

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 03.057 - Dambergstraße/Südfeldweg - für den Bereich:

- südöstliche Grenze des Südfeldweges
- südwestliche Grenze der Verdisträße
- nordwestliche Grenze, Flur 5, Flurstück 35 (Grabenlauf)
- eine parallele Linie in einem Abstand von 12 m entlang der nordöstlichen Grenze von Flur 5, Flurstück 145
- südöstliche Grenze, Flur 5, Flurstück 144
- eine parallele Linie in einem Abstand von 4 m entlang der nordöstlichen Grenze von Flur 5, Flurstück 144
- nordwestliche Grenze, Flurstück 144
- westliche Grenze der Bundesbahnstrecke
- nordwestliche Grenze, Flur 5, Flurstück 110 und des Dierhagenweges
- nördliche Grenze der Von-Thünen-Straße
- östliche Grenze, Flur 1, Flurstück 929
- nordöstliche Grenze, Flur 1, Flurstücke 930, 931
- westliche Grenze der Robert-Stolz-Straße
- nördliche Grenze der Dietrich-Bonhoeffer-Straße
- westliche Grenze der Dambergstraße bis in Höhe der südlichen Grenze von Flur 1, Flurstück 703
- östliche Grenze der Dambergstraße.

1. Erfordernis der Planaufstellung

Die Bundesbahn beabsichtigt, die Bahnstrecke Hamm-Soest in ihr künftiges Schnellfahrnetz einzubeziehen. Die Planung liegt im öffentlichen Interesse der Stadt Hamm, da sie insbesondere die Entwicklung der Wirtschaft, der mittelständischen Struktur und verkehrliche Belange fördert.

Eine der von der Bundesbahn geforderten Voraussetzungen zur Einrichtung der Schnellfahrstrecke Dortmund-Hamm-Kassel ist die frühestmögliche Beseitigung der bestehenden schienengleichen Bahnübergänge (BÜ). Im nordwestlichen Bereich von Westtünnen sind davon die BÜ Schlaunstraße und Heideweg betroffen, die durch den Straßenneubau der VWV (Verbindungsstraße Westtünnen-Wiescherhöfen) zwischen der Menzel- und der Zelterstraße ersetzt werden. Hierfür wurde der Bebauungsplan Nr. 03.042 - Fuchshöhle - aufgestellt.

Im südöstlichen Bereich Westtünne müssen die BÜ Dierhagenweg und Südfeldweg aufgehoben werden. Der Bebauungsplan Nr. 03.057 - Dambergstraße/Südfeldweg - schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Schließung und den Ersatz der beiden BÜ durch eine Straßenunterführung des Südfeldweges unter der Bahn auf einer neuen Trasse. Damit wird die notwendige Verbindung zwischen den Ortsteilen Rhyern/Berge und Westtünnen gesichert.

Insgesamt werden durch die Beseitigung der 4 BÜ im Straßennetz vom Westtünnen die Bedeutung und Belastung der verschiedenen Straßen geändert. Zur Neuorientierung der verkehrlichen Belange

wurde für diesen Ortsteil aus diesem Grunde ein Verkehrskonzept erstellt. Die sich daraus ergebenden Änderungen im Straßennetz des Plangebietes werden ebenfalls im Bebauungsplan Nr. 03.057 festgesetzt.

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Hamm und der hierin enthaltenen Zielsetzung, den Öffentlichen Personennahverkehr zu attraktivieren und zu intensivieren, wird zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplanes die Realisierung eines DB-Haltepunktes für ein Schienennahverkehrssystem auf der Strecke Hamm-Soest geprüft. Hierzu liegt der Verwaltung auch ein entsprechender Antrag der politischen Gremien vor. Eine abschließende Aussage in Hinsicht auf die Realisierung eines Schienennahverkehrssystems ist jedoch erst nach Fertigstellung detaillierter Untersuchungen möglich.

Der Bebauungsplan legt die Flächen für den DB-Haltepunkt in Westtünnen und die damit verbundenen Anlagen, den Park & Ride-Parkplatz und Fahrradabstellanlagen (Bike & Ride) fest. Er schafft damit die Voraussetzungen für eine Realisierung des Haltepunktes und prüft unter Abwägung aller anderen städtebaulichen Belange im Plangebiet die Auswirkungen auf das Umfeld, die Veränderungen der bisherigen Verkehrsabläufe und die Verkehrsemissionen.

Durch eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) werden die durch die Planung verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft erhoben und bewertet sowie konkrete Angaben zu Ausgleichs- und Ersatzleistungen gemacht.

Aus den bundesbahnbezogenen und verkehrsplanerischen Zielsetzungen ergeben sich für den südöstlichen Bereich Westtünneus Konsequenzen für die geordnete städtebauliche Entwicklung. In dem Zusammenhang sind die öffentlichen und privaten Belange des Umweltschutzes, insbesondere des Lärmschutzes, die Erhaltung und Weiterentwicklung des Ortsteiles und des Ortsbildes in Anknüpfung an die historischen Strukturen und die Wohn-, Erholungs- und Freizeitbedürfnisse der Wohnbevölkerung im Bereich der Straßenneubau- und Streckenänderungsvorhaben der Bundesbahn zu berücksichtigen und abzuwägen.

Hierzu ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit rechtsverbindlichen Festsetzungen und "Örtlichen Bauvorschriften" erforderlich, dessen Geltungsbereich den vollständigen Regelungsbedarf erfaßt. Der dargestellte Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 03.057 ist hierfür hinreichend.

2. Vorhandene Planung und Bestand

2.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan ist aus dem wirksamen Flächennutzungsplan entwickelt. Die neue Trasse des Südfeldweges ist zur Realisierung eines niveaufreien Bahnüberganges nordwestlich der jetzigen Trasse dargestellt. Diese wird in gerader Linie nördlich weitergeführt und in Höhe der Delpschule an die Dambergstraße angeschlossen. Darüberhinaus ermöglichen die Darstellungen im Flächennutzungsplan weitere Wohnflächenausweisungen und damit eine Arrondierung der vorhandenen Wohnnutzung.

Von Norden verläuft auf der ehemaligen Kleinbahnstrecke ein Grünzug (Grünfläche), der parallel zur Bundesbahn an der geplanten Trasse des Südfeldweges endet. Schließlich sieht der Flächennutzungsplan im Bereich der Bundesbahn die Realisierung eines Spielplatzes (Spielbereich B) vor.

2.2 Verkehrskonzept Berge/Westtünnen

Aufgrund der notwendigen Schließung der schienengleichen Bahnübergänge in Westtünnen im Rahmen der Planung der Schnellfahrstrecke Hamm-Soest ist für den Bereich Berge-Westtünnen ein Verkehrskonzept erstellt worden. Es gilt für den Bereich des Straßennetzes zwischen Werler Straße (B 63) und Caldenhofer Weg und sieht hierfür die erforderlichen Ersatzbaumaßnahmen vor. (siehe Plan nächste Seite)

Es sagt weiter aus, daß für das Brückenbauwerk Südfeldweg und den Verlauf des Südfeldweges und der Dambergstraße Maßnahmen vorgesehen werden sollen, um Durchgangsverkehre zu vermeiden und die Bedeutung der Straße auf die Verbindungsfunktion zwischen Rhynern/Berge und Westtünnen zu beschränken (vgl. Abschnitt 3.2.1).

Im einzelnen wird festgelegt, daß im Abschnitt der Dambergstraße nördlich der Von-Thünen-Straße geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorgesehen sind. Der Kreuzungspunkt mit der Von-Thünen-Straße ist als Kreisverkehr geplant. Südlich der Von-Thünen-Straße und der Bahn bis zur Verdistraße ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m vorgesehen, die im Kurvenverlauf für LKW - Begegnungsverkehre aufgeweitet wird. Im weiteren Verlauf des Südfeldweges ab der Verdistraße Richtung Rhynern soll die geplante Breite von 6,50 m beibehalten werden.

2.3 Bestandsbeschreibung

Bebauung

Der Bereich nördlich der Bundesbahnstrecke Hamm-Soest ist städtebaulich dem Ortsteil Westtünnen zuzuordnen. Nördlich der Von-Thünen-Straße entlang des Südfeldweges, der Von-



WESTTANNEN

RHYERN

-  Verkehrsstraßen
-  Sammelstraßen

Stadt Hamm		Plan-Nr.	
Verkehrsamt			
Verkehrskonzept			
Westtannen			
Die Oberaufsichtsbehörde		Hamm, den 11. 11. 1933	
Verkehrsamt			

B. 63

Thünen-Straße, des Dierhagenweges und der Gluckstraße befindet sich Wohnbebauung. Südlich der Von-Thünen-Straße und in der Dietrich-Bonhoeffer-Straße im Einmündungsbereich zur Dambergstraße liegen unbebaute Flächen, die z.Z. gärtnerisch genutzt werden.

In der Von-Thünen-Straße 53 und 55 liegen zwei landwirtschaftliche Hofanlagen. Der Eigentümer des Hauses Von-Thünen-Straße 53 hat in einer schriftlichen Erklärung sein Einverständnis mit der Überplanung seines Grundstückes abgegeben. Ihm ist die Konsequenz bekannt, daß Bauvorhaben auf seinem Grundstück nach Erlangen der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 03.057 nur auf der Grundlage der planungsrechtlichen Festsetzungen mit der Art der baulichen Nutzung "Allgemeines Wohngebiet" (WA) vorgenommen werden können.

Während dieser Hof z.Z. noch ein Vollerwerbsbetrieb ist, der von den Kindern des Eigentümers nicht mehr weitergeführt werden soll, wurde das andere Gehöft bereits zur Realisierung der neuen Trasse der Dambergstraße zwischen Von-Thünen-Straße und Dietrich-Bonhoeffer-Straße von der Stadt erworben. Das Haus wird z.Z. noch als Wohnhaus genutzt.

Grün- und Freiflächen

Südlich der Eisenbahntrasse bestehen ausschließlich landwirtschaftliche Nutzflächen. Nördlich liegt hinter der Wohnbebauung im Südfeldweg ein Gärtnereibetrieb, an den sich eine ca. 1 ha große Fläche mit gärtnerischer Nutzung und Brachflächen anschließt. Der Bereich wird durch einen Bachlauf in Richtung Süden durchquert.

Zwischen der Von-Thünen-Straße und der Dietrich-Bonhoeffer-Straße befinden sich im Bereich der Hofflächen Flächen mit gärtnerischer Nutzung und eine Obstwiese an der Dietrich-Bonhoeffer-Straße.

In den beschriebenen Frei- und Grünflächenbereichen sind Landschaftsbestände mit ökologischer Bedeutung (Obstwiese, Einzelgehölze u.a.) vorhanden. In der erstellten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wird eine fundierte Bestandsaufnahme und -bewertung der Landschaftsbereiche und -bestandteile vorgenommen. Durch die Aussagen im landschaftspflegerischen Begleitplan werden qualifizierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen. (vgl. Abschnitt 3.6.1)

Verkehrsinfrastruktur

Auf die Verkehrsanlagen der Bundesbahntrasse einschließlich der Bahnübergänge (vgl. Abschnitt 1) wurde bereits eingegangen. Während die Von-Thünen-Straße den Ortsteil Westtünnen mit den östlich gelegenen Bereichen Hamms ver-

bindet (Osttünnen, Süddinker u.a.), stellt der Südfeldweg die Verknüpfung mit dem Ortsteil Rhynern/Berge dar. Auf verschiedene Teilbereiche im Bebauungsplangebiet wirken Lärmbelastungen von der Bahnstrecke ein. Ein entsprechendes Schallschutzgutachten gibt Aufschluß über die notwendigen Lärmschutzfestsetzungen.

3. Inhalt des Bebauungsplanes

3.1 Bebauung

Auf den bisher unbebauten Flurstücken ist in Anpassung an die für Westtünnen ortstypischen baulichen und nutzungsmäßigen Strukturen ein- und zweigeschossige Wohnbebauung mit Einzel- und Doppelhäusern in offener Bauweise geplant. Dabei sind die in Allgemeinen Wohngebieten (WA) zulässigen Nutzungen vorgesehen. Zur Wahrung des Gebietscharakters sollen bei noch unbebauten Grundstücken Mindestbreiten von 10 m nicht unterschritten und bei Neu- und Änderungsvorhaben die in den "Örtlichen Bauvorschriften" gem. § 81 (4) i.V.m. (1) Landesbauordnung NW enthaltenen Vorgaben bei der Gebäudehöhe, Dachgestaltung und bei Einfriedungen eingehalten werden (vgl. Abschnitt 3.8).

Im südöstlichen Bereich des Plangebietes wird den hier vorhandenen Doppelhäusern durch die Zulässigkeit dieser Bauweise Rechnung getragen.

Bei dem z.Z. vorhandenen landwirtschaftlichen Betrieb sieht der Bebauungsplan ebenfalls Wohnnutzung vor. Den privaten Belangen der Landwirte wird mit dieser Festsetzung entsprochen.

3.2 Verkehr

3.2.1 Straßennetz

Auf der Grundlage des Bebauungsplanes ist für die Unterführung des Südfeldweges unter der Bundesbahnstrecke eine Kreuzungsvereinbarung zwischen der Stadt und der Deutschen Bundesbahn zu treffen. Ein Planfeststellungsverfahren nach den bahnrechtlichen Bestimmungen ist nicht notwendig, die im Bebauungsplan getroffenen planungsrechtlichen Aussagen sind abschließend.

Der Bebauungsplan schafft die planerischen Voraussetzungen für die Schließung der plangleichen Bahnübergänge Südfeldweg und Dierhagenweg. Die nicht mehr benötigte Trasse des Südfeldweges südlich der Bahnstrecke ist zugunsten einer landschaftlichen Gestaltung zurückzubauen.

Darüber hinaus ist die versiegelte Fläche des Dierhagenweges ab der Glückstraße und des Südfeldweges ab der Kanalstraße bis zur Bahn soweit zurückzubauen, daß die Straßen nur noch die Erschließung der Grundstücke in diesem Be-

reich sichern. In beiden Straßen sind Bäume (großkronige, heimische Laubbäume in einem Abstand von max. 10 m) zu pflanzen bzw. zu ergänzen.

Bei Betrachtung denkbarer Planungsvarianten bestehen in städtebaulicher und bautechnischer Hinsicht zur im Bebauungsplan festgesetzten Trasse des Südfeldweges als Bahnunterführung keine umsetzbaren Alternativen. Eine ersatzlose Schließung der Bahnübergänge ist aus städtebaulichen sowie verkehrsplanerischen Gesichtspunkten nicht in Erwägung zu ziehen, da eine Verbindung der Wohnbereiche Westtünnen und Rhynern/Berge notwendig ist und für die Bewohner in Westtünnen die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums in Rhynern auf möglichst kurzem Weg gewährleistet werden muß.

In der folgenden Betrachtung werden die denkbaren Varianten in diesem Bereich bewertend gegenübergestellt:

1. Ersatz auf der alten Trasse des Südfeldweges

1.1 Straßenunterführung unter der Bahn (Variante 1) (vgl. Abbildung 1)

- a) Eine Erschließung der Häuser Südfeldweg 2 - 8 und 3 - 11 wäre beim Kfz-Verkehr nur unter Beanspruchung der Vorgartenflächen neben dem Brückenbauwerk realisierbar.
- b) Der Anschluß des hinter den Häusern Südfeldweg 2 - 8 liegenden Gartenbetriebes wäre vom Südfeldweg aus nicht mehr möglich.
- c) Das Bauwerk und die bautechnischen Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Geländer) würden im Abschnitt des Südfeldweges bis zur Silcherstraße nachteilige gestalterische Änderungen ergeben, die aufgrund von Flächenmangel durch Begrünungsmaßnahmen nicht kompensierbar wären.
- d) Die Kosten lägen aufgrund aufwendiger bautechnischer Maßnahmen wesentlich höher als bei Variante 3 und 4 (keine Abböschung möglich).
- e) Während der Baumaßnahmen müßte der jetzige BÜ geschlossen werden.
- f) Die Steigung wäre auf der Seite Westtünners deutlich höher als bei Variante 4; dies bedeutet eine Qualitätsminderung vor allem für Fußgänger und Radfahrer.
- g) Aufgrund der benachbarten Wohnbebauung wäre ein Anschluß des eventuellen DB-Haltepunktes an den Südfeldweg lediglich auf der südlichen Seite der Bahn durchführbar. Bei gleicher Lage des DB-Haltepunktes - wie im Bebauungsplan vorgesehen - wären die Erreichbarkeiten nur über die Von-Thünen-Straße gegeben und damit für alle Verkehrsteilnehmer von schlechter Qualität.

1.2 Straßenführung über der Bahn (Variante 2)

- a) Erschließung des Bestandes entspricht Variante 1
- b) Erschließung des Bestandes entspricht Variante 1
- c) Der vorhandene Bahndamm hat eine Höhe von etwa 2,0 m über dem normalen Geländeniveau. Das übliche Maß des Brückenbauwerkes müßte um dieses Maß vergrößert werden. Gegenüber einer Straßenunterführung (7 %) bedeutet dies ein Gefälle von ca. 9 %.

Konsequenzen:

Vor allem für Radfahrer und Fußgänger, die bei einer Straßenunterführung nur eine Höhendifferenz von ca. 3 m und bei dieser Variante ca. 8 m überbrücken müssen, ist diese Variante wesentlich unattraktiver. Die Beeinträchtigung des Landschafts-, vor allem aber des Ortsbildes nördlich der Bahn ist als wesentlich zu bewerten. Aufgrund der Nähe zu den bestehenden Wohngebäuden würden diese zum Teil vom Brückenbauwerk verdeckt werden, Verschattungen und eine starke Einschränkung der Aussicht wären für die Bewohner die Folge.

- d) Kosten und Beeinträchtigungen der Bauphase entsprechen Variante 1
- e) Kosten und Beeinträchtigungen der Bauphase entsprechen Variante 1

2. Ersatz des jetzigen BÜ Südfeldweg auf einer neuen Trasse ca. 100 m in nordwestlicher Richtung

2.1 Straßenführung unter der Bahn (Variante 3)

- a) Angesichts der Hochlage der Bahntrasse ist eine Unterführung unter der Bahn mit entsprechendem Raum für eine Abböschung beim Geländeeinschnitt landschaftsverträglich gestaltbar; für das Orts- und Landschaftsbild ist die negative Wirkung des vorhandenen Bahndammes im Vergleich bedeutsamer.
- b) Die Baumaßnahmen sind ohne Schließung der aufzuhebenden BÜ Südfeldweg und Dierhagenweg durchführbar.
- c) Die Planung der Straßenunterführung sieht eine Höherlage des Fuß- und Radweges um ca. 2 m über dem tiefsten Punkt der Fahrbahn vor. Während die Höhendifferenz zum normalen Geländeniveau ca. 4,7 m bei der Fahrbahn beträgt, sind beim Fuß- und Radweg ca. 2,5 m ausreichend.
- d) Diese Variante ist in Hinsicht auf die Realisierung des DB-Haltepunktes am günstigsten. Gegenüber einer Stras-

senüberführung sind durch die Hochlage der DB erheblich weniger Höhendifferenzen und Gefälle zu überwinden: Bei Fußgängern und Radfahrern liegt die Höhendifferenz bei ca. 2,8 m, bei einer Straßenüberführung müßte sie ca. 8 m betragen. Dies gilt für den Rad- und Gehweg in Richtung Berge entlang der DB, für die Zufahrt zum DB-Haltepunkt sowie für die Treppenanlagen zu beiden Bahnsteigen am Südfeldweg.

Bei gleichem Steigungsgrad verlängert sich auch die Zufahrt zur Park & Ride-Anlage am DB-Haltepunkt und schränkt die Zahl der möglichen Stellplätze ein.

2.2 Straßenführung über der Bahn (Variante 4)

- a) Im Gegensatz zu Variante 2 könnte das Brückenbauwerk zwar abgebocht werden, die Konsequenzen für Orts- und Landschaftsbild wären allerdings vergleichbar; Bepflanzungsmaßnahmen wirken dieser Bewertung kaum entgegen, da sie das Bauwerk noch größer und höher erscheinen lassen würden.
- b) vgl. Punkt b von Variante 3
- c) Die Höhendifferenz würde bei diesem Bauwerk mind. 8 m (Geländeniveau/Fahrbahnoberfläche am höchsten Punkt) betragen, der für Fußgänger und Radfahrer beschriebene Vorteil bei Variante 3 entfällt.
- d) siehe vergleichende Betrachtung unter Punkt d von Variante 3

Die vergleichende Bewertung der Varianten 1 - 4 schließt eine Bewertung im Sinne der Umweltverträglichkeitsbewertung nicht mit ein. Diese wird durch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorgenommen (siehe Abschnitt 3.6).

Das Verkehrsstraßenkonzept sieht weiter die Anbindung des Südfeldweges in gerader Linie über eine neue Trasse der Dambergstraße an den alten Verlauf der Dambergstraße in Höhe der Dietrich-Bonhoeffer-Straße vor. Damit wird im Sinne eines sicheren Verkehrsablaufs ein Ersatz der alten Trasse zwischen Von-Thünen-Straße und Dietrich-Bonhoeffer-Straße geschaffen, bei der durch den dort vorhandenen, zum Teil erhaltenswerten Baumbestand und der eingeengten Fahrbahnbreite Gefährdungen des Verkehrs, vor allem des Radfahrerverkehrs, bestehen.

Durch eine entsprechende Materialwahl und durch Pflanzmaßnahmen ist eine Abstimmung des nördlichen Abschnittes der Dambergstraße, der für beide Fahrtrichtungen zugelassen wird, mit dem südlichen Abschnitt zu erreichen. Dieser soll so gestaltet werden, daß der erhaltenswerte Baumbestand gesichert, Durchgangsverkehre verhindert werden bzw. zu langsamem Fahren angehalten wird. In der weiteren Planung ist aus diesem Grunde eine Einbahnregelung südlich

der Delpschule oder die Einrichtung von zwei Sackgassen mit einer Straßenunterbrechung südlich der Delpschule vorzusehen. Die weiteren Maßnahmen sind auf der Ebene der Ausbauplanung zu prüfen. (Die endgültige Regelung erfolgt in einem noch zu beschließenden Ausbauplan.)

Um beim Kfz-Verkehr eine geschwindigkeitshemmende Wirkung zu erzielen, sind enge Radien bei der Trasse des Südfeldweges zwischen Verdistraße und Von-Thünen-Straße, der Bau eines Kreisverkehrs und ein hohes Begrünungsmaß im Straßenraum, vor allem durch Baumpflanzungen, geplant (vgl. Abschnitt 2.2).

3.2.2 Rad- und Fußwege

Die Verkehrskonzeption zum Bebauungsplan Nr. 03.057 sieht für den Radfahrverkehr eine deutliche Verbesserung gegenüber der Bestandssituation vor. Auf der neugeplanten Trasse des Südfeldweges ist ein mit einem Gehweg kombinierter Radweg durchgehend geplant. Zwischen Südfeldweg und Dierhagenweg ist eine neue Rad- und Fußwegeverbindung festgesetzt, die die Verbindung zwischen Berge und Westtünnen sicherstellt.

Darüberhinaus ist für eine gute Erreichbarkeit des Kindergartens in der Dietrich-Bonhoeffer-Straße auch eine Umgestaltung der Dietrich-Bonhoeffer-Straße mit einem Radweg und separaten Gehweg auf der anderen Straßenseite geplant. Außer im Bereich des Anlieferverkehrs für das an der Ecke Dambergstraße/Dietrich-Bonhoeffer-Straße vorhandene Lebensmittelgeschäft soll der Verkehr in der Dietrich-Bonhoeffer-Straße in nur einer Fahrtrichtung geführt werden. Die weiteren Maßnahmen sind auf der Ebene der Ausbauplanung zu entscheiden.

Das Fußwegenetz wird im Zusammenhang mit den geplanten Straßentrassen durch in allen Bereichen des Straßennetzes vorgesehene, separate oder mit Radwegen kombinierte Gehwege ergänzt.

Das geplante Radwegenetz dient außerdem der guten Erreichbarkeit des geplanten DB-Haltespunktes. Von der Von-Thünen-Straße erreichen die Radfahrer diesen über einen separat geführten Fuß- und Radweg. Für das Abstellen der Räder ist eine Fahrradabstellvorrichtung vorgesehen (Bike & Ride).

Bautechnisch wird bei der geplanten Unterführung Südfeldweg eine Höherlegung des Geh- und Radweges gegenüber der Fahrbahn vorgenommen, um die Qualität für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern.

3.2.3 Ruhender Verkehr

Als Park & Ride-System ist am DB-Haltepunkt eine Stellplatzanlage mit ca. 20 Pkw-Abstellmöglichkeiten geplant. Die Zuwegung erfolgt von der neuen Trasse des Südfeldweges. Der gewählte Standort nördlich der Bahn ist gegenüber einer alternativen Standortmöglichkeit südlich der Bahn in der Umweltverträglichkeitsstudie begründet (vgl. Abschnitt 3.6.1). Bei einem nachgewiesenen Mehrbedarf an Stellplätzen ist eine Erweiterung der Anlage in Richtung Norden um ca. 20 weitere Stellplätze bei einer entsprechenden Bebauungsplanänderung möglich. In dem Fall sind für diesen zusätzlichen Eingriff weitere Ausgleichs- und Ersatzleistungen festzulegen.

3.2.4 ÖPNV

Die Frage der Realisierung des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrssystems kann im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht abschließend beantwortet werden (vgl. Abschnitt 1). Durch ein solches Angebot würde die Erreichbarkeit vor allem der Innenstadt als Versorgungsstandort verbessert und die Attraktivität Westtunnens als Wohnstandort erhöht werden.

Der den Planbereich tangierende öffentliche Busverkehr wird durch die Planung grundsätzlich nicht beeinträchtigt. Die geplante Trasse des Südfeldweges soll in Hinsicht auf die Fahrbahnbreite einen Minimalausbau erhalten, ist aber für die Aufnahme von Linienbussen in beiden Richtungen ausgelegt. Dies gilt auch für die neue Trasse der Dambergstraße nördlich des neugeplanten Kreisverkehrs. Die alte Trasse der Dambergstraße ist mit der Einrichtung einer Einbahnstraße in Richtung Norden als verkehrsberuhigte Zone für den Busverkehr nutzbar. Damit ist die Anbindung der Alfred-Delp-Schule durch den Schulbus gewährleistet. Die konkrete Führung des Linienbusses ist später auf der Ebene der Ausbauplanung festzulegen.

Bei den im Bebauungsplan festgelegten Flächengrößen für den öffentlichen Verkehr sind die Belange des Busverkehrs auch unter der Bedingung des Einsatzes von Gelenkbussen berücksichtigt. Sie lassen darüberhinaus die Einrichtung von Haltestellen in Form von Buscaps in allen Bereichen des Südfeldweges, der Dambergstraße und der Von-Thünen-Straße zu.

3.2.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht

Zur Erschließung der rückwärtigen Baugrundstücke im Bereich nördlich der Von-Thünen-Straße sind zugunsten der Anlieger Geh-, Fahr- und Leitungsrechte festgesetzt. Diese werden mit einer Mindestbreite von 3,50 m ausgelegt.

3.2.6 DB-Haltepunkt

Um im Geltungsbereich des Bebauungsplanes eine Abwägung der aus der Planung des DB-Haltepunktes abgeleiteten Belange mit den anderen zu beachtenden städtebaulichen Belangen vornehmen zu können, wird der Haltepunkt im vorliegenden Planverfahren voll berücksichtigt. Die einzelnen Festsetzungen, wie die Park & Ride-Anlage und die Trassen-erweiterung der Bahnstrecke, werden auf der Grundlage des § 9 (1) Nr. 11 BauGB mit einer entsprechenden Zweckbestimmung vorgenommen. Durch die Festsetzungen wird das Planfeststellungsverfahren nach Eisenbahnrecht nicht entbehrlich und ist vor Realisierung der Anlage durchzuführen.

3.3 Immissionsschutz

Aufgrund der im Bebauungsplan festgesetzten, verkehrlichen Maßnahmen, wie die Änderungen im Verkehrsstraßennetz und die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahn, wurde zur Ermittlung der Lärmimmissionen auf die vorhandene und geplante Wohnbebauung eine Schallschutzuntersuchung vorgenommen. Als Belastungsdaten wurden Verkehrsbelastungszahlen aus den Analysegrundlagen zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt und die ermittelten Schallimmissionen als Prognosezahlen von der Bundesbahn herangezogen. Die Untersuchung legt als Ergebnis fest, welche Festsetzungen oder sonstigen Maßnahmen zum Schutz vor Lärmimmissionen erforderlich sind.

Städtebauliche Gründe schließen aktive Schallschutzmaßnahmen aus. Bei der Von-Thünen-Straße sind zum Schutz der Wohnräume, die der Straße zugewandt sind, deren Fenster einschließlich ihrer Lüftungs- und Zusatzeinrichtungen entsprechend der Schallschutzklasse 3 gem. VDI-Richtlinie 2719 auszuführen. Die Fenster der Wohnräume, die dem Südfeldweg zugewandt sind, und die Fenster der Schlafräume, die der Von-Thünen-Straße und der Bahnlinie zugewandt sind, sind mindestens gem. Schallschutzklasse 2 auszuführen. Um die Park & Ride-Anlage am DB-Haltepunkt wird ein 1,50 m hoher Wall angelegt.

3.4 Entwässerung

Die Entwässerung des Plangebietes soll im Mischsystem in die Kläranlage Hamm-Radbodstraße erfolgen. Während das System als Erschließung für die Wohnbebauung ausreichend dimensioniert ist, ist für die neugeplante Trasse des Südfeldweges einschließlich der Unterführung nach dem derzeit gültigen Zentralabwasserplan der Bau eines neuen Mischwassersammlers im Bereich Südfeldweg und Verdistraße erforderlich.

Im Kreuzungsbereich Von-Thünen-Straße/Dambergstraße ist ein Regenüberlaufbauwerk vorgesehen. Die Ableitung des Regenwassers soll zum Graben 173 (Prätoriusweg) erfolgen.

Diese Maßnahmen sind erst vor einem Endausbau der genannten Straßen erforderlich. Sie dienen der Sicherung der im Bebauungsplan festgesetzten Baugebiete. Für die innere Erschließung des Bebauungsplangebietes ist der Bau eines neuen Mischwassersammlers in der neugeplanten Trasse der Dambergstraße erforderlich.

In der öffentlichen Grünfläche nördlich der Bundesbahn soll eine Teilfläche zur Regenrückhaltung genutzt werden. Der Graben zwischen VerdisträÙe und Von-Thünen-StraÙe muß in einem Regenwasserkanal münden, der an den geplanten Entlastungskanal angeschlossen wird. Ein Anschluß an die bestehende Mischwasserkanalisation ist provisorisch möglich.

Der Bebauungsplan Nr. 03.057 - Dambergstraße/Südfeldweg - schafft in seinem Geltungsbereich die Voraussetzungen für den Bau von ca. 30 Wohneinheiten (= 66 Einwohnergleichwerte). Es werden mit den anderen ab 1.1.1993 genehmigten Bebauungsplänen die zusätzlich bei der Kläranlage Hamm-Radbodstraße möglichen Einwohnergleichwerte von max. 10 % nicht überschritten. Das Einhalten dieser Obergrenze ist durch eine entsprechende Bilanzierung nachgewiesen.

Die Kläranlage Hamm-Radbodstraße entspricht mit ihren festgesetzten Überwachungswerten nicht mehr den Anforderungen, die aufgrund der Rahmen-Abwasser-Verwaltungsvorschrift einzuhalten sind. Sie soll daher durch die Kläranlage Hamm-West ersetzt werden. Nach derzeitigem Planungsstand ist mit der Fertigstellung 1997/1998 zu rechnen. Das entsprechende Genehmigungsverfahren bei der Oberen Wasserbehörde ist eingeleitet. Der Neubau der Kläranlage ist in der Finanzplanung des Lippeverbandes enthalten.

Weiterhin beabsichtigt der Lippeverband, abgestimmt auf den Fertigstellungstermin der geplanten Kläranlage Hamm-West, erforderliche Zuleitungssammler und Regenwasserbehandlungsanlagen vorgezogen bis zum Jahr 2000 auszuführen, sofern bergbauliche Einwirkungen dies zulassen.

3.5 Grünanlagen

Durch die Festsetzung eines WA-Gebietes und der textlichen Festsetzung, gemäß § 1 (6) BauNVO i.V.m. § 1 (9) BauNVO Gartenbaubetriebe allgemein zuzulassen, wird östlich der neu geplanten Trasse des Südfeldweges der dort vorhandene Gärtnereibetrieb gesichert.

Bei den öffentlichen Grünflächen ist nördlich der Bahnlinie im Flächennutzungsplan ein Kinderspielplatz (Spielbereich B) dargestellt. Der durch den bestehenden Spielflächenbedarfsplan festgestellte Bedarf weist jedoch ein Überangebot für diese Altersgruppe und ein Defizit an Spielplatzfläche der Kategorie Spielbereich C auf; dieser Bedarfsausweisung wird durch die Festsetzung im Bebauungs-

plan als Kleinkinderspielplatz entsprochen. Der Spielplatz soll Kleinkindern und jüngeren Schulkindern zur Verfügung stehen und Einrichtungen z.B. zum Hangeln, Rutschen, Balancieren und sonstigen Spieleinrichtungen (s.B. Sandkasten, Wasserbecken) aufweisen sowie Flächen für Bewegungs- und Ballspiele enthalten.

Die übrigen im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Grünflächen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dienen vornehmlich den erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Das Grünkonzept sieht gem. § 9 (1) Nr. 25 b BauGB weiter den Erhalt wertvoller Baumbestände vor. Durch die neue Verkehrsnetzkonzeption werden vor allem die Baumbestände im alten Verlauf des Südfeldweges und der Dambergstraße in ihrem Bestand gesichert.

Darüber hinaus wird der schutzwürdige Baumbestand mit der Zielsetzung geschwindigkeitsdämmender Maßnahmen kombiniert. So werden die Fahrbahnbreiten im Einmündungsbereich Dambergstraße/Dietrich-Bonhoeffer-Straße durch die gesicherten Baumstandorte im Straßenraum reduziert. Die geplanten Baumpflanzmaßnahmen haben neben der Gestaltung des Straßenraumes eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung (z.B. Allee-Charakter des neugeplanten Südfeldweges und Bepflanzung des Kreisverkehrs).

3.6 Kompensationsregelung und landschaftspflegerischer Begleitplan

Nach § 1 (5) Nr. 7 BauGB sind die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Naturhaushaltes, des Wassers, der Luft und des Bodens einschließlich seiner Rohstoffvorkommen, sowie des Klimas zu berücksichtigen. Das Landschaftsgesetz NW und das Bundesnaturschutzgesetz stellen den gesetzlichen Rahmen zur Definition dieser Belange aus der Sicht des Landschaftsschutzes dar.

Im Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen werden Aussagen über Eingriffe und Ausgleich und Ersatz getroffen. Danach ist ein Eingriff die Veränderung der Gestaltung und Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt (§ 4 LG NW).

Bei der Schaffung der planungsrechtlichen Grundlage für Beeinträchtigungen sind gleichzeitig die planungsrechtlichen Grundlagen für deren Ausgleich bzw. Ersatz zu schaffen. Deshalb ist im Planverfahren die Prüfung der Umweltverträglichkeit durch eine Umweltverträglichkeitsstudie vorgenommen worden. In dieser sind in einem ersten Schritt die im Planbereich vorhandenen Landschaftsbereiche und

-elemente untersucht worden. Auf dieser Grundlage wurde eine rechnerische Bewertung der Landschaft und des planerischen Konzeptes nach dem gleichen Bewertungssystem vorgenommen. Beide Bilanzen gegenübergestellt führen zu einer Gesamtbilanzierung, die das Maß der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzeigt. Die Berechnung ist als Anhang der Begründung "Berechnung der Ausgleichs- und Ersatzleistungen" beigefügt. Die bewerteten Bestandsflächen und die Planungsflächen sind jeweils in den entsprechenden Übersichtsplänen aufgezeigt.

3.6.1 Ermittlung der Ausgleichs- und Ersatzleistungen

In der Berechnung wurden alle Teilflächen des Bebauungsplanes mit Wertfaktoren von 0 (versiegelte Fläche) bis 1,0 (ökologisch hochwertige Flächen) bewertet (s. Anlage). Für den Bestand wurde eine Bewertungszahl von 21.278 ermittelt, für die Planung eine Bewertungszahl von 16.391. Die Ausgleichsmaßnahmen sind hierbei berücksichtigt. Die weiteren im Bebauungsplan festgelegten Grünelemente sind erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Sie würden durch die Umweltverträglichkeitsstudie ermittelt und durch den landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt.

Über die geplanten Ersatzmaßnahmen wird eine Wertzahl von 8.772 erreicht, so daß bei einem "Bewertungsüberschuß" von 3884 Punkten der geplante Eingriff kompensiert werden kann.

Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt in Hinsicht auf die Eingriffsmaßnahmen zu folgenden Ergebnissen:

1. Der geplante Straßenverlauf des Südfeldweges ist aus ökologischer Sicht in der ausgewählten Variante der Trassenführung als Unterführung verträglich.
2. Bei einer endgültigen Ausweisung von 20 Stellplätzen sollte der Standort der Park & Ride-Anlage auf die südliche Seite der Bahn gelegt werden. Bei einer Erweiterung der Anlage zu einem späteren Zeitpunkt würden in die Flächen für Ausgleichs- und Ersatzleistungen südlich der Bahn erhebliche Eingriffe vorgenommen werden. Aus ökologischen Gründen ist daher bei einer möglichen Erweiterung der geplante Standort nördlich der Bahn vorzuziehen.
3. Der im Entwurf geplante Standort des Kinderspielplatzes südlich der Von-Thünen-Straße erscheint bedenklich. (Diesen Bedenken wird durch die Verlagerung nördlich der Von-Thünen-Straße nachgekommen.)
4. Eine Bebauung der Obstwiese südlich der Dietrich-Bonhoeffer-Straße erscheint bedenklich. Sollte aus städtebaulichen Gründen eine Bebauung sinnvoll sein, ist die Obstwiese durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert zu werden.

sierbar und sollte insgesamt aufgegeben werden, da die Inselfituation der verbleibenden Obstbestände ökologisch nicht vertretbar ist.

Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan geplant und im Geltungsbereich des Bebauungsplanes festgesetzt:

1. Pflanzung von großkronigen Bäumen als Straßenbegleitgrün a) 2-reihig im Südfeldweg zwischen Bahn und Von-Thünen-Straße und b) 1-reihig im Dierhagenweg zwischen Bahn und Von-Thünen-Straße
2. Bepflanzung der Böschungsflächen der Unterführung mit heimischen, standortgerechten Feldgehölzen
3. Festsetzung von Flächen zur Entwicklung von Natur und Landschaft gem. § 9 (1) Nr. 20 BauGB:
Der Acker südlich der Bahnlinie wird zu einer extensiv genutzten Wiesenfläche mit Tümpeln und Bulten - beiderseits der geplanten Straßentrasse - umgewandelt. Durch die Pflanzung von Großbäumen (Eichen, Esche und Ahorn sowie Obstbäumen) soll das Landschaftsbild auf Dauer geprägt werden.
4. Festsetzung von öffentlichen Grünflächen gem. § 9 (1) Nr. 15 BauGB mit der Zweckbestimmung "naturnahe Grünanlage":
Nördlich der geplanten Park & Ride-Anlage ist die Entwicklung einer extensiv genutzten Grünfläche unter Sicherung der Obstwiese und des vorhandenen Bachlaufes vorgesehen, in der Fläche sollen Mulden und Vertiefungen angelegt werden, die von der Wasserwirtschaft zu Versickerungszwecken zu nutzen sind.
5. Entsiegelung des Südfeldweges südlich der Bahn und gestalterische Anbindung an die unter Punkt 3 beschriebenen Maßnahmen.

Bei allen genannten Flächen werden z.Z. Verkaufsverhandlungen vorgenommen, wobei die grundsätzliche Verkaufsbereitschaft der Eigentümer besteht. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen durchgeführt werden, sobald sich durch die Realisierung von Eingriffen die Notwendigkeit ergibt. Dies wird im landschaftspflegerischen Begleitplan dargelegt. Es wird dadurch sichergestellt, daß die Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eigentumsmäßig mit den Eingriffsflächen zusammenliegen bzw. identisch sind und der Erwerb zusammenhängend erfolgt.

3.7 Altlasten

Für den Geltungsbereich wurde eine Auswertung des Luftbildarchivs, des Katasternachweises und der umweltrelevanten Datei- und Karteninformationen sowie der Bauakten zur Ermittlung eventuell vorhandener Altlasten vorgenommen.

Die Ergebnisse zeigen zahlreiche Bombentrichter im gesamten Bereich. Für eine weitergehende Untersuchung ist der

Kampfmittelräumdienst beim Regierungspräsidenten Arnsberg beauftragt worden.

Weiter befindet sich im Bereich der neugeplanten Trasse des Südfeldweges südlich der Bahntrasse eine Fläche mit Hausmüll-Verfüllungen. Als Voraussetzung für die planungsrechtliche Behandlung der Fläche wird z.Z. ein Altlastengutachten erstellt, das Aussagen über den ggf. vorhandenen Grad der Verunreinigungen im Boden enthalten wird. Da der Bebauungsplan erst dann in Kraft treten kann, wenn über den tatsächlichen Gefährdungsgrad der Altlast und seiner Behandlung in Abhängigkeit der beabsichtigten zukünftigen Nutzung Klarheit besteht, werden hierzu im Rahmen des Satzungsbeschlusses entsprechende Aussagen getroffen.

3.8 Örtliche Bauvorschriften

Gemäß § 81 Abs. 4 i.V.m. Abs. 1 BauO NW werden "Örtliche Bauvorschriften" als Teil des Bebauungsplanes festgesetzt. Hiermit soll gesichert werden, daß die bauliche Entwicklung auch den notwendigen gestalterischen Leitsätzen entspricht.

Um im Kontext der gegebenen ortstypischen Strukturen eine gestalterische Abstimmung der Baukörper zu erreichen, werden zu Dachform, Dachneigung und Hauptfirstrichtung Festsetzungen getroffen. Zur Sicherung und harmonischen Entwicklung der Dachlandschaft sind Satteldächer (SD) festgesetzt. Die Festsetzungen von Dachneigung und Hauptfirstrichtung sichert einerseits die städtebauliche Gestaltung nach einheitlichen Grundsätzen wie auch eine funktionsgerechte Ausnutzung der ausbaufähigen Dachgeschosse.

Zur Kompensation des durch die Wohnbebauung verursachten Eingriffs in die Landschaft ist festgesetzt, daß mind. 25 % der nicht überbaubaren Grundstücksflächen entsiegelt bleiben und mit heimischen Pflanzenarten fachgerecht zu begrünen sind.

Um zu verhindern, daß die öffentlichen Fuß- und Radwege durch Einfriedungen übermäßig eingeengt werden, wird festgesetzt, daß unmittelbar an den Grundstücksgrenzen nur Hecken bis zu einer Höhe von 1,00 m zulässig sind. Einfriedungen anderer Art und anderer Höhen sind zulässig, wenn ein Mindestabstand von 0,50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche eingehalten wird.

4. Bodenordnende Maßnahmen

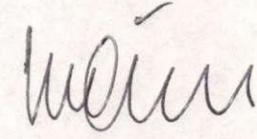
Sofern erforderlich, ist ein Umlegungsverfahren durchzuführen. Der Bebauungsplan bildet die Grundlage für Maßnahmen der Bodenordnung und Enteignung.

5. Kosten

Die Kosten, die der Stadt Hamm bei Realisierung dieses Bebauungsplanes entstehen, sind überschlägig mit ca. 9,13 Mio. DM ermittelt worden. Die Kosten für den DB-Haltepunkt sind überschlägig zusätzlich mit ca. 5,83 Mio DM zu veranschlagen. Soweit Zuschüsse und Beiträge Dritter (auch Erschließungsbeiträge i.S.d. §§ 127 ff. BauGB und § 8 KAG) erlangt werden können, hat die Stadt nur die um diese Beiträge verringerten Kosten zu tragen.

Hamm, 08.11.1993


Hamerla
Stadtdirektor


Möller
Ltd. Städt. Baudirektor