

# BEGRÜNDUNG

## zu dem Bebauungsplan der Stadt Lippstadt Nr. 172 Aufhebung plangleicher Bahnübergänge an der Strecke der Deutschen Bundesbahn

**hier: Bebauungsplan Nr. 172 Dedinghausen "Zum Erlenbruch"**

### Inhaltsverzeichnis

1	Planungsanlass und -ziele.....	2
1.1	Aufhebung plangleicher Bahnübergänge im westlichen Stadtgebiet.....	2
1.2	Aufhebung plangleicher Bahnübergänge im Bereich der Kernstadt Lippstadt .....	3
1.3	Aufhebung plangleicher Bahnübergänge im östlichen Stadtgebiet .....	4
2	Auswirkungen auf die Umwelt .....	6
2.1	Eingriff in Natur und Landschaft .....	6
2.2	Lärmschutz .....	6
2.3	Bebauungsplan Nr. 166 Bahnübergang Kaldewei.....	7
2.4	Bebauungsplan Nr. 167 Am Brüggenpott Herringhausen .....	9
2.4.1	Verkehrliche und städtebauliche Situation.....	9
2.4.2	Baugebietsfestsetzungen .....	9
2.5	Dorfgebiet .....	9
2.6	Allgemeines Wohngebiet.....	10
2.6.1	Verkehr .....	10
2.6.2	Grünflächen und Ausgleichsmaßnahmen.....	10
2.6.3	Fläche für die Abwasserbeseitigung (Pumpwerk) .....	11
2.7	Bebauungsplan Nr. 168 Im Nahtfeld/Am Schloßpark Overhagen .....	11
2.7.1	Verkehrliche und städtebauliche Situation.....	11
2.7.2	Baugebietsfestsetzungen .....	12
2.7.3	Verkehr .....	12
2.7.4	Wald, Grünflächen und Ausgleichsmaßnahmen .....	13
2.7.5	Fläche für die Abwasserbeseitigung (Pumpwerk) .....	13
2.7.6	Immissionsschutz .....	14
2.8	Bebauungsplan Nr. 169 Weißenburger Straße .....	14
2.8.1	Bestand und Planungsziele .....	14
2.8.2	Festsetzungen .....	15
2.8.3	Verkehrsflächen.....	15
2.8.3.1	Immissionsschutz, Straßenverkehr .....	15
2.8.3.2	Immissionsschutz, Altlasten.....	16
2.8.3.3	Immissionsschutz, Bahnstrecke.....	16
2.8.3.4	Bauflächen .....	17
2.8.3.5	Grünflächen, landschaftspflegerischer Begleitplan .....	17
2.8.3.6	Kosten.....	19
2.9	Bebauungsplan Nr. 170 Alpenstraße Rixbeck.....	19
2.10	Bebauungsplan Nr. 171 Am Kusel Dedinghausen .....	20
2.11	Bebauungsplan Nr. 172 Zum Erlenbruch Dedinghausen .....	21
2.12	Bebauungsplan Nr. 173 Zur Meerpfanne/Kölner Grenzweg Dedinghausen .....	22
2.12.1	Festsetzung von Bauflächen .....	23
2.12.2	Flächen für Lärmschutzanlagen .....	23
2.12.3	Flächen für die Landwirtschaft und Wald.....	24
2.12.4	Verkehrsflächen.....	25
2.12.5	Überschlägige Kostenermittlung gem. § 9 Abs. 8 BauGB .....	26
2.12.6	Flächenbilanz.....	26

## **1 Planungsanlass und -ziele**

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt, ihre Strecke von Dortmund nach Kassel durch Lippstadt auszubauen, so dass hier Intercity-Züge mit höheren Geschwindigkeiten - bis zur 200 km/h - verkehren können. Zu diesem Zweck sollen die plangleichen Bahnübergänge beseitigt werden. Sofern klassifizierte Straßen die Bahn kreuzen, wird die Führung neuer Straßentrassen einschließlich geplanter Unter- bzw. Überführungen durch Planfeststellungsverfahren des jeweiligen Straßenbaulastträgers betrieben. Im westlichen Stadtgebiet handelt es sich hierbei um die Landstraße 848, die Flurstraße im Stadtteil Benninghausen und die 636, die Herringhauser Straße in Herringhausen. In den östlichen Stadtteilen ist ein Bauleitplanverfahren für eine neue Straßentrasse zwischen der Kreisstraße 50 Alpenstraße und der Kreisstraße 52 Am Kusel in Vorbereitung. Der Rat der Stadt Lippstadt hat beschlossen, für den Neubau der Kreisstraße 51 einen Bebauungsplan aufzustellen.

Die Deutsche Bundesbahn erwägt, für einen Zeitraum einen Teilabschnitt der Strecke stillzulegen, so dass - frei von Verkehr - die jeweiligen Unter- bzw. Überführungen gebaut werden können. Daher ist beabsichtigt, die Bauleitplanverfahren zugunsten dieser Baumaßnahmen zügig abzuschließen, um einzelne Baumaßnahmen noch im Sommer 1993 beginnen zu können. Hierdurch können ggf. hohe Beträge eingespart werden, die ansonsten für die Streckensicherung und zusätzliche andere Maßnahmen erforderlich wären. Vor Einleitung der Bauleitplanverfahren sind in mehreren Bürgergesprächen in allen Stadtteilen insbesondere unter Würdigung der Interessen der landwirtschaftlichen Betriebe mögliche Alternativen für die Anlage von Unter- bzw. Überführungen diskutiert worden. Im Ergebnis hat sich der Planungs- und Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Lippstadt für die u.g. Lösungen ausgesprochen. Nach Erstellung tiefbautechnischer Entwürfe wurden die Bauleitpläne in den betroffenen Stadtteilen in Bürgergesprächen vorgestellt und eingehend erörtert. Im Folgenden werden, bezogen auf die in den nachfolgenden Übersichtsplänen dargestellten Bahnübergänge, die großräumigen Planungsziele beschrieben. Die Darstellung und Begründung der Einzelmaßnahmen eines Bebauungsplanes bzw. der jeweiligen zugehörigen Flächennutzungsplanänderung ist diesem Überblick nachgeschaltet.

### **1.1 Aufhebung plangleicher Bahnübergänge im westlichen Stadtgebiet**

Die westlichen Stadtteile werden durch die regionalen Straßen L 636, die L 848 und die K 42 erschlossen. Die L 848 kreuzt mit einer Überführung südlich des Stadtteiles Benninghausen die Bahnstrecke. Diese Überführung wird durch den Landschaftsverband in einem Planfeststellungsverfahren erneuert. Die Führung der Flurstraße im Überführungsbereich soll sich nur geringfügig ändern. Wesentliche Auswirkungen dieser Planung auf das Verkehrsnetz, die umliegenden Nutzungen bzw. die Umwelt sind nicht zu erwarten. Im Zuge der L 636 östlich des Siedlungsgebietes Herringhausen plant der Landschaftsverband eine Überführung, die ebenfalls über ein Planfeststellungsverfahren verwirklicht werden soll. Diese Überführung erfordert eine neue Straßentrasse, die nach Norden verschwenkt wird.

Im Zuge der dann liegenbleibenden Herringhauser Straße soll eine Fuß- und Radwegeunterführung errichtet werden. Zwischen diesen beiden Regionalstraßen sind heute vier weitere Bahnübergänge vorhanden, von denen der Übergang "Am Brüggenpott" in Herringhausen bereits als Unterführung ausgebildet ist. Aufgrund des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes soll in diesem Bereich auf zwei Bahnübergänge verzichtet werden, nämlich die Übergänge "Niehofs Kamp" und "Auf der Helle". Im Zuge der Straße "Kaldewei" ist beabsichtigt, eine Unter- bzw. Überführung zu errichten, die einerseits die Verbindung der Ortschaften Üunninghausen und Kaldewei gewährleistet, andererseits die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen von Norden her. Das Unter- bzw. Überführungsbauwerk soll an dem Ort des heutigen Bahnüberganges errichtet werden. Im Stadtteil Herringhausen ist beabsichtigt, auf den parallelen, höhen-gleichen Bahnübergang "Auf der Helle" zu verzichten und die bestehende Unterführung "Am Brüggenpott" im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bachbettes der Stein-beeke grundlegend zu erneuern. Dieser Übergang wird grundsätzlich notwendig, weil ohne ihn die landwirtschaftlichen Flächen östlich der Steinbeeke nur unter Benutzung der L 636 und der K 46 Horner Straße bzw. des geplanten Bahnüberganges "Kaldewei" mit großen Umwegen zu erreichen wären.

Westlich der Kernstadt wird der Stadtteil Overhagen durch die Schließung des höhen-gleichen Bahnüberganges "Im Nahtfeld" stark betroffen, da hierdurch nicht nur ein Teil der Wohnsiedlung mit dem Sportgelände, sondern auch der Erholungsbereich westlich der Gieseler von diesem Stadtteil abgeschnitten würde. Daher wird auch hier im Zuge der Straße "Im Nahtfeld" der Neubau einer Unterführung notwendig. Eine Überführung scheidet wegen der Höhenlage der Bahn und der Nähe der Bebauung aus. Dieser Lösung ist die Untersuchung mehrerer Alternativen vorausgegangen, die Über- bzw. Unterführungen zwischen der Kernstadt und Overhagen vorsahen. Eine Planungsvariante strebte eine Unterführung in Fortsetzung der Straße "Auf der Hude" an, deren Bau zugleich eine Querverbindung zwischen der L 636 und K 42 geschaffen hätte.

Diese Straße wäre zugleich wirksam für den Stadtteil Overhagen und die Kernstadt, da sie voraussichtlich die Stirper Straße entlasten würde. Eine weitere Variante sah eine Stadtteilumfahrung vor im Anschluss an die L 636 und die Straße "Am Schloßpark" in Richtung Norden mit einem nach Westen verschwenkten Verlauf zur Straße "Im Nahtfeld". Diese Varianten sind im Übersichtsplan dargestellt. Beide Varianten wurden nicht weiterverfolgt, da sie die angestrebte Verbindung innerorts nach Norden hin in der gewünschten Kleinteiligkeit und Nähe gewährleisteten, sie andererseits bei erster Betrachtung durch den Eingriff in den Landschaftsraum nördlich des Stadtteiles Overhagen erhebliche Probleme aufwarfen.

## **1.2 Aufhebung plangleicher Bahnübergänge im Bereich der Kernstadt Lippstadt**

Im Bereich der Kernstadt befinden sich noch drei plangleiche Bahnübergänge:

1. der Bahnübergang Südertor im Bereich der südlichen Altstadt, innerhalb der Umfluten,
2. der Bahnübergang Unionstraße, südöstlich der Kernstadt, außerhalb der Umfluten,
3. der Bahnübergang Weißenburger Straße im östlichen Kernstadtbereich.

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 55 das Queren der Bahnstrecke. Die Bundesstraße 55 übernimmt im Abschnitt zwischen der Abfahrt Süd und dem

Stadtteil Bad Waldliesborn im Norden der Kernstadt neben dem überregionalen und regionalen Verkehr auch den Verteilerverkehr von den Stadtteilen in Richtung der verschiedensten Ziele der Kernstadt.

Mit der Planfreimachung der verschiedenen v.g. Bahnübergänge wird es notwendig, das vorhandene Straßensystem nördlich der Bahn mit den Straßen südlich der Bahn funktionsgerecht und den städtebaulichen Leitzielen der Stadt entsprechend zu verbinden. Seitens der Stadt Lippstadt wird Wert darauf gelegt, dass insbesondere die kürzlich gebaute Westtangente von der Beckumer Straße (L 822) über die geplante "Verlängerte Bahnhofstraße", über das Gelände des ehem. Güterbahnhofes der Deutschen Bundesbahn, bis hin zur Erwitter Straße einen Anschluss findet.

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:

1. Auf die früher geplante Osttangente soll verzichtet werden.  
Die Bundesstraße 55 soll ihre Funktion übernehmen.
2. Die früher geplante Südtangente soll nunmehr gemeinsam mit der geplanten "Verlängerten Bahnhofstraße" an die Westtangente anknüpfen. Der Bau einer neuen Unterführung im Bereich des Güterschuppens der Deutschen Bundesbahn südlich der Cappelstraße soll eine Verlängerung dieser Südtangente bis hin zur Erwitter Straße, zur Unionstraße und später zur Weißenburger Straße gewährleisten. Als Ziel wird der Anschluss dieser Südtangente an die B 55 gewünscht im Zuge der Straße "Am Roßfeld". Unter der Voraussetzung, dass diese neue Unterführung im Bereich des Güterbahnhofes errichtet wird, soll im Verlauf der Straße Südertor eine großzügige Unterführung für Fußgänger und Radfahrer entstehen.

Während früher aufbauend auf der Planung der Osttangente ein Unterführungsbauwerk im Zuge der Weißenburger Straße vorgesehen war, soll dieses nun im Zuge der Unionstraße entstehen.

Hierdurch soll der Verkehr aus dem südlichen Stadtbereich über die Rixbecker Straße zur Innenstadt sowie in die östliche Kernstadt mit ihren Arbeitsplätzen geleitet werden. Im Zuge der Weißenburger Straße soll zukünftig eine Rad- und Fußwegeunterführung entstehen, die für die Zukunft eine wichtige Verbindung zwischen den Arbeitsplätzen der Hella-Werke nördlich der Rixbecker Straße und den südlichen Stadtquartieren anbietet. Für die v. g. Unterführungen am Güterbahnhof, am Südertor und an der Unionstraße werden eigene Bebauungspläne aufgestellt (Bebauungspläne Nr. 128, 130, 130a, 70).

Da für diese Bereiche die Planungen noch nicht so weit vorangetrieben werden konnten, wird im Zuge der übrigen Bahnübergänge nur die Unterführung im Bereich der Weißenburger Straße mit abgehandelt.

Während früher aufbauend auf der Planung der Osttangente ein Unterführungsbauwerk im Zuge der Weißenburger Straße vorgesehen war, soll dieses nun im Zuge der Unionstraße entstehen.

### **1.3 Aufhebung plangleicher Bahnübergänge im östlichen Stadtgebiet**

Das östliche Stadtgebiet wird - von der Kernstadt kommend - erschlossen durch die L 636 durch die Stadtteile Esbeck und Hörste sowie die K 51 durch Rixbeck und Deding-

hausen in Richtung Ehringhausen. Untereinander sind diese Stadtteile in Nord-Süd-Richtung verbunden durch die K 50 mit dem Bahnübergang "Alpenstraße" in Rixbeck und die K 52 mit dem Bahnübergang "Am Kusel" in Dedinghausen. Neben diesen v. g. Bahnübergängen befinden sich nördlich von Dedinghausen der Übergang "Zum Erlenbusch" und am Nordostrand Dedinghausens die Übergänge "Zur Meerpfanne" und "Kölner Grenzweg". Während der letztere eine Verbindung von Dedinghausen in Richtung von Öchtringhausen und Mönninghausen darstellt, ist der Übergang "Zum Erlenbusch" weniger belastet und überwiegend für die landwirtschaftlichen Anlieger und den Erholungsverkehr von Interesse.

Im Hinblick darauf, dass der nächste erreichbare Bahnübergang im Bereich der Kernstadt durch eine Unterführung im Zuge der Unionstraße hergestellt wird, liegt es im Interesse aller betroffenen Stadtteile, im östlichen Stadtgebiet einen neuen leistungsfähigen Bahnübergang zu errichten, der einerseits den verkehrlichen Aufgaben gerecht wird, andererseits aus der Entwicklungsperspektive der betroffenen Stadtteile, unter Beachtung der Belange der Wohnbevölkerung, der Erholungssuchenden sowie des Natur- und Landschaftsschutzes, gerechtfertigt ist. Aus der Sicht der betroffenen Bevölkerung in den östlichen Stadtteilen wird eine Aufgabe des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der K 50 und eine Rückstufung der K 52 zur Stadtstraße angestrebt, um die vorhandene Bebauung entlang der Alpenstraße in Rixbeck und den alten Dorfkern in Dedinghausen von Verkehr zu entlasten.

Während in Rixbeck vor allem die Immissionen des relativ starken Straßenverkehrs hierfür verantwortlich sind, führt die K 52 in Dedinghausen am Schulgelände einer Grund- und Hauptschule vorbei, zusätzlich am Haltepunkt der Deutschen Bundesbahn, so dass eine Gefährdung des Schülerverkehrs hier gegeben ist.

Bei der Diskussion um die zukünftige Führung des Verkehrs in den östlichen Stadtteilen wurde deutlich, dass nach Aufgabe des Überganges der K 50 und der Herabstufung der K 52 eine neue Verkehrsführung gesucht werden musste, die die Hauptverkehrsrichtung aus Richtung Osten in Richtung der Innenstadt aufnahm. Eine Konzentration der Verkehre dieser beiden v. g. Kreisstraßen auf einen Straßenzug war nur dann zu vertreten, wenn diese neue Straße immissionsschutztechnisch günstig in das Siedlungsgefüge eingebettet werden konnte. Aus diesem Grund schied eine vollwertige Unterführung bzw. Überführung im Bereich der K 52 und der K 50 jeweils aus, da sich hierdurch bestehende Konflikte nur noch verschärfen würden. Daher wurde vorgeschlagen, eine neue Straßenverbindung zwischen Rixbeck und Dedinghausen ausgehend von der K 50 östlich um Rixbeck herumzuführen und in Höhe der Einmündung der Alpenstraße an die L 636 neu anzubinden. Diese Straße soll zukünftig das Siedlungsgebiet des Stadtteiles Rixbeck mit seinen Erweiterungsflächen sowie das Sportgelände nördlich der Bahn erschließen und die Kernstadt mit den südöstlichen Stadtteilen auf kurzem Wege verbinden.

Die Diskussion dieser Planungen mit den örtlichen Landwirten zeigte auf, dass mit der Schließung der höhengleichen Bahnübergänge das vorhandene Wirtschaftswegenetz nicht mehr die Anfahbarkeit verschiedener landwirtschaftlicher Bereiche gewährleistete. Aus der Sicht der Landwirtschaft wurde daher die Planung eines durchgehenden Bahnseitenweges nördlich der Bahn zwingend notwendig. Dieser Weg ist heute in weiten Teilen vorhanden. Nur wenige Teilstücke müssen durch die Bauleitplanung gesichert werden. Mit der Schließung der K 50 und des Bahnüberganges Zum Erlenbruch (ersatzlos)- an der K50 soll nur eine Fuß- und Radwegeunterführung errichtet werden- wurde es zugleich notwendig, zusätzliche Verbindungen für den landwirtschaftlichen Verkehr zu schaffen.

Die Planung sieht hier eine in der Breite reduzierte aber in der Höhe vollwertige Unterführung für landwirtschaftliche Fahrzeuge und den Anliegerverkehr bis zu einer Höhe von 4,50 m im Zuge der Straße "Am Kusel" vor.

Während die Bahnübergänge "Zur Meerpfanne" und "Kölner Grenzweg" geschlossen werden, soll zwischen ihnen ein neues Unterführungsbauwerk die Straßenverbindung zwischen dem Stadtteil Dedinghausen und Mönninghausen gewährleisten. Diese Unterführung wird ebenfalls durch größere Fahrzeuge nutzbar sein.

## **2 Auswirkungen auf die Umwelt**

### **2.1 Eingriff in Natur und Landschaft**

Die Aufhebung der höhengleichen Bahnübergänge, der Bau von Unterführungen sowie begleitenden Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwälle) ist zwangsläufig mit unterschiedlich starken Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Um diese Eingriffe weitgehend zu reduzieren, sind Lösungen gesucht worden, die sich möglichst im Verlauf bestehender Straßentrassen, in ihrer direkten Nähe und in angepasster Größe im jeweils betroffenen Siedlungsbereich realisieren lassen. Als Alternative für eine Vielzahl von Planungsvorschlägen stellte sich in der Regel nur die sog. Nullvariante, da räumlich abgelegene Vorschläge zu stärkeren Eingriffen geführt hätten.

Die mit dem Bau verbundenen Eingriffe wurden parallel zum Bauleitplanverfahren anhand einer ökologischen Bestandsaufnahme und Konfliktkartierung bewertet, mögliche Ausgleichsmaßnahmen in einem landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt. Die wesentlichen Ergebnisse dieser Untersuchung sind in Absprache mit dem Gutachter vor der öffentlichen Auslegung in die Bebauungsplanentwürfe eingearbeitet worden.

Für die Bahnübergänge zwischen den Stadtteilen Rixbeck und Dedinghausen (Alpenstraße K 50 bis Am Kusel K 52) wurde zwischenzeitlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung durch den Kreis Soest in Auftrag gegeben, deren erste Ergebnisse vorliegen. Diese zeigen, dass die Verwirklichung der Bahnunterführung zugunsten eines Fuß- und Radweges anstelle des Bahnüberganges "Alpenstraße" in Rixbeck voraussichtlich möglich sein wird.

Die Führung einer neuen Straßentrasse zwischen Dedinghausen und Rixbeck, als Ersatz für die K 52 und die K 50, südlich des Waldbestandes - nördlich des Sportgeländes in Rixbeck - führt zwar durch einen äußerst sensiblen Bereich, scheint aber ausgleichbar zu sein. Für diese Straßentrasse wird der Bebauungsplan Nr. 176 aufgestellt.

### **2.2 Lärmschutz**

Die Stadt Lippstadt hat für einen Abschnitt der Strecke der Deutschen Bundesbahn in der Kernstadt - im Bereich des Tonhüttenweges - ein Lärmschutzgutachten erarbeiten lassen. Die hierin ermittelten Werte sind auf alle anderen Abschnitte dieser Strecke übertragbar, da sich die Betriebsbedingungen im gesamten Abschnitt der Strecke nicht ändern. Die Orientierungswerte nach DIN 18005 werden durch die Geräusche der Deutschen Bundesbahn überschritten, so dass grundsätzlich bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zugunsten neuer Bauflächen Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen sind nur dann zu erzielen, wenn neben den Gebäuden selbst auch die durch die Bevölkerung nutzbaren Außenflächen - die Gärten - geschützt werden. So sind bei der Neuplanung von Baugebieten aktive Maßnahmen wie Lärmschutzwälle und -wände den rein passiven Maßnahmen wie Schallschutzfenster und Dauerlüftungen vorzuziehen.

Die Deutsche Bundesbahn betreibt ihren Zugverkehr auf einer planfestgestellten Anlage, die sich durch die Aufstellung der Bebauungspläne nicht ändert. Möglicherweise ist im Bereich der Kernstadt zwischen der Straße "Auf der Hude" und der Straße Südertor eine Verschiebung von Gleisen notwendig, um einen Gleisradius abzuflachen. Im Zuge dieser Maßnahme wird möglicherweise ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. In diesem Verfahren wäre dann die Bundesbahn verpflichtet, gutachterlich prüfen zu lassen, ob und in welchem Umfang Lärmschutzmaßnahmen zugunsten der anliegenden Bebauung getroffen werden müssen. Nach Aussage der Deutschen Bundesbahn erhöht sich das Zugaufkommen bis zum Jahre 1997 so, dass die Geräuschimmissionen tags bis zu 0,3 dB(A) und nachts bis zu 1,0 dB(A) ansteigen werden.

Damit werden die Werte, die jetzt schon den zulässigen Pegel für ein Allgemeines Wohngebiet bzw. ein Mischgebiet übersteigen, überschritten. Die Werte sind im einzelnen den Tabellen aus dem Lärmschutzgutachten zum Bebauungsplan Nr. 52a "Hellinghäuser Weg/Tonhüttenweg" zu entnehmen. Ein Übersichtsplan über den Untersuchungsbereich ist zur Information beigefügt.

In den überwiegenden Fällen verändert sich durch den Fortfall der höhengleichen Bahnübergänge die Lärmsituation nicht bzw. nur zum positiven. Bei der Umwandlung höhengleicher Bahnübergänge in Unterführungen werden bestehende Verhältnisse fortgeschrieben.

Dort, wo Übergänge zugunsten von Fuß- und Radwegen aufgegeben werden, wird der Lärmpegel durch den Fortfall des Kraftfahrzeugverkehrs positiv beeinflusst.

### **2.3 Bebauungsplan Nr. 166 Bahnübergang Kaldewei**

Der Planbereich erfasst landwirtschaftliche Nutzflächen, die Straßen Kaldewei und Steinbachstraße, das Gelände der Deutschen Bundesbahn sowie straßenbegleitende Gräben und Hecken. Der höhengleiche Bahnübergang soll durch eine Unterführung unmittelbar westlich des heutigen Überganges ersetzt werden, da hier zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen südlich der Strecke der Deutschen Bundesbahn ein Übergang benötigt wird. Da vorgesehen ist, den weiter westlich gelegenen Bahnübergang Niehofs Kamp zu schließen, bietet dieser Bahnübergang die einzige Möglichkeit, die Flächen zwischen Ünninghausen, Herringhausen und Kaldewei zu erschließen. Mit dem Bau der Unterführung an dieser Stelle sind schwerwiegendere Eingriffe andernorts vermieden.

Die Unterführung ist in ihren Abmessungen - lichte Höhe 4,50 m, Rampenneigungen bis zu 4,6 % - so ausgelegt, dass sie alle landwirtschaftlichen Fahrzeuge aufnehmen kann und somit Umwegfahrten vermeiden hilft. Durch die Errichtung dieser Unterführung werden weder die verkehrlichen noch die immissionsschutztechnischen Verhältnisse für den Planbereich und seine Umgebung wesentlich verändert. Das Bauwerk greift in die Landschaft ein, dadurch, dass die geplante Trasse den heutigen Verlauf der Straße verlässt. Die Steinbachstraße muss nach Absenkung der Straße Kaldewei nach Norden verschwenkt werden, um an das Niveau anschließen zu können. Die nach dem Umbau dieses Kreuzungspunktes zwischen den Straßen liegenden Flächen sollen rekultiviert bzw. für Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden.

Auch wenn diese Fläche aufgrund ihrer durch Verkehrsflächen eingeschränkten räumlichen Beziehung zum übrigen Naturraum nicht den optimalen Anforderungen unter ökologischen Gesichtspunkten entspricht, ist eine Verbesserung der heute vorhandenen gänzlich ausgeräumten Landschaftssituation gewährleistet. Auf die Festsetzung einer Wasserfläche innerhalb der Grünfläche wurde verzichtet, da hier aufgrund ihrer Insellage Probleme des Überquerens für Amphibien auftreten werden. Vielmehr sollen

durch großzügigere Grünstreifen entlang der Straßen landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen an den Gräben ermöglicht werden. Das in der Unterführung anfallende Niederschlagswasser soll nunmehr in die zur landwirtschaftlichen Fläche angrenzenden Gräben eingeleitet werden.

Der südlich der Strecke der Deutschen Bundesbahn vorhandene Straßenseitengraben einschließlich der hier befindlichen Hecke soll erhalten werden. Aus diesem Grunde wurde die Straßentrasse gegenüber dem Planentwurf der Bürgerbeteiligung geringfügig nach Westen verschoben. Um auf der neu angebundenen Steinbachstraße ein gefahrloses Begegnen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu ermöglichen, wurde eine Ausweichstelle ca. 120 m östlich der Einmündung vorgesehen. Hier ergibt sich aufgrund des Aufeinandertreffens bereits vorhandener Verkehrsflächen und neuer Verkehrsflächen ein etwa 30 m langer Aufweitungsbereich, der ausreichend ist für landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Anhänger.

Der Bahnübergang Kaldewei und das nähere Umfeld sind aktuell gekennzeichnet durch eine starke Fragmentierung und Verinselung der einzelnen Teillebensräume. Am relativ wenigsten sind davon mobile Arten betroffen, die besonders die Hecken und Gräben bzw. das Fließgewässer des Untersuchungsgebietes als Lebens- und Ausbreitungsraum nutzen. Spezialisierte, weniger verbreitungsstarke Arten fehlen völlig. Der hauptsächlich ökologische Wert des Gebietes besteht derzeit durch seine Verbindungsfunktion für umliegende Biotope und durch seine Funktion als letzter Rückzugslebensraum in einer ansonsten weitgehend ausgeräumten Agrarlandschaft. Für die durch die geplante Baumaßnahme bestehenden bleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen wurden quantitative Berechnungen der benötigten Kompensationsflächen durchgeführt. Ein Kompensationsbedarf von 5.117 m<sup>2</sup> wurde ermittelt.

Als landschaftspflegerische Maßnahmen schlägt der landschaftspflegerische Begleitplan vor:

- strauchbetonte Gehölzpflanzungen,
- Pflanzung von Einzelbäumen und Buschgruppen,
- Anlage eines Feldgehölzes,
- Gestaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen an dem verlegten Fließgewässer und an den Gräben.

Alle Maßnahmen können innerhalb der Fläche des Bebauungsplanes mit der erforderlichen Kompensationsfläche im direkten Anschluss an bestehende Biotopstrukturen durchgeführt werden. Somit kann nach Durchführung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen die durch die geplante Baumaßnahme unvermeidbar entstehenden Eingriffe nach Quantität und Qualität als mittelfristig (in 5 bis 10 Jahren) ausgeglichen beurteilt werden.

## **2.4 Bebauungsplan Nr. 167 Am Brüggenpott Herringhausen**

### **2.4.1 Verkehrliche und städtebauliche Situation**

Der Ortsteil Herringhausen wird geprägt durch die typische Siedlungsform eines Bauerndorfes mit Streubebauung in gedrängtem Ortsgefüge zwischen der Bundesbahn im Süden und der L 636 als nördliche Begrenzung. Der alte Ortskern befindet sich beiderseits der Steinbachstraße und an der Kemperstraße. Durchzogen wird dieser Bereich durch den Bachlauf der Steinbeeke. Östlich der Kemperstraße und im Bereich der Straße "Wieseneck" befinden sich Neubaugebiete. Der Flächennutzungsplan stellt den alten Dorfkern als Dorfgebiet dar, die neueren Siedlungsgebiete sind als Wohnbauflächen ausgewiesen. Die Flächen südlich der Bahn sind als landwirtschaftliche Nutzflächen dargestellt. Rechtsverbindliche Bebauungspläne sind für den Ortsteil Herringhausen nicht vorhanden, die Genehmigung der Bauvorhaben erfolgt z.Z. nach einer Satzung gem. § 34 BauGB.

Im südlichen Bereich der Steinbachstraße (LP 62) ist heute die Bahnunterführung "Brüggenpott" vorhanden und verbindet die landwirtschaftlichen Betriebe des Ortsteiles mit den angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen südlich der Bahn. Westlich dieser Unterführung, in Verlängerung der Kemperstraße, ist die Bahnüberführung "Auf der Helle" vorhanden.

Der Bau einer Unterführung ist in Herringhausen grundsätzlich an beiden vorhandenen Bahnübergängen möglich, aber mit erheblichen Eingriffen verbunden.

Mit dem Ausbau der Strecke der Deutschen Bundesbahn muss aufgrund technischer Mängel die bisherige Unterführung entweder komplett erneuert oder beseitigt werden.

Aufgrund der Forderung, in jedem Fall eine zufriedenstellende Lösung für die Führung der Steinbeeke zu finden, wurde in Abwägung der verschiedenen Möglichkeiten für den Neubau einer Unterführung der grundlegenden Erneuerung der Bahnunterführung Brüggenpott der Vorzug gegeben. Neben dem Neubau einer Unterführung für den landwirtschaftlichen Verkehr wird durch die Planung eines Zweifelderbrückenbauwerkes nunmehr auf der Westseite die offene Durchführung der Steinbeeke möglich. Ihr Verlauf kann durch diese Lösung westlich der Straße weitgehend ungestört bleiben und nach der Neutrassierung durch das Brückenbauwerk im Norden wieder den Anschluss an den östlich der Straße gelegenen Gewässerlauf finden. Da der Bahnübergang "Auf der Helle" zukünftig ersatzlos entfallen soll, die vorhandene Durchfahrthöhe der Unterführung "Brüggenpott" von ca. 3,00 m nicht mehr den Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs entspricht und dieses Brückenbauwerk mit dem Ausbau der Bahnstrecke grundlegend erneuert werden muss, soll diese Unterführung ersetzt werden. Diese wird östlich des heutigen Straßenverlaufs vorgesehen, da nur in diesem Bereich die Möglichkeit besteht, eine entsprechend lange Rampe anzuordnen und die Erschließung vorhandener Gebäude auf der Westseite zu gewährleisten. Dadurch wird jedoch der Abbruch des Gebäudes Steinbachstraße 37 notwendig, dieses Gebäude ist bereits hierfür erworben worden. In den Bebauungsplanbereich wurden lediglich die Flächen einbezogen, die unmittelbar durch den Neubau der geplanten Unterführung betroffen sind.

### **2.4.2 Baugebietsfestsetzungen**

## **2.5 Dorfgebiet**

Östlich der Steinbachstraße wurde ein Teil des alten Dorfkernes in den Bebauungsplan einbezogen, entsprechend der dörflichen Struktur wurde hier ein MD-Gebiet in ein- bis

zweigeschossiger Bauweise gem. Bestand festgesetzt. Die festgesetzten Baulinien, die nicht groß über den Bestand hinausgehen und die Festsetzung max. 2 WE sollen größere Gebäudeerweiterungen, die sich nicht in die dörfliche Struktur einfügen würden, ausschließen.

## **2.6 Allgemeines Wohngebiet**

Westlich der Steinbachstraße hat sich ein neueres Siedlungsgebiet entwickelt, in dem ausschließlich Ein- und Zweifamilienhäuser entstanden sind. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes wurden entsprechend diesem Bestand getroffen. Da die vorhandenen Grundstücksgrößen größere Gebäudeerweiterungen nicht zulassen, wurde die Ausweisung von Bauflächen auf den Bestand beschränkt. Durch die Festsetzung max. 2 WE sollen Mehrfamilienhäuser, die sich hier städtebaulich in den dörflich geprägten Bereich nicht einfügen würden, ausgeschlossen werden.

### **2.6.1 Verkehr**

Da durch die Schließung des Bahnüberganges "Auf der Helle" sich das Verkehrsaufkommen Am Brüggenspott zwangsläufig erhöht, wird im Unterföhrungsbereich eine Fahrbahnbreite von 5,50 m mit beidseitigen 0,70 m breiten Schrammborden festgesetzt, um Begegnungsverkehre zu ermöglichen.

Dieser Bereich wird eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m erhalten. Der abgesetzt verlaufenden Rad- und Fußweg wird 2,50 m breit werden, aber nur eine Durchfahrtshöhe von 2,40 m haben. Parallel zu diesem Rad- und Fußweg verläuft die neue Trasse des Steinbaches. Aufgrund der ca. 45 m langen Rampen (Rampenneigungen von 6 - 6,5 %) beiderseits der Bahn muss der Einmündungsbereich der Steinbachstraße in den Brüggenspott nach Norden verschoben und neu ausgebaut werden, da das Bröckenbauwerk als wasserdichte Wanne erstellt wird und der Straßenanschluss auöerhalb dieses Bauwerkes stattfinden muss.

Die Straße Brüggenspott muss mit dem Bau der Unterföhrung nach Osten verlegt werden, um nördlich der Bahn ausreichende Flächen für die Verlegung des Steinbaches zu erhalten. Südlich der Unterföhrung verläuft in westlicher Richtung entlang der Bahn ein Wirtschaftsweg. Die Anbindung dieses Wirtschaftsweges an den Brüggenspott soll zukünftig über die alte Trasse des Brüggenspott erfolgen, so dass ein Eingriff in die vorhandene Obstwiese vermieden werden kann.

### **2.6.2 Grünflächen und Ausgleichsmaßnahmen**

Durch den Bau der neuen Unterföhrung findet ein Eingriff in den Bereich des Bachlaufes Steinbeeke statt. Dieser erhält im Bereich der festgesetzten öffentlichen Grünfläche einen neuen Verlauf und eine neue Durchführung im Bereich der Bahntrasse.

Zur Verlegung des Grabens ist zusätzlich noch ein Planfeststellungsverfahren nach WHG notwendig.

Südlich der Bahn wurde eine private Grünfläche festgesetzt mit einer Bindung für Bepflanzungen und die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern. Hier sind heute im Bereich der Steinbeeke private Fischteiche mit umliegendem Baumbestand (tlw. Obstbäume) vorhanden. Als Ausgleich für die mit den Baumaßnahmen verbundenen Eingriffe sollen auf der westlich angrenzenden Fläche, die als "Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" festgesetzt wurde, Kompensationsmaßnahmen durchgeführt

werden. Hierzu wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet, der folgende Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe vorschlägt:

- Gestaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen an dem zu verlegenden Teilstück der Steinbeeke,
- strauchbetonte Gehölzpflanzungen,
- Pflanzung von Einzelbäumen,
- extensive Pflege einer Glatthaferwiese,
- Erweiterung der bestehenden Obstwiese im Bereich westlich der Steinbeeke,
- punktuelle Renaturierung der Steinbeeke südlich der Bahnlinie.

Der Gutachter stellt fest, dass nach Umsetzung der von ihm vorgeschlagenen landschaftspflegerischen Maßnahmen die geplanten Eingriffe im Untersuchungsgebiet Am Brüggenspott in der Gesamtbilanz der Kompensationsflächen und der zu entwickelnden Biotopqualitäten (naturnaher Verlauf der neuen Steinbeeke, Hecken, Obstwiesenerweiterung) als in 5 bis 10 Jahren ausgeglichen eingestuft werden können.

### 2.6.3 Fläche für die Abwasserbeseitigung (Pumpwerk)

Für das als hochwassersicher ausgebildete Unterführungsbauwerk ist die Erstellung einer Pumpenstation erforderlich, die das anfallende Niederschlagswasser in den öffentlichen Regenwasserkanal in der Steinbachstraße pumpt. Diese Anlage soll im Bereich des Straßenbegleitgrüns zwischen Unterführungsbauwerk und Steinbachstraße errichtet werden.

## 2.7 Bebauungsplan Nr. 168 Im Nahtfeld/Am Schloßpark Overhagen

### 2.7.1 Verkehrliche und städtebauliche Situation

Aufgrund der Gesamtbetrachtung zu den Bahnübergängen im Stadtgebiet soll der Bahnübergang in Overhagen durch eine Unterführung im Verlauf der Straße "Im Nahtfeld/Am Schloßpark" ersetzt werden. Die vorhandene Situation führt jedoch dazu, dass die geplante Unterführung nur eine lichte Höhe von 3,20 m erhalten kann. Nur so kann nämlich die vorhandene städtebauliche Struktur weitgehend erhalten werden. Planüberlegungen hinsichtlich eines 4,50 m hohen Durchlasses hätten zu erheblichen Eingriffen in die vorhandene Situation geführt. In Anbetracht der verkehrlichen Funktion des Straßenzuges kann mit der vorgesehenen Unterführungshöhe das überwiegende Verkehrsaufkommen abgewickelt werden. Die Siedlungsbereiche Overhagens, die nördlich der Bahn liegen sowie auch die Sportanlagen sind für den Kfz-Verkehr mit dem Ortskern verbunden. Nicht mehr möglich ist der Verkehr für Fahrzeuge über 3,00 m Höhe. Diese Fahrzeuge müssen zukünftig die benachbarten Bahnüber- bzw. Bahnunterführungen (Stirper Straße / Herringhauser Straße) benutzen. Bereits mit dem Ausbau des Straßenzuges "Im Nahtfeld/Am Schloßpark" wurde dieser aufgrund seiner geringen Verkehrsfunktion als Wohnstraße mit geschwindigkeitsdämpfenden Elementen ausgebaut. Aus diesen Gründen wurde er auch als Kreisstraße zwischen dem Hellinghauser Weg und der Nepomukstraße (L 636) aufgehoben. Die beiderseits entlang der Bahnlinie gelegene Bebauung ist baurechtlich als Allgemeines Wohngebiet einzustufen. Die Bebauung ist geprägt durch ein- bis zweigeschossige Einzelhäuser - überwiegend Einfamilienhäuser -.

Die Bebauung entlang der Bahn ist vorbelastet durch die Immissionen der DB-Strecke. Aufgrund vorhandener Lärmgutachten wirkt auf die Bebauung ein Mittelungspegel von

72,9 dB(A) am Tage und 72,2 dB(A) in der Nacht bei einem Abstand von 25 m zur Bahnlinie ein. Zukünftig wird nach der Lärmprognose für den Fahrplan 1997 eine Erhöhung der Immissionen um bis zu 0,5 dB(A) am Tage und 1,1 dB(A) nachts erwartet. Ausgehend von diesen Randbedingungen verfolgt der Bebauungsplan das Ziel, die vorgegebene städtebauliche und verkehrliche Struktur weitestgehend zu erhalten.

### 2.7.2 Baugebietsfestsetzungen

Der Bebauungsplan setzt die vorhandenen Wohnbaugrundstücke als Allgemeines Wohngebiet fest. Um eine Verdichtung der Wohnbebauung in diesem stark durch die Bahnstrecke vorbelasteten Bereich zu verhindern, setzt der Bebauungsplan als max. Verdichtung zwei Wohnungen pro Gebäude fest. Hierdurch wird der bestehenden Situation Rechnung getragen.

Nördlich des Einmündungsbereiches "Im Nahtfeld/An der Ausschacht" ist auf dem sehr großen Grundstück ein zusätzliches Wohngebäude ermöglicht worden, um die entlang der Straße "Im Nahtfeld" vorhandene Bebauung bis zum Einmündungsbereich fortzuführen und den Eckbereich baulich zu fassen. Aus diesem Grunde wurde nach Westen die Lage dieses Gebäudes durch eine Baulinie fixiert. Der Bebauungsplan setzt die vorhandenen Wohnbaugrundstücke als Allgemeines Wohngebiet fest.

Dieses Grundstück ist auch durch Immissionen der Bahn belastet, jedoch nicht in dem Maße wie Grundstücksflächen direkt an der Bahn, die, soweit sie unbebaut waren, als öffentliche Grünflächen ausgewiesen wurden. Für die übrigen bebauten Grundstücke wurden der Gebäudebestand sowie angemessene Erweiterungsmöglichkeiten durch Bauflächen planungsrechtlich abgesichert. Die gem. § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen wurden im Bebauungsplan ausgeschlossen, da sie sich aufgrund ihrer Flächenansprüche und Emissionen nicht in die vorgegebene städtebauliche Struktur einfügen.

### 2.7.3 Verkehr

Durch den Bau der Unterführung wird der heute vorhandene Fahrbahnverlauf nach Westen verschoben. Dies erfolgt zum einen, um für das südwestlich des Bahnüberganges bebaute Grundstück die Anfahrbarkeit der vorhandenen Garagen zu gewährleisten, zum anderen bleibt hierdurch das vorhandene Kanalsystem im alten Straßenverlauf unberührt. Die vorhandene Erschließung der anderen Baugrundstücke bleibt durch den Bau der Unterführung unverändert. Für die Bereiche der Baugrundstücke, die durch den Bau der Unterführung keine Anbindung mehr an die Straße erhalten können, da das Bauwerk als wasserdichte Wanne erstellt werden muss, setzt der Bebauungsplan ein Zu- und Abfahrtsverbot fest.

Der Straßenquerschnitt "Im Nahtfeld/Am Schloßpark" wird im Unterführungsbereich eine Fahrbahnbreite von 3,50 m mit beidseitigen 0,90 m breiten Schrammborden erhalten. Dieser Bereich wird eine Durchfahrtshöhe von 3,20 m haben. Der abgesetzt verlaufende kombinierte Rad- und Fußweg wird 2,50 m breit werden, aber nur eine Durchfahrtshöhe von 2,40 m haben. Hierdurch ergibt sich ein günstigeres Steigungsverhältnis für Radfahrer und Fußgänger im Unterführungsbereich. Aufgrund der ca. 30 m langen Rampen (Rampenneigungen 8 - 9 %) beiderseits der Bahn muss der Einmündungsbereich der Straße "An der Ausschacht" um etwa 15 m nach Norden verlagert werden. Hierdurch wird das nordöstliche Eckgrundstück in Anspruch genommen. Mit dem betroffenen Eigentümer wurde bereits im Vorplanungsstadium verhandelt. Die im Bebauungsplan vorgesehene Lösung wurde einvernehmlich erzielt. Auch westlich der Unter-

führung werden in geringfügigem Maße zwei Grundstücke für die Böschung und Stützmauer der Unterführung in Anspruch genommen.

#### 2.7.4 Wald, Grünflächen und Ausgleichsmaßnahmen

Der Bebauungsplan weist nördlich und südlich der Bahn zwei öffentliche Grünflächen aus. Die nördlich der Bahn gelegene Fläche entsteht durch Renaturierung der alten Straßenfläche des bisherigen Bahnüberganges und der alten Einmündung der Straße An der Ausschacht. Auf beiden Flächen sollen landschaftspflegerische Maßnahmen durchgeführt werden, die im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes festgelegt werden.

Die südlich der Bahn gelegene Fläche wurde von der Stadt Lippstadt erworben, um auch hier eine öffentliche Grünfläche anzulegen. Auf ihr sind zwei durch die Baumschutzsatzung der Stadt Lippstadt geschützte Einzelbäume vorhanden. Darüber hinaus wird auf ihr eine Fuß- und Radwegverbindung zum Schlossbereich vorgesehen, um den Schülern aber auch Pflegefahrzeugen eine Anbindung an die Straße Am Schloßpark weiterhin zu gewährleisten.

Die zwischen der Straßen An der Ausschacht und der Bahnlinie vorhandene Waldfläche ist entsprechend ihrer Rechtsnatur als "Wald" festgesetzt worden. Die im Mittel 30 m breite Fläche erfüllt Sicht- und Emissionsschutzfunktion für die nördlich angrenzende Wohnbebauung. Als landschaftspflegerische Maßnahmen schlägt der Gutachter vor:

- strauchbetonte Gehölzpflanzungen,
- Pflanzungen von Einzelbäumen,
- Neugestaltung eines Kleingewässers,
- Ersatzerweiterung des bestehenden Gartenteiches,
- Errichtung eines Amphibienleitsystems und eines Amphibientunnels.

Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen umfassen eine Fläche von 2.025 m<sup>2</sup>. Die vom Gutachter geforderte Kompensationsfläche von 2.606 m<sup>2</sup> kann jedoch innerhalb des Bebauungsplangebietes nicht vollständig abgedeckt werden, da die potentiellen Ausgleichsfällen aktuell bereits relativ hochwertig sind und somit nicht in dem erforderlichen Rahmen verbessert werden können. Er schlägt daher vor, die Durchführung von Ersatzmaßnahmen im benachbarten Bebauungsplangebiet "Am Brüggenpott" im noch erforderlichen Umfang von 581 m<sup>2</sup> der für den Bebauungsplan "Im Nahtfeld" abzudeckenden Kompensation vorzunehmen. Nach der Durchführung dieser vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sieht er die Eingriffe am Bahnübergang "Im Nahtfeld" in einer Zeit von 5 - 10 Jahren als ausgeglichen an.

#### 2.7.5 Fläche für die Abwasserbeseitigung (Pumpwerk)

Für das hochwassersicher ausgebildete Unterführungsbauwerk ist die Erstellung einer Pumpenstation erforderlich, die das anfallende Niederschlagswasser in das in der öffentlichen Grünfläche nördlich vorhandene Grabensystem pumpt. Diese Anlage soll in dem Bereich des früheren Fahrbahnverlaufes errichtet werden und ist somit optisch abgeschirmt und eingebunden in die Erweiterung der öffentlichen Grünflächen.

## 2.7.6 Immissionsschutz

- a) Auswirkungen des Schienenverkehrs Das TÜV-Gutachten über die Lärmemissionen entlang der DB-Strecke kommt zu dem Ergebnis, dass im Abstand von 25 m eine Lärmbelastung von 72,9 dB(A) am Tage und 72,2 dB(A) in der Nacht gegeben ist. Nach Ausbau der Strecke wird eine Erhöhung dieser Werte bis zu 0,5 dB(A) am Tage und 1,1 dB(A) nachts prognostiziert. Dieser Wert wird an dem nächstgelegenen Gebäude Im Nahtfeld 3 an der Südfassade erreicht. An den anderen Gebäuden verringern sich aufgrund der größeren Entfernung diese Lärmwerte an der zur Bahn gewandten Fassaden um bis zu 4,5 dB(A). Es werden jedoch für alle im Bebauungsplanbereich gelegenen Baugrundstücke die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) tags/55 dB(A) nachts) weit überschritten. Die Überschreitungen werden für die prognostizierten Lärmbelastungen am Tag 17,9 dB(A) und in der Nacht 27,2 dB(A) an den stärkst belasteten Fassaden betragen. In diesem vorbelasteten Bereich können die Orientierungswerte der DIN 18005 aber auch die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung, die 4 dB(A) über den Werten der DIN 18005 liegen, nicht eingehalten werden. Aufgrund der rechtlichen Situation ist nicht zu erwarten, dass aufgrund des Ausbaues der Schnellbahnstrecke seitens der Deutschen Bundesbahn aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände vorgesehen werden. Auch wenn seitens der Stadt Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn geführt werden, um in besonders belasteten Bereichen derartige Schutzmaßnahmen zu erlangen, muss in der heutigen Situation davon ausgegangen werden, dass in der Ortslage von Overhagen nur passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Betroffenen realisierbar sind. Aus diesem Grund setzt der Bebauungsplan für die im Planbereich gelegenen Gebäude fest, dass die Fenster, von denen eine Sichtverbindung zur DB-Strecke besteht, den Anforderungen der Schallschutzklasse 3 zu entsprechen haben. Sind dies Fenster von Schlafräumen, ist darüber hinaus eine den Anforderungen der Schallschutzklasse entsprechende Dauerlüftung vorzusehen.
- b) Auswirkungen des Kfz-Verkehrs Der Straßenzug "Im Nahtfeld/Am Schloßpark" ist nur geringfügig mit Verkehren belastet. Zur Zeit sind in der Spitzenstunde etwa 100 Kfz vorhanden. Auch zukünftig ist keine gravierende Veränderung des Kfz-Aufkommens durch Änderungen im Straßennetz zu erwarten. Durch die mit dem Bau der Unterführung verbundene Höhenbeschränkung ist vielmehr davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen der besonders emittierenden Lkw's und landwirtschaftlichen Fahrzeuge sich reduzieren wird und somit die Belastungen durch den Kfz-Verkehr sinken werden.

## **2.8 Bebauungsplan Nr. 169 Weißenburger Straße**

### 2.8.1 Bestand und Planungsziele

Der Bebauungsplanbereich erfasst die Weißenburger Straße, begleitende Grünflächen südlich der Bahn, das Bahngelände der Deutschen Bundesbahn mit dem Bahnübergang in Bahn-km 159,595, die Bahnstrecke der Westf. Landeseisenbahn sowie eine Baufläche südlich der Rixbecker Straße und westlich der Weißenburger Straße mit 3 Mehrfamilienwohnhäusern. Diese Fläche ist im Flächennutzungsplan als Mischbaufläche dargestellt.

Das Verkehrskonzept der Stadt Lippstadt sah früher in diesem Bereich die Führung einer Osttangente vor als Verbindung zwischen der geplanten Südtangente mit Anschluss an die Bundesstraße 55 und der Lipperoder Straße im Norden der Innenstadt. Diese Osttangente sollte durch den "Grünen Winkel" führen. Wie bereits unter Punkt 1.2 näher erläutert, soll nunmehr auf die Osttangente verzichtet und eine Unterführung für den Kraftfahrzeugverkehr im Bereich der Unionstraße gebaut werden.

Der Netzschluss zwischen der Weißenburger Straße und der Unionstraße soll durch eine neue Straße durch das westlichgelegene Uniongelände hergestellt werden. Damit wird im Bereich der Weißenburger Straße eine Fuß- und Radwegeunterführung vorgeschlagen, die als wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt, insbesondere den Arbeitsplätzen der Hella-Werke und den südlichen Stadtquartieren eine besondere Bedeutung besitzt.

## 2.8.2 Festsetzungen

### 2.8.3 Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan setzt die Verkehrsfläche für die Unterführung nach Westen abgesetzt von der Weißenburger Straße fest, da einerseits im Zuge der Weißenburger Straße wichtige Ver- und Entsorgungsleitungen liegen, die den Bau einer Unterführung in diesem Bereich außerordentlich erschweren und verteuern würden. Andererseits würde der Bau der Unterführung zwischen den Baumreihen der Straße diese Allee gefährden. Um diese Kosten und Eingriffe zu vermeiden, ist die Rekultivierung der alten Weißenburger Straße vorgesehen.

Die neue Unterführung - lichte Höhe 2,55, Fahrbahnbreite 5,00 m - wird nach Westen deutlich abgesetzt von einer Baumreihe entlang der Weißenburger Straße möglichst geradlinig nach Norden geführt und bereits vor der WLE-Strecke enden. Die Geradlinigkeit soll aus Sicherheitsgründen die Überschaubarkeit dieses Unterführungsbauwerkes gewährleisten.

Eine möglichst kurze Strecke sowie abgeböschte Seiten dieses Bauwerkes helfen zusätzlich Benutzungsängste einzugrenzen. So wird bewusst in Kauf genommen, dass auch in Zukunft der Bahnübergang der WLE höhengleich gekreuzt werden muss und nördlich der Strecke der Bundesbahn sich ein steileres Gefälle ergibt. Die verbleibenden Flächen in dem Zwickel zwischen der Strecke der Deutschen Bundesbahn und der Westf. Landeseisenbahn sollen für mögliche Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden, der Bebauungsplan setzt diese daher als Grünflächen fest.

#### 2.8.3.1 *Immissionsschutz, Straßenverkehr*

Der Planbereich wird belastet durch den Straßenlärm aus der Rixbecker Straße. Zukünftig wird die Weißenburger Straße als Stichstraße nur Anliegerverkehr aufnehmen. Nach den prognostizierten Belastungswerten des GVP, den Netzmodellen 4.1 und 4.4, wird im ungünstigsten Fall ohne Anschluss der Straße Roßfeld an die B 55 eine Belastung in den vier Spitzenstunden nachmittags von ca. 4.800 Kfz, bzw. rd. 16.000 DTV erreicht.

Nach der DIN 18005 ergeben sich hieraus in Abstand von 25 m zur Straßenachse Belastungswerte von 64,5 dB(A) tags und 54,5 dB(A) nachts.

Die zur Straße gelegenen Fassaden sind etwa 15 m von der Fahrbahnachse entfernt. Hier ergibt sich ein Fassadenpegel von 65,5 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht.

Da sich in diesem Bereich die Lärmbelastung aus den beiden Bahnstrecken und der Rixbecker Straße überlagern, wurde im Bebauungsplan festgesetzt, dass für neue Fenster die Schallschutzklasse III zu wählen ist.

### 2.8.3.2 *Immissionsschutz, Altlasten*

Der Planbereich grenzt an das frühere Industriegebiet "Union".

Hier wird vermutet, dass auf diesem Gelände Altlasten vorhanden sein könnten.

Die Stadt Lippstadt hat deshalb in Abstimmung mit dem Staatl. Amt für Wasser- und Abfallwirtschaft sowie dem Kreis Soest das Institut Fresenius in Dortmund mit einer Untersuchung dieses Geländes beauftragt.

Das Institut hat unmittelbar westlich des Planbereiches, südlich der Strecke der Deutschen Bundesbahn, Bohrungen niedergebracht, von denen eine nachweist, dass das Gelände mit Bauschutt um ca. 1 m aufgehört worden ist.

In dieser Deckschicht ist eine Schwermetallbelastung gegeben. Aufgrund der gleichen topographischen Verhältnisse geht das Institut davon aus, dass auch der Randbereich der Altlast zur Weißenburger Straße hin in einer Mächtigkeit von ca. 1 m durch Bauschutt überschüttet ist. Daher muss bei der Baumaßnahme der anfallende Aushub gutachterlich untersucht werden. Soweit auch hier Schwermetallbelastungen festgestellt werden, ist der Boden auf einer Deponie der Deponieklasse III abzulagern.

Das von dem Bau der Unterführung betroffene Gelände ist offensichtlich natürlich gewachsener Boden, der nicht aufgeschüttet oder verändert wurde.

### 2.8.3.3 Immissionsschutz, Bahnstrecke

Im nördlichen Planbereich befindet sich eine zweigeschossige Wohnbebauung mit ausgebautem Dachgeschoss in offener Bauweise. Diese Gebäude weisen mit der Südwestwärts gerichteten Fassade zur Strecke der Deutschen Bundesbahn. Aufgrund des o.g. Gutachtens des TÜV-Essen wird deutlich, dass mit Rücksicht auf die Immissionen der Deutschen Bundesbahn, der Strecke der WLE und des Straßenverkehrs hier passive Lärmschutzmaßnahmen notwendig werden.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Abstand vom 25 m eine Lärmbelastung von 72,9 dB(A) am Tage und 72,2 dB(A) in der Nacht gegeben ist. Nach Ausbau der Strecke wird eine Erhöhung dieser Werte bis zu 0,5 dB(A) am Tage und 1,1 dB(A) nachts prognostiziert.

Die Südwestwärts gerichtete Fassade des südlichsten Wohnhauses hält zur Durchfahrstrecke der Deutschen Bundesbahn etwa einen Abstand von 60 m ein, zur direkt benachbarten Strecke der WLE jedoch nur einen Abstand von 18 m.

Während also aufgrund des Abstandes die Lärmbelastung aus der Bundesbahnstrecke nicht die v. g. Werte erreicht, ergibt sich aus der Überlagerung beider Lärmquellen ein Belastungswert in etwa gleicher Höhe.

Die Nachtbelastung ist gegenüber den v. g. Werten niedriger, da der WLE Zugbetrieb fast ausschließlich zwischen 6.00 und 22.00 Uhr stattfindet.

Für alle im Bebauungsplanbereich gelegenen Baugrundstücke werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) tags/45 dB(A) nachts) weit überschritten.

Die Überschreitungen werden für die prognostizierten Lärmbelastungen am Tag 16,1 dB(A) und in der Nacht 24,7 dB(A) an den südwärts gerichteten Fassaden betragen. Aufgrund der rechtlichen Situation ist nicht zu erwarten, dass mit dem Ausbau der Bahnstrecke seitens der Deutschen Bundesbahn aktive Lärmschutzmaßnahmen wie

Lärmschutzwände vorgesehen werden. Auch wenn seitens der Stadt Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn geführt werden, um in besonders belasteten Bereichen derartige Schutzmaßnahmen zu erlangen, muss in der heutigen Situation davon ausgegangen werden, dass nur passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Betroffenen realisierbar sind.

Aus diesem Grund setzt der Bebauungsplan für die im Planbereich gelegenen Gebäude fest, dass die Fenster, von denen eine Sichtverbindung zur Bahnstrecke besteht, den Anforderungen der Schallschutzklasse III zu entsprechen haben. Sind dies Fenster von Schlafräumen, ist darüber hinaus eine den Anforderungen der Schallschutzklasse entsprechende Dauerlüftung vorzusehen.

#### 2.8.3.4 Bauflächen

Die Bauflächen westlich der Weißenburger Straße wurden geringfügig abweichend von der Darstellung des Flächennutzungsplanes als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt, da hier nur eine Wohnnutzung vorhanden ist, wenn auch vorbelastet. Auch in Zukunft ist nicht zu erwarten, dass diese ganz bzw. in Teilen zugunsten einer gewerblichen Nutzung aufgegeben wird. Die Bauflächen wurden geringfügig nach Süden erweitert, um die Möglichkeit einzuräumen, die Gebäude ggf. durch eine Erweiterung oder durch vorgehängte Fassaden schalltechnisch günstiger zu gestalten.

Auch wenn der Bestand der Gebäude zunächst gegen eine Umwandlung der Nutzung spricht, wurden hier alle im § 4 BauNVO (Allgemeine Wohngebiete) genannte Nutzungen ohne Einschränkungen zugelassen. Das Maß der baulichen Nutzung, die Grundflächenzahl sowie die Geschossflächenzahl, wurden entsprechend der vorhandenen Bebauung so gewählt, dass nur eine begrenzte Erweiterung der Wohnbauten möglich wird. Die festgesetzte Bauweise entspricht dem Bestand.

#### *2.8.3.5 Grünflächen, landschaftspflegerischer Begleitplan*

Zur Aufhebung des plangleichen Bahnüberganges "Weißenburger Straße" wurde ein ökologisches Gutachten und ein landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet, die als Anlage der Begründung beigelegt sind.

Das Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

"Biotoptypen

Trotz der starken Flächenverbauung und -versiegelung im Umfeld des UG durch Wohnbebauung und Gewerbebetriebe (Unionsgelände, Saatzucht etc.) und trotz der starken Zerschneidung des Gebietes durch Straße und Schienentrassen ist im UG selbst und nach Osten in die Grünfläche des Saatzuchtbetriebes und nach Westen in die Brache am Unionsgelände sich fortsetzend ein strukturreicher und bemerkenswerter Baumbestand erhalten geblieben. Südlich der Bahnlinie wird der bestehende Stadtpark flächenmäßig von einer mäßig intensiv gepflegten Rasenfläche dominiert. Nach Westen schließt sich daran ein alter, weitgehend verlandeter Gartenteich mit Weidenufergehölzen, Flachufern und Röhrichten an. Weiter westlich im Bereich der Unionsbrache existiert ein zweiter, wesentlich kleinerer Tümpel, der aktuell stark mit Müll verschmutzt ist.

Im Bereich der Brache zwischen den Bahngleisen haben sich Hochstauden, vereinzelt bereits auch Gehölzaufwuchs entwickelt. Die Wohnhäuser an der Weißenburger Straße

bzw. an der Rixbecker Straße verfügen über relativ große Zier- bzw. Nutzgärten, die i. d. R. jüngere Ziergehölze und Baumbestände tragen. Große Teile dieser Gärten werden von Zierrasen eingenommen. Bemerkenswert ist die vorhandene alte Lindenallee an der Weißenburger Straße südlich der Bahn, die inzwischen durch Neupflanzungen ergänzt und nach Norden in Richtung Rixbecker Straße fortgesetzt wurde.

Insgesamt handelt es sich bei den im Bereich des Parks bestehenden Biotopstrukturen in Verbindung mit den o.g. angrenzenden Flächen um Lebensräume, die für das engere Stadtgebiet Lippstadts sehr bemerkenswert sind."

"Zusammenfassende Bewertung des Untersuchungsgebietes aus ökologischer Sicht  
Der Bahnübergang "Weißenburger Straße" und das nähere Umfeld des UG sind derzeit durch Gewerbebebauung, Wohnsiedlungen, Straßen- und Schienentrassen vollkommen verinselt und fragmentiert.

Trotzdem besiedelt eine ganze Reihe spezialisierter Arten das Gebiet. Zum Teil handelt es sich um mobile Arten (Avifauna, Libellen, Schmetterlinge, Fledermäuse). Zum Teil sind wahrscheinlich noch relikthafte Restpopulationen vertreten (Amphibien, Laufkäfer). Die größte Wertigkeit aus ökologischer Sicht kommt den Altholzbeständen des Parks, der Allee an der Weißenburger Straße und der Brache am Unionsgelände sowie dem bereits weitgehend verlandeten alten Gartenteich zu.

Gerade durch die Verknüpfung von strukturreichen Gehölzen, Gewässer und Brachestadien bzw. Röhrrieten erhält das Gebiet seine für städtische Lebensräume hohe Attraktivität.

Bei der geplanten Baumaßnahme sollten die besonders hohen Grundwasserstände und die Erhaltung und Entwicklung der Gehölze besondere Beachtung finden."

"Zusammenfassung des landschaftspflegerischen Begleitplanes

Durch die geplante Baumaßnahme sind nur zu einem sehr geringen Anteil wertvolle Baumbestände im Bereich des Parks betroffen. Ganz überwiegend werden Flächen in Anspruch genommen, die derzeit nur eine verhältnismäßig geringere ökologische Funktionserfüllung besitzen.

Nach dem Verfahren von ADAM et al. (1986, Gutachten im Auftrag des MURL NRW) ergibt sich für die geplanten Eingriffe ein Kompensationsbedarf von 2050 m<sup>2</sup>. Diesem Bedarf stehen insgesamt Ausgleichs- und Ersatzflächen in einer Größenordnung von 2125 m<sup>2</sup> gegenüber.

Als landschaftspflegerische Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Pflanzung von Alleebäumen,
- Pflanzung von Einzelbäumen im Park,
- Extensivierung der Pflege des Parkrasens,
- Pflanzung eines artenreichen Baumbestandes,
- Anlage strauchbetonter Gehölzpflanzungen,
- Rekultivierung des alten Straßenkörpers der Weißenburger Straße und Entwicklung einer Wildblumenbrache,
- Beseitigung von Gartenabfällen und Ersatz-Pflanzungen im Bereich einer Schlehen-Weißdorn-Hecke.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen können in den Grenzen des Bebauungsplanes umgesetzt werden. Nach Durchführung dieser Maßnahmen können die durch die geplante Baumaßnahme unvermeidbar entstehenden Beeinträchtigungen und Schäden als mittelfristig ausgeglichen beurteilt werden."

### 2.8.3.6 Kosten

Eisenbahnüberführung "Weißenburger Straße" - Fuß- Radweg -

Planungskosten	ca. 80.000,00 DM
Brückenbauwerk	ca. 1.700.000,00 DM
Wannenbauwerk	ca. 1.720.000,00 DM
Straßenbau u. Begrünung	ca. 400.000,00 DM
	3.900.000,00 DM
zusätzliche Kosten für Erstellung des Bauwerks unter Schienenverkehr	600.000,00 DM
Gesamt	ca. 4.500.000,00 DM

## 2.9 **Bebauungsplan Nr. 170 Alpenstraße Rixbeck**

Der Planbereich umfasst im wesentlichen die Straßenflächen der Alpenstraße, des Blütenweges sowie östlich der Alpenstraße bzw. nördlich des Blütenweges gelegene Flächen, die extensiv begrünt sind. Nördlich der Bahnstrecke werden Teilbereiche landwirtschaftlicher Flächen erfasst. Die Flächen südlich der Bahn, die der Deutschen Bundesbahn gehören, sollen der Errichtung eines Lärmschutzwalles dienen, der zum Schutz der südlich anliegenden Wohnbebauung notwendig wird. Die erfassten landwirtschaftlichen Flächen sollen für die Verwirklichung notwendiger Ausgleichsmaßnahmen nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan herangezogen werden. Im Bereich der Alpenstraße ist beabsichtigt, den höhengleichen Bahnübergang zugunsten einer Fuß- und Radwegeunterführung aufzugeben. Diese Unterführung - lichte Höhe 2,50 m, Fahrbahnbreite 5,00 m - kann in der heutigen Trasse der Alpenstraße verwirklicht werden. Die hierbei angestrebten Steigungsverhältnisse der neuen Wegebeziehung erlauben es, die Blütenstraße nach wie vor an die Alpenstraße anzubinden. Hierzu werden geringfügige Teile der Fläche der Deutschen Bundesbahn nördlich der Blütenstraße in Anspruch genommen. Diese Planung setzt voraus, dass - wie unter 1. beschrieben - für die Stadtteile Dedinghausen und Rixbeck eine gemeinsame Lösung für die Führung des Verkehrs gefunden wird. Die angestrebte Aufgabe der Kreisstraßen 50 und 52 zwischen der K 51 im Süden und der L 636 im Norden verlangt den Neubau einer Straße, die in der Lage ist, den Ziel- und Quellverkehr der östlichen Stadtteile in die Kernstadt und umgekehrt zu leiten. Die Stadt Lippstadt schlägt eine Straßenführung vor, die zwischen Dedinghausen und Rixbeck südlich des Waldgebietes Elendsbusch/Walachei an die L 636 anknüpft.

Die Aufgabe des höhengleichen Bahnüberganges Alpenstraße wird zu einer Verlagerung der Verkehre auf die v. g. neue Trasse führen. Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird ein Gutachten zu den verkehrlichen aber auch immissionsschutztechnischen Fragen Stellung nehmen.

Im Bereich der Alpenstraße wird durch den Fortfall der K 50 der Verkehr auf den Anliegerverkehr reduziert. Die anliegende Wohnbebauung wird wesentlich von Verkehrslärm

entlastet. Mit der Erhöhung der Zugfrequenz auf der Strecke der Deutschen Bundesbahn wird voraussichtlich jedoch eine geringfügige Erhöhung des Lärmpegels um 0,3 dB(A) tags und 1,0 dB(A) nachts verbunden sein.

Die Deutsche Bundesbahn als Veranlasser prüft derzeit, inwieweit in den dicht besiedelten Bereichen der Stadt Lippstadt Lärmschutzmaßnahmen auf dem Gelände der Deutschen Bundesbahn bzw. in direkter Nachbarschaft realisierbar und finanzierbar sind. In die Überlegungen der Deutschen Bundesbahn wird die Frage einbezogen, inwieweit früher bahnbezogene Gebäude (z.B. Schrankenwärterhäuser) aufgrund der starken Belastung durch Lärm und Luftdruckwellen, aufgegeben werden müssen. Die bisherigen Gespräche mit der Deutschen Bundesbahn zeigen, dass sie bereit ist, bahnbegleitende Flächen zum Zweck des Baues von Lärmschutzanlagen abzugeben. Es ist beabsichtigt, im Zuge des Ausbaues der Strecke anfallende Bodenmassen zu einem Lärmschutzwall anzuschütten. Um diese Maßnahme zu ermöglichen, wurde der Bebauungsplanbereich gegenüber der Abgrenzung aus dem Aufstellungsbeschluss des Rates nach Osten erweitert. Der Lärmschutzwall soll eine Höhe von 3,00 m über Oberkante Gleis erhalten, damit hierdurch der Hauptteil der Laufgeräusche der Züge abgefangen werden kann.

## **2.10 Bebauungsplan Nr. 171 Am Kusel Dedinghausen**

Bei der Bestimmung der Unterführungsbauwerke im Stadtteil Dedinghausen standen im wesentlichen die Anforderungen von zwei Verkehrsarten im Vordergrund, zum einen des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs, zum anderen des landwirtschaftlichen Verkehrs. Der Kreis Soest beabsichtigte zunächst, im Zuge der K 52 "Am Kusel" ein vollwertiges Unterführungsbauwerk zu erstellen, das alle Verkehrsarten aufnehmen sollte. Die Tatsache, dass die K 52 heute durch den alten Dorfkern führt, vorbei an einem Schulzentrum und einem Haltepunkt der Deutschen Bundesbahn, veranlasste jedoch die Stadt Lippstadt, hier zunächst für den Bau einer Unterführung (Fuß- und Radweg) zu plädieren, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen soll. Das Interesse der landwirtschaftlichen Betriebe liegt allerdings darin, möglichst ohne Umwege die Flächen nördlich der Deutschen Bundesbahn zu erreichen, möglichst auch ohne durch Wohngebiete fahren zu müssen. Hieraus ergab sich die Notwendigkeit, im Zuge der Straße Am Kusel eine Unterführung zu erstellen, vollwertig für die Landwirtschaft, den Anliegerverkehr des Stadtteiles und den Fuß- und Radverkehr. Dieses Bauwerk hat u.a. auch den Vorteil, dass der Busverkehr weiterhin zwischen Dedinghausen und Esbeck neben den Siedlungsbereichen auch Ziele wie den Haltepunkt der DB, die Schule und die Sportanlagen bedienen kann. Deshalb wird nun zunächst im Verkehrskonzept der Stadt eine Rückstufung der K52 zur Stadtstraße gewünscht sowie der Bau einer schmalen Unterführung im Bebauungsplan festgesetzt. Die begrenzte Breite des Bauwerkes einspurig, ampelgeregelt- sowie die Beschränkung des zulässigen Höchstgewichtes der Fahrzeuge sollen eine Reduzierung des Verkehrs durch den alten Dorfkern und entlang der Schule gewährleisten.

Der Bebauungsplanbereich umfasst überwiegend Verkehrsflächen, die Fläche der Deutschen Bundesbahn, landwirtschaftliche Flächen und eine Fläche für den Gemeinbedarf. Im Bereich dieses Bahnüberganges ist der Bau einer Fahrbahn vorgesehen, die im südlichen Abschnitt zunächst 6 m breit ist, sich dann aber auf 4 m Breite verjüngt. In dem einspurigen Bereich der Unterführung soll der Verkehr durch eine Ampel geregelt werden.

Auf eine gänzliche Aufweitung auf 6 m Fahrspurbreite wird verzichtet, da hierdurch schwerwiegend in das östlich gelegene Grundstück eingegriffen werden müsste. Paral-

lel zur Fahrbahn ist auf der Westseite ein kombinierter Fuß- und Radweg in einer Breite von 3 m vorgesehen, der in der Höhenlage getrennt von der Fahrbahn geführt wird. Der Anschluss des Wirtschaftsweges "Am Kruppen Land" an den Merschweg ist im nördlichen Planbereich festgesetzt. Parallel zur Unterführung wird auf der Ostseite eine Nebenfahrbahn den Anschluss der Gaststätte, des landwirtschaftlichen Betriebes östlich des Planbereiches sowie des südlichen Bahnsteiges gewährleisten.

Aufgrund der Lage des Unterführungsbauwerkes kann der landwirtschaftliche Betrieb nicht mehr mit seinen Fahrzeugen parallel zur Bahnstrecke, nördlich des Wohnhauses, aus dem Privatgrundstück heraus in die Straßenfläche einfahren. Hier muss an seiner Südgrenze eine neue Zufahrt geschaffen werden, die eine Umfahrt des südlich gelegenen Wirtschaftsgebäudes ermöglicht.

Im Zuge des Baues der Unterführung werden Treppenanlagen aus dem Unterführungsbauwerk heraus die Erschließung des Bahnsteiges der Deutschen Bundesbahn sichern. Für Behinderte, Fahrradfahrer und z.B. Frauen mit Kinderwagen wird der Zugang von Norden her über die Unterführung und den neuen Anschluss des Wirtschaftsweges gewährleistet. Aus Richtung Süden soll östlich des Unterführungsbauwerkes vor der Gaststätte ein Weg bis zum Bahngelände führen.

Unmittelbar südlich des Haltepunktes, westlich "Am Kusel", steht ein altes Gebäude, das früher der Deutschen Bundesbahn gehörte.

Das Gebäude gehört heute einem Sportverein, der auf diesem Grundstück und der südlich anschließenden Fläche bis hin zum Sportgelände des Schulzentrums eine Tennisanlage errichten will. Der Bau der Unterführung erfordert den Abriss dieses Gebäudes. Da vor allem im abgesenkten Bereich flache begrünte Böschungen diesem Bauwerk einen offenen Charakter verleihen sollen ist ein Eingriff in das Grundstück nicht vermeidbar. Im Hinblick auf die umliegende Sportnutzung des Schulzentrums soll diese westlich benachbarte Fläche als Gemeinbedarfsfläche festgesetzt werden mit der Zweckbestimmung "Tennisanlage". Schon heute werden die Sportanlagen des Schulzentrums - der Sportplatz sowie ein Tennisplatz - vom Sportverein Blau-Weiß Dedinghausen genutzt.

## **2.11 Bebauungsplan Nr. 172 Zum Erlenbruch Dedinghausen**

Der Planbereich umfasst ausschließlich landwirtschaftliche Flächen, Flächen der Deutschen Bundesbahn und Verkehrsflächen.

Bei den Verkehrsflächen handelt es sich um Wirtschaftswege, die überwiegend durch landwirtschaftliche Fahrzeuge und untergeordnet durch Anlieger der südlich benachbarten Wohnquartiere belastet sind. Bei der Bestimmung der Unterführungsbauwerke im Stadtteil Dedinghausen standen im wesentlichen die Anforderungen von zwei Verkehrsarten im Vordergrund, zum einen des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs, zum anderen des landwirtschaftlichen Verkehrs.

Der Kreis Soest beabsichtigte zunächst, im Zuge der K 52 "Am Kusel" ein Unterführungsbauwerk zu erstellen, das alle Verkehrsarten aufnehmen sollte. Die Tatsache, dass die K 52 heute durch den alten Dorfkern führt, vorbei an einem Schulzentrum und einem Haltepunkt der Deutschen Bundesbahn, veranlasste jedoch die Stadt Lippstadt, hier für den Bau einer Unterführung zu plädieren, die nicht alle Verkehrsarten aufnehmen soll. Das Interesse der landwirtschaftlichen Betriebe liegt darin, möglichst ohne Umwege und ohne ein Durchfahren der Wohngebiete die Flächen nördlich der Deutschen Bundesbahn zu erreichen. Während zunächst der Bau einer Unterführung für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge und den Anliegerverkehr im Planbereich vorgesehen war, ergab sich nach Abwägung aller Ansprüche die Notwendigkeit, den westlich gele-

genen Bahnübergang Am Kusel mit einer für die Landwirtschaft vollwertigen Unterführung auszustatten.

Im Planbereich wird daher auf die Festsetzung eines Unterführungsbauwerkes verzichtet.

Stattdessen wird nunmehr der Planbereich nach Osten und Westen erweitert, um südlich der Bahnlinie Baurecht für die Errichtung eines Lärmschutzwalles zu schaffen. Dieser Wall soll an die Anlagen anschließen, die in dem Bebauungsplanentwurf Nr.173 Zur Meerpfanne/Kölner Grenzweg geplant sind. Im Verbund dieser Anlagen ergibt sich eine durchgängige Schutzwirkung für den größten Teil der Wohnsiedlungen.

Im Hinblick auf die Nähe der benachbarten Übergänge, den notwendigen hohen technischen Aufwand wegen der Unterbrechung des Lärmschutzwalles- und die Kosten soll deshalb auch auf eine kleinere Unterführung zugunsten der Fußgänger und Radfahrer verzichtet werden.

Die Bundesbahn hat sich grundsätzlich bereit erklärt, die beim Ausbau der Strecke anfallenden Bodenmassen auf den Grundstücken zu einem Lärmschutzwall aufzuschütten, die für diesen Zweck vor der Bauzeit 1993/94 zur Verfügung gestellt werden können.

Damit die Landwirte im Norden durchgängig auf kurzem Wege ihre Felder erreichen können, soll das bestehende Wegenetz nördlich der Bahn geschlossen werden. Deshalb wurde der Planbereich nördlich der Bahn erweitert, um hier beidseitig der Straße Zum Erlenbruch einen Anschluss zu den vorhandenen Bahnseitenwegen zu erhalten. Südlich der Bahnstrecke und des geplanten Lärmschutzwalles ist am vorgesehenen Ende der Straße Zum Erlenbruch eine Wendefläche festgesetzt worden.

Abgesehen von der Festsetzung dieser Straßen bzw. Wege sind im Planbereich nur landwirtschaftliche Flächen festgesetzt bzw. Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Landschaft. Letztere werden voraussichtlich erforderlich, um den Eingriff der Baumaßnahmen in die Natur und Landschaft ausgleichen zu können. Der Bebauungsplanbereich wurde gegenüber dem Planentwurf während der Bürgerbeteiligung geringfügig parallel zu den Wirtschaftswegen erweitert, um hier gem. der Aussage des landschaftspflegerischen Begleitplanes Flächen für wegebegleitende Gehölze bereitzustellen zu können. Diese Bepflanzung wird ebenfalls als Ausgleich für den vorhandenen Eingriff notwendig.

## **2.12 Bebauungsplan Nr. 173 Zur Meerpfanne/Kölner Grenzweg Dedinghausen**

Im Bebauungsplanbereich befinden sich heute zwei höhengleiche Bahnübergänge im Zuge der Straßen "Zur Meerpfanne" und "Kölner Grenzweg", die beide in den nördlich der Bahn gelegenen Haunstweg münden. In diesem Bereich wird vorgeschlagen, eine neue Unterführung zwischen diesen beiden Straßen zu bauen. Hierdurch können einerseits die vorhandenen Erschließungsanlagen für die Bebauung entlang beider Straße vollständig erhalten werden. Die Zufahrten zu den Häusern und landwirtschaftlichen Flächen werden nicht beeinträchtigt. Andererseits wird vermieden, dass mit dem Bau einer Unterführung im Zuge des Kölner Grenzweges eine geradlinige und zügige Straßenführung entsteht, die einer Geschwindigkeitserhöhung des Kraftfahrzeugverkehrs in diesem Wohnsiedlungsbereich Vorschub leistet.

Alternativ zur Unterführung wurde auch eine Bahnüberführung ca. 70 m östlich des heutigen Bahnüberganges "Kölner Grenzweg" untersucht. Aufgrund des größeren Flächenbedarfes und der Zerschneidung größerer landwirtschaftlich genutzter Flächen wurde jedoch auf diese alternative Bahnquerung verworfen.

Westlich des Planbereiches befindet sich ein geschlossenes Wohngebiet, östlich grenzt die offene Landschaft an. Der Planbereich ist mit seinen Nutzungen durch die topogra-

phische Grenze der Bahn dem Siedlungsbereich Dedinghausens zuzuordnen. Die landwirtschaftlichen Flächen zwischen der Bahnlinie und den Wohngebieten sollen langfristig der geänderten Zielsetzung des Flächennutzungsplanes überwiegend dem Immissionsschutz dienen, zu einem kleineren Teil der Abrundung des Wohngebietes. Der Bebauungsplan Dedinghausen Nr. 3 setzt neben den Bauflächen des Wohngebietes die Fläche südlich der Bahnstrecke als Fläche für die Landwirtschaft fest. Dieser Bebauungsplan wird daher in diesem Bereich durch den neuen Bebauungsplan Nr. 173 ersetzt.

### 2.12.1 Festsetzung von Bauflächen

Im Planbereich sind die landwirtschaftlichen Flächen nach Errichtung der geplanten Unterführung aufgrund ihrer verbleibenden Größe und des Zuschnitts langfristig nicht mehr rationell landwirtschaftlich nutzbar. Eine Neuordnung der Flächen ist daher sinnvoll. Im Bereich der Straße "Zur Meerpfanne" steht direkt an der Bahn ein Wohngebäude, das früher der Deutschen Bundesbahn gehörte. Mit dem Ausbau der Strecke, der dann auftretenden höheren Lärmbelastung und Belastung durch Druckwellen schnellfahrender Züge, wird es notwendig, dieses Gebäude aufzugeben und einen Ersatzbau im südlichen Bereich dieses Grundstückes zu erstellen.

Das dann freiwerdende Grundstück soll für die Anlage eines Lärmschutzwalles genutzt werden. Im Bereich des Kölner Grenzweges befindet sich auf der Nordseite eine Streubebauung, die um wenige Bauflächen ergänzt wurde. Hierdurch wird erreicht, dass das Siedlungsbild abgerundet und die für den Straßenbau bzw. die Errichtung des Lärmschutzwalles benötigten Flächen erworben werden können. Die hier geplante Bebauung soll sich dem Charakter der umliegenden Wohnbaugebiete anpassen. Mit Rücksicht auf die niedrige Bauhöhe des Bestandes und die Lärmimmissionen der Bahnstrecke wurden hier eingeschossige Häuser festgesetzt. Bei ihrer Errichtung ist dafür Sorge zu tragen, dass Aufenthalts- und Schlafräume gegen die Lärmimmissionen der Bundesbahn geschützt werden.

Die Bauflächen wurden von der Straße abgesetzt, damit die dann entstehenden Südgärten zusätzlich durch die Gebäude abgeschirmt werden. Die Festsetzung einer Einzelhausbebauung mit maximal zwei Wohneinheiten soll gewährleisten, dass hier eine bauliche Verdichtung unterbleibt. Dem dient ebenso die Festsetzung einer reduzierten Grundflächenzahl von 0,3.

### 2.12.2 Flächen für Lärmschutzanlagen

Aufgrund der Ausführungen unter Punkt 2.2 sind im Planbereich Lärmschutzanlagen notwendig. Diese resultieren nicht aus der Baumaßnahme der Unterführung selbst, da diese die verkehrlichen und immissionsschutztechnischen Verhältnisse in diesem Bereich nur unwesentlich ändert. Die Verkehrsströme auf beiden Straßen sind so gering, dass der Verkehrslärm die Richtpegel für die anliegenden Wohngebiete nicht überschreitet. Die Bundesbahnstrecke liegt in Teilbereichen, insbesondere unmittelbar östlich der Straße "Zur Meerpfanne" sehr hoch - ca. 2,00 m über Gelände -, die anliegenden landwirtschaftlichen Flächen bzw. die Eigentumsflächen der Deutschen Bundesbahn weiter östlich würden es jedoch erlauben, hier einen Lärmschutzwall aufzuschütten. Das Schüttgut würde aus der Baumaßnahme der Deutschen Bundesbahn bereitgestellt. Der Bebauungsplan sieht daher an der Südseite der Strecke der Deutschen Bundesbahn einen Lärmschutzwall vor mit einer Kronenhöhe von 3,00 m über der Oberkante der Schienen. Die Höhe wurde gewählt, da die Emissionen der Schienenfahr-

zeuge im wesentlichen durch die Rollgeräusche der Wagen bestimmt werden, die Lärmquelle also in Schienen- bzw. Radsatzhöhe von 0,2 - 1,0 m über Gleisbettoberkante anzunehmen ist. Die Flächen für die Lärmschutzanlage wurden in einer Breite von 12 m festgesetzt, um hier eine ausreichende Begrünung in diese Maßnahme einbeziehen zu können. Im Bereich der Unterführung ist die Wallanlage nicht fortsetzbar, so dass für dieses Teilstück eine Lärmschutzwand in gleicher Höhe festgesetzt wurde.

### 2.12.3 Flächen für die Landwirtschaft und Wald

#### Flächen zur Entwicklung der Landschaft und Ausgleichsmaßnahmen

Im westlichen Planbereich befindet sich südlich der Bahn eine geschlossene landwirtschaftliche Fläche, die zum Schutz der südlich anliegenden Wohngebiete und als Ausgleich für den Eingriff durch den Bau des Lärmschutzwalles langfristig begrünt werden soll. Am Nordrand dieser Fläche soll in Anlehnung an den vorhandenen Bahndamm der o.g. Lärmschutzwall entstehen. U. a. auf Anregung des Forstamtes Warstein/Rüthen soll die jetzige Ackerfläche einschl. des gesamten Lärmschutzwalles als "Fläche für Wald" festgesetzt und entsprechend bepflanzt werden. Durch einen Unterhaltungsweg soll diese Fläche auch für die Naherholung erschlossen werden.

Bedingt durch entsprechende Pflanzungen soll die Fläche aber in weiten Teilen störungsarm gehalten werden. Vorgesehen ist eine gestufte Anpflanzung, die sich von den Randbereichen - hier Schlehenhecken - mit anschließenden Gehölzen und Bäumen (Waldmantel) bis zum Zentrum der Fläche mit einem Stiel-Eichen-Reinbestand entwickelt. Für den Eingriff, der mit dem Bau der Unterführung verbunden ist, sollen nördlich der Strecke der Deutschen Bundesbahn die verbleibenden Flächen zwischen der Straße "Zur Meerpfanne" und der Unterführung als Ausgleichsflächen bereitgestellt werden. Die alte Trasse des Kölner Grenzweges nördlich der Bahn wird rekultiviert, so dass die östlich der Unterführung gelegenen Flächen dann insgesamt in Verbindung mit den benachbarten Flächen landwirtschaftlich genutzt werden können.

Der Bau der Unterführung zwischen den Straßen "Kölner Grenzweg" und "Zur Meerpfanne" hat die Zerschneidung und Zergliederung von verschiedenen Teillebensräumen zur Folge. Beseitigt oder beeinträchtigt werden Gebüsche, Saumbiotope und Schilfbestände im Bahnseitengraben mit mittlerer bis hoher ökologischer Wertigkeit sowie Brutreviere der in Nordrhein-Westfalen landesweit gefährdeten Vogelarten Nachtigall und Rebhuhn.

Ein weiterer Eingriff ist nördlich der Bahn durch eine Verbindungsstraße zum westlich benachbarten Bahnübergang "Zum Erlenbruch" geplant. Bedingt durch die Bündelung im Bereich der bereits bestehenden Bahntrasse und die relativ geringwertigen Teillebensräume besteht hier jedoch ein weitaus geringeres Konfliktpotential.

Der Bau eines Erdwalls für den Lärmschutz an Schienenwegen stellt nach § 4 (3) Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen keinen Eingriff im Sinne dieses Gesetzes dar. Deshalb werden trotz der unvermeidbaren Beseitigung und Beeinträchtigung bestimmter Teillebensräume durch die Errichtung eines Lärmschutzwalles südlich der Bahn keine Kompensationsmaßnahmen speziell dafür gefordert und in der Bilanzierung vorgeschlagen.

Für die zu berücksichtigenden Eingriffe wurde insgesamt ein Kompensationsbedarf von 8.140 m<sup>2</sup> ermittelt.

Der landschaftspflegerische Begleitplan zum Bebauungsplan schlägt folgende Maßnahmen vor:

- strauchbetonte Gehölzpflanzungen zur Gliederung und Anbindung entsprechender bestehender Biotopstrukturen,
- Pflanzung von Einzelbäumen und Buschgruppen,
- Anlage zweier Kleingewässer,
- Gestaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen am Fließgewässer im Bereich "Zur Meerpfanne",
- Entwicklung einer Ackerbrache,
- Entwicklung eines waldähnlichen Gehölzbestandes südlich der Bahn im Bereich "Am Gurgeskamp",
- Eingrünung und Bepflanzung des geplanten Lärmschutzwalles.

Die vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen decken insgesamt eine Fläche vom ca. 10.000 m<sup>2</sup> ab. Alle Maßnahmen können innerhalb der Grenzen des Bebauungsplanes im Anschluss an bestehende Biotopstrukturen angesetzt werden. Darüber hinaus sind ca. 11.500 m<sup>2</sup> der o.g. Waldentwicklungsfläche als notwendige Ersatzpflanzung für die geplante Beseitigung von Wald im Bereich von Rixbeck vorgesehen.

Nach Durchführung der vorgeschlagenen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen können die durch die geplante Baumaßnahme im Bereich "Kölner Grenzweg / Zum Erlenbruch" entstehenden Eingriffe, bezogen auf die Flächenbilanz, als mittelfristig (in 5 bis 10 Jahren) ausgeglichen beurteilt werden. Nördlich des Kölner Grenzweges befindet sich eine kleinere landwirtschaftliche Hofstelle, die heute auf hofnahe Flächen angewiesen ist. Nach dem Bau der Unterführung in diesem Bereich ist es voraussichtlich möglich, dieser Hofstelle die dann verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen zuzuordnen, so dass ihre Nutzung auch weiterhin gewährleistet bleibt.

#### 2.12.4 Verkehrsflächen

Die vorhandenen Straßen Zur Meerpfanne und Kölner Grenzweg werden als Verkehrsflächen festgesetzt, an ihrem jeweiligen Ende wurde eine Wendemöglichkeit vorgesehen. Die geplante Unterführung passt sich in ihren Dimensionen den vorhandenen Verkehrsflächen an. Die lichte Höhe von 3,70 m und die Fahrbahnbreite von insgesamt 5,50 m und einer Rampenneigung von 6 % erlauben es, dass nahezu alle Verkehre diese Unterführung benutzen können. Ausgeschlossen hiervon sind lediglich landwirtschaftliche Fahrzeuge größerer Höhe, die die westlich benachbarte Unterführung "Am Kusel" benutzen müssen. Hier ist eine lichte Höhe von 4,5 m gegeben. Von der Fahrbahn abgesetzt wird im Unterführungsbauwerk ein Fuß- und Radweg auf einem höheren Niveau durch die Unterführung gebaut. Dieser Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Radweg ermöglicht es, den Weg mit günstigeren Steigungsverhältnissen zu führen.

Nördlich der Strecke der Deutschen Bundesbahn wird als Verbindung der vorhandenen Wirtschaftswege der Bau eines Bahnseitenweges notwendig. Dieser Bahnseitenweg ist unmittelbar westlich des Planbereiches bereits vorhanden. Der Bau dieses Teilstückes im Anschluss an den Haunstweg schafft in Verbindung mit den anderen geplanten Maßnahmen an den weiter westlich liegenden Bahnübergängen einen durchgängigen Wirtschaftsweg für die Landwirtschaft nördlich der Bahn. Der Weg hat eine Breite von 3,50 m. Seine Breite und Führung sind so ausgelegt, dass Fremdverkehre weitgehend auszuschließen sind.

## 2.12.5 Überschlägige Kostenermittlung gem. § 9 Abs. 8 BauGB

Planungskosten	=	100.000,00 DM
Grunderwerb (Straßen, Wege, Ausgleichsflächen ohne Lärmschutz- wall u. Aufforstung)	=	200.000,00 DM
Brückenbauwerk	=	2.800.000,00 DM
Wannenbauwerk	=	4.000.000,00 DM
Straßenbau u. Begrünung	=	1.800.000,00 DM
 Gesamt	=	 8.900.000,00 DM
zusätzliche Kosten für Erstellung des Bauwerks unter Schienenverkehr		800.000,00 DM
	=	9.700.000,00 DM
		=====
Stadtanteil		
n. EKrG 1/3 9.700.000,00	=	3.233.300,00 DM
Gebäudeentsch. 0,5 x 225.000,00	=	112.500,00 DM
Lärmschutzwall (Entschädigung u. Begrünung, kein Grunderwerb)		100.000,00 DM
 Gesamt	=	 3.450.000,00 DM
		=====
Zuschuss nach GVFG 80 %	=	2.587.000,00 DM
 Eigenanteil der Stadt	=	 863.000,00 DM
		=====

## 2.12.6 Flächenbilanz

1. Wohnbauflächen	10.120 m <sup>2</sup>	=	14,3 %
2. Verkehrsflächen einschl. Seitenbegrünung	14.120 m <sup>2</sup>	=	19,9 %
3. Flächen für Versorgungs- anlagen	90 m <sup>2</sup>	=	0,1 %
4. Grünflächen (Ausgleichs- flächen)	4.390 m <sup>2</sup>	=	6,2 %
5. Flächen für die Landwirt- schaft	14.060 m <sup>2</sup>	=	19,8 %
6. Flächen für Wald (davon 7.030 m <sup>2</sup> für Lärmschutzwall)	15.740 m <sup>2</sup>	=	22,3 %

7. Wasserflächen	150 m <sup>2</sup>	=	0,2 %
8. Flächen für Bahnanlagen	12.170 m <sup>2</sup>	=	17,2 %
Gesamt	ca. 70.840 m <sup>2</sup>	=	100,0 %

Lippstadt, den 23.11.1992

(Dr. Hagemann)  
Techn. Beigeordneter

(Wollesen)  
Dipl.-Ing.