

B E G R Ü N D U N G

zum Bebauungsplan

„Schiede/Weiersteinstraße“

der Kreisstadt Limburg a.d. Lahn

Stadtteil Kernstadt

bgb1-sw.doc

Begründung
zum Bebauungsplan
„Schiede/Weiersteinstraße“

Inhalt:

1. Lage des Geltungsbereiches
2. Ziel und Zweck der Planung
3. Übergeordnete Planungen
 - 3.1 Regionaler Raumordnungsplan Mittelhessen
 - 3.2 Gesamtflächennutzungsplan der Stadt Limburg a.d. Lahn
 - 3.3 Öffentlich-rechtliche Bindungen
4. Bestand
5. Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes
 - 5.1 Abgrenzung des Geltungsbereiches
 - 5.2 Städtebauliche Festsetzungen
6. Altlasten
7. Bodenarbeiten
8. Immissionsschutzmaßnahmen
 - 8.1 Immissionsschutz an der B 8/54
 - 8.2 Immissionsschutz im Bereich der angrenzenden Bahnanlage

Planungsstand:

1. Lage des Geltungsbereiches

Das Plangebiet liegt in der Innenstadt von Limburg in unmittelbarem Umfeld des Limburger Bahnhofes.

2. Ziel und Zweck der Planung

Ziel und Zweck des Bebauungsplanes ist die Sicherung der städtebaulichen Ordnung innerhalb des Plangebietes im Hinblick auf die Stärkung der Wohn- und Arbeitssituation durch den Ausschluß weiterer Vergnügungsstätten sowie Schank- und Speisewirtschaften.

Aufgrund von Anfragen und Absichten zur Errichtung einer weiteren Spielhalle im Bereich zwischen Karstadt und ZOB Parkhaus wird ein Planungserfordernis zur Aufstellung eines einfachen Bebauungsplanes gesehen.

Nach der Art der baulichen Nutzung handelt es sich bei dem Plangebiet um ein diffus gestaltetes Kern-/Mischgebiet. Planerischer Wille der Stadt ist die Ausweisung von Mischgebieten (bis auf einen Bereich entlang der Schiede zwischen der Einmündung zur Weiersteinstraße und der Diezer Straße, der als Kerngebiet ausgewiesen werden soll), um die vorhandene gemischte Nutzung, insbesondere das Wohnen, nachhaltig zu stärken. Da in dem Gebiet zwischen Karstadt und ZOB Parkhaus bereits Vergnügungsstätten vorhanden sind, ist die Verhinderung weiterer derartiger Einrichtungen ohne einen entsprechenden Bebauungsplan schwierig. Insofern kann nur mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes die rechtlich sichere Möglichkeit geschaffen werden, eine weitere Ansiedlung von Vergnügungsstätten im Bahnhofsumfeld zu verhindern.

Das Umfeld des Limburger Bahnhofes ist charakterisiert durch den Zu- und Abgang von täglich zwischen 20.000 und 30.000 Fußgängern. Dadurch werden die Verkehrsbeziehungen des Stadtzentrums zu täglich mehr als 200 Zugverbindungen und mehr als 200 Busverbindungen hergestellt. Außerdem bietet der Bahnhofsbereich die einzige zentrale Fußgängerunterführung und dadurch die Hauptverbindung der Südstadt, dem Wohnschwerpunkt der Innenstadt, mit dem Stadtzentrum. Zu den Fußgängern zählen mehrere tausend Schülerinnen und Schüler, die zu den Limburger Schulen pendeln und viele Frauen aller Altersgruppen, die in die Innenstadt zur Arbeit, zum Einkauf oder zur Nutzung von Dienstleistungen gehen.

Wie auch andernorts üblich, lösen derartig große Fußgängerströme das Interesse von Betreibern von Imbißbetrieben, Gastronomiebetrieben und Spielhallen aus. Dreizehn konzessionierte Betriebe sind bereits im Bahnhofsumfeld anzutreffen.

Die Anonymität, die große Fußgängerströme mit sich bringen, zieht auch Personenkreise an, die z.B. im Drogenhandel und ähnlichen Beziehungen Kontakte herstellen wollen. Die Grünanlagen im Bahnhofsbereich sind außerdem ein interessanter Aufenthaltsort für Personen ohne festen Wohnsitz, die bei gutem Wetter gerne an dem

bunten Treiben der Passanten teilnehmen und dabei den ihnen eigenen Lebensgewohnheiten nachgehen. Besonders wichtig für die Empfindungen des Bahnhofsumfeldes sind auch in jüngster Zeit ein Mord, Körperverletzungen, Raub und die Schließung eines Lokals wegen illegaler Unterbringung von Ausländern.

So hat sich das Umfeld des Limburger Bahnhofes zu einem Angstraum entwickelt, der viele Personen, die diesen Raum nutzen müssen, grob stört, belästigt und bedroht. Die Außenstelle der Polizei im Bahnhofsgebäude kann die Ängste und Gefahren für die Menschen nur bedingt abbauen. Die Folgen sind Umsiedlungen von angesehenen und gern aufgesuchten Dienstleistungs- und Handelsbetrieben. Hervorzuheben ist auch die unerwünschte Verdrängung der Wohnnutzung, die eine Verödung innerhalb des Plangebietes nach sich zieht.

In Anbetracht dieser Situation ist es das Ziel der Stadt, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um ein Abgleiten des Gebietes in einen immer schwerer zu kontrollierenden Bereich zu verhindern. Es wird im Gegenteil eine allmähliche Situationsverbesserung angestrebt, in welchem auch das Bahnhofsumfeld zu einem schönen, gern erlebten und sicheren Teil der Stadt werden soll, in dem die Vielfalt der Nutzung und hier insbesondere die Evangelische Kirche, die Jugendfreizeitstätte, die Dombibliothek, ein gutes Hotel, ein Geldinstitut und andere Nutzungen, die von vielen Menschen aufgesucht werden, ungestört und ungefährdet erlebt werden können.

Ebenso ist zur Zeit ein sogenannter Stationsentwicklungsplan in Bearbeitung. Dieser Stationsentwicklungsplan soll neben der Optimierung der Verkehrsabläufe des ÖPNV auch den gesamten Bahnhofsvorplatz transparenter gestalten.

Seitens der Stadt wurde der Zentrale Omnibusbahnhof auch mit dem Ziel der Kriminalprävention und zum Wohle der Fahrgäste umgestaltet. Aufenthaltsnischen für den Tausch und die Einnahme von Drogen wurden weggebaut, der ganze Bahnhof lichtvoller gestaltet und hinsichtlich seiner Sauberkeit aufgewertet.

Das o.a. Ziel einer allmählichen Situationsverbesserung kann nur erreicht werden, wenn neben ordnungsrechtlichen auch bauplanungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden. Da zu befürchten ist, dass eine weitere Häufung von Schank- und Speisewirtschaften sowie Vergnügungsstätten, insbesondere Spielhallen, die derzeitige Situation noch weiter verschlechtert, ist es erforderlich, diese Nutzungen auszuschließen, zumal andernfalls aufgrund der Gefahr der Abwanderung der noch vorhandenen Wohn- und Einzelhandelsnutzung ein Umkippen des Gebietes im Umfeld des Bahnhofes in ein Kneipen- und Vergnügungsviertel zumindest nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Nur durch den Ausschluss von Schank- und Speisewirtschaften sowie von Vergnügungsstätten wird ein wirksamer bauplanungsrechtlicher Beitrag geleistet, dem weiteren Attraktivitätsverlust des Gebietes zu begegnen, die städtebauliche Ordnung allmählich wieder zu sichern und letztlich dauerhaft zu gewährleisten.

Lediglich hinsichtlich einer Bahnhofsgaststätte im Empfangsgebäude des Bahnhofes ist eine ausnahmsweise Zulässigkeit vertretbar, da diesbezüglich ein Bedarf nicht

verneint werden kann und aufgrund der nur ausnahmsweisen Zulässigkeit ein gewisses Steuerungsinstrument vorhanden ist.

Was die städtebauliche Wirksamkeit eines Ausschlusses von Vergnügungsstätten anbelangt, wird auf den für das direkt angrenzende Gebiet bestehende Bebauungsplan „Grabenstraße und Bereich des Neumarktes, Limburg-Innenstadt“ verwiesen, der seit 05.09.1995 Rechtskraft hat. Auch hier wurde der Ausschluss mit der Gefahr des Attraktivitätsverlustes der Innenstadt durch Beeinträchtigung der Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten und Dienstleistung begründet. Eine Verödung des Gebietes durch Verdrängung dieser Funktionen konnte durch diesen Bebauungsplan erfolgreich verhindert werden.

Die gleichen Ziele und Zwecke verfolgt der Bebauungsplan „Schiede/Weiersteinstraße“. Auch hier soll durch den Ausschluss von Vergnügungsstätten sowie Schank- und Speisewirtschaften eine monostrukturelle Funktion verhindert werden. Die mischgebietstypische Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen soll gefördert und mittels des Bebauungsplanes langfristig gesichert werden. Um sicherzustellen, dass dieses Ziel erreicht werden kann, ist es erforderlich, Schank- und Speisewirtschaften sowie Vergnügungsstätten auch in dem als Kerngebiet ausgewiesenen Bereich auszuschließen. Nur durch diese Maßnahme ist nämlich gewährleistet, dass die angestrebte Stärkung der städtebaulichen Ordnung durch Verhinderung weiteren Attraktivitätsverlustes und anschließende Attraktivitätssteigerung des Gesamtgebietes nicht durch ungünstige Einflüsse aus einem nahegelegenen Randbereich des Bebauungsplanes zunichte gemacht oder zumindest wesentlich erschwert wird.

Resümierend kann also festgehalten werden, dass es erklärter politischer Wille ist, eine städtebauliche Ordnung in gesetzlichen Bahnen herbeizuführen. Einer sich abzeichnenden Monostrukturierung soll durch eine gesunde Funktionsmischung - zu der auch die bereits im Bestand vorhandenen Vergnügungsstätten sowie Schank- und Speisewirtschaften zählen - entgegengewirkt werden. Dies aber ist nur zu erreichen, wenn keinerlei Entwicklungen mehr zugelassen werden, bei denen die Gefahr besteht, daß sie zu einer weiteren Verschlechterung der vorhandenen Situation beitragen. In städtebaulicher Hinsicht bedeutet dies den Ausschluss weiterer Vergnügungsstätten sowie Schank- und Speisewirtschaften mit Ausnahme einer Bahnhofsgaststätte im Empfangsgebäude des Bahnhofes.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Regionaler Raumordnungsplan Mittelhessen

Der Regionale Raumordnungsplan Mittelhessen von 1995 weist das Plangebiet als Siedlungsfläche Bestand aus. Somit ist der Bebauungsplan gemäß § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung angepaßt.

3.2 Gesamtlächennutzungsplan der Kreisstadt Limburg a.d. Lahn

Der rechtskräftige Gesamtlächennutzungsplan der Kreisstadt Limburg a.d. Lahn von 1983 stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche, Grünfläche ohne besondere Zweckbestimmung sowie Flächen für Bahnanlagen im Bestand dar. Gemäß § 8 Abs. 2 BauGB wird der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3.3 Öffentlich-rechtliche Bindungen

Öffentlich-rechtliche Bindungen sind für das Plangebiet nicht bekannt.

4. Bestand

Das Plangebiet ist geprägt sowohl durch historisch gewachsene Bausubstanz als auch durch Neu- und Ersatzbauten aus jüngerer Zeit. In den Erdgeschossen der Gebäude sind im wesentlichen gewerbliche Nutzungen vorzufinden, wobei in den Obergeschossen sowohl gewerbliche Nutzung als auch Wohnnutzung vorhanden ist. Hinsichtlich der Gewichtung der beiden unterschiedlichen Nutzungen erfolgte eine Bestandsaufnahme, nach deren Ergebnis die gewerbliche Nutzung überwiegt.

5. Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes

5.1 Abgrenzung des Geltungsbereiches

Die Abgrenzung des Geltungsbereiches ergibt sich nördlich der Schiede aus der Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplanes „Grabenstraße und Bereich des Neumarktes, Limburg-Innenstadt“. Östlich wird der Bereich durch die Bahntrasse begrenzt. Bahnhofsvorplatz und Bahnhof bilden die südliche Grenze. Westlich wird der Bereich durch die Diezer Straße begrenzt.

5.2 Städtebauliche Festsetzungen

Innerhalb des Geltungsbereiches werden Vergnügungsstätten sowie Schank- und Speisewirtschaften ausgeschlossen mit Ausnahme einer Bahnhofsgaststätte im Empfangsgebäude des Bahnhofes. Hinsichtlich der städtebaulichen Gründe, im Sinne des § 1 Abs. 5 BauNVO für den vorgenannten Ausschluss wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2 verwiesen.

6. Altlasten

Das Altablageungskataster der Kreisstadt Limburg a.d. Lahn weist innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes weder altlastenverdächtige Flächen, Altablagerungen, Altstandorte, Altflächen noch Altlasten selber auf.

7. Bodenarbeiten

Wenn bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt werden, so ist dies dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Archäologische Denkmalpflege, oder der Unteren Denkmalschutzbehörde gemäß § 20 Hessisches Denkmalschutzgesetz (HDSchG) unverzüglich anzuzeigen.

8. Immissionsschutzmaßnahmen

8.1 Immissionsschutz an der B 8/54

Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen gegen den Träger der Straßenbaulast der B 8/B 54 sind ausgeschlossen (vgl. hierzu Stellungnahme des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Dillenburg vom 03.02.1999).

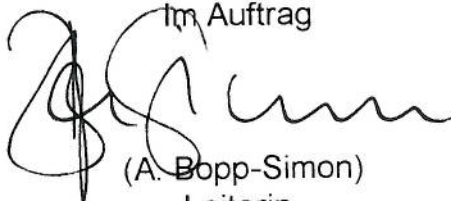
8.2 Immissionsschutz im Bereich der angrenzenden Bahnanlage

Im Hinblick auf die durch die Bahnanlage entstehenden Immissionen in Form von magnetischen Feldern sowie die Benutzung von Tyfonen (Signalhörner) können Entschädigungsansprüche und Ansprüche auf Schutzmaßnahmen gegen die Deutsche Bahn AG nicht geltend gemacht werden, da die Bahnanlage planfestgestellt ist.

Limburg a.d.Lahn, den 31.01.2000

DER MAGISTRAT
der Kreisstadt Limburg a.d.Lahn
Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung

Im Auftrag



(A. Bopp-Simon)
Leiterin