

B e g r ü n d u n g

zu den Bebauungsplänen der Stadt Lippstadt Nr. 166 – 173 Aufhebung plangleicher Bahnübergänge an der Strecke der Deutschen Bundesbahn

hier: Bebauungsplan Nr. 169 "Weißenburger Straße"

Inhaltsverzeichnis

1. Planungsanlaß und -ziele

- 1.1. Aufhebung plangleicher Bahnübergänge im westlichen Stadtgebiet*
- 1.2. Aufhebung plangleicher Bahnübergänge im Bereich der Kernstadt Lippstadt*
- 1.3. Aufhebung plangleicher Bahnübergänge im östlichen Stadtgebiet*

2. Auswirkungen auf die Umwelt

- 2.1. Eingriff in Natur und Landschaft*
- 2.2. Lärmschutz*

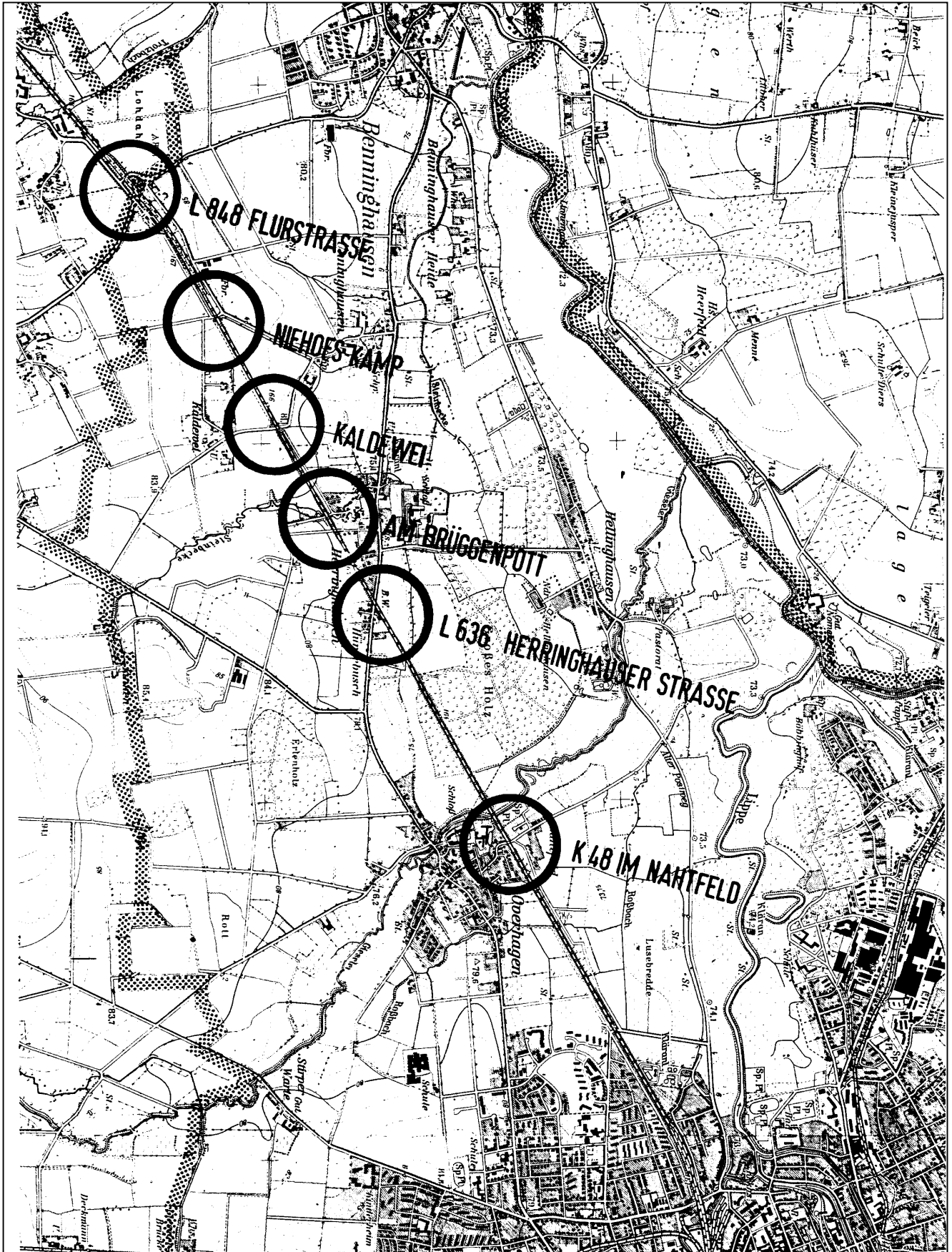
3. Begründung der Festsetzungen

- 3.4 Bebauungsplan Nr. 169 Weißenburger Straße*
 - 3.4.1. Bestand und Planungsziele
 - 3.4.2. Festsetzungen
 - 3.4.2.1. Verkehrsflächen
 - 3.4.2.2. Immissionsschutz, Straßenverkehr
 - 3.4.2.3. Immissionsschutz, Altlasten
 - 3.4.2.4. Immissionsschutz, Bahnstrecke
 - 3.4.2.5. Bauflächen
 - 3.4.2.6. Grünflächen, landschaftspflegerischer Begleitplan
 - 3.4.2.7. Kosten

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 zu 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 Kugel 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 Straßenrasse, die nach Norden verschwenkt wird. Im Zuge der dann liegbleibenden 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 Wirtschaftsweernetzes 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 Übbinghausen 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, höhengleichen Bahnübergang "Auf der Helle" zu verzichten und die bestehende Unterführung "Am Brüggenpott" im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bachbettes der Steinbocks grundlegend zu erneuern. Dieser Übergang wird grundsätzlich notwendig, weil ohne ihn die landwirtschaftlichen Flächen östlich der Steinbocks nur unter Benutzung der L 636 und der K 46 Hörner Straße bzw. des geplanten Bahnüberganges "Kaldewei" mit großen Umwegen zu erreichen wären.

Westlich der Kernstadt wird der Stadtteil Verhagen durch die Schließung des höhengleichen 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 Rude" 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 Stadtteillumfahrung 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. *Aufheben plangleicher Bahnübergänge im Bereich der Kernstadt Lippstadt*

Im Bereich der *Kernstadt* befinden sich noch drei plangleiche Bahnübergänge:

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

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 Leitziele 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:

2. Auf die früher geplante Osttangente soll verzichtet werden. Die Bundesstraße 55 soll ihre Funktion übernehmen.
3. 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.

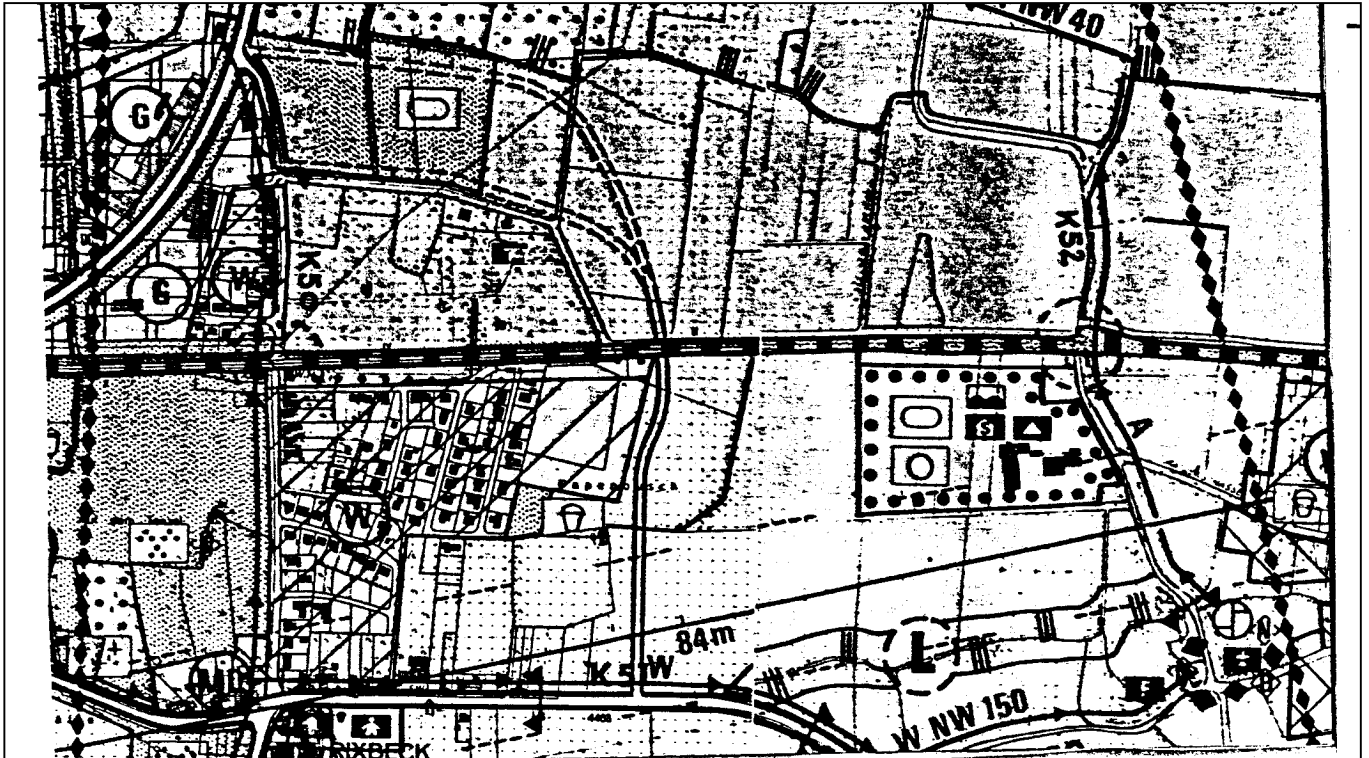
Während früher aufbauend auf der Planung der Osttangente ein Unterführungsbauwerk im Zuge der Weißenburger Straße vorgesehen war, soll dieses nun im Zuge der Unionstraße entstehen. Hierdurch soll der Verkehr aus dem südlichen Stadtbereich über die Rixbecker Straße zur Innenstadt sowie in die östliche 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 nach nicht so weit vorangetrieben werden konnten, wird im Zuge der übrigen Bahnübergänge nur die Unterführung im Bereich der Weißenburger Straße mit abgehandelt.

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 Dedinghausen 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 Anfahrbarkeit 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 K 50 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 nettes 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 Bauleitverfahren 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 darin 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 nichts 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 beigelegt.

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.

Tabellen aus dem Lärmschutzgutachten zum Bebauungsplan Nr. 52a Hellinghäuser Weg/Tonhüttenweg

Tabelle 1

Gebiet	tags dB(A)	nachts dB(A)
Allgemeines Wohngebiet (WA)	55	45/40
Mischgebiet (MI)	60	50/45
Gewerbegebiet (GE)	65	55/50

Tabelle 2

Bezugspunkt, Geschoss	Mittelungspegel Lr nachts / Pegelminderung			
	ohne Wand dB(A)	2 m Wand dB(A)	3 m Wand dB(A)	4 m Wand dB(A)
1 EG	54,8	51,0 / 4	48,0 / 7	45,5 / 9
1 1. OG	54,8	52,0 / 3	49,0 / 7	46,3 / 9
2 EG	60,5	56,8 / 4	53,8 / 7	51,2 / 6
2 1. OG	60,5	59,9 / 1	57,8 / 3	54,9 / 6
3 EG	65,8	54,4 / 11	51,0 / 15	48,6 / 17
3 1. OG	65,8	57,2 / 9	53,2 / 13	50,2 / 16
4 EG	55,2	54,0 / 1	52,3 / 3	50,1 / 5
4 1. OG	55,2	54,8 / -	54,2 / 1	52,7 / 3
5 EG	58,5	56,3 / 2	53,8 / 5	51,2 / 7
5 1. OG	58,5	58,2 / -	56,7 / 2	54,6 / 4

Tabelle 3 (Stand 1992)

Bezugspunkt	Mittelungspegel Lr ohne Lärmschutzwall	
	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	56,5	54,8
2	62,3	60,5
3	67,5	65,8
4	56,9	55,2
5	60,3	58,5

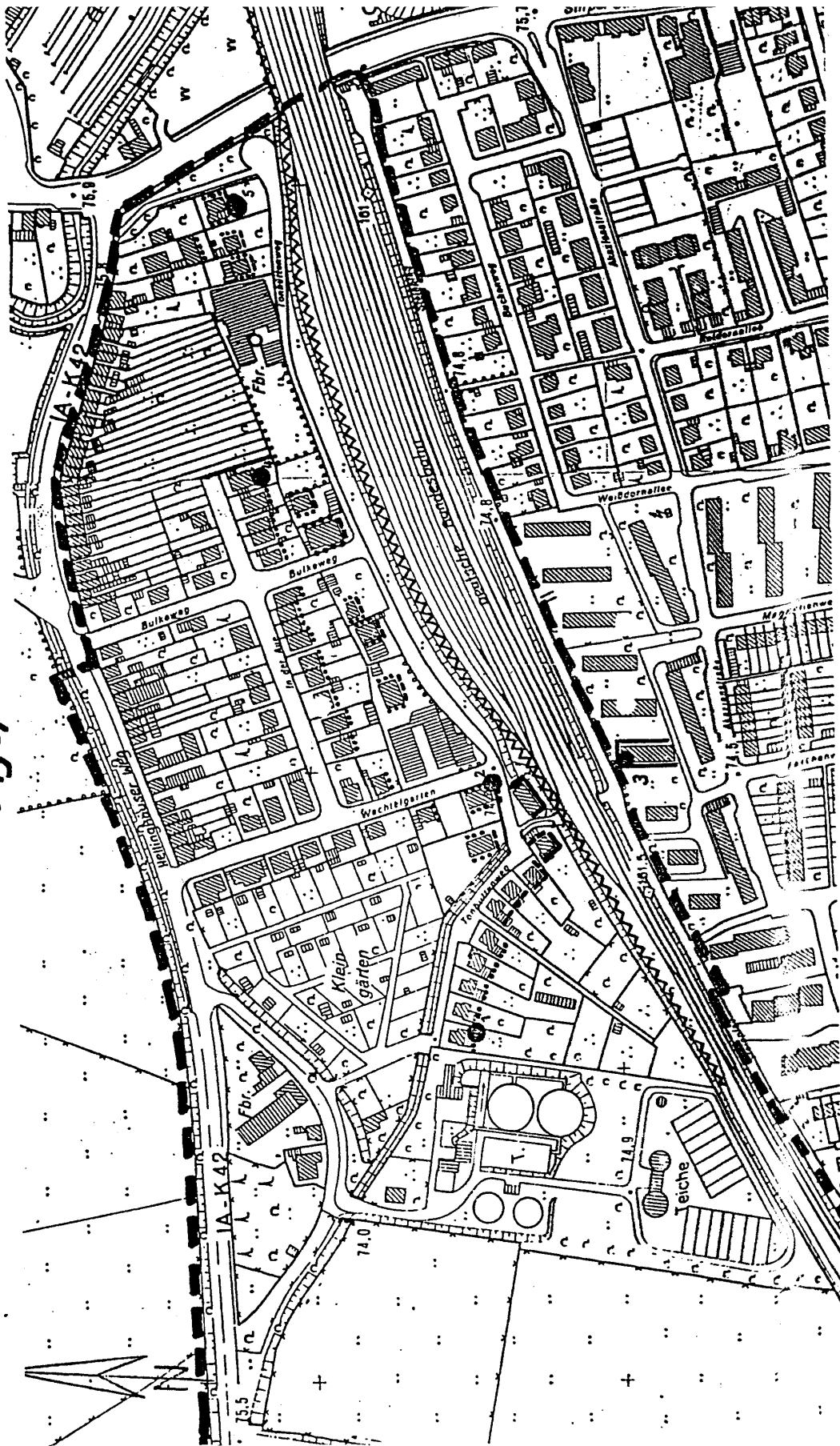
Tabelle 4 (Prognose 1997)

Bezugspunkt	Mittelungspegel L _r ohne Lärmschutzwall	
	tags dB(A)	nachts dB(A)
1	56,8	55,8
2	62,6	61,5
3	67,8	66,8
4	57,2	56,2
5	60,5	59,5

Tabelle 5

Bezugspunkt, Geschoss	L außen dB(A) Wandhöhe				L innen dB(A)	R _w dB Wandhöhe				SSK Wandhöhe			
	0m	2m	3m	4m		0m	2m	3m	4m	0m	2m	3m	4m
1 EG	56	52	49	47	30	25	21	18	16	1	-	-	-
1 1. OG	56	53	50	47	30	25	22	19	16	1	-	-	-
2 EG	62	58	55	52	30	31	27	24	21	2	1	1	-
2 1. OG	62	61	59	56	30	31	30	28	25	2	2	1	1
3 EG	67	55	52	50	30	36	24	21	19	3	1	-	-
3 1. OG	67	58	54	51	30	36	27	23	20	3	1	-	-
4 EG	56	55	53	51	30	25	24	22	20	1	1	-	-
4 1. OG	56	56	55	54	30	25	25	24	23	1	1	1	-
5 EG	60	57	55	52	30	29	26	24	21	2	1	1	-
5 1. OG	60	59	58	56	30	29	28	27	25	2	1	1	1

Lageplan



- Fenster der Schallschutzklasse 1 (keine besonderen Anforderungen)
- Fenster der Schallschutzklasse 2 (Isolierverglasete Fenster)
- Fenster der Schallschutzklasse 3 (erhöhte Anforderungen)
- ~ Schallschutzwand

- Abgrenzung des Plandereiches
- = Messpunkt

3.4. Bebauungsplan Nr. 169 Weißenburger Straße

3.4.1. 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 Kippstadt 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 westlich gelegene 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.

3.4.2. Festsetzungen

3.4.2.1. 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 Unterführungsbaues gewährleisten. Eine möglichst kurze Strecke sowie abgebochte 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.

3.4.2.2. 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 1805 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 IPI zu wählen ist.

3.4.2.3. 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 aufgehöhrt 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.

3.4.2.4. 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 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.

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.

3.4.2.5. 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 dies 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.

3.4.2.6. 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. Röhrichten 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 m². Diesem Bedarf stehen insgesamt Ausgleichs- und Ersatzflächen in einer Größenordnung von 2125 m² gegenüber.

Als landschaftspflegerische Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Pflanzung von Alleebäumen,
- Pflanzung von Einzelblumen 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-Recke.

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."

3.4.2.7. Kosten

Eisenbahnüberführung 'Weißenburger Straße' – Fuß- und Radweg –

Planungskosten	ca. 80.000,00 DM
Brückbauwerk	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

Der Eigenanteil der Stadt Lippstadt beträgt bei dieser Gesamtsumme ca. 300.000,00 DM.

Lippstadt, 14.01.1993

(Wollesen)

(Dr. Hagemann)
Techn. Beigeordneter