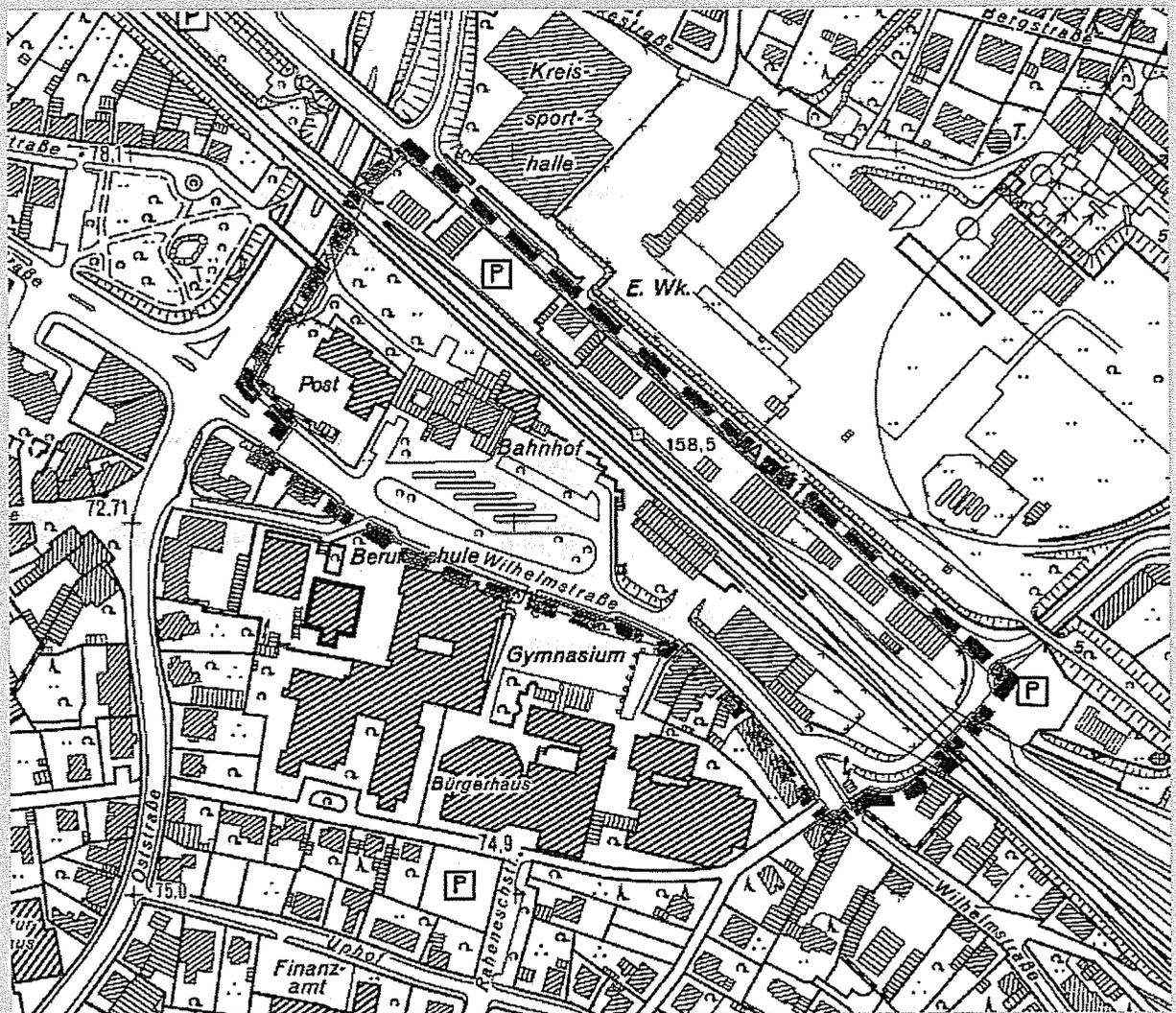


Begründung
zum Bebauungsplan Nr. 136 „Bahnhofsumfeld“,
1. Änderung und 1. Ergänzung
der Stadt Ibbenbüren



Inhaltsübersicht:

I. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

- 1. Anlass und Ziele der Planung**
- 2. Räumlicher Geltungsbereich**
- 3. Darstellung im Regionalplan und im genehmigten Flächennutzungsplan der Stadt Ibbenbüren**
- 4. Inhalt des Bebauungsplanes**
 - 4.1 Bauliche Nutzung
 - 4.2 Erschließung, Ver- und Entsorgung
 - 4.3 Altlasten, Kampfmittel, Denkmalschutz
 - 4.4 Grün- und Gewässerplanung
 - 4.5 Umwelt- und Natureingriff

II. Umweltbericht

- 1. Einleitung**
 - 1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes
 - 1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bauleitplan
- 2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**
 - 2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung
 - 2.2 Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes
 - 2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen
 - 2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten
- 3. Zusätzliche Angaben**
 - 3.1 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen
 - 3.2 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

I. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

1. Anlass und Ziele der Planung

Der Rat der Stadt Ibbenbüren hat in seiner Sitzung am 3. März 2004 beschlossen, die 1. Änderung und 1. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 136 „Bahnhofsumfeld“ sowie eine entsprechende Änderung des Flächennutzungsplanes durchzuführen. Ziel der Planung ist es, die bisher als Bahnanlagen gewidmeten Flächen im Umfeld des Ibbenbürener Bahnhofes, die zukünftig nicht mehr Bahnzwecken dienen sollen, einer attraktiven städtebaulichen Nachnutzung zuzuführen. Vorbereitend hat die Stadt Ibbenbüren hierfür in 2000/2001 den Rahmenplan „Bahnhofsumfeld/Güterbahnhof“ entwickelt. Wesentliche Ziele des Rahmenplanes sind die Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Bahnhofsvorplatzes/Zentralen Omnibus Bahnhofes (ZOB) durch die verkehrliche Entlastung der Wilhelmstraße und somit einhergehende Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Trennwirkung zwischen Bahnhof und Innenstadt sowie durch die bauliche Fassung des Raumes an seiner West-, Nord- und Ostseite. Diese zusätzlichen Bauflächen ermöglichen neben der räumlichen Fassung des Bahnhofsvorplatzes/ZOB außerdem die Ansiedlung weiterer Nutzungen, die der allgemeinen Aufenthaltsqualität dieses Raumes dienen können.

Für den Bereich zwischen Bahnanlagen und Laggenbecker Straße sieht der Rahmenplan die Entwicklung kräftig durchgrünter Parkplatzanlagen vor, die insbesondere Schülern und Lehrern des südlich des Bahnhofes gelegenen Schulzentrums und bei Großveranstaltungen in der Innenstadt bzw. in der nördlich angrenzenden Kreissporthalle deren Besuchern dienen sollen. Mit Rücksicht auf die bereits vorhandenen Nutzungen wird dieser Bereich im wesentlichen als Gewerbegebiet, jedoch nur mit zum Teil überbaubaren Grundflächen festgesetzt. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind überwiegend für die Anlegung von durchgrünten Stellplatzanlagen vorgesehen.

Der Planbereich ist bereits komplett baulich geprägt. Der weitaus überwiegende Teil der Gebäude und der Grundstücke wird jedoch unzureichend oder gar nicht genutzt und entspricht hinsichtlich der städtebaulichen Wirkung nicht den heutigen Anforderungen.

Damit eine positive städtebauliche Entwicklung, wie sie im eingangs beschriebenen Rahmenplan „Bahnhofsumfeld/Güterbahnhof“ als Zielvorstellung formuliert wurde, möglich ist, müssen die nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Flächen entwidmet und über Flächennutzungsplan- und Bebauungsplanänderung bzw. –ergänzung die entsprechenden planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung und –ergänzung ist der Darstellung auf dem Deckblatt zu entnehmen und ist durch eine gerissene Linie festgesetzt. Er liegt zwischen der Laggenbecker Straße im Norden, der Bahnhofstraße im Westen, der Wilhelmstraße im Süden und der Verbindungsstraße

zwischen Laggenbecker und Wilhelmstraße im Osten. Der Bereich südlich der Bahngleise ist bereits Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 136 „Bahnhofsvorplatz“. Durch die hier vorliegende 1. Änderung und 1. Ergänzung wird dieser Planbereich bis zur Laggenbecker Straße erweitert und erhält insgesamt die neue Bezeichnung „Bahnhofsumfeld“, da der Ergänzungsbereich nördlich der Bahn liegt und somit nicht der ursprünglichen Bezeichnung „Bahnhofsvorplatz“ zuzuordnen ist.

3. Einfügung in die Raumordnung, überörtliche Planung und die Bauleitplanung der Stadt Ibbenbüren

Im Regionalplan – Teilabschnitt Münsterland – ist der Planbereich dieser Änderung und Ergänzung als Eisenbahnstrecke vorwiegend für den großräumigen Schnellverkehr und überregionalen Verkehr mit Haltepunkt dargestellt.

Im Flächennutzungsplan der Stadt ist der Planbereich als Fläche für Bahnanlagen, Fläche für den Gemeinbedarf (Post) und als Fläche für den Straßenverkehr (sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße, ruhender Verkehr) dargestellt. Gemäß § 8 (3) BauGB wird der Flächennutzungsplan parallel zum Bebauungsplanverfahren mit dem Ziel geändert, dass lediglich die Bahngleise, ein Teil des Bahnhofsgebäudes und der Park & Ride-Parkplatz als Fläche für Bahnanlagen dargestellt bleiben. Die Flächen zwischen den Bahngleisen und der Laggenbecker Straße werden, abgesehen vom Park & Ride-Parkplatz, als gewerbliche Baufläche und die südlich der Bahngleise als gemischte Baufläche dargestellt. Der Bahnhofsvorplatz, der Zentrale Omnibus Bahnhof (ZOB) und die Wilhelmstraße werden in reduziertem Umfang als Fläche für den Straßenverkehr gekennzeichnet.

4. Inhalt des Bebauungsplanes

4.1 Bauliche Nutzung

Der Geltungsbereich dieser Bebauungsplanänderung und –ergänzung ist ca. 50.500 m² groß und wie folgt überschlägig gegliedert:

Mischgebiet	16.200 m ²	32,08 %
Gewerbegebiet	7.700 m ²	15,25 %
Bahnanlage	13.300 m ²	26,34 %
öffentliche Verkehrsfläche	7.800 m ²	15,45 %
Verkehrsfll. besonderer Zweckbestimmung	5.500 m ²	10,88 %
Gesamtfläche	50.500 m ²	100,00 %

Der Planbereich ist bereits komplett baulich geprägt. Der weitaus überwiegende Teil der Gebäude und der Grundstücke wird jedoch nur unzureichend oder gar nicht genutzt und entspricht hinsichtlich der städtebaulichen Wirkung nicht den heutigen Anforderungen.

Der Geltungsbereich dieser Bebauungsplanänderung und –ergänzung erfasst auch planfestgestellte Bahnflächen. Diese werden zukünftig nur noch zum Teil weiterhin zu Bahnzwecken benötigt. Für die noch planfestgestellten Bahnflä-

chen, welche in Zukunft nicht mehr zu Bahnzwecken benötigt werden, ist teilweise eine gewerbliche (GE) und eine gemischte Nutzung (MI) festgesetzt, deren Zulässigkeit unter der aufschiebenden Bedingung der Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) steht. Die noch planfestgestellten Bahnflächen sind zum Teil anlagenbehaftet, d.h. auf ihr befinden sich noch Betriebsanlagen der Bahn, die für die Aufrechterhaltung und die Sicherheit des Bahnverkehrs wichtig sind. Diese Bahnanlagen müssen zur Herstellung der Freistellungsfähigkeit in Teilen beseitigt oder entsprechend technisch angepasst werden.

Nur durch das gesicherte Planungsrecht dieses Bauleitplanes ist die Herstellung der Freistellungsvoraussetzungen für die noch planfestgestellten Bahnflächen und damit eine städtebauliche Entwicklung erst möglich. Ohne die Aussicht auf Freistellung blieben die Bahnflächen weiterhin einer städtebaulichen Neunutzung entzogen. Die Verfestigung der ungeordneten Entwicklung der jetzigen Bahnbrache führt zu einer städtebaulichen Fehlentwicklung am Standort, die es zu vermeiden gilt.

Die auch zukünftig für Bahnzwecke benötigten Flächen im Planbereich werden weiterhin als Bahnanlage festgesetzt. Hierzu zählen insbesondere die Gleisanlagen einschließlich der ergänzenden Leitungstrassen, die Mastenstandorte für die Oberleitungen, die Bahnsteige, das Empfangsgebäude sowie der Park & Ride-Parkplatz südlich der Laggenbecker Straße. Das Empfangsgebäude müsste eigentlich nur noch teilweise bahngewidmet bleiben. Da dieses jedoch im vorliegenden Maßstab nicht im Detail dargestellt werden kann und weil die Widmung zum Teil nur auf einer bestimmten Ebene bzw. in bestimmten Gebäudeteilen erforderlich bleibt, wird das gesamte Empfangsgebäude und die Anbindung an die nächstgelegene öffentliche Verkehrsfläche als Bahnanlage festgesetzt. Damit eine flexible Nachnutzung leerstehender Teile des Empfangsgebäude möglich bleibt wird über die textliche Festsetzung Nr. 14 gesichert, dass im Einzelnen in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt und der Deutschen Bahn AG Ausnahmen von der Festsetzung Bahnanlage zugelassen werden können. Nach entsprechender eisenbahnrechtlicher Entwidmung gilt dann die angrenzende Mischgebietsfestsetzung.

Die Flächen südlich der Bahnflächen werden, abgesehen von den Verkehrsflächen (Wilhelmstraße) und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Bahnhofsvorplatz, Busbahnhof), insgesamt als Mischgebiet festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen festgesetzt und dabei so großzügig gefasst, dass insbesondere im Bereich der heutigen Post im Südwestteil des Planbereiches und westlich, südlich und östlich des Bahnhofsgebäudes erhebliche bauliche Erweiterungen zugelassen werden können. Diese 2- bis 3-geschossigen baulichen Erweiterungsmöglichkeiten sollen dazu beitragen, dass durch ergänzende Nutzungen und neue Gebäudestrukturen die Attraktivität des direkten Bahnhofsumfeldes erheblich verbessert wird.

Die Stadt Ibbenbüren stellt das Mittelzentrum im nordöstlichen Teil des Kreises Steinfurt dar. Daher verfolgt die Stadtentwicklungsplanung der Stadt seit Jahrzehnten das Ziel dieser zentralen Funktion in der Region gerecht zu werden. Hierzu gehört u.a. die Versorgung der Bevölkerung mit Gebrauchsgütern und Dienstleistungen jeglicher Art. 1987 hat die Stadt daher erstmals das Institut für Stadt-, Standort-, Handelsforschung- und -Beratung, Dr. Danneberg &

Partner, Düsseldorf, beauftragt eine Standort-, Markt- und Imageuntersuchung der Stadt und ihrer Zentren durchzuführen. Diese wurde in den Jahren 1994 und 1998 für Teilgebiete bzw. bestimmte Einzelhandelsbranchen ergänzt. Weiterhin wurde 2002 von den Geographie – Diplomanden Götzing und Jochlik eine Analyse und Bewertung des Standortes Ibbenbüren für Einzelhandel und Dienstleistung erarbeitet.

Alle o.g. Ausarbeitungen und Untersuchungen dienten dazu Maßnahmen zu entwickeln, die die Funktion der Ibbenbürener Innenstadt schützen bzw. stärken können. Dabei wurde die Innenstadt im Wesentlichen auf den Bereich innerhalb des sogenannten Tangentenvierecks (Heldermannstraße/Große Straße im Norden, Bahnhofstraße/Oststraße im Osten, Weberstraße im Süden und Weststraße im Westen) begrenzt. Außerhalb dieses Tangentenvierecks sollten demnach zentrumstypische Einzelhandelsnutzungen nach Möglichkeit nicht zugelassen werden.

Der Planbereich grenzt unmittelbar östlich an dieses Tangentenviereck und gehört daher nicht zum eigentlichen Stadtzentrum. Über die textliche Festsetzung Nr. 3 wird deshalb gemäß § 1 (9) BauNVO die Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Planbereiches zum Schutz der Konzentrationswirkung des innerstädtischen Einzelhandels einschränkend geregelt. So werden im Gewerbegebiet zwischen den Bahnanlagen und der Laggenbecker Straße, welches vordringlich der Ansiedlung gewerblicher Betriebe vorbehalten sein soll, die Nr. 1 – 14 der in der Anlage 1 zum Einzelhandelserlass NRW aus 1996 als zentrenrelevant bzw. in der Regel zentrenrelevant aufgeführten Sortimentsgruppen ausgeschlossen. Die Sortimentsgruppen 15 (Campingartikel), 16 (Fahrräder und Zubehör, Mofas) und 17 (Tiere und Tiernahrung, Zooartikel) sind zulässig, da sie auf Ibbenbüren bezogen keine Innenstadtrelevanz darstellen bzw. bereits im Planbereich vorhanden sind (Nr. 17). Soweit jedoch der ausgeschlossene Einzelhandel in einem unmittelbaren räumlichen und sachlichen Zusammenhang mit Produktions- bzw. Dienstleistungsbetrieben steht, ist er in untergeordnetem Umfang bis max. 80 qm Verkaufsfläche je Betrieb zulässig.

Innerhalb des Mischgebietes südlich der Bahnanlagen werden die Einzelhandelsfestsetzungen weniger einschränkend gefasst, damit eine attraktive Entwicklungsfähigkeit des Bahnhofsumfeldes ermöglicht wird. Ohne jegliche zentrumstypische Einzelhandelsnutzung in diesem Bereich wird es nicht möglich sein das Eingangstor zur Stadt aus Sicht des Bahn- oder Busreisenden in eine angemessene positive städtebauliche Entwicklung zu führen. Daher werden aus den im Einzelhandelserlass aufgeführten Sortimentsgruppen im Mischgebiet lediglich die Nr. 2 – 4 und 6 – 10 ausgeschlossen. Diese sollen weiterhin dem angrenzenden Stadtzentrum vorbehalten bleiben. Das Sortiment Nr. 1 (Bücher, Zeitschriften, Papier, Schreibwaren, Büroorganisation) wird zugelassen, da sich im Bereich des Bahnhofsgebäudes bereits ein solcher Einzelhandelsbetrieb befindet. Die Sortimente Nr. 5 (Unterhaltungselektronik, Computer, Elektrohaushaltswaren), Nr. 15 (Campingartikel), Nr. 16 (Fahrräder und Zubehör, Mofas) und Nr. 17 (Tiere und Tiernahrung, Zooartikel) werden zur Zeit in der Kernstadt südwestlich des Planbereiches nicht oder nur in untergeordnetem Umfang angeboten. Eine ergänzende Ansiedlung dieser Sortimente innerhalb der Kernstadt erscheint derzeit nicht realisierbar. Daher sollen diese zur Ergänzung des innerstädtischen Einzelhandels in unmittelbarer Nachbarschaft

innerhalb dieses Planbereiches angesiedelt werden können. Der Einzelhandel mit Artikeln des Reisebedarfes (Nr. 11 Lebensmittel, Getränke und Nr. 12 Drogerie, Kosmetik, Haushaltswaren) ist ebenfalls - jedoch nur bis zu einer Verkaufsflächengröße von 150 m² und in direktem räumlichen Zusammenhang mit dem Empfangsgebäude des Bahnhofes - zulässig. Zur Nahversorgung der angrenzenden Wohnsiedlungsbereiche bzw. der Schulen können außerdem Läden wie z.B. Bäcker, Fleischer, Obst/Gemüse, Tabak/Zeitungen oder andere kleine Läden der Nahversorgung mit weniger als 100 qm Verkaufsfläche ausnahmsweise zugelassen werden.

Diese Festsetzungen gewährleisten einen weitgehenden Schutz des Innenstadteinzelhandels, ermöglichen jedoch auch eine Attraktivitätssteigerung durch Einzelhandelsnutzungen im Bereich des Bahnhofes.

Die Flächen nördlich der Bahnflächen südlich der „Laggenbecker Straße“ werden abgesehen vom vorhandenen Park & Ride-Parkplatz (Bahnanlage) als Gewerbegebiet festgesetzt. Aufgrund der vorhandenen Bodenkontaminationen wird ein Teil des Gewerbegebietes als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet. Die überbaubaren Flächen werden durch Baugrenzen so gefasst, dass etwa in der Mitte dieser Gewerbezone eine Stellplatzanlage für ca. 100 Pkw ermöglicht wird. Diese Stellplatzanlage kann teilweise sowohl angrenzenden Gewerbebetrieben zugeordnet werden als auch als Stellplatznachweis weiteren Betrieben in der näheren Umgebung dienen. In jedem Fall soll sie öffentlich zugänglich sein, um auch den Parkplatzbedarf des Schulzentrums zu decken und bei Großveranstaltungen zur Verfügung zu stehen.

Entsprechend der vorhandenen und benachbarten Baustrukturen werden im Gewerbegebiet die Gebäudehöhen auf zwei Geschosse und 10 m Firsthöhe und die Grundflächenzahl auf 0,7 begrenzt. Das Gewerbegebiet dient vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben. Aus Gründen des vorbeugenden Immissionsschutzes sind nur Betriebe der Abstandsklasse VII entsprechend des Abstanderlasses NRW zulässig. Gemäß § 1 (6) BauNVO sind die allgemein zulässigen Tankstellen und die ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten ausgeschlossen, um einer Negativentwicklung vorzubeugen.

Vergnügungsstätten werden im Gewerbegebiet und im Mischgebiet ausgeschlossen (textliche Festsetzungen Nr. 2 und 4). Um für eine Belebung des Bahnhofsumfeldes zu sorgen sollen jedoch ausnahmsweise Discotheken im Mischgebiet zugelassen werden können, wenn sichergestellt ist, dass von dort keine Lärmemissionen ausgehen, die die jeweils zulässigen Richtwerte der umgebenden schützenswerten Nutzungen überschreiten.

Im Mischgebiet wird die Gebäudehöhe auf drei Geschosse und 12 m Firsthöhe sowie die Grundflächenzahl (GRZ) auf 0,8 und die Geschossflächenzahl (GFZ) auf 1,8 im westlichen und auf zwei Geschosse, 10 m Firsthöhe, 0,6 (GRZ) und 1,2 (GFZ) im östlichen Planbereich begrenzt, um die vorhandenen Baustrukturen zu berücksichtigen und eine ausreichende Entwicklungsmöglichkeit zu eröffnen.

Da die vorhandenen Gebäude bereits Längen von bis zu 80 m aufweisen und sich dieses im Zusammenhang mit der umgebenden Baustruktur städtebaulich einfügt, wird gemäß § 22 (4) Baunutzungsverordnung (BauNVO) innerhalb der festgesetzten offenen Bauweise die Länge der gemäß § 22 (2) BauNVO genannten Hausformen nicht begrenzt.

4.2 Erschließung, Ver- und Entsorgung

Der Planbereich wird geprägt durch die Verknüpfung von drei verschiedenen Verkehrssystemen. Von Nordwest nach Südost verläuft die Strecke Amsterdam – Warschau der Deutschen Bahn AG. Der Bahnhof mit Empfangsgebäude befindet sich etwa in der Mitte des Planbereiches.

Südöstlich des Empfangsgebäudes befindet sich der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB). Neben den Bahn- und Buslinien werden hier insbesondere alle in Ibbenbüren verkehrenden Buslinien miteinander verbunden. Dies sorgt für eine sehr gute Erreichbarkeit aller durch Buslinien angebotenen Ortsteile bzw. Nachbarkommunen und ist für die beiden berufsbildenden Schulen und das Gymnasium südlich des Planbereiches sowie für ein Gymnasium, eine Realschule und eine Schule für Lernbehinderte östlich des Planbereiches von besonderer Bedeutung.

Nördlich des ZOB, östlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich ein Halteplatz für Taxen sowie ein Parkplatz, der für die Mitarbeiter/innen der DB und als sogenannter „Kiss & Ride-Platz“ den bringenden bzw. abholenden Angehörigen der Bahnkunden dienen soll. Diese Nutzung soll jedoch auf die Erdgeschoßebene beschränkt bleiben. Die Festsetzung dieses Bereiches als Mischgebiet erfolgt mit dem Ziel eine Überbauung mit zwei Geschossen zu ermöglichen. Die dort anzusiedelnden Nutzungen sollen dazu beitragen das Bahnhofsumfeld attraktiver zu gestalten.

Neben der Wilhelmstraße am Südrand des Planbereiches erschließt die Laggenbecker Straße/K 19 im Norden das Plangebiet. Die Bahnhofstraße/L 832 im Westen führt ohne direkte Erschließungsfunktion in Tallage (Bahnunterführung) am Planbereich vorbei. Die L 832 führt Richtung Süden in ca. 2 km direkt an die Autobahnanschlussstelle Ibbenbüren an der A 30.

Trotz der sehr guten Erschließung des Planbereiches durch den schienengebundenen wie auch motorisierten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist insbesondere aufgrund der südlich angrenzenden Schulen und nördlich angrenzenden Kreissporthalle ein erheblicher Bedarf an Pkw-Stellplätzen zu verzeichnen. Auf den Schulgrundstücken kann dieser Bedarf nicht annähernd gedeckt werden. Daher sollen zwischen Laggenbecker Straße und Bahnlinie im nördlichen Teil des Planbereiches im vorgesehenen Gewerbegebiet weitere Stellplatzanlagen hergestellt werden. Sie werden über den vorhandenen Fußgängertunnel im Bahnhof bzw. über die Verbindungsstraße zwischen „Wilhelmstraße“ und „Laggenbecker Straße“ östlich des Planbereiches mit den Schulen verbunden.

Die Versorgung des Planbereiches mit Trinkwasser, Gas, Strom und Telekommunikationsleitungen erfolgt durch die Versorgungsunternehmen und wird

über die vorhandenen und je nach Bedarf zu erweiternden Ortsnetze sichergestellt. Die im südöstlichen Teil des Planbereiches vorhandene Trafostation und die nordwestlich des Empfangsgebäudes vorhandenen 10 KV-Erdkabel sind im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt.

Die Löschwasserversorgung wird über das Leitungsnetz des Wasserversorgungsverbandes Tecklenburger Land sichergestellt. Die im nordwestlichen Teil des Planbereiches verlaufenden Hauptwasserleitungen sind entsprechend festgesetzt.

Die Entwässerung des Planbereiches erfolgt über die bereits vorhandene Mischkanalisation in der „Wilhelmstraße“ bzw. über die vorhandene Schmutz-/ Regenwasserkanalisation in der „Laggenbecker Straße“.

4.3 Altlasten, Kampfmittel, Denkmalschutz

Innerhalb des Planbereiches befinden sich verschiedene Flächen, die im Kataster über altlastverdächtige Flächen und Altlasten des Kreises Steinfurt verzeichnet sind. Sie sind im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 und Abs. 6 BauGB entsprechend als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet und werden nachfolgend beschrieben.

ISAL Nr. 0837120036 ehemaliger Schrottplatz, Laggenbecker Straße 20 und ISAL Nr. 2137122002 ehemaliger Mineralölhandel, Laggenbecker Straße 26:

Auf dem Grundstück Laggenbecker Straße 26 wurden in den Jahren 1993, 1995 und 1998 mehrfach Untersuchungen durchgeführt, die zum Teil erhebliche Boden- und Grundwasserbelastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen ergeben haben. Die festgestellten Belastungen erfordern Sanierungsmaßnahmen, die auch das angrenzende Grundstück Laggenbecker Straße 20 betreffen. Die Sanierungsmaßnahmen sind unabhängig vom Bebauungsplanverfahren durchzuführen. Maßnahmen auf dem Grundstück bedürfen daher vorab der Zustimmung durch die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt.

ISAL Nr. 0837120039 ehemalige Färberei/Weberei, Wilhelmstraße:

Anfang der 70-er Jahre wurden im Zuge der Errichtung des Busbahnhofes die baulichen Anlagen auf dem ehemaligen Betriebsgelände beseitigt. Die Fläche wird heute im Wesentlichen als Verkehrsfläche genutzt. Bei einer gleichbleibenden Nutzung besteht für die genannte Fläche zurzeit kein weiterer Handlungsbedarf. Sollten in diesem Bereich bauliche Änderungen erfolgen, so ist die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt im Verfahren zu beteiligen.

ISAL Nr. 0837120049 ehemaliges Brennstofflager, Laggenbecker Straße 6:

Auf dem Gelände des ehemaligen Brennstofflagers an der Laggenbecker Straße 6 zeigten Bodenuntersuchungen eine lokal begrenzte Belastung mit Mineralölkohlenwasserstoffen. Bei einer gleichbleibenden Nutzung besteht für die genannte Fläche zurzeit kein weiterer Handlungsbedarf. Sollten in diesem Bereich bauliche Änderungen erfolgen, so ist die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt im Verfahren zu beteiligen.

ISAL Nr. 2137122007 ehemaliger Autowaschplatz, Laggenbecker Straße 18a:
Für das Grundstück wurden eine historische Erkundung und eine orientierende Untersuchung durchgeführt. Die entnommenen Bodenproben wurden auf die Parameter Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) und Schwermetalle analysiert. Aufgrund der ermittelten Schwermetallgehalte kann das Auffüllungsmaterial nicht uneingeschränkt verwertet werden. Eine Überschreitung der Prüfwerte nach Bundesbodenschutzgesetz des Wirkungspfades Boden-Mensch für Industrie- und Gewerbegrundstücke liegt nicht vor. Bei vorgesehenen baulichen Änderungen oder Eingriffen in den Boden, ist die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Entsorgung im Verfahren zu beteiligen.

Obwohl eine erkennbare unmittelbare Kampfmittelgefährdung nicht vorliegt kann ein Kampfmittelvorkommen im Planbereich aufgrund erkennbarer Kriegsbeeinflussung nicht ausgeschlossen werden. Daher wird über die textliche Festsetzung Nr. 12 geregelt, was bei der Durchführung von bodeneingreifenden Bauarbeiten zu berücksichtigen ist, um eine Gefährdung auszuschließen.

Denkmalgeschützte Gebäude befinden sich nicht im Plangebiet, jedoch wird das Gebäude des ehemaligen Güterschuppens östlich des Empfangsgebäudes aufgrund seiner historischen Bedeutung und seiner gestalterischen und städtebaulichen Wirkung als erhaltenwert eingeschätzt. Eine förmliche Unterschutzstellung wird nicht beabsichtigt, da diese möglicherweise eine Neunutzung des Gebäudes erschweren würde. Genau diese Nachnutzung soll jedoch erheblich zur Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsumfeldes beitragen.

4.4 Grün- und Gewässerplanung

Da der Planbereich bereits weitgehend bebaut ist und sich in zentraler Lage im Stadtgebiet befindet, werden keine öffentlichen Grünanlagen geplant. Jedoch wird durch die textlichen Festsetzungen Nr. 7 – 9 erreicht, dass die nicht überbaubaren Grundstücksflächen angemessen begrünt werden.

Gewässer befinden sich nicht im Planbereich.

4.5 Umwelt- und Natureingriff

Die Realisierung der Bebauungsplanfestsetzungen führt dazu, dass baulich bereits seit Jahrzehnten in Anspruch genommene, aber zurzeit nicht oder nur wenig genutzte Grundstücke in zentrale Lage der Stadt einer gemischten bzw. einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Aufgrund der Bahnwidmung, die zukünftig weitgehend entfällt, konnte die planungsrechtliche Situation bisher nicht verändert werden. Durch die in Aussicht stehende Entwidmung weiterer Teile der Bahnanlagen und die nun vorgesehene Überplanung des Planbereiches können neue Nutzungen in zentraler Lage der Stadt angesiedelt werden, für die keine neue Flächeninanspruchnahme in bisher unbesiedelten Bereichen erfolgen muss. Im Planbereich wird der Umweltzustand insgesamt verbessert, da die Altlasten saniert werden und die Flächenversiegelung aufgrund der festgesetzten Grundflächenzahl im Vergleich zur heutigen Situation etwas verringert wird. Insoweit findet kein Eingriff in Natur und Landschaft statt, der auszugleichen wäre.

I. Umweltbericht

1. Einleitung

1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

Ziel der Planung ist es, die bisher als Bahnanlagen gewidmeten Flächen im Umfeld des Bahnhofes, die zukünftig nicht mehr Bahnzwecken dienen sollen, einer attraktiven städtebaulichen Nachnutzung zuzuführen.

1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bauleitplan

Nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) sollen Bauleitpläne (wie z.B. der Flächennutzungsplan) eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten. Dies umfasst auch, die umweltschützenden Anforderungen mit den anderen (z.B. soziale, wirtschaftliche) Anforderungen in Einklang zu bringen. Ziel ist, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen unter Einschluss des allgemeinen Klimaschutzes und des Landschaftsbildes zu schützen und zu entwickeln (vgl. § 1 (5) BauGB). Eine besondere Gewichtung erfährt hier nach § 1 a (2) BauGB der Grundsatz zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden. Grund und Boden stellen für unsere natürliche Lebensgrundlage, die eine Vielfalt von Nutz- und Wohlfahrtswirkungen für Mensch, Pflanze und Tier möglich machen soll, ein nicht vermehrbares Gut dar. Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in seinen Bestandteilen sind in der Abwägung zu berücksichtigen und durch geeignete Darstellungen und Festsetzungen auszugleichen.

Das Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) bezeichnet in § 1 den Zweck, nachhaltig die Funktionen des Bodens (z.B. als Lebensgrundlage, als Bestandteil des Naturhaushaltes, als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte usw.) zu sichern oder wiederherzustellen. Dabei besitzen jedoch nach § 3 (1) Nr. 9 BBodSchG Vorschriften des Bauplanungs- und Bauordnungsrechts Vorrang vor den Regelungen des Bodenschutzgesetzes, soweit sie Einwirkungen auf den Boden regeln. Diese Vorgabe ist hier von entsprechender Bedeutung und verweist den Bodenschutz in den Regelungsbereich des BauGB (s.o.).

Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erstreckt seinen Geltungsbereich auf den besiedelten wie den unbesiedelten Bereich der Landschaft. Als Ziel verfolgt das Gesetz, Natur und Landschaft so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Naturgüter, die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. Der Landschaftsrahmenplan (Regionalplan) hat hier eine schranken-setzende Orientierungsfunktion für die flächenhaften Nutzungsentwicklungen. Eine konkretisierende Landschaftsplanung unter der Ebene des Landschaftsrahmenplanes existiert für den Planbereich nicht.

Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) verfolgt nach § 1 den Zweck, Menschen, Tiere, Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie die Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen von schädlichen Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Schädliche Umwelteinwirkungen können Luftverunreinigungen (z.B. Rauch, Ruß, Staub, Gase, Aerosole, Dämpfe oder Geruchsstoffe), Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen sein, soweit sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Stoffliche Luftqualitätszustandsanforderungen werden dabei in der 22. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (BImSchV) geregelt.

Qualitätsanforderungen für Geräuschbelastungen finden sich in der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm). Die TA Lärm ist dabei keine materielle Rechtsgrundlage, sondern bestimmt als technische Anleitung lediglich Verfahren, nach denen die Auswirkungen eines Bauleitplanes auf Umweltbelange geprüft werden. Geruchsanforderungen werden in der Geruchsimmisionsrichtlinie (GIRL) geregelt. Auch sie stellt keine materielle Rechtsgrundlage dar, sondern soll bis zum Erlass bundeseinheitlicher Verwaltungsvorschriften einen Maßstab für die höchstzulässige Geruchsmission in verschiedenen Baugebieten festlegen.

Der Regionalplan als Landschaftsrahmenplan formuliert als generelle Zielsetzung den Freiraum zur Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit zu erhalten und zu schützen. Siedlungsentwicklungen sind deshalb auf Siedlungsbereiche in der Darstellung des Regionalplanes zu konzentrieren. Durch die beabsichtigte Nachnutzung der ehemals als Bahnanlagen genutzten Flächen wird der Anforderung des Baugesetzbuches entsprochen mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

Innerhalb der Siedlungsbereiche sind nach den Zielsetzungen des Regionalplanes die städtebaulichen Strukturen zu verbessern. Dazu soll bei der Inanspruchnahme zusätzlicher Siedlungsbereiche die ökologische Bilanz für das Gemeindegebiet möglichst positiv ausfallen, flächensparende Erschließungen und Bauweisen vorgesehen, vorhandene Biotopstrukturen einbezogen, erhalten und entwickelt werden. Innerörtliche Freiflächen sollen ihre ökologische Funktion aufrecht erhalten, wobei Gewässer und ihre Randbereiche unter besonderer Berücksichtigung landschaftsökologischer und gestalterischer Erfordernisse zu erhalten oder zu entwickeln sind. Der vorliegende Bebauungsplan verfolgt ausdrücklich das Ziel die städtebaulichen Strukturen zu verbessern, ohne weitere Freiflächen in Anspruch zu nehmen.

Zur Ersteinschätzung von Lärmbelastungen wurden vom Landesumweltamt NRW (2002a) im Rahmen eines landesweiten Lärmscreenings Lärmkarten veröffentlicht, die auch im Internet (www.lua.nrw.de) allgemein eingesehen werden können. Stärkere Lärmbelastungen sind nach den Lärmberechnungen des Landesumweltamtes im Rahmen des vorgenommenen Screenings für den Planungsraum nicht zu erwarten.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung

2.1.1 Schutzgut Mensch

Von den vorhandenen Straßen und von der Bahnanlage gehen Lärmemissionen aus. Daher müssen Wohn-, Aufenthalts- und Arbeitsräume für Menschen so gestaltet werden, dass die Lärmimmissionen die jeweils zulässigen Richtwerte nicht überschreiten.

2.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Planbereich ist weitgehend baulich in Anspruch genommen. Lediglich in wenigen Randbereichen befinden sich einzelne unversiegelte Flächen, welche zum Teil mit Sträuchern und Bäumen bestanden sind. Vorkommen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten sind nicht bekannt.

2.1.3 Schutzgut Boden

Der Planbereich ist bereits seit Jahrzehnten weitgehend bebaut. Die städtebaulich wünschenswerte Nachnutzung der zum Teil ungenutzten Immobilien reduziert die Deckung des Bedarfes an diesen Nachfolgenutzungen in bisher unbebauten Bereichen. Insoweit wird dem Grundprinzip der Bodenschutzklausel sparsam mit Grund und Boden umzugehen Rechnung getragen.

Innerhalb des Planbereiches befinden sich verschiedene Flächen, die im Kataster über altlastverdächtige Flächen und Altlasten des Kreises Steinfurt verzeichnet sind. Sie sind im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 und Abs. 6 BauGB entsprechend als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet und werden nachfolgend beschrieben.

ISAL Nr. 0837120036 ehem. Schrottplatz, Laggenbecker Str. 20 und ISAL Nr. 2137122002 ehem. Mineralölhandel, Laggenbecker Str. 26:
Auf dem Grundstück Laggenbecker Straße 26 wurden in den Jahren 1993, 1995 und 1998 mehrfach Untersuchungen durchgeführt, die zum Teil erhebliche Boden- und Grundwasserbelastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen ergeben haben. Die festgestellten Belastungen erfordern Sanierungsmaßnahmen, die auch das angrenzende Grundstück Laggenbecker Straße 20 betreffen. Die Sanierungsmaßnahmen sind unabhängig vom Bebauungsplanverfahren durchzuführen. Maßnahmen auf dem Grundstück bedürfen daher vorab der Zustimmung durch die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt.

ISAL Nr. 0837120039 ehemalige Färberei/Weberei, Wilhelmstraße:
Anfang der 70-er Jahre wurden im Zuge der Errichtung des Busbahnhofes die baulichen Anlagen auf dem ehemaligen Betriebsgelände beseitigt. Die Fläche wird heute im Wesentlichen als Verkehrsfläche genutzt. Bei einer gleichbleibenden Nutzung besteht für die genannte Fläche zurzeit kein weiterer Handlungsbedarf. Sollten in diesem Bereich

bauliche Änderungen erfolgen, so ist die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt im Verfahren zu beteiligen.

ISAL Nr. 0837120049 ehemaliges Brennstofflager, Laggenbecker Str. 6:
Auf dem Gelände des ehemaligen Brennstofflagers an der Laggenbecker Straße 6 zeigten Bodenuntersuchungen eine lokal begrenzte Belastung mit Mineralölkohlenwasserstoffen. Bei einer gleichbleibenden Nutzung besteht für die genannte Fläche zurzeit kein weiterer Handlungsbedarf. Sollten in diesem Bereich bauliche Änderungen erfolgen, so ist die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt im Verfahren zu beteiligen.

ISAL Nr. 2137122007 ehem. Autowaschplatz, Laggenbecker Str. 18a:
Für das Grundstück wurden eine historische Erkundung und eine orientierende Untersuchung durchgeführt. Die entnommenen Bodenproben wurden auf die Parameter Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) und Schwermetalle analysiert. Aufgrund der ermittelten Schwermetallgehalte kann das Auffüllungsmaterial nicht uneingeschränkt verwertet werden. Eine Überschreitung der Prüfwerte nach Bundesbodenschutzgesetz des Wirkungspfades Boden-Mensch für Industrie- und Gewerbegrundstücke liegt nicht vor. Bei vorgesehenen baulichen Änderungen oder Eingriffen in den Boden, ist die untere Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Entsorgung im Verfahren zu beteiligen.

Außerdem liegt eine Gefährdungsabschätzung der Ingenieur-Gesellschaft Mull & Partner, Garbsen, aus dem 1998 vor. Diese von der Deutschen Bahn AG in Auftrag gegebene Untersuchung hat u. a. auf den vorab genannten Flächen ebenfalls Bodenkontaminationen festgestellt, welche mit unterschiedlichen Dringlichkeiten und Aufwendungen saniert werden müssen, sobald diese Bereiche einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Insoweit werden die vorhandenen Bodenverunreinigungen spätestens im Rahmen der Realisierung der zukünftigen Bebauungsplanfestsetzungen entfernt.

2.1.4 Wasser

Da der Planbereich bereits seit Jahrzehnten baulich sehr intensiv in Anspruch genommen wurde, werden durch die neuen Bebauungsplanfestsetzungen keine weiteren Flächenversiegelungen bzw. diese sogar etwas verringert ermöglicht. Die Beseitigung der Schmutz- und Niederschlagswasser erfolgt über die vorhandene Kanalisation. Eine über die derzeitige Situation hinausgehende Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser findet demnach nicht statt.

2.1.5 Schutzgut Klima/Luft

Eine Beeinflussung der Luftqualität und des Kleinklimas über das derzeitige Maß hinaus findet nicht statt.

2.1.6 Schutzgut Landschaft

Da der Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung und -ergänzung bereits vollständig städtebaulich geprägt ist, liegt kein Eingriff in das Schutzgut Landschaft vor.

2.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Kultur- und sonstige Sachgüter, die besonders schützenswert sind, befinden sich nicht im Änderungsbereich. Der ehemalige Güterschuppen östlich des Empfangsgebäudes steht nicht unter Denkmalschutz, er wird jedoch aufgrund seiner historischen Bedeutung und seiner gestalterischen und städtebaulichen Wirkung als erhaltenwert eingeschätzt.

Eine förmliche Unterschutzstellung wird nicht beabsichtigt, da diese möglicherweise eine Neunutzung des Gebäudes erschweren würde. Genau diese Nachnutzung soll jedoch erheblich zur Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsumfeldes beitragen.

2.1.8 Wechselwirkungen

Erhebliche Wechselwirkungen zwischen den vorab beschriebenen Schutzgütern sind im bereits vollständig baulich geprägten Planbereich nicht zu erwarten. Gegenüber einer Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich ist der vorgesehenen Innenentwicklung der Vorzug zu geben.

2.2 Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes

Die Realisierung der Bebauungsplanfestsetzungen führt dazu, dass baulich bereits seit Jahrzehnten in Anspruch genommene, aber zurzeit nicht oder nur wenig genutzte Grundstücke in zentraler Lage der Stadt einer gemischten bzw. einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Aufgrund der Bahnwidmung, die zukünftig weitgehend entfällt, konnte die planungsrechtliche Situation bisher nicht verändert werden. Durch die in Aussicht stehende Entwidmung weiterer Teile der Bahnanlagen und die nun vorgesehene Überplanung des Planbereiches können neue Nutzungen in zentraler Lage der Stadt angesiedelt werden, für die keine neue Flächeninanspruchnahme in bisher unbesiedelten Bereichen erfolgen muss. Im Planbereich wird der Umweltzustand insgesamt verbessert, da die Altlasten saniert werden und die Flächenversiegelung aufgrund der festgesetzten Grundflächenzahl im Vergleich zur heutigen Situation etwas verringert wird. Insoweit findet kein Eingriff in Natur und Landschaft statt, der auszugleichen wäre.

2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

Durch die Bebauungsplanfestsetzungen wird die mögliche Beeinträchtigung der Menschen in unmittelbarer Nachbarschaft auf ein zumutbares Maß

begrenzt. Bedenkt man, dass Leerstände oftmals eine negative Beeinflussung der Nachbarschaft mit sich bringen, kann hier von einer Verbesserung der Situation ausgegangen werden. Da keine erheblichen Umweltauswirkungen erwartet werden, ist ein Ausgleich an anderer Stelle nicht erforderlich.

2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Aufgrund der bedeutenden Lage am Rand der Innenstadt, seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt und der vorhandenen städtebaulichen Missstände ist die Überplanung unerlässlich. Alternative Planungsziele innerhalb des Planbereiches werden nicht verfolgt, da die im Rahmenplan formulierten Zielvorstellungen beibehalten werden sollen.

3. **Zusätzliche Angaben**

3.1 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Auf den als Altlastenflächen gekennzeichneten Bereichen dürfen bauliche Maßnahmen nur in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt durchgeführt werden. Insoweit findet eine Überwachung dieser Umweltauswirkungen durch den Kreis Steinfurt statt. Darüber hinaus ist keine weitere Überwachung erforderlich, da keine erheblichen Umweltauswirkungen erwartet werden.

3.2 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

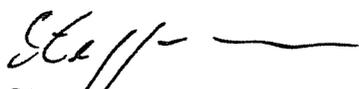
Der Geltungsbereich dieser 1. Änderung und 1. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 136 „Bahnhofsumfeld“ wird bereits seit Jahrzehnten durch zum Teil aufgegebene Bahnnutzungen in Anspruch genommen. Nach Aufgabe dieser Bahnnutzungen sollen diese Bereiche zukünftig gemischt bzw. gewerblich genutzt werden. Durch die Reaktivierung dieser Flächen in zentraler Lage der Stadt wird die Inanspruchnahme weiterer unversiegelter Flächen in anderen Teilen der Stadt vermieden. Negative Umweltauswirkungen aufgrund der Planung werden nicht erwartet. Aus städtebaulicher Sicht ist die Reaktivierung der ehemaligen Bahnflächen erforderlich, um so eine Belebung des Bahnhofsumfeldes in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kernstadt Ibbenbürens zu bewirken.

Aufgestellt:

Ibbenbüren, 6. November 2006

stadt ibbenbüren

Fachdienst Stadtplanung


Steggemann


Thiele