

BP 1.22 „Ossenbeck I“ - Begründung

Dr. J. Meyer, 5603 Wülfrath, Düsseler Str. 43

Bebauungsplanentwurf Drensteinfurt - Ossenbeck I (Nr.1.22),
Erläuterungen für die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß §2 (5) BBauG.

1. Die Siedlung Ossenbeck (siehe beiliegenden Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan) ist durch eine stark befahrene Strecke der Bundesbahn und ein Gewerbegebiet vom Ortskern getrennt. Außerdem beträgt die Entfernung zur Ortsmitte i.M. 1,5km Weg und wird noch erheblich zunehmen, wenn die Bahnübergänge Bahnhofstraße und Riether Str. geschlossen werden sollten. Daher soll
 - a. die Siedlung auf den Ortskern zuwachsen bis an das Gewerbegebiet heran,
 - b. eine fußläufige Verbindung durch das GE-Gebiet und unter der Bahn durch den Fußweg zur Ortsmitte erheblich abkürzen.

2. Trotz dieser Verbesserungen bleibt die Anbindung an den Ort problematisch, weshalb ein Nebenzentrum westlich der Bahn mit eigener Grundschule, Kindergarten, Nahversorgung etc. notwendig erscheint. Zwischen dem vorhandenen Nebenzentrum am ^dWilmühlenweg und der Siedlung Ossenbeck gibt es jedoch z.Zt. keine direkte Straßenverbindung. Daher ist
 - a. eine möglichst direkte Verkehrsverbindung (die geplante K31) und eine davon getrennte Fußwegverbindung zwischen der Siedlung und dem Nebenzentrum vorzusehen.
 - b. Für die zentralen Einrichtungen mit dem kleinsten Radius (Nahvers^rorgungsladen, Kinderspielbereiche B) ist diese Entfernung immer noch zu groß. Damit diese Einrichtungen in der Siedlung selbst liegen können, sollte ihre Bevölkerung von z.Zt. ca.670 EW im Gebiet des vorliegenden Entwurfs auf mindestens 1000 EW wachsen (1 Lebensmittelladen, 2 Spielbereiche B), mit dem bis an das GE-Gebiet erweiterten Bereich sogar auf rd.1500 EW (3 Spielbereiche B). Mit der vorgesehenen Erhöhung der Zahl der Wohngebäude von z.Zt.120 auf rd.190 im Abschnitt Ossenbeck I wird diese Verdichtung

erreicht. Die Erhöhung der Einwohnerzahl ist auch zur besseren Auslastung des Nebenzentrums (Kindergarten, Grundschule) bei abnehmender Geburtenrate geboten.

3. Der geplante Verlauf der K31 zerschneidet den Bereich der Siedlung (vgl. den beiliegenden Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan). Im Interesse einer wirtschaftlichen und sinnvollen Ausnutzung des Wohnbau-landes in der Ossenbeck, aus Gründen des Immissions-schutzes und der Sicherheit der Bevölkerung und wegen geringerer Baukosten sollte die K31 wie in der Anlage dargestellt verlaufen.

Soweit die Vorschläge der Ziffern 1 bis 3 dem gelten-den Flächennutzungsplan nicht entsprechen, soll dieser zusammen mit dem vorliegenden Bebauungsplan geändert oder ergänzt werden.

4. Im Norden tangiert eine Bundesstraße das Plangebiet. Erforderlicher Abstand der Bebauung von der Fahrbahn: 40m. Es ist aber eine Ortsumgehung für die Bundes-straße geplant. Danach kann die vorhandene Straße ab-gestuft werden, wahrscheinlich zur Kreisstraße. Erfor-derlicher Abstand Bebauung - Fahrbahn in diesem Fall: 20m. Um an der Nordgrenze nicht übergroße Grundstücke zu bekommen, hält die vorgeschlagene Bebauung nur 20m Abstand von der Fahrbahn. Die letzte Häuserreihe wird daher erst gebaut werden können, wenn die angrenzende Straße abgestuft worden ist.

Ferner kommt der Kreis Warendorf in einem Lärmschutz-gutachten zu dem Ergebnis, daß die von der Bundesstr. ausgehenden Emissionen das für WA-Gebiet nach DIN 18005 zulässige Lärmmaß bei Tage um ca.3db(A), bei Nacht um ca.11db(A) überschreiten. Da nur die Überschreitung bei Nacht erheblich ist, sollen für die letzte Haus-zeile, deren Grundstücke unmittelbar an die Bundes-straße grenzen, für Schlafräume Auflagen passiven Schallschutzes gemacht werden. Außerdem werden nach dem Bau der Umgehungsstraße die Immissionen zurückgehen.

5. Die Erschließung der Siedlung Ossebeck ist wegen fehlender Kanäle, schlecht ausgebauter und zu knapp bemessener Verkehrsflächen unzureichend. Daher soll
 - a. das ganze Gebiet nach einem bereits genehmigten Entwässerungsplan an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen werden.
 - b. Anschließend sollen alle Straßen auf mindestens einer Seite einen Gehweg mit Hochbord erhalten.
 - c. Die Fahrbahnen sollen entsprechend den RAST-E ausgebaut werden.
 - d. Alle Stichstraßen sollen einen Wendehammer oder Wendekreis bekommen.
 - e. Für den ruhenden Verkehr sind am Heimstättenweg vom fließenden Verkehr abgesetzte Parallelparkplätze vorgesehen, auf allen anderen Siedlungsstraßen bis auf ein kurzes Stück am Fliederweg Parkspuren, die zugleich als Ausweichspuren dienen, also in der Fahrfäche liegen. Die Zahl der Parkplätze beträgt dann überall mindestens 1 P/WE. Hinzu kommt 1 St/WE auf den Baugrundstücken.
 - f. Ferner sollen die vorhandenen Straßenbäume, die einzeln eingemessen worden sind, so weit wie möglich erhalten bleiben.
6. Die Bebauung in der ursprünglichen Siedlung (Kleinsiedlung, landwirtschaftliche Nebenerwerbsstellen) besitzt einen extrem kleinen Maßstab. Die Wohnhäuser haben z.T. eine Grundfläche von nur 6x7m bei einem Geschoß + ausgebautem Dachgeschoß ohne Drempel. Die winzigen Kammern entsprechen nicht mehr heutigen Wohnvorstellungen, weshalb überall angebaut und ausgebaut wird. Das hat in vielen Fällen zu einer starken Beeinträchtigung des Siedlungsbildes geführt. Wie dies in Anpassung an den vorhandenen Maßstab geschehen kann, läßt sich schwer verallgemeinern. Deshalb ist eine detaillierte Bestandsaufnahme der vorhandenen Baukörper, der Lage ihrer Fenster und Türen gemacht worden. Daraus ergeben sich die differenzieren-

den , jedem vorhandenen Gebäude speziell angepaßten Festlegungen des vorliegenden Entwurfs.

Da andererseits allzu detaillierte Festlegungen Anlaß zu häufigen späteren Planänderungen geben, sind nach Möglichkeit die Festlegungen allgemein gehalten (z.B. Bautiefe i.d.R. 20m) und lassen die Wahl zwischen mehreren denkbaren Alternativen (mehrere Schlüsselzahlen).

7. Die neueren Gebäude in der Ossenbeck sind i.d.R. reine Wohngebäude, wesentlich tiefer und fast doppelt so hoch wie die Häuser der ursprünglichen Siedlung. Zur besseren Anpassung sollen zukünftig nur noch Einfamilienhäuser, evtl. mit einer Einliegerwohnung, zulässig sein, jedoch schon keine Duplexhäuser mehr, und insbesondere keine Mehrfamilienhäuser (Zweispänner etc.). Da bei vorhandenen Grundstücksgrößen bis zu 2500qm mit GRZ und GFZ allein sich das Maß der Bebauung nicht wirksam begrenzen läßt, stelle ich zur Diskussion, stattdessen in den WR- und WA-Gebieten die maximale Größe der Gebäudegrundfläche und der Geschosfläche festzulegen (§16Abs.IIBauNVO), sowie wegen §17 Abs.I BauNVO die Mindestgrundstücksgröße.
8. Da die Grundstücke bis zu 2500qm groß sind, möchten viele Eigentümer ihre Parzellen teilen, um mindestens einen zusätzlichen Bauplatz zu gewinnen, jedoch ohne Umlegung. In vielen Verhandlungen (18 Bauvoranfragen, ein Mehrfaches davon an Vorschlägen anläßlich der Bürgerbeteiligung gemäß §2a BBauG) scheint es i.wesentl. gelungen, eine sinnvolle Aufteilung des vorhandenen Bodens bei einer gestalterisch (noch) diskutablen Lösung ohne Umlegung, evtl. mit einigen wenigen Grenzregelungen zu finden, die den vorgebrachten Wünschen aller Eigentümer Rechnung trägt, bis auf eine Ausnahme:
In der Nordwestecke des Gebiets liegt eine Planstraße (ohne Namen) zu Erschließung der angrenzenden Parzellen, mit der einige Anlieger nicht einverstanden sind.

Blatt 5

Da diese Lösung aber von 3 untersuchten Alternativen auf die Dauer die einzig sinnvolle ist, und deshalb nicht verbaut werden soll, ist beabsichtigt, ein 6 Parzellen umfassendes Stück aus dem Gebiet des Bebauungsplans vorläufig auszuklammern. Es besteht die Absicht, den Plan später entsprechend dem Vorentwurf zu ergänzen. Für die Anlieger auf der Westseite der Planstraße, die z.T. möglichst bald bauen möchten, sollen auf einem 3m breiten Streifen vorläufig ein Fußweg sowie alle Ver- und Versorgungsleitungen verlegt werden, während bis zum endgültigen Straßenausbau die Zufahrt zur Baustelle, zur Garage, die Müllabfuhr und die Notdienste über den Heuweg erfolgen sollen.

9. Zwischen Lindenweg und Fliederweg sind im Blockinneren nahe der vorhandenen 10KV-Freileitung im Interesse einer sinnvollen Nutzung des gesamten Bodens einige neue Baukörper geplant. Mit mehreren Vorschlägen, die alle mit Stichstraßen oder GFL-Flächen operierten, und die auch die Erhaltung der 10KV-Freileitung vorsahen, waren die Eigentümer nicht einverstanden, weil stets einige der Änderung ihrer Grundstücksgrenzen nicht zustimmten. Deshalb schlage ich als "Minimallösung" vor: Alle Grundstücksgrenzen bleiben unverändert. Wenn ein gefangenes Grundstück bebaut werden soll, muß der Eigentümer selbst zusehen, daß er eine Zuwegung zum Lindenweg oder zum Fliederweg durch Grundstückskauf oder den Erwerb beschränkter dinglicher Rechte bekommt. Dazu schreibt die Stadtverwaltung am 13.3.78: "Der Entwurf enthält Festsetzungen, bei denen die Durchführung des Bebauungsplans weitgehend von der Initiativbereitschaft der Grundstückseigentümer abhängt. .. Es könnte sein, daß ... dadurch die Genehmigung des Bebauungsplans in Frage gestellt werden kann." Ich bitte daher den Regierungspräsidenten, diese Rechtsfrage zu prüfen.
10. Aus den vorgenannten Gründen soll ferner die 10KV-Freileitung an dieser Stelle überplant werden, sowie eine

Blatt 6

Trafostation, die auf einem Gerüst in der Höhe der Freileitung steht und unbestreitbar nicht gerade schön ist. Es wird vorgeschlagen, die 10KV-Leitung in die Erde zu legen, wenn im Zuge der Straßen- und Kanalbaumaßnahmen ohnehin alle Straßen aufgebrochen werden. Vielleicht kann die Trafostation auf der stadteigenen Parzelle 367 Ecke Heimstättenweg - Fliederweg stehen?

Wülfrath, den 18.3.78

Dr. Meyer.

B e g r ü n d u n g

zur erneuten Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 2 Abs. 5 BBauG für den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 1.22 "Ossenbeck IX"

Die Träger öffentlicher Belange wurden an der vorbezeichneten Planung bereits am 13. April 1978 gemäß § 2 Abs. 5 BBauG an der Bauleitplanung beteiligt. Nach diesem Verfahren stellten sich einige Änderungen heraus, die ein erneutes Beteiligungsverfahren verschiedener Träger öffentlicher Belange erforderlich machten.

Für die Umgehungsstraße Drensteinfurt ist zwischenzeitlich das Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden. Mit dem jetzt noch zuständigen Straßenbaulastträger der durch die Umgehungsstraße betroffenen Bundesstraßen sind Vereinbarungen über Abstufungen geschlossen worden, die bei Entbehrlichkeit der Bundesstraßen verbindlich werden.

Es erschien daher ratsam, die Trasse der abzustufenden Bundesstraße 63/58 mit in den Planbereich einzubeziehen, um die Nutzung der Grundstücke besser festlegen zu können, und um ein eventuell später notwendig werdendes Erweiterungsverfahren zu vermeiden.

Die Gebäude, die einen Abstand von weniger als 40 m zur Bundesstraße haben, dürfen jedoch erst nach Abstufung der Straße errichtet werden (siehe Ziffer 5 der textlichen Festsetzungen).

Zwischen der Glatzerstraße und dem Heuweg sind die seinerzeit ausgeschlossenen Grundstücke in den Plan einbezogen worden. Aus dem Grundsatz, die städtebauliche Entwicklung und Ordnung für ein geschlossenes Gebiet zu gewährleisten, konnte die Ausnahme dieses Teilbereiches (die auf Wunsch der Betroffenen erfolgte) nicht aufrecht erhalten bleiben.

Weiterhin mußten die Grundstücke bzw. Grundstücksteile, die nicht an öffentlichen Straßen liegen (Hinterland), hieran angebunden werden. Dieses soll nun durch die Ausweisung von GFL-Flächen erfolgen.


(Pasler)