

B E G R Ü N D U N G
zum Bebauungsplan der Stadt Lippstadt Nr. 170
Rixbeck 'Alpenstraße'

1. Planungsanlass und Planungsziele

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, die Strecke von Dortmund nach Kassel auszubauen, um auf ihr mit höheren Geschwindigkeiten - bis zu 200 km/h - verkehren zu können. Zu diesem Zwecke sollen alle plangleichen Bahnübergänge beseitigt werden.

Nachdem im Stadtgebiet während der einjährigen Streckenstilllegung vom Sommer 1993 bis 1994 die Überführungsbauwerke von vier Bahnübergängen westlich der Kernstadt und eines für einen Bahnübergang im Stadtteil Dedinghausen fertiggestellt wurden, werden nunmehr alle zukünftigen Baumaßnahmen bei Aufrechterhaltung des Fahrbetriebes erfolgen.

Im östlichen Stadtgebiet werden die Stadtteile Esbeck und Hörste nördlich der Bahnlinie- von der Kernstadt kommend - durch die L 636 erschlossen, die Stadtteile Rixbeck und Dedinghausen südlich der Bahnlinie durch die K 51 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 verkehrlich bedeutenden Bahnübergängen sind darüber hinaus die Bahnübergänge "Zum Erlenbruch", "Zur Meerpfanne" und "Kölner Grenzweg" in Dedinghausen vorhanden. Sie dienen überwiegend den landwirtschaftlichen Anliegern und dem Erholungsverkehr in diesen Bereichen. Nur der Übergang "Kölner Grenzweg" hat darüber hinaus verkehrliche Verbindungsfunktionen zum Ortsteil Öchtringhausen, nach Hörste und Mönninghausen.

Für die drei letztgenannten Übergänge wurde eine Bahnüberführung zwischen dem "Kölner Grenzweg" und der "Meerpfanne" gebaut. Durch die Verlängerung und Verbindung von Bahnseitenwegen wurde eine Vernetzung der Wirtschaftswege herbeigeführt, die den Ansprüchen der Landwirtschaft und des Erholungsverkehrs Rechnung trägt.

Zu Beginn der Planung der Bahnübergänge in den östlichen Stadtteilen ging man davon aus, dass der nächst erreichbare leistungsfähige Bahnübergang im Kernstadtbereich über die Unionstraße verläuft. In Abstimmung mit dem Kreis Soest, der Bau- lastträger der K 50 und K 52 ist, wurden alternative Lagen der Bahnübergänge sowie eine mögliche Ersatztrasse und hierfür sowohl verkehrliche als auch umweltrelevante Faktoren untersucht. Zwischenzeitlich haben Verhandlungen mit dem Landschaftsverband jedoch ergeben, dass eine Anbindung der K 51 an die B 55 erfolgen kann und hierdurch westlich an den Ortsteil Rixbeck angrenzend eine vollwertige Verknüpfung über die Bahn nach Norden möglich wird. Somit bestehen nun andere Voraussetzungen für die Planung von Bahnübergängen in Rixbeck und Dedinghausen.

In Abstimmung mit dem Kreis Soest soll nunmehr der Bahnübergang "Alpenstraße" im Straßenverlauf als Unterführung für Radfahrer und Fußgänger sowie für den Pkw-Verkehr mit signalgeregeltem Einbahnverkehr erfolgen.

In Dedinghausen soll im Verlauf des Kusels eine vollwertige Unterführung für den Zweirichtungsverkehr gebaut werden.

Für den Stadtteil Rixbeck bedeutet dies, daß zumindest für Pkw-Verkehre eine untergeordnete Verbindung zu den nördlich der Bahn gelegenen Siedlungs-, Gewerbe- und Sportflächen erhalten bleibt; darüber hinaus ist ein Anschluss an die nördlich der Bahn verlaufende L 636 gewahrt. Für die höheren Fahrzeuge (Höhe > 3,00 m) ist die Verbindung über die B 55 gewährleistet. Da aufgrund von Verkehrszählungen sich der LKW-Anteil in der Alpenstraße auf ca. 1,5 % beläuft, werden nur wenige Kfz diesen gegenüber der bestehenden Situation erforderlichen Umweg über die B 55 fahren müssen.

Die Alpenstraße wird heute im Bereich des Bahnüberganges von ca. 3100 Kfz am Tage befahren. Mit dem Anschluß der K 51 an die B 55 wird sich hier voraussichtlich der Verkehr reduzieren, da durch den Anschluss der B 55 an die K 51 die heute vorhandene Belastung durch Verkehre über die B 55/L 636/K50 über die Verbindung B 55/K51 abgewickelt werden.

Verkehrsprognosen, die von einem vollwertigen Ausbau der Bahnüberführungen im Verlauf der K 50 und K 52 ausgingen, jedoch den Anschluss der K 51 an die B 55 nicht berücksichtigten, sagten für das Jahr 2010 eine Verkehrsbelastung der Alpenstraße im Bereich des Bahnüberganges von ca. 3800 Kraftfahrzeugen am Tage voraus.

Diese Belastung wird jedoch mit Anschluß der B 55 an die K 51 nicht zu erwarten sein, da der Verkehrszug B 55/K 51 geringere Knotenpunktswiderstände aufweist und kürzer ist als die Verkehrsbeziehung B 55/K 50/K 51. Für die entlang der Alpenstraße gelegene Wohnbebauung ist daher auch bei der nunmehr vorgesehenen Lösung nicht mit einer Zunahme von Verkehrsemissionen zu rechnen.

2. Planungsrecht

2.1 Flächennutzungsplanung

Der Flächennutzungsplan stellt in seiner 68. Änderung nun nicht mehr die Alpenstraße als innerörtliche Hauptverkehrsstraße dar.

Da sie nach dem Bau der Unterführung, die von Kfz. nur im Einrichtungsverkehr befahren werden kann, nicht weiter ihren bisherigen Verkehrszweck als Kreisstraße erfüllen kann, wird sie in die Straßenbaulast der Stadt Lippstadt übergehen. Die parallel zum Blütenweg und südlich der Bahn gelegene Fläche, die bisher als Wald im Flächennutzungsplan dargestellt war, wird nunmehr als Grünfläche mit Maßnahmen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen dargestellt. Im Rahmen des Ausbaus der Strecke wurde auf dieser der Deutschen Bahn gehörenden Fläche ein Lärmschutzwall aufgeschüttet. Für die entfallende Waldfläche wurde im Rahmen der 48. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich von Dedinghausen eine Ersatzfläche entlang der Bahn dargestellt.

Diese Fläche war zuvor als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Sie wird zukünftig zusammen mit dem bahnbegleitenden Lärmschutzwall aufgeforstet werden und als Wald mit Immissionsschutzfunktionen dienen.

2.2 Bebauungsplan

Für das Plangebiet bestanden bisher keine Bebauungs- bzw. Fluchtlinienpläne. Durch den Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Unterführung der Alpenstraße geschaffen werden. Ebenso soll durch den Bebauungsplan eine Verbesserung der Immissionssituation planungsrechtlich gesichert werden.

3. Verkehrsflächen

Der Bau der Bahnunterführung der Alpenstraße wird nur westlich der Alpenstraße zu einer geringen Erweiterung der bisherigen Verkehrsfläche führen. Die Unterführung ist so konzipiert, dass bei einer lichten Höhe von 3,25 m eine 3,50 breite Fahrbahn für den Kfz-Verkehr sowie ein einseitiger kombinierter Rad- und Fußweg mit einer lichten Höhe von 2,50 m in einer Breite von 3,50 m entstehen. Die Gesamtbreite der Unterführung einschließlich aller Schrammbordflächen und Stützmauern wird sich auf 10,80 m belaufen. Sie ist in der heute vorhandenen Verkehrsfläche realisierbar.

Da jedoch die westlich der Alpenstraße gelegenen vorhandenen zwei Wohngebäude nicht mehr von der Unterführung erschlossen werden können, ist zur Anbindung dieser Häuser ein parallel zur Unterführung verlaufender und südlich der Unterführung an die Alpenstraße anschließender Weg erforderlich. Dieser ist als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Er dient sowohl als Zufahrt zu westlich gelegenen landwirtschaftlich genutzten Flächen als auch der Erschließung der Häuser Alpenstraße 2a - c. Darüber hinaus wird er als Zuwegung zu der im Bahngelände vorgesehenen Pumpstation, die für die Entwässerung des Wannengebäudes erforderlich wird, benötigt.

Für die Erschließung des Eckgebäudes Blütenweg/Alpenstraße ist es darüber hinaus erforderlich, den Blütenweg vor der Einmündung in die Alpenstraße nach Norden zu verschwenken, um die Zufahrt des Grundstückes höhenmäßig anschließen zu können. Der Blütenweg muss hier im Einmündungsbereich in das Trogbauwerk abgesenkt werden.

Im Unterführungsbereich wird der Verkehr der Alpenstraße zusammen mit dem Verkehr des Blütenweges und der Albrecht-Dürer-Straße durch eine Lichtzeichenanlage gesteuert, um einen sicheren und reibungslosen Verkehrsablauf zu gewährleisten. Während die Neigung der Kfz-Fahrbahn im Unterführungsbereich eine Steigung von 6,5 % aufweist, wird der Rad- und Fußweg eine Neigung von maximal 4,8 % haben. Hierdurch wird für Radfahrer und Fußgänger ein unter den vorhandenen Voraussetzungen geringstmögliches Steigungsverhältnis gewahrt.

Nach Realisierung der Eisenbahnüberführung "Alpenstraße" wird der bestehende Bahnübergang in Bahn-Kilometer 157,809 aufgehoben.

4. Allgemeines Wohngebiet

Der Planbereich umfaßt auch Vorgartenflächen bebauter Grundstücke östlich der Unterführung. Die Einbeziehung dieser Flächen erfolgte, um sie mit Leitungsrechten

zu belasten. Diese werden erforderlich, um die vorhandenen Regen- und Schmutzwasserkanäle, die bisher in der Alpenstraße verlaufen, um das Unterführungsbauwerk herumführen zu können.

Wegen der in dieser Situation beengten Verhältnisse ist es nicht möglich, die Leitungen in öffentlichen Flächen zu verlegen.

5. Öffentliche Grünflächen/Maßnahmen und Vorkehrungen gegen schädliche Umwelteinwirkungen

Auf der zwischen dem Blütenweg und der Bahntrasse liegenden Fläche wurde während des Ausbaus der Gleise ein Wall aufgeschüttet. Dieser soll für große Bereiche der Wohnsiedlung südlich des Blütenweges eine Verbesserung der Immissionsituation bewirken.

Die Fläche ist als öffentliche Grünfläche festgesetzt, der aufgeschüttete Wall hat eine wirksame Höhe von 5,1 m über Gleisoberkante. Nur an seinem westlichen Ende verringert sich die wirksame Höhe aufgrund der geringeren Basisbreite auf einer Länge von 50 m auf bis zu 1,80 m über Gleisoberkante. Hierdurch ergeben sich für die nahe der Alpenstraße gelegenen Wohnsiedlungsbereiche nur geringe Schutzeffekte, zumal eine Weiterführung des Walls bzw. der Bau von Schutzwänden in Richtung Westen zur Zeit nicht finanzierbar ist. Ein optimaler Lärmschutz für den Siedlungsbereich südlich der Bahnlinie könnte jedoch nur durch eine derartige Verlängerung der Schutzmaßnahmen erzielt werden. Eine Festsetzung erfolgte jedoch hierfür nicht, da zum einen kein Rechtsanspruch auf derartige Schutzmaßnahmen besteht und zum anderen eine Finanzierung der Verlängerung der Maßnahme auch mittelfristig nicht möglich wird.

6. Natur und Landschaft Eingriffs- und Ausgleichsbeurteilung

Durch den Bau der Unterführung und die Verschwenkung des Blütenweges werden nur in ganz geringfügigem Maße zusätzliche Flächen versiegelt. Während die Verschwenkung des Blütenweges durch die Entsiegelung des bisherigen Verlaufes aufgewogen wird, wird durch die Schaffung einer Zufahrt zu den Häusern westlich der Alpenstraße ein Streifen von 3 m Breite in einer Länge von ca. 30 m als öffentliche Zuwegung und in einer Länge von weiteren 10 m als private Zuwegung versiegelt werden.

Bei den in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich überwiegend um Vorgartenflächen, aber auch um bereits versiegelte Zufahrts- und Zugangsbereiche. Ausgleichsmaßnahmen sind wie folgt vorgesehen: die Schaffung eines straßenbegleitenden Entwässerungsgrabens nördlich des Blütenweges, die Pflanzung von Einzelbäumen entlang dieses Grabens sowie auch Anpflanzungen von Sträuchern auf dem Lärmschutzwall.

Die im Bebauungsplan festgesetzten Pflanzmaßnahmen und der Bau des Seitengrabens innerhalb der öffentlichen Grünfläche stellen in ihrer Summe einen adäquaten Ausgleich für die mit der Baumaßnahme verbundenen Veränderungen dar.

Der Bau der Unterführung ist jedoch keinesfalls ein Eingriff, der die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen kann. In der vorhandenen Situation handelt es sich bei der Baumaßnahme

vielmehr um eine Veränderung von Verkehrsflächen innerhalb eines Siedlungsbe-
reiches.

7. Flächenbilanz

- Allgemeines Wohngebiet	ca. 100 qm =	0,8 %
- Verkehrsflächen	ca. 4.100 qm =	30,6 %
- öffentliche Grünfläche mit Lärmschutzwall	ca. 5.200 qm =	38,9 %
- Bahnflächen	ca. 3.980 qm =	29,7 %

Gesamt **ca. 13.380 qm = 100,0 %**

8. Kostenbilanz

Der Ausbau des Bahnüberganges wird Gesamtkosten von ca. 4,565 Mio. DM ver-
ursachen. Der Eigenanteil der Stadt Lippstadt (1/3 der Gesamtkosten) wird mit ca.
1,217 Mio. DM bezuschusst werden, so dass von der Stadt Lippstadt Eigenmittel in
Höhe von ca. 305.000,00 DM zu tragen sein werden.

Lippstadt, den 13. März 1997

(Dr. Hagemann)
Techn. Beigeordneter

(Wille)
Dipl.-Ing.