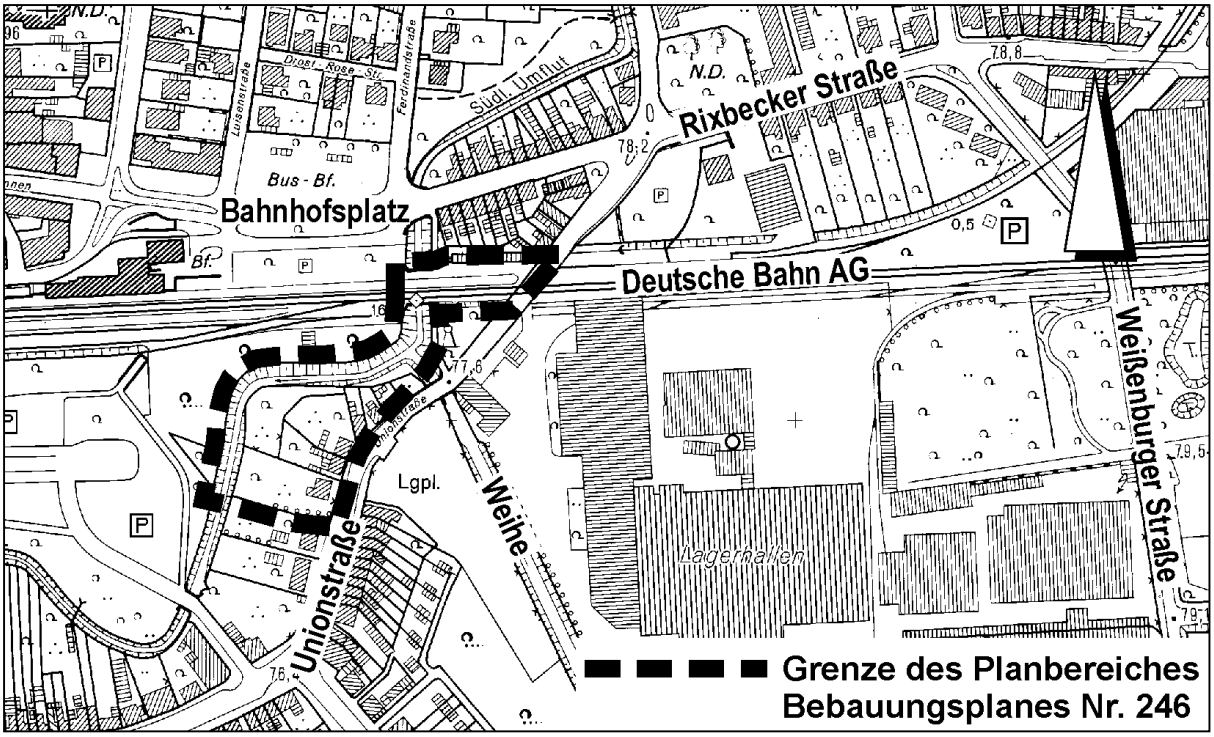
STADT LIPPSTADT

Begründung und Umweltbericht

Bebauungsplan Nr. 246
Südtangente
zwischen Unionstraße und südlicher Umflut

Verfahrensstand: Satzungsbeschluss



Inhaltsverzeichnis

1 Bauleitplanung ... 3
1.1 Flächennutzungsplan ... 3
1.2 Bebauungsplan ... 4
2 Planungsziele und bisheriger Verfahrensgang ... 4
2.1 Verkehrliche Planungsziele ... 4
2.2 Bisheriger Verfahrensgang ... 6
3 Erläuterungen zum Bebauungsplan ... 8
3.1 Art der baulichen Nutzung ... 8
3.2 Maß der baulichen Nutzung ... 8
4 Verkehrserschließung ... 8
Kreuzung und Unterführung Unionstraße/Uniongelände ... 8
Verbindungsstraße zum Südertor ... 8
5 Umweltbericht ... 9
5.1 Standörtliche Gegebenheiten ... 9
5.2 Maßnahmen ... 10
Naturnahe Gestaltung der Weihe ... 10
Gestaltungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen ... 10
6 Ver- und Entsorgung ... 11
Gas, Wasser, Elektrizität ... 11
Versorgungs- und Feuerlöschdruck ... 11
Schmutz- und Regenwasser ... 11
7 Lärmschutz ... 11
7.1 Beurteilung der Immissionsverhältnisse ... 11
7.2 Beurteilung / Schalltechnische Maßnahmen ... 12
8 Flächenbilanz ... 13
9 Überschlägliche Kostenermittlung ... 13

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.

<u>Darstellungen im rechtswirksamen Flächennutzungsplan von 1980</u>
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.

<u>Erläuterung der Änderungen</u>
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.

Auf Grund der Rechtsauffassung der Bezirksregierung ist eine gleichzeitige Festsetzung der Linienführung der Südtangente auf planfestgestellten Bahnflächen vor der Planaufhebung nicht zulässig.
Die Genehmigung der Flächennutzungsplan-Änderung für den Bebauungsplan Nr. 178 Unionstraße / Weißenburger Straße wurde demgemäß von der Aufhebung der planfestgestellten Bahnanlage auf dem ehemaligen Uniongelände abhängig gemacht.
Um den Netzschluss im Verlauf der Südtangente zwischen südlicher Umflut und Unionstraße planungsrechtlich zu sichern, wird durch die parallel geführte 117. Änderung des Flächennutzungsplanes der Teilabschnitt der Südtangente als örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt.

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

1.2 Bebauungsplan

Für den Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 246 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, vier-

streifige 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 Ersatzmaßnamen 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.
Die für die Trasse der Südtangente überplanten Gebäude an der Unionstraße wurden für den Abriss zwischenzeitlich erworben. Das vorhandene Wohngebäude Unionstraße Nr. 18 im Plangebiet soll durch entsprechende Immissionsschutzmaßnahmen in seinem Bestand gesichert werden. Durch die Festlegung der überbaubaren Grundstücksfläche besteht darüber hinaus die Möglichkeit der Erweiterung bzw. der Bau einer zusätzlichen Wohneinheit.

2.2 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 aufzugeben, 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 Rechts-

charakter als Bahnanlage nicht verloren hat, kann die Gemeinde einen Bebauungsplan im Bereich der planfestgestellten Bahnanlagen nicht in Kraft setzen. Das In-Kraft-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.

Aufgrund dieses Sachverhaltes konnte der Bebauungsplan Nr. 178 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 einschließlich der Verlegung der Weihe begrenzt. Die Verbindungsstraße über das ehemalige Uniongelände als Ersatzmaßnahme für den Bahnübergang Weißenburger Straße kann nicht über ein Planfeststellungsverfahren abgesichert werden.
Deshalb wurde ein Weg gesucht, über den inzwischen rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 178 "Ehem. Uniongelände" Baurecht zu schaffen ohne die Bahnanlagen in Frage zu stellen, mit dem Ziel, die Bebauung des ehemaligen Uniongeländes nicht weiter zu behindern und die Durchführung der geplanten Trasse der Südtangente über das ehemalige Uniongelände sicherzustellen.

Die Fläche zwischen der Unionstraße und der südlichen Umflut befand sich bisher im Plangebiet des ersten Entwurfes zum Bebauungsplan Nr. 178 "Unionstraße/Weißenburger Straße", zu dem der Rat bereits einen Satzungsbeschluss gefasst hatte, dessen Verfahren jedoch aus den v. g. Gründen nicht abgeschlossen werden konnte.

Um zwischen den Flächen des Planfeststellungsverfahrens für die Unionstraßenunterführung und dem Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 130 Südertor Planungsrecht zu schaffen, soll der Bebauungsplan Nr. 246 aufgestellt werden.
Auf Grund der unveränderten planerischen Ausgangssituation sollen die mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmten Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes Nr. 178 "Unionstraße/Weißenburger Straße" vollständig in das neue Bebauungsplanverfahren 246 übernommen werden. Auf eine frühzeitige Bürgerbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange soll daher verzichtet werden. Der Bebauungsplanentwurf soll nach dem Aufstellungsbeschluss öffentlich ausgelegt werden.

3 Erläuterungen zum Bebauungsplan

3.1 Art der baulichen Nutzung

Wohnbauflächen
Der Flächennutzungsplan der Stadt Lippstadt stellt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes für die Bebauung entlang der Unionstraße südlich der Bahn Wohnbauflächen dar.

Aufgrund dieser Darstellung der vorhandenen Nutzung und den vorhandenen und geplanten externen Störquellen (Verkehr), die sich negativ auf die Wohnsituation auswirken, wurden die Bauflächen als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Mit Rücksicht auf die vorhandene Bau- und Grundstücksstruktur und die gegebenen Vorbelastungen wurden für diesen Bereich weniger verträgliche Nutzungsarten aus dem Zulässigkeitskatalog der Baunutzungsverordnung, hier Ausnahmen Abs. 3 Nr. 1 bis 5 BauNVO, ausgeschlossen.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Gebäude an der Unionstraße südlich der Weihe wurde in eingeschossiger Bauweise erstellt. Die benachbarte Bebauung ist vollständig zweigeschossig errichtet. Aus diesem Grunde wurde hier als Höchstmaß der Geschossigkeit die Zweigeschossigkeit festgesetzt.

4 Verkehrserschließung

Äußere Erschließung:
Das Plangebiet ist heute über die Unionstraße/Rixbecker Straße wie auch künftig über die geplante Unterführung der Unionstraße an die Berliner Straße B 55 direkt an das übergeordnete Straßennetz angebunden.

Innere Erschließung:

Kreuzung und Unterführung Unionstraße/Uniongelände

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 höher gelegenen Ebene neben den Fahrbahnen. Nach Osten soll die Südtangente mitten durch das ehemalige Uniongelände geführt werden und Anschluss an die Weißenburger Straße finden.

Verbindungsstraße zum Südertor
Parallel zum Bau der Unionstraße soll die Verbindung zwischen der Kreuzung Unionstraße/Uniongelände in westlicher Richtung zum Südertor hergestellt werden. Die

Einmündung 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 Befestigung der Bastion ist im heutigen Verlauf ein Brückenbauwerk vorgesehen.

5 Umweltbericht

5.1 Standörtliche Gegebenheiten

Das Plangebiet des Bebauungsplanes liegt in einer Höhe von 79,5 m über NN in der Geseker Unterbörde im Grenzbereich zur oberen Lippetalung. Dieser Naturraum, der zur unteren Hellwegbörde gehört, ist von Löß bedeckt und wurde wegen der hohen Bodenfruchtbarkeit und der günstigen klimatischen Lage bereits früh von Menschen besiedelt. Die Vegetation aus Eichen-Hainbuchwäldern bzw. Eichen-Auenwäldern und Buchenmischwäldern wurde von Ackerbauern schon in alten Zeiten fast vollständig aufgelichtet.

Zwei Gewässer - die südliche Umflut und die Weihe - fließen durch das Plangebiet. Beide Gewässer wurden (vermutlich im 17. Jh.) künstlich angelegt bzw. umgebaut. Die südliche Umflut ist ein Abzweig der Lippe, während die Weihe in Verbindung mit dem Gieseler-System steht.
Die südliche Umflut, ein ehemaliger Festungsgraben der Altstadt von Lippstadt, erhält in trockenen Sommern ihr gesamtes Wasser aus der Weihe, die wiederum ein künstlicher Arm der Gieseler ist.

Die Entstehung der Umflut als Festungsgraben mit charakteristischem Zick-Zack-Verlauf und regelmäßigem Querprofil schließt eine naturnahe Gewässermorphologie weitgehend aus. Außerdem hat die Benutzung des Gewässers für die Einleitung von Schmutzwasser aus der städtischen Kanalisation über Jahrzehnte hinweg die Entwicklung einer natürlichen Fließgewässerökologie unterbunden.
Viele Gebäude, Straßen oder andere Nutzungsarten wurden bis an die Oberkante der Böschung herangeführt bzw. bildeten die Böschung selber. Im Bewusstsein der Bevölkerung wird die südliche Umflut eher als Entwässerungsgraben denn als Leitstruktur im Stadtbild angesehen.
Das ursprüngliche Einzugsgebiet bzw. der ursprüngliche Verlauf der Weihe lässt sich nicht mehr genau nachvollziehen. Das gilt besonders für den ehemaligen Mündungsbereich, der durch die städtische Bauentwicklung völlig überformt wurde.
Als sehr wahrscheinlich ist ein Einzugsgebiet anzunehmen, das sich südlich parallel zur Westernkötter Straße bis auf die Höhe der Bökenförder Warte erstreckt, nach Osten schwenkt und zwischen Bökenförde und Rixbeck wieder nach Norden dreht, um im Bereich der Hella-Werke sich an den Lippeverlauf anzuschließen.
Der Zeitpunkt der Anbindung der Weihe an die Gieseler lässt sich ebenfalls nicht nachvollziehen. Im Bereich der Einmündung der Weihe in die südliche Umflut an der Unionstraße trennt ein ca. 1 m hohes Holzwehr die Weihe von der südlichen Umflut und verhindert dadurch den Aufstieg von Fischarten aus der südlichen Umflut in das Weihesystem. Das Fehlen des Aales in der Weihe hängt von diesem Umstand ab. Das Vorkommen von Bachneunaugen in dem Gieselersystem stellt eine der wenigen bekannten Flachlandpopulationen dieser Art in Nordrhein-Westfalen dar.

5.2 Maßnahmen

Aufgrund der tiefbautechnischen und verkehrlichen Eingriffe im Plangebiet, hier vor allem die mit dem Bau der Südtangente notwendige Verlegung der Weihe im Einmündungsbereich der südlichen Umflut, ist ein Planfeststellungsverfahren nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz durchgeführt worden. Die Verlegung der Weihe wird nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) planfestgestellt und wurde entsprechend im Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen.
Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach dem Wasserhaushaltsgesetz wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) in Auftrag gegeben.
Neben der Darstellung der landschaftlichen Gegebenheiten als auch der Auswirkungen der Weihe-Verlegung wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie eine umfassende Bestandsaufnahme der Fauna, Flora, der Nutzungen, der Kultur- und sonstigen Sachgüter erarbeitet und deren Ergebnisse bewertet.

Darauf aufbauend wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, der im Plangebiet folgende Zielvorgaben vorgibt:

<u>Naturnahe Gestaltung der Weihe</u>
Der Druck konkurrierender Nutzungsansprüche (Naturschutz, Wohnen, Verkehr) bzw. die Entwicklungszwänge, die durch den beidseitig der Weihe vorkommenden belasteten Boden hervorgerufen werden, lassen eine optimale Gestaltung des neuen Weihebettes nicht zu.

Die 'naturnahe Fließgewässerentwicklung' muss der besonderen Situation im Stadtkernbereich angepasst werden. Kompromisse müssen hingenommen werden, wobei diese auf ein Minimum zu reduzieren sind.
Eine Sicherung des Bachbettes erfolgt nur dort, wo es aus hydrologischen Gründen zwingend erforderlich ist. Generell wird naturtypisches Substrat verwendet. Die Böschungen und Bachbettbreiten sind abwechslungsreich ausgebildet.
An einigen Stellen des neu geschaffenen Bachbettes sollen Vertiefungen (Kolke) eingebaut werden, die sich so auf natürliche Weise mit Schlamm auffüllen. Für die Larven der gefährdeten Bachneunaugen soll hier ein Ersatzlebensraum geschaffen werden.
Die Sohlgleite im Mündungsbereich soll mit einer möglichst geringen Neigung gestalten werden, um die Durchgängigkeit zu gewährleisten.
Eine abschnittsweise ausgeführte Uferbepflanzung trägt zur Entwicklung geeigneter Lebensräume für Tiere und Pflanzen bei.

Es ist zu erwarten, dass sich in einigen Teilbereichen entlang des Ufers Schilf oder Wasserschwadenröhrichte entwickeln. Auch für die übrigen Pflanzen der Uferzonen, wie Froschlöffel, Schwanenblume, Igelkolben, Feigraut u.a.m. werden Standorte gegeben sein.

<u>Gestaltungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen</u>
Nach Fertigstellung der tiefbautechnischen und verkehrlichen Bauarbeiten wird das Landschafts- und Stadtbild im Planungsbereich neu gestaltet um Voraussetzungen für eine naturnahe ökologische Entwicklung - im Rahmen der städtebaulichen Möglichkeiten - dieses Raumes zu schaffen.
Die Art, Auswahl und der Umfang der Einzelmaßnahmen sind detailliert im landschaftspflegerischen Begleitplan zum Bebauungsplan Nr. 178 "Unionstra-

ße/Weißenburger Straße" festgelegt und sollen für den Bereich Unionstraße und südliche Umflut in den neuen Bebauungsplan übernommen werden.

Für die durch den Bebauungsplan zu erwartenden Eingriffe wurde eine Eingriffsbilanzierung nach dem vereinfachten Bewertungsverfahren gem. "Arbeitshilfe für die Bauleitplanung" der Landesregierung Nordrhein-Westfalen durchgeführt. Die zutreffenden Bereiche sind entsprechend in der beigefügten Anlage gekennzeichnet. Die Bilanzierung von Eingriff und Kompensation zeigt, dass durch die festgesetzten Kompensationsmaßnahmen der Eingriff im Plangebiet als ausgeglichen anzusehen ist.
Um die Uferrandzonen zur Entwicklung der Tier- und Pflanzenwelt im Bereich der neu verlegten Weiheführung weitgehend von versiegelten Flächen freizuhalten, sollen Garagen und Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden.

6 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.

7 Lärmschutz

7.1 Beurteilung der Immissionsverhältnisse

Der Bebauungsplan setzt u. a. die Verkehrsflächen für den Streckenabschnitt der Südtangente westlich der Unionstraße bis zur südlichen Umflut fest. Darüber hinaus beschreibt der Bebauungsplan den neuen Verlauf der Weihe, die durch die Beseitigung des schienengleiche Bahnüberganges Unionstraße im Kreuzungsbereich zwischen Unionstraße und Südtangente verlegt werden muss. Nördlich des westlichen Anbindungsastes der Südtangente an die Unionstraße ist im Bebauungsplan der Verlauf der südlichen Umflut sowie der Unterführungsbereich der südlichen Umflut unter der DB-Strecke Soest-Paderborn sowie der Teilabschnitt der DB-Strecke zwischen der Unterführung der südlichen Umflut und dem Überführungsbauwerk der Eisenbahn über die Unionstraße dargestellt.
Im südlichen Teil des Bebauungsplanentwurfes ist auf dem Grundstück Unionstraße 18 Wohnbaufläche (WA) ausgewiesen. Hier soll auf dem vorhandenen Grundstück zukünftig die Errichtung von zweigeschossiger Wohnbebauung mit ausbaufähigen Dachgeschossen innerhalb eines abgegrenzten Baufensters möglich sein. Das Allgemeine Wohngebiet liegt in der unmittelbaren Nachbarschaft des Kreuzungspunk-

tes zwischen der Südtangente und der Unionstraße. Weiter nördlich verläuft die Eisenbahnstrecke Soest-Paderborn. In der Nachbarschaft dieser stark befahrenen Verkehrswege muss mit einer Beaufschlagung der vorgesehenen Wohnbaufläche oberhalb der Orientierungswerte für die städtebauliche Planung gerechnet werden. Im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges Unionstraße und dem Neubau der Südtangente wurden für die Beurteilung der zu erwartenden Immissionen auf die vorhandene Bebauung bereits umfangreiche schallimmissionstechnische Untersuchungen durchgeführt.

Das vorliegende Immissionsgutachten[1] im Rahmen des Bebauungsplanes hat die zu erwartenden Immissionen für die geplante Wohnbaufläche abgeschätzt und die ergänzend erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen für eine mögliche schutzbedürftige Wohnbebauung im Hinblick auf die notwendigen Festsetzungen im Bebauungsplan ermittelt und beschreiben.
Da aus den vorliegenden schallimmissionstechnischen Untersuchungen eine direkte Beaufschlagung des Plangebietes für die vorgesehene Wohnbebauung nicht mit ausreichender Genauigkeit abzuleiten war, wurden die bestehenden Berechnungsmodelle der vorangegangenen Untersuchungen zusammengefügt bzw. mit den zur Verfügung stehenden Mitteln ergänzt, so dass eine näherungsweise Bestimmung der Immissionsverhältnisse im Plangebiet möglich ist. Auf der Grundlage der mittels dieses Berechnungsmodells prognostizierten Immissionsverhältnisse wurden die Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 mit ausreichender Genauigkeit bestimmt.

7.2 Beurteilung / Schalltechnische Maßnahmen

Innerhalb der geplanten WA-Flächen werden die Orientierungswerte für die städtebauliche Planung durch das Zusammenwirken der Verkehrsgeräusche aus den die Bauflächen tangierenden Straßen- und Schienenverkehrswegen erheblich überschritten. Die mit der Gebietsausweisung verbundene Erwartungshaltung an die Wohnruhe kann somit nicht erfüllt werden. Entlang der westlichen Zufahrt der geplanten Südtangente ist an deren Südseite zur Minderung der Immissionen für die hier südlich stehende Wohnbebauung eine Lärmschutzwand von 3,00 m Höhe und ca. 140 m Länge vorgesehen. An der Südseite der östlichen Knotenzufahrt der Verbindungsstraße zur Unionstraße setzt sich diese Wand mit 4,00 m Höhe bis zu den hier stehenden Industriehallen fort. Diese Lärmschutzwände mindern jedoch nur einen Teil der insgesamt auf die vorhandene Bebauung und die geplante Wohnbaufläche einwirkenden Immissionen, insbesondere im Grenzbereich. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen an den maßgeblich die hier vorgesehene Wohnbaufläche beaufschlagenden Verkehrswegen wie z.B. die DB-Strecke sind nicht vorgesehen und wären auch in Bezug zur geplanten Baufläche "WA" wirtschaftlich nicht vertretbar. Von daher ist bei einer Realisierung von neuen Wohngebäuden in dem vorgesehenen Baufenster von einem Selbstschutz durch passive Maßnahmen an den Gebäuden auszugehen.
Durch entsprechende Festsetzungen für den passiven Schallschutz im Bebauungsplan wird auf die Beaufschlagung durch die Verkehrsgeräusche hingewiesen. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten sind die Anforderungen an die

[1] Abschätzung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen für die geplante Wohnbaufläche südlich der Weihe
IBK Dipl.-Ing. F.-J. Kals/Herzogenrath 2004

Luftschalldämmung der Außenbauteile einzuhalten. Die resultierende Schalldämmung der Außenbauteile zu einem Raum ergibt sich aus den Einzeldämmwerten der Teilflächen (Fenster-, Lüfter-, Wand- bzw. Dachfläche usw.) sowie in Abhängigkeit der Größe der Räume. Die erforderliche Schalldämmung der Außenbauteile muss daher bei einer verfestigten Objektplanung für jeden Einzelfall ermittelt werden. Ein verbindlicher Nachweis ist im Baugenehmigungsverfahren zu verlangen.
Die maßgeblichen Außenlärmpegel für die Zuordnung können aus den ermittelten Immissionsbeurteilungspegeln abgeleitet werden. Die maßgeblichen Außenlärmpegel errechnen sich aus den Immissionsbeurteilungspegeln für die Tagzeit zzgl. 3 dB(A) gem. Ziff. 5.5.2 der DIN 4109. Die erforderlichen Schalldämmmaße ergeben sich auf Grund der Raumart innerhalb eines Lärmpegelbereiches. Die DIN 4109 unterscheidet bei den Anforderungen an die Schalldämmung drei verschiedene Raumarten. Bei dem hier vorgesehenen Wohngebiet ist im Wesentlichen von Aufenthaltsräumen in Wohnungen in Einzelfällen auch Büroräumen auszugehen.
Für das oder die geplanten Gebäude innerhalb der Baufläche, für das oder die passive Schallschutzmaßnahmen festzusetzen sind, wurden entsprechende Kennzeichnungen an den Baufensterseiten im Bebauungsplan - Kartenblatt - vorgenommen. Die maßgeblichen Außenlärmpegel wurden aus den berechneten Immissionsbeurteilungspegeln bei freier Schallausbreitung über die Baufläche und für einen fiktiven Gebäudekörper interpoliert.
Die an den Rändern des Baufensters dargestellten Lärmpegelbereiche gelten für die zu dieser Seite ausgerichteten Fassaden des Gebäudes, auch wenn diese Fassaden innerhalb des Baufensters liegen. In Zweifelsfällen sind die höheren Anforderungen zu berücksichtigen.

8 Flächenbilanz

Flächenart	ca. m²	%
Bauflächen (WA)	1.317	15,73
Verkehrsflächen einschl. Bahnflächen	2.998	35,79
Grünflächen	3.162	37,75
Wasserflächen	899	10,73
Bruttofläche	**8.376**	**100 %**

9 Überschlägliche Kostenermittlung

- Grunderwerb/Gebäudeabriss ca.	815.000 €
- Straßenbau/Brückenbau/Lärmschutz ca.	1.039.000 €
Gesamtkosten ca.	**1.854.000 €**

Die vorgenannten Baumaßnahmen sind Teil der Ersatzmaßnahmen für den höhengleichen Bahnübergang Unionstraße und dienen der Wiederherstellung eines funktionsfähigen Verkehrsnetzes. Sie sollen durch Zuwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert werden. Der zu tragende Stadtanteil soll im Investitionsprogramm für die nächsten Jahre veranschlagt werden.

Lippstadt, den 13.05.2004

(Plack)