GEMEINDE ALTENBERGE

BEBAUUNGSPLAN NR. 57
" NORDWALDER STRASSE / BAHNHOFSTRASSE TEIL II "

BEGRÜNDUNG

pbh PLANUNGSBÜRO HAHM GMBH · VDI
INGENIEURE UND ARCHITEKTEN
BERATUNG · PLANUNG · BAULEITUNG
OSNABRÜCK · MINDENER STR. 205
TELEFON: 0541/7102-201 FAX: 0541/7102-210

PROJ. NR. 7 134 322

Ri/Sc-7134322-37
11.11.1998

GEMEINDE ALTENBERGE

BEBAUUNGSPLAN NR. 57

„Nordwalder Straße/Bahnhofstraße - Teil II“

Begründung

Planverfasser: Planungsbüro Hahm GmbH

Bearbeitung: Sigrun Müller
Norbert Reimann

Stand: November 1998

Inhalt:

		Seite
1.	Rechtsgrundlagen	3
2.	Aufgabenstellung	3
3.	Räumlicher Geltungsbereich	4
4.	Entwickeln des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan	4
5.	Situation des Plangebietes	5
6.	Planungskonzeption	
6.1	Bebauung	6
6.2	Verkehr	7
6.3	Gestaltung	8
6.4	Natur und Landschaft	9
7.	Immissionen/Altlasten	10
8.	Ver- und Entsorgung	12
9.	Denkmalschutz und Denkmalpflege	13
10.	Flächenbilanz	13
11.	Kostenschätzung	14
12.	Verfahrensvermerke	15

1. Rechtsgrundlagen

Grundlagen des Bebauungsplanes sind:

- Das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I. S. 2141, ber. BGBl. 1998 I S. 137)

- in Verbindung mit den §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV.NW.S. 666/SGV.NW 2023)

- der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I. S. 132), zuletzt geändert durch Art. 3 des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. II, S. 466)

- der Planzeichenverordnung in der Fassung vom 18.12.1990 (BGBl.I. 1991, S. 58)

- Landesbauordnung (BauONW) vom 07.03.1995 (GVBl. NW S. 218).

2. Aufgabenstellung

Die Gemeinde Altenberge beabsichtigt, den Bebauungsplan Nr. 57 „Nordwalder Straße/Bahnhofstraße Teil II" aufzustellen, um das bislang überwiegend landwirtschaftlich genutzte Gebiet einer intensiven wohnbaulichen Nutzung zuzuführen. Damit wird dem vorhandenen Wohnraumbedarf der Gemeinde Rechnung getragen. In erster Linie soll Altenberger Bürgern die Bebauung planungsrechtlich ermöglicht werden.

Der Bebauungsplan (B-Plan) hat gemäß § 8 (1) BauGB die Aufgabe, die städtebauliche Ordnung durch rechtsverbindliche Festsetzungen zu leiten und zu ordnen. Durch den B-Plan soll insbesondere eine bauliche Verbindung der angrenzenden Ortslage mit dem seit seiner Entstehung außerhalb des Ortes gelegenen Bahnhof erfolgen.

Gleichzeitig soll eine Bevölkerungskonzentration am zu optimierenden Verknüpfungspunkt der öffentlichen Personentransportmittel (Bus/Bahn) mit dem Individualverkehr (Fußgänger, Radfahrer, Pkw's) erreicht werden.

Zur geregelten Ableitung bestehender sowie neu entstehender Verkehrsströme ist das Verkehrsnetz in Fortführung bestehender Strukturen zu ergänzen.

3. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet wird mit seiner Fläche wie folgt begrenzt:

im Norden:	durch den nördlichen Rand der „Nordwalder Straße" (Flurstück Nr. 203)
im Osten:	durch die Fläche der Bahn AG (Flurstück Nr. 205)
im Süden:	durch die nördliche Grenze des Gehweges an der „Bahnhofstraße" (Flurstück Nr. 49)
im Westen:	durch die Abgrenzung zum Geltungsbereich der 2. Änderung des B-Planes Nr. 44 „Nordwalder Straße/Bahnhofstraße - Teil I" (Kindergarten) sowie die westliche Grenze der Flurstücke Nr. 71, 212, 213, 214 und 207

Durch die Abgrenzung des Plangebietes wird der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 44 „Nordwalder Straße/Bahnhofstraße - Teil I" geringfügig überlagert (Flurstück Nr. 198), um eine Verknüpfung der Verkehrsflächen zu ermöglichen. Mit Rechtskraft des neuen B-Planes verliert der überlagerte Teil seine Gültigkeit.

Alle Grundstücke befinden sich in der Gemarkung Altenberge, Flur 57. Die exakte Abgrenzung des Geltungsbereiches ist der zeichnerischen Darstellung im Plan zu entnehmen.

4. Entwickeln des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan

Sowohl im Gebietsentwicklungsplan vom 30.01.1990 - Teilabschnitt Westmünsterland - als auch im Entwurf des Gebietsentwicklungsplanes - Teilabschnitt Münsterland - von 1994, ist der Bereich des Bebauungsplanes als „Wohnsiedlungsbereich" dargestellt.

Im gültigen Flächennutzungsplan (FNP) ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes derzeit als „Fläche für die Landwirtschaft" dargestellt.

Mit der überwiegenden Festsetzung eines „Allgemeinen Wohngebietes" bzw. eines „Mischgebietes" entspricht der B-Plan nicht dem Entwicklungsgebot des § 8 (2) BauGB. Deshalb erfolgt eine Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren.

5. Situation des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich im östlichen Ortsrandbereich und ist ca. 900 bis 1100 m vom Zentrum entfernt. Etwa zur Hälfte wird der Geltungsbereich von vorhandener Wohnbebauung umgeben, ansonsten grenzen landwirtschaftliche Flächen sowie die Bahnanlagen der Strecke Münster/Gronau und die Kreisstraße 50 an.

Das Gelände fällt innerhalb des Planbereiches in nordöstlicher Richtung von max. 75 m auf ca. 71 m (ü NN). Das größte Gefälle ist dabei im südwestlichen Planbereich vorhanden.

Bei dem überwiegenden Teil der Flächen des B-Planbereiches handelt es sich um Weideflächen. Im Seitenbereich der entlang der Plangrenze verlaufenden Erschließungsstraßen befindet sich Gehölzbewuchs. Darüber hinaus existieren einige Einzelbäume nennenswerter Größe. Dies ist vor allem südlich des zweigeschossigen Bahnhofsgebäudes der Fall. Das im Privateigentum befindliche ehemalige Bahngebäude wird derzeit teilweise zu Wohnzwecken genutzt. Die ehemalige Güterhalle (nrdl. angrenzend) steht leer. Auch das westlich der „Eisenbahnstraße" gelegene Lagergebäude (zweigeschossig, Flachdach, Ziegelbau) steht leer. Unmittelbar westlich angebaut befindet sich ein nahezu gleich hohes eingeschossiges Wohngebäude (Satteldach) mit Hausgarten. Etwa 50 m südlich davon steht ein weiteres Wohnhaus (eingeschossig, Satteldach) mit Garten. Von Westen her ragt ein neu errichteter Kindergarten mit gestalteten Außenflächen in die landwirtschaftlich genutzten Flächen hinein und bestimmt dadurch den Zuschnitt des Plangebietes.

Die das Plangebiet im Süden begrenzende K 50 (Bahnhofstraße) steigt gegenüber den anliegenden Weideflächen nach Westen hin an und bildet eine leichte Dammlage. Die Eisenbahnlinie befindet sich in etwa gleichem Höhenniveau.

6. Planungskonzeption

6.1 Bebauung

Da ein Großteil der zukünftig bebaubaren Bereiche des Plangebietes überwiegend der Wohnnutzung dienen sollen, werden diese als „Allgemeines Wohngebiet" (WA) gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Der Teil zwischen „Eisenbahnstraße" und Bahnlinie im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes erfährt entsprechend der Darstellung des geänderten FNP eine Festsetzung als „Mischgebiet" und soll neben der Wohnnutzung weitere Nutzungen aufnehmen, welche das Wohnen nicht wesentlich stören. Damit fügt sich die Bebauung in planungsrechtlich bereits festgesetzte Nachbarbaugebiete (überwiegend WA, kleine Bereiche MI bzw. Gemeinbedarf) ein.

Durch die Ausdehnung der Baugebiete erfolgt eine Arrondierung der Ortslage bis an die Bahnlinie heran, welche bereits eine optisch/räumliche Barriere zur nordöstlich angrenzenden Landschaft darstellt.

Die umgebende Bebauung zeichnet sich mit Ausnahme des Kindergartens auf der westlich angrenzenden Gemeinbedarfsfläche in der Regel durch Zweigeschossigkeit mit Satteldach aus.

In Anlehnung daran und besonders im Hinblick auf eine erwünscht hohe Verdichtung wird auch in den neuen „Allgemeinen Wohngebieten" eine Zweigeschossigkeit (maximal) mit zusätzlich möglichem Drempel sowie großer Dachneigung (s. 6.3) festgesetzt. Angesichts der angestrebten intensiven Nutzung in diesen Baugebieten wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 und eine Geschoßflächenzahl (GFZ) von 0,9 festgesetzt. Die Versiegelung für Garagen, Stellplätze, deren Zufahrten sowie Nebenanlagen ist angesichts der kleinen Grundstücke gem. § 19 (4) BauNVO auf max. 50 % der GRZ begrenzt. Zur Form/Größe der Grundstücke zeigt die Planzeichnung Vorschläge. Durch die Festsetzung einer offenen Bauweise wird die Form der umgebenden Bebauung aufgegriffen.

Parallel zur Bahnlinie wird ein Bereich als „Mischgebiet" festgesetzt. Dort soll einerseits an bestehende umgebende Nutzungen (Bauunternehmung, Bahnhofsgebäude, Baumarkt; Gewerbegebiete jenseits der Bahn) angeknüpft und andererseits eine erhöhte bauliche Verdichtung ermöglicht werden. Das Maß der baulichen Nutzung wird mit 0,5 GRZ und 1,0 GFZ als Obergrenze fixiert. Darüber hinaus ist für die Baugebiete zwischen Bahnhofsgebäude und K 50 die Zweigeschossigkeit zwingend festgesetzt. Zur Gewährleistung eines räumlichen Abschlusses zur K 50 ist die erste Bauzeile als geschlossene Bauweise festgesetzt. Zwischen dieser Bauzeile und der Verkehrsfläche der K 50 ist eine „Gemeinschafts-stellplatzanlage" angeordnet, die der bezeichneten geschlossenen Bebauung dienen soll. Dort sind die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze für Pkw in offener Form (keine Garagen) anzulegen.

Für das „Mischgebiet" zwischen „Eisenbahnstraße" und Bahnlinie werden höhere Grundstücksaus-nutzungen zugelassen, die bei 0,6 GRZ und 1,2 GFZ ihre Obergrenze haben. Damit ist ebenso wie mit der sehr großzügigen Baugrenzenfestsetzung eine intensive Ausnutzung möglich und der kleinen Gesamtgebietsfläche wird Rechnung getragen. In diesem Bereich sollen Geschäftsnutzungen genauso zulässig sein wie z.B. Schank- und Speisewirtschaften oder kulturelle Einrichtungen. Die Zweige-schossigkeit wird zwingend festgesetzt, um eine hohe Dichte im Bahnhofsnahbereich zu gewährleisten.

Vergnügungsstätten werden jedoch grundsätzlich ausgeschlossen, um den Charakter der „Mischgebiete" durch, von diesen Anlagen ausgehenden, städtebaulichen Wirkungen nicht negativ zu beeinflussen. Derartige Vergnügungsstätten sind an anderer Stelle der Gemeinde in hinreichendem Umfang zulässig.

Die Art der baulichen Nutzung wird im „Allgemeinen Wohngebiet" insofern eingeschränkt, als die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe nur ausnahmsweise im „Allgemeinen Wohngebiet" zulässig sind. Dies begründet sich daraus, daß derartige bauliche Anlagen vornehmlich im unmittelbar benachbarten „Mischgebiet" angesiedelt werden sollen.

Die Baugrenzen erlauben i.d.R. eine großzügige Bebauung der Grundstücke, die allein durch Abstände zu öffentlichen Verkehrsflächen eingeschränkt wird. Nur im südöstlichsten Plangeltungsbereich soll durch eine engere Grenzsetzung eine der Bauweise entsprechende aber abwechslungsreiche Bebauung gefördert werden.

6.2 Verkehr

Ziel der Planung ist es, die neuen Wohnbauflächen verkehrlich zu erschließen, einen attraktiven Verknüpfungspunkt der unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsträger untereinander sowie mit dem Individualverkehr herzustellen sowie eine verkehrliche Verbindung bestehender Wohngebiete und des Planbereiches an die nahegelegene, klassifizierte Straße (K 50) zu gewährleisten.

Bereits mit der Planung der nördlich und westlich vom Planbereich gelegenen Wohnbaugebiete (Nordwalder Straße/Bahnhofstraße Teil I, Nordwalder Straße Teil I, Nordwalder Straße Teil II) wurde die Notwendigkeit einer verkehrlichen Spange zwischen dem „Bültenweg" (Baugebiet Großer Berg) und der „Bahnhofstraße" (K 50) festgestellt, um einen geordneten Verkehrsabfluß zur Kreisstraße (vor allem Richtung Greven bzw. Nordwalde) zu gewährleisten und einen Umbau der „Nordwalder Straße" zum verkehrsberuhigten Bereich (Verkehrszeichen Nr. 325) zu ermöglichen. Das zwischenzeitlich eingerichtete Provisorium (Kurvenausbau, Gebäudeabriß etc.) über die Trasse der „Eisenbahnstraße" soll dann zugunsten der verkehrlich attraktiveren Lösung entfallen. Durch die direkte Verbindung Bültenweg/K 50 wird nicht allein eine zügige Abwicklung der Ziel-/Quellverkehre des Baugebietes „Großer Berg" ermöglicht, sondern auch das Sportzentrum bedarfsgerecht an das klassifizierte Netz angebunden.

Daneben übernimmt diese Verlängerung des „Bültenweges" zur K 50 wichtige Erschließungsfunktion für den bereits vorhandenen Kindergarten (vgl. B-Plan Nr. 44 Nordwalder Straße/Bahnhofstraße Teil I 2. Änderung) mit einer verkehrssicheren Vorfahrt sowie für die durch den vorliegenden B-Plan betroffenen Baugebiete.

Darüber hinaus ist ein verkehrsgerechter Anschluß an die Bahnhofstraße für die Bus-Anbindung des Bahnhofsbereiches sowie die Erreichbarkeit einer öffentlichen Park- and Ride-Anlage an einem gut erreichbaren Standort unabdingbar. Eine Führung dieser Verkehre allein über die Trasse der vorhandenen „Eisenbahnstraße" ist undenkbar, da die Nähe des Einmündungsbereiches an der K 50 zum Bahnübergang verkehrlich sehr problematisch ist und auch von den ÖPNV-Betreibern als Dauerlösung nicht mitgetragen wird.

Mittelfristiges Ziel der Planung ist es, gemäß Rahmenplan[1] und Verkehrskonzept[2] für den östlichen Gemeindeteil diese „Verlängerung Bültenweg" südlich der K 50 als Innerörtliche Entlastungsstraße weiterzuführen und den Netzschluß zur K 67 „Hanseller Straße" herzustellen. Somit erhält der Verknüpfungspunkt dieser beiden Verkehrsäste mit der klassifizierten Bahnhofstraße eine hervorragende Bedeutung. Dieser Bedeutung soll durch die Einrichtung eines Kreisverkehrs entsprochen werden. Dieser

[1] Planungsbüro Hahm, Städtebaulicher Rahmenplan Altenberge-Ost, Osnabrück, Januar 1996

[2] Planungsbüro Hahm, Verkehrskonzept Gemeinde Altenberge, Osnabrück, März 1995

Kreisverkehrsplatz wird damit als geschwindigkeitsreduzierendes Element die Funktion einer Ortseingangssituation erhalten.

Die Park- and Ride-Anlage wird ebenso wie die zentrale Bushaltestelle dem Einstiegspunkt der Bahn zugeordnet. Durch den grün gestalteten Parkplatz wird die Verflechtung der Verkehrsmittel in diesem Umsteigepunkt attraktiviert. Weiterer Bestandteil dieses Umsteigepunktes ist die Einrichtung überdachter Fahrradstellplätze. Die P+R-Anlage wird an die „Eisenbahnstraße" angebunden.

Die Querschnittsgestaltung der Verlängerung Bültenweg bei einer Regeltrassenbreite von ca. 15 m wird im Zuge der Verkehrsanlagenplanung festgelegt. Aus gestalterischen Gründen wird eine zweiseitige Begrünung in Form einer Allee vorgenommen.

Die „Eisenbahnstraße" soll in ihrem südlichen Teil vorwiegend der Zuwegung der haltepunktsbezogenen Funktionen dienen. Hierzu ist mit Fertigstellung der „Verlängerung Bültenweg" bis zur K 50 die verkehrsrechtliche Festlegung einer Einbahnstraße in nördlicher Richtung vorgesehen. Dadurch werden Ausfahrtskonflikte im Nahbereich des Bahnüberganges ebenso vermieden wie eine ansonsten mindestens 6,0 m breite Fahrbahn. Von dieser Bahnhofszuwegung wird auch die Park and Ride-Stellplatzanlage, welche dem Bahnhof unmittelbar zugeordnet ist, erschlossen. Eine Vorbeifahrt vor einem als Platz gestalteten Bahnhofsvorplatz soll für den Individualverkehr nicht möglich sein. Kleine Wendeanlagen sichern die Befahrung für Anlieger.

Die zentrale Fußwegeachse aus dem Ortskern durch das gesamte Baugebiet „Nordwalder Straße/ Bahnhofstraße" wird an dieser Stelle damit gestärkt. Im Kreuzungspunkt der „Verlängerung Bültenweg" mit der Fußwegeachse kann eine Mittelinsel die Querung erleichtern. Weitere Fußwege in 3,0 m Breite verbessern die unmotorisierte Erschließung vor allem in Richtung Bahnhof.

Im nördlichen Teilstück wird die bestehende „Eisenbahnstraße" zur Bahnlinie hin verschoben, um so zusätzlichen Raum für wohnbauliche Nutzung zu erhalten. Das innerhalb des Plangeltungsbereiches gelegene Teilstück der „Nordwalder Straße" wird verkehrsberuhigt und begrünt ausgebaut. Die untergeordneten Erschließungsstraßen werden in 6,0 bzw. 7,0 m Breite als verkehrsberuhigter Bereich geplant.

An einer zentralen Stelle werden angesichts der angestrebten dichten Bebauung zusätzliche öffentliche Stellplätze als „Parktasche" und als Bestandteil der Verkehrsfläche eingerichtet.

Mit Ausnahme einer „Gemeinschaftsstellplatzanlage" unmittelbar an der K 50, die der geschlossenen Bauzeile nördlich angrenzend unmittelbar zugeordnet ist und von der „Verlängerung Bültenweg" angefahren werden muß, bestehen keine unmittelbaren Reglementierungen über die Lage der privaten Stellplätze.

6.3 Gestaltung

Im Zuge der Realisierung von Altenberger Wohnbaugebieten in der jüngeren Vergangenheit hat sich gezeigt, daß der Gestaltungsspielraum der Bauwilligen nur durch wenige Festsetzungen ein äußerer Rahmen gesetzt zu werden braucht, um eine optisch verträgliche Gestaltung des Siedlungsbildes zu erhalten. Deshalb wird die Bau- und Gestaltungsfreiheit der Bauherren auch hier nur in geringem Umfang eingeschränkt.

Die Altenberger Ortssilhouette soll durch unterschiedlich aufragende Dachkörper nicht gestört werden. Deshalb ist eine zwingend zweigeschossige Bauweise mit begrenzter Drempelhöhe festgesetzt. Die Dachform wird zur Vereinheitlichung und in Berücksichtigung einer hohen Ausnutzung mit einer Neigung von 35 - 50° festgesetzt. Zusätzlich wird eine maximale Firsthöhe bestimmt, die gemessen ab Straßenkrone nächstgelegener öffentlicher Verkehrsfläche zu messen ist. Im flacheren Teilbereich des Plangebietes ist eine geringfügig größere Höhe zulässig. Dadurch wird das Gesamtbild des Ortes nicht beeinträchtigt.

Um die außenwirksame Einheitlichkeit stark exponierter Gestaltungselemente zu gewährleisten, soll zudem die Farbgebung der Dacheindeckung in den Farbtönen rot bis braun mit unglasierten Materialien erfolgen, d.h. schwarze und andersfarbige Ziegel sind unzulässig. Daneben sind allerdings auch begrünte Dachflächen möglich.

Nebenanlagen sollen zur Erhöhung der Einheitlichkeit in den gleichen Materialien und Farben wie die Hauptanlagen errichtet werden. Abweichend davon können diese Nebenanlagen (z.B. Carports, Abfallbehälter) auch begrünt werden. Garagen sind mit Flachdächern zu versehen oder mit der gleichen Dachneigung auszuführen wie das Hauptgebäude.

6.4 Natur und Landschaft

Die Realisierung des Bebauungsplanes stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der entsprechend der gesetzlichen Vorgaben möglichst gering gehalten und, falls unvermeidlich, ausgeglichen werden soll.

Bei der Auswahl der Fläche wurde bereits darauf geachtet, daß großteils weniger wertvolle Flächen (Verkehrsflächen/Wiesen/Weiden) beplant werden. Die Bebauung selbst soll auf relativ kleinen Grundstücken so kompakt und flächensparend, wie möglich ist, erfolgen.

Zur Eingriffsreduzierung bzw. zum Eingriffsausgleich sollen innerhalb des Plangebiets folgende Maßnahmen erfolgen:

Der erhaltenswerte Großbaumbestand, vor allem die Linden im Anschluß an das ehem. Bahnhofsgebäude, ist eingemessen und wird, sofern er sich im Plangeltungsbereich befindet, als jeweils zu erhaltender Einzelbaum festgesetzt. Auch die noch relativ jungen Linden an der Nordwalder Straße erhalten aufgrund ihres Erscheinungsbildes als Baumreihe eine derartige Festsetzung. Diverse Pappeln werden wegen ihrer Schnellwüchsigkeit bzw. ihres bereits hohen Alters (Bruchgefahr) nicht als zu erhalten festgesetzt und teilweise unmittelbar überplant.

Die zwei in Ost-West-Richtung verlaufenden Gräben werden angesichts ihrer Lage mitten im Wohngebiet und ihrer Ausprägung (vgl. ökolog. Fachbeitrag) ebenfalls nicht erhalten. Die öffentlichen und privaten Kfz-Stellplatzanlagen ab 4 Kfz sollen durch Laubbäume überkront werden. Die P + R-Anlage soll zusätzlich ringsrum begrünt werden.

Die Erschließungsstraßen sollen durch Laubbäume (pro 250 m² Straßenfläche mind. ein Baum) und Pflanzbeete begrünt werden. Damit soll eine örtliche Klimaverbesserung (Staubbindung, Verschattung) sowie eine städtebauliche Gestaltung erreicht werden. Die „Nordwalder Straße" soll als zweireihige Allee ausgebildet werden und damit entsprechend des westlich bereits realisierten Abschnittes der Straße ergänzt werden. Die „Verlängerung Bültenweg" soll ebenfalls als Allee gestaltet werden.

Um eine Realisierung der Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Gebietes rechtlich abzusichern, sind wichtige Festlegungen zur Begrünung auf den privaten Grundstücken sowie auf den Verkehrsflächen textlich festgesetzt. Weitere Straßenraumbegrünungen sollen vor allem im Bereich der Trasse der „Eisenbahnstraße" erfolgen. Um die Straßengestaltung flexibel handhaben zu können, werden keine flächenhaften Festsetzungen (z.B. Verkehrsgrünfläche) getroffen.

Die exakte Ermittlung von Eingriff und Ausgleich erfolgt in einer gesonderten Kompensationsberechnung als ökologischem Fachbeitrag zum B-Plan.

Ziel der Planung ist es, angesichts der baulichen Dichte und um nicht zu einer nachhaltigen Störung des ökologischen Gleichgewichtes innerhalb der Gemeinde beizutragen, den nicht innerhalb des Plangebietes zu kompensierenden Eingriff in vollem Umfang an anderer Stelle des Gemeindegebietes vollständig zu ersetzen. Ein derartiger Ausgleich unmittelbar am Ort des Eingriffs wäre nicht ohne wesentliche Einschränkung der Siedlungsflächenerweiterung an dieser Stelle möglich und würde zu einem nicht beabsichtigten weiteren Außenwachstum führen.

7. Immissionen/Altlasten

Zur Ermittlung der Belastungen der zukünftigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes durch den motorisierten Verkehr wurde ein Schallschutzgutachten[3] erstellt. Dabei wurden die Auswirkungen der Kreisstraße 50 (Bahnhofstraße), der Eisenbahnstraße, der Nordwalder Straße sowie der Eisenbahn auf die zukünftige Bebauung bewertet.

Die Belastungen durch Lärmemissionen liegen demnach in den straßen- bzw. eisenbahnnahen Teilen der Baugebiete tags teilweise oberhalb der Orientierungswerte, die die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) festlegt. Eine Überschreitung der Nachtwerte ist nicht festzustellen.

Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung war zunächst eine prognostizierte Belastung der umliegenden Straßen unter Berücksichtigung der Auswirkungen der realisierten Ostumgehung (K 50n). Angesichts des fernen Realisierungszeitpunktes dieser Umgehungsstraße, die wesentliche Entlastungswirkungen für das Plangebiet haben wird, gingen deren Verkehrsentlastungen jedoch nicht in die durchgeführten Berechnungen mit ein. Dadurch soll gewährleistet werden, daß die betroffenen Bürger im Nahbereich der Bahnhofstraße auch im Übergangszeitraum bis zur Fertigstellung der K 50n hinreichend geschützt werden.

Ergebnis der Untersuchung ist, daß sowohl aktive als auch passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden müssen, um eine hinreichende Wohnruhe zu gewährleisten. Die aktiven Schutzmaßnahmen werden im Bereich des „Allgemeinen Wohngebietes" in einer Kombination aus Wall und Wand entlang der Bahnhofstraße (K 50) erfolgen. Die Wand befindet sich dabei innerhalb der als „Öffentliche Grünfläche" festgesetzten Fläche. Die angrenzende „Private Grünfläche" dient als Wallbereich dem Ausgleich des Höhenunterschiedes zwischen dem zukünftigen Geländeniveau und dem erkennbaren Fuß der Wand. Diese Anwallung soll von den privaten Eigentümern bepflanzt und gepflegt werden.

Im Bereich des „Mischgebietes" erfolgt der Schutz zum einen durch die Entfernung empfindlicher Nutzungen vom Hauptemitenten, zum anderen durch passive Schutzmaßnahmen an den baulichen

[3] Planungsbüro Hahm, Schalltechnische Untersuchung für den Bebauungsplan Nr. 57, Osnabrück, Januar 1997

Anlagen. Die Gebäude mit ihrer geschlossenen Front wirken dabei schallschützend auf die nördlich angrenzenden Bereiche.

Um zumindest den Erdgeschossen der südlichen Gebäudefronten einen zusätzlichen Schutz zukommen zu lassen und gleichzeitig die optische Gestaltung des Ortszufahrtsbereiches (Abgrenzung zur Stellplatzanlage) zu verbessern, soll unmittelbar an der K 50 eine kleine Aufwallung erfolgen.

Zum Schutz der Innenräume der im Plan festgesetzten Bereiche sind über die beschriebenen Maßnahmen hinaus Schutzmaßnahmen der Lärmschutzklasse 2 (nach DIN 2719) ausreichend, um die Werte der DIN 18005 einhalten zu können. Diese Anforderung werden bei üblichen Bauweisen von Wandöffnungen und Umfassungsbauteilen gewährleistet.

Die Freiflächen einiger weniger Gebäude sind bei der Betrachtung der freien Schallausbreitung Immissionswerten ausgesetzt, die oberhalb der Orientierungswerte liegen. Ein zusätzlicher aktiver Schallschutz kann jedoch nicht erfolgen, da solch eine Maßnahme aus städtebaulichen Gründen nicht erwünscht ist. Ein gewisser Schutz (z.B. von Terrassen) kann durch versetzte Bauweisen innerhalb der Baukörper bzw. die grundsätzliche Baukörperstellung zum Emitenten erzielt werden. Eine Plazierung der Baukörper ist an allen Stellen derart möglich, daß abgeschirmte Bereiche entstehen. Auf eine gesonderte Festsetzung zur Baukörperstellung wird jedoch bewußt verzichtet, da die lärmbeeinflußten Bereiche klar im Plan erkennbar sind.

Jenseits der Bahnlinie befinden sich mehrere Gewerbegebiete, die hinsichtlich ihrer potentiellen Auswirkungen zu bewerten sind. Das Gewerbegebiet „Entrup" liegt ca. 230 m nördlich der nördlichsten Bauflächen des Wohngebietes. Eine Beeinträchtigung ist angesichts der Abstandsflächenfestsetzung des B-Planes Nr. 50 nicht zu erwarten.

In östlicher Richtung liegt das „Gewerbegebiet Ost II". Der Abstand der Gewerbegebietsflächen des B-Planes Nr. 40 zu den Baugebietsflächen beträgt im Minimum 90 m (ehem. Bahnhofsgebäude). Zu den weiteren Baugebieten beträgt der Abstand mehr als 110 m. Eine Gehölzfläche verstärkt neben der Bahlinie teilweise die trennende Wirkung. In südöstlicher Richtung befindet sich in einer Minimumentfernung von ca. 130 m das „Gewerbegebiet Ost" (B-Plan Nr. 31). Auch von diesem Gebiet ist angesichts der ausgeübten bzw. rechtlich zulässigen Nutzung eine erhebliche Belästigung nicht zu erwarten.

Weitere, die neuen Baugebiete beeinträchtigende Immissionen (wie z.B. Geruchsemissionen durch landwirtschaftliche Betriebe) treten in nennenswerten Umfang nicht auf.

Lärmtechnische Auswirkungen erheblicher Intensität durch die neu festgesetzten Nutzungen auf benachbarte Bereiche sind nicht zu erwarten.

Altlasten bzw. Bodenbelastungsverdachtsflächen im Sinne des Gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr, des Ministeriums für Bauen und Wohnen und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 15.05.1992 innerhalb des Plangebietes sind nicht bekannt und aufgrund der derzeitigen Nutzung der Flächen nicht zu erwarten.

8. Ver- und Entsorgung

Die nötigen Ver- und Entsorgungsleitungen werden überwiegend in den öffentlichen Verkehrsflächen verlegt. Dort, wo dies nicht möglich ist, sichern Leitungsrechte die Trassen und deren langfristige Zugängigkeit ab. Das Schmutzwasser wird über die Erschließungsstraßen den vorhandenen Schmutzwasserkanälen in der „Eisenbahnstraße" und der „Bahnhofstraße" dem Klärwerk Altenberge zugeleitet. Die ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung auf Grundlage genehmigter Pläne ist damit sichergestellt. Die im Bereich der heutigen Eisenbahnstraße verlaufenden Leitungen werden - sofern erforderlich - nach der Straßenverschiebung in die neue Verkehrsfläche verlegt.

Das Niederschlagswasser kann aufgrund der zu erwartenden Bodenverhältnisse im Gebiet nicht ständig versickert werden und wird deshalb nach Rückhaltung in ein dafür vorgesehenes Becken östlich der Bahnanlagen dem Eschhuesbach zugeleitet, wobei der Nachweis ausreichender Kapazität vorhandener Leitungen und Vorflutverhältnisse im Rahmen der wasserwirtschaftlichen Fachplanung erbracht wird.

Es wird jedoch angeregt, durch Zisternen auf den privaten Grundstücksflächen das Niederschlagswasser zurückzuhalten und als Brauchwasser zu verwenden, um Abflußspitzen zu reduzieren und den Trinkwasserverbrauch zu reduzieren.

Die Strom- und Gasversorgung sowie die Trinkwasserbereitstellung wird sichergestellt. Leitungsrechte als Verbindung zu bereits bestehenden Leitungen gewährleisten zusätzliche Trassen der Ver- und Entsorgung.

Zur Einsparung von Energie soll der Bau von Niedrigenergiehäuser bei den privaten Bauherren angeregt werden.

Eine im nördlichen Teil vorhandene Freileitung muß im Zuge der Bauausführung als Erdkabel verlegt werden.

9. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Innerhalb des Plangebietes sind keine Baudenkmäler vorhanden, Bodendenkmäler sind nicht bekannt. Über einen entsprechenden Hinweis im Bebauungsplan wird jedoch auf die Meldepflicht für etwaige Bodenfunde hingewiesen.

10. Flächenbilanz

	Fläche in ha	% Anteil
Allgemeines Wohngebiet	2,41	41,0
Mischgebiet	1,72	29,0
öffentliche Grünfläche	0,16	3,0
Verkehrsfläche	1,62	27,0
(davon besonderer Zweckbestimmung) Bahnhofsvorplatz	(0,07)	(4,2)
(davon besonderer Zweckbestimmung) P + R-Anlage	(0,20)	(12,0)
(davon besonderer Zweckbestimmung) Geh- und Radwege	(0,08)	(5,0)
Gesamtfläche ca.	5,91	100

Die Grundstücksflächen befinden sich überwiegend in der Verfügungsgewalt der Gemeinde Altenberge, so daß der Einsatz bodenordnerischer Instrumente nicht erforderlich ist.

11. Kostenschätzung

Für das Baugebiet werden zum Entwurf des Planes folgende Erschließungskosten überschlägig ermittelt:

1. Verkehrsflächen	3.400.000,00 DM	
2. Begrünung öffentl. Flächen	90.000,00 DM	
3. Schallschutzeinrichtung	150.000,00 DM	
4. Kanalisation Schmutzwasser/Regenwasser	1.100.000,00 DM	
5. Regenrückhaltung	400.000,00 DM	(außerhalb des Plangebietes)
6. Begrünung Regenrückhaltebecken	30.000,00 DM	(außerhalb des Plangebietes)
Summe netto ca.	5.170.000,00 DM	

Gemeinde Altenberge
Der Gemeindedirektor
Altenberge, den 19.10.1998

(Schipper)

Aufgestellt:
Osnabrück, 14.10.1998
Ri/Sc-7134322-37

Planungsbüro Hahm GmbH

Vorstehende Begründung zum Bebauungsplan Nr. 57 „Nordwalder Strasse/Bahnhofstraße, Teil II“ der Gemeinde Altenberge hat mit dem Entwurf des Bebauungsplanes in der Zeit vom 16.11.1998 bis zum 16.12.1998 gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

In seiner Sitzung am 08.02.1999 hat Der Rat der Gemeinde Altenberge hat in seiner Sitzung am 08.02.1999 beschlossen, die vorstehende Begründung vom 19.10.1998 dem Bebauungsplan Nr. 57 beizufügen.

48341 Altenberge, den 08.02.1999

DER GEMEINDEDIREKTOR

(Schipper)