

STADT DELBRÜCK

BEBAUUNGSPLAN NR. 16 "Brenkenkamp" IN DELBRÜCK-MITTE, 2. ÄNDERUNG

BEGRÜNDUNG

gem. § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)

A) VORBEMERKUNGEN

Der Rat der Stadt Delbrück hat in seinen Sitzungen am 27.02.1997 und am 04.06.1998 die 2. Änderung des **Bebauungsplans Nr. 16 "Brenkenkamp" in Delbrück-Mitte** beschlossen. Die Änderungen wurden im Amtsblatt der Stadt Delbrück am 28.02.1997 und am 29.06.1998 öffentlich bekannt gemacht.

A) GELTUNGSBEREICH DES BEBAUUNGSPLANES

Die Abgrenzung des Plangebietes in der Gemarkung Delbrück wird bestimmt:

im Norden: durch die Südgrenze des Buschweges und die Nordgrenze der Flurstücke 415, 453, 528, 543, 333, 337 und 509 in der Flur 16

im Westen: durch die Graf-Sporck-Straße

im Osten: durch die Lipplinger Straße sowie die östliche Grenze der Flurstücke 334, 313, 346, 268, 539, 540, 430 und 543 in der Flur 16

im Süden: durch die Südgrenze des Flurstücks 1364 mit Verlängerung der Nordgrenze des Flurstücks 163 bis zur Lipplinger Straße in der Flur 11

B) ZWECK DER BEBAUUNGSPLANÄNDERUNG

Der südliche Bereich des Bebauungsplanes Nr. 16 "Brenkenkamp" ist zur Zeit noch unbebaut. Es bestehen Bauabsichten sowohl im Bereich zwischen der Uhlandstraße/Graf-Sporck-Straße und Ladestraße, wie auch im Bereich der ehemaligen Tongrube der Ziegelei (Speit's Wiesen).

Diese Bau- und Nutzungsabsichten, auch mit Aussagen zu Planungen südlich der Ladestraße, bedürfen einer Koordination, die durch die Bebauungsplanänderung gesteuert werden soll.

C) PLANUNGSVORGABEN UND ÄNDERUNGSBEREICHE

Im Flächennutzungsplan ist der zu ändernde Bereich als "Allgemeines Wohngebiet" (WA) bzw. ein kleiner Teilbereich als "Fläche für den Gemeinbedarf" dargestellt. Parallel zur Änderung des Bebauungsplanes wird der Flächennutzungsplan geändert.

Altlastenuntersuchung

Zur Vorbereitung des Änderungsverfahrens für diesen Bebauungsplan sowie die damit verbundene Abwicklung von Grundstücksverhandlungen zum Erwerb von Grundstücksflächen für die Anlage eines zentralen Omnibusbahnhofes hat die Stadt Delbrück in einem Teilbereich auf dem Grundstück Gemarkung Delbrück, Flur 11, Flurstück 1050 (sog. Speit's Wiese) Bodenuntersuchungen veranlaßt. Diese sollten Aufschluß über eine mögliche Bebaubarkeit der Grundstücke mit Wohngebäuden geben. Gleichzeitig wurde das Chemische Untersuchungsamt des Kreises Paderborn

beauftragt, das Sickerwasser, das in die Schürftgruben gelaufen war, auf schädliche Substanzen zu überprüfen.

In dem Baugrunduntersuchungen vom Juni 1998 (vgl. Baugrundgutachten des Ingenieurbüros PTM vom 05.06.1998, Bericht Nr. 98-1292) wurde festgehalten, dass das Baugebiet über einer aufgelassenen und verfüllten Tongrube liegt und dass aus Vorsorgegründen grundsätzlich eine Altlastenuntersuchung durchzuführen sei. Im Dezember 1998 wurde das Ingenieurbüro mit der Durchführung der Altlastenuntersuchung beauftragt. Der Umfang der durchzuführenden Untersuchungen wurde mit dem Kreis Paderborn und dem Staatlichen Umweltamt Bielefeld abgestimmt.

Der Untersuchungsumfang umfasste die Entnahme von 4 Bodenmischproben. Diese Proben wurde jeweils auf Schwermetalle nach der AbfKlärV zuzüglich Arsen untersucht. Die Untersuchung der Bodenproben ergab, dass aus den nachgewiesenen Metallgehalten keine Nutzungseinschränkungen bezüglich der geplanten Wohnbebauung einschl. Gartennutzung abzuleiten war (vgl. Altlastenuntersuchung des Ingenieurbüros PTM vom 18.01.1999, Bericht Nr. 98-1292.2).

Zusätzlich waren an 5 vorgegebenen Stellen Bodenluftpegel zu errichten. Diese konnten im Winter 1998/1999 aber nicht beprobt werden, da nach einer Ruhezeit von 24 Stunden alle Pegel bis 0,2 m unter GOK mit Wasser vollgelaufen waren. Daraufhin wurde das Ingenieurbüro beauftragt, die Bodenluftpegel kontinuierlich zu überprüfen und bei trockenen Pegeln eine Probennahme und anschließender Analytik durchzuführen. Im August 1999 konnten die Bodenluftpegel beprobt werden mit dem Ergebnis, dass keine Hinweise auf das Vorhandensein deponietypischer Schadgase gegeben sind (vgl. Bodenluftuntersuchung des Ingenieurbüros PTM vom 19.08.1999, Bericht Nr. 98-1292.3).

Als Ergebnis dieser Untersuchungen wurde festgelegt, dass der nördliche Bereich an der Arndtstraße und verlängerte Uhlandstraße als Wohnbaugebiet planungsrechtlich ausgewiesen werden kann, da bezüglich der untersuchten Parameter in der Bodenluft und der Schwermetalluntersuchung des oberflächennah anstehenden Materials keine Einschränkung der geplanten Wohnbebauung einschließlich der Gartennutzung abzuleiten ist.

Aus Gründen der Standsicherheit der neu zu errichtenden Gebäude sollte auf eine Unterkellerung der Gebäude verzichtet werden. Für einen schadensfreien Lastenabtrag ist zusätzlich ein Bodenaustausch in einer Stärke von 1,0 m erforderlich. Der Bereich zwischen der Bebauung an der Arndtstraße und der Verlängerung der Uhlandstraße wird als nicht überbaubare Fläche festgesetzt.

Die größere Restfläche des Altlastbereiches (ehemalige Tongrube mit Müll- und Abraumauffüllung) wird für eine bauliche Nutzung ausgeschlossen (vgl. auch Untersuchung von 1989).

Änderungsbereiche

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird nach Süden erweitert. Hierzu ist die Ladestraße als Straßenverkehrsfläche auszuweisen und in ihrem Verlauf etwas zu verschieben, damit eine nahtlose Anbindung zur alten Bahntrasse und Wittmundstraße ermöglicht wird. Im Westen wird der Geltungsbereich bis zum Nordring um die Graf-Sporck-Straße erweitert. An die Ladestraße schließt sich nach Norden der Zentrale Omnibusbahnhof mit Parkplatzflächen (park and ride) an. Der Bereich zwischen dem Busbahnhof und der nördlich angrenzenden Wohnbebauung wird als Grünfläche (Parkanlage) festgesetzt.

Im Süden der Ladestraße sollen die Stellplätze für das geplante Geschäftshaus auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände errichtet werden.

Im weiteren Planbereich wird an der Uhlandstraße eine Wohnbebauung sowie eine Verlängerung dieser Straße in östlicher Richtung mit Wendemöglichkeit vorgesehen. Die Fortführung des vorhandenen Gehweges aus dem nördlichen Wohngebiet bis zur Ladestraße sieht der Entwurf des Bebauungsplanes vor.

Der Bereich nördlich der Uhlandstraße sowie der ehemaligen Tongrube und Ziegelei (Speit's Wiese) bleibt weitgehend unverändert. Hier werden lediglich überbaubare Grundstücksflächen an die tatsächliche Bebauung angepaßt.

Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan wird für die Änderung des Bebauungsplanes nicht erarbeitet. Die alte Fassung des Bebauungsplanes aus dem Jahre 1983 sah eine noch intensivere Bebauung vor.

D) BEGRÜNDUNG VON FESTSETZUNGEN

Die Anlage des zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) führt zur Stärkung des ÖPNV in Delbrück. Die Errichtung an dieser Stelle ist sinnvoll, da sich der Bereich am Rande der Innenstadt befindet und die Anbindung an das nahe gelegene Schulzentrum auch gegeben ist. Die Planung stellt eine Abrundung und Attraktivitätssteigerung der Kernstadt dar. Die Zufahrt zum Busbahnhof soll über die Lipplinger Straße und die Abfahrt über die Ladestraße erfolgen. Die Zuordnung zur Innenstadt und die Erreichbarkeit über innerstädtische Straßen mit Anschluß an überregionale Straßen ist somit gegeben.

Durch den Ausbau der Ladestraße mit dem Anschluß an den Bahnweg und die Wittmundstraße wird eine Entzerrung des Stadtverkehrs erreicht. Durch die Separierung des Fuß- und Radweges sowie dem Grünstreifen zur nördlichen Seite der Ladestraße und den Fußweg an der südlichen Seite ist die Schulwegsicherung gegeben.

Die Aufgabe des bisher bestehenden Spielplatzes südlich der Uhlandstraße wird durch das Angebot des Spielplatzes am Schulkindergarten ausgeglichen.

Die Uhlandstraße soll nicht, wie in der alten Fassung des Bebauungsplanes bis zur Graf-Sporck-Straße durchgeführt werden, sondern endet vor der geplanten Parkanlage mit einer Wendemöglichkeit. Als **Art der baulichen Nutzung** ist hier "Allgemeines Wohngebiet" bestimmt. Durch die Festsetzung einer offenen, eingeschossigen Bauweise mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 wird die vorhandene Siedlungsstruktur im nördlich angrenzenden Bereich aufgenommen und städtebaulich sinnvoll auf den neuen Bereich übertragen.

Der Forderung nach dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden wird durch die verhältnismäßig klein geschnittenen Grundstücke und der guten Nutzungsmöglichkeit des Dachgeschosses entsprochen.

Aufgrund der minimierten Straßenverkehrsfläche sind die Stellplätze hier nur bedingt unterzubringen. Daher sind je Wohneinheit mindestens zwei Stellplätze/Garagen auf eigenem Grundstück nachzuweisen. Diese Festsetzung bezieht sich auf den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

Gestaltungsfestsetzungen

Im Interesse einer sinnvollen, geordneten und einheitlichen Gebäude- und Ortsgestaltung werden Gestaltungsfestsetzungen getroffen, die zur Vermeidung von Gestaltungsmängeln in Baugebieten bewährt haben. Die Festsetzung der Gebäudemaße sorgt dafür, daß die Dimensionierung der Gebäude nicht zu einer Beeinträchtigung der Gestaltungsqualität des Baugebietes führt

Bei den Wohngebäuden werden zur Beschränkung der Höhenentwicklung minimale und maximale Trauf- und Firshöhen festgesetzt. Ein Ausbau der Dachgeschosse ist im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Zulässigkeitsgrenzen durch die Festsetzung von Sattel- und Krüppelwalmdächern möglich. In Verbindung mit der Zulässigkeit von Dachgauben (bei eingeschossigen Gebäuden mit einer Dachneigung von mindestens 35°) wird ein Ausbau der Dachgeschosse zur Erlangung eines Höchstmaßes an Wohnfläche ermöglicht.

Darüber hinaus werden folgende Gestaltungsfestsetzungen getroffen:

- Die Firstrichtung der Wohngebäuden muß parallel oder senkrecht zur vorderen Baugrenze verlaufen. In speziellen Fällen (bei Eckgrundstücken o.ä. gelagerten Fällen) ist sie sinngemäß der übrigen geplanten Bebauung anzupassen.
- Die Sockelhöhe darf max. 50 cm über Oberkante fertiger Straße bis Oberkante Erdgeschoßfußboden (Rohbaudecke) betragen.
- Dachgauben (als Schlepp- oder Satteldachgaube ausgebildet) bzw. Dacheinschnitte sind nur bei eingeschossigen Gebäuden mit einer Dachneigung von mindestens 35° zulässig. Sie dürfen ein Drittel der Trauflänge nicht überschreiten und sollen mittig auf der Hauptdachfläche angeordnet werden. Die Höhe der Dachgauben darf max. 1,25 m von der Oberkante Dachansatz bis Traufkante der Dachgaube bzw. des Dacheinschnittes betragen.

Anpassung der überbaubaren Grundstücksflächen an die vorhandene Bebauung

In dieser Überarbeitung des Bebauungsplanes werden die überbaubaren Grundstücksflächen der vorhandenen Bebauung angepaßt. Aufgrund von Ausnahmen und Befreiungen von den Festsetzungen des Bebauungsplanes in den vergangenen Jahren haben sich auf einzelnen Grundstücken Änderungen ergeben.

Passive Schallschutzmaßnahmen

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde angeregt, die Höhe der Geräusch-Immissionen in den im Plangebiet festgesetzten allgemeinen Wohngebiet (WA) zu ermitteln, die durch die Nutzung des geplanten ZOB sowie eines geplanten Parkplatzes und eines ebenfalls geplanten Supermarktes entstehen werden.

Die Stadt Delbrück hat ein Schallschutzgutachten in Auftrag gegeben. Die Geräusch-Immissionen aus den o.g. Schallquellen zu prognostizieren war Gegenstand des Gutachtens (vgl. TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e.V., Schalltechnisches Gutachten für den Bebauungsplan Nr. 16 „Brenkenkamp“ in Delbrück-Mitte, Bericht Nr. 5168 20 036 81 vom 09.02.1999).

Im Ergebnis wurde im Allgemeinen Wohngebiet entlang der Straße „Brenkenkamp“ festgestellt, dass die durch den Betrieb des geplanten ZOB zu erwartenden Geräusch-Immissionen die Wohngebietswerte der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten werden. Die Pegel der Belastung durch den KFZ-Verkehr auf der „Ladestraße“ sowohl die Wohngebietswerte nach der DIN 18005 als auch die der Verkehrslärmschutzverordnung überschreiten, jedoch die Mischgebietswerte der letztgenannten Verordnung einhalten.

Da aktiver Schallschutz (Wall oder Wand) an dieser Stelle städtebaulich unverträglich ist, die Nähe zur Innenstadt von Delbrück und die gute Erreichbarkeit aller öffentlichen Einrichtungen aber gute Gründe für eine Wohngebietsausweisung an dieser Stelle sind, werden für die Bebauung an der Verlängerung der Umlandstraße passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt:

- Massive Außenwände	- R' _w > 62 dB	für alle Wände Fensterschallschutzklasse 3
- Fenster	- R' _w > 37 dB	
- Rollädenkästen	- R' _w > 35 dB	
- Dächer	- R' _w ≥ 45 dB	

E) KOSTENSCHÄTZUNG

Kostenschätzung für :

1. Ausbau der Ladestraße einschließlich Kreuzungspunkt Liplinger Straße	500.000 DM
2. Zentraler Omnibusbahnhof	1.020.000 DM
3. Verlängerung der Umlandstraße	
Straße	50.000 DM
Wasser	12.000 DM
Kanal	88.000 DM
Gesamtkosten für die Erschließung ca.	1.670.000 DM

F) FINANZIERUNG

Die Finanzierung der Erschließungsanlagen wird gesichert durch

- a) Haushaltsmittel
- b) Erschließungsbeiträge gem. Baugesetzbuch
- c) Erhebung von Kanalanschlußbeiträge nach Satzung der Stadt Delbrück
- d) Förderungsmittel des Landes für den Zentralen Omnibusbahnhof (90 %)

Delbrück, 16.12.1999

Der Bürgermeister


(Oelsmeier)