B e g r ü n d u n g

zum

Bebauungsplan der Stadt Lippstadt Nr. 74 Schneiderdamm

Der Planbereich wird begrenzt:

im Norden	durch die Beckumer Straße (bis etwa 150 m westlich Cappeltor), die Straße Am Nordbahnhof (vom Bruchbäumer Weg bis Wiedenbrücker Straße) und die Uhlandstraße (von Wiedenbrücker Straße bis zur Kleiststraße), darüber hinaus gehört das Grundstück östlich des Bruchbäumer Weges, Flur 15 Flurstücke 191 und 193, zum Plangebiet,
im Süden	durch die Möllerstraße (von Elisabethstraße bis Cappeltor), die Nordstraße und ein Teilstück der Lipperoder Straße (etwa 70 m östlich des Lippertores),
im Westen	durch eine Linie etwa 150 m westlich Cappeltor (die nördliche Verlängerung der Elisabethstraße),
im Osten	durch die Straße Lippertor und Teile der Lipperoder Straße und Uhlandstraße (die südliche Verlängerung der Kleiststraße).

1. Bauleitplanung

   Flächennutzungsplan

   Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Lippstadt vom 10.05.1980 stellt im Planbereich gemischte Bauflächen dar. Die nördliche Stadtkerntangente entlang des Schneiderdammes ist als örtliche Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. Der Bebauungsplanentwurf wurde hieraus entwickelt. Außerdem liegt der Planbereich im Siedlungsschwerpunkt und im Standortbereich des vom Rat beschlossenen Standortprogrammes der Stadt Lippstadt

2. Anlaß für die Aufstellung des Bebauungsplanes und Planungsziel

   Der Trassenverlauf der nördlichen Stadtkerntangente war im Flächennutzungsplan vom Jahre 1974 und ist wie oben angegeben im Flächennutzungsplan vom Jahre 1980 als Hauptverkehrsstraße dargestellt.
   Im Generalverkehrsplan von 1978 wird die Straßenverbindung zwischen der Beckumer Straße und der Lipperoder Straße als Teil der nördlichen Stadtkerntangente aufgezeigt.
   Die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Bereich Schneiderdamm ist notwendig, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Bau der nördlichen Stadtkerntangente zu schaffen. Als langfristiges Ziel ist der Bau eines Stadtkerntangentenringes vorgesehen, der die Aufgabe hat, die innerstädtischen Quell- und Zielverkehre zu verteilen und umzuleiten. Aufgrund des Trassenverlaufes der nördlichen Stadtkerntangente im Verkehrsnetz werden teilweise Durchgangsverkehre von der Bundesstraße 55 nach Beckum auftreten.

Die im Bebauungsplan neu geplante Straße ist ein Teil dieses Ringes, für den die notwendigen Flächen gesichert werden sollen.
Die nördliche Stadtkerntangente durchschneidet im nördlichen Stadtgebiet einen Bereich der gemischten baulichen Nutzung. Zwischen den Straßen Cappeltor und Lippertor und entlang der Beckumer Straße und der Straße Am Nordbahnhof sind Wohn- und Geschäftshäuser sowie gewerbliche Betriebe vorzufinden. Nordöstlich des Lippertores im Bereich Uhlandstraße, Mörikeweg ist eine reine Wohnnutzung vorhanden.
Die Wohn- und Geschäftsbebauung oberhalb der Nordstraße soll durch entsprechende Festsetzungen im Hinblick auf künftige Nutzungsansprüche städtebaulich neu geordnet werden. Südlich der Nordstraße liegt ein Betonwerk dessen Lagerplatz im Bebauungsplanbereich oberhalb der Nordstraße aufgegeben werden muß.

3. Erläuterungen zum Bebauungsplan

3.1 Bauflächen

3.1.1 Art der baulichen Nutzung

Die obere Bauzeile der Nordstraße ist mit zwei- bis dreigeschossigen Wohnhäusern und zum Teil mit Geschäftshäusern bebaut.
Ein Grundstück wird als Lagerplatz des südlich der Nordstraße gelegenen Betonwerkes Pehle benutzt.
Im östlichen Teil des Bebauungsplanes befindet sich eine Villa mit einem angrenzenden Gebäude, für die das Verfahren zur Unterschutzstellung gemäß §§ 3 und 4 Denkmalschutzgesetz eingeleitet werden soll.

Wegen der stabilen, langfristigen Nutzungscharakteristik dieses Bereiches soll der vorhandenen Wohnnutzung mehr als bisher Rechnung getragen werden, indem im Bebauungsplan ein differenziertes Mischgebiet festgesetzt wird.

3.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Um einen starken Kontrast unterschiedlich hoher Gebäude zu vermeiden, ist den Bestandshöhen entsprechend die Zahl der Vollgeschosse zwingend festgesetzt. Im hinteren Bereich entlang der Umflut ist eine eingeschossige Bebauung vorgesehen. Für die Grundflächenzahl sind die Höchstwerte gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO für Misch-und Kerngebiete festgesetzt.
Die Abgrenzung der überbaubaren Grundstücksfläche ist entlang des Verkehrsraumes mit Baulinien festgesetzt, um die vorhandene Bauflucht und die Blockrandbebauung zu sichern. Im rückwärtigen Teil wurden Baugrenzen ausgewiesen. Diese sind so festgelegt, daß sinnvolle Flächengrößen für die gewerbliche Nutzung geschaffen werden können, ohne daß die Grundstücke völlig überbaut werden.

3.2 Grünflächen

Der entlang der nördlichen Umflut außen folgende Baumbestand der Lipperoder Straße bis zur Beckumer Straße wurde im 19. Jahrhundert ehemals in durchgehender Baumreihe angelegt. Aus denkmalpflegerischer Sicht handelt es sich hier um eine angelegte Promenade, die als Parkanlage bzw. von Menschen gestalteter Landschaftsteil als Baudenkmal unter Schutz gestellt werden sollte. Sorgsamster Umgang mit diesem historischen Baumbestand ist in jedem Fall dringend geboten, u.a. auch aus stadtklimatischen Belangen.
Im ersten Offenlegungsexemplar dieses Bebauungsplanes war die Grünfläche entlang der Umflut als Straßenbegleitgrün festgesetzt, da größere Teilflächen vor allem in den Einmündungsbereichen Lippertor/Cappeltor durch Verkehrsflächen beansprucht wurden. Durch die Überarbeitung der Trasse, hier Verzicht auf die Rechtsabbiegespur zum Cappeltor, auf den z.T. südlich der Tangente verlaufenden Fußweg im Bereich Cappeltor/Bastionstraße, auf die Reduzierung der Fahrspurbreiten der Tangente kann die heute vorhandene Grünfläche in Gänze erhalten werden.
Darüber hinaus wird die Festsetzung Bindung für Bepflanzung nach dem Bundesbaugesetz der schützenswerte Baumbestand gesichert.
Innerhalb des Grünstreifens am Schneiderdamm soll der Fußweg mit Rücksicht auf den Baumbestand, soweit notwendig, als wassergebundene Decke ausgeführt werden.
Der Kastanienbaum im Hofe des Flurstückes 49 ist als Naturdenkmal ausgewiesen.

3.3 Verkehrsflächen

Nördliche Stadtkerntangente

Die nördliche Stadtkerntangente ist ein Teil des Innenstadttangentenringes. Sie beginnt an der Einmündung der geplanten westlichen Stadtkerntangente in die Beckumer Straße und verläuft in der Trasse der Beckumer Straße entlang des Schneiderdammes und der Lipperoder Straße bis zur Einmündung der Lipperoder Straße in die geplante östliche Stadtkerntangente in Höhe des Behördenhauses. Für den Ausbau der nördlichen Stadtkerntangente genügt im Bereich der Beckumer Straße bis zum Schlachthof und entlang der Lipperoder Straße eine neue Straßenaufteilung.
Vom Schlachthof bis zum Lippertor müssen Flächen der Eisenbahn (WLE) in Anspruch genommen werden, um eine zügige und überschaubare Trassenführung zu erhalten. Die Trasse wird zweispurig geführt, um die nördliche Umflut mit ihrem Baumbestand zu erhalten. Jeweils zum Cappeltor und zum Kreuzungsbereich Lippertor sind in beiden Fahrtrichtungen Linksabbiegespuren angeordnet.

Anliegerstraßen

Die Straße Am Nordbahnhof wird mit dem Bruchbäumer Weg direkt verbunden, ohne daß Kraftfahrzeuge im Bereich des jetzigen Knotens Cappeltor/Bruchbäumer Weg auf die nörd-

liche Stadtkerntangente stoßen können. Die Abbindung Bruchbäumer Weg - Cappelstraße erfolgt, um die Leistungsfähigkeit der nördlichen Stadtkerntangente nicht durch die kurze Folge von ampelgeregelten Knotenpunkten zu beeinträchtigen. Des weiteren soll hierdurch der höhengleiche Bahnübergang beseitigt und der Rangierverkehr von der WLE zur WCG erleichtert werden. Die Aufhebung des Bahnüberganges Bruchbäumer Weg erfolgte in Abstimmung mit der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH und dem Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Nordrhein-Westfalen. Die Anbindung der Straße Am Nordbahnhof erfolgt über die Wiedenbrücker Straße und vom Lippertor durch eine Linksabbiegespur.

Im Bereich des Bruchbäumer Weges/Beckumer Straße zur geplanten Tangente hin ist ein öffentlicher Parkplatz mit ca. 12 Einstellplätzen ausgewiesen. Dieser ist hauptsächlich für Kundenfahrzeuge - deshalb nur Kurzzeitparken möglich - der umliegenden Geschäfte gedacht.

Der Einbahnverkehr auf dem gesamten Abschnitt vom Lippertor von Süden nach Norden und der Einbahnverkehr auf dem Straßenzug Cappeltor von Norden nach Süden wird zu einer Ruhigstellung der Nordstraße führen und somit auch den dortigen Anliegern zugute kommen. Die Nordstraße selbst ist in beiden Richtungen befahrbar. Sie soll nur noch Anlieger- und Andienungsverkehre aufnehmen. Wegen der langen geraden Strecke sollen geschwindigkeitsmindernde, verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt werden.

WLE-Bahnlinie

Die Führung der Nordtangente im Bereich des Schneiderdammes macht eine Verlegung der Schienenstränge der WLE notwendig. Es bleibt ein Durchfahrtgleis und ein Abstellgleis, das zum Lagerschuppen führt, erhalten. Die Drehscheibe vor dem Gelände der WCG wird durch eine neue Linienführung der Schiene ersetzt.

Rad- und Fußwege

Im Entwurf der Radwegenetzplanung - Innenstadt - sollen generell beidseitig an allen Tangenten Radwege vorgesehen werden. Im Bebauungsplanbereich Schneiderdamm muß an der Nord- und Südseite der Tangente wegen der beengten räumlichen Verhältnisse auf einen Radweg verzichtet werden. Alternativ sollen Radfahrrouten in Ost-West-Richtung über die Nordstraße und die Möllerstraße, zusätzlich über die Kastanienallee und Friedrichstraße verlaufen, in Nord-Süd-Richtung entlang der bestehenden Fahrrichtungen der Straßen Cappeltor und Lippertor, wobei jeweils in Gegenrichtung zu den Einbahnstraßen ebenfalls ein Radweg geführt wird. Diese Radwege werden von der Fahrbahn baulich getrennt angeordnet.
Entlang der nördlichen Umflut soll die historische Fußwegeverbindung "Schneiderdamm" als Verbindung zwischen Cappeltor und Lippertor erhalten werden.
Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse - vorhandene Bebauung, geplante Tangente und Umflut - muß im Bereich Cappeltor der Fußweg aus der Brückenkonstruktion heraus in einer kurzen Distanz über eine Stegkonstruktion aufgeständert im Uferbereich der Umflut geführt werden. Die zuvor genannte Stegkonstruktion soll konstruktiv so ausgeführt werden, daß die Anbringung eines Lärmschutzelementes zur Tangente hin möglich ist.

-5-

3.4 Umweltschutz

Vor der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde im Auftrag der Stadt Lippstadt im Dezember 1979 für den Gesamtverlauf der nördlichen Stadtkerntangente eine Lärmschutzuntersuchung durchgeführt. Das schalltechnische Gutachten hierzu wurde im Mai 1977 erstellt. Grundlagen für die Beurteilung der Lärmsituation und eventuelle Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen waren die 'vorläufigen Richtlinien für den Schallschutz an Straßen' (1975) und der Ministererlaß vom 20.11.1978. Bei der Lärmschutzuntersuchung Nordtangente wurde von dem Endzustand der Lippstädter Kernstadttangenten Nord, Süd, Ost und West ausgegangen. Bis zur Fertigstellung des prognostizierten Straßennetzes im Innenstadtbereich einschließlich der Kernstadt-West-und Kernstadt-Osttangente können deshalb im Bereich der Kernstadt-Nordtangente - Beckumer Straße/ Am Nordbahnhof und Nordstraße - zum Teil ungünstigere Geräuschpegel eintreten, da zwischenzeitlich deutlich höhere Kraftfahrzeugbelastungen zu erwarten sind. Da aber 1985 bis 1986 mit dem Bau der Westtangente begonnen werden soll, ist in der Folge mit einer Entlastung dieses Bereiches zu rechnen. Auch ohne Realisierung der Osttangente wird gegenüber dem heutigen Zustand eine wesentliche Entlastung eintreten. Es sind daher heute und bis zur Realisierung der Tangente zeitweise Überschreitungen der Vorbelastungspegel bzw. Planungsrichtpegel möglich.

Nach der vormaligen Einschätzung des Lärmschutzgutachtens waren Lärmschutzmaßnahmen im Bebauungsplangebiet nicht erforderlich.
Nach der Überarbeitung des Gutachtens von 1979 im Jahre 1984 ergibt sich für die Bebauung an der Nordstraße nach den neuesten Richtlinien eine veränderte Situation.
Für die rückwärtigen Fassaden ist durch die Neubaumaßnahmen eine Pegelsteigerung gegeben. Gleichzeitig wird der Immissionsrichtwert für die ausgewiesene Gebietsnutzung überschritten. Eine Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz liegt damit vor.

Lärmschutzmaßnahmen können aufgrund der gegebenen Situation und der zu erwartenden Pegel ausschließlich aktiver Art vorgesehen werden. Außerdem werden hierdurch die Garten-und Freiräume zu den Häusern geschützt.

Als Maßnahme soll eine Lärmschutzwand zum Schutz der Bebauung an der nördlichen Umflut vorgesehen werden. Im Bereich des Cappeltores steht die Lärmschutzwand südlich vom Gehweg. Hier soll die Wandhöhe mind. 2,00 m betragen. Der Abschirmeffekt einer solchen Wand liegt für das Erdgeschoß zwischen 4,5 und 5,0 dB (A). Für das zweite Geschoß ist die Abschirmwirkung vernachlässigbar gering.
Für den neu geplanten Straßenzug entlang der nördlichen Umflut kann durch die projektierte Wand im Mittel im Abstand von 1,50 m zur Straße für die Garten- und Freiraumbereiche sowie für die Erdgeschosse der Bebauung an der Nordstraße eine deutliche Pegelminderung erreicht werden. Die erforderliche Minimalhöhe der Wand liegt bei 1,50 m.

Bei einer Wandhöhe von 2,0 m über der Gradiente wird im Erdgeschoß und für die Freiräume die Abschirmung deutlich über 8 dB (A) liegen. Im zweiten Geschoß würden dann noch über 5 dB (A) gemindert.
Wenn das Gutachten auch feststellt, daß bei einer 2,00 m hohen Wand die Abschirmung verbessert werden kann, zielt dagegen der Bebauungsplan darauf ab, die Sichtverbindung zwischen dem Fußweg und der Umflut einerseits und andererseits zwischen dem Straßenraum, der Baumkulisse und der Stadtsilhouette entlang der Umflut zu erhalten. Aus diesen städtebaulichen und denkmalpflegerischen Aspekten heraus soll die Lärmschutzwand zwar in einer Höhe von 2,00 m ausgeführt werden, jedoch in Sichthöhe (ab 1,5 m) transparent gestaltet werden.
Nach einer Stellungnahme des Gutachters wird die Ausführung des obere Teils der Lärmschutzwand in Glas die Abschirmwirkung nicht und den Schallabsorptionsgrad nur vernachlässigbar gering beeinträchtigen. Daher wird die Bebauung entlang der Straße 'Am Nordbahnhof' bei dieser Art der Lärmschutzwand nicht durch unzumutbar vermehrte Schallreflexionen belastet.

3.5 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Wasser, Gas, Elektrizität und Telefon erfolgt durch die Stadtwerke bzw. VEW und Bundespost.
Nach dem genehmigten Entwässerungsentwurf gehört dieses Gebiet zum VII R-Gebiet und entwässert in den vorhandenen Regenwasserkanal der Straße Am Nordbahnhof, der an der Beckumer Straße in die nördliche Umflut mündet.
Die Gebäude an der Nordstraße werden heute über Hausklärgruben zur nördlichen Umflut entwässert. Nach dem Entwässerungsentwurf ist ein Trennsystem vorgesehen, wonach die Schmutzwässer zur Kläranlage Hellinghäuser Weg geführt werden und die Regenwasser zur nördlichen Umflut.

Im Zuge des Ausbaues der nördlichen Stadtkerntangente und der damit verbundenen Umgestaltung der Nordstraße in ihren Einmündungsbereichen soll die Kanalisation in der Nordstraße verlegt werden.
Der ausreichende Versorgungs- und Feuerlöschdruck über das öffentliche Netz wird durch die Stadtwerke Lippstadt sichergestellt.

4. Ergebnis der Bürgeranhörung nach § 2a des Bundesbaugesetzes

Das Ergebnis des Bürgergespräches führte zu keiner grundlegenden Änderung des Bebauungsplanentwurfes.

5. Flächenbilanz

Gesamtfläche des Plangebietes	ca. 45.000 qm	= 100 %
Verkehrsfläche		
Fahrbahn/Fuß- und Radwege	ca. 16.700 qm	= 37 %
Straßenbegleitgrün	ca. 2.200 qm	= 5 %
Wasserfläche mit Begleitgrün	ca. 7.600 qm	= 17 %
Nettobauland	ca. 18.500 qm	= 41 %

6. Kostenschätzung

Nach der Kostenermittlung der AGEVA (Arbeitsgemeinschaft Entwicklung und Verkehrsplanung Aachen) vom Februar 1981 werden der Stadt voraussichtlich folgende Kosten entstehen:

1. Bau der Nordtangente (vom Cappeltor bis zum Ausbauende östlich des Lippertores)		
Grunderwerb	800.000 DM	
Straßenbau	1.582.300 DM	
Schallschutzwand	265.000 DM	
Brückenbau	329.000 DM	2.976.300 DM
2. Umbau der Straße Am Nordbahnhof		
a) vom Bruchbäumer Weg bis Goethestraße		
Grunderwerb	366.500 DM	
Straßenbau	179.100 DM	545.600 DM
b) von Goethestraße bis Uhlandstraße		
Straßenbau		181.000 DM
3. Ausbau Beckumer Straße (von Cappeltor bis in Höhe der Elisabethstraße)		
Straßenbau		335.400 DM
4. Umbau der Gleisanlagen der Westf. Landes-Eisenbahn im Bereich des Nordbahnhofes		
Grunderwerb u. Entschädigung	243.000 DM	
Gleisanlagen	621.517 DM	864.517 DM
zu erwartende Gesamtkosten		4.902.817 DM

Eine Beitragserhebung nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes kommt nur für den Bau der Gehwege, Parkstreifen und Radwege im Bereich des etwa 150 m langen Teilstückes der Beckumer Straße in Betracht. Hier kann lediglich mit KAG-Beiträgen in Höhe von 14.000 DM gerechnet werden.
Die Gesamtkosten (nach Abzug der KAG-Beiträge) sollen wie folgt finanziert werden:

Anteil Land + WLE nach EKG	589.900 DM
80 v.H. Zuwendungen des Landes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	3.439.100 DM
20 v.H. städt. Anteil	859.817 DM
	4.902.817 DM

Es ist vorgesehen, die erforderlichen Investitionskosten im Investitionsprogramm für die Haushaltsjahre 1985 bis 1987 zu veranschlagen.

7. Gestaltungsvorschriften

1. Dächer

a) Dachform, Dacheindeckung

Die Dächer sind als Satteldächer und Krüppelwalmdächer mit einer Neigung von 45° - 55° auszubilden.
Ausnahmsweise sind Walmdächer mit einer Neigung, längsseitig von 45°-55°, stirnseitig von 60°-65° sowie Flachdächer mit allseitig geneigten Walmdachflächen mit einer Neigung von 70°-80° zulässig.
Flachdächer sind nur bei eingeschossigen, rückseitigen Anbauten zulässig und sind -soweit sie nicht als Terrassen ausgebildet werden- zu begrünen oder zu bekiesen. Die Dachflächen und Gaubenabdeckungen -außer Flachdachgauben- sind mit Dachpfannen in roter Farbe und unglasierter Oberfläche einzudecken.

SD = Satteldach

KWD = Krüppelwalmdach

46°-55° = Dachneigung

b) Drempel

Drempel sind bis maximal 0,60 m zulässig.
Die Drempelhöhe wird an der Mauerwerksaußenkante zwischen der Oberkante Fertigfußboden und der Oberkante Dachsparren gemessen.

c) Dachaufbauten, Dacheinschnitte

In ihrer Summe darf die Länge der Dachaufbauten (z.B. Gauben) zwei Drittel der Firstlänge nicht überschreiten. Der Abstand der Dachaufbauten von der Giebelwand muß mindestens 1,50 m betragen.
Dacheinschnitte sind unzulässig.

2. Außenwände

a) Materialien

Außenwände sind zu verputzen. Zulässig sind ausschließlich helle Farbtöne.
Unzulässig sind:
- glatte, auch metallisch glänzende Oberflächen, insbesondere reflektierende Metallplatten und -rahmen, glasierte Keramikplatten oder Glasbausteine,
- Betonornamentsteine und Materialimitationen wie z.B. Holzdekor,
- Verschalungen und Verkleidungen mit Ausnahmen von solchen, die in Konstruktion und/oder Material eine Einheit mit dem Dach darstellen.

b) Fenster, Türen und Tore

Fenster-und Türöffnungen sind als stehende Rechtecke auszubilden. Ausnahmen sind dann zulässig, wenn Fenstergruppen durch fassadenbündige Elemente so gegliedert sind, daß die einzelnen Fenster das stehende Format erhalten. Schaufenster sind nur in den Erdgeschossen zulässig. Schaufensterverglasungen über die gesamte Gebäudelänge ohne fassadenbündige Pfeiler- oder Wandscheibengliederung sind nicht zulässig.

c) Loggien

Loggien sind so zu gestalten, daß Öffnungs- und Brüstungselemente gemeinsam, ggf. durch Unterteilungen, stehende Rechtecke bilden.

d) Kragplatten, feststehende Markisen

Kragplatten, feststehende Markisen sind unzulässig.

3. Feststehende Werbeanlagen / Warenautomaten

Werbeanlagen oberhalb der Brüstung des 1. Obergeschosses sind unzulässig. Schilder, Beschriftungen, Bemalungen und Lichtwerbungen dürfen eine Höhe von max. 0,60 m nicht überschreiten.
Warenautomaten sind unzulässig.

4. Antennenanlagen

Auf jedem Dach ist nur eine Antenne (Sammel- oder Gemeinschaftsantenne) zulässig.

8. Begründung der Gestaltungsvorschriften

Durch die Gestaltungsvorschriften soll erreicht werden, daß sich die baulichen Anlagen im Bebauungsplanbereich an die vorhandene Umgebung in Form, Maßstab, Gliederung, Werkstoff und Farbe anpassen sollen.
An den mit D I gekennzeichneten denkmalwerten Gebäuden ist jegliches Anbringen von Kragplatten, feststehenden Markisen und ähnlichen Bauteilen sowie Automaten untersagt, um den Gesamteindruck der Fassaden dieser Gebäude nicht zu mindern.

Lippstadt, den 27.08.1984

(Rieber)
Techn. Beigeordneter

(Wollesen)
Dipl. Ing.