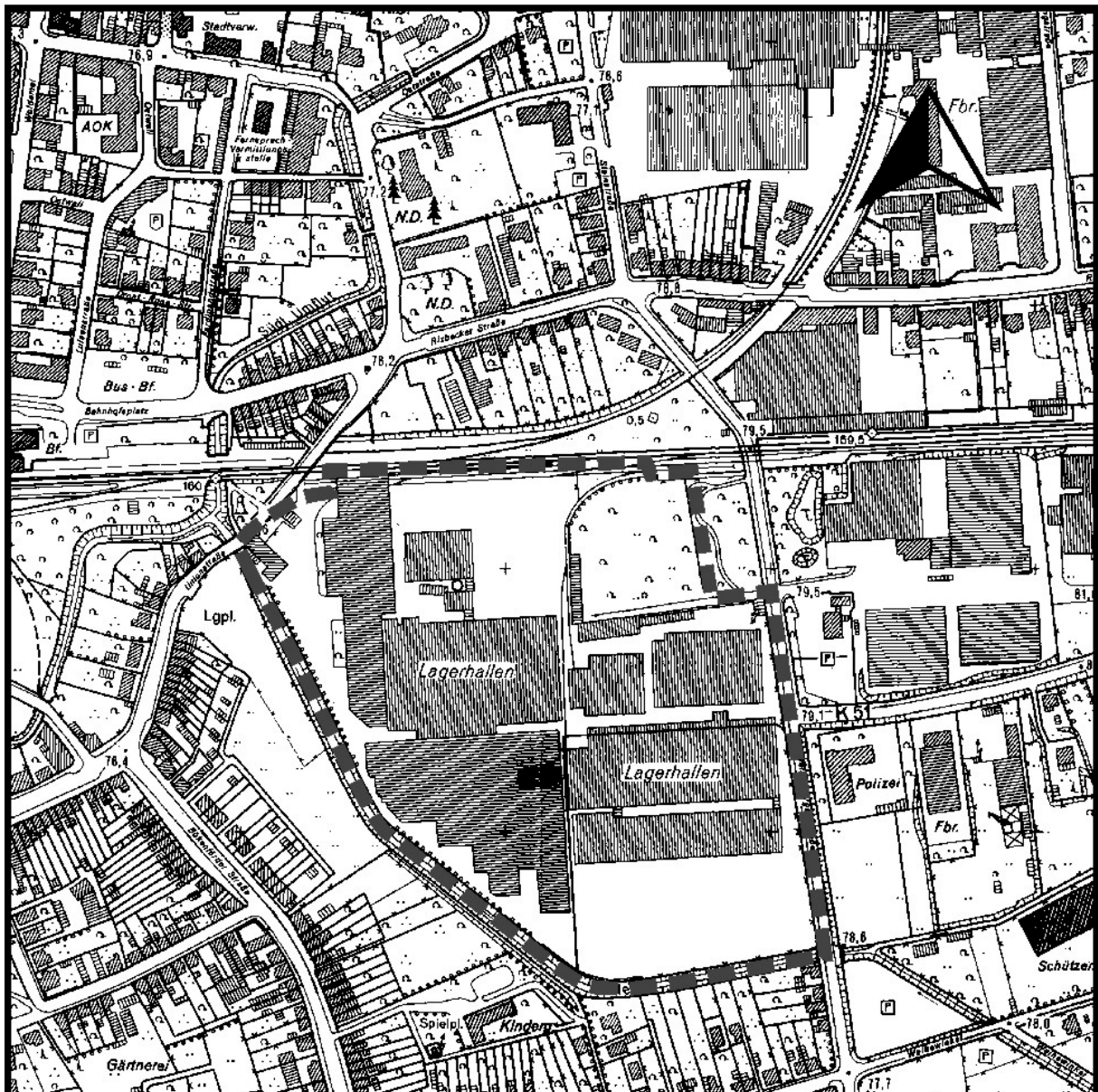


BEGRÜNDUNG

ZUM BEBAUUNGSPLAN DER STADT LIPPSTADT NR. 178 EHEMALIGES UNIONGELÄNDE

Planbereich ■ ■ ■ ■

M.: 1 : 5000



1	Bauleitplanung	3
1.1	Flächennutzungsplan	3
1.2	Bebauungsplan.....	4
2	Planungsziele und bisheriger Verfahrensgang	4
2.1	Verkehrliche Planungsziele	4
2.2	Städtebauliche Planungsziele.....	5
2.3	Bisheriger Verfahrensgang	6
3	Erläuterungen zum Bebauungsplan.....	9
3.1	Art der baulichen Nutzung	9
3.2	Maß der baulichen Nutzung.....	11
4	Verkehrerschließung	11
4.1	Kfz-Verkehr.....	11
4.2	Fuß-, Rad- und Unterhaltungsweg entlang der Weihe	13
4.3	Bahnanlagen	14
5	Umweltbericht	14
5.1	Grünflächen, Natur und Landschaft.....	14
5.2	Lärmschutz	15
5.3	Altlasten.....	15
5.4	Ver- und Entsorgung	16
6	Flächenbilanz.....	16
7	Kosten	16

1 Bauleitplanung

1.1 Flächennutzungsplan

Im Rahmen der Planverfahren zur Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge und zur Entwicklung der südlichen Altstadt, insbesondere des ehemaligen Uniongeländes, führte die Stadt Lippstadt u.a. die 48. Änderung des Flächennutzungsplanes durch.

Die Änderung umfasst die Bebauungspläne:

- Nr. 128 'Verlängerte Bahnhofstraße',
- Nr. 130 'Südertor' sowie
- Nr. 178 'Unionstraße/Weißenburger Straße'.

Die Flächennutzungsplanänderung erfasst damit die Flächen zwischen der Stirper Straße und Weißenburger Straße sowie die Bahnanlagen einschließlich des Haupt- und Güterbahnhofes.

Das Plangebiet wird im Norden begrenzt von der Hospital- und Bahnhofstraße und im Süden vom Dusternweg, der Bökenförder Straße und dem Verlauf der Weihe bis zur Weißenburger Straße.

Darstellungen im rechtswirksamen Flächennutzungsplan von 1980

Die verkehrlichen Aussagen des Flächennutzungsplanes für den v. g. Bereich basieren auf dem 1978 aufgestellten Generalverkehrsplan. Dieser beinhaltet einen geschlossenen Kernstadtring, auf den der Durchgangsverkehr verlegt werden soll.

Die danach geplante Südtangente wird unmittelbar südlich der Trasse der DB-AG mit den Anschlüssen an die Stirper Straße / Akazienstraße im Westen und die Unionstraße im Osten geführt. Die Südtangente verläuft weiter über das ehem. Uniongelände mit dem Anschluss an die Weißenburger Straße / Roßfeld (K 51) zur B 55.

Dieser Straßenverlauf wird insgesamt als Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Die Unionstraße zwischen der Bökenförder Straße und der Rixbecker Straße hat nach der ursprünglichen Fassung des Flächennutzungsplanes nicht die Funktion einer Hauptverkehrsstraße.

Die Flächen des ehem. Uniongeländes nördlich und südlich der geplanten Südtangente sind als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Weiterhin sind die öffentlichen Grünflächen entlang der Weihe und die Grenzen des natürlichen Überschwemmungsgebietes dargestellt.

Erläuterung der Änderungen

Im Herbst 1998 beschloss der Rat der Stadt Lippstadt auf der Grundlage der Bewertung unterschiedlicher Trassenvarianten die endgültige Linienführung der Südtangente.

Die 48. Änderung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt diesen Trassenverlauf, der gegenüber der Linienführung des Generalverkehrsplanes verändert wurde.

Danach steigt die Trasse der Südtangente nach der Unterführung der WLE-Strecke im Westen auf das Höhenniveau der Bahn an und wird in einem Abstand von ca. 50 m parallel zur DB-Strecke von der Stirper Straße bis zur Unionstrasse geführt (Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 130 Südertor).

Im Bereich östlich der Unionstraße erhält die Südtangente ebenfalls eine neue Linienführung durch das ehem. Uniongelände.

Die Straßentrasse wird danach ab dem Knoten Unionstraße / Südtangente zunächst parallel der DB-Trasse durch die Gewerbeflächen und den Gebäudebestand geführt und verschwenkt nach ca. 230 m nach Süden, um in Höhe der Straße Roßfeld (K 51) an die Weißenburger Straße anzuschließen.

Mit der Entscheidung, den Bahnübergang Unionstraße als vollwertige Unterführung auszubauen, bekommt die Bökenförder Straße im Abschnitt von der Erwitter Straße bis zur Unionstraße und die Unionstraße selbst die Funktion einer örtlichen Hauptverkehrsstraße.

An der Darstellung der Gewerbeflächen für das ehem. Uniongelände wird weiterhin festgehalten.

(Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 178 Unionstraße / Weißenburger Straße).

Auf Grund der Rechtsauffassung der Bezirksregierung und des Eisenbahnbundesamtes, dass die planfestgestellten Bahnanlagen auf dem ehemaligen Uniongelände zunächst zu entwidmen seien, wurde die 48. Änderung des Flächennutzungsplanes nur für den Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 130 Südertor genehmigt.

Die Genehmigung der Flächennutzungsplan-Änderung für den Bebauungsplan Nr. 178 Unionstraße / Weißenburger Straße wurde von dem weiteren Verfahren zur Aufhebung der planfestgestellten Bahnanlagen auf dem ehem. Uniongelände abhängig gemacht.

Auf die Ausführungen unter Punkt 2.3 "Bisheriger Verfahrensgang" wird verwiesen.

1.2 *Bebauungsplan*

Für den Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 178 besteht kein rechtsverbindlicher qualifizierter Bebauungsplan.

2 *Planungsziele und bisheriger Verfahrensgang*

2.1 *Verkehrliche Planungsziele*

Die Deutsche Bahn führt z. Z. einen Streckenumbau von Dortmund nach Kassel durch, um auch im Stadtgebiet von Lippstadt Züge mit höheren Geschwindigkeiten - bis zu 200 km/h - fahren zu lassen.

Zu diesem Zweck müssen alle plangleichen Bahnübergänge beseitigt werden. Im Rahmen der Streckenstilllegung ab Sommer 1993 für ein Jahr wurden im Westen und Osten des Stadtgebietes Unter- und Überführungen gebaut.

In der Kernstadt von Lippstadt befinden sich noch drei plangleiche Bahnübergänge, am Südertor, an der Unionstraße und an der Weißenburger Straße.

Im übrigen Bereich der Kernstadt wurden im Westen bereits eine Fußgänger- und Radwegeunterführung an der Straße 'Auf der Hude' und eine leistungsfähige, vierstreifige Unterführung im Zuge der Stirper Straße errichtet. Auf der Ostseite der Kernstadt ermöglicht eine Überführung im Verlauf der Bundesstraße B 55 das Queren der Bahnstrecke. Die Bundesstraße übernimmt hier im Abschnitt zwischen der

Abfahrt Süd und dem Stadtteil Bad Waldliesborn im Norden der Kernstadt neben dem überregionalen und regionalen Verkehr auch den Verteilungsverkehr von den Stadtteilen in Richtung der verschiedenen Ziele der Kernstadt.

Mit der Beseitigung der letzten höhengleichen Bahnübergänge wird es notwendig, das vorhandene Straßensystem nördlich der Bahn mit den Straßen südlich der Bahn funktionsgerecht und den städtebaulichen Entwicklungszielen der Stadt folgend zu verbinden.

Im Generalverkehrsplan aus dem Jahre 1978 war zwischen der Stirper Straße und der Weißenburger Straße im östlichen Bereich der Kernstadt eine Südtangente vorgesehen, die den Verkehr in Richtung B 55 nach Süden bzw. über eine damals geplante Osttangente durch den Grünen Winkel zur Lipperoder Straße leiten sollte. Diese Planung ist nunmehr wie folgt modifiziert worden:

- Auf die früher geplante Osttangente im Bereich des Grünen Winkels wird verzichtet. Die Bundesstraße B 55 soll ihre Funktion übernehmen.
- Im Verlauf der Straße Südertor ist eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die direkt in die Altstadt führt.
- Im Bereich der Unionstraße ist eine vollwertige Unterführung für alle Verkehrsteilnehmer geplant.
- Im Zuge der Weißenburger Straße kann nur eine Fuß- und Radwegeunterführung ausgebaut werden, die für die Zukunft eine wichtige Verbindung zwischen den Arbeitsplätzen der Hella-Werke nördlich der Rixbecker Straße und den südlichen Stadtquartieren anbietet.
- Als Ersatzmaßnahmen für die unterbundenen Verkehrsbeziehungen ist eine südliche Umgehungsstraße (Südtangente) geplant, die von der Stirper Straße im Westen (Höhe Akazienstraße) unter der Trasse der WLE hindurch über das Südertor an die Unionstraße anbindet. Im weiteren Verlauf wird die Straßenverbindung (Ersatzmaßnahme) über das ehemalige Uniongelände zur Weißenburger Straße geführt. Über die Straße Roßfeld und neue Auffahrtsarme erfolgt der Anschluss der Südtangente an die Bundesstraße 55 im Osten.

Während der 1. öffentlichen Auslegung zum Bebauungsplan wurde im Hinblick auf die Schutzbedürftigkeit der Wohnbebauung an der Bökenförder Straße und die langfristig zu erwartende grundlegende Erneuerung der Nutzungen des ehemaligen Uniongeländes vorgeschlagen, die Linienführung der Südtangente im Bereich des Uniongeländes zu ändern.

Der Rat der Stadt Lippstadt hat am 16. November 1998 im Grundsatz diesem Ziel zugestimmt. Ausgehend vom Knotenpunkt Unionstraße/Südtangente ist nunmehr vorgesehen, die Südtangente direkt nach Osten durch die vorhandenen Hallen zu führen. Danach soll die Südtangente an die bisherige Linienführung im östlichen Uniongelände anknüpfen.

2.2 Städtebauliche Planungsziele

Das Uniongelände inmitten der Kernstadt Lippstadt, am Rande der Altstadt, wurde früher einheitlich durch die Westfälische Union als Industriestandort genutzt. Die Herstellung von Drahtseilen wurde vor vielen Jahren aufgegeben. Die Hallen, Produktions- und Lagerhallen, wurden in den Jahren bis heute als Zwischennutzung durch andere Betriebe verwendet, in der Regel zu Lagerzwecken.

Die Gebäude auf dem Gelände waren bzw. sind z.T. in ihrer Substanz so schlecht erhalten, dass bereits ein Teil von ihnen im südwestlichen Bereich abgebrochen worden ist. Andere werden in Bezug auf eine zukunftsorientierte Neuordnung - von der industriellen Nutzung abgelöst - keinen Bestand haben. Die Nähe des Geländes zur Innenstadt sowie den umliegenden Wohngebieten, seine Eingliederung durch die geplante Südtangente in ein leistungsfähiges Straßennetz mit Anschluss an die B55, weniger der noch gegebene Anschluss an das Schienennetz der DB, legen nahe, hier eine städtebauliche Neuordnung des Geländes anzustreben nachdem die derzeitigen Mieter die Nutzung aufgegeben und die Gebäude geräumt haben.

Ziel für diesen Bereich soll es sein, in einer ansprechenden Architektur gewerbliche Nutzungen anzusiedeln, die das Spektrum der in der Altstadt vertretenen Dienstleistungs- und Gewerbeunternehmen ergänzen können und möglichst viele Arbeitsplätze in der Kernstadt anbieten.

Die städtebauliche Neuordnung des Geländes lässt perspektivisch gegenüber der aufgegebenen einheitlichen industriellen Nutzung grundsätzlich auch kleinteiligere Nutzungsmöglichkeiten zu.

Insofern gehen die Planungsziele davon aus, dass die vorhandenen großen Hallengebäude für diese neue Bebauung weichen werden.

2.3 Bisheriger Verfahrensgang

Auf der Grundlage des Ratsbeschlusses vom 16.11.1998 über die Linienführung der Südtangente wurde für den Bahnübergang Unionstraße und die Flächen des ehemaligen Uniongeländes der Bebauungsplan Nr. 178 Unionstraße/Weißenburger Straße entwickelt.

In seiner Sitzung am 23.08.1999 fasste der Rat den Satzungsbeschluss.

Der Bebauungsplan konnte aus folgenden Gründen bisher jedoch nicht veröffentlicht werden:

Der ursprünglich entwickelte Bebauungsplan Nr. 178 setzte das Unterführungsbauwerk Unionstraße mit den Anschlüssen an die Rixbecker- und Oststraße nördlich der DB-Trasse und an die Unionstraße südlich der DB-Trasse fest.

Darüber hinaus war die Verbindungsstraße zwischen der Unionstraße und der Straße Roßfeld als Ersatzmaßnahme für den Fortfall der höhengleichen Kreuzung und den Bau der Fuß-/Radwegeunterführung Weißenburger Straße sowie die Ausweisung des ehem. Uniongeländes als Gewerbegebiet Bestandteil des Bebauungsplanes.

Der Bebauungsplan überplante Betriebsgleise auf dem ehem. Uniongelände. Bei diesen Anlagen handelt es sich um nach Landeseisenbahnrecht planfestgestellte Bahnanlagen, die der Bahnaufsicht unterliegen.

Mit dem Voreigentümer ist vereinbart worden, in Bezug auf die größere Flexibilität und den tatsächlichen Nutzen der Anlagen auf eine differenzierte Festsetzung dieser ehem. innerbetrieblichen Industriegleise innerhalb der Gewerbegebiete zu verzichten und nur das zentrale, von Norden hineinführende Gleis festzusetzen. Es war vereinbart worden, die übrigen Gleise zu entwidmen, um so für die Vermarktung des Geländes im Rahmen einer Neuordnung größtmögliche Handlungsfreiheit zu erhalten.

In den Bebauungsplan wurden deshalb nur diejenigen Bahnanlagen nachrichtlich übernommen bzw. dargestellt, die eine Erschließung des Gewerbegebietes ausreichend gewährleisten sollten.

Die Flächen der entfallenden Gleisanlagen auf dem Uniongelände sollten als Bahnflächen aufgehoben und damit aus der Bahnaufsicht entlassen werden.

Während des Bebauungsplanverfahrens hat ein Eigentümerwechsel stattgefunden. Die Stadt Lippstadt bemüht sich nunmehr seit 1998 um den freihändigen Erwerb der Flächen zur Beseitigung des Bahnüberganges Unionstraße und zum Bau der Verbindungsstraße. Einbezogen in diese Verhandlungen waren auch die Flächen bzw. die Rechte der vorhandenen Bahnanlagen. Die Verhandlungen konnten bisher jedoch nicht abgeschlossen werden.

Die Flächen der Bahnanlagen fallen zwar nicht unter den Vorbehalt zugunsten von Fachplanungen gem. § 38 BauGB. Es gilt jedoch der Grundsatz, dass Bebauungspläne auch landesrechtlichen Planfeststellungen nicht widersprechen dürfen. Insofern ist die Planungshoheit der Gemeinde hier eingeschränkt.

Die Stadt Lippstadt als Trägerin der kommunalen Planungshoheit im Bereich ihres Stadtgebietes ist demnach gehindert, durch ihre Bauleitplanung in die hier betroffenen planfestgestellten Bahnanlagen und die zweckentsprechende Nutzung einzugreifen. So lange die von der Stadt Lippstadt zu beplanende Fläche ihren Rechtscharakter als Bahnanlage nicht verloren hat, kann die Gemeinde einen Bebauungsplan im Bereich der planfestgestellten Bahnanlagen nicht in Kraft setzen. Das Inkraft-Treten hängt letztendlich davon ab, dass die betroffenen Flächen zuvor durch ein förmliches Planaufhebungsverfahren ihren Rechtscharakter verlieren.

Die Durchführung eines Planaufhebungsverfahrens fällt in die Zuständigkeit der Bezirksregierung Arnsberg. Nach Auffassung der Bezirksregierung bedarf es dazu der vorherigen Zustimmung des Eigentümers und der von der Planaufhebung Betroffenen.

Diese Zustimmung wurde sowohl vom Grundstückseigentümer für die von dem Unterführungsbauwerk betroffenen Flächen an der Unionstraße als auch für die zum Teil überplanten Bahnanlagen auf dem ehem. Uniongelände bisher verweigert.

Die Stadt Lippstadt hat mit der Bezirksregierung Arnsberg Rechtsmittel geprüft, mit denen eine Entlassung der Bahnanlagen und -flächen aus der Bahnaufsicht gem. § 18 AEG bewirkt werden könnte, so dass die Stadt Lippstadt die gewünschten Planungen vornehmen könnte. Die Prüfung hat jedoch ergeben, dass zurzeit keine weitergehenden Rechtsmittel zur Verfügung stehen.

Aufgrund dieses Sachverhaltes kann der Bebauungsplan Nr. 178 zurzeit keine Rechtskraft erlangen. Die kommunale Planungshoheit der Stadt Lippstadt ist damit für die Flächen des ehemaligen Uniongeländes entscheidend eingeschränkt.

Die DB-AG führt zur rechtlichen Absicherung ihrer Maßnahmen u. a. für das Bauwerk zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Unionstraße ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahnrecht (AEG) durch. Im Rahmen dieses Verfahrens werden auch die Belange des Eigentümers und Betreibers der Betriebsgleise an der Unionstraße gegen die Belange zur Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge und deren notwendigen Ersatzmaßnahmen abzuwägen sein. Das Planfeststellungsverfahren bleibt auf die Flächen des Unterführungsbauwerkes Unionstraße mit den notwendigen Anschlussstellen begrenzt. Die Verbindungsstraße über das ehemalige Uniongelände als Ersatzmaßnahme für den Bahnübergang

Weißburger Straße kann nicht über ein Planfeststellungsverfahren abgesichert werden.

Zur Sicherung der Planungsziele hat die Stadt Lippstadt eine Veränderungssperre erlassen, die am 22.10.1998 öffentlich bekannt gemacht wurde.

Ziel der Veränderungssperre war es, vor dem Hintergrund der Veräußerung von Teilflächen des ehemaligen Uniongeländes durch die Thyssen-Liegenschaftsverwaltungs-GmbH & Co. KG Draht die Trasse der Südtangente von der Unionstraße bis zum Roßfeld, die Unterführung Unionstraße sowie die Ausweisung und Gliederung der Baugebiete im Bereich des Bebauungsplanentwurfes sichern zu können.

Die Veränderungssperre vom 21.10.1998 wurde das erste Mal mit dem Beschluss des Rates vom 25.09.2000 um 1 Jahr und mit dem Ratsbeschluss vom 27.08.2001 um ein weiteres Jahr verlängert.

Die Veränderungssperre tritt damit am 22.10.2002 außer Kraft.

Auf der Grundlage des danach bestehenden Planungsrechtes (§ 34 BauGB) kann die Durchführung von Bauvorhaben sowie die Veränderung von Grundstücken und baulichen Anlagen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Damit könnten ggf. Tatsachen geschaffen werden, die es der Stadt Lippstadt erschweren, die Ziele des Bebauungsplanes Nr. 178, insbesondere die Trasse der Südtangente, durchzusetzen.

Der Erlass einer erneuten Veränderungssperre ist nur unter erschwerten Bedingungen möglich und im Hinblick auf die unveränderten Planungsziele auszuschließen. Es würden für diesen Fall auch Schadensersatzforderungen des betroffenen Eigentümers nicht auszuschließen sein.

Deshalb wurde ein Weg gesucht, über einen neuen Bebauungsplan Baurecht zu schaffen ohne die Bahnanlagen in Frage zu stellen, mit dem Ziel, die Bebauung des ehemaligen Uniongeländes nicht weiter zu blockieren und die Durchführung der geplanten Trasse der Südtangente über das ehemalige Uniongelände sicherzustellen.

Um die Planungshoheit der Stadt Lippstadt für die Flächen des ehemaligen Uniongeländes zu sichern und auch nach dem Auslaufen der Veränderungssperre die beschlossene Trasse der Südtangente langfristig durchsetzen zu können, soll der neue Bebauungsplan folgende Rahmenbedingungen erfüllen:

- Der Bebauungsplan wird als "Stufenkonzept" entwickelt und begründet. Vor dem Hintergrund des entgegenstehenden Bahnrechts regelt er in der ersten Stufe Art und Maß der Bebauung sowie die überbaubaren und freizuhaltenden Flächen. In der zweiten Stufe, nach der "Entwidmung" der Bahnflächen, wird die Südtangente und das Erschließungskonzept (öffentliche Straßen) festgesetzt.
- Der Planbereich des Bebauungsplanes wird u.a. um die Flächen des Unterführungsbauwerkes Unionstraße reduziert. Die DB-AG führt zur rechtlichen Absicherung dieser Maßnahme ein gesondertes Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG durch.
- Der Bebauungsplan ist aus dem gültigen Flächennutzungsplan entwickelt. Das bedeutet, dass auch die Trassenführung der Südtangente gem. der ursprünglich geplanten Variante 1 bzw. 2 in den Festsetzungen des Bebauungsplanes Berücksichtigung findet. Das Trassenband ist in diesem Bereich weitgehend

durch den Korridor (Trasse zuzügl. Abstandsflächen) der bestehenden Betriebsgleise abgesichert.

- Der Bebauungsplan wird als einfacher Bebauungsplan entwickelt. Die äußere Erschließung des ehem. Uniongeländes ist über die Unionstraße und über die Weißenburger Straße sichergestellt. Auf die Festsetzung eines internen Erschließungssystems wird verzichtet. Alle Festsetzungen z. B. bzgl. der Art und des Maßes der baulichen Nutzung usw. für das Plangebiet werden aus dem bisherigen Entwurf Nr. 178 übernommen.
- Die auf dem Gelände befindlichen Bahnanlagen werden nachrichtlich übernommen und nicht durch Festsetzungen überplant.
- Die vom Rat der Stadt Lippstadt beschlossene Trassenführung der Südtangente wird in dem Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt. Eine Festsetzung der Trasse als öffentliche Verkehrsfläche erfolgt nicht. Damit ist der bislang bestehende Konflikt zwischen der rechtlichen bzw. auch tatsächlichen Existenz der Betriebsgleise und der Verkehrsplanung nicht mehr gegeben. Die festzusetzenden Bauflächen halten die Trasse der Tangente und anderer Erschließungsstraßen frei. Nebenanlagen werden auch in den nicht überbaubaren Flächen (Trassenband) ausgeschlossen.

Vor dem Hintergrund des bestehenden Bahnrechts kann ein Bebauungsplan nur in der beschriebenen Form - als Stufenkonzept - zur Rechtskraft geführt werden.

Sobald sich die Rechtslage bzgl. der planfestgestellten Bahnanlagen auf dem ehemaligen Uniongelände verändert hat, soll der Bebauungsplan in der zweiten Stufe mit der Trasse der Südtangente als öffentlicher Verkehrsfläche überarbeitet werden.

3 Erläuterungen zum Bebauungsplan

3.1 Art der baulichen Nutzung

Gewerbliche Bauflächen

Der Flächennutzungsplan stellt im Betriebsgelände der ehemaligen Westf. Union gewerbliche Bauflächen dar. Abgeleitet aus dieser Vorgabe soll hier ein Gewerbegebiet festgesetzt werden. Um für die benachbarten vorhandenen Wohn- und Erholungsnutzungen an der Weißenburger Straße, Straße Gottesgarten und Bökenförder Straße keine unzulässigen Beeinträchtigungen hervorzurufen, wurde die gewerbliche Nutzung auf der Grundlage der Abstandsliste gegliedert.

Um die unter Pkt. 2.2 genannten städtebaulichen Planungsziele verwirklichen zu können – insbesondere eine ganzheitliche städtebauliche Erneuerung dieses Gebietes zu erreichen und möglichst viele Arbeitsplätze zu schaffen – sollen am Standort offene Lagerplätze aus dem Nutzungskatalog der Baunutzungsverordnung ausgeschlossen werden. Damit werden auch lärmintensive Betriebsabläufe wie Lagervorgänge, Staplerfahrten etc. im Freien weitgehend ausgeschlossen und damit verbundene Konflikte mit der angrenzenden Wohnbebauung.

Abstandsklassen

Es wurde daher im 100-m-Abstandsbereich zur Wohnnutzung ein in der Nutzung eingeschränktes Gewerbegebiet GE 1 festgesetzt. Zulässig sind hier Gewerbebetriebe aller Art, die nicht wesentlich stören.

Im GE 2-Gebiet sind nur solche Betriebe zulässig, die in der Abstandsklasse VII aufgeführt sind. Aufgrund der baulichen Abschirmung durch die Betriebe im GE 1- und

GE 2-Gebiet gegenüber den vorhandenen Lärmquellen, der Bahn im Norden und der vorhandenen Gewerbebetriebe im Osten, wurde im festgesetzten GE 3-Gebiet keine Beschränkung der gewerblichen Nutzung mit Ausnahme der Nichtzulässigkeit von Lagerplätzen festgesetzt.

Einzelhandel- und Vergnügungsstätten

Unter Beachtung der Entwicklungen in der Innenstadt wurden wie folgt begründet Einzelhandelsbetriebe sowie Vergnügungsstätten aus dem Zulässigkeitskatalog der Misch- und Gewerbegebiete nach der Baunutzungsverordnung ausgeschlossen.

Der generelle Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben ist angesichts der zurückliegenden und prognostizierten Entwicklung für den Einzelhandel notwendig. Der Einzelhandel konzentriert sich mit innenstadtrelevanten Sortimenten vor allem auf die Innenstadt. Daneben sind bereits vor dem Greifen des 'Einzelhandelserlasses' zur Entwicklung des großflächigen Handels im Bereich der Erwitter Straße und des Gewerbegebietes 'Am Mondschein' Ansätze für Einkaufsbereiche entstanden, die sich über die Bauleitplanung bis heute begrenzt weiter entwickeln konnten. Diese Einzelhandelsbetriebe führen zum Teil Waren und Sortimente, die innenstadtrelevant sind und beeinträchtigen damit die Funktionsfähigkeit der Innenstadt. Es sind heute folgende Bereiche mit einer Verdichtung von Einzelhandel besetzt:

- die Innenstadt,
- die Erwitter Straße,
- die Bökenförder Straße (Standort Real),
- das Gewerbegebiet 'Am Mondschein' und
- das Gewerbegebiet 'Am Wasserturm'.

Die Bauleitplanung strebt an, neben der Stabilisierung und Arrondierung vorhandener Standorte die näher gelegenen Standorte 'Südertor' und 'verlängerte Bahnhofstraße' für den Einzelhandel zu öffnen und hier auch großflächige Verkaufsformen zuzulassen. Die Planung eines weiteren Einkaufsbereiches wird ausdrücklich nicht gewünscht, weil mit einem weiteren Standort eine Ausweitung der Kundenverkehre im inneren Stadtgebiet und eine Beeinträchtigung der Innenstadt durch innenstadtrelevante Randsortimente verbunden sein würde.

Die Stadt Lippstadt hat in den vergangenen Jahren durch umfangreiche Sanierungsmaßnahmen, durch die Um- und Neugestaltung von Straßen und Plätzen - z.B. Fußgängerzone Lange Straße - größtenteils unterstützt durch Fördermittel des Bundes und des Landes die Kernstadt Lippstadt - den Siedlungsschwerpunkt - für die ansässige Bevölkerung und auch insbesondere für den Handel und das Dienstleistungsgewerbe attraktiver gestalten können.

Die Ausgestaltung der Innenstadt wurde betrieben u.a. mit der Hoffnung, dass öffentliche Investitionen ein Mehrfaches an privaten nach sich ziehen und zu einer optimalen Ausstattung dieses Mittelzentrums führen würden.

Ausdruck dieser andauernden Bemühungen um die Stärkung der Kernstadt ist z.Z. die angestrebte bauliche Entwicklung im Bereich des Areals westlich und östlich des Südertores.

Zielsetzung ist es, im Zusammenhang mit der Realisierung der Südtangente Angebotslücken im Lippstädter Einzelhandel am Standort Südertor zu schließen, den innerstädtischen Branchenmix abzurunden und zu komplementieren. Dadurch werden insbesondere wünschenswerte Synergieeffekte für die gesamte Innenstadt erwartet. Neben der Ansiedlung von Einzelhandel- und Dienstleistungsbereichen und einem

großzügigen Angebot an Stellplätzen soll hier ein breit gefächertes Vergnügungs- und Freizeitangebot konzentriert bzw. integriert werden (u.a. Multiplex-Kino, Bowling und vielfältiger Gastronomiebesatz).

Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten könnte einerseits zur Attraktivitätssteigerung beitragen, kann jedoch auch städtebauliche Spannungen und Konflikte auslösen. Die Stadt Lippstadt hat innerhalb der Kernstadt mit dem Bebauungsplan Nr. 136 aus dem Jahre 1994 Standorte für Vergnügungsstätten, hier insbesondere Spielhallen und Vergnügungsstätten, deren überwiegende Zweckbestimmung Sexdarbietungen sind, festgelegt.

Darüber hinaus sollen insbesondere, wie oben bereits benannt, am Standort Süder- tor Möglichkeiten für ein breitgefächertes Angebot an Vergnügungsstätten geschaffen werden. Dadurch wird ein gezieltes Angebot im Kernstadtbereich (Altstadt) bereit gestellt. Aus diesem Grund soll auf die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten auch als ausnahmsweise zulässige Nutzung nach der Baunutzungsverordnung im Gewerbegebiet 'ehem. Uniongelände' verzichtet werden.

Ausgenommen von dem generellen Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben sind Verkaufsflächen für den Kfz-Handel und Kfz-Zubehörhandel, da diese Betriebe sich bevorzugt an Einfallstraßen zur Innenstadt ansiedeln und aufgrund der üblichen Präsentationsbedingungen und der Größe der Fahrzeuge eine größere Verkaufs- und Stellfläche für Fahrzeuge benötigen.

Aus den v.g. Gründen sollen Einzelhandelsbetriebe, die in unmittelbarem räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben stehen und - mit Ausnahme von Kfz-Handel und Kfz-Zubehörhandel - eine Verkaufs- und Ausstellungsfläche von 200 qm nicht überschreiten, ausnahmsweise zugelassen werden. Diese Festsetzung entspricht dem heutigen Planungsrecht des Gewerbegebietes 'Am Roßfeld'.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

In Anlehnung an den heutigen Gebäudebestand wurde auf dem ehemaligen Uniongelände eine max. Bauhöhe bezogen auf die Geländehöhe von 79,0 m über NN festgesetzt. Der Bestand der gewerblichen Bauflächen auf dem Uniongelände wird durch die in der zweiten Stufe des Bebauungsplanes geplanten Südtangente reduziert. Aus diesem Grund wird für die restlichen Flächen auch in Anbetracht der zentralen Lage im Stadtgebiet und zu den Verkehrswegen die max. zulässige Grund- und Geschossflächenzahl festgesetzt.

4 Verkehrserschließung

4.1 Kfz-Verkehr

Aufgrund der Rechtslage bzgl. der Bahnanlagen (Gliederungspunkt 2.3) wurde der ursprüngliche Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 178 auf die Flächen des ehemaligen Uniongeländes begrenzt.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird darauf verzichtet, die Maßnahmen zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Unionstraße in Form der geplanten Unterführung und der Trasse der Südtangente über das ehemalige Uniongelände sowie das interne Erschließungssystem als Verkehrsfläche festzusetzen.

Für die Unterführung Unionstraße mit den notwendigen Anschlüssen führt die DB-AG ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren gem. § 18 Allg. Eisenbahngesetz durch.

Der Bebauungsplan Nr. 178 beschränkt sich darauf, die geplanten Verkehrsflächen der Südtangente innerhalb und außerhalb der Planbereichsgrenzen nachrichtlich darzustellen.

Das Plangebiet ist sowohl über die Südtangente/Roßfeld als auch über die geplante Unterführung Unionstraße und damit über die Rixbecker Straße an die Berliner Straße B 55 an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

Über die geplanten Trassenbänder der zukünftigen Verkehrsflächen - nicht überbaubare Flächen - kann auch die interne Erschließung abgewickelt werden.

Die nachfolgenden Erläuterungen bzgl. der späteren Ausgestaltung der Verkehrsflächen und Knotenpunkte erfolgt hier nachrichtlich um die Gesamtplanung zu verdeutlichen.

Kreuzung und Unterführung Unionstraße/Uniongelände

Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens ist statt eines Kreisverkehrs in diesem Kreuzungsbereich eine beampelte Kreuzung vorgesehen.

Im Verlauf der Unionstraße wird die Bahnstrecke unterführt und die Südtangente mit der Rixbecker Straße verknüpft.

Die Lage der Straße und die Führung der Südtangente erfordern in diesem Bereich eine Verlegung der Weihe nach Süden. In der Unterführung sind 3 Fahrspuren vorgesehen, wobei die mittlere jeweils als Linksabbiegespur genutzt wird. Fußgänger und Radfahrer bewegen sich in der Unterführung auf einer höhergelegenen Ebene neben den Fahrbahnen. Nach Osten soll die Südtangente mitten durch das ehemalige Uniongelände führen und Anschluss an die Weißenburger Straße finden.

Kreuzung Rixbecker Straße/Unionstraße/Oststraße

Die Unterführung für alle Verkehrsarten im Verlauf der Unionstraße lässt sich aufgrund ihrer Lage zwischen der Südtangente und der Rixbecker Straße nur in der vorgezeigten Lage mit Rampenneigungen bis max. 6 % verwirklichen. Die Unterführung verbindet die Altstadt mit einer Reihe von Hauptverkehrsstraßen und wird dementsprechend stark belastet.

Deshalb ist sie in den Kreuzungsbereichen dreispurig geplant. Im Norden lässt sie neben dem Linksabbiegen in die Altstadt ein Geradeausfahren in Richtung Oststraße zu. Im Süden schließt sie an die Unionstraße und Südtangente an. Aufgrund der hohen Belastung und möglicher Rückstaus aus der Kreuzung Südtangente/Unionstraße scheidet hier die Anlage eines Kreisverkehrs ebenfalls aus.

Kreuzung Weißenburger Straße/Straße Roßfeld

Hier ist unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens sowie der zur Verfügung stehenden Flächen ein Kreisverkehr vorgesehen.

Der nördliche Abschnitt der Weißenburger Straße wird vor den Gleisanlagen angebunden und dient nur noch der Andienung der beiderseits gelegenen Betriebe. Nach Norden, mit Anschluss an die Rixbecker Straße, ist ausschließlich für Fußgänger und Radfahrer eine Unterführung der Strecke der Deutschen Bahn vorgesehen.

Südtangente im Bereich des Uniongeländes

Die Südtangente soll sowohl dem innerörtlichen als auch dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen. Ihr kommt die Aufgabe zu, die in Ost- und Westrichtung verlaufenden Verkehre zu bündeln und schnellstmöglich abzuleiten. Die neue Trasse im Bereich des Uniongeländes soll eine durchgängige Tangente von der Stirper Straße bis zur B55 sichern.

Vom Knotenpunkt Unionstraße/Südtangente soll die Südtangente direkt nach Osten durch die vorhandenen Hallen geführt werden, um dann in einem Verschwenk nach Süden an den Knotenpunkt Weißenburger Straße/Roßfeld/Südtangente anzuknüpfen.

Somit kann auch eine direkte Verknüpfung mit der Straße Roßfeld/B 55 hergestellt werden.

Die Verbindungsstraße soll zweispurig ausgebaut werden mit parallel geführten Fuß- und Radwegen sowie Grünstreifen mit Einzelbäumen.

Im Einmündungsbereich der Kreuzung zur Unionstraße wird in Fahrtrichtung Südertor die Straße in zwei Abbiegespuren und eine Geradeausspur aufgeweitet, um einen leistungsfähigeren Verkehrsablauf zur Altstadt und zu den südlich gelegenen Wohn- und Geschäftsgebieten zu erreichen.

Im Bereich des Uniongeländes können von der Südtangente aus Stichstraßen gebaut werden, um bei einer Neuaufteilung der Gewerbeflächen auch kleinteiligere Gewerbeparzellen erschließen zu können.

Verbindungsstraße zum Südertor

Zwischen der Kreuzung Unionstraße/Uniongelände und dem Südertor soll in westlicher Richtung eine Verbindung hergestellt werden. Der Einmündungsbereich in die Kreuzung wird auch hier mehrspurig ausgeführt, um eine hohe Leistungsfähigkeit des Knotens zu gewährleisten.

Diese Straßenverbindung führt über die südliche Umflut. Zur Erhaltung der Kontur der ehemaligen Bastionsbefestigung ist im heutigen Verlauf ein Brückenbauwerk vorgesehen.

Umbau Weißenburger Straße

Der südliche Abschnitt der Weißenburger Straße soll um eine Fahrspur nach Osten verbreitert werden. Dadurch wird die Anlage eines breiteren Fuß- und Radweges auf der Westseite möglich. Der Baumbestand auf der heutigen Ostseite der Straße kann zwischen den Fahrbahnen erhalten bleiben.

Wohnweg zur Erschließung der Gebäude Unionstraße 2 - 6

Die Gebäude entlang der Unionstraße 2 - 6 werden über einen Wohnweg direkt entlang der Gebäude erschlossen. Die Zufahrt erfolgt von der Rixbecker Straße aus. Die Ausfahrt führt über den Busbahnhof.

4.2 Fuß-, Rad- und Unterhaltungsweg entlang der Weihe

Nördlich und südlich entlang der Weihe von der Unionstraße bis zur Weißenburger Straße ist ein Fuß-, Rad- und Unterhaltungsweg vorgesehen. Mit dem Fuß- und Radweg Im Weihewinkel entsteht eine durchgehende Verbindung von der Kernstadt zum Stadtteil Rixbeck.

Die nördliche und südliche Führung wird durch ein Brückenbauwerk über die Weihe verbunden. Durch ein zweites Brückenbauwerk wird auch eine Verknüpfung mit dem Radwegenetz am Kindergarten bzw. der Straße Gottesgarten hergestellt.

Der Abstand zwischen dem geplanten Grünstreifen der Weihe und dem geplanten Fuß-, Rad- und Unterhaltungsweg wurde so bemessen, dass eine Störung der Fauna und Flora weitgehend ausgeschlossen wird.

4.3 Bahnanlagen

Nördlich des Uniongeländes führt die Bahnlinie der Deutschen Bahn AG von Dortmund nach Kassel. Abzweigend nach Süden bestehen ein Gleisanschluss zur Erschließung des südlichen Uniongeländes sowie Gleisanlagen parallel zur Deutschen Bahn als Abstell- und Rangiergleise.

Darüber hinaus sind im Plangebiet auf dem ehemaligen Uniongelände örtlich vorhanden:

- funktionsfähige Gleise, die über eine Anbindung an die DB-Anlage verfügen,
- Gleisanlagen die ohne Anbindung funktionslos sind und
- Gleisanlagen auf denen die Gleise entfernt wurden.

Die bezeichneten Bahnanlagen und -flächen sind nach Landesrecht planfestgestellt.

Im Bebauungsplan sind die bezeichneten Flächen der Deutschen Bahn und der Betriebsgleise und -flächen vollständige als Bahnflächen nachrichtlich übernommen bzw. dargestellt.

5 Umweltbericht

5.1 Grünflächen, Natur und Landschaft

Das Uniongelände inmitten der Kernstadt wurde früher einheitlich durch die Westf. Union als Industriestandort genutzt.

Ein Großteil der ursprünglichen Hallenkomplexe, mit denen das Gelände annähernd vollständig überbaut war, wurde bereits vor Jahren abgebrochen. Die Hallen und die weitgehend versiegelten Flächen des ehem. Uniongeländes wurden und werden heute als Zwischennutzung zu Lagerzwecken verwendet.

Für die gesamte Fläche des Bebauungsplangebietes liegt bereits heute Baurecht nach § 34 Baugesetzbuch vor. Der Bebauungsplan schreibt die Nutzungsmöglichkeiten fort und hat das Ziel, die städtebauliche Entwicklungen zu steuern.

Aufgrund des bestehenden Baurechts sind die Vorschriften des § 8a hier nicht anzuwenden.

Durch den Bebauungsplan erfolgt kein weitergehender Eingriff in Natur und Landschaft, den es zu kompensieren gilt.

Für die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Beseitigung des Bahnüberganges Unionstraße stehen - u. a. Verlegung der Weihe - wird seitens der DB-AG ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieses Verfahrens erfolgte eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Eingriffe in Natur und Landschaft und die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen werden hier im Einzelnen behandelt.

Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum ursprünglichen Bebauungsplanbereich Nr. 178 wurden seitens des Kreises Soest Anregungen bzgl. der Wegeführung und der Grünflächen entlang der Weihe vorgetragen. Der vorliegende Bebauungsplan enthält die entsprechenden Festsetzungen aus dem bisherigen Verfahren.

5.2 Lärmschutz

Um für die benachbarten vorhandenen Wohn- und Erholungsnutzungen an der Weißenburger Straße, Straße Gottesgarten und Bökenförder Straße keine unzulässigen Beeinträchtigungen hervorzurufen, wurde die gewerbliche Nutzung auf der Grundlage der Abstandliste gegliedert (s. Pkt. 3.1 Art der baulichen Nutzung).

Der Bau der Unterführung Unionstraße und der Verbindungsstraße über das ehem. Uniongelände als Ersatzmaßnahme für die Beseitigung des Bahnüberganges Weißenburger Straße wurde aufgrund der Rechtslage bzgl. der planfestgestellten Bahnanlagen nicht Inhalt der Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes.

Für die Maßnahmen zur Beseitigung des Bahnüberganges Unionstraße (Unterführungsbauwerk, Verlegung der Weihe, Anschlussstellen nördlich und südlich der DB-Trasse) erfolgt ein Planfeststellungsverfahren. Auswirkungen bzgl. der zu erwartende Lärmimmissionen aus diesen Maßnahmen werden in dem Planfeststellungsverfahren abgehandelt und entsprechende Maßnahmen vorgesehen.

So bald sich die Rechtslage bzgl. der planfestgestellten Bahnanlagen auf dem ehem. Uniongelände verändert hat, soll der Bebauungsplan Nr. 178 in der zweiten Stufe mit der Trasse der Südtangente als öffentliche Verkehrsfläche überarbeitet werden. In diesem Schritt werden dann entsprechende Aussagen bzgl. der zu erwartenden Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr zu beurteilen und entsprechende Festsetzungen zu treffen sein.

5.3 Altlasten

Auf dem Gelände des ehem. Drahtseilwerkes der Fa. Union wurden von ca. 1875 bis 1974 vorwiegend Drahtseile hergestellt.

Das ehem. Uniongelände gliedert sich in zwei Bereiche. Den flächenmäßig größten Anteil umfasst das ehem. Produktionsgelände von der Weihe im Westen bis zur Weißenburger Straße im Osten. Westlich der Weihe befindet sich das Gelände der ehem. Abwasserbehandlungsanlage, das außerhalb der Planbereichsgrenzen des Bebauungsplanes liegt.

Das Institut Fresenius wurde 1993 mit der Durchführung einer sogenannten Gefährdungsabschätzung für das ehemalige Werksgelände beauftragt. Dabei galt es zu klären, ob und in welchem Ausmaß durch die Produktion Bodenverunreinigungen erfolgt sind und welche Umweltgefährdungen davon für die bestehende Nutzung ausgehen. Die vorgefundenen Verunreinigungen insbesondere PAK (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) und Schwermetalle (hauptsächlich Blei, Kupfer und Arsen, untergeordnet Zink, Cadmium, Quecksilber und Nickel) sind auf dem Gelände mehr oder weniger flächenhaft verteilt. Die höchsten Bodenkontaminationen wurden im Bereich der ehemaligen Abwasserbehandlungsanlage vorgefunden.

Eluatuntersuchungen (Laboruntersuchungen zum Lösungsverhalten von Schadstoffen) haben gezeigt, dass die im Boden vorgefundenen Schadstoffe nur in geringem Umfang löslich sind, so dass ein Eintrag der Schwermetalle in das Grundwasser

nach Einschätzung des Gutachters als vernachlässigbar gering angesehen werden kann.

5.4 Ver- und Entsorgung

Gas, Wasser, Elektrizität

Die Versorgung des Plangebietes mit Wasser, Gas und Elektrizität erfolgt durch die Stadtwerke.

Versorgungs- und Feuerlöschdruck

Der ausreichende Versorgungs- und Feuerlöschdruck über das öffentliche Netz wird durch die Stadtwerke sichergestellt.

Schmutz- und Regenwasser

Das Oberflächen- und Schmutzwasser wird nach dem Trennsystem über die vorhandene und geplante Kanalisation der Zentralkläranlage im Ortsteil Hellinghausen bzw. den Gewässern Südliche Umflut und Weihe zugeführt. Hauptvorfluter für das Einzugsgebiet ist die Lippe.

Aufgrund der geplanten Straßenbaumaßnahmen - Unterführung des Bahnüberganges Unionstraße - müssen Entwässerungskanäle in diesem Bereich neu verlegt werden. Darüber hinaus ist die Umlegung des vorhandenen Schmutzwasserkanals in der Unionstraße erforderlich sowie die Ableitung von Tiefendrainagen entlang der Bahnstrecke.

Für die Gesamtmaßnahmen wurde ein Kanalisationsentwurf aufgestellt.

Wegen der vorhandenen Belastung des Untergrundes im Bereich des Plangebietes mit Schadstoffen und einer nicht auszuschließenden Mobilisierung dieser Stoffe wird von einer Versickerung und Verrieselung des Regenwassers abgesehen.

6 Flächenbilanz

Flächenart	ca. m ²	%
Bauflächen (GE)	103.010	86,6
Grünflächen	4.438	3,7
Bahnflächen	9.950	8,4
Öffentliche Verkehrsfläche (Fuß-, Rad- und Unterhaltungsweg)	1.507	1,3
Bruttofläche	118.905	100,0

7 Kosten

Mit der vorliegenden Planung des Bebauungsplanes Nr. 178 Uniongelände entstehen für die Stadt Lippstadt keine Kosten.

Lippstadt, 20. Juni 2002

(Horstmann)