

781

**Stadt Bünde  
Amt für Stadtplanung  
und Bauordnung  
Abt. Stadtplanung  
Az.: 61/622-35-101**

## ***Begründung***

**zum Bebauungsplan Nr. 101 Gemarkung Bünde**

**"Wittekindstraße"**

**Begründung zum Satzungsbeschuß gemäß § 10 BauGB**

**Stand: 17. April 1996**

- I. Grund der Aufstellung**
  1. Bisherige Planungen und Verfahrensablauf
  2. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan
  3. Gründe für die Verkehrsplanung
  
- II. Darstellung der Straßenbaumaßnahme**
  
- III. Lärmschutz**
  
- IV. Umweltschutz**
  
- V. Bebauung / Maßnahmen**
  1. Regelungen zur Bebauung
  2. Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung
  
- VI. Denkmalschutz, Denkmalpflege**
  
- VII. Kosten**
  
- VIII. Ergänzung der Begründung zum Satzungsbeschluß  
des Rates der Stadt Bünde**

## **I. Grund der Aufstellung**

Die Stadt Bünde will mit der Durchführung dieser verbindlichen Bauleitplanung die planungsrechtlichen Grundlagen für den Ausbau der Wittekindstraße schaffen und damit den Netzschluß zwischen der Klinkstraße und Herforder Straße in Verlängerung der Levisonstraße herstellen. Träger der Straßenbaulast ist die Stadt Bünde. Es handelt sich also um den Ausbau einer Gemeindestraße, der kein Planfeststellungsverfahren erfordert. Die Wittekindstraße wird jedoch zukünftig die Funktion einer Hauptverkehrsstraße haben (diese hat sie planerisch im Flächennutzungsplan bereits seit ca. 25 Jahren) und ggf. letztendlich die Eigenschaft einer Landesstraße erhalten. Die damit verbundenen zu erwartenden Auswirkungen auf die privaten und öffentlichen Belange sind im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens zu untersuchen und einer gerechten Abwägung zu unterziehen.

### **1. Bisherige Planung und Verfahrensablauf**

Die Planung des Abschnittes "Wittekindstraße" innerhalb des Ersatzstraßenzuges für Haupt-, Bahnhof- und Fünfhausenstraße (ehem. Ortsdurchfahrt L 545) hat ihren Ursprung in der Untersuchung zum Generalverkehrsplan (Christoffers, Essen, 1967), der schon vor der Kommunalen Neugliederung vom Planungsverband Bünde - Ennigloh in Auftrag gegeben wurde. Ergänzend dazu entsteht 1970/71 eine Konzeptionsplanung (LEG NW, Bielefeld) für den Stadtkernbereich, in der diese Verkehrsplanung weiter verfestigt wird. Ebenfalls in dieser Zeit wird der erste Aufstellungsbeschluß zum Bebauungsplan Nr. 101 gefaßt.

Bedenken während des Verfahrens zum Bebauungsplan machen eine neue Untersuchung "Verkehrsuntersuchung Südtangente Bünde" (IVV Achen 1974) erforderlich, die u. a. zu einer Reduzierung des Straßenquerschnitts führt, aber die Trassenführung über die Wittekindstraße wiederum favorisiert. Der Rat der Stadt Bünde spricht sich in seiner Sitzung am 29. Oktober 1974 nach eingehenden Beratungen für diese Lösung aus und beschließt den jetzigen Trassenverlauf. Am 25. März 1975 wird ein dementsprechender Aufstellungsbeschluß gefaßt. Die Offenlegung erfolgt im April / Mai 1975. Der Regierungspräsident Detmold genehmigt den Plan am 28. April 1976 unter Auflagen, denen der Rat der Stadt Bünde beitrifft. Der Bebauungsplan wird mit Bekanntmachung am 5. und 10. Juni 1976 rechtsverbindlich.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der Entlastungsstraße steht ab 1977 das Planfeststellungsverfahren zur Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Hauptstraße /

Bahnhofstraße. Die öffentliche Auslegung findet im Juni / Juli 1977 statt. Der Planfeststellungsbeschuß erfolgt am 22.10.1982 und liegt im November / Dezember öffentlich aus.

In einem Normenkontrollverfahren erkennt das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen mit Urteil vom 15.2.1985 für Recht, daß der Bebauungsplan aus Abwägungsdefiziten, vor allem im Bereich des Immissionsschutzes nichtig ist. Die grundsätzliche Machbarkeit des geplanten Trassenverlaufes wird jedoch nicht in Frage gestellt. Zu diesem Zeitpunkt ist das mittlere Straßenteilstück zwischen Blankener Straße und Klinkstraße fertiggestellt. Für den nördlichen Straßenabschnitt zwischen Holser Straße und Blankener Straße wird vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt - öffentliche Auslegung April / Mai 1985, Planfeststellungsbeschuß vom 7.6.1988 -. Mehrere Anträge gegen die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses haben vor Gericht keinen Erfolg. Vorsorglich wird im Juli 1985 der Aufstellungsbeschuß für das östliche Teilstück der Entlastungsstraße bekannt gemacht, um bei entgegenstehenden baulichen Maßnahmen planerisch rasch handeln zu können.

Nach Schließung des Bahnübergangs Hauptstraße / Bahnhofstraße im November 1987 kommt es zu erheblichen Verkehrsverlagerungen auf angrenzenden Streckenabschnitten, die sich nach Freigabe des nördlichen Straßenabschnitts im Juni 1992 erfreulich gut lösen.

Die "Verkehrsuntersuchung Stadt Bünde" (TIC Sept. 1986) betrachtet u. a. ausführlich die Notwendigkeit einer Realisierung der Entlastungsstraße und stellt sie als einen sinnvollen Beitrag zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme dar.

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bünde (PbH; Osnabrück, 1991) wird als Planungsempfehlung zur Verkehrsnetzstrukturierung die Umstufung der Wittekindstraße zur Hauptverkehrsstraße und der Lückenschluß zwischen Levisonstraße und Herforder Straße abermals vorgeschlagen.

Zusammenfassend sind aus den verschiedenen Untersuchungen folgende grundsätzliche Aussagen für die Planung zutreffend:

- a) Generalverkehrsplan Bünde-Ennigloh  
Verkehrsuntersuchung und verkehrstechnische Vorentwürfe Dipl.-Ing. Claus Christoffers, Essen, Mai 1967 (Auszug)
  - Die Wittekindstraße bewirkt durch ihre kernstadtnahe Lage eine optimale Entlastung des Stadtkerns; die Stadtkernzufahrten sind nur kurz und nicht mehr durch Querstraßen unterbrochen (S. 32).
  - Die Ersatzstraße für die heutige Ortsdurchfahrt L 545 sollte im Zuge der Wittekindstraße und Herforder Straße geführt werden (S. 36).

b) Verkehrsuntersuchung Südtangente Bünde

Ingenieurgruppe IVV Aachen, 1974 (Auszug)

- Die Belastung der Südtangente ist im Netz 1 (Wittekindstraße) größer als im Netz 2 (Südring). Die Kernstadtnähe führt naturgemäß zu einem stärkeren Sog dieses Straßenzuges auf tangierende und radial ausgerichtete Verkehrsströme. Infolgedessen ist auch auf den Kernstadtstraßen selbst eine gewisse Entlastung zu erreichen, was bereits deutliche Prioritäten für diese Tangentenlösung setzt (S. 13/14).
- Unter Beachtung aller Argumente erweist sich somit das Netz 1 als das zweckmäßigste unter den vorgegebenen Netzsystemen. Dieses System sollte den weiteren Überlegungen und Detailplanungen zugrunde gelegt werden (S. 15).
- Aufgrund einer Nutzwertanalyse konnte ermittelt werden, daß die Netzlösung 1 mit der kernstadtnahen Südtangente für Bünde die beste Erschließungsform darstellt. Es wird empfohlen, den Ausbau des Hauptverkehrsstraßengerippes nach dieser Konzeption durchzuführen (S. 17).

c) Verkehrsuntersuchung Stadt Bünde

TIC Hemmingen/Hannover, September 1986 (Auszug)

Hierzu (Stadtentlastungsstraße) existieren bereits fundierte Untersuchungen, die insbesondere zum Ergebnis haben, daß eine Entlastungsstraße in der hier untersuchten Führung eine verkehrlich sinnvolle Lösung für die Stadt Bünde darstellt. Eine Führung der Entlastungsstraße weiter südlich durch den Südring weist gegenüber der jetzt untersuchten Lösung zahlreiche Nachteile auf. Das gleiche gilt für die Realisierung einer weiteren Anschlußstelle an die Bundesautobahn A 30. Auch die im Rahmen dieser Untersuchung erhobenen Analysedaten bestätigen diese Ergebnisse.

Bestandteil der Untersuchung war die Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten zur Minimierung der mit der Entlastungsstraße verbundenen Auswirkungen. Diese Lösungsmöglichkeiten werden im folgenden aufgezeigt.

- Das städtebaulich empfindlichste Teilstück der Entlastungsstraße stellt die Wittekindstraße dar. Aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsumlegung ist der Variante 2 - Wittekindstraße ohne Sperrung der Fünfhausenstraße - der Vorzug zu geben. Die Sperrung der Fünfhausenstraße, wie im ehemaligen Bebauungsplan vorgesehen, führt in der Variante 1 in der Wittekindstraße zu deutlich höheren Belastungen als in der Variante 2.

Im Zuge der Wittekindstraße ist der Wahl des Ausbaquerschnitts und der städtebaulichen Integration der Verkehrsanlage besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Aufgrund der Prognoseverkehrsmengen (Variante 2) wird eine 6,5 m breite Fahrbahn als eine angemessene Lösung vorgeschlagen.

- Bei der im Umlegungsmodell zugrundegelegten Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Verbindung durch die Stadt Bünde (Herforder Straße, Fünfhausenstraße, Wittekindstraße, Entlastungsstraße) findet keine Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Autobahn auf die innerstädtische Route statt. Dieser Aspekt ist bei allen Ausbauplanungen der übrigen Straßenzüge (Herforder Straße etc.) zu berücksichtigen.
- Als Gesamtergebnis ist festzustellen, daß unter Beachtung der geschilderten Randbedingungen die Realisierung der Stadtentlastungsstraße einen sinnvollen Beitrag für die Lösung der verkehrlichen Probleme in der Innenstadt von Bünde leisten kann (S. 29/30).

d) Verkehrsentwicklungsplan Stadt Bünde  
PbH, Osnabrück, 1991 (Auszug)

- Quintessenz aus diesen Modellrechnungen ist, daß das Hauptverkehrsstraßennetz von seiner funktionalen Zweckerfüllung den verkehrlichen Notwendigkeiten genügt und keiner zusätzlichen Erweiterungen bedarf.  
Lediglich Netzergänzungen in Form von Lückenschlüssen (insbesondere Verlängerung der Levisonstraße zur südwestlichen Kerntangente) oder Verkehrsführungen durch städtebaulich weniger sensible Bereiche (z.B. Entlastung des Bereichs "Fünfhausenstraße" wegen unmittelbarer Schulnähe) erscheinen sinnvoll, um hochbelastete sensible Bereiche wirkungsvoll zu entlasten, wie ebenfalls durch die EDV-Modellrechnungen nachgewiesen wurde (s. /2.6/)
- Folgende Ergänzungen bzw. Rückstufungen werden empfohlen bzw. als fertiggestellt vorausgesetzt:
  - Netzschluß zwischen Knoten Holser/Holzhauser Straße und Osnabrücker/Blankener Straße (nördliche Verlängerung Levisonstraße, z.Z. in Bau)
    - heute fertiggestellt -
  - Wilhelmstraße und Wollfeldstraße sind künftig Erschließungsstraßen
  - Durchstich westliche Borriesstraße zum neuen Knotenpunkt Holser Straße/ Holzhauser Straße/ "westliche Entlastungsstraße" (z.Z. in Bau)
    - heute fertiggestellt -
  - Wittekindstraße wird zur Hauptverkehrsstraße heraufgestuft als Verbindung zwischen Levisonstraße und Herforder Straße
  - Fünfhausenstraße wird auf diesem Abschnitt Erschließungsstraße (S. /3.2 /und weitere Aussagen S. /3.8/3.9/)

Gestützt durch diese umfassenden Planungsempfehlungen, weitergehende schalltechnische Untersuchungen, Ausbautentwurf und landschaftspflegerische Begleitplanung soll das Bauleitplanverfahren durchgeführt werden. Die Bürgeranhörung zur vorliegenden Planung findet am 17. Mai 1994 statt. Von den Anliegern der Wittekindstraße werden massive Bedenken vorgebracht. Der Aufstellungsbeschuß wird dennoch im Juli 1995 neu gefaßt. Das Plangebiet wird so begrenzt, daß alle vom Straßenausbau "Wittekindstraße" tatsächlich betroffenen Baugrundstücke erfaßt sind, das bedeutet eine nicht unwesentliche Verkleinerung des Gebietes gegenüber dem Aufstellungsbeschuß 1985.

**2. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**

Der Straßenzug Wittekindstraße ist im genehmigten Flächennutzungsplan der Stadt Bünde als Verkehrsfläche zwischen Levisonstraße und Herforder Straße, als östliches Teilstück der sogenannten "Stadtentlastungsstraße", geplant. Nördlich des Straßenzuges ist gemischte Baufläche dargestellt, südlich gemischte Baufläche, Wohnbaufläche und Fläche für Gemeinbedarf. Im Verlauf der Herforder Straße schließen sich dann gewerbliche und gemischte Baufläche an. Das Entwicklungsziel Wohnbaufläche soll nicht weiter verfolgt werden, da bereits gemischte Nutzungen vorhanden sind, die sich zukünftig in dieser Ortslage auch verdichten sollen. Dies kann auch Vorteile für die Eigentümer im Hinblick auf die erweiterten Möglichkeiten bei Art und Maß der baulichen Nutzung bringen. Der Flächennutzungsplan wird im Rahmen einer Gesamtüberarbeitung (Auftragsvergabe April 1995) in diesem Punkt angepaßt.

**3. Gründe für die Verkehrsplanung**

Die Verkehrsplanung beinhaltet den Ausbau der Wittekindstraße als Netzschluß der inneren Stadtentlastungsstraße von der Levisonstraße (L 545) bis zur Herforder Straße (L 545) mit einer Baulänge von rd. 650 m. Die Ausbaumaßnahme "Wittekindstraße" resultiert aus verschiedenen Verkehrsuntersuchungen, zuletzt aus den Ergebnissen des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Bünde.

Die wichtigsten Verkehrswege im Gebiet Bünde/Ennigloh der 60iger Jahre stellen die Ost-West-Verbindung in Richtung Melle-Osnabrück über die Wasserbreite, Bahnhofstraße und Wilhelmstraße bzw. in Nord-/Süd-Richtung von Holzhausen/Holsen/Ennigloh nach Herford, Enger, Spenge und Bielefeld dar. Diese Nord-/Süd-Beziehung wickelt sich über die Hauptstraße/Bahnhofstraße als innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit Landesstraßenfunktion ab.

Außerdem befindet sich in direkter Nachbarschaft auf ehemaligem Ennigloher Gebiet der Bänder Bahnhof (Achse Löhne Osnabrück), ein weiterer wichtiger Standort des Personen- und Güterverkehrs, der seit Ende des letzten Jahrhunderts wohl auch Anlaß dazu ist, daß

sich entlang der Bahnhofstraße / Hauptstraße, der wichtigsten Verbindungsstraße zwischen den Hauptorten Bünde und Ennigloh, ein Geschäftsband entwickelt. Nördlich und südlich der Wasserbreite kommt es zu gewerblichen Niederlassungen. In den 60iger Jahren schließlich ist abzusehen, daß - wie in den anderen Städten auch - erhöhtes Kfz-Aufkommen die bisherigen Hauptverkehrsstraßen derart belastet, daß Maßnahmen getroffen werden müssen, die Verkehrsströme in bestimmten Bereichen auf andere Trassen bzw. neue Trassen umzuleiten. Dies trifft auch auf die beschriebene Nord-/Süd-Trasse einer stark befahrenen Landesstraße zu, zumal der höhengleiche Bahnübergang im Verlauf der Bahnhofstraße/Hauptstraße einen vernünftigen Verkehrsfluß nicht mehr gewährleistet.

Eine erste Verbesserung der Verkehrssituation wird erreicht, als im Zuge des Autobahnneubaus (A 30) die Blankener Straße zum Zubringer ausgebaut wird, so daß der Ost-/West-Verkehr nun gradlinig das Stadtgebiet durchquert. Die A 30 nimmt den überörtlichen Verkehr aus Richtung Melle - Osnabrück in Richtung Herford und Löhne auf.

Eine zusätzliche Entlastung für die untere Bahnhofstraße (ab Kreuzung Wasserbreite in Richtung Else) erfolgt durch den Bau des Stadtkernringes im Zuge der parallelverlaufenden Lettow-Vorbeck-Straße.

Dies allein bringt jedoch für den Gesamtbereich des Geschäftsbandes keine zufriedenstellende Lösung, daher bleibt es ein wichtiges Ziel der Stadt Bünde, die Bahnhofstraße und Hauptstraße vom Durchgangsverkehr zu befreien und Entwicklungsmöglichkeiten für die Geschäftsbereiche zu schaffen.

Hierfür dient auch der geplante Ersatzstraßenzug für die Bahnhofstraße und Hauptstraße als innere Stadtentlastungsstraße, der den innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr verteilen und den verbleibenden Durchgangsverkehr aufnehmen soll.

In der "Verkehrsuntersuchung TIC" wird zusammenfassend festgestellt, daß das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet maßgeblich von den Ziel-, Quell- und Binnenverkehren bestimmt wird. Der Durchgangsverkehr mit circa 23 % am Gesamtverkehrsaufkommen (bezogen auf den Kordon) besteht zu weit über 60 % aus Fahrtbeziehungen, die im vorhandenen Netz nicht verlagerungsfähig sind, ohne daß Neubaumaßnahmen oder restriktive Netzunterbrechungen realisiert sind. Im Hinblick auf eine Reduzierung der Gesamtbelastung spielen die zur Zeit verlagerungsfähigen Durchgangsverkehrsströme eine untergeordnete Rolle, bedeutender ist hier eine Änderung in der Routenwahl des Ziel- und Quellverkehrs. Es sind dies im wesentlichen die Beziehungen aus Richtungen Süden in die nördlich gelegenen Stadtteile und entgegengesetzt.

Auch die im Verkehrsentwicklungsplan 1991 erfolgten Ermittlungen zum Quell-/Zielverkehr und Durchgangsverkehr in Bünde belegen die Verlagerungsmöglichkeit dieses Verkehrs auf eine innenstadtnahe Entlastungsstraße.

Zwei der drei Bauabschnitte dieses Ersatzstraßenzuges sind bereits erstellt.

Das mittlere Straßenstück zwischen Klinkstraße und Blankener Straße wird in den Jahren 1980 bis 1983 ausgebaut und als Landesstraße eingestuft.

Das nordwestliche Straßenstück zwischen Blankener Straße und Holser Straße wird nach erfolgter Planfeststellung durch den Landschaftsverband Westfalen-Lippe gebaut und am 1. Juni 1992 für den Verkehr freigegeben.

Die Verkehrssituation der Nord-/Süd-Verbindung stellt sich seitdem wie folgt dar:

Vom Knoten Holser Straße/Holzhauser Straße/Borriesstraße/Levisonstraße in Richtung Süden kreuzungsfrei über die Hochstraße, Bahnstraße und Eisenbahn, Wilhelmstraße zum Knoten Blankener Straße, weiter zur Kreuzung Ernst-Reuter-Straße, über die Elseaue zum Knoten Levisonstraße/Klinkstraße/Wittekindstraße. Hier endet bislang der Ausbau des Ersatzstraßenzuges. Das klassifizierte Straßennetz führt dann über die Klinkstraße / Elsestraße und Fünfhausenstraße auf die Herforder Straße.

Dieser letzte Streckenabschnitt beinhaltet jedoch mehrere Abbiegevorgänge, zwei signalgeregelte Kreuzungen und einen nicht bevorrechtigten Linksabbiegestrom. Der Kfz-Verkehr sucht sich daher Schleichwegeverbindungen über andere Gemeindestraßen.

Hierdurch wird teilweise heute schon die Wittekindstraße belastet und vor allem die städtische Gemeindestraße Südring sowie Nebenstraßen. Der 1,4 km lange Südring weist durchgängig Wohnbebauung auf. An der Kreuzung Heidestraße liegt die Hauptschule Mitte mit Turnhalle und Sportplatz. Zusätzlich queren mehrere Schulwege zum Schulzentrum Mitte (Gymnasium und Realschule) und der Grundschule Bünde-Mitte den Südring.

Die im Verkehrsentwicklungsplan berechneten Verkehrsverlagerungen beim Netzschluß der innerstädtischen Stadtentlastungsstraße belegen eindeutig eine Entlastung des Südrings und der Elsestraße/Fünfhausenstraße.

Der jetzige Landstraßenzug über die Klinkstraße/Elsestraße/Fünfhausenstraße mit dem für diese Verkehrsströme erforderlichen Ausbau als Hauptverkehrsstraße beeinträchtigt zudem diverse innerstädtische Nutzungen (Schule, Museum, Geschäftsbesatz und Beginn der Fußgängerzone) und blockiert hier erforderliche Planungen und Entwicklungen.

So könnte z.B. der Museumsplatz im Bereich der Elsestraße als innerstädtischer Platz erweitert und das Kreisheimat- und Tabakmuseum und das im Bau befindliche Dobergmu-

seum in das Zentrum integriert werden und auch die Fünfhausenstraße direkt am Gymnasium Bünde-Mitte vom Verkehr entlastet und im Sinne einer Schulwegsicherung zurückgebaut werden. Die Entlastung der Kernstadt führt zu einer Steigerung der Urbanität, die allen Bürgern zugute kommt.

Die Notwendigkeit des Netzschlusses der inneren Stadtentlastungsstraße mit dem Ausbau der Wittekindstraße als Ersatz für die bisherige Streckenführung ist aus Sicht der Stadt Bünde unbestritten. Die hierzu existierenden bereits erwähnten fundierten Untersuchungen (GVP - Christophers 1967, Verkehrsuntersuchung Südtangente - IVV Aachen 1974, Verkehrsuntersuchung-TIC Hemmingen 1986, Verkehrsentwicklungsplan, PbH, Osnabrück 1991) belegen, daß diese Straßenverbindung in der vorgesehenen Führung eine verkehrlich sinnvolle Lösung für die Stadt Bünde darstellt.

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bünde wird daher als Planungsempfehlung zur Verkehrsnetzstrukturierung die Umstufung und der Ausbau der Wittekindstraße zur Hauptverkehrsstraße erneut vorgeschlagen. Der Rat der Stadt Bünde bekennt sich mit seinem Beschluß vom 26. Juni 1991 zum Verkehrsentwicklungsplan Bünde und bringt damit seinen Willen zu dieser Planung zum Ausdruck.

Die positive Entwicklung durch die Entlastungsstraße zeigt sich bislang ganz besonders in der qualitativen Aufwertung des Geschäftsbereiches Bahnhofstraße, der durch den Bau der vorhandenen Straßenabschnitte bereits gänzlich vom Durchgangsverkehr befreit ist.

Weiterhin ist diese Maßnahme Voraussetzung zur flächenhaften Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren durch Ausweisung von Tempo-30-Zonen in den angrenzenden Bereichen.

Der verbleibende innerörtliche, auf die eigentliche Kernstadt bezogene Quell-/ Zielverkehr auf der Fünfhausenstraße/Elsestraße kann stärkeren Restriktionen hinsichtlich geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen unterworfen werden, ohne dadurch Schleichverkehre hervorzurufen, da die geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen erst in unmittelbarer Nähe vor dem Ziel beginnen und dort ohnehin keine Alternativrouten vorhanden sind.

Im Hinblick auf die Lärmimmissionen ist festzustellen, daß sich Entlastungseffekte in Fünfhausenstraße und Südring einstellen werden. Die Wittekindstraße wird zwar höher belastet, im Rahmen der gebotenen Lärmsanierung kann hier allerdings ein gewisser Ausgleich durch Lärmschutzmaßnahmen erfolgen, auf die in den bisher vom Verkehr frequentierten Straßen kein Anspruch besteht.

Eine Abwägung aller Vor- und Nachteile spricht also deutlich für die Verkehrsführung durch die Wittekindstraße, auch wenn hierdurch eine bislang weniger belastete Straße zur Hauptverkehrsstraße umgestuft wird.

## **II. Darstellung der Straßenbaumaßnahme**

Die Wittekindstraße wird auf rd. 650 m Länge ausgebaut. Innerhalb dieser Baustrecke ist der Umbau der Kreuzung Levisonstraße/Klinkstraße/Wittekindstraße, evtl. als Kreisverkehrsplatz, der Bau von Mittelinseln im Bereich der Winkelstraße als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme und Überquerungshilfe sowie der Umbau der Einmündung Wittekindstraße/Herforder Straße/Marktstraße als Kreisverkehrsplatz vorgesehen.

Die Gesamtlänge der Baumaßnahme einschl. der seitlichen Straßenanschlüsse beträgt rd. 1.000 m.

Der jetzige Querschnitt der Wittekindstraße besteht aus beidseitigen Gehwegen verschiedener Breite, die zwischen Lönsweg und Winkelstraße durch ca. 0,50 m breite Grünstreifen mit Baumstandorten eingengt werden. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,00 m.

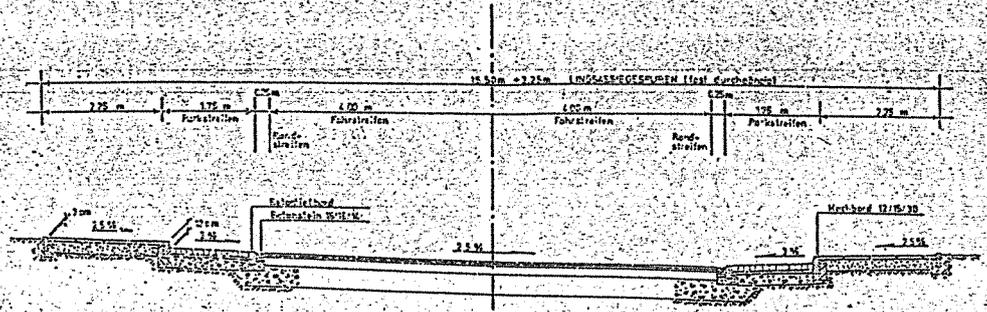
Die Baumpflanzungen zwischen Lönsweg und Winkelstraße sind alleearartig angeordnet.

Der zukünftige Ausbau beinhaltet eine Fahrbahn von 6,50 m Breite mit beidseitigen getrennten Rad- und Gehwegen. Die Ausbauplanung für die Wittekindstraße sieht einen klar erkennbaren, gestalterisch integrierten Ausbau als innerstädtische Stadtstraße vor. Die Straßenarchitektur mit gegenüber früher deutlich reduzierten Querschnitten (siehe Abbildung auf Seite 12), Querungshilfen, verkehrlich sinnvollen und zudem gestalterisch aufwertenden Kreisverkehrsplätzen und einer gezielt eingesetzten Begrünung fügt sich in das kleinteilige Umfeld der Wittekindstraße und den angrenzenden Straßen ein.

# Ausbauquerschnitte "Wittekindstraße"

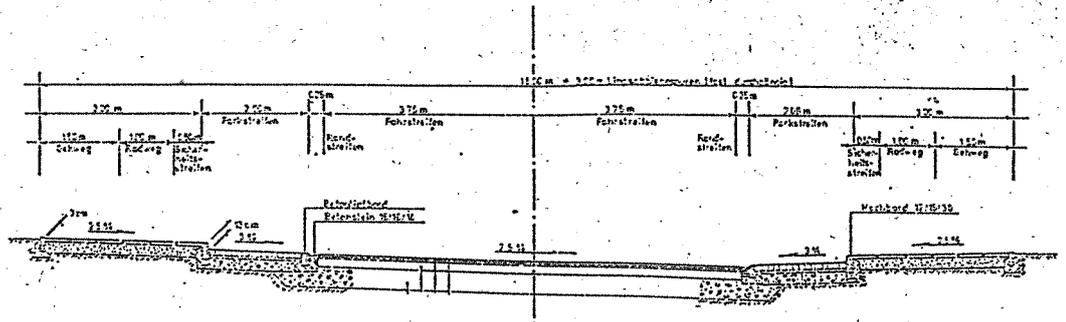
## 1. Planung der 70iger Jahre

Ausbauquerschnitt



## 2. Planung der 80iger Jahre

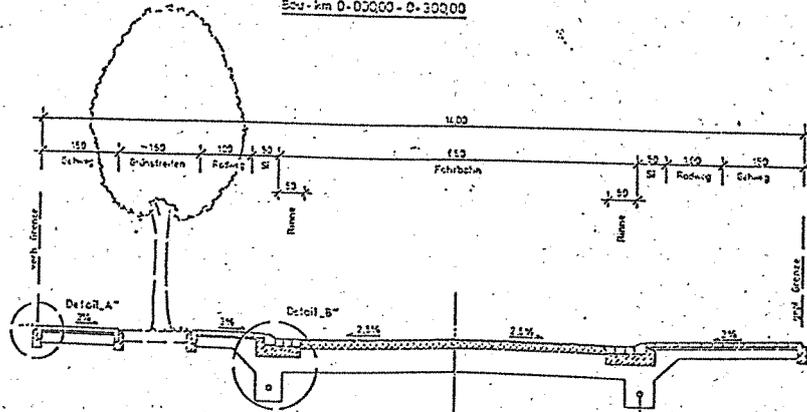
Ausbauquerschnitt



## 3. Ausbautwurf 1995

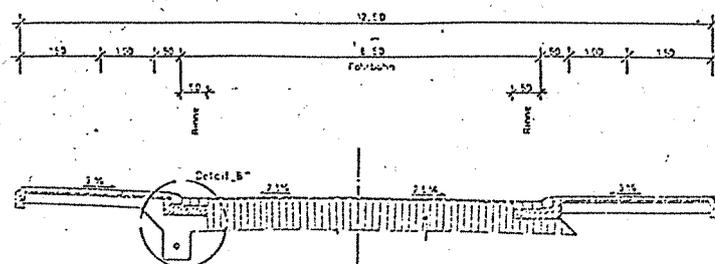
### Ausbau der Wittekindstraße (Klinkstr.-Winkelstr.)

Bau-km 0+00000 - 0+30000



### Wittekindstraße (Winkelstr. - Herforderstr.)

Bau-km 0+30000 - 0+65600



Sofern die Planung des Knotenpunktes Klinkstraße/Levisonstraße/Wittekindstraße als Kreisverkehrsplatz realisiert werden sollen, müssen Teilflächen neu befestigt werden. Im Bebauungsplan ist der Flächenbedarf für diese Planung berücksichtigt.

Im Einmündungsbereich der Wittekindstraße soll durch Baumpflanzung eine Torwirkung erzielt werden. Im Bauabschnitt zwischen dem Lönsweg und der Winkelstraße wird der nördliche Gehweg durch einen Grünstreifen vom angrenzenden Radweg getrennt. Dabei ist eine Trassenverschiebung nach Süden vorgesehen, wodurch auch die in den Privatgärten auf der Nordseite wesentlich wertvolleren Heckenstrukturen als die auf der Südseite erhalten werden. Zudem spricht die Anzahl der Wohnhäuser auf der Nordseite in diesem Bereich und der geringe Abstand zur Straße gegenüber der zwei betroffenen Häuser auf der Südseite für die Trassenverschiebung nach Süden. Das am meisten betroffene Haus, Nr. 14, auf der Südseite hat heute einen Abstand zur Fahrbahn von ~ 10,0 m, später 8,50 m und auch mit der Trassenverschiebung noch einen Vorgarten von 5,50 m Tiefe bis zum Gehweg. Das Haus Nr. 20 liegt über 20 m hinter der Straße. Grunderwerb in einer Breite von 0,50 m ist ohnehin auch bei Überplanung aller Straßenbäume und einem neuen Straßenausbau ohne Grünflächen erforderlich und somit der Eingriff in die Privatsubstanz vorgegeben. Ein weiteres Ziel der Trassenverschiebung ist der Schutz bzw. Erhalt der alten vorhandenen Alleebäume (Mehlbeere) im Straßenbereich. Diese stellen zum größten Teil aufgrund ihres Stammumfanges (> 80 cm) durch die Baumschutzsatzung der Stadt Bünde zu schützende Bäume dar, die dementsprechend nicht gefällt werden dürfen. Wäre die Trasse der alten Wittekindstraße beibehalten worden, hätten die vorhandenen Alleebäume beidseitig entfernt werden müssen. Die Bäume auf der Nordseite weisen höhere ökologische Wertigkeiten auf als die auf der Südseite und sind daher in der Planung berücksichtigt. In Kenntnis dieser Gesamtsituation (Privatgärtengestaltung, Häuserabstand zur Straße, schützenswerte Bäume) begründet sich die Abwägung der Planung zu einer Trassenverschiebung nach Süden mit dem hier erforderlichen Eingriff in die privaten Grundstücke. Auch unter Berücksichtigung einer gegebenenfalls einzuleitenden Enteignung ist der Schutz der "Nordseite" als vorrangig einzustufen.

In dem Bauabschnitt zwischen Winkelstraße und der Herforder Straße sind bis zum vorhandenen Parkplatz vor der Polizeiwache nur geringfügige Eingriffe in die vorhandene Linienführung notwendig. Hier wird lediglich der nördliche Fahrbahnrand um ca. 0,50 m verlegt und im Kreuzungsbereich Winkelstraße der Einbau von Mittelinseln geplant. Der südliche Fahrbahnrand im Bereich der Mittelinseln wird verschwenkt.

Im Kreuzungspunkt Wittekindstraße/Herforder Straße/Marktstraße und Fünfhausenstraße wird die vorhandene Linienführung geändert. Die Verkehrsfläche der Wittekindstraße wird in diesem Bereich für den geplanten Kreisverkehrsplatz aufgeweitet. Durch den größeren Flächenbedarf sind Abbrucharbeiten eines städtischen Wohnhauses und einer Garage erforderlich. Der in alten Straßenausbauplanungen enthaltende Abbruch von zwei weiteren Wohnhäusern kann jedoch

umgangen werden. In diesem Bereich sind außerdem geringfügige Umlegungen der Versorgungsleitungen erforderlich.

Die erforderlichen Verkehrsflächen für die geplanten Ausbaumaßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt. Einzelheiten werden in der Ausbauplanung geregelt. Im Bebauungsplan wird die öffentliche Verkehrsfläche für alle Straßenbestandteile, wie z.B. Fahrbahn, Rad-, Gehweg, integrierte Grünflächen und Bepflanzung festgelegt.

### III. Lärmschutz

Wie bereits in den vorhergehenden Kapiteln erläutert, ergeben sich durch den Ausbau der Wittekindstraße und Umlegung des Verkehrsaufkommens aus der Elsestraße / Fünfhausstraße in den vorgenannten Straßenzug zwangsläufig auch Veränderungen des Verkehrslärms. Für den Bebauungsplan wurde eine lärmtechnische Untersuchung (pbh 03/95) durchgeführt, die Aussagen zur Lärmimmission für künftige bauliche Planungen, Neubauten von Gebäuden und Vorsorgemaßnahmen für den Gebäudebestand enthält. Weiterhin werden Vorschläge für die planungsrechtlichen Festsetzungen zum Lärmschutz im Bebauungsplan gemacht.

Für die Festsetzungen der lärmbelasteten Gebiete im Bebauungsplan gilt als Vorsorge für die städtische Planung die DIN 18005 Teil 1 "Schallschutz im Städtebau". In Beiblatt 1 zur DIN 18005 sind Orientierungswerte für die angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes aufgeführt. Diese Werte sind keine gesetzlichen Grenzwerte, sondern "eine sachverständige Konkretisierung für die in der Planung zu berücksichtigenden Ziele des Schallschutzes".

Die Belange des Schallschutzes sind in der städtebaulichen Planung gegenüber anderen Belangen abzuwägen. Dabei sind folgende Orientierungswerte für die Gebietsnutzung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes anzustreben, aber nicht zwingend vorgeschrieben:

Mischgebiet (MI): tags: 60 dB(A)      nachts: 50 dB(A)

Diese Werte unterliegen dem Abwägungsprozeß, der auf die jeweilige städtebauliche Situation abzustellen ist.

Der schalltechnischen Berechnung liegen die verkehrlichen Ausgangsdaten des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Bünde (1991) und die Berechnung zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Levisonstraße/Wittekindstraße und Wittekindstraße/Herforder Straße zugrunde.

Als weitere Schallquellen befinden sich zwei Pkw-Parkplätze im Plangebiet, deren Geräuschpegel sich ebenfalls auf die umliegende Bebauung auswirken:

- |   |                   |
|---|-------------------|
| 1. Parkplatz an der Polizei               | 60 Einstellplätze |
| 2. Parkplatz Wittekindstraße/Winkelstraße | 23 Einstellplätze |

Berechnungsdaten der einmündenden Straßen fließen in die Untersuchung ein.

Der Verkehrslärm (Emissions- und Beurteilungspegel) ist nach § 3 der 16. BImSchV grundsätzlich zu berechnen. Die Berechnungsmethoden des Straßenlärms ergeben sich aus der Anlage 1 der 16. BImSchV und aus den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90). Nach erfolgtem Netzschluß Levisonstraße/Herforder Straße wird die Verkehrsbelastung auf der Wittekindstraße von derzeit 2.000 Kfz/24 h auf 9.970 Kfz/24 h (Prognose 2.010) erheblich ansteigen. Anhand der Isophonenkarten und der Berechnungen ist erkennbar, daß im Verlauf der Wittekindstraße und der Kreuzung Levisonstraße / Klinkstraße / Wittekindstraße Lärmpegel über 70 dB(A) tags und über 60 dB(A) nachts an einigen Bauflächen anliegen. Das entspricht einer Überschreitung der Orientierungswerte von über 10 dB(A) für Mischgebiete.

Es ergeben sich durch die Verkehrsverlagerungen und dem allgemeinen Verkehrszuwachs (prognostiziert ist ein Zeitabschnitt bis zum Jahre 2010) gegenüber dem jetzigen Zustand folgende Emissionspegel LME für den Straßenverkehr:

| Straßenabschnitt | 1994       |              | 2010       |              |
|------------------|------------|--------------|------------|--------------|
|                  | tags dB(A) | nachts dB(A) | tags dB(A) | nachts dB(A) |
| Levisonstraße    | 67,5       | 56,5         | 68,6       | 57,6         |
| Wittekindstraße  | 58,6       | 48,3         | 65,8       | 54,8         |
| Herforder Straße | 65,8       | 54,7         | 66,9       | 55,9         |
| Fünfhausenstraße | 63,6       | 52,5         | 51,4       | 41,3         |
| Marktstraße      | 59,5       | 49,3         | 57,9       | 47,9         |

Die straßenseitigen Gebäudefronten der ersten Baureihe sind nicht ausreichend vor Verkehrslärm geschützt. Die städtebaulich-verkehrliche Notwendigkeit der Baumaßnahme wurde in den vorhergehenden Kapiteln bereits deutlich dargelegt. Aus städtebaulich / architektonischer Sicht und auch aufgrund der begrenzten örtlichen Verhältnisse ist aktiver Schallschutz in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen zum einen unerwünscht, zum anderen nicht realisierbar. Der Charakter einer Stadtstraße mit Alleebepflanzung soll das Straßenbild prägen. Aktiver Schallschutz ist mit der städtebaulichen Situation nicht vereinbar. Auch die Verwendung von geräuscharmen Straßenbelagmaterial bringt bei der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h keine Verbesserung der Situation. Ebenso kommt eine Untertunnelung oder Einhausung der Straßentrasse nicht in Frage, da eine solche Lösung zum einen aus städtebaulichen Gründen nicht vertretbar ist, zum anderen die Kosten außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen würden. Aus diesen Gründen können die Freiflächen entlang der vorgenannten Hauptverkehrsstraßen nicht ausreichend vor dem Verkehrslärm geschützt werden. Die Innenräume sind somit durch passive Maßnahmen zu schützen. In Abhängigkeit vom Abstand zu der Fahrbahnachse

der unterschiedlichen Straßen sind Schallschutzfenster unterschiedlicher Schallschutzklassen (SSK) notwendig, um die vorhandenen ständigen Aufenthaltsräume im Baugebiet ausreichend vor Verkehrslärm zu schützen. Die Einstufung erfolgt nach Tabelle 2 der VDI-Richtlinie 2719.

Die Anhaltswerte für die Innengeräuschpegel betragen im Mischgebiet:

|                       |            |
|-----------------------|------------|
| MI Schlafräume nachts | < 35 dB(A) |
| MI Wohnräume tags     | < 40 dB(A) |

Zum Schutz der Aufenthaltsräume sind für die Gebäudefronten, die unmittelbar zur Wittekindstraße, Klinkstraße und Herforder Straße stehen, Fenster der Schallschutzklassen (SSK) 2, 3 und 4 vorzusehen. Für die Seitenfronten gilt, daß Aufenthaltsräume in den Gebäuden der ersten Reihe generell durch Fenster der SSK 2 zu schützen sind.

Voraussetzung für den Anspruch auf passiven Schallschutz ist, daß im Gebäudebestand keine ausreichende Schalldämmung vorhanden ist. Weitergehende Einzelheiten sind der schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

Da die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden und es sich um eine "wesentliche" Änderung der Wittekindstraße handelt (teilw. Neubau), wurde die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.90 in einer zweiten Untersuchung (pbh 03/95, Anlage 11 zur Entwurfsplanung) zugrunde gelegt.

In dieser 16. BImSchV, die bundesweit beim Neubau von Straßen oder deren wesentlicher Änderung gilt, ergibt sich für die betroffenen Bürger eine Anspruchsvoraussetzung auf Schallschutz, wenn folgende unterschiedliche Bedingungen gegeben sind:

- wenn die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV durch die Auswirkungen des Neubaus einer Straße oder deren wesentlicher Änderung überschritten werden
- wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweges ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht wird
- oder wenn der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tage und mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 (1) der 16. BImSchV betragen für Mischgebiete (MI) tags: 64 dB(A), nachts: 54 dB(A).

Wenn eine schutzbedürftige bauliche Nutzung mit aktiven Mitteln nicht oder nicht ausreichend geschützt werden kann, so steht dem Eigentümer der betroffenen Anlage eine Entschädigung für die notwendigen Aufwendungen von passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude zu. Die erforderlichen notwendigen baulichen Aufwendungen werden in Anlehnung an die "Verkehrslärmschutz-Erstattungsrichtlinien" in Vereinbarung zwischen dem Straßenbaulasträger und dem Eigentümer der betroffenen Anlage festgelegt.

Die Beurteilungspegel werden für jedes Geschoß (inkl. Sockelhöhe von 0,40 m) der vorhandenen Bebauung berechnet. Ergeben sich an einem Gebäude Grenzpegelüberschreitungen, so sind die Anspruchsvoraussetzungen für passiven Lärmschutz erfüllt, falls die vorhandenen Fenster nicht bereits ausreichende Dämmwerte aufweisen.

Der Untersuchungsbereich umfaßt neben der Wittekindstraße auch die Kreuzung Klinkstraße/Wittekindstraße/Levisonstraße, die z. T. schon stark belastet ist, sowie die Kreuzung Marktstraße/Wittekindstraße/Herforder Straße mit Umbau zu einem Kreisverkehr und auf den westlichen Teil der Herforder Straße.

Die verkehrlichen Ausgangsdaten sind:

| Straßenabschnitt | DTV 1994 (Kfz/24 h) | DTV 2010 (Kfz/24 h) | PT (%) 2010 tags <sup>2</sup> | PN (%) 2010 nachts | VZul (km/h) (Pkw/Lkw) |
|------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------|-----------------------|
| Levisonstraße    | 14.680              | 19.080              | 20                            | 10                 | 50/50                 |
| Wittekindstraße  | 2.000               | 9.970               | 20                            | 10                 | 50/50                 |
| Herforder Straße | 9.900               | 12.870              | 20                            | 10                 | 50/50                 |
| Fünfhausenstraße | 5.960               | 1.100               | 10                            | 3                  | 30/30                 |
| Marktstraße      | 3.970               | 4.950               | 10                            | 3                  | 30/30                 |

Von 45 im Untersuchungsgebiet liegenden Gebäuden wurden nach der Voruntersuchung 36 Gebäude, an denen der Außenpegel der Häuserfronten die Grenzwerte überschritten hatte, weiter auf ihren Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen untersucht.

In einem nächsten Schritt sind an Fronten der Gebäude, an denen Grenzwertüberschreitungen durch die Gebäudelärmkarte festgestellt wurden, Beurteilungspegel für jeden Aufenthaltsraum an den Fenstern jedes Stockwerk berechnet worden. Insgesamt liegen Bewertungen für ca. 290 Immissionspunkte vor.

Die Ergebnisse sind in der speziellen Untersuchung für jeden Immissionsort detailliert ausgewiesen.

Aus dem Gutachten geht hervor, daß die Fenster die akustischen Schwachstellen in den Gebäuden sind. Die anderen Außenwandbauteile haben gemessen an der Gebäudesubstanz ausreichende Schalldämmmaße.

Zunächst wurden die Immissionsorte (Fenster) aussortiert, an denen der Beurteilungspegel den Immissionsgrenzwert nicht überschreitet; dann folgt eine Gruppe ohne Anspruch auf passiven Lärmschutz, da die vorhandenen Fenster den geforderten Schallschutzklassen (SSK) entsprechen.

Für alle weiteren untersuchten Immissionsorte (Fenster) sind die Anspruchsvoraussetzungen für passiven Schallschutz erfüllt, d.h.

- der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV wird überschritten und  
der prognostizierte Beurteilungspegel ist um 3 dB(A) (gerundet) höher als vor dem Ausbau und  
die SSK der Fenster entsprechen nicht den geforderten SSK  
oder
- der Beurteilungspegel liegt über 70 dB(A) tags (gerundet) oder 60 dB(A) nachts (gerundet) und  
die SSK der Fenster entsprechen nicht den geforderten SSK.

Auf folgende Gebäude trifft dieses zu, wobei nicht alle Hausfronten Anspruch auf Schallschutz haben:

Wittekindstraße 4, 5, 7, 9, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 45

Fünfhausenstraße 44

Herforder Straße 1, 1 a, 3, 4

Winkelstraße 11, 14

Klinkstraße 24, 29

Die Ergebnisse fließen in die Festsetzungen des Bebauungsplanes ein.

Des weiteren wird die Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches auf den Grundstücken im Planbereich betrachtet, d. h. es wird geprüft, ob und in welchem Maße Terrassen, Balkone und Freiflächen mit der Nutzung "Wohnen im Freien" durch Verkehrsgeräusche beeinträchtigt werden und damit einen Entschädigungsanspruch auslösen. Die Berechnung des Entschädigungsbetrages erfolgt gemäß dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 16/1993 des Bundesministers für Verkehr (BMV ARS 16/93). Lärmschutzanlagen an der Straße unterbleiben, da sie mit der

örtlichen Situation unvereinbar sind bzw. das Kosten-/Nutzenverhältnis unverhältnismäßig ist (s. auch Begründung S. 15)

#### IV. Umweltschutz

##### Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.

Für den Ausbau der Wittekindstraße mit den jeweiligen Anschlüssen an das bestehende Straßennetz wurde im Rahmen der Ausbauplanung ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt.

Eine Netto-Neuversiegelung entsteht nicht. Extern muß allerdings noch teilweiser Ersatz für die gefälltten Straßenbäume erbracht werden. Es wird im Einvernehmen mit der unteren Landschaftsbehörde die Pflanzung von 16 Einzelbäumen im Bereich Haßkampstraße / Grundschule erfolgen.

Auf dem Grundstück Gemarkung Bünde Flur 8 Flurstück 409 ist in Verbindung mit dem Museumsneubau an der Winkelstraße der Ausbau eines öffentlichen Parkplatzes geplant (Besucherstellplätze). Eine Teilfläche des Grundstücks wird für den Straßenausbau benötigt. Es sind 7 Fichten, 2 Birken, 1 Eberesche und 1 Eiche zu entfernen. Ein entsprechender Ausgleich ist im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt.

Der Grundstücksbereich für den öffentlichen Parkplatz ist zu bewerten:

Es handelt sich um eine mehrjährig brachliegende Grundstücksfläche mit einzelnen Obstbäumen (alter Hausgarten), entsprechender Ruderalflora und Gehölzwildwuchs. Grundstücksfläche Parkplatz ca. 730 m<sup>2</sup>. Nach derzeitigem Planungsstand ist die Anlegung von 23 Stellplätzen mit den erforderlichen Zufahrtsflächen und Randbepflanzung vorgesehen.

Grundstücksteilfläche Zufahrts- und Stellplatzflächen ca. 500 m<sup>2</sup>

Grundstücksteilfläche Gehölz- und Bodendeckerflächen ca. 230 m<sup>2</sup>

Das Grundstück liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils, so daß gem. § 8 a Abs. 6 BNatSchG die Baumaßnahme nicht als Eingriff anzusehen ist. Dennoch sollen diese zusätzlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen durchgeführt werden, um das Umfeld angemessen aufzuwerten.

##### Veränderung durch die Baumaßnahme

- a) Entfernung von 13 Bäumen
  - 10 Obstbäume
  - 3 Nadelbäume
- b) Befestigung/Versiegelung von Brach-/Gehölzfläche ca. 500 m<sup>2</sup>

### Landschaftspflegerische Maßnahmen

Zur optischen Einbindung des Parkplatzes:

- a) Bepflanzung der Freiflächen mit kombinierter Gehölz-/Baumpflanzung, heimische standortgerechte Arten = 230 m<sup>2</sup>
- b) Pflanzung von 7 hochstämmigen Laubbäumen, heimische standortgerechte Arten; Stammumfang 16 - 18 cm
- c) Grobfugige Pflasterung für Regenversickerung

Für die 13 zu entfernenden Bäume und die Inanspruchnahme der 730 m<sup>2</sup> vorhandenen Gehölz- / Brachlandfläche ist die Anlegung einer Aufforstungsfläche von 1.000 m<sup>2</sup> in Bünde-Holsen (Gemarkung Holsen Flur 15 Flurstück 47, Gesamtgröße des Flurstücks rd. 11.000 m<sup>2</sup>) vorgesehen.

### Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung der Straßen erfolgt über Rinnen und Straßenabläufe.

Als Vorflut ist im Kreuzungsbereich Levison-Klinkstraße ein Regenwasserkanal DN 800 vorhanden. Die Stadt Bünde plant, den in der Wittekindstraße vorhandenen Regenwasserkanal DN 300 im Zuge der Baumaßnahme durch einen neuen Regenwasserkanal zu ersetzen.

Die Verpflichtung des § 51 a Landeswassergesetz (LWG), das Niederschlagswasser zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah in ein Gewässer einzuleiten, ist nicht durchsetzbar. Es handelt sich ausnahmslos um Entwässerungsanlagen an Gebäuden und Straßen, die seit Jahrzehnten genutzt werden und somit nicht den Bestimmungen des § 51 a Abs. 1 LWG unterliegen. Des weiteren wäre der zusätzliche Aufwand für die nachträgliche Schaffung solcher Versickerungsanlagen für die Grundstückseigentümer nicht zumutbar und für die Straßenentwässerung technisch nicht lösbar.

## **V. Bebauung/Maßnahmen**

### **1. Regelungen zur Bebauung**

Wie bereits erläutert wurde, soll aufgrund der zukünftigen Bedeutung dieser innerstädtischen Straße und der zentralen Lage im Stadtkern die zum Teil vorhandene gemischte Nutzung - Mischgebiet - fortentwickelt werden. Gemischte Strukturen, die natürlich auch das Wohnen beinhalten, stellen eine optimale Ergänzung der Innenstadtnutzung dar.

Um den innerstädtischen Charakter mit entsprechendem Wohnwert weiterzuentwickeln, sollen die allgemein zulässigen Nutzungen Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten, sowie die ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten nicht Bestandteil des Bebauungsplanes werden.

Die vorhandenen gewerblichen Nutzungen entsprechen dem Nutzungskatalog des § 6 Abs. 1 und 2 Nr. 1 - 5 BauNVO.

Teilbereiche liegen im Geltungsbereich der Abstandsflächensatzung für den Ortskern der Stadt Bünde, in der die Abstände der gewachsenen Strukturen festgelegt sind.

Im Hinblick auf die Gestaltung des Ortsbildes werden Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen. Sie betreffen die äußere Gestaltung baulicher Anlagen sowie von Werbeanlagen zur Durchführung baugestalterischer Absichten im Bebauungsplangebiet. In Anlehnung an die gewachsenen Strukturen bis zur Fünfhausenstraße (Bebauungsplan Nr. 103) soll ein harmonisches Stadtbild entstehen, das überproportionale Entwicklungen ausschließt aber auch Gestaltungsspielraum für den Eigentümer vorhält.

## **2. Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung**

Der Ausbau der Wittekindstraße ist als Fördermaßnahme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gem. Ziff. 7.11 VV-GVFG am 20.3.1995 beim Landschaftsverband Westfalen-Lippe angemeldet worden. Sobald die Baumaßnahme baureif ist, soll der Förderantrag gestellt werden.

Die passiven Schallschutzmaßnahmen werden parallel zur Straßenbaumaßnahme durchgeführt.

Alle in der Ausbauplanung vorgesehenen Anpflanzungen werden nach Abschluß der Baumaßnahme zur entsprechenden Pflanzzeit angelegt. Das gilt auch für die externen Ersatzmaßnahmen.

## **VI. Denkmalschutz / Denkmalpflege**

Auf die Objekte aus dem 1. Entwurf des Denkmalpflegeplanes Fünfhausenstraße 44 und Herforder Straße 4 wird hingewiesen.

Für beide Objekte wurde das Verfahren zur Eintragung des Gebäudes als Denkmal in die Denkmalliste gemäß § 3 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz eingeleitet.

Bei zukünftigen Erdbewegungen wird im Zuge des jeweiligen Genehmigungsverfahrens auf die Beachtung der Verpflichtungen gem. §§ 15 und 16 DSchG hingewiesen.

## VII. Kosten

Durch die Planung entstehen folgende überschläglich ermittelte Kosten:

### Baukosten Wittekindstraße

|   |                     |                 |
|---|---------------------|-----------------|
| Fahrbahn einschl. Grunderwerb                       | 1.500.000,00 DM     |                 |
| Getrennte Geh- und Radwege                          | 767.000,00 DM       |                 |
| Straßenbeleuchtung                                  | <u>80.000,00 DM</u> | 2.347.000,00 DM |
| <u>Landschaftspflege</u>                            | 116.000,00 DM       |                 |
| Kosten für externe Ersatzmaßnahmen                  | <u>11.500,00 DM</u> | 127.500,00 DM   |
| <u>Kosten passiver Lärmschutz</u>                   | 330.000,00 DM       |                 |
| Entschädigung Außenwohnbereich                      | <u>50.000,00 DM</u> | 380.000,00 DM   |
| <u>Parkplatz</u> einschl. Bepflanzung (Flurst. 409) | 120.000,00 DM       |                 |
| externe Ersatzmaßnahme                              | <u>10.000,00 DM</u> | 130.000,00 DM   |
| Regenwasserkanal                                    |                     | 636.000,00 DM   |

Die erforderlichen Geldmittel werden zu gegebener Zeit im Haushalt bereitgestellt.

Im Hinblick auf eine zu erwartende Förderung der Straßenbaumaßnahme durch das Land (nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) ist voraussichtlich damit zu rechnen, daß Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz i. V. m. der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Bünde für die Radwege (einschl. Grunderwerb), die Fahrbahn, die Straßenbeleuchtung, die Straßenentwässerung und die Straßenbegrünung, soweit sie der Straßenbaumaßnahme zuzurechnen ist, erhoben werden. Der Anteil der Beitragspflichtigen beträgt nach der derzeit gültigen Satzung 50 % des beitragsfähigen Aufwandes für die Straßenbegrünung und 10 % für die übrigen Teileinrichtungen. Eine Beitragserhebung für die Wiederherstellung der Gehwege scheidet aller Voraussicht nach aus.

Bünde, den 09. November 1995

Der Stadtdirektor  
In Vertretung:

gez. Unterschrift

(Brockmeier)  
Technischer Beigeordneter

## VIII. Ergänzung der Begründung zum Satzungsbeschluß des Rates der Stadt Bünde

Der Bebauungsplan Nr. 101 Gemarkung Bünde "Wittekindstraße" hat in der Zeit vom 12. Dezember 1995 bis 22. Januar 1996 offengelegen. Aufgrund vorliegender Anregungen und Bedenken zur Trassenführung und der damit verbundenen Inanspruchnahme von Teilflächen auf den privaten Grundstücken, insbesondere im Bereich der Grundstücke Wittekindstraße 14 und Fünfhausenstraße 44, wird die Begründung ergänzt. Die dargelegten Gründe sind Bestandteil des Abwägungsprozesses des Rates der Stadt Bünde zum Satzungsbeschluß gemäß § 10 Baugesetzbuch - BauGB -

### 1. Bauabschnitt Lönsweg / Winkelstraße

In diesen Abschnitt ist eine Trassenverschiebung nach Süden geplant. Diese Verschiebung erfolgt zugunsten der durchgehend bebauten nördlichen Gebäudezeile, die teilweise recht geringe Straßenabstände aufweist und soll zur Minderung der Verkehrsgeräusche an den Gebäuden beitragen. Dieses Planungsziel wird dadurch unterstützt, daß sich auf der südlichen Straßenseite weniger schützenswürdige Nutzungen anschließen, wie z. B. Gewerbe, Parkplatz, Garagenhof und Gartenfläche. Außerdem eröffnet sich die Möglichkeit eine Seite des alleeartigen Baumbestandes zu erhalten und als grüne Pufferzone in den Straßenquerschnitt zu integrieren.

Der Eingriff in das private Grundstück Wittekindstraße 14 und der weiteren benachbarten südlich angrenzenden Flächen ist vor diesem Hintergrund als verhältnismäßig anzusehen, da auch außer dem zu entschädigenden Grundstücksverlust unzumutbare Beeinträchtigungen nicht entstehen.

Eine gleichmäßige Verteilung des Flächenbedarfs auf beide Straßenseiten würde für die nördlichen Grundstücke zu wesentlich größeren Nachteilen führen. Selbst bei dem Verzicht auf die erhaltenswerten Gehölze wäre noch Grunderwerb - und sinnvollerweise auf der Südseite - erforderlich.

### 2. Einmündungsbereich Wittekindstraße / Herforder Straße

Im Kreuzpunkt Wittekindstraße / Herforder Straße / Marktstraße und Fünfhausenstraße wird die vorhandene Linienführung geändert. Die Verkehrsfläche der Wittekindstraße wird in diesem Bereich für den geplanten Kreisverkehrsplatz aufgeweitet. Aufgrund des Flächenbedarfes ist der Abbruch des städtischen Wohnhauses mit Garage (Fünfhausenstraße 46) erforderlich. Nach früheren Planungen war beabsichtigt, in diesem Bereich drei Villengebäude durch Abbruch zu beseitigen. Durch die Lösung des Kreisverkehrsplatzes können die eingetragenen Baudenkmale "Fünfhausenstraße 44" und

"Herforder Straße 4" erhalten bleiben. Nach der vorliegenden Planung wird im gesamten Straßenzug "Wittekindstraße" nur an einer Stelle, dem Grundstück/Gebäude Fünfhausenstraße 44, eine größere Grundstücksfläche aus dem Gartenland in Anspruch genommen. Bei der zu erwerbenden Fläche handelt es sich um eine südliche Teilfläche des Grundstücks in einer Größe von rd. 120 m<sup>2</sup> bei einer Gesamtgröße des Grundstücks mit aufstehendem Gebäude von 792 m<sup>2</sup>.

Der Eigentümerin soll allerdings als Ausgleich für die verlorene Fläche (ca. 120 m<sup>2</sup>) die Restfläche aus dem angrenzenden Grundstück Gemarkung Bünde, Flur 9, Flurstück 116 (rd. 60 m<sup>2</sup>) angeboten werden.

Die Abstände zur geplanten Fahrbahn betragen im Mittel im Süden 19 m und im Osten 10 m. Die Verkehrssituation im Norden verbessert sich durch eine verschwenkte Fahrbahnführung der Fünfhausenstraße mit vorgelagerten straßenbegleitenden Grünflächen und Baumpflanzungen.

Für den Bebauungsplan ist eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt worden, die Aussagen zur Lärmimmission und auch für Vorsorgemaßnahmen für den Gebäudebestand enthält. Hierbei wurde das Objekt Fünfhausenstraße 44 berücksichtigt. Eine dementsprechende Festsetzung "passiver Lärmschutz am Gebäude" wurde in den Bebauungsplan aufgenommen. Durch Verkehrslärm beeinträchtigte Außenwohnbereiche wie Terrassen, Balkone u. a. werden voraussichtlich entschädigt. Es gelten nur Außenwohnbereiche, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind und an denen der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) tags überschritten wird. Dies ist nach der lärmtechnischen Untersuchung für die Südfront des Gebäudes Fünfhausenstraße 44 der Fall.

Die Lage des Grundstücks quasi im Stadtkern mit seinen vielfältigen umliegenden Nutzungen läßt sogar eher die Baugebietsbeurteilung Kerngebiet zu. Das bedeutet, daß Wohngebietsgrenzwerte in dieser exponierten Lage im Innenstadtbereich nicht heranzuziehen sind.

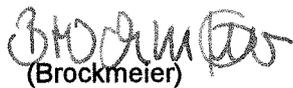
Ein besonderes städtebauliches Anliegen der Stadt Bünde, das wesentlich zu dieser vorliegenden Planung beiträgt, ist die historisch gewachsenen Strukturen weitestgehend zu erhalten. Ein hoher Anteil der Gebäudesubstanz im Ortskern stammt aus der Zeit nach dem Bau der Eisenbahn und aus der Blütezeit der Zigarrenfabrikation um die Jahrhundertwende und ist stadtbildprägend.

Wie bereits im ersten Absatz der Ziff. 2 dieser Begründung gesagt, kann durch die vorliegende planerische Lösung der Gebäudebestand bis auf das Gebäude Fünfhausenstraße 46 erhalten bleiben. Von besonderer Wichtigkeit ist der Erhalt der Baudenkmale Fünfhausenstraße 44 und Herforder Straße 4, das sich im Besitz der Stadt Bünde befindet.

Einer Verschiebung der Trasse nach Südosten, um somit auf einen Teilbereich des Grundstücks Fünfhausenstraße 44 zu verzichten, die aber einer Überplanung (Abbruch) des Gebäudes Herforder Straße 4 gleichkommt, stehen Belange des Denkmalschutzes entgegen.

Bünde, den 17. April 1996

Der Stadtdirektor  
In Vertretung:



(Brockmeier)  
Technischer Beigeordneter

Hat vorgelesen  
Detmold, den ...1. JULI 96...  
Bezirksregierung  
IA.

