieser Bereich des Plangebietes ist für diese Nutzungen insbesondere geeignet, weil er von der Hamburger Straße und der Straße Am Bahnhof aus besonders gut erreichbar ist und auf der Ecke der Straße Am Bahnhof sowie südlich, unmittelbar dem Bahnhof vorgelagert, ebenerdige Stellplatzanlagen geplant sind, die für eine derartige Nutzung unerlässlich sind. Im Anschluss an die Holstenstraße wäre eine unbebaute Stellplatzfläche aus funktionalen und gestalterischen Gründen unerwünscht.

Die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebietes bleibt trotz der Einschränkung des Einzelhandels gewahrt.

Der Standort ist voll in die Innenstadt integriert, daher kann auf eine Sortimentseinschränkung verzichtet werden.

Durch die Einschränkung auf max. 10.000 m² BGF Einzelhandelsfläche soll ein gewisser Schutz der in der Innenstadt bestehenden Geschäfte erreicht werden.

Die Anordnung von Wohnungen soll im Plangebiet gefördert werden, um die städtebaulichen Ziele für den Gebietscharakter zu erreichen. Zuschnitt und Art der Wohnnutzung müssen wegen der zentralen, kerngebietstypischen Lage und der zu erwartenden Schallimmissionen durch Straßen- und Bahnbetrieb mit speziellen Grundrisslösungen und passivem Lärmschutz ausgebildet werden.

Die Wohnnutzung ist in den Obergeschossen von Block 3 b am Rand des zentralen Platzes wegen der attraktiven Orientierungsmöglichkeiten als die überwiegende, d. h. mehr als die 50 %-ige Nutzung festgesetzt, in den anderen Bereichen sind Gewerbe-, Dienstleistungs- und Büronutzungen sinnvoller.

Vergnügungsstätten werden nicht generell ausgeschlossen, weil sie zum Gebietscharakter eines Kerngebietes gehören und nicht in jedem Fall störend wirken.

Sie dürfen nur im Erdgeschoss des Baublocks 3 eingerichtet werden, um die gebietsbelebenden Nutzungen möglichst zu konzentrieren und einen

Bezug zu den angrenzenden Freiräumen zu gewährleisten. Störungen der Wohn- und Arbeitsnutzungen der Obergeschosse sollen vermieden werden.

Die Gesamtfläche aller Vergnügungsstätten im Plangebiet wird daher auf 250 m² begrenzt.

Bordelle und ähnliche Betriebe sind ganz ausgeschlossen, weil sie den angestrebten Gebietscharakter stören und ein negativ behaftetes „Bahnhofsmilieu“ fördern würden; dies stünde dem Planungswunsch nach einem attraktiven städtischen Platz mit anspruchsvoller, spezieller Wohn- und Geschäftsnutzung entgegen.

Tankstellen werden als flächenintensive Nutzung, die gezielt PKW- und LKW-Verkehr anzieht, in diesem zentralen, verdichteten Bereich ausgeschlossen.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Lage der geplanten Bebauung wird durch Baulinien zur Hamburger Straße, Block 1, und entlang des Innenplatzes bestimmt, weil hier eine räumliche Straßen- und Platzbegrenzung gewollt ist. Geringe Abweichungen sind zulässig, Planungsziel ist jedoch ein Gesamterscheinungsbild zur Hauptdurchfahrtsstraße.

Mit der Festsetzung der Geschossigkeiten und der Gebäudehöhen wird eine Anpassung an die gegenüberliegende Bebauung an der Hamburger Straße als Maßstabträger für diesen städtischen und verdichteten Stadtbereich Kaltenkirchens angestrebt.

Eine festgesetzte Mindest-Geschossigkeit sichert neben der Baulinie das gestalterische Planungsziel.

Bei maximaler baulicher Ausnutzung darf ein geplantes Staffelgeschoss als Vollgeschoss gemäß § 2 Abs. 4 und 5 Landesbauordnung ausgebildet werden.

Die Unterbringung von Stellplätzen in den Obergeschossen des Baublocks 1 soll ermöglicht werden.

Die Festsetzung eines gegliederten Baukörpers im Süden des Baublocks 3 soll eine konstruktive Anpassung an das Trogbauwerk ermöglichen.

Die bauliche Ausnutzbarkeit der Grundstücke wird über maximale Grundflächen festgesetzt, die meist den überbaubaren Grundstücksflächen entsprechen. Planungsziel ist, eine hohe Dichte auf den Baugrundstücken zu ermöglichen und gleichzeitig angemessene öffentliche Freiräume zu sichern.

6.3 Bauweise

In Bereichen, in denen Baukörper länger als 50 m ausgebildet werden dürfen, wurde eine abweichende Bauweise festgesetzt (Baublock 4 „Am Bahnhof“). Dieser Baukörper kann oberhalb dem 2. Obergeschoss in seiner Längsausdehnung in 2 Baukörper gegliedert werden.

Im übrigen Plangebiet müssen die Gebäude in geschlossener Bauweise errichtet werden, um eine Zergliederung in Einzelkörper mit Abständen zu vermeiden. Abweichend davon wird die Bauweise im Baufeld 5 (vorhandenes altes Bahnhofsgebäude) als offene Bauweise festgesetzt.

Die Abstandsflächen können auf angrenzenden öffentlichen Flächen bzw. Flächen für Bahnanlagen nachgewiesen werden.

6.4 Verkehrsflächen

An öffentlichen Verkehrsflächen werden die Straßenverkehrsfläche der Straße Am Bahnhof und ein Teil der Fahrbahn der Hamburger Straße festgesetzt. Durch die Änderung der Zufahrten und einer Bushaltespur in der Straße Am Bahnhof und Festlegung des Fußgängerüberweges, Abbiegespuren und Stellplatz- bzw. alternativ möglicher Tiefgaragenzufahrt in der Hamburger Straße hat sich die Straßenbegrenzungslinie verändert.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Das Grundstück der vorhandenen Parkpalette und der geplante Platzbereich werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Parkpalette“ bzw. „Fußgängerbereich“ festgesetzt.

Die vielfältigen Nutzungsansprüche der Anlieger und der Allgemeinheit an den Fußgängerbereich sollen vertraglich geregelt werden. Über den Fußgängerbereich soll insbesondere die Anlieferung mit Kleintransportern für die kleineren Ladeneinheiten und die Anfahrbarkeit im Unglücksfall geschehen. Auch die Wegeverbindungen für Fahrradfahrer von Nord nach Süd (Knoten Flottkamp) sowie von West nach Ost sind über den großräumigen Bahnhofplatz geplant. Dies muss bei der Freiraumplanung berücksichtigt werden.

Im Zuge der Freiraumplanung ist auf der Südseite des Bahnhofs eine Taxenvorfahrt unmittelbar vorgelagert vorzusehen.

6.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Im Bereich der beiden Durchgänge von der Hamburger Straße zum geplanten Platz bzw. zur Straße Am Bahnhof wird auf den Baugrundstücken ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt, um die öffentliche Durchlässigkeit des Gebietes zu sichern.

Zwei weitere Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit sichern die Fußgängerverbindungen zwischen städtischer Parkpalette und geplantem Platz sowie den Bushaltestellen am der neuen Querspange zum Bahnhof und dem sich anschließenden geplanten Platzbereich.

6.6 Park- und Stellplätze

Die ebenerdigen Stellplätze an der Nordostecke des Plangebiets und südlich des Bahnhofs sind als Gemeinschaftsstellplätze zugunsten aller Baublöcke festgesetzt, um die Anteile an ebenerdigen Stellplätzen für alle Nutzungen anzubieten, insbesondere für die geplanten großflächigen Einzelhandelsnutzungen der Baublöcke 1 und 4.

Alternativ zu einer Unterbringung der weiteren notwendigen Stellplätze für die Einzelhandelsnutzungen im Baublock 1 wird die Unterbringung der Stellplätze in den Obergeschossen des Baublocks 1 planerisch ermöglicht. Die Anfahrt ist alternativ über eine festgesetzte befahrbare Brücke über die Bahnanlage möglich bzw. durch eine Rampenerschließung an der Südwestecke des Baublocks 1 vorgesehen.

Der im Baublock 3 festgesetzte Gemeinschaftsstellplatz ist einem beschränkten Nutzerkreis der Baublöcke 1 bis 5 zugeordnet, eine mehrgeschossige Parkpalette ist hier zulässig mit der Möglichkeit der direkten Anbindung an die vorhandene städtische Parkpalette.

Eine detaillierte Aufteilung der anteiligen Stellplätze muss im Bauantragsverfahren dargestellt werden.

Ergänzend sind hier im Erdgeschoss auch Einzelhandelsflächen mit bis zu maximal 1300 qm zulässig.

6.7 Flächen für Bahnanlagen

Das AKN-Trogbauwerk sowie die Bahnofsüberdachung ist zwischenzeitlich ausgeführt, vermessungstechnisch aufgenommen und als Fläche für Bahnanlagen festgesetzt, wobei die Fläche mit reiner Bahnnutzung im Osten des Plangebietes den Bereich des offenen Troges mit Bahnsteig und zentraler Treppe umfasst. Die allseitig offene Überdachung der zentralen Treppe und des Bahnsteiges ist in die weitergehende Hochbau- und Freiraumplanung entsprechend einzubeziehen.

Innerhalb der mit c gekennzeichneten Fläche im Bereich des offenen AKN-Troges ist eine Brückenkonstruktion zulässig, diese kann alternativ zur geplanten Rampenerschließung an der Südwestecke des Baublocks 1 dienen, wenn Stellplätze in den Obergeschossen dieses Baublockes realisiert werden.

Im Bereich des Platzes und des Baublocks 3 wird der AKN-Trog vollflächig überbaut. Hier wird die Fläche für Bahnanlagen im Untergeschoss festgelegt, unterhalb der Hauptnutzungen Kerngebiet und Fußgängerbereich.

Die Erreichbarkeit ist von den offenen Trogabschnitten her möglich, insbesondere von Westen hinter der Hamburger Straße aus dem hier wieder offen geführten Gleistrog.

6.8 Grünordnerische Festsetzungen Anpflanzungsgebote

Auf den Baufeldern und in den öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sind jeweils mindestens 10 Laubbäume mit mindestens 20 cm Stammumfang zu pflanzen. Auf den Gemeinschaftsstellplätzen ist für jeweils 10 Stellplätze ein einheimischer und standortgerechter Laubbaum der Pflanzqualität H, 3 x verpflanzt, Stammumfang 16-18 cm zu pflanzen.

6.9 Gestalterische Festsetzungen

Neben den planungsrechtlichen Festsetzungen wurden verschiedene gestalterische Festsetzungen gemäß § 9 (4) BauGB i.V.m. § 92 (4) LBO getroffen.

Diese Festsetzungen, die in erster Linie Regelungen zu Dach- und Fassadengestaltung betreffen, sollen einen gestalterischen Rahmen für das Plangebiet bilden, der einerseits eine harmonische und homogene Gesamtgestaltung innerhalb des Plangebiets gewährleistet, andererseits aber ausreichend Gestaltungsspielraum für die Architektur des Investorenkonzeptes belässt.

Zur Sicherung eines gestalterischen Gesamteindruckes soll im städtebaulichen Vertrag zwischen Investor und Stadt eine laufende Abstimmung über gestalterische und freiraumplanerische Fragen des Hochbauentwurfes vereinbart werden.

Dächer Außenwände Werbeanlagen

Die Dachneigung wird auf maximal 25° für geneigte **Dächer** und 5° bis 15° für Dächer der Staffelgeschosse beschränkt, um die Dachhöhen zu minimieren.

Unbebaute Grundstücksflächen

Es soll zugunsten eines harmonischen gestalterischen Gesamteindruckes des zukünftigen Bahnhofsbereiches im gesamten Plangebiet Dachform und

Abfallsammelanlagen

-material für Staffelgeschosse einheitlich gewählt werden.

Für die **Außenwände** soll mehr Spielraum belassen bleiben.

Die regional typische Mauerwerksarchitektur soll vor allem an den dem neuen Platz zugewandten Fassaden überwiegen und in moderner Formensprache gegliedert und mit wenigen, anderen Materialien kombiniert werden. Ausgenommen hiervon wird Block 2, welcher auch als mindestens zweigeschossiger Pavillon-Baukörper ausgebildet werden kann. Ausgenommen von diesen Festsetzungen ist weiterhin das im Bestand vorhandene ehemalige Bahnhofsgebäude mit seiner Klinker- und Putzflächenstruktur sowie der Dachform von vor rund 100 Jahren.

Werden Stellplätze innerhalb der Baukörper untergebracht, soll sich diese funktional notwendige Nutzung in der Fassade nach außen hin angemessen abbilden in moderner Formensprache.

Die Einschränkungen der **Werbeanlagen** soll eine Überfrachtung des gestalterischen Gesamteindruckes vermeiden und den öffentlichen Platzcharakter wahren helfen.

Die **unbebauten Grundstücksflächen** sind sorgfältig zu gestalten, da sie unmittelbar an öffentliche Flächen angrenzen. Rückseitengestaltungen oder -nutzungen sollen mit den Festsetzungen vermieden werden.

7. Immissionsschutz

Im Rahmen der Lärmuntersuchung zum B-Plan 49 und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden Lärm- und Erschütterungsuntersuchungen durchgeführt, die durch die ergänzenden Untersuchungen vom Juli 2002 und die Gutachten vom September 2006 für das aktuell geplante Vorhaben aktualisiert wurden. Die Gutachten vom September 2006 sind als Anlage 2 und 3 der Begründung beigelegt.

8. Ver- und Entsorgung**Wasser**

Die Versorgung des Plangebietes mit Wasser erfolgt durch die Stadtwerke Kaltenkirchen GmbH.

Telekommunikation

Versorgung erfolgt durch einen konzessionierten Anbieter

Oberflächenwasser

Das im Plangebiet anfallende Oberflächenwasser wird überwiegend im Baugebiet verrieselt. Darüber hinausgehende Abflussmengen werden nach Norden und Süden über das vorhandene Kanalnetz abgeführt. Auf den Umweltbericht wird verwiesen.

Schmutzwasser

Das im Plangebiet anfallende Schmutzwasser wird an das Kanalnetz der Stadt Kaltenkirchen angeschlossen und der Kläranlage des Abwasserzweckverbandes Pinneberg zugeleitet.

Erdgas

Versorgung erfolgt durch einen konzessionierten Anbieter

Strom

Versorgung erfolgt durch einen konzessionierten Anbieter

Müllentsorgung

Die Entsorgung von Müll und sonstigen Abfall- und Wertstoffen ist durch den Wegezweckverband der Gemeinden des Kreises Segeberg

sichergestellt.

Brandschutz

Die Löschwasserversorgung wird durch die öffentliche Trinkwasserversorgung mit 96 m³ pro Stunde gemäß Erlass des Innenministers vom 24.08.1999 -IV 334- 166.701.400 und Arbeitsblatt DVGW-W 405 sichergestellt.

Altlasten

Nach Altlastenuntersuchungen für Teilflächen des Plangebietes und einer anschließenden Sanierung dort wurden historische Erkundungen für die restlichen Teilflächen durchgeführt.

Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zur Tieferlegung der AKN-Strecke im Bahnhof von Kaltenkirchen war als baubegleitender Gutachter das Büro von Liebermann aus 22791 Hamburg für die AKN tätig. Ende 2002 sind die Restbelastungen von zwei Mineralölschäden (ehem. Betriebstankstelle Sierk und Heizöllager ESSO) angetroffen und ausgekoffert worden.

Die Sanierungsarbeiten sind dokumentiert und in einem Bericht für die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Segeberg zusammengefasst worden.

Im Bereich der Baugrundstücke südlich der AKN-Trasse besteht eine kleinräumige Belastung des Untergrundes mit Holzschutzmitteln (PAK-Schaden).

Der Schaden ist bei künftigen Eingriffen in den Untergrund an dieser Stelle ebenfalls gutachterlich zu begleiten und zu überwachen. Bodenbelastungen mit Gehalten von >1.000 mg/kg MWK und von >20 mg/kg TS PAK (nach EPA + Methylnaphtaline) sind zu sanieren.

Künftige Eingriffe in den Untergrund auf der ehemaligen Fläche „Sierk“ sind zu begleiten, überwachen und mit der zuständigen Fachabteilung des Kreises Segeberg abzustimmen.

10. Hinweise / Nachrichtliche Übernahmen

Wasserschutzgebiet

Das B-Plan-Gebiet liegt im zukünftigen Wasserschutzgebiet des Wasserwerkes Kaltenkirchen. Negative Einflüsse auf das Schutzgut Trinkwasser sind zu vermeiden.

Sicherheits- und Rettungskonzept

Im Zuge der Genehmigungsplanung ist ein abgestimmtes Sicherheits- und Rettungskonzept sowohl für den Betrieb der AKN-Anlage als auch für die Hochbauprojekte zu erstellen und mit den zuständigen Stellen des Kreises Segeberg abzustimmen.

Transformatorstationen

Zur Versorgung dieses Gebietes mit elektrischer Energie werden voraussichtlich Transformatorstationen erforderlich. Die Standorte können erst bei der Besiedelung geplant werden, da die Bedürfnisse der anzusiedelnden Betriebe erst bei Anmeldung bekannt werden.

Baumpflanzungen

Entsprechend der Regelung der Planfeststellung sind auf der nördlichen Seite der Hamburger Straße 10 Bäume zu pflanzen. Die Standorte werden in Abstimmung mit Zugängen / Zufahrten und der hochbaulichen und freiraumplanerischen Gestaltung festgelegt.

Kaltenkirchen, den 27.12.2007



[Handwritten Signature]
Stadt Kaltenkirchen
Der Bürgermeister