

Bebauungsplan

Nr. III/1/01.21

1.Änderung

„ Arndtstraße, Friedenstraße, Alfred-Bozi-
Straße, Stapenhorststraße, Bahndamm“

Mitte

Satzung

Begründung

Stadtamt, Datum, Telefon:
Planungsamt, 14.11.1983, 3226

1. Ausfertigung

Drucksachen-Nr.:
55/Rat
Wahlperiode:
1979 - 84

- ☒ **Beschlußvorlage**
☐ **Nachtragsvorlage** **der Verwaltung**

	zur Sitzung am:
für die Bezirksvertretung	
☒ Mitte	01.12.1983
für den Ausschuß	
☒ Planungsausschuß	16. 06.12.1983
für den Ausschuß	
☐	
☐ für den Hauptausschuß	
☒ für den Rat der Stadt	19.12.1983
☐ für einen Dringlichkeitsbeschuß	
☐ zur Genehmigung des Dringlichkeitsbeschlusses vom:	

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes):

1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/1/01.21 für das Gebiet
Arndtstraße/Friedenstraße/Alfred-Bozi-Straße/Stapenhorststraße/
Bahnlinie Bielefeld-Hamm (Entwurfsbeschuß)
- Stadtbezirk Mitte -

Freiraum für Beschlußvorschlag und Begründung:

Beschlußvorschlag:

- Der Bebauungsplan Nr. III/1/01.21 einschließlich des Textes für das Gebiet Arndtstraße, Friedenstraße, Alfred-Bozi-Straße, Stapenhorststraße, Bahnlinie Bielefeld-Hamm ist gemäß § 2 Abs. 1 und 6 des Bundesbaugesetzes (BBauG) zu ändern.
- Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. III/1/01.21 wird gemäß Begründung und Änderungsplan als **E n t w u r f** beschlossen. Der geänderte Bebauungsplan ist gemäß § 2 a Abs. 6 BBauG öffentlich auszulegen.
- Von einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 2 a Abs. 1 - 5 BBauG wird gemäß § 2 a Abs. 4 Ziffer 2 BBauG abgesehen, da sich die Änderungen auf das Plangebiet und die Nachbargebiete nur unwesentlich auswirken.

Finanzielle Auswirkungen:

Siehe Seite 5 der Vorlage.

Hotzan
Hotzan
Beigeordneter

Begründung:

- I. Durch diese Änderung werden für den gesamten Geltungsbereich die betreffenden Vorschriften der Baunutzungsverordnung in der neuen Fassung vom 15. September 1977 Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. III/1/01.21.

Die Anpassung der Planfestsetzungen an die neuen Vorschriften ist insbesondere notwendig, um die unter II. vorgeschlagene Nutzungsbeschränkung festsetzen zu können.

- II. Der im beigefügten Übersichtsplan dargestellte Änderungsbereich ① umfaßt die Flächen zwischen Arndtstraße, Elsa-Brändström-Straße und der Bahnlinie Bielefeld/Hamm.

Im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. III/1/01.21 von 1978 wird die Elsa-Brändström-Straße vierspurig auf die Arndtstraße zuführend festgesetzt. Die außerhalb des Plangebietes nachrichtlich dargestellte Weiterführung zur Friedenstraße entspricht der Darstellung des Flächennutzungsplanes von 1979 (Anlage 2: FNP-Ausschnitt). Im Bereich der vorhandenen Unterführung Arndtstraße - mit einer lichten Höhe von 4,00 m und zwei Fahrspuren mit beidseitigen Gehwegen - war im Bebauungsplan neben vier Fahrspuren ein Gehweg auf der Südseite vorgesehen.

Das vorhandene Eckgebäude Elsa-Brändström-Straße 23 ist als Bestand mit Arkadenlösung eingetragen, jedoch als nicht überbaubare Fläche festgesetzt. D. h. bei einem evtl. Abriß des Gebäudes ist nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes eine Neubebauung dieser Teilfläche nicht zulässig. Die geplante Arkade sollte in den o. a. Gehweg der Unterführung münden. Die für Fußgänger erforderliche Durchgangshöhe von mindestens 2,50 m im Lichten wäre aufgrund der vorhandenen lichten Erdgeschoßhöhe des Eckgebäudes von 3,75 m gewährleistet.

Die im Bebauungsplan durch Baugrenzen ausgewiesene überbaubare Fläche endet auf dem südlichen Anschlußgrundstück. Diese Festsetzung wurde getroffen, um der Deutschen Bundesbahn eine Erweiterung der Gleisanlagen im Zusammenhang mit der Verbesserung des Nahschnellverkehrs zu ermöglichen (Anlagen 3 und 4: Verkleinerung und Ausschnitt des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes).

Nunmehr ist vorgesehen, auf die geplante Verlängerung der Elsa-Brändström-Straße über das vorhandene Arbeitsamtgebäude zu verzichten und den geplanten vierspurigen Fahrverkehr mit beidseitigem Sicherheitsabstand durch die vorhandene Unterführung Arndtstraße auf die neue Mindener Straße, unter dem Ostwestfalendamm hindurchzuführen. Die Aufhebung der bisher geplanten "Aufspaltung" (stattdessen "Bündelung" des Verkehrs) wurde bereits durch Änderung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt (Anlage 2: FNP-Ausschnitt, Punktierung der Verkehrsfläche und deren Änderung im Gemischte Baufläche). Diese Neuplanung bedingt jedoch eine Vergrößerung der Radien und Aufweitung der Fahrstreifen im Einmündungsbereich sowie den Fortfall des geplanten einseitigen Gehweges im Unterführungsbereich (Anlage 5: Ausschnitt Ausbauplan des Tiefbauamtes).

Durch die Vergrößerung der Radien und Aufweitung der Fahrstreifen gerät der südliche Fahrbahnrand unter das Eckgebäude und schneidet dieses an. Die vorgenannten Gründe machen die Verlegung des geplanten Gehweges und eines zusätzlich geplanten Radweges in einen getrennten Tunnel erforderlich. Dieser Tunnel soll seinen Standort hinter dem südlichen Widerlager der vorhandenen Unterführung mit einer lichten Höhe von 2,50 m und einer lichten Weite von 6,00 m erhalten.

Nach langjährigen Planungsabstimmungen mit dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, dem Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn sowie nach mehrfachen Änderungen in der langen Entwicklungsphase, während der auch in den davon betroffenen Bebauungsplänen Festlegungen getroffen werden mußten, ohne den Ausgang aller Verhandlungen zu kennen und abwarten zu können, ist inzwischen durch die Genehmigung der Antragsunterlagen und des Entwurfes über die Führung der dem Ostwestfalendamm nachgeordneten Hauptverkehrsstraßen eine klare Aussage getroffen worden.

Nach der vorliegenden Detailplanung ergibt sich eindeutig, daß auf eine Inanspruchnahme der bebauten Teilfläche des Grundstückes Elsa-Brändström-Straße 23 nicht verzichtet werden kann. Der nord-östliche Teilbereich zwischen Bundesbahngleis und Elsa-Brändström-Straße wird deshalb als öffentliche Verkehrsfläche und das aufstehende Gebäude als abzubrechendes Gebäude festgesetzt (Anlage 6: Entwurf zur 1. Änderung des Bebauungsplanes, Änderungsbereich ①). Dies wird wie folgt begründet:

- 1) Die im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. III/1/01.21 aufgrund von Bedenken und Anregungen des Voreigentümers festgesetzte Lösung - Einbau einer Arkade in der Erdgeschoßzone des Gebäudes - reicht für die Anlage eines kombinierten Tunnels für Fußgänger und Radfahrer aufgrund der erforderlichen Vergrößerung der Radien und Aufweitung der Fahrstreifen im Kurvenbereich nicht mehr aus. Die geplante neue Fahrbahnführung läßt einen entsprechenden Umbau des Erdgeschosses mit einer (für Fußgänger ausreichenden) vorhandenen lichten Höhe von 3,75 m nicht zu, da die nunmehr erforderliche Durchfahrtshöhe von 4,50 m unter der Geschoßdecke nicht geschaffen werden kann.
- 2) Die durch alle Obergeschosse hinaufreichenden erkertragenden Konsolen verhindern das Unterfahren, weil sie fast 1,00 m tiefer liegen, als die Unterkante der Deckenkonstruktion der vorhandenen Unterführung, die mit 4,00 m im Lichten heute schon die erforderliche lichte Durchfahrtshöhe von 4,50 m einschränkt. Eine Absenkung der Straße über das unter der Brücke (gem. RAS-Q Ziffer 1,22 vom 13.09.1982) unbedingt notwendige Maß von 4,50 m im Lichten hinaus, ist wegen der im Untergrund vorhandenen Leitungen und wegen der übrigen Hauszugänge nicht möglich.
- 3) Die Lage des geplanten Tunnels erlaubt es nicht, das Haus Elsa-Brändström-Straße 23 zu erhalten, da ein Umbau zur Erhaltung der restlichen Bausubstanz nur unter großem Kostenaufwand und unter Verlust erheblicher Nutzfläche möglich, vom Bauablauf, bautechnisch und wirtschaftlich gesehen, indiskutabel wäre.

- 4) Ein Umbau des gesamten Erdgeschosses für eine Nutzung durch Fußgänger als Zugang zum geplanten Tunnel ist nicht möglich, da dessen Baustelleneinrichtung nur auf der südöstlichen Seite des Bahndammes stehen kann. D. h. die Fläche des betreffenden Grundstückes ist während der Bauzeit für die Bauabwicklung beim Tunnelbau erforderlich. Der Bau des Tunnels von der Nordwestseite her, ist wegen des in diesem Bereich noch in diesem Jahr fertiggestellten Brückenbauwerkes der B 61 n, das mit seinem bereits heute vorhandenen Widerlager in der Flucht der südlichen Tunnelwand steht, praktisch nicht möglich, so daß nur die Fläche des Grundstückes Elsa-Brändström-Straße 23 zur Verfügung stehen wird. Da die Bundesbahn alle Bauwerke unterhalb ihres Gleiskörpers selbst bauen läßt, auch bei Veranlassung und Kostentragung durch andere, wird sie eine Einschränkung ihrer Baustelleneinrichtung und Bauabwicklung ablehnen.
- 5) Die von der Deutschen Bundesbahn zwischenzeitlich vorgeschlagene Aufweitung der vorhandenen Unterführung Arndtstraße hätte deren völligen Neubau mit größerer Stützweite und größerer Konstruktionshöhe zur Folge gehabt.

Diese Ausführung ist sowohl wegen der wesentlich höheren Kosten als auch bautechnisch nicht vertretbar. Eine Vergrößerung der Konstruktionshöhe könnte nur "nach unten" erfolgen, da eine Anhebung des vorhandenen Gleiskörpers nicht möglich ist. Um die notwendige lichte Durchfahrtshöhe von 4,50 m zu erreichen, müßte die Arndtstraße über das vertretbare Maß hinaus abgesenkt werden. Dies wiederum hätte die Verlegung und Erneuerung des Kanalnetzes in sehr weiten Bereichen zur Folge, da die Gefälleverhältnisse für den Kanalabfluß ohnedies an der Grenze des Tragbaren liegen.

Die Deutsche Bundesbahn hat ihre bisherige Absicht, zwei weitere Gleise für den Schnellverkehr auf der Südostseite des vorhandenen Bahnkörpers anzulegen, aufgegeben.

Aufgrund dieser Sachlage kann nunmehr die überbaubare Fläche im Bereich der Elsa-Brändström-Straße und dem Bahnkörper auf den Flurstücken 189 und 190 in Richtung Nordwesten bis zu einem Abstand von 4,50 m zum Bahnkörper, erweitert werden.

Es ist städtebaulich anzustreben, daß bei der Ecklage des Grundstückes Elsa-Brändström-Straße 23 und der planungsrechtlich vorgegebenen Straßenrandbebauung nach Beseitigung des heute vorhandenen Eckgebäudes wieder eine Neubebauung entsteht, die gestalterisch die Ecksituation baulich abrundet.

Zur Verwirklichung dieser städtebaulich sinnvollen Eckbebauung ist es erforderlich, daß für den Änderungsbereich MK₁, d. h. für einen Teil des Flurstückes 189, Flur 81 und für das Flurstück 190 entsprechend der südlich ausgewiesenen Bebauung auch hier eine 3-geschossige Neubebauung in geschlossener Bauweise für eine Kerngebietsnutzung festgesetzt wird.

In dem im Bebauungsplan mit MK1 ausgewiesenen Teilbereich des Kerngebietes sind gemäß § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO sonstige Wohnungen im Sinne des § 7 Abs. 2 Ziffer 7 und Abs. 3 Ziffer 2 BauNVO oberhalb des Erdgeschosses ausnahmsweise zulässig, wenn an dem neuen Baukörper zum Lärmschutz in der Ecklage eine entsprechende Grundrißgestaltung und der Einbau von Lärmschutzfenstern erfolgt. *geändert lt. Ratsbeschluss v. 24.5.84*

III. Der vorgesehene Änderungsbereich ② umfaßt eine Teilfläche der alten Stapenhorststraße. (Anlagen 7 und 8)

Diese Teilfläche der bislang dem Kfz- und Fußgängerverkehr gewidmeten öffentlichen Verkehrsfläche wird im Einmündungsbereich der alten Stapenhorststraße in die Alfred-Bozi-Straße für eine private Nutzung als Grünfläche und zum Teil für das Anlegen von Stellplätzen und einer privaten Zufahrt in Zuordnung zu dem angrenzenden Flurstück 517 ausgewiesen; zugleich soll über die Teilfläche privatrechtlich eine Zufahrt zu dem Flurstück 516 gesichert werden.

Da der Durchgangskraftfahrzeugverkehr in diesem Bereich entfällt, ist die Reduzierung der öffentlichen Verkehrsfläche vertretbar.

Die verbleibende öffentliche Verkehrsfläche soll als Mischverkehrsfläche (Fahr-, Rad- und Fußweg) mit Bepflanzung ausgebaut werden.

Frühzeitige Bürgerbeteiligung:

Eine frühzeitige Bürgerbeteiligung ist zu dieser Bebauungsplanänderung nicht erforderlich, da sich die Änderung auf das Plangebiet nur unwesentlich und auf die Nachbargebiete gar nicht auswirkt.

Finanzielle Auswirkungen:

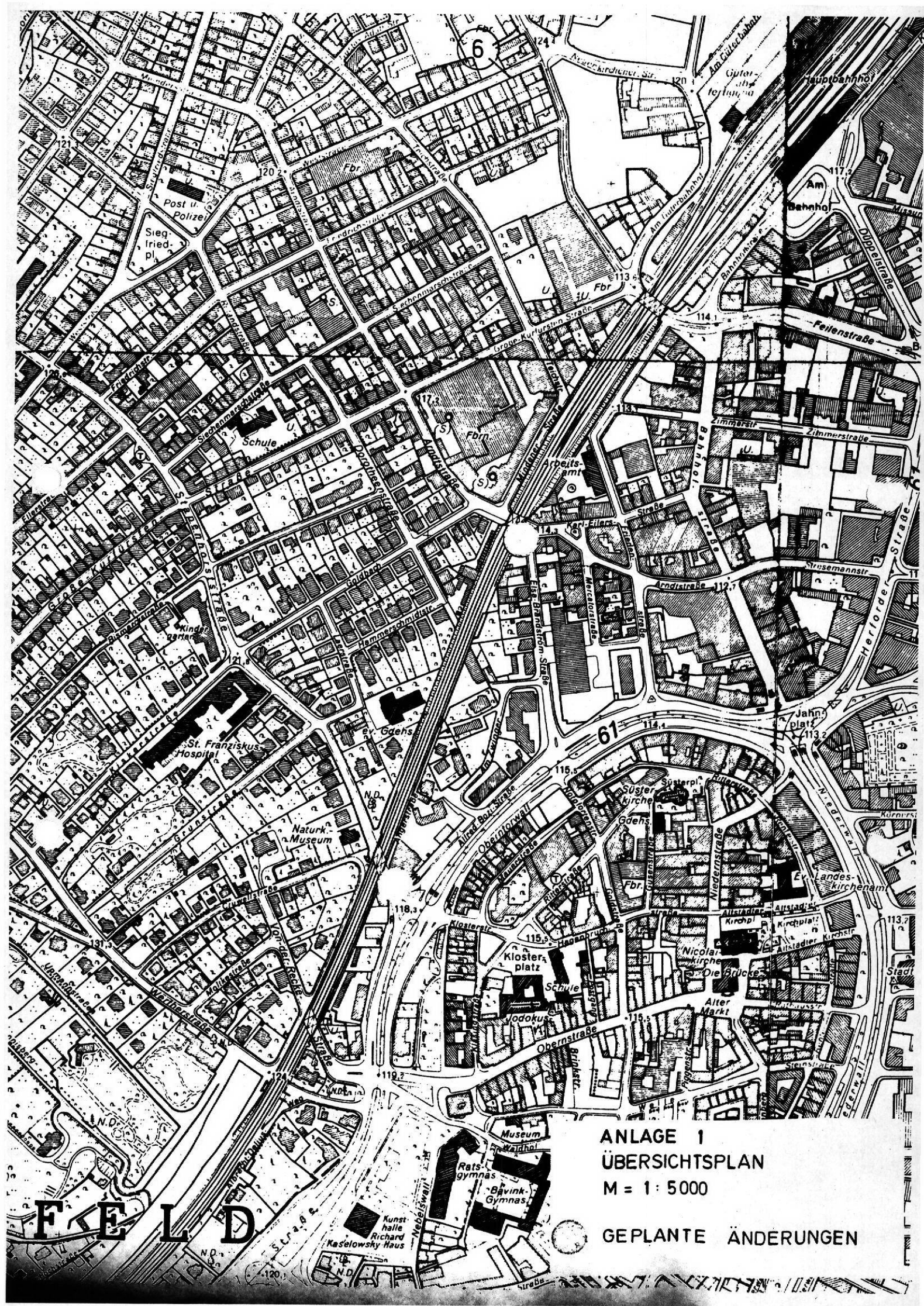
Der Stadt Bielefeld entstehen für städtebauliche Maßnahmen (Grund-erwerb) Kosten in Höhe von 530.000,-- DM.

Die Kosten für den Abbruch des Gebäudes (ca. 65.000,-- DM) und den Neubau des Tunnels (ca. 1,8 Mio. DM) sind voll zuschußfähig. Sie werden zu 85 % durch Landes- und Bundeszuschüsse abgedeckt.

Amt:

Planungsamt

Bielefeld, den 14.11.1983



ANLAGE 1
ÜBERSICHTSPLAN
M = 1:5000

GEPLANTE ÄNDERUNGEN

FELD



ANLAGE 2

AUSSCHNITT DES FNP

M = 1 : 10 000

STADT BIELEFELD

BEBAUUNGSPLAN III/1/0121

STADTBEZIRK MITTE

BEZEICHNUNG

ARNDTSTR. FRIEDENSTRASSE ALFRED-BOZI-STRASSE
STAPENHORSTSTRASSE BAHNHOFSTR.

BAUNUTZUNGS U BAUGESTALTUNGSPLAN

ANLAGE M=1:500 AUSFERTIGUNG

ZEICHENERKLÄRUNG

- GRENZE DES RÄUMLICHEN GELTUNGSBEREICHES BEBAUUNGSPLANES
- BAUGRENZE
- ABGRENZUNG VON FLÄCHEN MIT UNTERSCHIEDLICHEM MASS DER NUTZUNG

ART DER BAULICHEN NUTZUNG UND ÜBERBAUBARE FLÄCHEN



KERNGEBIET

MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

ERGÄNZENDE BAUDRUCKER DARSTELLUNG ZWINGEND FÜR STRICHART DACHFORM U DACHNEIGUNG

- 1 VOLLESGESCHOSSE FLACHDACH DACHNEIGUNG - 5°
- 2 VOLLESGESCHOSSE FLACHDACH DACHNEIGUNG - 5°
- 3 VOLLESGESCHOSSE FLACHDACH DACHNEIGUNG - 5°
- 4 VOLLESGESCHOSSE FLACHDACH DACHNEIGUNG - 5°
- 5 U MEHR VOLLESGESCHOSSE FLACHDACH DACHNEIGUNG - 5°
- 6 VOLLESGESCHOSSE + DACHGESCHOSSE
GEMEINIGES DACH ZWINGEND
DACHNEIGUNG IN ANGLEICHUNG
AN DAS VORH. GEBÄUDE ARNDTSTR. II

ZAHLE DER VOLLESGESCHOSSE ALS HOCHSTGRENZE

ART DER BAUWEISE

GESCHLOSSENE BAUWEISE

BAULICHE ANLAGEN U EINRICHTUNGEN FÜR VERSORUNGSANLAGEN

FLÄCHE FÜR VERSORUNGSANLAGE (KASSENVERKEHR)

ÖFFENTL. VERKEHRSANLAGEN

GEWEGE STANDSPUR FARBEN SCHRAMMBORD

ÖFFENTL. GRÜN IN VERKEHRSFLÄCHEN

ARKADE ÜBERBAUUNG DER ÖFFENTLICHEN VERKEHRSFLÄCHE AB 1. OBERGESCHOSSE

PRIVATE VERKEHRSFLÄCHEN

BEFAHRBARE WEGE

STELLPLATZ

SONSTIGE FESTSETZUNGEN

BESTEHENDE BEBAUUNG

ZUM ABBRUCH BESTIMMTE GEBÄUDE

MIT LEITUNGSRECHTEN ZU BELASTENDE FLÄCHEN

MIT GEH-FAHR- U LEITUNGSRECHTEN ZU BELASTENDE FLÄCHEN

ENTSORGUNGSLEITUNG

ENTSORGUNGSLEITUNG VORHANDEN

ENTSORGUNGSLEITUNG GEPLANT

ENTSORGUNGSKANAL VORHANDEN

ENTSORGUNGSKANAL GEPLANT

ANZUPFLANZENDE U ZU ERHALTENDE BÄUME

STÜTZHAUER

VORHANDENE U ZU ERHALTENDE BAUM

VERSORGUNGSLEITUNG

10 KV ELT KABEL

FERNWÄRMUNG

GEPLANTE GAS- UND WASSERLEITUNGEN

VORHANDENE GAS- UND WASSERLEITUNGEN

VORHANDENE GAS- UND WASSERLEITUNGEN

ZU DIESEN BEBAUUNGSANLAGE GEHÖRIGES

BAUNUTZUNGS- VERKEHRS- UND GRUNDSTÜCKSPLAN, DER TEXT- UND DIE BEZEICHNUNG

FL 96

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

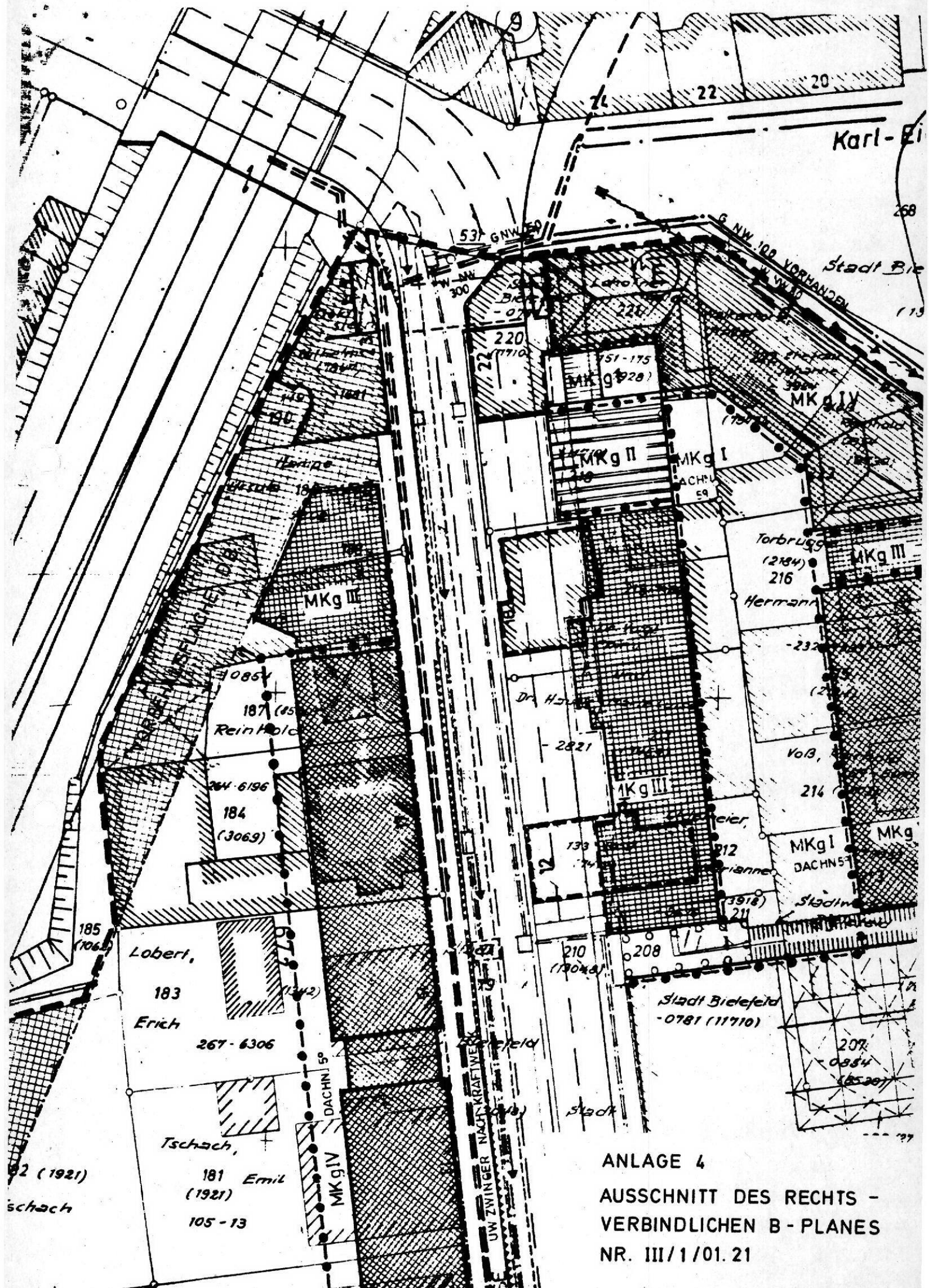
FL 92

FL 92

FL 92

FL 92

FL 92





ANLAGE 5
AUSSCHNITT DES AUSBAU -
PLANES
M = 1 : 500



~~RADWEG~~
~~FUSSWEG~~

M/K-2

MKgIII

MKg II

10854

1871/85

Reinhold

264 6196

184

(3069)

186

1706

Robert,

183

Erich

267-6306

Ischnactis

181 *Emilia*

(1921)

105 - 13

mkg!v

ANLAGE 6

ENTWURF ZUR 1. ÄNDERUNG
DES BEBAUUNGSPLANES
NR. III / 1/01.21

ÄNDERUNGSBEREICH ①

M = 1 : 500

U. ZU-
UME

VORHANDENE UND ZU
ERHALTENDE BÄUME

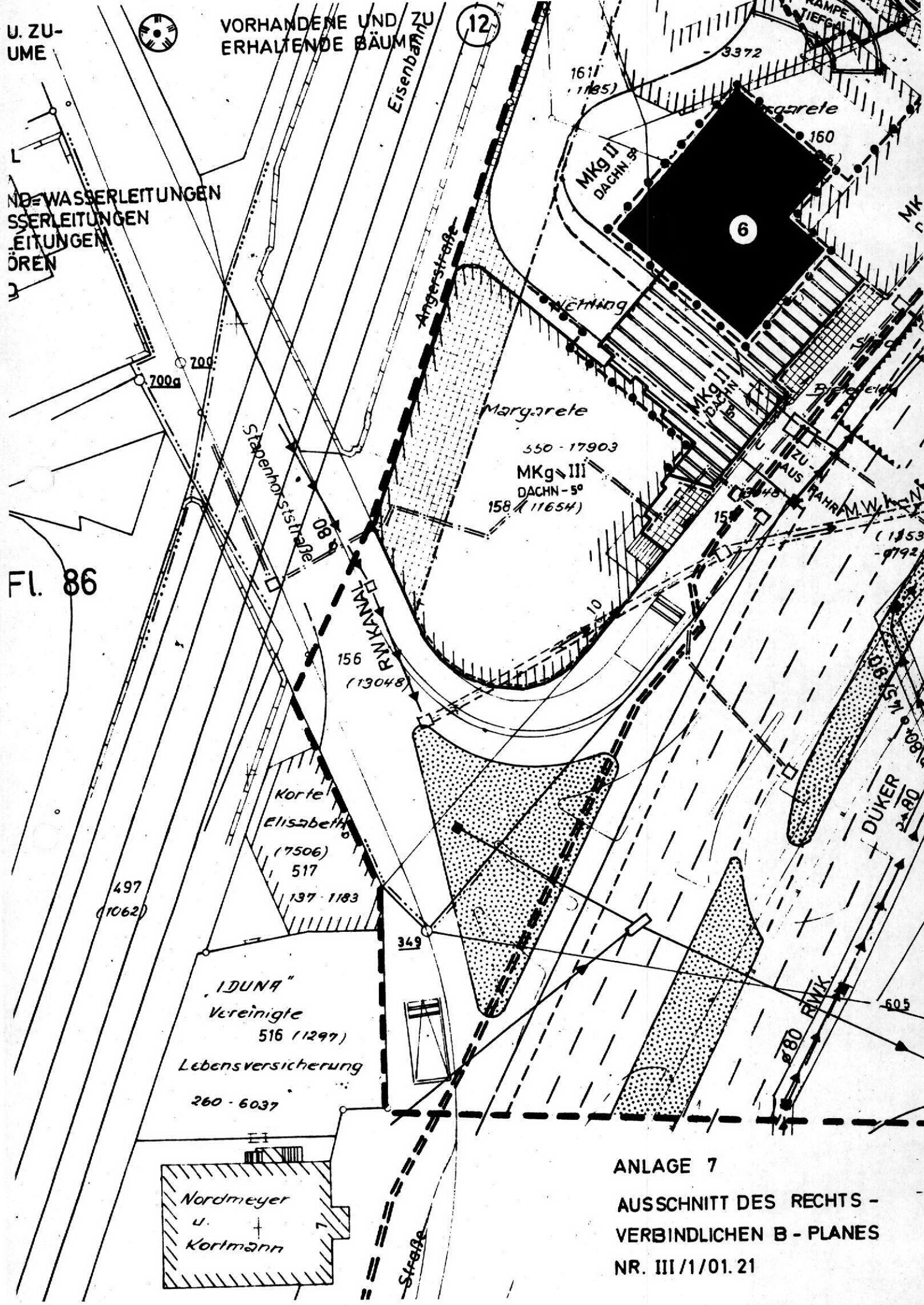


Eisenbahn

12

ND-WASSERLEITUNGEN
SSERLEITUNGEN
EITUNGEN
ÖREN

Fl. 86



ANLAGE 7

AUSSCHNITT DES RECHTS-
VERBINDLICHEN B - PLANES
NR. III/1/01.21

NGSKANAL GEPLANT

NZENDE U. ZU-
ENDE BÄUME

JER

.T KABEL
NG

GAS- UND WASSERLEITUNGEN
NE WASSERLEITUNGEN
NE GASLEITUNGEN
AN GEHÖREN
HRS-UND
EXT-UND

ANZUPFLANZENDE STRÄUCHER

VORHANDENE UND ZU
ERHALTENDE BÄUME

13

Eisenbahn

Angerstraße

Margarete

MKg III
DACHN - 5°

Fl. 86

2

BEFAHRBAR

Korte
Elisabeth
(7506)
517
137 1183

"IDUNA"
Vereinigte
516 (1297)
Lebensversicherung
260 6037

Nordmeyer
u.
Kortmann

ANLAGE 8
ENTWURF ZUR 1. ÄNDERUNG
DES BEBAUUNGSPLANES
NR. III/1/01.21
ÄNDERUNGSBEREICH ②
M = 1:500

STADT BIELEFELD

BEBAUUNGSPLAN III/1/0121

STADTBEZIRK MITTE

BEZEICHNUNG

ARNDTSTR. FRIEDENSTRASSE ALFRED-BOZI-STRASSE
STAPENHORSTSTRASSE BAHNHOFSTR.

BAUNUTZUNGS U BAUGESTALTUNGSPLAN

ANLAGE M=1:500 AUSFERTIGUNG

ZEICHENERKLÄRUNG

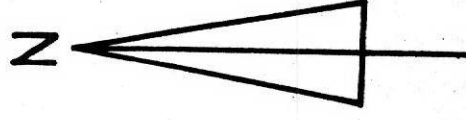
1. ÄNDERUNG

--- GRENZE DES RÄUMLICHEN GELTUNGSBEREICHES BEBAUUNGSPLANES

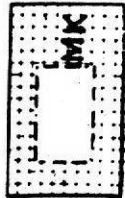
--- BAUGRENZE ---*---*---*--- BAUGRENZE AUFGEHOBEN

--- GRENZE DES ÄNDERUNGSBEREICHES

--- ABGRENZUNG VON FLÄCHEN MIT UNTERSCHIEDLICHEM ART UND MASS DER NUTZUNG



ART DER BAULICHEN NUTZUNG U. UBERBAUBARE FLACHEN



KERNGEBIET



TEILFLÄCHE DES KERNGEBIETES
SONSTIGE WOHNUNGEN SIND GEM. § 1 ABS. 5 UND 6
BAU NVO IM SINNE DES § 7 ABS. 2 ZIFFER 7 UND
ABS. 3 ZIFFER 2 BAU NVO UNZULÄSSIG.

MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

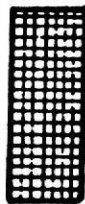
EINGETRAGENE BAUKÖRPER DARSTELLUNG ZWINGEND FÜR: FIRSTRICHTUNG DACHFORM U. DACHNEIGUNG



1 VOLLGESCHOSS FLACHDACH DACHNEIGUNG - 5°



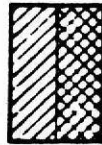
2 VOLLGESCHOSS FLACHDACH DACHNEIGUNG - 5°



3 VOLLGESCHOSS FLACHDACH DACHNEIGUNG - 5°



4 VOLLGESCHOSS FLACHDACH DACHNEIGUNG - 5°



4 VOLLGESCHOSSE + DACHGESCHOSS.
GENEIGTES DACH ZWINGEND,
DACHNEIGUNG IN ANGLEICHUNG
AN DAS VORH. GEBÄUDE ARNDTSTR. 11



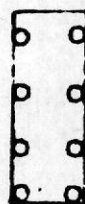
5 U. MEHR VOLLGESCHOSSE FLACHDACH DACHNEIGUNG - 5°

ZAHL DER VOLLGESCHOSSE ALS HOCHSTGRENZE

ART DER BAUWEISE

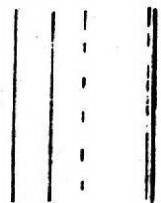
9 GESCHLOSSENE BAUWEISE

BAULICHE ANLAGEN U. EINRICHTUNGEN FÜR VERSORGUNGSANLAGEN



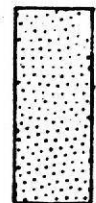
FLÄCHE FÜR VERSORGUNGSANLAGE
(UMSPANNWERK) (TRAFO)

ÖFFENTL VERKEHRSANLAGEN

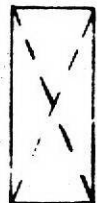


GEHWEG
STANDSPUR
FAHRBAHN
SCHRAMMBORD

UNTERTEILUNG IM
EINZELNEN NUR
NACHRICHTLICH



ÖFFENTL GRÜN IN VERKEHRSFLÄCHEN



ARKADE
UBERBAUUNG DER ÖFFENTLICHEN
VERKEHRSFLÄCHE AB 1. OBERGESCHOSS

PRIVATE VERKEHRSFLÄCHEN



BEFAHRBARE WEGE



STELLPLATZE



SONSTIGE FESTSETZUNGEN

PRIVATE GRÜNFLÄCHE



BESTEHENDE BEBAUUNG

(E) ERHALTENSWERTES GEBÄUDE
(NACHRICHTLICH)

F. 82

16

(Kuhbauseiten
begehrt)

709

20

710

