

**B E G R Ü N D U N G**  
**zum Bebauungsplan der Stadt Lippstadt Nr. 183**  
**Overhagener Straße/Von-Hoerde-Straße**

**1. Bauleitplanung**

**1.1 Flächennutzungsplan**

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Lippstadt von 1980 stellt im Planbereich eine Wohnbaufläche und in deren südlichen Randbereich eine Hauptwasserleitung dar.

**1.2 Bebauungsplan**

Ein Bebauungsplan für den Planbereich oder ein Teil hiervon besteht nicht.

**2. Ausgangssituation und Planungsziel**

Der Planbereich wird durch eine noch landwirtschaftlich genutzte Fläche geprägt, an deren südwestlichen Randbereich - Overhagener Straße - sich eine Tankstellenanlage angliedert. Erschlossen ist dieses Gebiet lediglich in den Randbereichen durch die Overhagener Straße im Süden und durch den schmalen Stich der Von-Hoerde-Straße im Norden. Die umliegende Bebauung ist durchweg zweigeschossig mit teils hohen aus dem Gelände ragenden Kellergeschossen. Eine Ausnahme bildet hier eine Gruppe von 3 Häusern am Stich der Von-Hoerde-Straße, die in eingeschossiger Bauweise erstellt wurde. Die Häuser dieses Quartiers dienen überwiegend Wohnzwecken. Der östliche Planbereich wird durch die Bahnstrecke der Westfälischen Landeseisenbahn tangiert, an die sich ein freies Gelände, das durch eine Gärtnerei genutzt wird, anschließt.

Der Planbereich liegt innerhalb des im Zusammenhang bebauten Stadtkernbereiches. Genehmigungen von Bauvorhaben, die dem Bestand angepasst bisher auf der planungsrechtlichen Grundlage nach § 34 BauGB in dem südlichen und nördlichen Randbereich des Planbereiches erteilt werden konnten, wurden bisher nicht in Anspruch genommen.

Nicht möglich hingegen war die Bebaubarkeit des mittleren Planbereiches aufgrund des fehlenden Planungsrechtes.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes soll nun die Bebaubarkeit dieses Bereiches nördlich der Overhagener Straße sowie das Nebeneinander der verschiedenen Baugebietscharaktere und ihre jeweilige Entwicklung planungsrechtlich geregelt werden.

Da bereits konkrete Nutzungsabsichten des Grundstückseigentümers bestehen, ist es u.a. das Ziel, diese unter Berücksichtigung städtebaulicher Belange planungsrechtlich so umzusetzen, so dass sie dem Gebietscharakter - hier "Allgemeines Wohngebiet" - entsprechen.

Die im südwestlichen Planbereich vorhandene Tankstelle soll nach dem Willen des Betreibers in ihrem Bestand gesichert werden, jedoch mit der Möglichkeit einer Um-

strukturierung nach heutigem Standard. Aktuelle Anforderungen aus den Bereichen Umweltschutz und Marketing sollen dabei berücksichtigt werden.

Um die Nahversorgung der Bevölkerung für diesen Bereich zu ergänzen, soll im südöstlichen Planbereich ein neuer Standort für einen Nahversorgungsladen geschaffen werden. Es ist daher vorgesehen, östlich der Tankstelle an der Overhagener Straße ein Lebensmitteleinzelhandelsgeschäft mit einer Verkaufsfläche von ca. 650 qm anzusiedeln.

Entsprechend der umgebenden Nutzung ist beabsichtigt, im nördlichen Planbereich eine Wohnbaunutzung zuzulassen.

### **3. Begründung der Festsetzung**

#### **3.1 Art der baulichen Nutzung**

Im Planbereich wird, aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und unter Berücksichtigung der umliegenden Gebietsarten, ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

In dem südöstlich gelegenen Planbereich (WA1-Gebiet) werden neben der Absicht, hier einen Lebensmittelmarkt zu errichten, die Nutzungen des Allgemeinen Wohngebietes gem. § 4 der Baunutzungsverordnung mit Ausnahme der Gartenbaubetriebe und Tankstellen zugelassen. Diese Nutzungsarten wurden ausgeschlossen, da sie zum einen wie beim Gartenbaubetrieb zu flächenintensiv sind und außerhalb des Innenstadtbereiches günstigere Standorte zur Verfügung stehen, zum anderen, da, wie beim Tankstellenbetrieb, neben der vorhandenen Anlage eine mögliche Häufung dieser verkehrsintensiven Nutzung und ihrem Störpotential auszuschließen ist.

Der südwestliche Planbereich wird durch den Standort der Tankstellenanlage geprägt. Der Betreiber der Anlage - diese hat Bestandschutz - beabsichtigt, den Gebäudekomplex im westlichen Teil umzustrukturieren, um sie den zukünftigen Erfordernissen - Erweiterung des Warenangebotes - des Marktes anzupassen.

Die Planungen sehen daher den Abriss des vorhandenen Büros/Service-Shop und dessen Wiedererrichtung nördlich dieser Anlage vor. Um das von einer solchen Anlage ausgehende Störpotential auf die angrenzenden Wohnnutzungen nicht zu erhöhen, wurde auf der Grundlage dieser Vorgaben der Betrieb durch die Festsetzung der überbaubaren Flächen so eingeschränkt, dass eine Erweiterung über das geplante Maß hinaus ausgeschlossen wird.

Bei einer Aufgabe des Tankstellenstandortes ist beabsichtigt, diesen Bereich einer wohnverträglichen Nutzung zuzuführen.

Den städtebaulichen Vorgaben entsprechend soll hier dann langfristig - entgegen dem Bestand - eine straßenbegleitende Bebauung angestrebt werden. Diese Zielsetzung erfordert dann eine Änderung des Bebauungsplanes hinsichtlich der Festsetzungen dieses Bereiches.

Aus den v.g. Gründen wird daher festgesetzt, dass im südwestlichen Planbereich (WA2-Gebiet) zur Zeit nur die Errichtung einer Tankstelle - unter Ausschluss der übrigen Nutzungsarten - zulässig ist.

Im nördlichen Planbereich (WA3-Gebiet) wurde mit Rücksicht auf die angrenzende Wohnnutzung und die bestehenden bzw. geplanten teils engen Erschließungsstraßen die für diesen Bereich weniger verträglichen Nutzungsarten aus dem Zulässigkeitskatalog der Baunutzungsverordnung ausgeschlossen.

Ausgeschlossen wurden die Ausnahmen nach § 3 Nr. 1 - 5, da diese zusätzlich zu den anderen hier vorhandenen und zukünftigen Nutzungen möglicherweise zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und zu einer zusätzlichen Lärmbelästigung führen würden. Da für Beherbergungsgewerbe, nicht störende Gewerbebetriebe und Anlagen der Verwaltung geeignetere Standorte im Stadtbereich zur Verfügung stehen und Tankstellen in der Regel an belasteten Hauptverkehrsstraßen ihren Standort finden sollen, soll hier auf die ausnahmsweise Zulassung dieser Nutzung verzichtet werden.

Ebenfalls ausgeschlossen werden die Ansiedlung von Gartenbaubetrieben und aus dem Zulässigkeitskatalog nach Abs. 2 Nr. 3 die Anlagen für sportliche Zwecke. Beide Nutzungsarten sind in der Regel sehr flächen- und teils verkehrsintensiv und finden in dem kleinen nördlichen Plangebiet nicht die hierfür notwendigen Standortvoraussetzungen.

### **3.2 Maß der baulichen Nutzung**

Die den Planbereich umgebende Bebauung ist eine überwiegend zweigeschossige Wohnbebauung mit teils sehr hohen aus dem Gelände ragenden Kellergeschossen. Eine Ausnahme bildet hier eine Gruppe von 3 Wohngebäuden am nördlichen Rand des Stiches der Von-Hoerde-Straße. Aufgrund dieser Vorgabe wurde innerhalb des Planbereiches die Zweigeschossigkeit als Höchstgrenze festgesetzt.

Da hier in Anlehnung an den umliegenden Baubestand und aus städtebaulichen Gründen eine in Maßen verdichtete Bebauung wünschenswert ist, soll innerhalb des Plangebietes eine zweigeschossige Bebauung mit einer Grundflächenzahl von 0,4 und einer Geschossflächenzahl von 0,8 ermöglicht werden.

Durch diese Werte wird angestrebt, innerstädtisches Gelände unter Berücksichtigung ökonomischer wie ökologischer Belange sinnvoll zu nutzen.

Des weiteren wird im Plangebiet in Anlehnung an den umliegenden Bestand die offene Bauweise festgesetzt.

Die Bauflächen wurden in ihrer Größe, Form und Lage so gewählt, dass sie die konkreten Planungsabsichten des Investors unter weitestgehender Berücksichtigung der nachbarschaftlichen Interessen aufgreifen.

## **4. Verkehrsflächen**

### **4.1 Äußere und innere Erschließung**

Der Planbereich ist bezüglich der äußeren Erschließung im Norden durch den Stich der Von-Hoerde-Straße und im Süden durch die Overhagener Straße ausreichend an das örtliche sowie regionale Straßennetz angeschlossen.

Die Erschließung des Planbereiches erfolgt durch eine Planstraße östlich der Tankstelle mit Anbindung an die Overhagener Straße. Aufgrund der besseren Orientier-

barkeit soll der Einmündungsbereich dieser Straße den umliegenden Straßen entsprechend konventionell nach dem Separationsprinzip ausgebaut werden, um dann nach Norden hin als Mischfläche weitergeführt an den Stich der Von-Hoerde-Straße anzubinden.

Diese Maßnahme ermöglicht Ver- und Entsorgungs- sowie Rettungsfahrzeugen bei Bedarf, diesen Bereich zu durchfahren, ohne, wie bei Stichstraßen notwendig, auf separat angelegten Flächen wenden zu müssen.

Von der Planstraße aus soll der mittlere Planbereich mit der beabsichtigten Wohnnutzung sowie die dem geplanten Lebensmittelmarkt vorgelagerte Stellplatzfläche mit ihren 2 Ein- und Ausfahrtsbereichen erschlossen werden.

Lediglich die Erschließung der beiden nördlichen Grundstücke erfolgt über die vorhandene Stichstraße, um hier weitere unzumutbare verkehrliche Belastungen auszuschließen.

Durch eine Sperranlage innerhalb der nördlichen Planstraße soll gewährleistet sein, dass wohngebietsbelastende Durchgangsverkehre mit Ausnahme der Ver- und Entsorgungs- sowie Rettungsfahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer unterbunden werden.

Innerhalb des Plangebietes sind Stellplätze nur innerhalb der hierfür ausgewiesenen Flächen sowie Garagen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Diese Festsetzung gewährleistet den Ausschluss der Verkehre aus den Ruhezeiten der Grundstücke.

Der Bau von Stellplätzen führt gegenüber dem heutigen Zustand - einer Ackerfläche - insbesondere im Bereich des geplanten Marktes zu einer starken Versiegelung der Grundstücke.

Um die negativen Auswirkungen dieser Versiegelungen zu mindern, wurde auf der Grundlage des Baugesetzbuches sowie der Landesbauordnung festgesetzt, dass Stellplätze innerhalb des WA1- und WA3-Gebietes nur mit einer wasserdurchlässigen Oberfläche angelegt werden dürfen.

Durch diese Maßnahme soll die weitgehende Versickerung des Regenwassers auf den eigenen Grundstücken erreicht werden.

Das WA2-Gebiet mit der Festsetzung "Tankstelle" wurde von diesen Festsetzungen ausgeschlossen, da hier mit bodenbelastenden Stoffen gehandelt wird und diesbezüglich gesonderte Umweltauflagen zu beachten sind.

## **4.2 Öffentlicher Nahverkehr**

Das Plangebiet ist durch Buslinien auf der Overhagener Straße an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen.

## 5. Ver- und Entsorgung

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

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

Das Oberflächen- und Schmutzwasser wird nach dem Trennsystem über die vorhandene Kanalisation der Kläranlage bzw. dem Vorfluter zugeführt. Ein hoher Versickerungsgrad des Niederschlagswassers wird durch entsprechende Festsetzungen angestrebt. Eine vollständige Versickerung des Wassers -z.B. von Dachflächen- ist aufgrund der Bodenbeschaffenheit (Schluff) nicht möglich. Ein ortsnahe Gewässer ist nicht vorhanden.

Den Belangen des § 51a LWG wird durch eine projektbezogene Rückhaltung im Zuge der Baugenehmigungen und die getrennte Abführung und Einleitung in die südliche Umflut soweit wie möglich entsprochen.

Die Abfallbeseitigung erfolgt auf der nach § 4 Abs. 1 AbfBG genehmigten Anlage.

## 6. Lärmschutz

### Immissionen

Der Planbereich mit seinen Wohnbauflächen (WA-Gebiet) ist durch den Verkehrslärm der Overhagener Straße, den Bahnbetrieb der Westf. Landeseisenbahn und den vorhandenen Tankstellenbetrieb vorbelastet. Als weitere Emissionsquelle ist ein Lebensmittelnahversorgungsmarkt mit ca. 650 qm Verkaufsfläche geplant.

#### *a) Lärmauswirkungen durch die Tankstelle und den geplanten Lebensmittelmarkt*

Seitens des Investors wurden Gutachten zur Situation des Tankstellenbetriebes und des geplanten Lebensmittelmarktes in Auftrag gegeben, die die zu erwartenden Schallimmissionen an der nächstgelegenen Wohnbebauung untersuchten.

Das geplante Objekt ist als SB-Markt mit eingeschränktem Warenangebot - ca. 650 qm Verkaufsfläche - konzipiert.

Der Eingang befindet sich im südlichen Bereich des Betriebsgeländes zur Overhagener Straße hin. Von hier aus erfolgt auch die Einfahrt der Kunden. Im westlichen und südlichen Bereich des Geländes ist die größte Anzahl der Kfz-Stellplatzflächen ausgewiesen. Die Anlieferung der Waren ist aufgrund des eingeschränkten Sortimentes auf 3 Lkw wöchentlich beschränkt und erfolgt an der Nordseite des Gebäudes.

Die Betriebszeit des SB-Marktes soll montags bis freitags in der Zeit von 8.30 Uhr bis 18.30 Uhr und samstags in der Zeit von 8.30 Uhr bis 13.00 Uhr liegen.

Die Auslieferung der Waren soll mit den Spediteuren vertraglich auf die Zeit zwischen 7.00 Uhr und 19.00 Uhr festgeschrieben werden. Die Ausfahrmöglichkeit im nordwestlichen Bereich des Parkplatzes soll aufgrund der möglichen Belästigung der direkten Anwohner den Kunden nicht ermöglicht werden.

Als immissionsrelevante Quellen wurden in dieser schalltechnischen Untersuchung die Abstrahlung der Dachflächen und die Schallimmissionen der Lkw- und Pkw-Bewegungen sowie die Schallimmissionen der Be- und Entlüftungsanlage und der Kühlaggregate berücksichtigt.

Weitere immissionsrelevante Tätigkeiten werden nicht durchgeführt.

Die Schallimmissionen, die durch Einkaufswagen verursacht werden, werden, wenn sie sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden, als nicht immissionsrelevant eingestuft.

Aus dem Betrieb des geplanten SB-Marktes haben die gutachterlichen Berechnungen folgende Beurteilungspegel ergeben:

| <b>Immissionspunkt</b>   | <b>Beurteilungspegel in<br/>dB(A)<br/>tags/nachts</b> |
|--------------------------|-------------------------------------------------------|
| 1. Overhagener Str. 11   | Lr = 49/9                                             |
| 2. Overhagener Str. 15   | Lr = 50/6                                             |
| 3. Von-Hoerde-Str. 6     | Lr = 41/2                                             |
| 4. gepl. Haus nordwestl. | Lr = 50/9                                             |
| 5. gepl. Haus nördlich   | Lr = 53/8                                             |
| 6. Overhagener Str. 18   | Lr = 48/30                                            |

Neben den Schallimmissionen, die durch den geplanten SB-Markt verursacht werden, wurden hier auch die Schallimmissionen, die durch den bestehenden Tankstellenbetrieb verursacht werden, berücksichtigt.

Die Tankstelle wurde im Jahre 1989 im Rahmen des Neubaus von 2 Portalwaschanlagen schalltechnisch untersucht. Die berechneten Werte wurden bei der Gesamtbeurteilung übernommen.

Nachfolgend sind die Beurteilungspegel aufgeführt, die durch den SB-Markt und die bestehende Tankstelle verursacht werden (Gesamtbeurteilungspegel):

| <b>Immissionspunkt</b>                     | <b>Beurteilungspegel in<br/>dB(A)<br/>tags/nachts</b> |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 1. Overhagener Str. 11                     | Lr = 52/9                                             |
| 2. Overhagener Str. 15                     | Lr = 55/6                                             |
| 3. Von-Hoerde-Str. 6                       | Lr = 48/2                                             |
| 4. gepl. Wohnhaus nordwestl.               | Lr = 53/9                                             |
| 5. gepl. Wohnhaus nördl. des<br>SB-Marktes | Lr = 54/8                                             |
| 6. Overhagener Str. 18                     | Lr = 48/30                                            |

Während der Nachtzeit gehen von der Tankstelle keine immissionsrelevanten Geräusche aus.

Da die berechneten Immissionen beider Gewerbebetriebe zusammen die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für ein WA-Gebiet (tags 55 dB(A), nachts 40/45 dB(A)) nicht überschreiten, sind Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich.

Bei einer Erweiterung bzw. Umstrukturierung des Tankstellenbetriebes ist die Immissionsituation neu zu überprüfen und falls erforderlich, sind im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens Lärmschutzmaßnahmen passiver oder aktiver Art zu fordern.

*b) Lärmauswirkungen der Overhagener Straße*

b1) Ermittlung der Verkehrsbelastung auf der Grundlage des Verkehrsrahmenplanes

Die Emissionen der Overhagener Straße wurden auf der Grundlage der Verkehrsrahmenplanung der Stadt Lippstadt, Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung 1988 - Südtangente - von 1990, seitens der Verwaltung unter "Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau" - DIN 18005 Teil I - Ausgabe Mai 1987, untersucht.

Die Verkehrsbelastung der Overhagener Straße ist nach dem Ergebnis der Verkehrsrahmenplanung stark abhängig von der zukünftigen Verkehrsplanung im südlichen Stadtgebiet. Planungen wie die Südtangente, die verlängerte Bahnhofstraße, der Anschluss des Roßfeldes an die B 55 und die Planung hinsichtlich der Bahnunterführungen werden die heutigen Belastungen zukünftig je nach Wahl und Zeitpunkt der Realisierung der Planvorstellung verschieden stark reduzieren. Da jedoch alle Straßenplanungen noch nicht rechtlich gesichert sind, wurde im folgenden von den Belastungen des vorhandenen Netzmodells O - Prognosebelastung - ausgegangen.

Hiernach ist eine Belastung von 5.848 Kfz-E im Zeitraum von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr auf dem betreffenden Abschnitt der Overhagener Straße vorhanden.

Daraus ergibt sich als Tagesbelastung eine Verkehrsmenge von ca. 17.544 Pkw-E/d, was unter Berücksichtigung der in DIN 18005 angegebenen Faktoren einer stündlichen Verkehrsmenge von 916 Kfz tags und 185 Kfz nachts entspricht.

Da für die Prognose keine detaillierten Werte für den Anteil der Lkw vorliegen, wird für die Berechnung mit dem nach der DIN 18005 vorgegebenen Lkw-Anteil für Gemeindestraßen (innerorts) gerechnet. Demnach sind 10 % Lkw-Anteil am Tag und 3 % Lkw-Anteil in der Nacht zu berücksichtigen.

Auf der Grundlage dieser ermittelten Belastungswerte wurden die Mittelungspegel, unter Berücksichtigung von Korrekturfaktoren wie Straßenoberfläche und zulässiger Geschwindigkeit ( $V < 50 \text{ km/h}$ ) errechnet. Es ergaben sich folgende Tag-/Nachtwerte im Abstand von 25 m zur Immissionsquelle:

Mittelungspegel = 65,5 dB(A) tags  
Mittelungspegel = 55,3 dB(A) nachts

Da die nächstgelegene Fassade etwa 14 m von der Fahrbahn gelegen ist, ergibt sich hier ein um ca. 3,5 dB erhöhter Belastungswert. Hier sind demnach Belastungen von 69 dB(A) am Tage und 58,8 dB(A) in der Nacht vorhanden.

Das Plangebiet ist als Allgemeines Wohngebiet vorgesehen. Die schalltechnischen Orientierungswerte betragen 55 dB(A) am Tage und 45 dB(A) in der Nacht.

Die höchsten Überschreitungen sind mit 14 dB am Tage zu verzeichnen. In der Nacht sind sie nur geringfügig (13,8 dB) darunter.

Nach Bild 19 der DIN 18005 werden bei freier Schallausbreitung ohne Berücksichtigung mindernder Abschirmungen die Orientierungswerte der DIN 18005 erst bei ca. 230 - 240 m Entfernung eingehalten. Damit befinden sich alle vorgesehenen Gebäude im Bebauungsplan innerhalb der Entfernung in der die Orientierungswerte überschritten sind.

**b2) Ermittlung der Verkehrsbelastung auf der Grundlage von Verkehrszählungen und ihrer Hochrechnung für den Prognosezeitraum bis 2010**

Im Jahr 1995 wurden Verkehrszählungen im fraglichen Abschnitt der Overhagener Straße durchgeführt. Hiernach ergaben sich folgende Verkehrsbelastungen:

In der Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr 9765 Pkw. u. 802 Lkw  
Lkw-Anteil 7,6 %  
am Gesamtverkehr

In der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr 639 Pkw u. 65 Lkw  
Lkw-Anteil 9,2 %  
am Gesamtverkehr

Bei einer durchschnittlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens von 1,15 % pro Jahr - diese Steigerung ergibt sich aus Trendprognosen der Straßenbauverwaltung - ist bis zum Jahr 2010 mit einer um 20 % höheren Verkehrsmenge zu rechnen.

Ausgehend von der zeitlichen Verteilung der Verkehrsmengen und ihrer Lkw-Anteile, wie sie im Rahmen der Verkehrszählung festgestellt wurden, ergeben sich folgende Verkehrsmengen:

|              |                      |
|--------------|----------------------|
| 6.00 - 22.00 | 11725 Pkw u. 962 Lkw |
| 22.00 - 6.00 | 767 Pkw u. 78 Lkw    |

Die führt zu folgenden maßgebenden stündlichen Verkehrsbelastungen:

|      |                              |
|------|------------------------------|
| tags | 793 Kfz (Lkw-Anteil = 7,6 %) |
|------|------------------------------|

|        |                              |
|--------|------------------------------|
| nachts | 106 Kfz (Lkw-Anteil = 9,2 %) |
|--------|------------------------------|

Auf der Grundlage dieser Belastungswerte wurden die Mittelungspegel unter Berücksichtigung von Korrekturfaktoren wie Straßenoberfläche und zulässiger Geschwindigkeit ( $v < 50$  km/h) errechnet. Es ergaben sich folgende Tag-/Nachtwerte im Abstand von 25 m zur Immissionsquelle:

Mittelungspegel = 63,5 dB(A) tags  
Mittelungspegel = 55,5 dB(A) nachts

### b3) Bewertung der beiden Ermittlungsverfahren für die Lärmbelastung

Die Ergebnisse der Lärmbelastungen, die auf Grundlage der Verkehrsrahmenplanung bzw. auf der Basis der hochgerechneten Verkehrszählung ermittelt worden ist, zeigen nur geringfügige Abweichungen bei den Nachtwerten (0,2 dB(A)), aber auch relativ geringe Unterschiede bei den Tagwerten (2,0 dB(A)) auf. Für die Ermittlung der Schutzmaßnahmen wird im weiteren Verfahren jedoch von den Ergebnissen, die bei der Berechnung auf der Basis des Verkehrsrahmenplanes ermittelt wurden, ausgegangen, um für den Prognosezeitraum auszuschließen, dass die Schutzmaßnahmen zu gering dimensioniert bzw. der belastete Immissionsbereich zu gering bemessen sein könnte.

### c) Lärmauswirkungen der WLE-Linie

Zur Zeit verkehren auf der WLE-Linie in der Tagzeit 19 Züge.

In der Nachtzeit findet zur Zeit kein Zugverkehr statt. Im fraglichen Abschnitt beträgt die Geschwindigkeit der Züge ca. 40 km/h. Die mittlere Länge der Züge liegt bei knapp unter 200 m. Nach Aussage der WLE wird durch neue Beförderungsverträge die Strecke zukünftig von 6 weiteren Zügen befahren werden.

Aus Personalkostengründen ist man zwar darauf bedacht, diese Züge möglichst in der Tagzeit verkehren zu lassen, jedoch können Fahrplangründe dazu führen, dass diese zumindest teilweise in der Nachtzeit verkehren müssen.

Für die weitere Berechnung wird daher von folgenden Voraussetzungen ausgegangen:

- Tagverkehr 23 Züge/16 Std.
- Nachtverkehr 2 Züge/8 Std.
- $V < 40 \text{ km/h}$
- Anteil klotzgebremster Fahrzeuge = 100 %

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben ergaben sich folgende Beurteilungspegel in einem Abstand von 25 m zur Gleisachse:

Beurteilungspegel = 58,7 dB(A) tags

Beurteilungspegel = 51,1 dB(A) nachts

Die nächstgelegenen Fassaden der geplanten Gebäude liegen in einem Abstand von ca. 8 m zur Gleisachse. Hier ergeben sich nun ca. 8 dB höhere Lärmwerte.

(66,7/59,1 dB(A) Tag- /Nachtwert)

Die Orientierungswerte für ein Allgemeines Wohngebiet werden bei der höheren Nachtwertüberschreitung bei etwa 50 m Entfernung zur Gleisachse eingehalten.

### d) Gesamtbeurteilung

Aus der Betrachtung der Lärmbelastungen ist ersichtlich, dass die maßgebliche Belastung aus dem Verkehr der Overhager Straße resultiert.

Die energetische Addition führt am südöstlichen Plangebietsrand an der stärksten belasteten Fassadenecke zu Belastungen von 65,5 dB(A)/ 56,1 dB(A) Tag-/Nachtwert.

Auch wenn mit Realisierung von neu geplanten Straßen im südlichen Kernstadtbereich sich die Verkehrsbelastung verringern wird, sind die erforderlichen Schutzmaßnahmen nach dem heutigen Stand zu dimensionieren.

Bei Neuplanungen ist aufgrund von belastenden Verkehrsemissionen aktiven Maßnahmen der Vorzug vor passiven Maßnahmen zu geben. In der vorhandenen Situation bleibt jedoch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und städtebaulicher Aspekte nur die Möglichkeit, durch passive Maßnahmen der Immissionsbelastung Rechnung zu tragen. Die Überschreitungen erfordern für das gesamte Bebauungsplangebiet neben dem Einbau von Schallschutzfenstern auch schallgedämmte Dauerlüftungen insbesondere in den Schlafräumen.

Ungestörter Schlaf ist gewährleistet, wenn innerhalb der Schlafräume Innenpegel von 30 - 35 dB(A) gewährleistet werden können. Bei Beurteilungspegeln von über 45 dB(A) ist selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster (Spaltlüftung) ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich. Ausgehend von diesen Erkenntnissen sollten daher auch unter Berücksichtigung der durch Gutachten festgestellten Emissionen der Tankstelle und des geplanten SB-Marktes die Fenster und die Dauerlüftungsanlagen einen Mindestdämmwert haben, der dem der Schallschutzklasse 2 der VDI-Richtlinie 2719 entspricht.

Im Bebauungsplan soll daher folgende Festsetzung getroffen werden:

"Bei Um-, An- und Neubauten sind innerhalb des Bebauungsplanbereiches alle Räume, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen und von denen Sichtverbindung zur Overhager Straße bzw. zur WLE-Strecke besteht, mit Fenstern mindestens der Schallschutzklasse 2 der VDI-Richtlinie 2719 mit einem Dämmmaß von  $R_w > 30$  dB zu versehen. Darüber hinaus sind bei Schlafräumen zusätzlich schallgedämmte Dauerlüftungen mit einem Dämmmaß  $R_w > 30$  dB einzubauen."

## **7. Private Grünflächen**

Die Bauflächen werden durch private Grünflächen ergänzt, die durch die Festsetzungen von Hecken und Baumreihen sowohl raumbildende als auch abschirmende Funktionen übernehmen. Durch die Festsetzungen bezüglich der Bepflanzung dieser Grünflächen soll gleichfalls eine Minderung des Eingriffs in die vorhandene Landschaftsstruktur bewirkt werden. Die Auswahl der Pflanzen- und Baumarten entsprechen der diesem Landschaftsraum zuzuordnenden potentiellen natürlichen Vegetation.

## **8. Natur und Landschaft** **Eingriffs- und Ausgleichsbeurteilung**

Durch die Festsetzung des Bebauungsplanes wird eine ca. 0,9 ha große Fläche, bei der es sich um eine intensiv genutzte Ackerfläche handelt, für Verkehrs-, Grün- und Wohnbauflächen in Anspruch genommen. Gem. § 8 BNatSchG finden durch die geplanten Baumaßnahmen Eingriffe in Natur und Landschaft statt, die auf der Ebene der Bauleitplanung zu bewerten und zu kompensieren sind.

Ein Ingenieurbüro hat deshalb den zu erwartenden Eingriff aufgezeigt und bewertet.

Zur Kompensierung des Eingriffs wurden, neben Grünflächen in Form von einförmig bis gut gestalteten Gartenflächen, Grünflächen als Hecken mit eingestreuten Einzelbäumen festgesetzt. Diese sollen neben der Kompensierung auch raumbildende und abschirmende Funktionen übernehmen.

Die Neuanpflanzung soll entsprechend der vorgegebenen Pflanzenliste aus heimischen und standortgerechten Gehölzen erfolgen.

Zur weiteren Minimierung des Eingriffs wurde festgesetzt, dass bis auf den Tankstellbetrieb, die teils recht flächenintensiven Stellplatzflächen - unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Verfahren - mit wasserdurchlässigen Materialien zu erstellen sind.

Aufgrund dieser Festsetzungen ergibt sich bei der Umsetzung der Planungsabsichten somit folgende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen:

Bestand = 1802 Wertepunkte

Planung = 1966 Wertepunkte

Planungsüberschuss = 164 Wertepunkte

Die zu erwartenden Eingriffe werden innerhalb des Planbereiches durch die aufgezeigten Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

Die Bilanzierung ist der Begründung als Anlage beigelegt.

## **9. Ergebnis der Bürgerbeteiligung**

Die frühzeitige Beteiligung der Bürger an der Planung wurde durchgeführt. Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken führten zu keiner grundsätzlichen Änderung der Planungsabsichten.

## **10. Denkmalpflege**

Nach dem heutigen Kenntnisstand werden sowohl im Planbereich wie auch im angrenzenden Bereich keine denkmalpflegerischen Belange berührt.

## **11. Flächenbilanz**

| Flächenart                    | ca. in qm | ca in %    |
|-------------------------------|-----------|------------|
| Wohnbauflächen (WA)           | 9.385     | 91,7       |
| öffentl. Verkehrsflächen      | 805       | 7,9        |
| <u>Fläche für Bahnanlagen</u> | <u>40</u> | <u>0,4</u> |
| Gesamtfläche                  | 10.230 qm | 100 %      |

**12. Überschlägige Kostenermittlung**

|                           |                  |
|---------------------------|------------------|
| Straßenbau                | 110.000 DM       |
| Beleuchtung               | 10.000 DM        |
| Regenwasserkanal          | 35.000 DM        |
| <u>Schmutzwasserkanal</u> | <u>45.000 DM</u> |

gesamt: 200.000 DM

**13. Bodenordnung**

Zur Sicherung der Planung ist ein Umlegungsverfahren nicht erforderlich.

Lippstadt, den 22. Februar 1996

(Dr. Hagemann)  
Techn. Beigeordneter

(Wollesen)  
Dipl.-Ing.