

BP 1.19 „Fellergärten“ - Begründung

Stadt D r e n s t e i n f u r t

Bebauungsplan Nr. 1.19 "Feller Gärten"

B e g r ü n d u n g

Aufstellungs-
beschluß und
räumlicher
Geltungsbereich

Der Rat der Stadt Drensteinfurt hat am 07.09.78 beschlossen, für den unmittelbar südlich der Altstadt liegenden Bereich "Feller Gärten" einen Bebauungsplan gem. §§ 1, 2, 2a, 8 - 12 BBauG mit den Mindestfestsetzungen gem. § 30 BBauG aufzustellen. Das Plangebiet liegt zwischen Honekamp, Josefstraße, Schützenstraße und Hammerstraße und grenzt an die Altstadtrandbebauung des historischen Stadtgrundrisses an.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches sind im Aufstellungsbeschluß beschrieben und im Bebauungsplan festgesetzt.

Planungsanlaß

Die Gartenzone "Feller Gärten" stellt einen Teil des Grünbereiches dar, der den Altstadtrand vor der historischen Stadtmauer umgab. In Anbetracht der großzügigen Parkanlage der Stadt (Schloßpark im Norden) und der Tatsache, daß das System des Grüngürtels um die Altstadt in keinem Bereich mehr vorhanden bzw. wiederherstellbar ist, soll auch dieser kurze noch erhaltbare Gartenabschnitt den Wünschen der Bürger entsprechend, der Bebauung zugeführt werden, um dem dringenden Baulandbedarf hier in günstiger Lage (unmittelbare Altstadtnähe) Abhilfe zu schaffen.

Der Ausbau der Verkehrssituation Kreuzung Schützenstraße/Josefstraße/Krummer Kamp erfordert zur Sicherung der entsprechenden Grundstücksfläche die Einbeziehung der südwestlichen Par-

zusammenfassend

zellen in das Plangebiet "Feller Gärten". Da dieser Bereich bisher im rechtswirksamen Planbereich "Krummer Kamp" erfaßt war, muß hier parallel ein Aufhebungsverfahren durchgeführt werden.

Derzeitige und geplante Nutzung

Im Plangebiet liegt derzeit eine Vielzahl von privaten Gärten, durchzogen von einem Netz von Heckenwegen.

Außer der historischen ein- bis zweigeschossigen Altstadtrandbebauung im Norden, besteht eine fast lückenlose zweigeschossige Bebauung im Osten entlang der Hammer Straße, vorwiegend Wohnbebauung. Lediglich im Nordosten (Ecke Honekamp/Hammer Straße) bilden Handels- und Dienstleistungseinrichtungen den Endpunkt der Geschäftszone der Altstadt.

Entsprechend den Darstellungen des in der Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplanes wird im Planbereich überwiegend allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Lediglich aufgrund der genannten Nutzung wird die Ecksituation Honekamp/Hammer Straße als Kerngebiet festgesetzt. Der Flächennutzungsplan sieht hier gemischte Baufläche vor.

Den Wünschen der Vielzahl privater Gartengrundstücksbesitzer entsprechend, wird für die Neubebauung ausschließlich Eigenheimbebauung in offener, eingeschossiger Bauweise mit ausbaufähigem Dachraum vorgesehen.

Städtebauliches
Bild

Die getroffenen Gestaltungsfestsetzungen zur Materialwahl der Bebauung gem. § 103 Bau ONW sollen für das geschlossene Wohngebiet am Altstadtrand einen einheitlichen Charakter gewährleisten.

Die Festsetzungen für die vorhandene Bausubstanz berücksichtigen den zu erhaltenden Bestand. Entlang des Honekamps und des Westwalls sowie an der Hammer Straße im Abschnitt Honekamp/Westwall soll durch die Festsetzung von Baulinien der enge Straßenzug als ortsbildtypische Situation erhalten werden.

Eine entsprechende Ortssatzung gem. § 103 Landesbauordnung NW soll die Unterschreitung der vorgeschriebenen Abstände lt. Abstandsflächenverordnung ausdrücklich zulassen.

Der Westwall ist als historischer Straßenraum im Denkmälerverzeichnis des Amtes für Denkmalpflege aufgenommen.

Die Hausgruppe Westwall 3, 5, 7 wurde im Bebauungsplan als zu erhaltende Baudenkmäler (ortsbildtypische Bebauung) gekennzeichnet.

Die Bebauung am Westwall ist auf kleinsten Parzellen mit 100 % Überbauung sehr beengt und in ihrem Wohnwert beeinträchtigt. Die Schaffung von attraktiven Wohnverhältnissen erfordert die Möglichkeit der rückwärtigen Grundstücksvergrößerung und Ausbau der Wohnfläche. In Abwägung der Belange muß hier der Aspekt einer Freihaltung der im übrigen nicht mehr in der Örtlichkeit nachvollziehbaren Grabenzone der historischen Stadtumwallung zurücktreten. Die bereits vorhandene mehrfache Überbauung der Zone kann realistischere auch nicht wieder rückgängig gemacht werden.

Erschließung

Das Plangebiet wird im Süden von der Schützenstraße (K 31) tangiert, für die zur Zeit die Ausbauplanung als möglichst anbaufrei zu führende südliche Innenstadtangente erfolgt. Im Osten verläuft die Hammer Straße (derzeit B 58/63), die nach Umgehungsstraßenrealisierung wichtige Zufahrt zur Innenstadt bleibt.

Aufgrund dieser Vorgaben kann das Plangebiet lediglich von Westen (Josefstraße) her, erschlossen werden (Kreuzung Am Töller). Die Reginastraße soll vor dem Westwall abgebunden werden, um diese engen historischen Straßenzüge nicht zusätzlich zu belasten. Da die Zufahrt zur Altstadt durch eine neue Anbindung im nördlichen Abschnitt der Josefstraße erfolgt, ist diese Maßnahme zu vertreten.

Die neue Wohnbebauung wird durch eine Stichstraße erschlossen, um die sich jeweils kleine Wohnnachbarschaften von 4 - 5 Wohneinheiten gruppieren. Die Ausgestaltung dieser Erschließungsflächen soll ohne Hochbord erfolgen, um dem Fahrverkehr die Priorität zu nehmen.

Für die im Kreuzungsbereich Schützenstraße/ Josefstraße liegenden beiden Grundstücke muß ein Zu- und Abfahrtsverbot festgesetzt werden, eine rückwärtige Zufahrt von Westen und Osten ist im anschließenden Bebauungsplan "Krummer Kamp" gesichert.

Ruhender Verkehr

Für die neue Wohnbebauung wird eine Garage und ein Stellplatz pro Wohneinheit auf privaten Grundstücksflächen vorausgesetzt. Öffentliche Stellplätze werden im Straßenraum der Erschließungsstraße in besonderer Ausgestaltung durch Pflastermarkierung vorgesehen.

Für die bestehende Bebauung im Bereich Honekamp/Westwall ist nachträglich zusätzlicher Parkraum nicht mehr zu schaffen, da öffentliche Flächen nicht zur Verfügung stehen und aus städtebaulich-gestalterischen Gründen auch keine Baulücken zur Stellplatzschaffung genutzt werden sollen. Hier soll im Rahmen der Sanierungsdurchführung für die nördlich angrenzende Altstadt die Möglichkeit der Ablösung geboten werden.

Grünflächen
- Spielbereich
und
Fußwegenetz

Öffentliche Grünflächen sind im Hinblick auf die vorwiegende Einfamilienhausbauweise und das Angebot insbesondere im Norden der Altstadt nicht vorgesehen.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß eine wünschenswerte öffentliche Grünzone zwischen Altstadt und Neubebauung um den gesamten Stadtkern nicht mehr vorhanden und nicht mehr herstellbar ist. Im Planbereich wäre daher hier ein Fußweg nur sinnvoll, wenn ein Anschluß an ein System möglich wäre. Da dieses weder im Westen noch im Osten durchsetzbar ist, soll der Rundweg über die historischen Wege Südwall/Westwall, die wie im Südwall bereits geschehen, verkehrsberuhigt attraktiv zu gestalten sind, geführt werden.

Das vorhandene Heckenwegenetz wird in Nord-Südrichtung und teilweise auch in östlicher Richtung erhalten.

Im Verlauf des Fußwegenetzes soll an der ab-
gebundenen Reginastraße ein Kleinkinderspiel-
platz (Spielbereich C) vorgesehen werden.

Der Bolzplatzbedarf wird unmittelbar westlich
der Bahnlinie im Baugebiet Windmühlenweg ge-
deckt.

Abgesehen von der Ausgestaltung der Wohnstraßen
mit Baumbepflanzung (dazwischen Parkplatzmar-
kierungen) soll der derzeitige Charakter des
Gartengebietes, der durch die engen Heckenwege
bestimmt ist, erhalten werden. Hierzu werden
die entsprechenden Festsetzungen durch eine
Ortssatzung gem. § 103 Bau ONW getroffen, die
Vorgartengestaltung mit Vorschriften für
Heckeneinfassungen beinhalten.

Ver- und
Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes wird
durch die zuständigen Versorgungsträger sicher-
gestellt. Die Stromversorgung erfolgt durch
die VEW, die Wasserversorgung durch die Gelsen-
wasser AG, die Gasversorgung durch die Stadt-
werke Münster.

Eine neue Umspannstelle zur Stromversorgung für
das Gebiet "Feller Gärten" wird im Bereich des
Spielplatzes festgesetzt.

Die Abwasserbeseitigung erfolgt nach genehmig-
ten Zentralabwasserplan zur Kläranlage Dren-
steinfurt, deren Planung für 17.500 EGW. vor-
gesehen ist.

Die Müllabfuhr erfolgt durch ein privates Unter-
nehmen zur Zentraldeponie nach Beckum.

Immissions-
schutz

Zur Immissionsbelastung durch Verkehrslärm wird auf den Schallschutznachweis (Anlage zur Begründung) verwiesen.

Im Planbereich liegt ein Transportunternehmen, daß aufgrund seiner Struktur und seines Störungsgrades in ein Gewerbegebiet ausgelagert werden muß. In Abwägung der Belange einer sinnvollen Stadtentwicklung erfolgte hier bereits im Flächennutzungsplan eine "Überplanung". Die Stadt Drensteinfurt geht davon aus, daß das Baugebiet nicht eher realisiert werden kann, bis die Auslagerung des Betriebes erfolgt ist.

Südlich der Schützenstraße liegen eine Bauunternehmung und eine Landmaschinenreparaturwerkstatt, die im Rahmen der Bebauungsplanung "Dahlgasse" als Mischgebiet planungsrechtlich abgesichert werden sollen. Durch ein Gutachten wurde bereits hier die Immissionssituation untersucht. Entwicklungsmöglichkeiten sind für beide Betriebe nicht mehr gegeben, jedoch ist die Stadt Drensteinfurt aus wirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage, die Auslagerung der beiden Betriebe zu forcieren.

In Abwägung dieser Tatsache mit dem Ziel der vorrangigen Schaffung ortskernnaher Wohnbebauung erfolgt die Realisierung der Wohnbebauung auch im Hinblick darauf, daß ohnehin gegen die Immissionen der Bundesbahn Lärmschutzvorkchrungen getroffen werden müssen, die entsprechend im Bebauungsplan festgesetzt sind.

Bodenordnung Die kleinparzellige Struktur der derzeitigen Gartengrundstücke läßt sich ohne gesetzliche Umlegung nicht für sinnvolle Wohnbaugrundstücke ordnen.

Kosten Die im Zuge der Planrealisierung für die Stadt Drensteinfurt voraussichtlich entstehenden Kosten werden wie folgt geschätzt:

- Entwässerung: ca. 140.000,-- DM
- Verkehrsflächen: ca. 320.000,-- DM
- Straßenbeleuchtung: ca. 50.000,-- DM
- Öffentl. Grünflächen: ca. 30.000,-- DM
- ca. 540.000,-- DM

Flächenbilanz

| | |
|---------------------------------------|-------------------------|
| <u>Plangebiet insgesamt:</u> | <u>5,094 ha = 100 %</u> |
| davon: | |
| Bauland | 3,867 ha = 76 % |
| - allgem. Wohngebiet | 3,807 ha |
| - Kerngebiet | 0,06 ha |
| Grünflächen einschl. Kinderspielplatz | 0,15 ha = 3 % |
| Verkehrsflächen einschl. Parkplätze | 1,077 ha = 21 % |

Aufgestellt im Auftrag der Stadt
D r e n s t e i n f u r t

Coesfeld, im Januar 1981

W O L T E R S P A R T N E R
Architekten BDA - Stadtplaner SRL
Daruper Straße 15, 4420 Coesfeld

Ergänzung der Begründung

lt. Ratsbeschuß vom 29.10.1981 aufgrund eingegangener Anregungen und Bedenken gem. § 2(a) 6 BBauG

S. 1 Der 3. Absatz wird wie folgt ergänzt:

"Die Möglichkeit zur Wiederherstellung eines durchgängigen Grüngürtels um die gesamte Altstadt ist auch langfristig nicht mehr gegeben. Dieser Gesichtspunkt muß in die Abwägung zwischen den öffentlichen und privaten Interessen einbezogen werden."

Redaktionelle Korrektur: 3. Absatz, 8. Zeile: statt "noch erhaltbare" muß es heißen "nicht erhaltbare".

S. 3 Der 4. Absatz wird wie folgt ergänzt:

"Die Dachneigung in diesem Bereich darf 45° nicht unterschreiten, um eine Beeinträchtigung der homogenen Dachlandschaft auszuschließen."

S. 4 Der letzte Absatz wird wie folgt ersetzt:

"Die Erschließung der beiden im Kreuzungsbereich Schützenstraße/Josefstraße gelegenen Grundstücke ist rückwärtig über die Straße Krummer Kamp gesichert. Da die Grundstückseigentümer jedoch auch weiterhin eine Anbindung an die Schützenstraße wünschen, wird in Abwägung mit den verkehrsfunktionellen Belangen auf die Festsetzung eines Zu- und Abfahrtsverbotes verzichtet, um die Gartenzonen nicht zu beeinträchtigen."

S. 6 Der 1. Absatz wird wie folgt ersetzt:

"Im Verlauf des Fußwegenetzes soll an der abgebundenen Reginastraße ein Kinderspielplatz (Spielbereich B) vorgesehen werden. Auf die Anlage eines Bolzplatzes soll jedoch wegen der Nähe der umgebenden Wohnbebauung verzichtet werden."

S. 7 Als 4. Absatz wird ergänzt:

"Eine Verlagerung der Betriebe lediglich aus Gründen des Immissionsschutzes ist nicht realisierbar und unter Beachtung ökonomischer Kriterien auch nicht vertretbar (vgl. hierzu Rd.Erl. d. Ministers für Landes- und Stadtentwicklung v. 7.7.1981)."

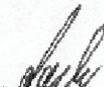
Stadtbauamt
60-622-1.19 pa/sch

Drensteinfurt, den 5. Aug. 1982

Erweiterung der Begründung zu dem Bebauungsplan Nr. 1.19 "Fellengärten"

Auf Grund des Beschlusses des Rates der Stadt Drensteinfurt vom 27. Mai 1982 ist die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1.19 "Fellengärten" um folgenden Beschluß zu erweitern:

"Das auf dem Flurstück Nr. 171, Flur 1, Gemarkung Drensteinfurt, betriebene Transportunternehmen ist nach dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 1.19 "Fellengärten" mit einer Wohnbebauung überplant. Nach dem am 28. Juli 1980 der Urk.-Rolle Nr. 383/80 geschlossenen Vertrag hat sich der Transportunternehmer in § 7 verpflichtet, bis spätestens zum 31. Juli 1985 die Benutzung dieses Grundstückes zu gewerblichen Zwecken vollständig einzustellen und, sofern die Stadt Drensteinfurt mit der Erschließung des Baugebietes vor Ablauf der Frist beginnt, die Benutzung dieses Grundstückes zu gewerblichen Zwecken innerhalb eines Jahres nach schriftlicher Aufforderung vollständig einzustellen. Weiterhin hat er sich verpflichtet, seinen gesamten Gewerbebetrieb auf das ihm gehörende Flurstück im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1.05 "Gewerbe- und Industriegebiet Viehfeld I" zu verlagern."


(Pasler)

Stadt D r e n s t e i n f u r t

Bebauungsplan Nr. 1.19 "Feller Gärten"

Schallschutznachweis (Anlage zur Begründung)

1. Aufgabenstellung

Durch die nachfolgende Berechnung ist festzustellen, inwieweit die innerhalb des Bebauungsplanes liegenden Bauflächen durch den von der Bundesbahnstrecke Münster-Hamm, von der gemeinsamen Trasse der Bundesstraßen B 58 und B 63 (Hammer Straße) und der Schützenstraße (geplante Kreisstraße K 21) sowie von Gewerbebetrieben hervorgerufenen Verkehrs- und Gewerbelärm beeinträchtigt werden.

Die Bauflächen sind entsprechend der Baunutzungsverordnung im Bebauungsplan als Kerngebiet und Allgemeine Wohngebiete festgesetzt.

2. Berechnungsgrundlagen

Grundlagen der Berechnung sind die in der Vornorm DIN 18005, Mai 1971, Blatt 1 empfohlenen Definitionen, Einheiten und Planungsrichtwerte. Es werden die Obergrenzen der Mittelungspegel, die sich aus der jeweiligen Verkehrsbelastung ergeben, angesetzt. Die Belastungswerte wurden anhand der Verkehrsuntersuchung Dr. Kirsch, Aachen und der Untersuchung der LIB^{*)} sowie der Verkehrsmengenkarte 1975 des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ermittelt.

*) Landesanstalt für Immissions- und Bodennutzungsschutz des Landes Nordrhein-Westfalen: Gutachterliche Stellungnahme zu den Geräuschemissionen durch den Schienenverkehr auf der Strecke Münster-Hamm im Gemeindegebiet von Drensteinfurt, Essen, 27.08.1971 - Az.: 612-65-7111.

3. Berechnung

3.1 Bundesbahnstrecke Münster-Hamm

Zusammenfassung des Ergebnisses der LIB-Untersuchung:

Belastung: 170 - 180 Züge / 24 Std., aufgeteilt in
D-, E-, N- und Güterzüge

Mittelungspegel: 68 - 70 dB(A) Tagwert entspricht
einem Mittel von 69 dB(A);

67 - 69 dB(A) Nachtwert entspricht
einem Mittel von 68 dB(A)

bei einem Abstand von 20 m zum nächst-
gelegenen Gleis.

Der Planungsrichtpegel von 55/40 dB(A) für Allgemeines Wohngebiet wird bei ungehinderter Schallausbreitung am Tag erst nach einem Abstand 600 m, nachts erst nach einem Abstand von weit über 1.000 m erreicht.

Aufgrund der Entfernung erfährt die geplante, sich an die Schützenstraße nach Norden anschließende Bebauung eine Pegelabnahme um 8 bis 12 dB(A) auf 61/60 dB(A) Tag-/Nachtwert an der Josefstraße und 57/56 dB(A) Tag-/Nachtwert an der Hammer Straße. Die im mittleren und nördlichen Planbereich liegende geplante Bebauung erfährt aufgrund der Entfernung und der Bebauung um die Danziger Straße eine Pegelabnahme um 13 bis 17 dB(A) auf 56/55 dB(A) Tag-/Nachtwert an der Josefstraße und 52/51 dB(A) Tag-/Nachtwert südlich des Westwalls an der Hammer Straße.

Es ist festzustellen, daß in den beschriebenen Gebieten Richtpegelüberschreitungen durch Schienenverkehrslärm auftreten.

3.2 Bundesstraßen B 58 und B 63 (Hammer Straße)

Verkehrsbelastung lt. Verkehrsmengenkarte 1975:

B 58 kurz vor Anschluß an B 63: 1.432 Kfz/24 Std.

B 63 kurz vor Anschluß an B 58: 5.195 Kfz/24 Std.

Es wird eine aufgerundete Summenzahl von 6.700 Kfz/24 Std. angenommen. Diese täglichen Verkehrsmengen entsprechen mittleren stündlichen Verkehrsmengen von 377 Kfz am Tag (6-22 Uhr) und 84 Kfz in der Nacht (22-6 Uhr).

Unter Ansatz eines LKW-Anteils (über 2,8 Mp zulässiges Gesamtgewicht) von 20 % tags und 10 % nachts ergibt sich nach DIN 18005, Bild 1 ein Mittelungspegel von 58 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts im Abstand von 25 m zur Straßenachse.

Aufgrund anderer Entfernungen der geplanten Neubebauung zur Straßenachse als 25 m können Pegelminderungen bzw. -erhöhungen auftreten. Daher ist der tatsächlich resultierende Lärmpegel in Abhängigkeit von der Mindestentfernung anzusetzen mit:

- der zur Hammer Straße hin liegenden Baugrenze der geplanten Bebauung im Allgemeinen Wohngebiet im Bereich des Fußweges = 33 m Entfernung entsprechend: 57/50 dB(A) Tag-/Nachtwert;
- der östlichen Baugrenze des geplanten mittleren Blockbereiches = 60 m Entfernung entsprechend: 54/47 dB(A) Tag-/Nachtwert;
- der zur Hammer Straße hin liegenden Baugrenze im Kerngebiet = 3 m Entfernung entsprechend: 67/60 dB(A) Tag-/Nachtwert.

Die Planungsrichtpegel betragen nach DIN 18005, Tabelle 4 für Allgemeines Wohngebiet 55/40 dB(A), für Kerngebiet 65/50 dB(A). Die Planungsrichtpegel werden bei ungehinderter Schallausbreitung tags im WA-Gebiet bei 50 m, nachts bei 300 m, im MK-Gebiet tags bei 5 m, nachts bei 30 m Abstand erreicht.

Es ist festzustellen, daß in den beschriebenen Gebieten Richtpegelüberschreitungen durch Straßenverkehrslärm auftreten.

3.3 Schützenstraße (geplante K 21)

Für die Schützenstraße (K 21) prognostiziert die Verkehrsuntersuchung Dr. Kirsch, Aachen 6.500 Kfz/24 Std., die sich auf stündlich 366 Kfz am Tag (6-22 Uhr) und 81 Kfz in der Nacht (22-6 Uhr) verteilen.

Unter Ansatz eines LKW-Anteils (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht) von 20 % tags und 10 % nachts ergibt sich nach DIN 18005, Bild 1 ein Mittelungspegel von 58 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts im Abstand von 25 m zur Straßenachse. Durch die zu erwartende Vorrangigkeit der geplanten K 21 (Schützenstraße) gegenüber der wenig belasteten Josefstraße dürfte ein häufiges Anfahren im Kreuzungsbereich nicht zum Ansatz kommen.

Aufgrund anderer Entfernungen der geplanten Neubebauung zur Straßenachse als 25 m können Pegelminderungen bzw. -erhöhungen auftreten.

Daher ist der tatsächlich resultierende Lärmpegel in Abhängigkeit von der Mindestentfernung anzusetzen mit:

- der nördlichen und westlichen Baugrenze des Allgemeinen Wohngebietes südlich der Schützenstraße = 15 m entsprechend: 60/53 dB(A) Tag-/Nachtwert;
- den südlichen, zur Schützenstraße hin gelegenen Baugrenzen der geplanten Bebauung = 15 bis 20 m entsprechend: 60/53 dB(A) bis 59/52 dB(A) Tag-/Nachtwert.

Die Planungsrichtpegel betragen nach DIN 18005, Tabelle 4 für Allgemeines Wohngebiet 55/40 dB(A). Die Pegel werden bei ungehinderter Schallausbreitung tags bei 250 m, nachts bei über 1.000 m Abstand erreicht.

Es ist festzustellen, daß in den beschriebenen Gebieten Richtpegelüberschreitungen durch Straßenverkehrslärm auftreten.

3.4 Gewerbebetriebe der Firmen Mussenbrock und Dortmann
Die von o. g. Betrieben ausgehenden Emissionen und daraus resultierenden Belastungswerte wurden in einer getrennten Untersuchung*) ermittelt.

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

60 dB(A) Belastung durch Fa. Mussenbrock an deren Betriebs-
hofgrenze. Die Belastung ist für die Tagzeit anzusetzen.

65 dB(A) Belastung durch Fa. Dortmann in der Tagzeit, ge-
messen in 15 m Entfernung vom geöffneten Werktor.

*) Institut für Schalltechnik, Raumakustik, Wärmeschutz
Dr. Klapdor: Gutachterliche Stellungnahme zur Berücksichtigung des Schallimmissions-schutzes.

Die Planungsrichtpegel werden bei ungehinderter Schallausbreitung ab einer Entfernung von 80 m (Mussenbrock) bzw. 250 m (Dortmann) erreicht.

Es ist festzustellen, daß in den den Betrieben gegenüberliegenden Wohngebieten Richtpegelüberschreitungen auftreten.

4. Ergebnis

Die vorstehende Berechnung hat ergeben, daß Richtpegelüberschreitungen gegenüber den in der Vornorm DIN 18005 empfohlenen Planungsrichtpegeln in den Einwirkungsbereich der DB, der B 58/63, der Schützenstraße (geplante K 21) und der Gewerbebetriebe Mussenbrock und Dortmann auftreten.

Durch die an einigen Stellen mögliche Überlagerung von mehreren Schallimmissionen können sich an der Hammer Straße die Tagwerte um 1 dB(A), die Nachtwerte um 3 dB(A) erhöhen.

Es ist festzustellen, daß die notwendigen Schallschutzmaßnahmen die Bundesbahn als höchsten Emittenten berücksichtigen müssen. Für den Verlauf der B 58/63 ist eine nördliche bzw. östliche Umgehung geplant, so daß auf dem im Bebauungsplan liegenden Abschnitt der Hammer Straße lediglich zukünftig noch Ziel- und Quellverkehr für die Innenstadt auftritt.

Für die geplante Neubebauung werden passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen, da aktive Schallschutzmaßnahmen (Wall/Wand) an allen Emittenten städtebaulich nicht zu vertreten sind.

Entsprechend dem Runderlaß des Innenministers des Landes NW vom 08.11.73 (MBl. NW 1973, S. 1915) ist in den Bebauungsplan folgende textliche Festsetzung aufzunehmen:

"Schallschutz

1. Gemäß § 9 (1) Nr. 24 BBauG sind alle Allgemeinen Wohngebiete und das Kerngebiet im Planbereich als Flächen für Vorkkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes festgesetzt.
2. Innerhalb des durch das Planzeichen * X X besonders dargestellten Allgemeinen Wohngebietes müssen bei der genehmigungs- bzw. anzeigepflichtigen Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Gebäuden in die zum dauernden Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Räume Schallschutzfenster der Schallschutzklasse 2 des VDI-Richtlinienentwurfs 2719 "Schalldämmung von Fenstern" mit einem Schallschallschutzindex von 30-34 dB(A) eingebaut werden.

Innerhalb aller übrigen Allgemeinen Wohngebiete und des Kerngebietes müssen bei der genehmigungs- bzw. anzeigepflichtigen Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Gebäuden in die zum dauernden Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Räume Schallschutzfenster der Schallschutzklasse 1 des VDI-Richtlinienentwurfs 2719 "Schalldämmung von Fenstern" mit einem Schallschallschutzindex von 25-29 dB(A) eingebaut werden."

Fenster der Klasse 1 (Isolierverglasung) sind aus Wärmeschutzgründen bereits vorgeschrieben und heute als "Normalfenster" anzusehen, so daß keine Mehrkosten entstehen.

Coesfeld, im Juni 1980

W O L T E R S P A R T N E R
Architekten BDA - Stadtplaner SRL
Daruper Straße 15, 4420 Coesfeld