

B e g r ü n d u n g
zum Bebauungsplan Nr. 708 "Stüttinghausen-Ost
in der Fassung der 3. Änderung, östlicher Teil"

Vorbemerkung

Dieser Änderung geht bereits eine intensive Bürgerbeteiligung voraus zur detaillierten Abstimmung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den einzelnen Straßenabschnitten. Hierin liegt der wesentliche Inhalt dieser Planänderung. Um dieses zeitaufwendige Vorgehen in überschaubare Verfahrensschritte einzubinden, wurde das ursprüngliche Plangebiet geteilt. Zunächst wurde der westliche Teil geändert. Nun folgt der östliche Teil.

Teilweise ergeben sich die Änderungsgründe aus der neuen Gesamtkonzeption des Bebauungsplanes. Die Formulierungen beziehen sich daher folgerichtig auf den ursprünglichen Planbereich. Insofern enthalten die vorliegende Begründung und die Begründung zum westlichen Teil weitgehend den gleichen Inhalt. Die Unterschiede liegen in einer formalen Überarbeitung und in der Ergänzung um die Abwägung zusätzlicher Einzelprobleme.

1. Das Erfordernis der Planaufstellung und der Planänderung

1.1 Gründe für die Planaufstellung

Der Stadtentwicklungsplan der Stadt Lüdenscheid weist einen starken jährlichen Neubedarf an Wohnungen nach. Dies äußert sich überwiegend in der Nachfrage nach Einfamilienhausgrundstücken. Da die Stadt über ca. 80 % der Flächen des Plangebiets als Eigentümerin verfügen konnte, entschied der Rat, die Erschließung des Planbereichs als Wohngebiet in Angriff zu nehmen. Durch den Direktverkauf der Grundstücke an Bauwillige sollte der Bedarf zu vernünftigen Grundstückspreisen gedeckt werden.

1.2 Gründe für die 1. Änderung

Während der Auslegung des ursprünglichen Bebauungsplanes konnten Anregungen wegen des vorgebrachten Inhalts nicht in den Plan aufgenommen werden. Die modifizierte Form eben dieser Anregungen ließ eine Änderung sinnvoll erscheinen. Weiterhin sollten Anregungen aufgegriffen werden, die zur Erweiterung des Plangebietes, zur Veränderung der überbaubaren Grundstücksflächen und zur Veränderung der Verkehrsflächen führten. Da diese Änderungen die Grundzüge der Planung berühren, war ein formelles Planänderungsverfahren erforderlich.

1.3 Gründe für die 2. Änderung

Aus technischen und wirtschaftlichen Gründen mußten Änderungen an den Verkehrsflächen vorgenommen werden. Darüber hinaus sollten auf bislang unerschlossenen Flächen am südöstlichen Rand des Plangebietes Einzelhäuser oder Doppelhäuser zugelassen werden. Auch dies berührt die Grundzüge der Planung, was ein formelles Änderungsverfahren nötig machte.

1.4 Gründe für die 3. Änderung

Das Baugebiet Stüttinghausen ist inzwischen auf der Grundlage des bestehenden Bebauungsplanes zum größten Teil erschlossen. Die Verkehrsflächen sind jedoch noch nicht endgültig hergestellt, überwiegend sind nur sogenannte "Baustraßen" angelegt worden, d. h., in der Mitte der jeweiligen Verkehrsfläche bestehen ca. 4,5 m breite befestigte Fahrbahnflächen.

Es besteht daher die Möglichkeit, die neuen Erkenntnisse und Grundsätze der Verkehrsberuhigung von Wohngebieten anzuwenden und damit zu veränderten Ausbaustandards zu gelangen.

In einem topographisch und städtebaulich solitär gelegenen Bereich im Süden des Plangebietes sollen die Bauweise und das Maß der baulichen Nutzung geändert werden. Die Änderung des Verkehrskonzeptes und des Bebauungskonzeptes in einem Bereich, der noch nicht erschlossen ist, haben ein formelles Änderungsverfahren zur Voraussetzung.

2. Bestehende Rechtsverhältnisse

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 708 "Stüttinghausen-Ost" in der Fassung der 2. Änderung werden durch die Festsetzungen der 3. Änderung (hier: östlicher Teil) ersetzt.

Für den Bebauungsplan Nr. 708 "Stüttinghausen-Ost in der Fassung der 3. Änderung, westlicher Teil, besteht seit dem 17.09.1984 ein Satzungsbeschluß.

Das Bebauungsplangebiet grenzt im Nordosten an den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 568 "Hintere Parkstraße". In der Fassung der 3. Änderung wird der vorliegende Bebauungsplan im Bereich der Einmündung der Ringstraße in die Parkstraße erweitert. In diesem Bereich werden die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 568 durch die neuen Festsetzungen ersetzt.

Für den östlich an das Bebauungsplangebiet angrenzenden Bebauungsplan Nr. 602 "Oeneking-West" besteht ein Satzungsbeschluß zur 2. Änderung vom 17.09.1984. Die dortige Änderung des Verkehrskonzeptes im Sinne der Verkehrsberuhigung hat zur Folge, daß die Verbindung zwischen Stüttinghausen und Oeneking getrennt wird. Allerdings wird der westliche Teil des Bebauungsplanbereichs Nr. 602 "Oeneking-West" über das Stüttinghauser Verkehrsnetz erschlossen.

Im Kapitel 1.4 unten erwähnten Bereich im Süden des Plangebiets wird der Geltungsbereich der vorliegenden 3. Änderung, östlicher Teil, um eine kleine Fläche in den Bereich der 3. Änderung, westlicher Teil, ausgedehnt. Die Festsetzungen der 3. Änderung, östlicher Teil, ersetzen hier die Festsetzungen der 3. Änderung, westlicher Teil.

3. Der Bestand innerhalb und außerhalb des Bebauungsplanbereiches

Das Plangebiet liegt am Südhang des Bergrückens zwischen dem Lösenbach- und dem Elspetal. Es wird im Norden durch die auf dem Kamm verlaufende Parkstraße erschlossen. Das Baugebiet liegt zwischen den älteren Siedlungen Pöppelsheim im Osten und Stüttinghausen im Westen. Das ursprünglich mit Äckern, Weiden und Wiesen bedeckte Gelände ist an einigen Stellen mit Nadelholz- und Laubholzbeständen bewachsen. Entlang einer alten Wegeverbindung zwischen Stüttinghausen und Pöppelsheim befindet sich innerhalb des Plangebietes ein Altbestand von 18 Gebäuden mit 33 Wohneinheiten. Entlang der Parkstraße liegen einige weitere Ein- oder Zweifamilienhäuser.

Zum Zeitpunkt der 3. Änderung ist der überwiegende Teil des Neubaugebiets bereits bebaut.

4. Die verkehrliche Erschließung

4.1 Das Verkehrsnetz des Bebauungsplanes in seiner ursprünglichen Fassung

Die Lage des Plangebiets im Straßennetz und die topographische Situation begründen den Anschluß des Planbereichs an die Parkstraße. Von Nordosten nach Südwesten wird das Plangebiet von einem Fußweg durchkreuzt, der von hochstämmigen Laubbäumen, dichtem Buschwerk und Nadel- und Laubholzgruppen gesäumt ist. Da dieser Fußweg wesentlicher Bestandteil des Fußwege- und Freiflächenkonzeptes ist, wird einer schleifenförmigen Erschließung der Vorzug gegeben, die den o. g. Bereich ausspart.

Der Anspruch auf Wirtschaftlichkeit des Erschließungsnetzes macht eine Ausgewogenheit der Flächen innerhalb und außerhalb der Schleifenstraße erforderlich. Dieser Wirtschaftlichkeitsanspruch und die Anwendung technischer Grundsätze bei der Trassierung begründen die genaue Lage der Schleifenstraße, die dadurch die vorher vorhandenen Verkehrsflächen im Bereich der Altbebauung "Brügger Höh" teilweise mitnutzt. Der ursprüngliche Plan macht damit Eingriffe in Vorgärten und den Abbruch zweier Garagen notwendig. Die Eingriffe in die vorhandene Bau- und Grundstücksstruktur sind aber so gering, daß nach dem Ausbau der Straße die in Neubaugebieten üblichen Vorgärten und die Straßennähe zu den Wohngebäuden gewahrt bleiben.

Die topographisch unzureichende Anbindung des alten Ortskerns von Stüttinghausen an die Parkstraße führt zur Neuankündigung an die o. g. Schleifenstraße. Im Interesse der Erreichbarkeit der benachbarten Wohngebiete wird in östlicher Richtung eine Verbindung zwischen der Schleifenstraße und dem benachbarten Wohngebiet Oeneking-West geplant. Eine Verbindung aus dem Baugebiet nach Süden zur Bundesstraße 229 ist aus topographischen Gründen nicht möglich und wäre mit dem Charakter des Wohnstraßenkonzeptes nicht vereinbar. Der vorhandene schmale Weg am Stülberg zwischen Alt-Stüttinghausen und der Talstraße soll durch dieses Verkehrskonzept keinerlei Verkehrsbedeutung erhalten.

Mit der Ausbildung einer weiteren kleinen Schleifenstraße und mehreren Stichstraßen ist die Absicht verbunden, die Wohnbauflächen so zu erschließen, daß der ganz überwiegende Teil der Grundstücke direkt mit den Kraftfahrzeugen erreichbar ist. Im Interesse der Einsparung von Verkehrsflächen und aus den Abmessungen des Baulandes ergeben sich an mehreren Stellen Grundstücke in zweiter Reihe, die über befahrbare Stichwege oder bei starker Geländeneigung über Fußwege erschlossen werden. In diesen Fällen sind an den Wohnstraßen Flächen für Gemeinschaftsgaragen vorgesehen.

Die Gestaltungselemente der Verkehrsflächen insgesamt (Fahrbahn- und Gehwegbreiten, Parkstreifen, Trassierungselemente, Abmessungen der Wendeanlagen, Ausrundungen in den Einmündungsbereichen, Anordnung von Sichtfeldern usw.) ergeben sich aus Inhalt und Interpretation der zwingend einzuhaltenden Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen. Bei der Aufstellung des ursprünglichen Bebauungsplanes war nur so den verkehrlichen Erfordernissen Rechnung zu tragen.

Das Fußwegenetz hat die Aufgabe, die verbleibenden Grünflächen mit teilweise altem Baumbestand für den Spaziergänger erlebbar zu machen. Außerdem sind Verbindungen zwischen den einzelnen Erschließungsstraßen angeordnet, so daß ein Fußwegenetz ohne große Umwege für den nachbarschaftlichen Fußgängerverkehr geschaffen wird.

Für den Busverkehr sind im Zuge der Parkstraße an den Einmündungen der Erschließungsschleife Bushaltestellen vorgesehen, damit aus dem Wohngebiet möglichst kurze Fußwege zur Haltestelle gewährleistet sind. Innerhalb des Baugebietes selbst sind keine Busbuchten angeordnet, da an eine starke Busfrequenz hier nicht zu denken ist.

4.2 Die verkehrliche Erschließung der 1. Änderung

Eine im ursprünglichen Bebauungsplan vorgesehene Buswendeanlage im nordöstlichen Bereich des Plangebiets soll entfallen, da sie vom Verkehrsträger nicht mehr für notwendig erachtet wird.

Am Südzipfel des Plangebietes wird eine Stichstraße mit Stichwegen durch eine Schleifenstichstraße ersetzt, damit hier alle Grundstücke direkt mit Kraftfahrzeugen anfahrbar werden, außerdem werden dadurch die Bauflächen und das Plangebiet geringfügig erweitert. Auch im südöstlichen Bereich des Plangebietes führt eine Erweiterung der Grundstücksflächen zur Verlängerung einer Stichstraße und damit zum Entfallen eines nicht befahrbaren Wohnweges.

Die Einmündung des Hubertusweges, dessen bestehende Anbindung an die Parkstraße in der ursprünglichen Planung aufgegeben werden sollte, bleibt unverändert, da sonst der Hubertusweg nur mit topographischen Unzulänglichkeiten angebunden wäre, wegen derer der übrige alte Ortsteil an die Stüttinghauser Ringstraße im ursprünglichen Bebauungsplan angeschlossen wurde.

4.3 Die verkehrliche Erschließung der 2. Änderung

Bei der Ausbauplanung oder beim Ausbau der Verkehrsflächen ergaben sich im Detail technische oder wirtschaftliche Notwendigkeiten, vom vorhandenen Plan abzuweichen. Dies betrifft eine Veränderung der Zuwegung zu einzelnen Grundstücken, Verschiebungen oder Zusammenlegen von Fußwegen und in einem Fall die Verschiebung eines Wendeplatzes.

4.4 Die verkehrliche Erschließung in der Fassung der 3. Änderung

Aus Verkehrsbeobachtungen ergibt sich, daß die auf der Parkstraße verkehrenden Fahrzeuge die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit in der Regel erheblich überschreiten. Durch Veränderung der Trassenführung deren bisherige zügige Führung als Hauptursache für die hohen Geschwindigkeiten angesehen wird, soll im Bereich der östlichen Einmündung der Stüttinghauser Ringstraße in die Parkstraße eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt werden. Durch die in diesem Bereich vorgesehene Abkröpfung des Verlaufs der Parkstraße ergibt sich nördlich davon eine ausreichende Fläche für einen Wendeplatz und eine Haltestelle für den öffentlichen Nahverkehr. In diese Haltestelle können künftig die Omnibusse einfahren, die aus Richtung Brügge durch die Stüttinghauser Ringstraße kommend Schulkinder für das nördlich gelegene Schulzentrum Haus Schöneck transportieren. Damit entfällt künftig die Notwendigkeit, daß Schüler dieser Schule, die mit dem Omnibus fahren, die starkbefahrene Parkstraße überqueren müssen.

Der Generalverkehrsplan weist die Parkstraße als Teil des Radwegenetzes der Stadt Lüdenscheid aus. Daher sieht der Bebauungsplan Radverkehrsanlagen für die Parkstraße vor. Diese beschränken sich jedoch auf den östlich der Einmündung der Stüttinghauser Ringstraße gelegenen Teil der Parkstraße. Für den westlich gelegenen Teil der Parkstraße werden Radverkehrsanlagen nicht für sinnvoll erachtet, weil die Parkstraße hier in eine ca. 2 km lange teilweise bis zu 8 % starke Gefällestrecke übergeht, die für bergabfahrende ungeübte Radfahrer gefährlich werden könnte. Westlich des Einmündungsbereiches ist daher lediglich eine Verknüpfung der östlich geplanten Radwege mit dem Straßen- und Wegenetz des Baugebietes Stüttinghausen vorgesehen.

Planänderungen zur Verkehrsberuhigung des Wohngebiets Stüttinghausen können sich wegen inzwischen verlegter Versorgungsleitungen und der Parzellierung der Grundstücke fast ausnahmslos nur noch auf eine Umgestaltung der inneren Aufteilung der Verkehrsflächen beziehen. Diese Änderungen verfolgen die Zielsetzung, die Verkehrsflächen im gesamten Baugebiet so zu gestalten, daß Durchgangsverkehr verhindert und hohe Fahrgeschwindigkeiten unmöglich gemacht werden. Damit wird neben der Steigerung der Verkehrssicherheit auch eine Verbesserung des Wohnumfeldes erreicht. Dies bedeutet im einzelnen die Schaffung ruhigerer Wohnlagen, die Vergrößerung spielsicherer Freiflächen für Kinder in unmittelbarer Wohnungsnähe, die teilweise Rückkehr der Kommunikations- und Aufenthaltsfunktion der Straßen, hinzu kommen angestrebte Kosteneinsparungen durch Verringerung der Ausbaustandards.

Der Ziel- und Quellverkehr wird größtenteils den kürzesten Weg zur Parkstraße suchen und sich von dort aus überwiegend in Richtung Stadtzentrum hin orientieren. Dies führt beim Belastungsprofil der Hapterschließungsschleife dazu, daß zu den beiden Einmündungen zur Parkstraße hin der Verkehr immer dichter wird, hingegen wird im Bereich der alten Splittersiedlung Brügger Höh die Verkehrsbelastung ein Minimum aufweisen. Diese Belastungstendenz der Hapterschließungsschleife soll dazu genutzt werden, durch hierarchische Abstufung im Ausbauquerschnitt die reine Erschließungsfunktion des Verkehrsnetzes deutlich zu machen. Daher wird die Haupt-

erschließungsschleife an dieser Stelle durch eine Mischfläche in zwei Äste getrennt. Die Mischfläche erhält einen 6,5 m breiten Ausbau, damit auch gelegentlich auftretender Busverkehr bewältigt werden kann. Die hier zu erwartende äußerst geringe Busfrequenz läßt den öffentlichen Nahverkehr in diesem kurzen Stück Mischfläche für vertretbar erscheinen.

Zur Verhinderung von Durchgangsverkehr in den reinen Wohngebietsstraßen soll die bislang nicht vorhandene Verbindung zwischen Stüttinghausen und Oeneking/Pöppelsheim nicht mehr realisiert werden. Hierauf wurde bereits in Kapitel 2. eingegangen.

Die vorhandene Bebauungsdichte sämtlicher im Planbereich befindlicher Stichstraßen ergibt eine zu erwartende Verkehrsbelastung, für die ausnahmslos befahrbare Wohnwege von 5,5 m Breite ausreichen. Diese Mischflächen sind als verkehrsberuhigte Bereiche im Sinne der Straßenverkehrsordnung zu verstehen und von daher nur mit Schrittempo zu befahren. Aus topographischen Gründen sind die Stichstraßen so lang, daß teilweise größere Fahrzeiten durch Langsamfahrstrecken entstehen, die die Geduld der Anlieger u. U. überstrapazieren. Allgemein wird eine Fahrzeit von 1 - 2 Minuten innerhalb der verkehrsberuhigten Zonen für vertretbar gehalten. Geht man von einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Erschließungsschleife und von 10 km/h in den Mischflächen aus, so wird die Verweildauer von 2 Minuten größtenteils eingehalten, nur ein geringer Teil der Grundstücke hat eine Anfahrtzeit von max. 3 Minuten zu erwarten.

Die in die Ringstraße eingehängte Schleifenstraße soll im nördlichen Teil ebenfalls als Mischfläche von 5,5 m Breite ausgebildet werden. Damit wird bezweckt, daß der übrige Zielverkehr die Ringstraße auf direktem Wege anfährt und die Durchfahrung des Mischflächenabschnitts vermeidet. Damit wird der Anteil der Mischfläche an der Verkehrsfläche positiv beeinflusst.

Zur Einhaltung einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h in der Haupteerschließungsschleife werden Fahrbahnbreiten gewählt, die in der Regel PKW-Begegnungsverkehr ermöglichen. LKW- und Bus-Begegnungen können nur in den Versätzen stattfinden, die in bestimmten Abständen weiter geschwindigkeitsdämpfend wirken sollen.

Der Übergangsbereich zwischen den Mischflächen und den normalen Straßenflächen wird in einem gewissen Abstand hinter den Einmündungsbereichen so placiert, daß im Einmündungsbereich selbst die Bordsteinführung den Knotenpunktsbereich kenntlich macht und damit eine StVO-gemäße Verhaltensweise des Kfz.-Fahrers im Sinne der Verkehrssicherheit bewirkt. Der Übergang von der Fahrfläche zur Mischfläche wird durch eine Schwelle mit eingengtem Portal dem Kraftfahrer deutlich gemacht. Im weiteren Verlauf der Mischfläche sorgen wechselseitige Einengungen auf einen Fahrstreifen und die damit notwendige Beachtung des Gegenverkehrs für eine reduzierte Fahrgeschwindigkeit.

Die durch den so geänderten Ausbau eingesparten Verkehrsflächen werden als Straßenbegleitgrün festgesetzt. Im bisherigen Bebauungsplan waren hier meist Gehwege und Parkstreifen ausgewiesen. Innerhalb dieser Flächen sind mit der Erschließung des Baugebiets alle Versorgungsleitungen verlegt worden. Die Versorgungsträger beharren darauf, daß diese Flächen öffentlich bleiben. Neben diesen unterhaltungstechnischen Bedenken der Versorgungsträger spricht auch die Vermeidung eines Defizits an öffentlichen Freiflächen in bezug auf andere als verkehrliche Funktionen für die Beibehaltung dieser Flächen im Eigentum der Stadt. Im Bereich von Grundstückszufahrten und Hauseingängen entstehen so öffentliche Nebenräume, in die sich beispielsweise spielende Kinder zurückziehen können, wenn ein Fahrzeug die Straße befährt. Im übrigen muß die ursprünglich geplante Höhenlage des Gehwegs auch bei Ausbildung als Straßenbegleitgrün oder Grundstückszufahrt wegen der Überdeckung der Leitungen im wesentlichen erhalten bleiben. Insofern wird an eine Veräußerung der Flächen als Vorgartenflächen nicht gedacht. Allerdings sollen die jeweiligen Anlieger auf freiwilliger Basis soweit wie möglich vertraglich verpflichtet werden, die Pflege der Grünflächen zu übernehmen, damit für die Stadt Folgekosten vermieden werden. Den Anliegern bietet sich damit praktisch der Vorteil eines vergrößerten Vorgartens mit der Maßgabe der Beachtung der Leitungsrechte.

Innerhalb des o. g. Straßenbegleitgrüns werden die Zuwegungen und Zufahrten zu den Grundstücken befestigt. Im Anschluß an die jeweilige Zufahrt ist auch die Befestigung eines Stellplatzes innerhalb des Straßenbegleitgrüns denkbar. Aus erschließungsrechtlichen Gründen ist bei der Herstellung der Straße eine genaue Abgrenzung zur privaten Grundstücksfläche erforderlich. Eine niedrige Abzäunung der Grünflächen zur Verkehrsfläche hin sollte dennoch möglich sein.

5. Versorgung

Die genaue Lage der Versorgungsanlagen (Strom, Gas, Wasser, Abwasser etc.) ist von den technischen Notwendigkeiten bestimmt. Bei gleichzeitiger Forderung nach Verträglichkeit mit den umliegenden Nutzungen.

6. Die bauliche und sonstige Nutzung

6.1 Der Bebauungsplan in der ursprünglichen Fassung

Art und Maß der baulichen Nutzung sind so gewählt, daß im Baugebiet Stüttinghausen überwiegend Einfamilienhäuser bedarfsgemäß entstehen können. Es kann mit etwa 400 Wohneinheiten in Einfamilienhäusern und 70 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern gerechnet werden. Bei einer Wohnungsbelegungsziffer von 3 Einwohnern pro Wohneinheit entspricht dies etwa einer Zahl von 1.400 Einwohnern. Daraus folgt eine mögliche Nettowohndichte von 78 Einwohnern pro ha. Das im Stadtentwicklungsplan im Bereich des Neubaugebietes geforderte Stadt-

teiljugendheim kann auf einer Fläche für Gemeinbedarf an der Parkstraße realisiert werden. Auf Wunsch des Kreiskirchenamtes ist diese Gemeinbedarfsfläche so bemessen, daß außerdem die Ausweisung eines Gemeindezentrums möglich ist. Zur Erhaltung der zwischen den bebaubaren Flächen liegenden Grünzüge und Waldstücke sind diese als öffentliche Grünflächen ausgewiesen.

6.2 Die bauliche und sonstige Nutzung in der Fassung der 1. Änderung

Am südlichen und südöstlichen Rand des Baugebietes werden die überbaubaren Flächen in bestehende Waldflächen hinein erweitert. In einem schalltechnischen Gutachten ist nachgewiesen, daß eine Ausweisung der Erweiterungsflächen als reines Wohngebiet in schalltechnischer Hinsicht möglich ist. Von seiten des Forstamtes bestehen hinsichtlich der Erweiterung keine Bedenken. Im Bereich der nun nicht mehr benötigten Buswende und auf den angrenzenden Grundstücken wird die Geschößzahl auf III festgesetzt.

6.3 Die bauliche und sonstige Nutzung in der Fassung der 2. Änderung

Mehrere Architekten und Bauherren wünschen aus Kostengründen, daß auf den mit Einzelhäusern zu bebauenden Flächen auch Doppelhäuser zulässig sein sollten. Wegen des Anspruchs auf Vertrauensschutz der Bürger, die bereits Eigentum erworben haben, ist eine nachträgliche generelle Zulässigkeit von Doppelhäusern auf allen für Einzelhäuser vorgesehenen Flächen nicht festzusetzen. Jedoch soll der geänderten Baumarktsituation dadurch Rechnung getragen werden, daß im noch nicht erschlossenen südöstlichen Teil des Plangebietes Doppelhäuser bis zu einer Länge von 16 m zulässig sind. Gleichzeitig dürfen auch Einzelhäuser dort errichtet werden, wo vorher nur Doppelhäuser zulässig waren. Die Längenbegrenzung auf 16 m ergibt sich aus der Überlegung, daß sich der Charakter der Siedlung durch die beschriebene Bauweise nicht verändert. Das Maß der Längenbegrenzung ist aus den der Verwaltung vorliegenden Projekten entwickelt worden. Eine Beeinträchtigung von Interessen benachbarter Grundstückseigentümer ist somit nicht gegeben.

6.4 Die bauliche und sonstige Nutzung in der Fassung der 3. Änderung (östlicher Teil)

Seit der 1. Änderung besteht im Süden des Plangebietes eine Schleifenstichstraße, die eine Geländekuppe erschließt, deren Grundstücke so von Wald umgeben sind, daß ein städtebaulich abgeschlossenes Gebiet entsteht. Innerhalb des Straßenringes soll nun die Reihung von Einfamilienhausgrundstücken aufgegeben werden mit dem Ziel, dort durch Gartenhofbebauung einen geschlossenen Kernbereich bilden zu können. Zur Ermöglichung dieser Bebauung ist eine Erhöhung der GFZ/GRZ auf 0,6/04 und die Streichung der Festsetzung "nur Einzelhäuser zulässig" erforderlich. Der Zuschnitt der überbaubaren Fläche verlangt darüber hinaus die Festlegung einer besonderen Bauweise nach § 22 Abs. 4 BauNVO: Die offene Bauweise bis zu einer Länge von höchstens 70 m.

Um westlich der Stichstraße die neuen Baukörper entlang eines privaten Forstweges anordnen zu können, ist zusätzlich die Verschiebung eines Teilstückes der überbaubaren Grundstücksflächen und die Änderung der Festsetzung in "offene Bauweise" notwendig. Mit dieser Anordnung der Baukörper wird die Abgeschlossenheit dieses kleinen Baugebiets besonders betont. Eine Störung des vorhandenen Baubestandes ist ausgeschlossen, da die neue Bebauung von den Grundstücken an der alten Brügger Höh abrückt und wesentlich tiefer liegt. Das Verkehrsaufkommen wird durch die geringfügige Verdichtung nur unwesentlich erhöht.

An einigen Stellen des Baugebiets läßt die Verengung der Verkehrsflächen das Heranrücken der Baugrenze um das gleiche Maß zu. Dies kann geschehen, weil hier keine Leitungen verlegt sind oder weil die Leitungstrassen mit geringem Kostenaufwand verändert werden können.

Die im Bereich der Altbebauung frühere Brügger Höh südlich angrenzende landwirtschaftliche Nutzfläche wird auf eine Breite von 30 m hinter der Baugrenze verengt. Die übrige Fläche wird zum Schutz des Waldbestandes als Forstfläche ausgewiesen.

7. Die Spielstätten

Im westlichen und östlichen Teil des Bebauungsplangebietes wird jeweils ein Kleinkinderspielplatz, vornehmlich für Kinder im Alter von 1 - 6 Jahren, gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BBauG ausgewiesen. Da sich die Bebauung innerhalb des gesamten Plangebiets fast ausschließlich aus Einfamilienhäusern zusammensetzt und mit den durch das Fußwegenetz erschlossenen Grünflächen weiteres weitläufiges Spielgelände zur Verfügung steht, erscheint es sinnvoll, die Zahl der Kleinkinderspielplätze hier zu beschränken, da sonst der zu erwartende sehr geringe Ausnutzungsgrad einer größeren Zahl von Kinderspielplätzen in keiner sinnvollen Relation zu dem Investitions- und Unterhaltsaufwand stehen würde.

Ein Kinderspielplatz, vornehmlich für Kinder im Alter von 6 - 14 Jahren, gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BBauG ist so angelegt, daß er innerhalb des bestehenden separaten Fußwegenetzes aus weiten Teilen des Baugebietes gefahrlos erreichbar ist.

Die mit der 3. Änderung erreichte Lage des Bolzplatzes bietet folgende Standortvorteile:

- Die direkte Nachbarschaft zur Gemeinbedarfsfläche mit Platz für ein Stadtteiljugendheim bietet intensivere Nutzungsmöglichkeiten.

- Mit der räumlichen Nähe zur Parkstraße werden unterschiedliche Lärmquellen zusammengefaßt, so daß verbleibende Lärmbelastungen minimiert werden.
- Flächen- und Geländezuschnitt an diesem Standort erlauben die Anlage von Lärmschutzwällen, die die benachbarte Wohnbebauung vor Schalleinwirkungen schützen sollen.
- Durch die neue Lage des Bolzplatzes werden die Abstände zur benachbarten Wohnbebauung vergrößert, so daß an diesem Standort die Immissionsbedingungen optimiert werden.

Grundsätzlich sollte an einem Standort für einen Bolzplatz in einem Wohngebiet festgehalten werden können, weil er als Folgenutzung mitten ins Wohngebiet gehört und so von weiten Teilen des Baugebiets gleichermaßen gut erreichbar ist. Wenn trotz der gegenüber dem ursprünglichen Plan vergrößerten Entfernung zur Wohnbebauung und der durch ein Lärmimmissionsgutachten begründeten Schallschutzeinrichtungen zeitweilige geringe Schallbelästigungen verbleiben, dann müssen diese hingenommen werden, zumal an keinem anderen Standort des Wohngebiets verträglichere Bedingungen geschaffen werden könnten.

Zur Prüfung, ob unzumutbare Lärmimmissionen für die benachbarten Häuser durch die Benutzung des Bolzplatzes auftreten können, hat die Stadt eine Lärmimmissionsprognose in Auftrag gegeben. Der Sachverständige hat festgestellt, daß der von dem Bolzplatz ausgehende Lärm ohne Schallschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung der VDI Richtlinie 2058 und der DIN 45645 zu folgenden Beurteilungspegeln führt:

Wohnhaus Schönecker Str. 40

werktags 52/62 dB(A) im Erdgeschoß/Obergeschoß
sonntags 66/66 dB(A) im Erdgeschoß/Obergeschoß

Wohnhaus Schönecker Str. 44

werktags 59/60 dB(A) im Erdgeschoß/Obergeschoß
sonntags 63/64 dB(A) im Erdgeschoß/Obergeschoß

nordöstliches Wohnhaus an der Parkstraße

werktags 63 dB(A) im Erdgeschoß
sonntags 67 dB(A) im Erdgeschoß.

Der Vergleich der Beurteilungspegel mit dem Immissionsrichtwert für reine Wohngebiete von tagsüber 50 dB(A) zeigt, daß hier zur Vermeidung von Pegelüberschreitungen Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Für das jeweils zulässige oberste Vollgeschoß ergeben sich erforderliche Pegelminderungen an den Werktagen um 12,10 und 13 dB(A), sonntags 16,14 und 17 dB(A) in der o. g. Reihenfolge der zu schützenden Objekte.

Um die Schallschutzwälle auf ein städtebaulich und gestalterisch vertretbares Maß zu bringen, ist es erforderlich, nur die werktäglich erforderliche Pegelminderung zu berücksichtigen. Damit wird den benachbarten Anwohnern in den tagsüber genutzten Geschossen an Sonntagen im Extremfall eine Pegelüberschreitung von 4 dB(A) zugemutet. Eine weitere Pegelüberschreitung ist für das Dachgeschoß nach Auffassung der Stadt hinzunehmen, weil dort wegen der beschränkten Ausbaumöglichkeiten im Regelfall nur Schlafräume untergebracht werden, die zur Nachtzeit genutzt werden, wenn auf dem Bolzplatz kein Spielbetrieb stattfindet.

Der vom Sachverständigen errechnete Beurteilungspegel ergibt sich nur bei einer werktäglichen (in den Ferien) und sonntäglichen Spieldauer von 12 Stunden. Da mit einer solchen maximalen Spielzeit nur an sehr wenigen Tagen im Jahr zu rechnen ist, wird die Überschreitung des Lärmrichtpegels an Sonntagen oder in den Dachgeschossen im Regelfall sehr viel geringer ausfallen und ein Maß erreichen, das den Bewohnern der nahegelegenen Wohnhäuser zugemutet werden kann.

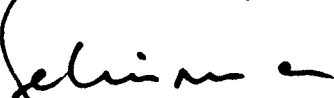
Der im Gutachten verwendete Beurteilungspegel ergibt sich aufgrund eines sogenannten "Ruhezeitenzuschlags" von 6 dB(A), der nach Auffassung der Stadt für Geräusche von Kindern nicht in gleicher Weise angewendet werden kann, wie für Geräusche, die von gewerblichen Einrichtungen ausgehen. Die Bewohner der nahegelegenen Wohnhäuser würden gleich große Lärmimmissionen eines Betriebes in der Feiertagsruhe sicher störender empfinden, als den von einem Bolzplatz ausgehenden Kinderlärm.

2. Kosten, Finanzierung, Verwirklichung

Durch die Änderungen des Bebauungsplanes in Richtung des reduzierten Ausbaustandards im Straßenbau verringern sich die Kosten für die Erschließungsanlagen um mehrere 100.000,00 DM gegenüber den überschläglich ermittelten Kosten in Höhe von 7,5 Mio. DM. Die Finanzierung wird entsprechend einem Investitionsprogramm der städtischen Haushaltsplanung vorgenommen. Zur endgültigen Herstellung der Erschließungsanlagen wird üblicherweise abgewartet, bis in den einzelnen Straßenabschnitten die Bautätigkeit überwiegend beendet ist.

Lüdenscheid, 11.0.1985

Der Stadtdirektor
In Vertretung:


(Schünemann)

Techn. Beigeordneter