

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan die Stadt Lippstadt Nr. 171 Dedinghausen "Am Kusel"

1. Bauleitplanung

1.1 *Flächennutzungsplan*

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Lippstadt von 1980 stellt im Planbereich "Flächen für Bahnanlagen", "Flächen für die Landwirtschaft" sowie "Flächen für den Gemeinbedarf" mit den Zweckbestimmungen "Schule", "Hallenbad", "Sporthalle", "Sportanlage" und "Bolzplatz" dar. Des weiteren beinhaltet der Planbereich eine "überörtliche Hauptverkehrsstraße" wie auch eine "Hauptabwasserleitung". Mit der Absicht, nordöstlich des Schulgebäudes auf einer bis dahin landwirtschaftlich genutzten Fläche eine Tennisanlage zu errichten, wurde die 49. Flächennutzungsplanänderung - seit dem 23.12.1992 rechtswirksam - durchgeführt. Dieser Bereich, bisher als "Fläche für die Landwirtschaft" dargestellt, wurde in die angrenzende "Fläche für den Gemeinbedarf" integriert.

1.2 *Bebauungsplan*

Für den überwiegenden Teil des Planbereiches besteht bisher kein Bebauungs- oder Fluchtlinienplan. Der Planbereich überdeckt lediglich in einer kleinen Fläche den östlichen Bereich des anschließenden Bebauungsplanes Dedinghausen Nr. 4 um eine in diesem Plan festgesetzte nicht überbaubare Grundstücks- bzw. Stellplatzfläche, mit straßenbegleitenden Grünflächen. Durch den Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Bahnüberführung "Am Kusel" geschaffen werden.

2. Planungsanlass, -ziele und -darstellung

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt - nach dem Bundesverkehrsplan 1985 - ihre Bahnstrecke von Dortmund nach Kassel so auszubauen, dass hier Züge mit Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h verkehren können. Im Zuge dieses Ausbaues sollen alle höhengleichen Bahnübergänge beseitigt werden. Zu diesem Zweck wurde vom Sommer 1994 an für 1 Jahr die Bahnstrecke im Stadtgebiet stillgelegt, so dass - frei von Verkehr - ein Großteil der Über- bzw. Unterführungen erstellt werden konnte. Unter Aufrechterhaltung des Fahrbetriebes sollen nun neben der bereits erstellten Straßenunterführung in Dedinghausen "Kölner Grenzweg" die noch östlich der Kernstadt gelegenen höhengleichen Bahnquerungen Dedinghausen "Am Kusel" und Rixbeck "Alpenstraße" als Unterführungen ausgebaut werden. Zu Beginn der Planung der Bahnübergänge in den östlichen Stadtteilen ging man davon aus, dass die nächst erreichbare leistungsfähige Bahnquerung im Kernstadtbereich über die Unionstraße verläuft. In Abstimmung mit dem Kreis Soest, als Baulastträger der K 50 (Rixbeck "Alpenstraße") und der K 52 (Dedinghausen "Am Kusel"), wurden alternati-

ve Lagen der Bahnquerungen und neue Trassenführungen auf verkehrliche und umweltverträgliche Faktoren untersucht.

Durch Verhandlungen mit dem Landschaftsverband und dessen Zusage, die Anbindung der K 51 (Roßfeld) an die B 55 zu ermöglichen, bestehen nun andere Voraussetzungen für die Planung der Bahnquerungen in Dedinghausen und Rixbeck. Damit wurden die früheren Planungen, die neben der Neutrassierung der K 51 in Nord-Süd-Richtung zwischen Dedinghausen und Rixbeck (K 51 neu) eine Unterführung mit Einbahnverkehr "Am Kusel" und eine vollwertige Unterführung der "Alpenstraße" vorsahen, verworfen.

Es ist nunmehr beabsichtigt, die Unterführung "Alpenstraße" in Rixbeck mit untergeordneter Funktion für Radfahrer und Fußgänger sowie für den Pkw-Verkehr mit signalgeregeltem Einbahnverkehr zu erstellen. Die K 52 "Am Kusel" in Dedinghausen soll hingegen als vollwertige Bahnquerung - ohne deren Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen - erhalten bleiben. Die Planung - durch den Kreis Soest als Baulastträger der Straße erstellt - sieht hier eine Unterführung mit 6 m breiter Fahrbahn und beidseitigem 1 m breiten Randstreifen vor. Auf der westlichen Seite des Unterführungsbauwerkes wird separat und von der Fahrbahn höhenmäßig abgesetzt, ein im lichten 3 m breiter kombinierter Fuß- und Radweg geführt. Die Durchfahrtshöhen sind im Fahrbahnbereich 4,5 m und im Bereich des Fuß- und Radweges mit 2,5 m ebenfalls ausreichend für die aufzunehmenden Verkehrsarten bemessen.

Das neue Kreuzungsbauwerk liegt im Bereich des bisherigen Bahnüberganges. Die Anrampungen befinden sich überwiegend im Bereich der Trasse der K 52. Bedingt durch die Abmessungen des Bauwerkes ergibt sich jedoch eine geringfügige Verschiebung nach Westen, so dass das ehemalige Bahnwärterhaus - z. Z. bewohnt und vom Tennisverein Dedinghausen genutzt - abgebrochen werden muß.

Diese durch den Kreis Soest erstellte Planung begrenzt den Flächenbedarf und die Neuversiegelung auf ein Mindestmaß und bietet daher den geringsten Eingriff in den Naturhaushalt.

Neben der Planung des Kreuzungsbauwerkes und der Verkehrswege gilt es, im Bebauungsplan die zwischenzeitlich entstandene Tennisanlage südwestlich der Bahntrasse planungsrechtlich zu sichern sowie Kompensationsflächen für den Eingriff in Natur und Landschaft festzusetzen.

3. Flächen für den Gemeinbedarf

Auf der Fläche westlich der Unterführung und südlich der Bahnanlage wurde auf Antrag des Sportvereins Blau-Weiß Dedinghausen eine Tennisanlage erstellt. Diese Fläche wurde im Hinblick auf die umliegende Sportnutzung des Schulzentrums als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung "Tennisanlage" festgesetzt. Das ehemalige Bahnwärterhaus auf dem Gelände wird z. Z. noch bewohnt und vom Tennisverein mitgenutzt. Mit der Neuplanung der Bahnüberführung und der daraus resultierenden Verbreiterung dieses Bauwerkes in westliche Richtung muß dieses Haus abgebrochen werden. Ein Ersatzgebäude soll zu gegebener Zeit westlich des bisherigen Bauwerks innerhalb der Gemeinbedarfsfläche errichtet werden.

4. Verkehrsflächen

Durch die geplante vollwertige Bahnüberführung Am Kusel (K 52) können durch die Berücksichtigung aller Verkehrsarten Anlieger, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Busunternehmen und Rad- und Fußgängerverkehre ihre gewohnte Wegstrecke beibehalten, ohne Umwege in Kauf nehmen zu müssen.

Dies ist insbesondere wichtig für den Busverkehr, der weiterhin zwischen Dedinghausen und Esbeck neben den Siedlungsbereichen auch Ziele wie den Haltepunkte der DB, die Schule und die Sportanlagen bedienen kann.

Parallel zur Fahrbahn ist auf der Westseite ein kombinierter Fuß- und Radweg vorgesehen, der im Bereich des Unterführungsbauwerkes in der Höhenlage getrennt von der Fahrbahn geführt wird.

Aus Gründen der Schulwegsicherung wird die K 52 im Bereich der Wasserstraße mit einer ausreichend bemessenen Mittelinsel als Querungshilfe versehen.

Der Wirtschaftsweg "Am Krumpfen Land" kann nur außerhalb des neuen Trogbauwerkes an die K 52 angeschlossen werden. Der Anschluss erfolgt ca. 80 m nördlich gegenüber der heutigen Einmündung. Das abgeschnittene Wegstück wird rekultiviert. Die Zufahrt des gegenüber gelegenen landwirtschaftlichen Betriebes wird ebenfalls in nördliche Richtung verlegt, da eine höhenmäßige Angleichung an der bisherigen Stelle zu einem zu starken Längsgefälle der Zufahrt führen würde. Parallel zur K 52 und südlich der Bahnlinie wird auf deren Ostseite eine neue Zufahrt den Anschluss der Gaststätte und des landwirtschaftlichen Betriebes sowie den Zugang zum südlichen Bahnsteig gewährleisten.

Aufgrund der Lage des Unterführungsbauwerkes kann man vom landwirtschaftlichen Betrieb aus nicht mehr mit Fahrzeugen parallel zur Bahnstrecke, nördlich des Wohnhauses, aus dem Privatgrundstück heraus in die K 52 einfahren. Hier wird an seiner Südgrenze eine neue Zufahrt geschaffen, die eine Umfahrt des südlich gelegenen Wirtschaftsgebäudes ermöglicht.

Die Zufahrten zum Schulparkplatz können bestehen bleiben. Sie werden höhenmäßig an die neue Fahrbahn der K 52 angeglichen.

Im Zuge des Baues der Unterführung werden Treppenanlagen aus dem Unterführungsbauwerk heraus die Erschließung der Bahnsteige sichern. Für Behinderte, Radfahrer und andere Bahnnutzer wird der Zugang von Norden her über eine Rampenanlage ermöglicht. Der Anschluss des Wirtschaftsweges "Elsternweg" an den parallel zur K 52 geführten Fuß- und Radweg soll ebenfalls über die Rampenanlage gesichert werden.

Der südliche Bahnsteig soll neben der Treppenanlage auch über einen westlich und parallel zur K 52 geführten Weg erreichbar sein. Dieser erschließt neben der Bahn auch die Tennisanlage und soll den Fußgängern, Radfahrern und Versorgungsfahrzeugen dienen. Die Kfz.-Stellplätze für die Tennisanlage wurden im Rahmen der Baugenehmigung auf dem Schulgelände nachgewiesen.

5. Immissionen

Die Deutsche Bahn betreibt ihren Zugverkehr auf einer planfestgestellten Anlage, die sich durch die Aufstellung des Bebauungsplanes nicht ändert. Durch die Umwand-

lung des höhengleichen Bahnüberganges in eine Überführung wird die bestehende Lärmsituation nur unwesentlich verändert. Es ist damit zu rechnen, dass durch den geplanten Anschluss der K 51 in Rixbeck (Roßfeld) an die B 55 die K 52 "Am Kusel" gegenüber der heutigen Situation eine verkehrliche Entlastung erfährt.

Da weder durch den Bahnbetrieb noch mit dem Bau der Überführung der K 52 wesentliche Änderungen beim Verkehrslärm eintreten und auch keine neuen Bauflächen festgesetzt werden, sind Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich.

6. Ver- und Entsorgung

Für die Entwässerung der Gesamtmaßnahme wurde seitens des Kreises ein wasser-technischer Entwurf erstellt. Der Schwerpunkt dieses Entwurfes liegt im Bereich des Unterführungsbauwerkes.

Das Oberflächenwasser im Bereich des Trogbauwerkes wird über eine Kanalleitung, die ca. 300 m nördlich der Baumaßnahme in einen Vorfluter am Bachstelzenweg mündet, abgeführt.

Die Versorgung der unmittelbar an den Planbereich angrenzenden Gebiete mit Wasser, Gas und Elektrizität erfolgt durch die Stadtwerke. Die Gebäude und Anlagen werden an die vorhandenen bzw. im Zuge des Neubaus der Unterführung neu zu erstellenden Leitungsnetze der Ver- und Entsorgung angeschlossen.

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

7. Natur und Landschaft

Eingriffs- und Ausgleichsbeurteilung

Durch den Bau der Unterführung und der anschließenden Verkehrsflächen werden nur im geringen Maße zusätzliche Flächen versiegelt. Ein Ingenieurbüro hat auf der Grundlage des Entwurfes eine ökologische Untersuchung erarbeitet, die die zu erwartenden Eingriffe aufzeichnet und bewertet.

Für den Eingriff, der mit dem Bau der Unterführung verbunden ist, sollte ursprünglich, dies ist im Gutachten so dargestellt, eine landwirtschaftlich genutzte Fläche nördlich der Bahn und östlich der K 52 als Ausgleichsfläche bereitgestellt werden.

Aufgrund bestehender Verträge zwischen der Stadt Lippstadt als Eigentümerin dieser Fläche und einem Landwirt aus Dedinghausen können jedoch diese Flächen nicht in vollem Umfang an diesem Standort und innerhalb des Planbereiches ausgewiesen werden. Die im Gutachten vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen decken insgesamt eine Fläche von ca. 1,3 ha ab. Da aus v.g. Gründen der Eingriff nicht in vollem Umfang auf der landwirtschaftlichen Fläche nordöstlich der Unterführung kompensiert werden kann, werden hierfür weitere in Dedinghausen und z.Z. nicht näher bestimmten Bereiche in Anspruch genommen.

Die in dem Gutachten aufgeführten Kompensationsmaßnahmen wurden den neuen Flächenanteilen angepasst.

Danach wird die ermittelte Kompensationsfläche von 1,3 ha (100 %) wie folgt aufgeteilt:

Fläche I ca. 0,26 ha (22 %)

Diese Fläche - heute Ackerland - liegt innerhalb des Plangebietes nördlich der Bahnlinie und östlich des Wirtschaftsweges "Am krummen Land" und soll zukünftig zu einer Streuobstwiese entwickelt und extensiv genutzt werden. Die Restfläche (ca. 0,11 ha) zwischen dem Wirtschaftsweg und der Straße "Am Kusel" (K 52) hat eine Insellage, durch die sie keine qualitativ ausreichende Funktion im Naturhaushalt erreicht und somit nicht zur Kompensation herangezogen werden kann. Auf ihr soll sich jedoch eine Hochstaudenflur (Sukzessionsfläche) mit einer Baumgruppe aus Stieleichen entwickeln. Die Anzahl der im Gutachten aufgeführten und im Bebauungsplan festgesetzten Anpflanzungen wurden den neuen Flächenanteilen angepasst.

Fläche II ca. 0,64 ha (53 %)

Diese stadt eigene Fläche - Gemarkung Dedinghausen, Flur 8, Flurstück 57 - liegt im Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 173, nördlich der Bahnlinie und östlich der neuen Bahnunterführung am Kölner Grenzweg. Entsprechend ihrer Nutzung wurde sie als "Fläche für die Landwirtschaft" festgesetzt. Als Kompensationsfläche soll sie, wie im Gutachten dargestellt, einer extensiven Grünlandnutzung (Streuobstwiese) zugeführt werden.

Fläche III ca. 0,4 ha (25 %)

Diese Kompensationsmaßnahme kann im Bereich des Eingriffs oder in dessen näherer Umgebung aus Mangel an geeigneten Flächen nicht verwirklicht werden.

Sofern Kompensationen nicht möglich sind - der § 8a BNatSchG schließt in diesen Fällen Geldleistungen nicht aus - hat der Verursacher gem. § 5 Abs. 3 LG für die verbleibenden Beeinträchtigungen ein Ersatzgeld an den Kreis zu entrichten. Der Kreis Soest - hier der FB Straßenwesen - als Baulastträger des Bahnunterführungsprojekts ist hier der Verursacher des Eingriffs in Natur und Landschaft.

Die Abt. Natur- und Landschaftsschutz des Kreises Soest beabsichtigt, 1997 intensiv genutzte Ackerflächen für Naturschutzzwecke zu erwerben, um auf ihnen Kompensationsmaßnahmen durchzuführen.

Der FB Straßenwesen wird daher in Absprache mit der Abt. Natur- und Landschaftsschutz die Kosten für den Ankauf der schon konkret zu benennenden Flächen übernehmen.

Die Kosten für den Erwerb der 0,4 ha großen Fläche einschließlich der beabsichtigten Kompensationsmaßnahmen betragen nach Auskunft der Unteren Landschaftsbehörde ca. 50.000 DM.

Die Ersatzgeldzahlung wird spätestens mit dem Baubeginn der Bahnquerungsmaßnahme fällig.

8. Ergebnis der Bürgerbeteiligung

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 (1) BauGB wurde am 28.11.1995 durchgeführt. Bedenken und Anregungen die eine grundsätzliche Änderung der Planung zur Folge gehabt hätten, wurden nicht vorgebracht.

9. Flächenbilanz

1. Fläche für die Landwirtschaft	13.030 qm
2. Fläche für den Gemeinbedarf	1.860 qm
3. Verkehrsflächen (einschl. Straßenbegleitgrün)	9.080 qm
4. Fläche für Bahnanlagen	4.380 qm
5. Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft	3.760 qm
Gesamtfläche	= 32.110 qm

10. Bodenordnung

Zur Durchführung der Ziele des Bebauungsplanes ist ein Umlegungsverfahren gem. § 45 ff BauGB nicht vorgesehen.

Lippstadt, den 13.02.1997

(Dr. Hagemann)
Techn. Beigeordneter

(Fiedler)
Dipl.-Ing.