

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 27 der Stadt Warendorf

- Gebiet zwischen Reichenbacher Straße, Düsternweg, vorgesehener Südtangente und Heustraße -

Allgemeines

Im Flächennutzungsplan der Stadt Warendorf vom 27.2.1961 ist teilweise und in dessen Überarbeitung vom 25.11.1968 das ganze Gebiet im Süden der Stadt als Wohnbaufläche dargestellt. Bei dem starken Bedarf an Wohnungen, insbesondere auch an Mietwohnungen, ist es notwendig, das Baugebiet nunmehr der Bebauung zuzuführen. Daneben soll auch der Bau von Familienheimen besonders gefördert werden. Deshalb hat der Rat der Stadt am 10.11.1971 die Aufstellung eines Bebauungsplanes nach § 30 BBauG beschlossen.

Einfügung in den größeren Raum

Das der Planung zugrunde liegende Ziel, hier einen neuen Stadtteil im Süden der Innenstadt zu konsolidieren, ist nur zu erreichen, wenn die Randlage durch eine gute Verbindung mit den schon vorhandenen (bisher am Rand gelegenen) Baugebieten aufgewertet wird. Auch von den Einwohnerzahlen her ist, von den wichtigen allgemeinen gesellschaftlichen Beziehungen abgesehen, ein kleines Versorgungszentrum aus der Neubausubstanz allein kaum tragfähig. Daher wird an zentraler Stelle ein funktional und optisch verbindender 'Durchbruch' aus dem Neubaugebiet nach Norden vorgeschlagen, dem 1 - 2 Häuser geopfert werden. An dieser Stelle, die zugleich die kürzeste Fußwegverbindung zur Stadtmitte markiert (Schulwege usw.), soll eine kleine Kontakt- und Versorgungszone mit zentralen Einrichtungen (Lebensmittelladen, Drogerie, Frisör, Gaststätte, Garten-Cafe, Kindergarten, Bolzplatz) aufgebaut werden, das auch für die schon vorhandenen Bewohner der 'Südstadt' zum Anziehungspunkt werden kann.

Baustruktur / Wohnformen

Die Blockstruktur, die sich später noch nach Osten erweitern ließe, schafft eine deutliche Differenzierung von Außen- und Innenraum, entsprechend den unterschiedlichen Aktivitäten. Sie ermöglicht differenzierte 'Füllungen', unabhängig vom Zwang formal-ästhetisch stark vorgeprägter Einzelformen oder

Rhythmen. Sie bietet Raum für unterschiedlichste, auch kleinteilige bauliche Aktivitäten, z.B. durch Einzelbauherren oder kleine Interessentengruppen.

Für die Bauten innerhalb der Blockquartiere war die Orientierung zur West- und Südsonne, zugleich zum ruhigen Blockinnern, maßgebend.

Da die beiden Wohnformen: Eigenheim und Geschoßwohnung (Eigentums- und Mietwohnung) laut Programm zu etwa gleichen Anteilen vorzusehen waren, besteht keine Gefahr der 'Isolierung' einer deutlich kleineren Einwohner- bzw. Sozialgruppe. Somit war es möglich, beide Formen in möglichst kleinen Komplexen zu mischen, was sowohl der sozialen als auch der städtebaulichen Struktur zugute kommt.

Darüber hinaus wurde versucht, die unterschiedlichen Wohnformen Reiheneigenheim und Geschoßwohnung in formal ähnlich angeordneten und gestalteten Bauten unterzubringen (was auch einer eventuellen zukünftigen Änderung der Bauprogramme entgegenkommt). Die häufig vorkommenden 45°-Winkel lassen sich leicht mit interessanten Wohnformen ausfüllen, wenn man an diesen Stellen vom schematischen 'Zeilendenken' abgeht.

Neben den schon genannten zentralen Einrichtungen an der Kontaktzone gibt es dezentrale Begegnungsräume über das ganze Gebiet (quartierweise) verteilt: Kleinkinderspielplätze, Spielhöfe entlang den Promenaden, Autowaschplätze, kleine Ruheplätze im Freien.

Ein kleines Gebiet für nicht störende Gewerbe- und Handwerksbetriebe, die in der Nähe benötigt werden, soll evtl. westlich des Bereichs (beim Wasserturm) ausgewiesen werden.

Erschließung / Grünzonen

Das rasterartige Verkehrsnetz wurde einer 'hierarchischen' Verästelung aus folgenden Gründen vorgezogen:

- leichtere Orientierbarkeit, gerade bei gestalterisch stark bewegten Komplexen

- bessere Integrationsmöglichkeit unter den Quartieren
- eine gewisse Austauschbarkeit der Wohnformen ist gewährleistet

- der Verkehr verteilt sich besser.

Dabei wurden konsequent Kreuzungen vermieden zugunsten der verkehrssicheren T-förmigen Anbindung. Das Netz wurde durch Versetzen der Straßen bewußt so gestaltet, daß es (im Gegensatz zu den zügigen Stadterschließungsringen) den Verkehr bremst und beruhigt. Der geplante südliche Stadtring kann nur 1 x angeschlossen werden, um ihm seine Qualität als schnelle Straße zu erhalten.

Während die öffentlichen Parkplätze sich entlang den wichtigen Straßen konzentrieren, sind die privaten Stellplätze und Garagen den jeweiligen Baugruppen zugeordnet. Ein Teil der Tiefgaragen (UGGa), die übrigens wegen des Grundwassers nur ca. 1,20 m eingegraben werden sollen (OK=Sockelhöhe der Gebäude), kann auch oberirdisch als normaler Garagenhof angelegt werden.

Die in Nordsüd-Richtung verlaufenden Straßen werden von ca. 12 m breiten Promenaden und Spielwegen begleitet, die zugleich die nördlichere Kontaktzone mit der Zone der extrem individuellen Einfamilienhäuser verbinden. Diese Spiel- und Grünbereiche wurden absichtlich so angeordnet, daß sie den öffentlichen Raum (und dessen ohnehin geringe Aktivität) ergänzen. Einzelne Buchten verklammern ihn mit den Baublocks und bieten zugleich auch gut abgeschirmte Plätze für Kinder und Alte.

Das Wegenetz innerhalb der Bauquartiere soll ebenfalls öffentlich bleiben. Die Entfernungen von der Wohnung zu Straße, Garage, Parkplatz entsprechen den Richtlinien für Demonstrativ-Bauvorhaben des Bundes.

Baurechtliche Fragen

Im Interesse einer, der Idee der 'Baublöcke' entsprechenden weitgehenden gestalterischen Freiheit, wurden keine eng begrenzenden Baulinien oder Baugrenzen, sondern lediglich - gruppenweise verschieden - Art und Maß der baulichen Nutzung angegeben.

Den Hausabständen wurden die Bestimmungen der neuen Landesbauordnung NW zugrunde gelegt. In einigen Fällen wurde von einer - im Hinblick auf die Grundrißgestaltung - geschickten An-

wendung dieser Bestimmungen ausgegangen. Grundstücksteilungen wurden für die Reihen- und Einfamilienhausgebiete beispielhaft angegeben. Teilweise muß mit der Übernahme von Baulasten gerechnet werden.

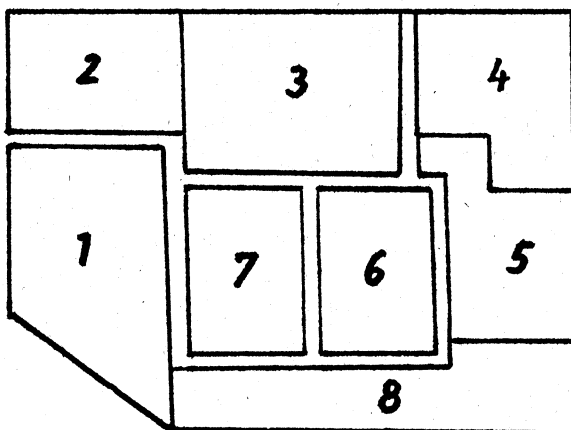
Wohnungsstatistik

Bereich Nr.	WE in Wohnform			Summe WE	Garagen Stellpl. priv.	Parkpl. öffentl.	Bemerkungen
1	6	19	182	207	208	23	Bolzplatz
2	-	20	53	74	71	62	Bolzpl., Baugrund- stck.f.d.Gemein- bedarf
3	4	22	145	171	151	51	Kispi's, Laden, Gaststätte
4	21	1	-	22	4	25	-
5	-	-	81	81	64	4	'Robinson'-Platz
6	-	28	81	109	123	29	-
7	-	39	68	107	125	35	-
8	19	-	-	19	16	-	-
Gesamt	50	129	610	790	762	249	-

austauschbar

Aufteilbar nach prozentualen Anteilen:

- a Einzel- oder Doppelhäuser auf großen Grundstücken = ca. 7%
 - b Einzel-, Doppel-, Gruppen-Reihenhäuser auf kleinen Grundstücken = ca. 16%
 - c Mietwohnungen im Geschoßbau (davon eignen sich etwa 40% für Eigentumswohnungen = ca. 244 WE) = ca. 77%
- 100%

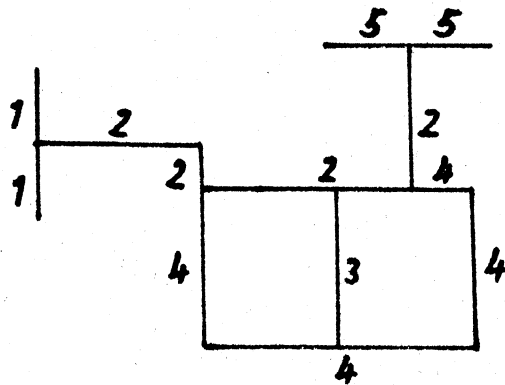


Flächenstatistik

Gesamtes Baugebiet = 23,0 ha

Aufgliederung der Flächen:

Öffentl. Verkehrsflächen
(ohne Parkplätze, Fußwege usw.)



Straße 1 = 2.045 m²
 " 2 = 5.512 "
 " 3 = 1.008 "
 " 4 = 4.175 "
 " 5 = 1.987 "

14.727 m² = 1,5 ha
 =====

Parkplätze = 3.334 m² = 0,3 ha
 =====

Wege innerhalb der Blocks

	fußläufig qm	Anlieger qm	gesamt qm
Block 1	1.459	1.264	2.723
" 2	468	3.371	3.839
" 3	720	1.598	2.313
" 4	105	806	911
" 5	780	770	1.550
" 6	462	1.381	1.843
" 7	515	1.407	1.922
" 8	818	-	818
Gesamt	5.327	10.597	15.824 =====

Bürgersteige

Straße 1	1.077	m ²		
" 2	3.897	"		
" 3	620	"		
" 4	2.672	"		
" 5	1.380	"		
	<u>9.646</u>	<u>m²</u>	=	<u>0,9 ha</u>
	=====			=====

Öffentl. Grünflächen				
	14.230	m ²	=	1,4 ha
	=====			=====

Baugrundstück für den Gemeinbedarf				
	1.504	m ²	=	0,2 ha
	=====			=====

Nettobauland gepl.	=	145.161,--	m ²	
Bestand	=	25.474,--	"	
		<u>170.635,--</u>	<u>m²</u>	
insgesamt	=			=====

Zusammenfassung

Fahrbahnen	14.727,--	m ²	=	1,5 ha	=	6,5%
Parkplätze	3.334,--	"	=	0,3 "	=	1,3%
Bürgersteige u. Fußwege	25.570,--	"	=	2,6 "	=	11,2%
Baugrundstück f.d.Gemeinb.	1.504,--	"	=	0,2 "	=	0,9%
Grünflächen	14.230,--	"	=	1,4 "	=	6,1%
Nettobauland	170.635,--	"	=	17,0 "	=	74,0%
				<u>23,0 ha</u>		<u>100,0%</u>
				=====		=====

Bodenordnung

Ein großer Teil der unbebauten Grundstücke des Plangebietes ist bereits im Hinblick auf die beabsichtigte Bebauung von der Stadt Warendorf erworben worden. Auch der Erwerb bzw. die Erschließung der übrigen Grundstücke wird keine besonderen Schwierigkeiten bereiten, so daß von öffentlich-rechtlichen Maßnahmen der Bodenordnung (Umlegung) voraussichtlich abgesehen werden kann.

Kosten der Erschließung

Die Kosten der von der Stadt Warendorf zu erbringenden Erschließungsanlagen (Straßen, Erschließungswege, Kanalisation usw.) betragen nach vorläufigen Kostenermittlungen ca. 4.694.000,-- DM.

Warendorf 9. FEB. 1972

Stadt Warendorf

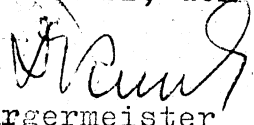
Der Stadtdirektor

A. C. Aden

Stadtbaufat

Dieser Bebauungsplanentwurf und die Begründung sind gemäß § 2 Absatz 6 des Bundesbaugesetzes laut Beschluß des Rates der Stadt vom 29.11.1972 auszulegen.

Warendorf, den 29.11.1972



Bürgermeister


Stadtrat


Schriftführer

Dieser Bebauungsplanentwurf und die Begründung haben gemäß § 2 Absatz 6 des Bundesbaugesetzes in der Zeit vom 22.12.1972 bis 25.1.1973 öffentlich ausgelegt.

Warendorf, den 26.1.1973

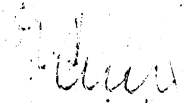
Der Stadtdirektor

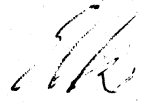
Im Auftrage

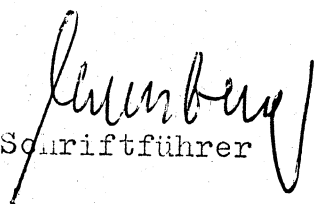

Stadtbaurat

Dieser Bebauungsplan ist gemäß § 10 des Bundesbaugesetzes durch Beschluß des Rates der Stadt vom 7.2.1973 als Satzung beschlossen worden.

Warendorf, den 7.2.1973


Bürgermeister


Stadtrat


Schriftführer

Dieser genehmigte Bebauungsplan ist ^{mit Begründung} gemäß § 12 des Bundesbaugesetzes ab öffentlich ausgelegt.

Seine Genehmigung sowie Ort und Zeit der Auslegung sind vom bis ortsüblich bekanntgemacht worden.

Warendorf, den

Der Stadtdirektor

Im Auftrage

Stadtbaurat