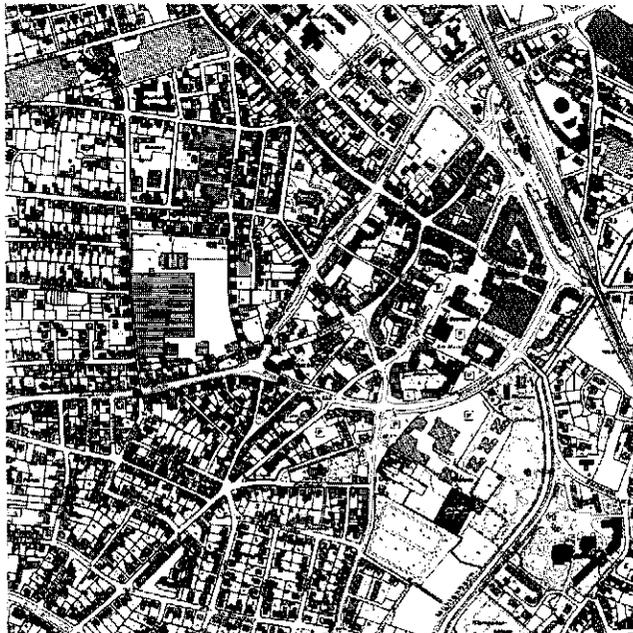


Bebauungsplan Nr. 109 „Kolpingstraße / Eschstraße“ Begründung

Stadt Emsdetten



Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Planungsvorgaben	3
1.1 Aufstellungsbeschluss und räumlicher Geltungsbereich	3
1.2 Planungsanlass	3
1.3 Derzeitige Situation im Plangebiet	3
1.4 Planungsrechtliche Vorgaben	4
1.5 Umweltverträglichkeitsprüfung	4
1.6 Ziel der Planung - Städtebauliches Konzept	5
2. Festsetzungen zur baulichen Nutzung	6
2.1 Art der baulichen Nutzung	6
2.1.1 Sonstiges Sondergebiet	6
2.1.2 Allgemeines Wohngebiet	6
2.1.3 Mischgebiet	7
2.2 Maß der baulichen Nutzung	7
2.2.1 Baukörperhöhen / Bauweise / Geschossigkeit	7
2.2.2 Grundflächenzahl / Geschossflächenzahl	8
2.2.3 Überbaubare Flächen	9
2.2.4 Maximale Zahl der Wohneinheiten	9
2.3 Festsetzungen zur baulichen Gestaltung	10
3. Erschließung	10
3.1 Anbindung an das Straßennetz	10
3.2 Ruhender Verkehr	12
3.3 Fuß- und Radwege	13
3.4 Öffentlicher Personennahverkehr	13
4. Belange des Naturhaushaltes	14
4.1 Grün- und Freiraumgestaltung	14
4.2 Eingriffs- Ausgleichbilanz	15
5. Sonstige Belange	15
5.1 Ver- und Entsorgung	15
5.2 Immissionsschutz	16
5.3 Altlasten	20
5.4 Belange des Denkmalschutzes	20
6. Fragen der Durchführung und Bodenordnung	20
7. Flächenbilanz	21

Anlage: Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3 UVPG

1. Allgemeine Planungsvorgaben

1.1 Aufstellungsbeschluss und räumlicher Geltungsbereich

Der Planungs- und Unterausschuss der Stadt Emsdetten hat am 18.09.2003 beschlossen, für das unmittelbar westlich des Stadtzentrums gelegene Plangebiet einen Bebauungsplan gem. § 30 BauGB aufzustellen.

Das ca. 5,7 ha große Plangebiet wird begrenzt

- im Süden von der Borghorster Straße (L 590),
- im Westen von der Eschstraße,
- im Norden von der nördlichen Grenze der Flurstücke Nr. 581 und 283
- im Osten durch die Kolpingstraße.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches sind entsprechend im Bebauungsplan festgesetzt.

1.2 Planungsanlass

Änderungsanlass ist die Entwicklung der Industriebrache des ehemaligen Fabrikgeländes der Firma Schilgen.

Nach einem Brand auf dem alten Betriebsstandort hat das 130 Jahre alte, bedeutende Textilunternehmen 2003 die seit einigen Jahren geplante Verlagerung seines Standortes in ein Industriegebiet im Süden des Stadtgebietes vollzogen.

Die standortgünstige Industriebrache im unmittelbaren Anschluss an die Innenstadt von Emsdetten eignet sich hervorragend für Innenstadterweiterungsfunktionen sowie für die Ergänzung des innenstadtnahen Wohnens.

Nach Erarbeitung einer städtebaulichen Rahmenplanung*, in der die wesentlichen Ziele für die Entwicklung des Plangebietes festgelegt wurden, ist in Kooperation zwischen dem Grundstückseigentümer und der Stadt Emsdetten ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren durchgeführt worden, dessen Ergebnis** nunmehr im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens planungsrechtlich umgesetzt werden soll.

1.3 Derzeitige Situation im Plangebiet

Das Plangebiet wird überwiegend durch mittlerweile ungenutzte ehemalige Produktionsflächen der Firma Schilgen geprägt. Als erhaltenswerte Bausubstanz befindet sich an der Kolpingstraße das ehemalige Verwaltungsgebäude der Firma Schilgen, das im Zuge der Umgestal-

* Pesch & Partner, Herdecke – 2003

** Wolters Partner, Coesfeld – 2003

tung des Areals einer neuen Nutzung zugeführt werden soll.

Südlich des Firmengrundstücks befindet sich entlang der Borghorster Straße eine – mit Ausnahme einer Baulücke – weitestgehend geschlossene Bebauung mit Wohn- und Geschäftsnutzung.

Im Umfeld des Plangebietes befindet sich an der Eschstraße sowie nördlich des Plangebietes eine kleinteilige Wohnbebauung, während entlang der Kolpingstraße auch einzelne gewerbliche Nutzungen zu finden sind.

Die Innenstadt liegt östlich des Plangebietes. Der Innenstadtring mündet mit der Buckhoffstraße und der Wilhelmstraße von zwei Seiten auf die vorhandene Kreuzung im Südosten des Plangebietes. Borghorster Straße und Wilhelmstraße sind Teil der Ortsdurchfahrt der L 590, der wichtigsten Ost-Westverbindung im Stadtgebiet.

1.4 Planungsrechtliche Vorgaben

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Emsdetten stellt für den Bereich des Fabrikgeländes „Gewerbliche Bauflächen“ sowie entlang der Eschstraße, Kolpingstraße und Borghorster Straße „Gemischte Bauflächen“ dar.

Im Rahmen der 29. Änderung erfolgt die Änderung des Flächennutzungsplanes entsprechend des im folgenden erläuterten Nutzungskonzeptes.

Für das Plangebiet besteht nur im Randbereich ein verbindlicher Bebauungsplan (Bebauungsplan Nr. 8 G „Wilhelmstraße“).

1.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das vorliegende Planverfahren wurde gem. Pkt. 18.8 Anlage 1 zu § 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“* erarbeitet.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass mit der Umsetzung der vorliegenden Planung keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne des UVPG zu erwarten sind.

Die Aufnahme eines Umweltberichts gem. § 2 a BauGB in die Begründung zum Bebauungsplan ist daher nicht erforderlich. Die „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“ ist als Anlage der Begründung beigefügt.

* Stadt Emsdetten: Bebauungsplan Nr. 109 „Kolpingstraße / Eschstraße“; Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls, Wolters Partner, Coesfeld – 2003

1.6 Ziel der Planung – Städtebauliches Konzept

Im Sinne einer klaren Nutzungszonierung sieht das städtebauliche Konzept eine Trennung zwischen dem südlichen Bereich, der einer Einzelhandelsnutzung zugeführt werden soll und der im Norden des Gebietes geplanten Wohnnutzung vor, um gegenseitige Beeinträchtigungen weitestgehend zu minimieren.

Zwischen dem ehemaligen Verwaltungsgebäude der Firma Schilgen und dem geplanten „Fachmarkt“ ist eine durchgängige Platzfläche vorgesehen, über die die fußläufige Anbindung des Gebietes an die Innenstadt gesichert wird.

Neben dem ehemaligen Verwaltungsgebäude kann auch die westlich angrenzende ehemalige „Fahrzeughalle“ erhalten und umgenutzt werden.

Die Erschließung der Einzelhandelsnutzung ist sowohl von der Kolpingstraße als auch der Borghorster Straße vorgesehen. Der stark belastete Kreuzungspunkt Kolpingstraße/Wilhelmstraße/Buckhoffstraße/Borghorster Straße soll in diesem Zusammenhang als Kreisverkehr umgestaltet werden, um die verkehrlichen Abläufe dort zu optimieren.

In Anlehnung an die umgebenden Strukturen weist die städtebauliche Struktur im Norden des Plangebietes ein klares orthogonales Raster mit überwiegend südausgerichteten Grundstücken auf.

Mit Parzellentiefen von durchschnittlich 25 m wird eine der innerstädtischen Lage angemessene Dichte erreicht, die ausreichenden Spielraum für die Anordnung unterschiedlicher Bauformen bietet.

Im Zentrum des Gebietes befindet sich ein Quartiersplatz, der Treffpunkt und Kommunikationsort für die Anwohner darstellt und als Platz mit „städtischem“ Charakter gestaltet wird.

Überwiegend ist eine zweigeschossige Bebauung mit Einzel- und Doppelhäusern vorgesehen, wobei in einzelnen Teilbereichen auch Reihenhäuser zugelassen werden können. Zur Kolpingstraße bilden entsprechend der vorhandenen bzw. im Bau befindlichen Bebauungsstruktur Mehrfamilienhäuser als „Stadt villen“ den räumlichen Abschluss.

2. Festsetzungen zur baulichen Nutzung

2.1 Art der baulichen Nutzung

2.1.1 Sonstiges Sondergebiet

Auf der Grundlage einer Untersuchung zur städtebaulichen Verträglichkeit von Einzelhandelsansiedlungen* im Plangebiet soll im südöstlichen Teil des Plangebietes im unmittelbaren Anschluss an die Innenstadt ein „Sonstiges Sondergebiet“ gemäß § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Einzelhandel“ entwickelt werden, in dem insgesamt 1.800 qm Verkaufsfläche Einzelhandel (– davon max. 1.280 qm Lebensmittel und max. 520 qm für einen weiteren Fachmarkt) zulässig sind.

Nach den Aussagen der Verträglichkeitsanalyse soll das Plangebiet als innenstadtergänzender Standort genutzt werden. Das bedeutet, dass im Plangebiet auch zentrenrelevante Sortimente angesiedelt werden dürfen, sofern sie z.B. aufgrund des Platzbedarfes (Entwicklung vom Fachgeschäft zum Fachmarkt) nicht mehr räumlich in der Innenstadt untergebracht werden können. Ausgeschlossen werden Verkaufsflächen für Bekleidung, Schuhe, Lederwaren, Uhren und Schmuck um die in der Emsdettener Innenstadt vorhandenen Handelsstruktur nicht zu beeinträchtigen. Diese Sortimente stellen die Kernsortimente der Innenstadt dar und haben eine erhebliche Bedeutung für die Attraktivität des Hauptgeschäftsbereiches. Nahversorgungsrelevante Sortimente sind am Standort ohne jegliche Einschränkung zulässig, da von einer integrierten Lage ausgegangen werden kann.

Das in Aufstellung befindliche Einzelhandelsentwicklungskonzept der Stadt Emsdetten bestätigt diese planungsrechtlichen Einschätzungen.

2.1.2 Allgemeines Wohngebiet

Der nördliche Teil des Geländes soll zu einem Wohnquartier entwickelt werden, das vorrangig der besonderen Nachfrage nach innenstadtnahen Grundstücken Eigenheimformen in flächensparender Bauweise entspricht.

Entsprechend wird dieser Teil des Plangebietes als „Allgemeines Wohngebiet“ gem. § 4 BauNVO festgesetzt.

Die gem. § 4 (3) Nr. 3 - 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe, Tankstellen) werden ausgeschlossen, um an diesem innerstädtischen Standort die

* Stadt Emsdetten: Untersuchung zur städtebaulichen Verträglichkeit zukünftiger Ansiedlungsfragen auf dem Gelände der Firma J. Schilgen GmbH & Co., Junker & Kruse, Dortmund
– Januar 2003

Entwicklung eines qualitätvollen Wohngebietes mit einer homogenen Bebauungsstruktur zu sichern, in die sich die genannten Nutzungen nur schlecht einfügen.

2.1.3 Mischgebiet

Die entlang der Borghorster Straße vorhandene Bebauungsstruktur (einschließlich des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der Firma Schilgen) wird im Hinblick auf die entlang der Borghorster Straße vorherrschenden gemischten Nutzungsstrukturen als „Mischgebiet“ gem. § 6 BauNVO festgesetzt.

Die gem. § 6 (2) Nr. 6 - 8 BauNVO zulässigen Nutzungen (Gartenbaubetriebe, Tankstellen, Vergnügungsstätten in gewerblich geprägten Teilen eines Mischgebietes) sowie die gem. § 6 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässige Nutzung (Vergnügungsstätten in sonstigen Teilen eines Mischgebietes) werden ausgeschlossen, um an diesem Standort eine hochwertige gemischte Nutzungsstruktur mit innerstädtischer Prägung zu entwickeln und mögliche negative städtebauliche Auswirkungen (Trading-Down-Effekte) durch die Ansiedlung von Vergnügungsstätten vorzubeugen.

2.2 Maß der baulichen Nutzung

2.2.1 Baukörperhöhen /Bauweise /Geschossigkeit

- „Sonstiges Sondergebiet – Einzelhandel “

Das städtebauliche Konzept sieht für den Baukörper des Lebensmitteldiscountmarktes einen maximal I-geschossigen Baukörper, für den Baukörper des geplanten Fachmarktes einen maximal II-geschossigen Baukörper mit einer Baukörperhöhe von jeweils maximal 10,00 m vor. Damit wird gewährleistet, dass sich die Baukörper innerhalb des geplanten Sondergebietes im Bezug auf ihre Höhenentwicklung verträglich in das vorhandene und geplante Umfeld einfügen.

Im Hinblick auf die Größe der Baukörper wird für das Sondergebiet eine „abweichende“ Bauweise festgesetzt, um in einer grundsätzlich offenen Bauweise größere Baukörperlängen (über 50 m) zuzulassen.

- „Allgemeines Wohngebiet“

Im zentralen Bereich des Plangebietes ist eine zwingend II-geschossige Bauweise mit Trauf- und Firsthöhen von 5,00 m bis 6,00 m (Traufhöhe) und 10,50 m bzw. 11,00 m (Firsthöhe) festgesetzt, um hier eine entsprechend der innerstädtischen Lage angemessene Verdichtung zu erzielen.

Um eine vielfältige Bebauungsstruktur zu ermöglichen, variiert die festgesetzte Bauweise in diesem Bereich entsprechend der jeweiligen Lage des Grundstücks und seiner Erschließungssituation zwischen Einzel-/Doppelhausbebauung und offener Bauweise, die bei Bedarf auch die Anordnung von Reihenhäusern ermöglicht.

In den nördlichen und südlichen Teilen des „Allgemeinen Wohngebietes“ wird eine maximal II-geschossige Bauweise als Einzel- und Doppelhäuser festgesetzt. In Verbindung mit den festgesetzten Trauf- und Firsthöhen (Traufhöhe 3,50 m bis 5,00 m; Firsthöhe max. 10,00 m) ist hier eine Bebauung geringerer Dichte vorgesehen.

Für einen Teilbereich der Bebauung westlich des geplanten Quartiersplatzes wird entsprechend des städtebaulichen Entwurfes eine „abweichende“ Bauweise festgesetzt, um hier eine Bebauung mit „Kettenhäusern“ zu ermöglichen, die eine einseitige Grenzbebauung erfordern.

- „Mischgebiet“

Um eine einheitliche Bauungskante entlang der Borghorster Straße zu sichern, wird entlang der Borghorster Straße eine zwingend zweigeschossige Bebauung festgesetzt, die im rückwärtigen Teil der Grundstücke in eine maximal zweigeschossige Bebauung übergeht. Im Kreuzungsbereich Borghorster Straße/Kolpingstraße/Wilhelmstraße/Buckhoffstraße geht diese Bebauung in eine zwei- bis dreigeschossige Bebauung über, um hier eine der städtebaulichen Situation angemessene Eckbebauung zu ermöglichen.

Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen First- und Traufhöhen in diesem weitestgehend bebauten Teilbereich des Plangebietes wird auf die differenzierte Festsetzung einer Traufhöhe verzichtet, sondern lediglich eine maximale Firsthöhe von 12,00 m festgesetzt.

Für den Bereich des Mischgebietes wird abweichende Bauweise festgesetzt, um in einer grundsätzlich offenen Bauweise die vorhandene einseitige Grenzbebauung planungsrechtlich zu sichern.

2.2.2 Grundflächenzahl / Geschossflächenzahl

Im Bereich des festgesetzten „Allgemeinen Wohngebietes“ sowie für das entlang der Borghorster Straße festgesetzte „Mischgebiet“ wird die Grundflächenzahl entsprechend der Obergrenzen des § 17 BauNVO mit max. 0,4 (WA) bzw. 0,6 (MI) festgesetzt, um somit eine möglichst wirtschaftliche Grundstücksausnutzung zu erreichen.

Im Bereich des Sondergebietes wird aufgrund der Größe der erforder-

lichen Stellplatzanlage ein höherer Versiegelungsgrad erreicht. Entsprechend der geplanten Nutzung wird die Grundflächenzahl hier mit 1,0 festgesetzt.

Im Verhältnis zu der bisherigen industriellen Nutzung innerhalb des Plangebietes wird dennoch insgesamt eine Verringerung des Versiegelungsgrades erzielt.

Für die Mischgebiete wird eine maximale Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 entsprechend der Obergrenzen des § 17 BauNVO festgesetzt. In den übrigen Bereichen kann auf die Festsetzung einer GFZ verzichtet werden, da die Kombination aus Grundflächenzahl und Geschossigkeit bzw. Baukörperhöhe keine Überschreitung der Obergrenzen gem. § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) ermöglicht.

2.2.3 Überbaubare Flächen

Die überbaubaren Flächen werden durch Baugrenzen festgesetzt, um die beabsichtigte städtebauliche Struktur des Gebietes zu sichern.

Im Bereich des Mischgebietes entlang der Borghorster Straße umfassen die überbaubaren Flächen die bestehenden Hauptbaukörper und ermöglichen eine Erweiterung dieser Gebäude nach Norden.

2.2.4 Maximale Zahl der Wohneinheiten

Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass innerhalb des „Allgemeinen Wohngebietes“ mit Ausnahme der für eine Bebauung mit Mehrfamilienhäusern vorgesehenen Baufelder entlang der Kolpingstraße je Wohngebäude (Einzel-, Doppel- oder Reihenhaus) max. zwei Wohneinheiten zulässig sind.

Für die an der Kolpingstraße gelegenen Baufelder, für die nach Maßgabe des städtebaulichen Entwurfes eine Bebauung mit Mehrfamilienhäusern vorgesehen ist, sind entsprechend je Wohngebäude max. sechs Wohneinheiten zulässig.

Mit dieser Festsetzung soll eine übermäßige Verdichtung der einzelnen Grundstücke auch im Hinblick auf die sparsam dimensionierten Wohnstraßen verhindert werden, um so negative städtebauliche Auswirkungen durch nicht vorhersehbaren zusätzlichen Stellplatzbedarf in den Wohnstraßen zu vermeiden.

2.3 Festsetzungen zur baulichen Gestaltung

Die Festsetzungen zur baulichen Gestaltung gem. § 9 (4) BauGB i. V. m. § 86 BauO NW beschränken sich auf die wesentlichen städtebaulichen Kriterien, die das Ortsbild prägen: Ausrichtung der Gebäude, max. Trauf- und Sockelhöhen, Dachneigung sowie Farbe und Material von Außenwänden und Farbe und Material der Dacheindeckung sowie Grundstückseinfriedungen. Ausgeschlossen werden sollen im wesentlichen regionaluntypische Materialien.

Angestrebt wird eine Gliederung des Baugebietes in Baugruppen, wie sie durch die unterschiedlichen festgesetzten Traufhöhen zum Ausdruck kommt (siehe auch Pkt. 2.2.1). Bezugspunkt für die festgesetzte Traufhöhe ist der untere Sparrenanschnittpunkt mit dem aufgehenden Mauerwerk.

Gestaltungssatzungen sollen auch im Hinblick auf den Vertrauensschutz der Nachbarn untereinander angewandt werden, um an diesem innerstädtisch geprägten Standort ein homogenes Wohnquartier sicherzustellen („Imagewert“) und das Einfügen des Gebietes in den städtischen Kontext zu gewährleisten.

3. Erschließung

3.1 Anbindung an das Straßennetz

Die verkehrsfunktionellen Voraussetzungen zur Erschließung des Sondergebietes und des geplanten Allgemeinen Wohngebiet an das innerörtliche Hauptverkehrsnetz wurden gutachterlich geprüft*. In Abhängigkeit von zunächst unterschiedlichen Nutzungskonzepten wurden die Erschließungsnotwendigkeiten definiert und Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Borghorster Straße und den Knotenpunkt Borghorster Straße/ Kolpingstraße/ Wilhelmstraße/ Buckhoffstraße geprüft. Berücksichtigt wurde dabei sowohl der heutige Zustand mit geplanter Nutzung (Analyse-Planfall) als auch der Prognose-Planfall für das Jahr 2010.

Im Ergebnis ist folgende Erschließung vorgesehen:

Die Erschließung kann grundsätzlich leistungsfähig für die geplante Nutzung abgewickelt werden. Sie erfolgt von der Borghorster Straße und der Kolpingstraße. Von der Borghorster Straße soll lediglich eine Zufahrt für die stadtauswärts fahrenden PKW auf die Stellplatzanlage erfolgen. Das Linksabbiegen der auf der Borghorster Straße stadteinwärts fahrenden PKW auf den Parkplatz sowie ein Linkseinbiegen

* Stadt Emsdetten, Verkehrstechnische Untersuchung zur Entwicklung des Geländes Schilgen in Emsdetten, Brilon, Bonzio, Weiser, Essen – 2003;
Stadt Emsdetten, Ergänzende Stellungnahme zur Entwicklung des Geländes Schilgen in Emsdetten, Brilon, Bonzio, Weiser, Essen – 2003;
Schilgen GmbH & Co. KG, Genehmigungsplanung: Anbindung eines Lidl-Supermarktes an die Borghorster Straße in Emsdetten, Brilon, Bonzio, Weiser, Essen – 2003

vom Parkplatz auf die Borghorster Straße soll nicht zulässig sein. Östlich des Anbindungspunktes ist eine Querungshilfe für Fußgänger vorgesehen. Zur Realisierung dieser Maßnahme muss auf der Borghorster Straße über eine Länge von ca. 50 m eine Aufweitung des vorhandenen Straßenquerschnitts vorgenommen werden. Der vorhandene nördliche Gehweg bleibt in seiner bisherigen Breite grundsätzlich erhalten. Im Bereich der Zufahrt von der Borghorster Straße wird dieser auf 3,00 m aufgeweitet. Eine weitere Zufahrt erfolgt direkt an der Kolpingstraße. Hier stehen alle Fahrtrichtungen offen. Die Kolpingstraße ist aufgrund ihrer heutigen Belastung in der Lage den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

Die zunächst durch die Investoren aufgezeigte weitere Verkehrsführung (Einrichtung einer neuen Linksabbiegespur in die Kolpingstraße) im Knotenpunkt Borghorster Straße/ Kolpingstraße/ Wilhelmstraße/ Buckhoffstraße konnte aufgrund von Bedenken des Landesbetriebs Straßen NRW und der Stadt Emsdetten bzw. aufgrund liegenschaftlicher Bedingungen nicht weiterverfolgt werden. In einem ergänzenden Gutachten wurde daher durch das Büro Dr. Bondzio die Möglichkeit zur Anlage eines Kreisverkehrsplatzes erneut geprüft. Basierend auf den Ergebnissen einer aktuellen Verkehrszählung (Stadt Emsdetten, Februar 2004) konnte die Leistungsfähigkeit eines einstreifigen Kreisverkehrsplatzes bis zu einer Zunahme des Verkehr um fast 20% ermittelt werden. Damit soll im Knotenpunktbereich nunmehr ein Kreisverkehrsplatz errichtet werden. Die erforderlichen Straßenverkehrsflächen sind im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert. Dabei ist eine Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen in Teilbereichen erforderlich. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben im Grundsatz ihr Einverständnis mit der Planung erklärt. Das künftige Wohnquartier wird sowohl von der Kolpingstraße als auch von der Eschstraße mit einem Wohnstraßensystem mit einer Breite von 6,00 m entsprechend dem angrenzenden orthogonalen Straßennetz erschlossen.

Im Norden des Plangebietes wird die vorhandene Erschließungsstraße nach Westen an die Eschstraße angebunden (Planstraße A). Die südlich begleitende Kastanienreihe soll erhalten und durch einzelne Neuanpflanzungen ergänzt werden (siehe Pkt. 4.1). Um den Bestand der Bäume langfristig zu sichern, werden die Flächen südlich der erforderlichen befestigten Straßenfläche als „Verkehrsgrün“ festgesetzt,

wobei eine Querung dieser Fläche zur Anlage von Grundstückszufahrten zulässig ist.

- „Mischgebiet“

Um die Erschließung des ehemaligen Verwaltungsgebäudes sowie der „Fahrzeughalle“ der Firma Schilgen im Bereich des festgesetzten Sondergebietes planungsrechtlich zu sichern, wird im Bebauungsplan ein „Geh- und Fahrrecht“ für die Anlieger ausgehend von der Kolpingstraße festgesetzt.

3.2 Ruhender Verkehr

Innerhalb des Sondergebietes wird ein Angebot von ca. 140 Stellplätzen für die Einzelhandelsnutzung geschaffen.

Die gem. § 51 BauO NW erforderliche Mindestzahl der Stellplätze wird damit überschritten.

Aufgrund der Aufweitung des Straßenquerschnitts der Borghorster Straße für die Einrichtung der Linksabbiegerspur entfällt der bisher vorhandene Parkstreifen auf einer Länge von 70 m zwischen Borghorster Straße Nr. 9 und Nr. 21. Insgesamt fallen ca. 16 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum weg. Dies wirkt sich nachteilig auf die Nutzung der angrenzenden Wohn- und Geschäftshäuser aus. Bewohner oder Kunden werden also auf andere öffentliche Stellplätze, etwa auf der gegenüberliegenden Straßenseite oder in Seitenstraßen, ausweichen müssen.

Andererseits ist zu erwarten, dass die im Sondergebiet geschaffenen ca. 140 privaten Stellplätze zu einer Belebung der Geschäfte in der Borghorster Straße beitragen. Denn viele Kunden werden nach dem Einkauf im Sondergebiet auf kurzem Wege die sonstigen Geschäfte in diesem Bereich erreichen können. Durch die vorgesehene Querungshilfe werden insbesondere die Geschäfte auf der gegenüberliegenden Straßenseite profitieren. Außerdem soll den Grundstücken Borghorster Straße Nr. 9 und Nr.11 eine rückwärtige Zufahrt bzw. ein rückwärtiger Zugang vom Parkplatz des Sondergebietes gewährt werden.

Der private Stellplatzbedarf im Bereich des „Allgemeinen Wohngebietes“ und des „Mischgebietes“ ist auf den privaten Grundstücksflächen zu decken.

Um die Gestaltqualität der zum Straßenraum orientierten Vorgartenbereiche und der Gartenzonen im rückwärtigen Bereich nicht zu be-

einträchtigen, sind im „Allgemeinen Wohngebiet“ Garagen, Carports und Stellplätze gem. § 12 BauNVO nur innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche, sowie den dafür festgesetzten Flächen zulässig.

Innerhalb des Wohngebietes sind öffentliche Stellplätze straßenbegleitend innerhalb der verkehrsberuhigt auszubauenden Wohnstraßen sowie im Bereich des Quartiersplatzes vorgesehen.

Der vorhandene Mehrzweckstreifen an der östlichen Seite der Eschstraße wird mit Ausnahme der künftig für Grundstückszufahrten erforderlichen Bereiche weiterhin zum Parken genutzt werden können.

3.3 Fuß- und Radwege

Um die Anbindung des neuen Wohnquartiers in das umgebende Fußwegenetz zu gewährleisten, ist vorgesehen, entlang der westlichen Seite der Kolpingstraße sowie entlang der östlichen Seite der Eschstraße in Ergänzung der vorhandenen Straßenquerschnitte einen Fußweg in einer Breite von 2,00 m bzw. 1,50 m anzulegen. Die entsprechenden Flächen werden im Bebauungsplan als „öffentliche Verkehrsfläche“ festgesetzt und somit planungsrechtlich gesichert.

Darüberhinaus sind innerhalb des Wohngebietes weitere Fußwege festgesetzt, die eine fußläufige Durchlässigkeit des Gebietes in Nord-Süd Richtung gewährleisten.

Um die fußläufige Erschließung der Einzelhandelsflächen aus dem Wohngebiet planungsrechtlich zu sichern, wird anknüpfend an den im Südosten des Wohngebietes festgesetzten „Fuß-/ Radweg“ im Bereich des Sondergebietes ein „Gehrecht für die Allgemeinheit“ bis zur Kolpingstraße festgesetzt.

Die Führung der Fuß- und Radwege im Bereich des neu geplanten Kreisverkehrsplatzes ist in Abhängigkeit von der konkreten Ausbauplanung festzulegen. Im Ergebnis soll sich für Fahrradfahrer und Fußgänger keine Verschlechterung ergeben. An der Borghorster Straße wird die Überquerbarkeit durch die neu einzurichtende Querungshilfe im Bereich der Zufahrt zum Sondergebiet deutlich verbessert.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist über das auf der Borghorster Straße verkehrende Busliniennetz gegeben.

4. Belange des Naturhaushaltes

4.1 Grün- und Freiraumgestaltung

Zentrales Element der Freiraumgestaltung innerhalb des Wohngebietes ist der Quartiersplatz, der als öffentliche multifunktional nutzbare Freifläche für alle Altersgruppen eine wichtige Funktion als Aufenthalts- und Kommunikationsort für das geplante Wohngebiet übernimmt und entsprechend als „öffentliche Grünfläche“ mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ festgesetzt ist.

Die entlang der nördlichen Kolpingstraße (Planstraße A) vorhandene Baumreihe (Kastanien und Ahorn) wird im Bebauungsplan als zu erhalten gesichert. Darüber hinaus wird festgesetzt, dass die vorhandene Baumreihe in Teilbereichen durch gleichartige Baumpflanzungen zu ergänzen ist, um so ein geschlossenes Erscheinungsbild der Baumreihe wieder herzustellen. Im Hinblick auf den Erhalt und Schutz der vorhandenen Bäume sollte bzgl. der Anordnung der Grundstückszufahrten eine möglichst frühzeitige Abstimmung der Bauherren mit der Stadt Emsdetten erfolgen.

Um die Durchgrünung der geplanten Erschließungsstraßen (Planstraßen B, C und D) zu sichern, wird festgesetzt, dass entlang dieser Straßen alle 20 m ein großkroniger Laubbaum zu pflanzen ist. Die Standorte sind im Bebauungsplan festgesetzt, können jedoch nach Detailplanung (Grundstückszufahrten) geringfügig verschoben werden.

Um eine ökologische Mindestqualität der Gartenflächen innerhalb des Wohngebietes zu sichern, wird festgesetzt, dass je angefangener 400 qm Grundstücksfläche ein mittel- bis hochstämmiger Laubbaum oder Obstbaum zu pflanzen ist.

Zur Eingrünung des geplanten Lebensmittelmarktes ist entlang der nördlichen und westlichen Grenze des festgesetzten Sondergebietes eine „private Grünfläche“ festgesetzt, die in einer Breite von 3 m mit bodenständigen Pflanzen begrünt werden soll.

Im Sinne der Entwicklung eines gestalterisch hochwertigen Einzelhandelsstandortes ist darüber hinaus die Begrünung der geplanten Stellplatzanlage vorgesehen. Im Bebauungsplan wird daher festgesetzt, dass je 6 Stellplätze ein großkroniger bodenständiger Laubbaum zu pflanzen ist. Die Bäume sind in offenen Pflanzbeeten von mind. 10 qm Größe zu pflanzen, wobei je Baum eine Pflanzfläche von mind. 4 qm nachzuweisen ist.

Die genauen Baumstandorte werden im Rahmen der Detailplanung der Stellplatzanlage festgelegt.

4.2 Eingriffs- Ausgleichsbilanz

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles im Sinne des § 34 BauGB, der bisher durch eine intensive gewerblich/industrielle Nutzung geprägt war.

Gem. § 21 BNatSchG liegt ein Eingriff in Natur und Landschaft nur insofern vor, als durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit für eine bauliche Nutzung begründet wird, deren Maß das bisher gem. § 34 BauGB zulässige Maß der baulichen Nutzung übersteigt.

Vor dem Hintergrund des bisher ausgeübten und gem. § 34 BauGB zulässigen Maß der baulichen Nutzung, wird durch das vorliegende Planungskonzept planungsrechtlich kein Eingriff in Natur und Landschaft ausgelöst.

5. Sonstige Belange

5.1 Ver- und Entsorgung

• Strom, Gas, Wasser

Die Versorgung des Plangebietes mit Strom, Gas und Wasser wird durch den Anschluss an das bestehende Versorgungsnetz sichergestellt. Zur Versorgung des Gebietes mit Strom wird die Errichtung von zwei Trafostationen im Bereich des Quartiersplatzes sowie im südwestlichen Bereich der Stellplatzfläche des Lebensmittelmarktes erforderlich.

Die Flächen werden als „Flächen für die Ver- und Entsorgung“ mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“ im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.

Für die im Bereich der Stellplatzanlage des Lebensmittelmarktes gelegene Trafostation ist die Anbindung an das in der Eschstraße gelegene Leitungsnetz erforderlich. Zur Sicherung dieser Leitungstrasse wird im Bebauungsplan ein entsprechendes „Leitungsrecht“ zugunsten der Versorgungsträger festgesetzt.

Für die Erschließung des ehemaligen Verwaltungsgebäudes sowie der „Fahrzeughalle“ der Firma Schilgen im Bereich des festgesetzten Sondergebietes wird im Bebauungsplan ein „Leitungsrecht“ für die Versorgungsträger festgesetzt.

• Abwasserbeseitigung

Die Entwässerung des Plangebietes (Schmutz- und Regenwasser) ist wie bisher durch den Anschluss an das in der Umgebung vorhandene Kanalisationsnetz (Mischsystem) vorgesehen.

Auf eine Versickerung des Niederschlagswassers nach § 51 LWG wird

verzichtet, da das Grundstück nicht erstmalig bebaut wird und der Betrieb der Fa. Schilgen bereits an das vorhandene Kanalisationsnetz angeschlossen war. Unabhängig davon kann eine Versickerung auf den privaten Grundstücksflächen im Einzelfall erfolgen.

5.2 Immissionsschutz

Das Plangebiet unterliegt Lärmimmissionen aus der geplanten Einzelhandelsnutzung sowie aus der vorhandenen Verkehrsbelastung der Borghorster Straße. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde daher eine schalltechnische Untersuchung* erstellt, in der die zu erwartenden Geräuschimmissionen prognostiziert werden und Maßnahmen zum Schutz der angrenzend vorhandenen und geplanten Nutzungen erarbeitet wurden.

• Gewerbliche Immissionen

Zur Ermittlung der durch die Einzelhandelsnutzung erzeugten Immissionen wurden die durch die Fahrzeugbewegungen auf der geplanten Stellplatzanlagen, den Anlieferungsverkehr, die durch Verladetätigkeit verursachten Lärmimmissionen sowie die gebäudebezogenen Geräuschimmissionen (Klimaanlage und Lüftung des SB-Marktes) betrachtet.

Als relevante Immissionsorte wurden die geplante Wohnnutzungen westlich des festgesetzten Sondergebietes, die unmittelbar südlich an die geplante Stellplatzanlage angrenzende Bebauung sowie die der Zufahrt an der Kolpingstraße und der Borghorster Straße direkt gegenüberliegende Gebäude betrachtet. Die lärmtechnische Bewertung erfolgt für die verschiedenen relevanten Immissionsorte getrennt nach Tag- und Nachtzeit, wobei eine Nutzung in der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) ausgeschlossen wurde.

Aufgrund der Nähe zum Emissionsort sind insbesondere die unmittelbar südlich und westlich an die Stellplatzanlage angrenzenden Grundstücke durch Lärmeinwirkungen betroffen.

Zur Minimierung der Lärmimmissionen werden folgende aktive Schallschutzmaßnahmen bezogen auf die geplante Einzelhandelsnutzung vorgeschlagen und im Bebauungsplan festgesetzt:

- Die Fahrgassen der Stellplatzanlage sind mit einer asphaltierten Oberfläche herzustellen.
- Die Anlieferungszone im Westen des Lebensmittelmarktes ist mit einer Wand in einer Höhe von 4,80 m einzuhausen.
- Entlang der westlichen und südlichen Grenze der Stellplatzanlage

* „Schalltechnische Untersuchung zur Ansiedlung eines Lidl-Supermarktes an die Borghorster Straße in Emsdetten“, Brilon, Bonzio, Weiser, Bochum – 2004

ist eine Lärmschutzwand in einer Höhe von 2,00 m (im südlichen Bereich) bis zu 3,50 m (entlang der westlichen Grenze) bezogen auf die Höhenlage der Stellplatzanlage vorzusehen. Die Lärmschutzwand ist im direkten Anschluss an die Einhausung der Anlieferungszone anzuordnen.

Durch die o.g. Maßnahmen kann sichergestellt werden, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für die Freibereiche der westlich angrenzenden geplanten Wohnbebauung eingehalten werden. Trotz dieser Maßnahmen ergibt sich eine Überschreitung der Richtwerte der TA Lärm an der Ostfassade der geplanten Bebauung im Bereich des 1. OG. An der Süd- bzw. Nordfassade werden die Richtwerte eingehalten.

Eine Erhöhung der geplanten Lärmschutzwand über das bereits gewählte Maß von 3,50 m hinaus ist hier jedoch aus städtebaulichen Gründen nicht vertretbar.

Aus diesem Grunde wurde für die drei betroffenen Grundstücke festgesetzt, dass an den nach Osten zur Stellplatzanlage orientierten Fassaden der geplanten Bebauung keine Fenster von Aufenthalts- oder Schlafräumen im Sinne der DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau- angeordnet werden dürfen.

Im Bereich der als „Mischgebiet“ festgesetzten Bebauung südlich der Stellplatzanlage wird durch die festgesetzte Lärmschutzwand von 2,00 m Höhe sichergestellt, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl für die Freibereiche als auch für die vorhandene Baukörper unter Berücksichtigung der tatsächlich vorhandenen Nutzungen eingehalten werden.

Mit den Eigentümern der benachbarten Grundstücke wurden entsprechende Gespräche geführt. Die festgesetzte Lärmschutzwand wird durch die Investoren realisiert und finanziert.

Um für die Grundstücke eine langfristige bauliche Entwicklungsmöglichkeit zu eröffnen, wurde im Bebauungsplan im rückwärtigen Bereich eine bauliche Erweiterungszone für eine maximal II-geschossige Bebauung eröffnet, die auf bis zu 3 m an die geplante Stellplatzanlage heranreicht. Um auch für diese Bebauungsoption eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte auszuschließen, wird festgesetzt, dass an nach Norden orientierten Fassaden innerhalb dieser o.g. Zone im 1. Obergeschoss keine Fenster von Aufenthalts- oder Schlafräumen im Sinne der DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau- angeordnet werden dürfen.

Für das westlich des Zufahrtbereiches zur Stellplatzanlage geplante Gebäude wird aus diesem Grunde für die nach Norden orientierte Fassade ebenfalls ein Ausschluss von Fenstern schutzbedürftiger Räume festgesetzt.

• **Verkehrslärm**

Die Verkehrsgeräusche des anlagebedingten Verkehrs auf öffentlichen Straße führen lediglich zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um maximal 1 dB(A). Organisatorische Maßnahmen zur Reduzierung dieser Erhöhung sind daher nach TA Lärm nicht erforderlich.

Unabhängig von den gewerblichen Immissionen unterliegen die Grundstücke entlang der Borghorster Straße Lärmimmissionen, die durch den motorisierten Verkehr auf der Borghorster Straße verursacht werden.

Der „maßgebliche Außenlärmpegel“ im Bereich der Grundstücke Borghorster Straße Nr. 17 und Nr. 18 beträgt demnach 74 dB(A) bzw. 73 dB(A) – jeweils gerundet. Nach der DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau- befinden sich die Gebäude an der Borghorster Straße damit innerhalb des Lärmpegelbereich V. Damit ergibt sich ein erforderliches bewertetes Schalldämmmaß der Außenbauteile $R'_{w,res}$ von 40 dB für Büroräume und ähnliche Nutzungen und 45 dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen. Eine entsprechende Festsetzung wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die bestehende Bebauung an der Borghorster Straße ist bereits heute mit einem Außenlärmpegel von über 70 dB(A) belastet. Die Werte der 16. BimSchV werden damit überschritten. Durch die zusätzlichen anlagebezogenen Verkehre erfolgt lt. Gutachten eine zusätzliche Steigerung, die unter 1 dB(A) liegen wird. Auch wenn eine solche Lärmzunahme kaum spürbar ist, ist wegen des durch den Kreisverkehr und die Aufweitung der Borghorster Straße für das Linksabbiegen ins Plangebiet vorgesehenen baulichen Eingriff der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung eröffnet.

Die Eigentümer haben Anspruch auf Übernahme der Kosten für passiven Schallschutz, soweit die Häuser nicht schon heute ausreichend gegen Verkehrslärm gedämmt sind. Aktiver Schallschutz kommt wegen der Enge der Straße nicht in Betracht. Aufgrund der Verkehrslärmbelastung war die Frage sorgfältig zu prüfen, ob mit der Ausweisung eines Mischgebietes weiterhin Wohnen allgemein zulässig bleiben soll. Der Gewerbelärm wird durch Verzicht auf nächtliche Anliefe-

zung und durch die im Bebauungsplan festgesetzte Lärmschutzwand auf das gegenüber Mischgebieten zulässige Maß beschränkt. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Verkehrslärm der Borghorster Straße nicht nur an der Vorderseite der Wohngebäude, sondern auch an der Rückseite der Gebäude zu erheblichen Belastungen führt. Allerdings tritt hier durch den mit der Planung verbundenen Wegfall der Gebäude an der nördlichen Grundstücksgrenze eine Verbesserung der Situation ein. Der Gutachter ermittelte hier (beispielhaft wurde Haus Nr. 11 untersucht, das diesbezüglich mit den übrigen Gebäuden vergleichbar ist), dass die Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags und 54 dB (A) nachts nach Wegfall der Gebäude deutlich unterschritten werden. Es wurden Werte von max. 48,8 dB(A) tags und 42,9 dB(A) nachts ermittelt.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Gesamtsituation durch die Planung nicht spürbar verschlechtert wird.

Gewerbelärm von der Schilgen Fläche hatten die angrenzende Wohnbebauung auch bisher schon hinzunehmen.

Der Verkehrslärm auf der Borghorster Straße wird geringfügig erhöht, hinter den Häusern wird er teilweise gemindert, weil die bisher reflektierende Bebauung auf dem Schilgen Gelände weitgehend abgetragen wird. Auch wenn eine Wohnnutzung der Außenflächen nur sehr begrenzt möglich sein wird, wird doch zumindest durch den bereits vorhandenen oder zu gewährenden passiven Schallschutz sichergestellt, dass im Inneren der Häuser verträgliche Wohnverhältnisse bestehen bleiben.

In einer ergänzenden lärmtechnischen Untersuchung* wurden die Auswirkungen des geplanten Kreisverkehrs im Bezug auf die angrenzende Bebauung betrachtet.

Zugrunde gelegt wurde in dieser Untersuchung, dass es keine Linksabbiegemöglichkeiten von der Borghorster Straße für die von Westen stadteinwärts fahrenden PKW auf das Gelände des geplanten SB-Marktes gibt und daher alle Fahrzeuge von Westen über den Kreisverkehr geführt werden müssen.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass an keinem der Immissionsorte eine Steigerung der Pegel festzustellen ist. Vielmehr ist an allen untersuchten Immissionsorten eine Reduktion der Lärmimmissionen von bis zu 3,9 dB(A) festzustellen.

Der Rückgang der Lärmimmissionen ist im wesentlichen auf den

* „Umbau des Knotenpunktes Borghorster Str./Buckhoffstr./Wilhelmstr. zum Kreisverkehrsplatz - Schalltechnisches Gutachten“, Brilon, Bonzio, Weiser, Bochum, 2004

Wegfall der Lichtsignalanlage und die im Kreisverkehr reuzierten Geschwindigkeiten zurückzuführen.

5.3 Altlasten

Der ehemalige Gewerbestandort Schilgen gilt als Altstandort.

In Abstimmung mit der Unteren Bodenschutz-/Abfallbehörde des Kreises Steinfurt wurde daher eine orientierende Gefährdungsabschätzung für den Standort erarbeitet. Die Abbrucharbeiten werden derzeit mit gutachterlicher Begleitung durchgeführt.

Im Rahmen der Abbruchmaßnahmen erfolgt die Sanierung des Gebietes im Hinblick auf die geplante Nutzung als Wohngebiet, die vor Rechtskraft des Bebauungsplanes zum Abschluss gebracht wird. Die Fläche verbleibt weiterhin im Altlastenkataster des Kreises Steinfurt. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens des geplanten Einzelhandelsmarktes ist die Untere Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt zu beteiligen.

Soweit sich bei den Bauarbeiten Auffälligkeiten nach Farbe, Geruch usw. im Boden oder in den Baukörpern zeigen, die auf eine Kontamination des Bodens oder des Baukörpers mit umweltgefährdenden Stoffen hindeuten, ist der Kreis Steinfurt – Untere Abfallwirtschaftsbehörde – unverzüglich durch den verantwortlichen Bauleiter bzw. den Bauherren zu benachrichtigen, um ggf. eine ordnungsgemäße Entsorgung der Verunreinigung sicherzustellen. Ein entsprechender Hinweis wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.

5.4 Belange des Denkmalschutzes

Belange des Denkmalschutzes sind nicht betroffen. Das ortsbildprägende Verwaltungsgebäude der Firma Schilgen steht nicht unter Denkmalschutz.

Archäologische Bodendenkmäler sind ebenfalls nicht zu vermuten.

6. Fragen der Durchführung und Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen zur Durchführung und Umsetzung der Bauleitplanung sind nicht erforderlich, da sich der überwiegende Teil des Plangebietes im Eigentum einer Gesellschaft befindet.

Zur Umsetzung der Planung wird mit o.g. Gesellschaft ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, der die Übernahme der Erschließungskosten und Fragen der Gestaltung der geplanten Einzelhandelsnutzung zum Inhalt hat.

7. Flächenbilanz

Gesamtfläche	5,72 ha	–	100 %
davon:			
– Sonstiges Sondergebiet	0,86 ha	–	15,0 %
– Mischgebiet	0,56 ha	–	9,9 %
– Allgemeines Wohngebiet	2,90 ha	–	50,7 %
– öffentl. Verkehrsfläche	1,22 ha	–	21,3 %
– Flächen für Ver- und Entsorgung	0,01 ha	–	0,1 %
– öffentliche Grünflächen	0,09 ha	–	1,6 %
– private Grünflächen	0,08 ha	–	1,4 %

Bearbeitet für die
Stadt Emsdetten

Coesfeld, im September 2004

Emsdetten, im September 2004

WOLTERS PARTNER

Architekten und Stadtplaner
Daruper Straße 15
48563 Coesfeld

Stadt Emsdetten

Fachdienst
Stadtentwicklung
und Umwelt