

BP 1.17 „Annenkamps Gärten II“ - Begründung

BEGRÜNDUNG gem. § 9 Abs. 8 BBauG zum BEBAUUNGSPLAN
1.17 "ANNENKAMPS-GÄRTEN" Teilplan II der Stadt Drensteinfurt

1. PLANUNGSANLASS

Die Stadt Drensteinfurt beabsichtigt zur geordneten Steuerung der Bautätigkeit in der nördlichen Stadtlage die verfügbaren Flächen einer geregelten Bebauung und Verdichtung zuzuführen.

Der aufgeplante Bereich grenzt westlich an das Gebiet des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 1.04 "Annenkamps-Gärten" Teilplan I an. Mit Genehmigungsverfügung des Regierungspräsidenten vom 25.10.72 - Az.: 34.3.1 - 5206 - zu diesem Plan war seinerzeit der jetzige östliche Planbereich von der Genehmigung ausgeschlossen worden. Diese, sowie die westlich bis zum Gentruper Weg angrenzenden teilweise bereits bebauten Flächen sollen nunmehr durch diesen Bebauungsplan unter Berücksichtigung bestandsorientierter Festsetzungen eine planungsrechtliche Sicherung erfahren, womit gleichzeitig städtebaulich geordnete bauliche Einzelerweiterungen wie auch Baulückenschließungen erzielt werden.

Der Rat der Stadt Drensteinfurt hat daher am 01.04.1976 beschlossen, für das nachfolgend näher beschriebene Gebiet den Bebauungsplan Nr. 1.17 "ANNENKAMPS-GÄRTEN" Teilplan II aufzustellen, der den Anforderungen des § 30 BBauG entspricht.

2. PLANGEBIET

Das Plangebiet "ANNENKAMPS-GÄRTEN" Teilplan II liegt am Nordrand der Ortslage Drensteinfurt. Es wird im Süden

durch die Bahnhofstraße - B 58 -, im Westen durch den Gentruper Weg und im Norden durch den Rosenweg begrenzt. Die östliche Plangebietsgrenze ist identisch mit der Westgrenze des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 1.04 "Annenkempe-Gärten" Teilplan I. Die Größe des Plangebietes beträgt 1,33 ha.

3. PLANUNGSGRUNDLAGEN

Die Stadt Drensteinfurt hat einen wirksamen Flächennutzungsplan, der mit Verfügung des Regierungspräsidenten Münster vom 28.11.1974 genehmigt worden ist. Der Bebauungsplan Nr. 1.17 "ANNENKAMPS-GÄRTEN" Teilplan II wird gemäß § 8 Abs. 2 BBauG aus diesem Flächennutzungsplan entwickelt.

4. BEABSICHTIGTE NUTZUNG

Der Bebauungsplan setzt entsprechend der Flächennutzungsplanausweisung Allgemeines Wohngebiet - WA - gemäß § 4 BauNVO fest. Soweit das Plangebiet bereits überwiegend bebaut ist, berücksichtigen die getroffenen Festsetzungen den vorgegebenen Bestand. Westlich des Clemens-Dolle-Weges sieht der Planentwurf eine eingeschossige Bauweise mit geneigten Dächern vor. Hier können drei Bauvorhaben in offener Bauweise zur Ausführung kommen. Im übrigen Plangebiet sind noch Baulücken vorhanden, die etwa drei bis fünf zweigeschossige Baukörper mit Steildach aufnehmen könnten.

Insgesamt bietet das Plangebiet ca. sieben Neubauvorhaben mit 10 Wohnungseinheiten - WE - Platz. Bei einer

angenommenen durchschnittlichen Einwohnerzahl von 3,5 Personen/WE ist somit ein Bevölkerungszuwachs von 35 Personen im Plangebiet zu erwarten.

Unter Hinzuziehung der im Plangebiet bereits bestehenden neun Wohngebäude mit ca. 12 WE und rd. 42 Einwohnern - EW - wird die Siedlungsdichte nach Durchführung der Planungsabsicht mit insgesamt ca. 77 Einwohnern bei rd. 58 EW/ha Nettowohnbau land liegen.

Von der Gesamtfläche des Bebauungsplangebietes mit 1,33 ha = 100 % (Bruttobauland) werden genutzt als:

a)	Allgemeines Wohngebiet	1,19 ha	=	89,50 %
b)	öffentl. Verkehrsflächen	0,14 ha	=	10,50 %
Summe:		1,33 ha	=	100,00 %

5. IMMISSIONEN

Das Gebiet des Bebauungsplanes wird im Süden durch die Bahnhofstraße - B 58 - begrenzt.

Die hiervon auf das Baugelbiet ausgehenden Verkehrsimmissionen werden aus der Verkehrsmengenkarte des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr mit den Ergebnissen der Verkehrszählung 1975 - BMV - STB 4.-20.40.50/4002 H 75 unter Zugrundelegung der Vornorm DIN 18005 vom Mai 1971 und in Verbindung mit dem Rd.Erl. des Innenministers vom 08.11.73 - VC 2 - 870.2 ermittelt. Daraus resultieren für das Plangebiet die nachfolgend aufgeführten Verkehrsbelastungen und -immissionen:

Verkehrsbelastung	6.723,00 Kfz/24 Std.
LKW-Anteil	430,00 LKW/24 Std.
Tagwert 6 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰ Uhr	378,15 Kfz/h 24,18 LKW/h
Nachtwert 22 ⁰⁰ - 6 ⁰⁰ Uhr	84,04 Kfz/h 5,37 LKW/h

Der LKW-Anteil beträgt danach tagsüber 6,39 % und nachts 6,38 %.

Diese Kraftfahrzeuge verursachen einen Mittelungspegel von 57,5/51,0 dB(A) Tag-/Nachtwert im Abstand von 25 m zur Straßenachse.

Aufgrund geringerer Abstände bestehender Wohnbebauung zur Achse der B 58, nämlich 18,00 m, erhöhen sich die Mittelungspegel am Rande der überbaubaren Grundstücksflächen um 1,5 dB(A) auf 59,0/52,5 dB(A) Tag-/Nachtwert.

Nach der Vornorm DIN 18005, Bl. 1, Tabelle 4 betragen die zulässigen Planungsrichtpegel für Allgemeines Wohngebiet 55/40 dB(A) Tag-/Nachtwert.

Da diese Werte an Verkehrswegen nicht immer einzuhalten sind, können Überschreitungen um bis zu 10 dB(A) und in besonderen Ausnahmefällen darüberhinaus zugelassen werden.

Die vorstehende Ermittlung hat Planungsrichtpegelüberschreitungen von 4,0 dB(A) bei Tage und 12,5 dB(A) in der Nachtzeit im vorderen Bereich der bereits bebauten vier Grundstücke an der Bahnhofstraße ergeben.

Im Bereich der geplanten Bebauung, ca. 40 m und weiter nördlich der Bahnhofstraße, reduzieren sich Überschreitungen der Planungsrichtpegel um mindestens 2 dB(A) auf

55,5/49 dB(A) Tag-/Nachtwert aufgrund der größeren Abstände von der Straßenachse, so daß hier die Planungsrichtpegelüberschreitungen mit 0,5/9,0 dB(A) Tag-/Nachtwert und weniger innerhalb der vorgesehenen Toleranzgrenze liegen.

Der Bebauungsplan setzt dennoch gem. § 9 Abs. 1 Ziff. 24 BBauG grundsätzlich für das gesamte Plangebiet lärmbelastete Flächen fest. Danach ist bei Neubauvorhaben, die auch oder vorwiegend dem Wohnen dienen, sowie sonstigen schutzbedürftigen Gebäuden innerhalb dieser lärmbelasteten Flächen durch geeignete Gestaltung der Grundrisse und ausreichende bauliche Schallschutzvorkehrungen sicherzustellen, daß mindestens 12,5 dB(A) abgefangen werden und somit im Innern von Aufenthaltsräumen ein Schallpegel gewährleistet ist, der eine von Außengeräuschen ungestörte Nutzung ermöglicht.

Die Baugenehmigungsbehörde hat den Bauherren im bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren schriftlich die jeweils zu treffenden Maßnahmen zur Auflage zu machen.

Westlich außerhalb des Planungsbereiches liegt ein Kfz-Reparaturbetrieb sowie ein Baustoffhandel mit Transportbetonunternehmen. Gegen Schallimmissionen, die von diesen Betrieben ausgehen, wird gleichzeitig mit den vorstehend dargelegten Maßnahmen gegen Verkehrslärm ein wirkungsvoller Schutz erzielt. Störungen der für Allgemeines Wohngebiet zu gewährleistenden Wohnruhe sind somit durch die v.g. Betriebe nicht zu erwarten, da diese rd. 50 m Abstand zu der geplanten Wohnbebauung, welcher die bestehende Bebauung östlich des Gentruper Weges vorgelagert ist, haben

und keine Nachtarbeit ausführen.

Die vorgenommene Ausweisung von Allgemeinem Wohngebiet innerhalb lärmbelasteter Flächen ist in diesem Fall notwendig und auch vertretbar, da es sich bei den hier aufgeplanten Flächen nicht um ein noch unbebautes Neubaugebiet handelt, sondern um eine mit der ausgewiesenen Nutzung übereinstimmende bereits bebaute Ortslage. Durch die Erfassung des Gebietes in einem Bebauungsplan gem. § 30 BBauG wird erzielt, daß den Bauherren auch bei Um- und Wiederaufbauten im Baugenehmigungsverfahren Auflagen zu Immissionsschutzvorkehrungen gegeben werden, was nach der derzeitigen Beurteilungsgrundlage - im Zusammenhang bebauter Ortsteil gem. § 34 BBauG - nicht gewährleistet ist. Im Übrigen war bei der Festlegung der Art der Nutzung zu berücksichtigen, daß in dem östlich angrenzenden rechtsverbindlichen Bebauungsplan Reines Wohngebiet ausgewiesen ist. Ferner war der Planentwurf gem. § 8 Abs. 2 BBauG aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Drensteinfurt zu entwickeln.

Auch darf darauf hingewiesen werden, daß nach dem Entwurf der DIN 18005 vom April 75 die Anhebung u.a. des für Allgemeines Wohngebiet bei Nacht zulässigen Planungsrichtpegels von bisher 40 dB(A) auf 45 dB(A) vorgesehen ist; hiernach würde die Höhe der Überschreitung im Bereich der geplanten Wohnbebauung nur noch 0,5/4,0 dB(A) Tag-/Nachtwert betragen.

Weitere Geräusch- bzw. Geruchsmissionen sind für diese städtebauliche Planung nicht relevant.

6. MASSNAHMEN ZUM VOLLZUG DER BAULEITPLANUNG

Die innerhalb des Plangebietes liegenden bereits bebauten Grundstücke wurden durch bestandsorientierte Festsetzungen in die städtebauliche Konzeption aufgenommen. Die unbebauten Plangebietsflächen stehen in privatem Eigentum.

Soweit möglich, wurden bestehende Grundstücksgrenzen bei der Aufplanung des Gebietes berücksichtigt. Falls eine Neuordnung der teilweise unzweckmäßig parzellierten Eigentumsverhältnisse erforderlich wird, soll eine Baulandumlegung möglichst auf freiwilliger Basis durchgeführt werden.

Bei der Sicherung der Flächen für Verkehrs- und Versorgungsanlagen, soweit sie im Bebauungsplan festgesetzt sind, findet § 24 BBauG - Allgemeines Vorkaufsrecht der Gemeinde - seine Anwendung.

Können die im Bebauungsplan festgesetzten Flächen für Verkehrs- und Versorgungsanlagen nicht im Wege einer gütlichen Einigung, in Ausübung des Vorkaufsrechts gem. § 24 BBauG oder im Rahmen des Umlegungsverfahrens erworben werden, ist die Durchführung eines Enteignungsverfahrens vorgesehen.

Nachteilige Auswirkungen im wirtschaftlichen oder sozialen Bereich auf die persönlichen Lebensumstände der im Plangebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen, sowie besondere Schwierigkeiten, sind bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes nicht zu erwarten.

7. ERSCHLIESSUNG

a) Verkehr

Die verkehrsmäßige äußere Erschließung des Plangebietes ist durch den vorhandenen "Gentruper Weg", der in die Bahnhofstraße - 8 58 - mündet, gewährleistet.

Vom 'Gentruper Weg' ausgehend erfolgt die innere Erschließung über den vorhandenen 'Rosenweg' und einer angehängten Stichstraße - 'Clemens-Dolle-Weg' - mit Wendemöglichkeit.

In Verlängerung des 'Clemens-Dolle-Weges' wird das Baugebiet zusätzlich über einen Fuß- und Radweg an die südlich angrenzende Bahnhofstraße angeschlossen.

Zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden im Bereich von Einmündungen Sichtflächen festgesetzt, die von Sichtbehinderungen freigehalten werden müssen, soweit sie, bezogen auf die Fahrbahnoberkante, höher als 0,60 m sind.

Innerhalb des Plangebietes sind Privat-Stellplätze in ausreichender Anzahl auf den Baugrundstücken vorzuhalten.

b) Ver- und Entsorgung

Die zentrale Frischwasserversorgung wird durch die Gelsenwasser AG vorgenommen.

Die Abwasserbeseitigung erfolgt im Trennsystem durch die zu erweiternden gemeindlichen Einrichtungen.

Feste Abfallstoffe werden gem. § 4 Abfallbeseitigungsgesetz NW zentral gesammelt und der dafür vorgesehenen Deponie zugeführt.

Die Sicherung der Energieversorgung erfolgt durch die Vereinigten Elektrizitätswerke Westfalen AG

- VEW -.

8. KOSTENÜBERSICHT UND FINANZIERUNG

Der Stadt Drensteinfurt werden mit der Durchführung dieser städtebaulichen Maßnahme voraussichtlich folgende überschläglich ermittelten Kosten entstehen:

- Grunderwerb	ca.	24.000,--	DM
- Entwässerung	ca.	47.000,--	DM
- Wasserversorgung	ca.	führt das Wasserwerk aus	DM
- Verkehrsflächen	ca.	120.000,--	DM
- Straßenbeleuchtung	ca.	12.500,--	DM
Summe:	ca.	203.500,--	DM

Die von der Stadt Drensteinfurt zu tragenden Kosten verringern sich um die gesetzlichen Beiträge der Anlieger (Erschließungskostenbeiträge nach §§ 127 ff BBauG bzw. nach § 8 KAG) sowie um Zuschüsse Dritter, soweit diese erlangt werden.

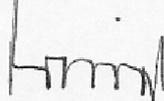
Zur Finanzierung der für die Verwirklichung des Planes alsbald zu treffenden kommunalen Maßnahmen sind die erforderlichen Mittel im Finanz- und Investitionsplan der Stadt Drensteinfurt ausgewiesen.

9. GELÄNDEBESCHAFFENHEIT

Das Plangebiet ist nahezu eben, so daß Abgrabungen oder Aufschüttungen nicht notwendig werden.

Drensteinfurt, den 20.9. 1978

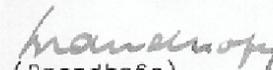
Stadt Drensteinfurt
Der Stadtdirektor



(Wiewel)

Warendorf, den 20.9. 1978

Kreis Warendorf
Der Oberkreisdirektor
Planungsabteilung
Im Auftrage:


(Brandhofs)
Kreisplaner

Diese Begründung hat gemäß § 2a (6) BBauG mit dem Bebauungsplan für die Dauer eines Monats

vom 16.10. 1978 bis 15.11. 1978

zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegen.

Drensteinfurt, den 01.08.1979

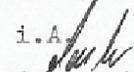
Der Stadtdirektor


(Pasler)

Diese Begründung hatte an der Beschlußfassung des Bebauungsplanes als Satzung teil.

Drensteinfurt, den 01.08.1979

Der Stadtdirektor


(Pasler)