



STADT **LIPPSTADT**

Bebauungsplan Nr. 324 „Auf dem Rode“

Begründung

Verfahrensstand:

Satzungsbeschluss gem. § 10 BauGB

Stadt Lippstadt

Fachdienst 61 | Stadtplanung und Umweltschutz

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Planungsvorgaben	5
1.1	Räumlicher Geltungsbereich	5
1.2	Planerische Rahmenbedingungen	5
1.2.1	Regionalplan	6
1.2.2	Landschaftsplan	6
1.2.3	Flächennutzungsplan	7
1.2.4	Bebauungsplan und städtebauliche Rahmenbedingungen	8
1.3	Derzeitiger Zustand des Plangebietes und seiner Umgebung	9
1.4	Verkehr	10
1.5	Planverfahren	13
2	Planungserfordernis und städtebauliches Konzept	13
2.1	Planungserfordernis und -ziele	13
2.2	Städtebauliches Konzept	15
3	Festsetzungen zur baulichen Nutzung	16
3.1	Art der baulichen Nutzung	16
3.2	Maß der baulichen Nutzung, Dachform und -neigung	17
3.3	Überbaubare Grundstücksfläche	20
3.4	Bauweise und Anzahl der Wohnungen	21
3.5	Sonstige Gestaltungsvorschriften	22
3.6	Stellplätze, Zufahrten, Garagen und Nebenanlagen	23
4	Sonstige Festsetzungen	25
4.1	Straßengradiente	25
4.2	Höhenlage Grundstücke	25

5	Verkehr	25
5.1	Externe Erschließung	25
5.2	Ergebnis Verkehrsgutachten.....	26
5.3	Alternativenprüfung.....	27
5.4	Interne Erschließung.....	30
5.5	Öffentlicher Nahverkehr	31
5.6	Fuß- und Radverkehr.....	31
5.7	Quartiersplatz	31
5.8	Baustellenverkehr	32
6	Ver- und Entsorgung	35
6.1	Versorgung	35
6.2	Entsorgung	36
6.2.1	Schmutzwasserentsorgung.....	36
6.2.2	Regenwasserentsorgung	36
6.2.3	Abfallentsorgung	36
7	Belange der Umwelt	36
7.1	Umweltprüfung und Umweltbericht	36
7.2	Grün- und Pflanzflächen	37
7.3	Eingriffsbilanzierung	39
7.4	Hochwasserschutz.....	39
7.5	Artenschutz.....	40
7.6	Immissionsschutz	41
7.7	Klimaschutz und Klimaanpassung	45
8	Denkmalschutz	46
9	Landwirtschaft	47

10 Bodenordnung 47

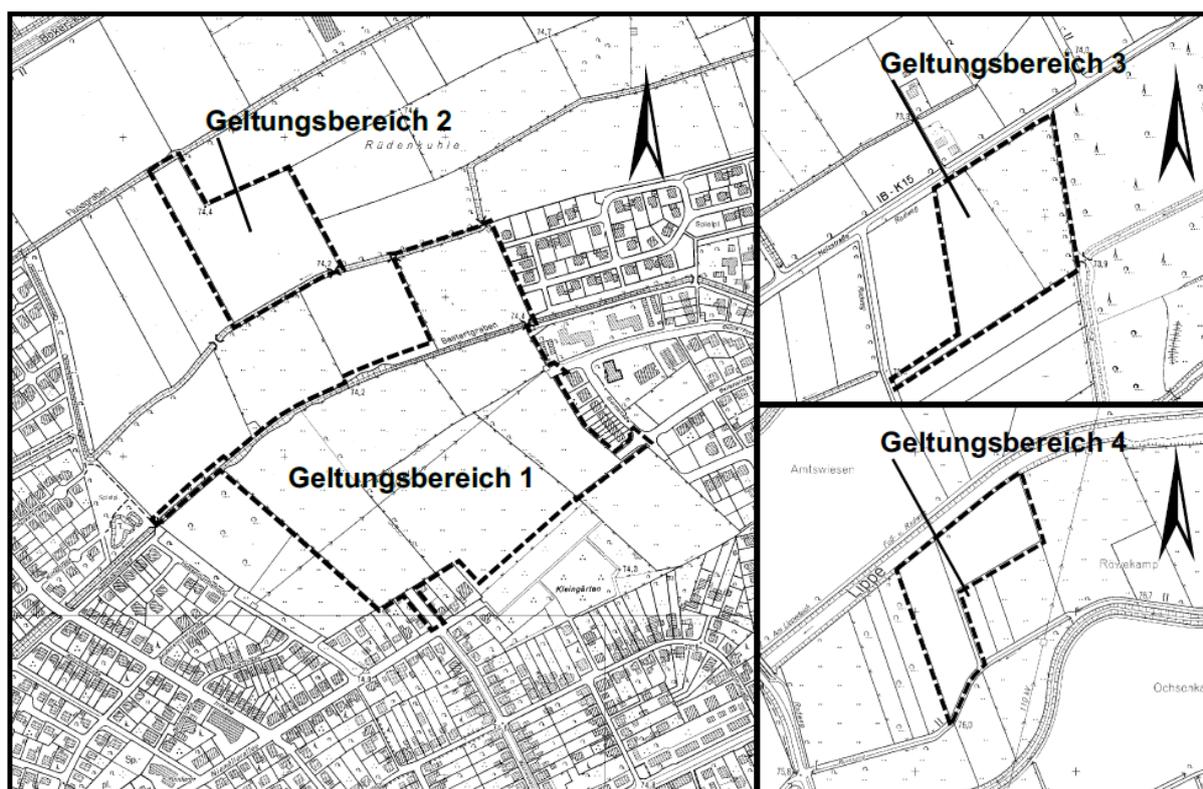
11 Flächenbilanz 47

1 Allgemeine Planungsvorgaben

Am 22.06.2017 hat der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Lippstadt einen Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 324 „Auf dem Rode“ gefasst. Ziel der Bauleitplanung ist die Entwicklung eines neuen Baugebietes mit ca. 180 Wohneinheiten um einen wesentlichen Beitrag zur Deckung der Wohnbauflächenbedarfe in Lippstadt zu leisten.

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Bebauungsplan Nr. 324 „Auf dem Rode“ umfasst im Geltungsbereich 1 die Flurstücke 689 (in Teilen), 691, 696 (in Teilen), 698 (in Teilen) und 699 der Flur 22 sowie die Flurstücke 422 (in Teilen), 879, 880, 1100 (in Teilen), 1167, 1168, 1176 (in Teilen) der Flur 17 der Gemarkung Lippstadt mit einer Gesamtfläche von ca. 11,5 ha. Im Geltungsbereich 2 (Ausgleichsfläche) umfasst er die Flurstücke 80, 79, 695 in die Flur 22 mit einer Gesamtfläche von 2,4 ha. Im Geltungsbereich 3 (Ausgleichsfläche) umfasst er in der Gemarkung Cappel in der Flur 3 das Flurstück 574 (3,2 ha). Im Geltungsbereich 4 (Ausgleichsfläche) umfasst er in der Gemarkung Esbeck in der Flur 1 die Flurstücke 28 und 200/29 (2,9ha).

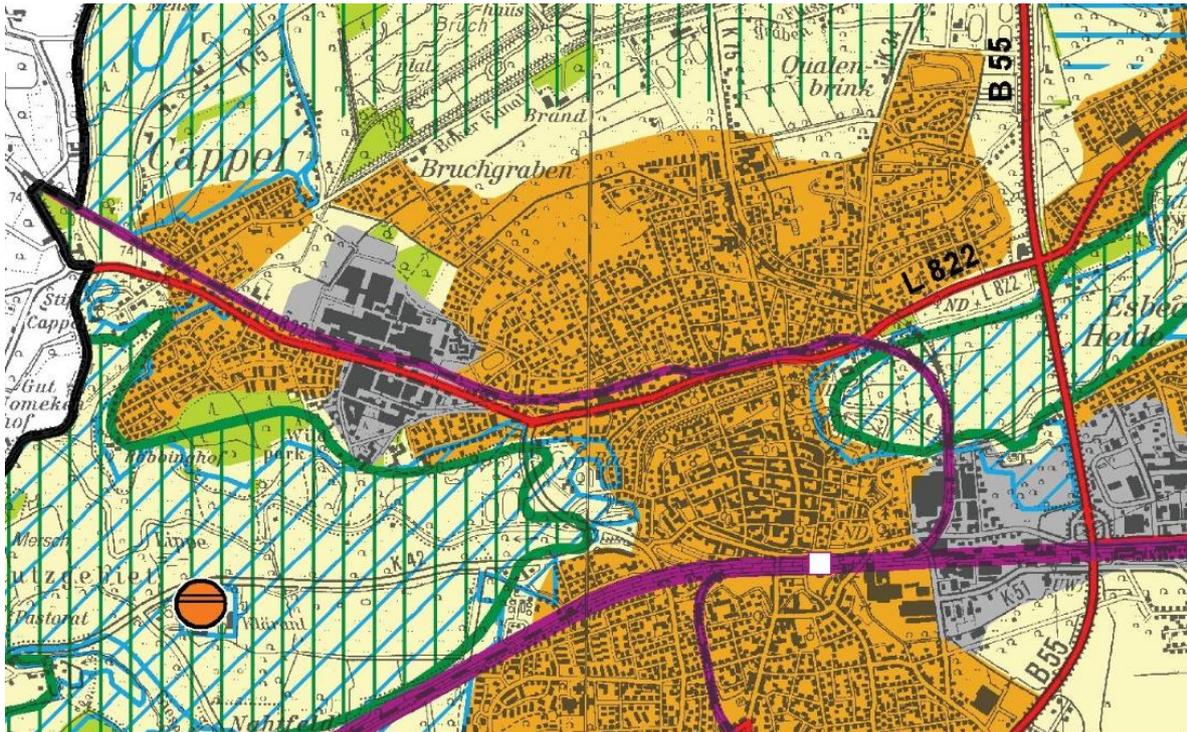


Räumlicher Geltungsbereich

1.2 Planerische Rahmenbedingungen

1.2.1 Regionalplan

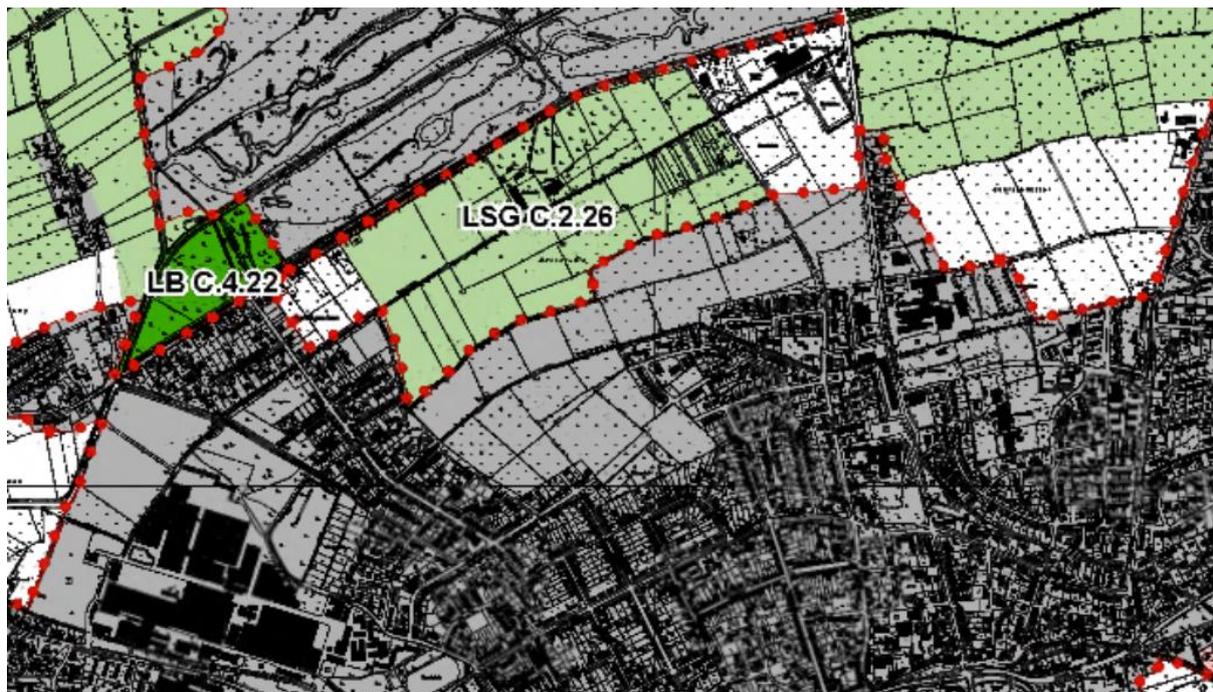
Im Regionalplan ist der Geltungsbereich 1 als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt. Mit Schreiben vom 16.10.2017 wurde von der Bezirksregierung Arnsberg im Rahmen des Anpassungsverfahrens gem. § 34 LPlG bestätigt, dass die Planung mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist. Die Geltungsbereiche 2, 3, 4 (Ausgleichsflächen) liegen im Allgemeinen Agrar- und Freiraum. Diese Festlegung ist vereinbar mit den festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen.



Auszug aus dem Regionalplan

1.2.2 Landschaftsplan

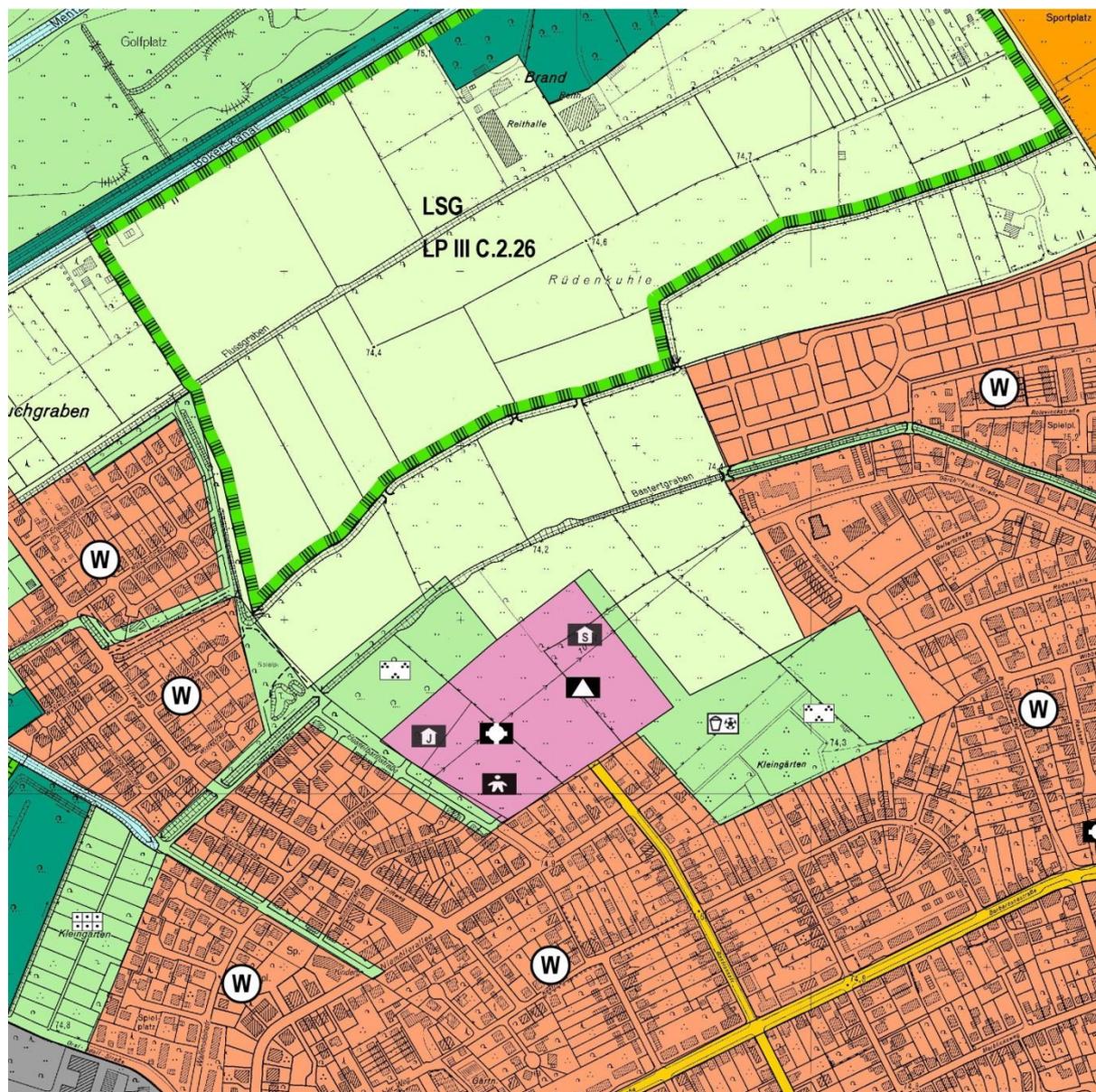
Das Plangebiet liegt im Geltungsgebiet des Landschaftsplans III „Lippetal/Lippstadt-West“. Der Landschaftsplan ist seit dem 04.12.2006 rechtskräftig. Im Geltungsbereich 1 des Bebauungsplanes liegen keine Schutzgebietsausweisungen, Festsetzungen oder Entwicklungsbereiche gemäß Landschaftsplan vor, da es sich um Siedlungsbereiche handelt. Die Schutzfestsetzungen in den Geltungsbereichen 2, 3, 4 (Ausgleichsflächen) sind vereinbar mit den festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen.



Auszug aus dem Landschaftsplan

1.2.3 Flächennutzungsplan

Derzeit sind für den Planungsbereich im Flächennutzungsplan noch Gemeinbedarfsflächen (insb. Schulstandort), Grünflächen und Flächen für die Landwirtschaft dargestellt. Die Darstellung der Gemeinbedarfsfläche beruht auf alten Planungen eines Schulstandortes mit ergänzenden Nutzungen in diesem Bereich. Diese Planung ist aufgrund veränderter Bedarfe und Entwicklungen an anderen Stellen (u.a. Gesamtschulbau) nicht mehr aktuell. Die Ausweisung eines Wohngebietes durch den Bebauungsplan Nr. 324 im Geltungsbereich 1 widerspricht den Darstellungen des Flächennutzungsplanes. Entsprechend wird der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB mit der 190. Änderung geändert. Die westlich, südlich und östlich des Plangebietes liegenden Bereiche sind überwiegend als Wohnbauflächen dargestellt. Im Norden sind Flächen für die Landwirtschaft dargestellt.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan

1.2.4 Bebauungsplan und städtebauliche Rahmenbedingungen

Der Geltungsbereich 1 ist derzeit planungsrechtlich überwiegend nach § 35 BauGB zu beurteilen.

Es grenzen folgende Bebauungspläne an:

- Bebauungsplan Nr. 43 nebst Änderungen im Osten:
Festsetzung von reinen Wohngebieten, offene Bauweise, ein bis acht Geschosse
- Bebauungsplan Nr. 296 im Nordosten:
Festsetzung von allgemeinen Wohngebieten, offene Bauweise, bis zu zwei Geschosse, Bereich Bastertgraben als öffentliche Grünfläche
- Bebauungsplan Nr. 85 im Westen:

Festsetzung von allgemeinen Wohngebieten, offene Bauweise, ein Geschoss,
Ostkante als öffentliche Grünfläche



Auszug aus den Bebauungsplänen Nr. 43, 85, 296

1.3 Derzeitiger Zustand des Plangebietes und seiner Umgebung

Die Fläche wird derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt, teils als Ackerflächen, teils als Intensiv- und Mähwiese. Zwei Entwässerungsgräben durchziehen das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung, ein weiterer in Ost-West-Richtung. Die kleinen von Nord nach Süd verlaufenden Gräben besitzen keine dauerhafte Wasserführung. Es handelt sich zum Teil nur um flache Mulden oder Stichgräben. Im Norden des Plangebietes verläuft der Bastertgraben, der hier naturfern mit trapezförmigem Profil ausgebildet ist. Der Bastertgraben hat im östlichen Teil ebenfalls keine dauerhafte Wasserführung, wird aber nach Westen hin zunehmend tiefer und breiter und besitzt im Westen, außerhalb des Plangebietes, den Charakter eines dauerhaften Stillgewässers mit geringem Röhrichtbewuchs aus Rohrkolben. Am Bastertgraben wie auch an den kleineren Entwässerungsgräben stehen zum Teil Hecken aus heimischen Gehölzen und vereinzelte, durchgewachsene Kopfweiden, von denen eine infolge fehlender Pflegeschnitte bereits durchgebrochen ist.

Das Plangebiet ist von drei Seiten von vorhandener Wohnbebauung eingeschlossen. Im Norden schließen sich weitere landwirtschaftliche Nutzflächen an. Im Süden grenzt Grabeland mit sehr geringem Gehölzbestand an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Im Westen liegt ein verwilderter ehemaliger Obstgarten, in den neben einigen alten, teilweise abgestorbenen Obstbäumen und aufgekommenem Jungwuchs von Pionierbaumarten auch

angeschlossen und von dort auch an das übergeordnete Straßennetz (insb. B 55) angebunden.

Der erste Abschnitt der Gorch-Fock-Straße zwischen Rüdenkuhle und Gellertstraße hat eine Fahrbahnbreite von 6,50 m. Hier kann teilweise einseitig in 2,00 m breiten Längsparkständen geparkt werden. Neben den Stellplätzen liegt ein 2,00 m breiter Grünstreifen. Die Gehwegbreite liegt beidseitig bei 1,60 m. Der zweite Abschnitt zwischen Gellertstraße und Stormstraße hat eine Fahrbahnbreite von 6,50 m. Hier kann teilweise einseitig in 2,00 m breiten Längsparkständen geparkt werden. Geparkt wird aber auch auf der gegenüberliegenden Seite auf der Fahrbahn in Längsrichtung. Die Gehwegbreite liegt beidseitig bei 1,60 m.

Der Abschnitt der Rüdenkuhle zwischen der Goethestraße und der Gorch-Fock-Straße bzw. der Wagenfeldstraße hat eine Fahrbahnbreite von 6,50 m. Hier kann teilweise einseitig in 2,0 m breiten Längsparkständen geparkt werden. Die Gehwegbreite liegt auf beiden Seiten bei 1,70 m.

Die Goethestraße weist nördlich und südlich der Straße Rüdenkuhle eine Fahrbahnbreite von 6,50 m auf. Hier kann teilweise einseitig in 2,00 m breiten Längsparkständen geparkt werden. Geparkt wird aber auch auf der gegenüberliegenden Seite auf der Fahrbahn in Längsrichtung. Die Gehwegbreiten liegen zwischen 1,70 m und 1,90 m.

Die Wagenfeldstraße weist eine Fahrbahnbreite von 5,40 m auf. Geparkt wird einseitig auf der Fahrbahn in Längsrichtung. Die Gehwegbreiten liegen zwischen 1,60 m und 1,70 m.

Die Bastionstraße im nördlichen Zulauf zum Knotenpunkt Barbarossastraße/Bastionstraße weist eine Fahrbahnbreite von 6,20 m auf. Geparkt wird alternierend einseitig auf der Fahrbahn in Längsrichtung. Neben der Fahrbahn liegt beidseitig ein 1,10 m breiter Grünstreifen. Die daneben liegenden Gehwege sind 1,50 m bzw. 1,60 m breit.

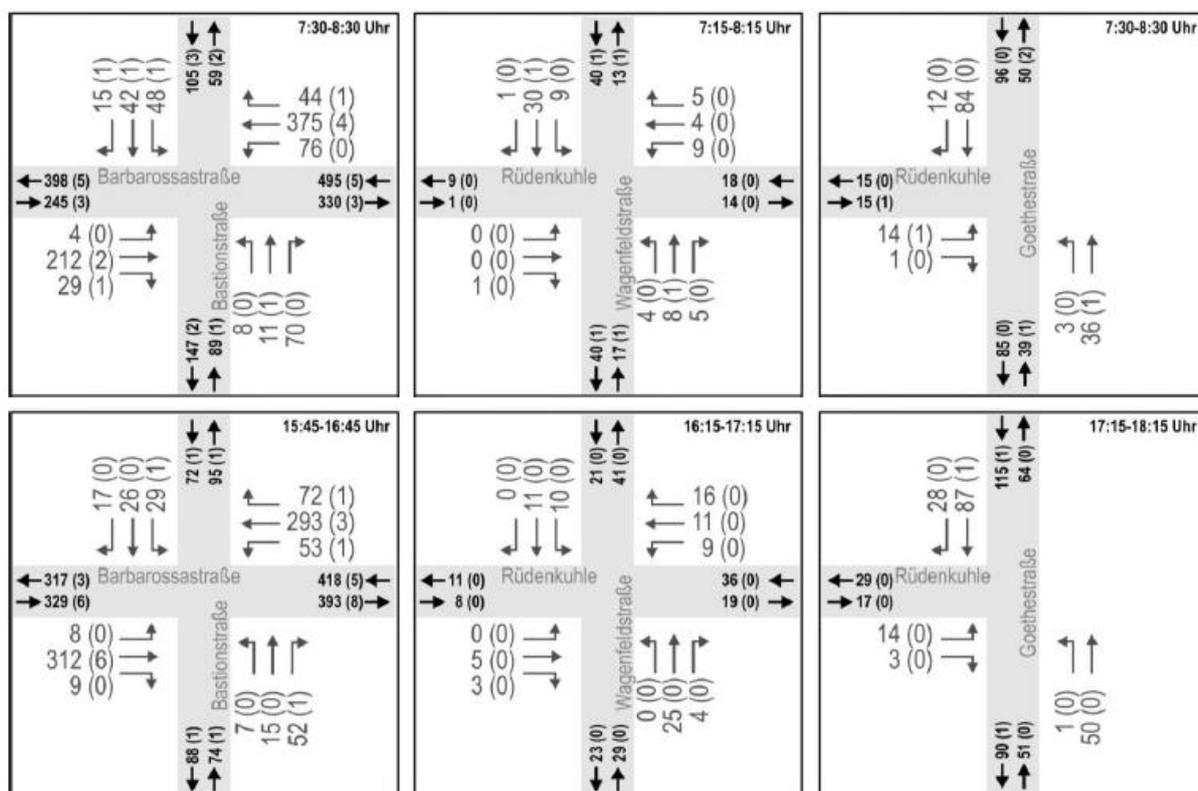
Im südlichen Zulauf des Knotenpunkts hat die Bastionstraße eine Fahrbahnbreite von 5,8 m. Im Nahbereich des Knotenpunkts ist kein Parken erlaubt. Für den Radverkehr ist ein einseitiger Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m vorhanden. Die Gehwegbreite mit integrierter Baumreihe beträgt 2,60 m, auf der gegenüberliegenden Seite beträgt diese 1,60 m.

Die Barbarossastraße weist überwiegend Wohnbebauung auf aber auch Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung sind hier ansässig. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die Fahrbahnbreite der zweistreifigen Fahrbahn beträgt 6,50 m. In Fahrtrichtung Westen kann auf einem 2,00 m breiten Parkstreifen geparkt werden. In Fahrtrichtung Osten ist ein 1,80 m breiter Grünstreifen angelegt. Für den Radverkehr ist auf beiden Seiten ein 1,10 m bzw.

1,20 m breiter Radweg vorhanden. Die Gehwegbreite in Fahrtrichtung Westen ist 2,00 m in Fahrtrichtung Osten 2,30 m.

Der mit Vorfahrtbeschilderung geregelte Knotenpunkt Barbarossastraße/Bastionstraße ist zusätzlich mit einer Anforderungslichtsignalanlage für den Rad- und Fußgängerverkehr zu Querung der Barbarossastraße ausgestattet. Die Anforderung kann direkt an der Querungsstelle aber auch im Zulauf der Bastionstraße (hier insbesondere vom Radverkehr) ausgelöst werden.

Die Verkehrsbelastung in der maßgeblichen Spitzenstunde an den zu betrachtenden Knotenpunkten stellt sich wie folgt dar:



Verkehrsbelastung maßgeblicher Knotenpunkte in der Spitzenstunde im Bestand

Die Bewertung der Verkehrsqualität (QSV) für die betrachteten Knotenpunkte Barbarossastraße/Bastionstraße, Goethestraße/Rüdenkuhle und Gorch-Fock-Straße/Rüdenkuhle/Wagenfeldstraße erfolgt jeweils für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (HBS 2015).

Zusammenfassend stellt sich die Verkehrsqualität an den betrachteten Knotenpunkten in der Analyse wie folgt dar:

- Für den Knotenpunkt Barbarossastraße/Bastionstraße ergibt sich in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde die QSV B.

- Der Knotenpunkt Goethestraße/Rüdenkuhle erreicht in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde die QSV A/B.
- Der Knotenpunkt Gorch-Fock-Straße/Rüdenkuhle/Wagenfeld-straße erreicht in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde die QSV A/B.

1.5 Planverfahren

Das Planverfahren nahm bisher folgenden Verlauf:

- Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB am 22.06.2017
- Bürgergespräch gem. § 3 Abs. 1 BauGB am 12.12.2017
- Anliegergespräch zum Thema ‚Erschließung‘ am 12.03.2018
- Beschluss Erschließungskonzept zum Bebauungsplan Nr. 324 am 04.07.2018
- Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB vom 06.02.2019 bis 07.03.2019
- Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 23.04.2019 bis 27.05.2019
- Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB vom 23.04.2019 bis 27.05.2019

2 Planungserfordernis und städtebauliches Konzept

2.1 Planungserfordernis und -ziele

Die Stadt Lippstadt hat im Jahr 2016 vom Büro Schulten Stadt und Raumentwicklung eine Wohnbauflächenbedarfsprognose erstellen lassen. Die darin enthaltene Analyse und Prognose der Bevölkerungsentwicklung zeigt, dass sich Lippstadt in den letzten Jahren entgegen ursprünglichen Prognosen durch einen Bevölkerungszuwachs auszeichnet, der sich vor allen Dingen aus Wanderungsgewinnen speist. Angesichts dieser Tatsache und der wirtschaftlichen Entwicklung in Lippstadt ist grundsätzlich von einer Fortsetzung des leichten Bevölkerungswachstums auszugehen. Nach einer Prognose des Büros Schulten ist von einer Bevölkerungszahl von rd. 69.500 im Jahr 2030 ausgehend von der Basis von 67.800 im Jahr 2009 auszugehen. Gleiches gilt für die für den Wohnungsbedarf maßgebliche Anzahl der Haushalte. Durch die zunehmende Anzahl von Einpersonenhaushalten fällt das Wachstum hier noch etwas dynamischer aus (2011: 30.350, Prognose 2030: 31.947). Wachstumsschwerpunkte sind dabei die Kernstadt sowie die kernstadtnahen Ortsteile, insb. Bad Waldliesborn. Aus diesen Tatsachen lassen sich unter Berücksichtigung der Baulücken- und Abrisspotentiale folgende Wohnbauflächenneubedarfe ableiten:

- Bis 2030 hat die Stadt Lippstadt einen Wohnbauflächenbedarf von 71 ha brutto
- Es besteht ein stark ausgeprägter kurzfristiger Wohnungsbedarf bis 2020

- Es gilt familienorientierte Wohnformen und Wohnangebote mit kleineren Wohnungen parallel zu entwickeln

Der ermittelte Wohnbauflächenbedarf stellt den minimal erforderlichen rechnerischen Wohnungsneubaubedarf dar. Ein bereits heute absehbares Zusatzvolumen zur Marktentspannung, zur Befriedigung der qualitativen Wohnansprüche, zur Berücksichtigung der Bedarfe durch internationale Zuwanderung und vor allem zur Preisdämpfung ist hierin nicht enthalten.

Resultierend aus diesen Bedarfen ergibt sich die dringende Erforderlichkeit, zeitnah weitere Wohnbauflächen im Stadtgebiet von Lippstadt auszuweisen und dabei die benannten Zielgruppen und Wohnformen zu berücksichtigen. Abgeleitet aus dem Siedlungsverteilungsmodell der Stadt Lippstadt wird die Entwicklung des Baugebietes „Auf dem Rode“ in der nördlichen Kernstadt Lippstadts vor dem Hintergrund der Lage, der Infrastrukturausstattung im Umfeld, der Grundstücksverfügbarkeit sowie der planerischen Rahmenbedingungen als wesentlicher Baustein zur Deckung der Wohnbauflächenbedarfe in Lippstadt eingestuft. Alternative Flächen mit ähnlicher Eignung und Größenordnung stehen auch unter Berücksichtigung der Innenentwicklungspotentiale nicht zur Verfügung. Die Schaffung von Wohnbauflächen an dieser Stelle hat somit besonderes städtebauliches Gewicht im Planverfahren.

Gleichzeitig handelt es sich aufgrund der Größe und der Lage des Baugebietes um eine Fläche von besonderer städtebaulicher Bedeutung im Siedlungsgefüge der Stadt Lippstadt. Es besteht hier die Möglichkeit den Siedlungskörper sinnvoll abzurunden und kernstadtnah ein differenziertes Wohnraumangebot zu schaffen sowie gleichzeitig auch im öffentlichen (Grün-)Raum Qualitäten zu schaffen.

Mit der Planung werden ausgehend von den zuvor skizzierten Rahmenbedingungen folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung von Wohnbauland mit einem differenzierten Angebot an Wohnformen zur Deckung der Wohnraumbedarfe in Lippstadt
- Herstellung einer nachhaltigen städtebaulichen Struktur im Sinne des Leitbildes der Gartenstadt des 21. Jahrhunderts
- Sicherung einer angemessenen Fortentwicklung und Abrundung des Siedlungskörpers unter Berücksichtigung der ökologischen und wasserwirtschaftlichen Funktion der Grabenstrukturen im Plangebiet

2.2 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept sieht die Entwicklung eines vielfältigen Wohngebietes mit unterschiedlichen Wohntypologien unter Nutzung und Weiterentwicklung der vorhandenen Grabenstrukturen vor. Die Hauptschließung erfolgt über die zentrale Spange Bastionstraße/Gorch-Fock-Straße sowie die Verbindung nach Norden über den Bastertgraben unter Anschluss an die Von-Are-Straße. Untergeordnete Anschlusspunkte befinden sich an der Gellertstraße und der Kunigundenstraße. Die weiteren Teile des Baugebietes werden über kleinere Schleifen- und Stichstraßen erschlossen, wodurch sich einzelne Nachbarschaften ausbilden können. Eine Gliederung und Auflockerung des neuen Quartiers erfolgt durch die Grünachsen in Nord-Süd und Ost-West-Richtung, die teilweise die Entwässerungsgräben bzw. den Bastertgraben aufnehmen und Fuß- und Radwegeverbindung innerhalb des Quartiers und nach Außen schaffen sowie die Wohnqualität erhöhen.

Der Quartiersmittelpunkt bildet sich zwischen den beiden Straßenversätzen an der verlängerten Gorch-Fock-Straße aus. Hier befindet sich die zentrale Freifläche des Quartiers, die an die Grünachsen angebunden ist und sich zum Bastertgraben hin öffnet. Hier soll ein zentraler Quartiersplatz mit diversen Funktionen (Treff, Aufenthalt, Mobilität) sowie eine Spielplatzanlage entstehen. In der Umsetzung der Planung ist eine Einbindung des Bastertgrabens in diesen Freiraum zu prüfen.

Entsprechend der Funktion sowie in Weiterentwicklung der angrenzenden städtebaulichen Struktur (nördlich der Gorch-Fock-Straße) sind in diesem zentralen Bereich zwei bis drei Geschosse vorgesehen, die sich überwiegend in Mehrfamilienhäusern und Hausgruppen ausbilden sollen. In den übrigen Bereichen sind bis zu zwei Geschosse vorgesehen, die sich in Einzel- und Doppelhäusern im individuellen Einfamilienhausbau ausbilden sollen. Entlang der zentralen Spange Bastionstraße/Gorch-Fock-Straße soll eine städtebauliche Einfassung durch eine zwingende Zweigeschossigkeit erreicht werden.

Eine Besonderheit stellt die Nachbarschaft rund um die Planstraße D dar. Hier wurde im städtebaulichen Konzept eine Lösung für flächensparendes Bauen im Einfamilienhaussegment entwickelt, welche gleichzeitig eine hohe Wohnqualität gewährleisten soll.

Entsprechend der angrenzenden Strukturen, in sinnvoller Weiterentwicklung dieser sowie unter Berücksichtigung der geplanten Wohntypologien ist ein Dachflächenkonzept vorgesehen, dass das Quartier in die Bereiche südlich der verlängerten Gorch-Fock-Straße (geneigte Dächer), zwischen verlängerter Gorch-Fock-Straße und Bastertgraben (Flachdächer) und nördlich des Bastertgrabens (geneigte Dächer und Flachdächer) aufteilt. Dies trägt zu einem harmonischen Stadtbild im Sinne einer positiven Gestaltungspflege bei.

Durch das städtebauliche Konzept entsteht gem. den Planungszielen ein hinsichtlich der Wohntypologien vielfältiges neues Quartier, welches sowohl die vorhandenen Grünstrukturen als auch die angrenzenden städtebaulichen Strukturen aufgreift und weiterentwickelt und somit den Stadtraum sinnvoll fortschreibt sowie einen wichtigen Beitrag zur notwendigen Deckung der Wohnraumbedarfe in Lippstadt leistet. Die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes soll entsprechend als Teil der Planungsziele mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 324 gesichert werden.

3 Festsetzungen zur baulichen Nutzung

Mit den Festsetzungen zur baulichen Nutzung sollen die Planungsziele und das hierfür entwickelte städtebauliche Konzept umgesetzt werden. Um insbesondere differenzierte Wohntypologien vom Einfamilienhaus über Hausgruppen, Kettenhäusern bis hin zu Mehrfamilienhäusern zu ermöglichen und den großen Planbereich sinnvoll nach städtebaulichen Kriterien zu gliedern, werden differenzierte Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung sowie zur Bauweise und der Anzahl der zulässigen Wohnungen getroffen. Ergänzend hierzu werden u.a. Festsetzungen zu Stellplätzen, Garagen und Einfahrten und zur baulichen Gestaltung getroffen. Auch diese Festsetzungen dienen der Umsetzung der Planungsziele und somit der Deckung der Wohnungsbedarfe in Lippstadt bei gleichzeitiger Schaffung einer hohen Wohnqualität.

3.1 Art der baulichen Nutzung

Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzungen werden Allgemeine Wohngebiete gem. § 4 BauNVO wie folgt festgesetzt:

a) Zulässig sind:

1. Wohngebäude,
2. die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe,
3. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke

b) Nicht zulässig sind:

4. Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
5. sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
6. Anlagen für Verwaltungen,
7. Gartenbaubetriebe,
8. Tankstellen

Ziel der Planung ist es ein Quartier mit hoher Wohnqualität zu schaffen, dessen Nutzungsmischung über das Maß der Nutzungsmischung eines reinen Wohngebietes hinausgeht. Daher werden allgemeine Wohngebiete festgesetzt, die hinsichtlich der allgemein zulässigen Nutzungen eine der Lage angemessene Nutzungsmischung ermöglichen und gleichzeitig die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ausgeschlossen, um eine hohe Wohnqualität zu gewährleisten.

3.2 Maß der baulichen Nutzung, Dachform und -neigung

Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung werden in den einzelnen Baugebiete differenzierte Festsetzungen vorgenommen, um unterschiedliche Wohnformen und – typologien zu ermöglichen, diese lagegerecht im Plangebiet anzuordnen und den vorhandenen Bestand angemessen städtebaulich weiterzuentwickeln sowie eine hohe Wohnqualität zu schaffen. Gleichzeitig wird in den Baugebieten jeweils die Möglichkeit einer angemessenen Grundstücksausnutzung gewährleistet.

In den überwiegend für Einfamilienhäuser vorgesehenen WA 1, 2, 4, 5, 6 ist die GRZ zur Gewährleistung einer entsprechenden Dichte mit 0,3 festgesetzt. In diesen Bereichen ist ein sog. Doppelhausbonus festgesetzt, der bei der Errichtung von Doppelhäusern ausnahmsweise eine GRZ von 0,4 zulässt, um eine flächensparende Doppelhausbebauung zu fördern, die aufgrund der Grundstücksverhältnisse unter Umständen zur Realisierung eine GRZ von 0,4 erfordert.

In den übrigen WA ist eine GRZ von 0,4 festgesetzt. Dies begründet sich beim WA 3 aus einer etwas geringeren Tiefe des Baugebietes zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und öffentlicher Grünfläche, die bei entsprechend kleineren Grundstücken eine höhere Ausnutzung erfordert und gleichzeitig durch den Anschluss an die öffentlichen Grünflächen eine angemessene Dichte und hohe Wohnqualität sicherstellt. Bei den WA 7 und 8 begründet sich die Festsetzung einer GRZ von 0,4 durch das im städtebaulichen Konzept vorgesehene flächensparende Bauen, welches im Zusammenspiel mit den weiteren Festsetzungen zur baulichen Nutzung in diesem Bereich eine entsprechende Festsetzung erfordert. In den WA 9, 10 und 11 sollen vorrangig Mehrfamilienhäuser und Hausgruppen realisiert werden. Auch diese Typologie erfordert eine GRZ von 0,4. Weiterhin wird für die WA 9, 10 und 11 ein sog. Tiefgaragenbonus festgesetzt, der eine Überschreitung der GRZ für die Errichtung an der Geländeoberfläche begrünter Tiefgaragen auf bis zu 0,8 ermöglicht. Die Festsetzung dient der Förderung der Errichtung begrünter Tiefgaragen, welche zu einer höheren städtebaulichen Qualität der Bebauung, einer höheren Wohnqualität und einer besseren Grundstücksausnutzbarkeit führen. Die dauerhafte Begrünung der Anlage stellt eine geringere Versiegelung der

Oberfläche sicher, sodass hiervon auch ökologisch positive Effekte ausgehen, die diese Überschreitung rechtfertigen.

In den WA 10 und 11 wird des Weiteren eine maximale GFZ von 1,0 festgesetzt. Diese ermöglicht eine adäquate Ausnutzung der Grundstücke entsprechend der planerischen Zielsetzung und stellt gleichzeitig sicher, dass im Sinne einer hohen Wohnqualität keine der Lage unangemessene bauliche Verdichtung in diesen Bereichen stattfindet. In den übrigen WA ergibt sich keine städtebauliche Anforderlichkeit zur Festsetzung einer maximalen GFZ, da die städtebauliche Ordnung und die Umsetzung der Planungsziele bereits durch die übrigen Festsetzungen ausreichend gesichert sind.

Im überwiegenden Teil des Plangebietes (WA 2, 3, 5, 6, 7, 8) wird die maximale Geschosshöhe auf zwei festgesetzt. Dies ermöglicht eine adäquate und der Lage angemessene Ausnutzung der Grundstücke und sichert gleichzeitig die planerische Zielsetzung zur Schaffung vielfältiger Wohntypologien.

In den WA 1, 4, 9 ist aus Gründen der städtebaulichen Einfassung der zentralen Spange (verlängerte Bastionstraße, verlängerte Gorch-Fock-Straße) eine zwingende Zweigeschossigkeit festgesetzt.

In den WA 10 und 11 sind zwei bis drei Geschosse zulässig. Dies erweitert im Sinne des Planungsziels die Palette der möglichen Wohnformen (insb. bis zu Dreigeschossige Mehrfamilienhäuser oder Hausgruppen) sowie die mögliche zu realisierende Wohnfläche zur Deckung der Bedarfe in Lippstadt. In städtebaulich angemessener Fortentwicklung des Gebäudebestandes östlich des Plangebietes an der Gorch-Fock-Straße konzentriert sich die Zwei- bis Dreigeschossigkeit auf den Bereich nördlich der Gorch-Fock-Straße.

Das städtebaulich-gestalterische Konzept sieht für den Planbereich hinsichtlich der Dachform- und Neigung drei Bereiche vor. Im Bereich südlich der verlängerten Gorch-Fock-Straße (WA 1, 2, 3, 9) sind jegliche Dachformen mit geneigten Dächern in einem Winkel zwischen 15 und 45 Grad zulässig. Dies ermöglicht im Sinne einer individuellen Entfaltung eine vielfältige und im Sinne des städtebaulichen Konzeptes dennoch harmonische Dachlandschaft. Der städtebauliche Bestand östlich des Plangebietes ist relativ einheitlich durch Satteldächer geprägt. Die im vorliegenden Bebauungsplan festgesetzte Dachform schreibt somit gleichzeitig den städtebaulichen Bestand sinnvoll fort, ermöglicht aber dennoch im Sinne einer angemessenen Grundstücksausnutzung mehr Flexibilität. Die festgesetzte Dachform und –neigung gilt nicht für untergeordnete eingeschossige Anbauten, Garagen, Carports und Nebenanlagen.

Im Bereich zwischen Bastertgraben und verlängerter Gorch-Fock-Straße sind ausschließlich Flachdächer (WA 4, 5, 7, 8, 10, 11, Dachneigung 0 bis 5 Grad) zulässig. Auch hier wird der städtebauliche Bestand sinnvoll fortgeschrieben. In diesem Bereich ist in den WA 10 und 11 eine Dreigeschossigkeit möglich. Die Gebäudehöhe dieser Bauten fällt durch die Flachdächer geringer aus, als bei dreigeschossigen Gebäuden mit geneigten Dächern, sodass sich die Bauten trotz eines Geschosses mehr harmonischer in das Baugebiet einfügen und eine geringere Verschattung der umliegenden Grundstücksbereiche erzeugen. Aus gleichem Grund sind auch im Bereich für das flächensparende Bauen (WA 7, 8) nur Flachdächer zulässig, da hier das städtebauliche Konzept hinsichtlich möglicher Verschattungen optimiert wurde, wodurch ausschließlich Flachdächer erforderlich werden. Die WA 4 und 5 runden diesen Bereich im Sinne einer gestalterisch harmonischen Dachlandschaft ab und schaffen gleichzeitig die Möglichkeit das klassische Einfamilienhaus auch in Flachdachform zu errichten.

Der Bereich nördlich des Bastertgrabens ist durch die 20m breite Grünachse städtebaulich etwas abgesetzt vom restlichen Plangebiet. Der städtebauliche Bezug zum Bestand im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 296 ist hier deutlich ausgeprägter. Daher wird die städtebauliche Struktur ohne weitere Vorgaben zur Dachform hier fortgeschrieben.

Im Sinne der positiven Gestaltungspflege zur Umsetzung der Planungsziele sowie aus Gründen der gegenseitigen Rücksichtnahme sind in allen allgemeinen Wohngebieten Dachaufbauten und Dacheinschnitte je Dachseite auf $\frac{2}{3}$ der Baukörperlänge begrenzt und müssen einen Mindestabstand von 1,5m zur Giebelwand einhalten.

Aus Gründen einer angemessenen Grundstücksausnutzung unter gegenseitiger Rücksichtnahme sowie um die Realisierung vielfältiger Wohnformen zu ermöglichen und in Rückkopplung zu den weiteren Festsetzungen zur baulichen Nutzung (insb. Anzahl der zulässigen Vollgeschosse, Dachform- und Neigung) werden die nachfolgenden maximalen Trauf-, First-, und Gebäudehöhen festgesetzt:

Im Bereich der WA 1, 2, 3 und 6 ist die Traufhöhe auf 6,5m und die Firsthöhe auf 9,0m begrenzt. Da im WA 6 auch Flachdächer zulässig sind, gilt die maximale Traufhöhe dort gleichzeitig für die maximal zulässige Ortganghöhe bei Flachdächern. Im WA 4, 5, 7, 8 ist die Gebäudehöhe auf 6,5m begrenzt. Diese Festsetzungen ermöglichen eine angemessene Ausnutzung der jeweils festgesetzten maximalen bzw. zwingenden zwei Geschosse unter Berücksichtigung der jeweils festgesetzten Dachform und – neigung. Im WA 9 ist die Traufhöhe auf 7,5m und die Firsthöhe auf 11m begrenzt. Dies ermöglicht eine Nutzung des Dachgeschosses zu Wohnzwecken, ohne dass dieses ein Vollgeschoss darstellt. Hierdurch soll die Realisierung von Mehrfamilienhäusern im Sinne der planerischen Ziele gefördert

werden und gleichzeitig ein harmonischer Übergang in der Trauf- und Firsthöhe zur angrenzenden Bebauung im Sinne der gegenseitigen Rücksichtnahme abgesichert werden. In den WA 10 und 11 ist zur Ausnutzbarkeit der Dreigeschossigkeit eine Gebäudehöhe von 10,5m festgesetzt.

3.3 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden überwiegend straßenbegleitend als sog. Baufenster durch Baugrenzen festgelegt. Diese verlaufen überwiegend mit einem Abstand von 3m zu den öffentlichen Verkehrsflächen. Die Tiefe der Baufenster variiert in Abhängigkeit zur Tiefe der festgesetzten Wohngebiete und der weiteren Festsetzungen zum Maß der Nutzung sowie Bauweise. Hierdurch wird gleichsam eine angemessene Ausnutzung der Baugrundstücke sowie eine Freihaltung der rückwärtigen Gartenbereiche, die zur gärtnerischen Nutzung und Erholung dienen sollen, erreicht.

Abweichend wird im WA 1 östlich der verlängerten Bastionstraße aufgrund der zu erwartenden größeren Grundstückstiefen das Baufenster mit einem Abstand von 5m zur öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt.

Im WA 6 nördlich der verlängerten Kunigundenstraße unterschreiten die möglichen Grundstückstiefen aufgrund der festgesetzten öffentlichen Grünfläche (als Gewässerrandstreifen gem. § 31 LWG) 25m. Daher sind hier breitere Grundstücke erforderlich. Um im Sinne der gegenseitigen Rücksichtnahme und gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse eine angemessene Belichtung der Grundstücke und Gebäude sowie einen angemessenen Sozialabstand zu gewährleisten, sind daher erweiterte Baukörperfestsetzungen getroffen worden, welche die Gebäudeposition auf dem Grundstück verorten und gleichzeitig eine angemessene Grundstücksausnutzung ermöglichen.

Im Bereich um den zentralen Grünanger mit den beiden Stichstraßen (WA 10) wurden großzügige Baufelder festgesetzt, um entsprechend der festgesetzten offenen Bauweise und zwei bis drei Geschossen eine Grundstücksausnutzung zu ermöglichen, welche die Umsetzung vielfältiger Wohntypologien absichert. Hier sind insbesondere Hausgruppen und Mehrfamilienhäuser vorstellbar. In diesem Bereich werden zur städtebaulichen Einfassung im Bereich der beiden Straßenversätze Baulinien festgesetzt.

Im WA 11 nördlich der verlängerten Gorch-Fock-Straße soll auf einem zusammenhängenden Grundstücksbereich zur Schaffung eines vielfältigen Wohnangebotes ein Wohnhof mit Mehrfamilienhäusern entstehen. Entsprechend sind die überbaubaren Flächen festgesetzt worden. Die Erschließung soll zentral über eine Tiefgarage erfolgen.

Im WA 7 und 8 werden korrespondierend zum städtebaulichen Konzept in diesem Bereich (verdichtete Einfamilienhäuser, flächensparendes Bauen) Baufenster mit Baugrenzen und teilweise Baulinien getroffen. Die Festsetzungen stellen ein im Sinne der Belichtung der Grundstücke, des Sozialabstandes sowie der gegenseitigen Rücksichtnahme optimiertes städtebauliches Konzept dar. Zur besseren Ausnutzbarkeit der Grundstücke und zur Schaffung vielfältiger Wohnungstypologien wird im WA 8 östlich der Planstraße D eine Bebauung bis an die Straßenbegrenzungslinie ermöglicht.

3.4 Bauweise und Anzahl der Wohnungen

Die Wohnbedarfe in Lippstadt liegen überwiegend im Bereich des familienorientierten Wohnens im Einfamilienhaussegment und bei kleineren Wohnungen im Segment der Mehrfamilienhäuser. Im Gesamtgefüge der Kernstadt kommt dem Plangebiet insbesondere eine Rolle als Wohnstandort für Familien zu. Daher und aufgrund des größeren Flächenbedarfes dieser Wohnform wird für den überwiegenden Teil der Wohngebiete (WA 1, 2, 3, 5, 6) die offene Bauweise mit der Maßgabe festgesetzt, dass nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig sind. Des Weiteren wird hier und ergänzend in den WA 4, 7 und 8 die Anzahl der zulässigen Wohnungen pro Wohngebäude auf zwei begrenzt. Die in ihrer Funktion auch für familienorientiertes Wohnen gut geeigneten Hausgruppen weisen in Ihrer Form und Kubatur eine andere städtebauliche Körnung auf als Einzel- und Doppelhäuser. Des Weiteren hat diese Bauform differenziertere Anforderungen an eine angemessene Belichtung der Grundstücke und Gebäude als Einzel- und Doppelhäuser. Diese Bauform soll daher aus Gründen der städtebaulichen Ordnung sowie im Hinblick auf eine hohe Wohnqualität auf bestimmte Bereiche des Plangebiets konzentriert werden.

Auch im WA 4 ist die Anzahl der Wohnungen in Wohngebäuden auf zwei begrenzt. Hier ist die offene Bauweise und somit auch Hausgruppen zulässig. Die Lage und Ausrichtung des WA 4 eignet sich gut zur Realisierung einer Hausgruppe als Gegenstück zum gegenüberliegenden Wohnhof. Gleichzeitig ist auch eine Umsetzung in Form von Einzel- und Doppelhäusern denkbar. Die städtebauliche Einfassung wird dann durch die zwingende Zweigeschossigkeit gesichert (s.o.).

Im WA 9, 10, 11 ist die offene Bauweise zulässig. Die Anzahl der Wohnungen ist für die WA 9 und 10 auf 6 und für das WA 11 auf 8 begrenzt. Dies ermöglicht die Realisierung von Mehrfamilienhäusern in einer für die Lage und die städtebauliche Zielsetzung angemessenen Größe. Die Flächen des WA 10, 11 eignen sich unter städtebaulichen Gesichtspunkten aufgrund Ihre Lage, Ausrichtung und Größe sowie der weiteren Festsetzungen (u.a. bis zu drei Geschosse sowie GFZ bis zu 1,0) sowohl für Mehrfamilienhäuser als auch für Hausgruppen.

Im WA 7 ist aufgrund der Zielsetzung des flächensparenden Bauens in Form verdichteter Einfamilienhäuser bei gleichzeitig hoher Wohnqualität die abweichende Bauweise festgesetzt. Zulässig ist die offene Bauweise mit der Maßgabe, dass die Gebäude innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche einseitig ohne Gebäudeöffnungen an die östliche Grundstücksgrenze herangebaut oder unter Unterschreitung des notwendigen Grenzabstandes gem. § 6 BauO NRW errichtet werden dürfen. Der Abstand darf jedoch 2 m zur östlichen Grundstücksgrenze nicht unterschreiten. Ist eine Baulinie festgesetzt, so ist abweichend auf diese zu bauen. Dies ermöglicht eine optimierte Grundstücksausnutzung bei gleichzeitiger Sicherstellung eines ausreichenden Sozialabstandes sowie einer angemessenen Belichtung der Grundstücke und Gebäude.

Im WA 8 ist aufgrund der Zielsetzung des flächensparenden Bauens in Form verdichteter Einfamilienhäuser bei gleichzeitig hoher Wohnqualität die abweichende Bauweise festgesetzt. Zulässig ist die offene Bauweise mit der Maßgabe, dass die Gebäude innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche einseitig ohne Gebäudeöffnungen an die nördliche Grundstücksgrenze herangebaut oder unter Unterschreitung des notwendigen Grenzabstandes gem. § 6 BauO NRW errichtet werden dürfen. Der Abstand darf jedoch 2 m zur nördlichen Grundstücksgrenze nicht unterschreiten. Ist eine Baulinie festgesetzt, so ist abweichend auf diese zu bauen. Dies ermöglicht eine optimierte Grundstücksausnutzung bei gleichzeitiger Sicherstellung eines ausreichenden Sozialabstandes sowie einer angemessenen Belichtung der Grundstücke und Gebäude.

Es ist somit im WA 7 und 8 möglich entweder einseitig auf eine Grundstücksgrenze zu bauen (im Norden oder Osten) oder jeweils auch im Norden oder Osten den Grenzabstand zu unterschreiten auf ein Minimum von 2m. Geringere Grenzabstände sind nicht zulässig, da hierdurch nicht adäquat nutzbare Restflächen entstehen würden. Dies ist wiederum nicht der Fall wenn direkt auf die Grenze im Norden oder Osten gebaut wird. Zu den anderen Grundstücksgrenzen ist der reguläre Grenzabstand gem. § 6 BauO NRW einzuhalten. Im WA 8 östlich der Planstraße D darf bis an die die Straßenbegrenzungslinie gebaut werden.

3.5 Sonstige Gestaltungsvorschriften

Im Sinne einer positiven Gestaltungspflege zur Umsetzung der Planungsziele sind Einfriedungen zu öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlichen Grünflächen, Flächen für Versorgungsanlagen sowie Abwasseranlagen nur als Hecke zulässig. In der Hecke stehende transparente Zäune aus Maschendraht bzw. Metallstäben sind zulässig. Aus gleichen Gründen sind dauerhafte Standorte für Müllbehälter sowie Gemeinschaftsstellplätze durch Bepflanzungen zu öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlichen Grünflächen abzuschirmen.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist die Höhe der Einfriedungen zu öffentlichen Verkehrsflächen auf 1,2m begrenzt. Hiervon kann ausnahmsweise abgewichen werden und eine Einfriedung von bis zu 2m (mit Hecken aus Laubgehölzen) vorgenommen werden, wenn verkehrliche Belange nicht beeinträchtigt werden und es sich nicht um Vorgartenbereiche handelt. Diese Ausnahme zielt insbesondere auf die Situationen von Eckgrundstücken ab, deren rückwärtige Gartenbereiche sich teilweise entlang der öffentlichen Verkehrsflächen erstrecken. Dabei soll der Vorgartenbereich weiterhin von Einfriedungen die über 1,2m hinausgehen freigehalten werden. Was als Vorgarten und was als rückwärtiger Gartenbereich zu definieren ist, lässt sich oftmals nur anhand der Umstände des Einzelfalls bestimmen. In der Regel ist der Bereich zwischen Straßenbegrenzungslinie der das Baugrundstück erschließenden Straße und vorderer Baugrenze/Baulinie bzw. der vorderen Seiten des Hauptgebäudes (wenn hinter die Baugrenze gebaut wird) als Vorgarten zu definieren. Der Bereich zwischen hinterer Baugrenze bzw. hinterer Seite des Hauptgebäudes (wenn hinter die Baugrenze gebaut wird) und hinterer Grundstücksgrenze ist als rückwärtiger Gartenbereich zu definieren.

Die befestigten Flächen für notwendige Stellplätze, Zufahrten und Zugänge dürfen bei freistehenden Wohnhäusern maximal 50 % des Vorgartenbereiches in Anspruch nehmen. Bei Doppelhäusern und Hausgruppen dürfen maximal 60 % des Vorgartenbereiches genutzt werden. Die sonstigen Vorgartenflächen sind wasseraufnahmefähig bzw. wasserdurchlässig zu belassen oder herzustellen, zu begrünen, zu bepflanzen und dauerhaft zu erhalten. Ausgenommen hiervon sind die WA 7 und 8. Die Festsetzung dient einer der städtebaulichen Zielsetzung angemessenen Gestaltung der Vorgartenbereiche sowie ökologischen (Bereitstellung von Lebensraum insb. für Insekten) und klimatischen Zwecken (Verminderung der Versiegelung, Herstellung von ‚grünen‘ Vorgärten).

3.6 Stellplätze, Zufahrten, Garagen und Nebenanlagen

Zur städtebaulichen Ordnung der Zufahrtsituation zu den Baugrundstücken ist die Anzahl der Zufahrten pro Baugrundstück auf eine begrenzt, welche maximal 6m breit sein darf. Der Straßenraum soll nicht komplett durch Zufahrten geprägt sein. Vielmehr besteht aus stadtgestalterischen und verkehrlichen Gründen das Erfordernis den Straßenraum durch Baumpflanzungen zu gliedern und auch im öffentlichen Verkehrsraum das Parken zu ermöglichen. Dies wird durch die benannte Festsetzung gefördert und gesichert. Aus gleichen Gründen sind in bestimmten Bereichen Zufahrtsverbote festgesetzt. Diese dienen weiterhin der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes im Sinne der Orientierung der Nutzungen zu bestimmten Straßenräumen. Die Festsetzungen ermöglichen jeweils die Herstellung einer adäquaten Zufahrtssituation zu den Baugrundstücken, sodass weiterhin eine angemessene Ausnutzung der Grundstücke gewährleistet ist.

Zur städtebaulichen Ordnung des ruhenden Verkehrs auf den Baugrundstücken und zur Gewährleistung ruhiger hinterer Gartenbereiche werden in den WA 1-8 Garagen¹ und Stellplätze auf die überbaubaren Grundstücksflächen bzw. auf die Flächen für Stellplätze und Garagen konzentriert und in den WA 1-6 für Garagen im Bereich der Grundstückszufahrt ein Abstand von mindestens 5m zur öffentlichen Verkehrsfläche, von der aus das Grundstück erschlossen wird, festgesetzt. Überschreitungen der überbaubaren Grundstücksfläche sind ausnahmsweise um 1,5m zulässig. Die Regelung gilt nicht für Tiefgaragen. Aufgrund der abweichenden städtebaulichen Zielsetzung (Hausgruppen, Mehrfamilienhäuser) für die WA 9, 10, 11 und der hieraus resultierenden Anforderungen, erfolgt diese Festsetzungen für diese Bereiche nicht und in den WA 7 und 8 unter Verzicht auf den Abstand von 5m zu Straßenbegrenzungslinie. Zur Sicherung der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes wird die Errichtung von Garagen und Stellplätzen auf Baulinien ausgeschlossen. Hiervon sind wiederum die WA 7 und 8 aus oben genannten Gründen ausgenommen.

Aufgrund der städtebaulichen Zielsetzung der Etablierung eines Wohnhofes sowie der angestrebten Dichte und zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse wird für das WA 11 festgesetzt, dass Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind. Nur einzelnen Stellplätze sind ausnahmsweise oberhalb der Geländeoberfläche zulässig. Die angestrebte städtebauliche Form sowie die aus den weiteren planerischen Festsetzungen ermöglichte städtebauliche Dichte rechtfertigen die Konzentration der Stellplätze auf Tiefgaragen, für die großzügige Flächen im WA 11 festgesetzt werden und im Umkehrschluss die Ausnutzbarkeit des Baugrundstückes für den eigentlichen Nutzungszweck (Wohnen) erhöht wird.

Im WA 7 und 8 (Bereich für flächensparendes Bauen) werden aufgrund der besonderen städtebaulichen Struktur mit kleineren Grundstückszuschnitten die Nebenanlagen gem. § 14 BauGB außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche auf eine Grundfläche von bis zu 7,5m² begrenzt.

Zur Minderung des Eingriffs in Natur und Landschaft wird in Bezug auf Stellplätze und Zufahrten im Bebauungsplan die Maßnahme M2 festgesetzt:

Auf den Baugrundstücken ist eine Befestigung von Stellplatzflächen und ihren Zufahrten nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau (z.B. Rasensteine, Schotterrasen oder Pflaster mit mehr als 30% Fugenanteil) zulässig. Auch Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung sind unzulässig.

¹ Unter dem Begriff ‚Garage‘ sind baurechtlich auch ‚Carports‘ zu subsumieren.

Die Grundstücke bleiben auch unter Berücksichtigung dieser Festsetzungen weiterhin dem Nutzungszweck entsprechend adäquat nutzbar.

4 Sonstige Festsetzungen

4.1 Straßengradienten

Die Straßengradienten werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Anschlusshöhen, der Anforderungen der Ver- und Entsorgungsleitungen und –Kanäle sowie der Höhe des 100-jährigen Hochwassers bestimmt und im Bebauungsplan festgesetzt.

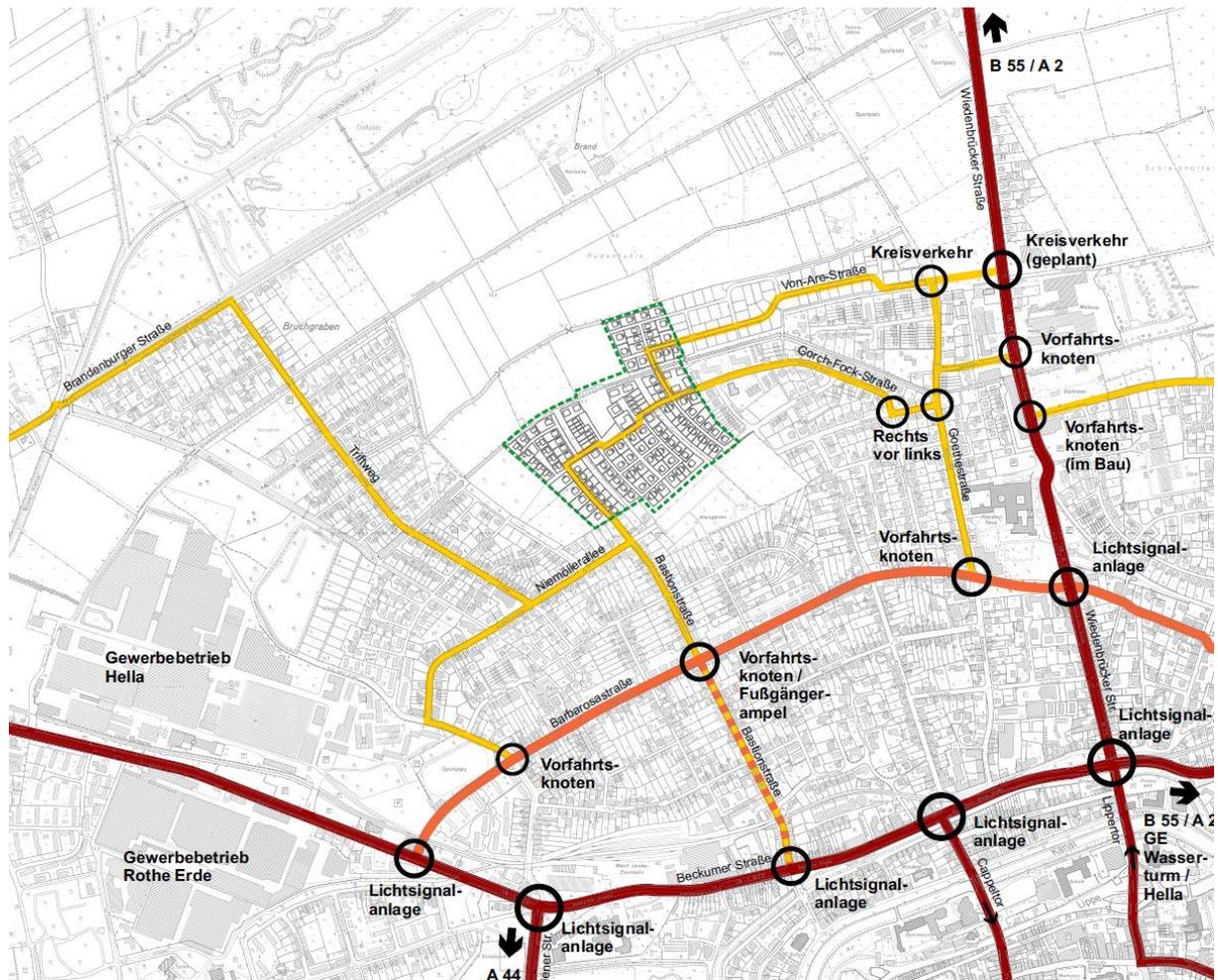
4.2 Höhenlage Grundstücke

Zur Gewährleistung eines harmonischen Ortsbildes und einer klaren städtebaulichen Ordnung sowie in Bezug auf eine inhaltliche Normenklarheit wird die Geländeoberfläche der Baugrundstücke auf das Niveau der angrenzenden Straße, von der aus die Haupterschließung des Grundstücks erfolgt, gemessen in der Mitte der gemeinsamen Grenze des Baugrundstückes mit der öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt. Die Höhenlage dieses Punktes ist durch lineare Interpolation aus den beiden benachbarten in der Planzeichnung festgesetzten Straßenhöhen zu ermitteln. Bei Baugrundstücken, die nicht von einer öffentlichen Verkehrsfläche aus erschlossen werden, gilt abweichend die sich am nächsten befindliche festgesetzte Straßenhöhe als Höhe der Geländeoberfläche.

5 Verkehr

5.1 Externe Erschließung

Das Baugebiet soll insbesondere über Anschlusspunkte an die Von-Are-Straße im Norden, die Gorch-Fock-Straße im Osten sowie die Bastionsstraße im Süden an das vorhandene Straßenverkehrsnetz der Stadt Lippstadt angebunden werden. Wie oben beschrieben, kann der Verkehr des Baugebietes über diese Anschlüsse auf das Netz der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Lippstadt geführt und verteilt werden. Untergeordnete Anschlusspunkte sind an der Gellertstraße und der Kunigundenstraße vorgesehen.



Externe Erschließung Baugebiet ‚Auf dem Rode‘

Das Erschließungskonzept setzt auf verschiedene Anschlusspunkte um den durch das neue Baugebiet entstehenden Verkehr sinnvoll zu verteilen und nicht einzelne Anschlusspunkte über Gebühr zu belasten. Die Durchbindung zwischen dem Bereich ‚Von-Are-Straße/Gorch-Fock-Straße/Gellertstraße‘ zur ‚Bastionsstraße‘ trägt insgesamt zur Verkehrsvermeidung bei, da die individuellen Ziele der Baugebietsbewohner auf kurzem Wege erreicht werden können, ohne aufgrund einer fehlenden Durchbindung größere Umwege fahren zu müssen. Mit der geplanten Erschließung wird das vorhandene Verkehrsnetz im Sinne einer Rasterstruktur sinnvoll weiterentwickelt und die zusätzlichen Verkehre verträglich verteilt.

5.2 Ergebnis Verkehrsgutachen

Für den Bauabschnitt I mit insgesamt 208 Wohneinheiten² ergeben sich für die Bewohner, Besucher und den Wirtschaftsverkehr werktäglich rund 790 zusätzliche Kfz-Fahrten. Die

² Wohneinheiten gem. erstem städtebaulichen Konzept. Es ist aufgrund der nun getroffenen planungsrechtlichen Festsetzungen, der vorhandenen Nachfrage (überwiegend Einfamilienhausgrundstücke, Mehrfamilienhäuser überwiegend kleiner/gleich 7 Wohneinheiten) und den Erkenntnissen aus der Realisierung des Baugebietes Goethe-Straße Nord (insbesondere keine

zusätzlichen Kfz-Verkehre wurden auf das Straßennetz und die Knotenpunkte in Abhängigkeit des jeweiligen Erschließungskonzepts und der möglichen Ziele der Fahrten umgelegt.

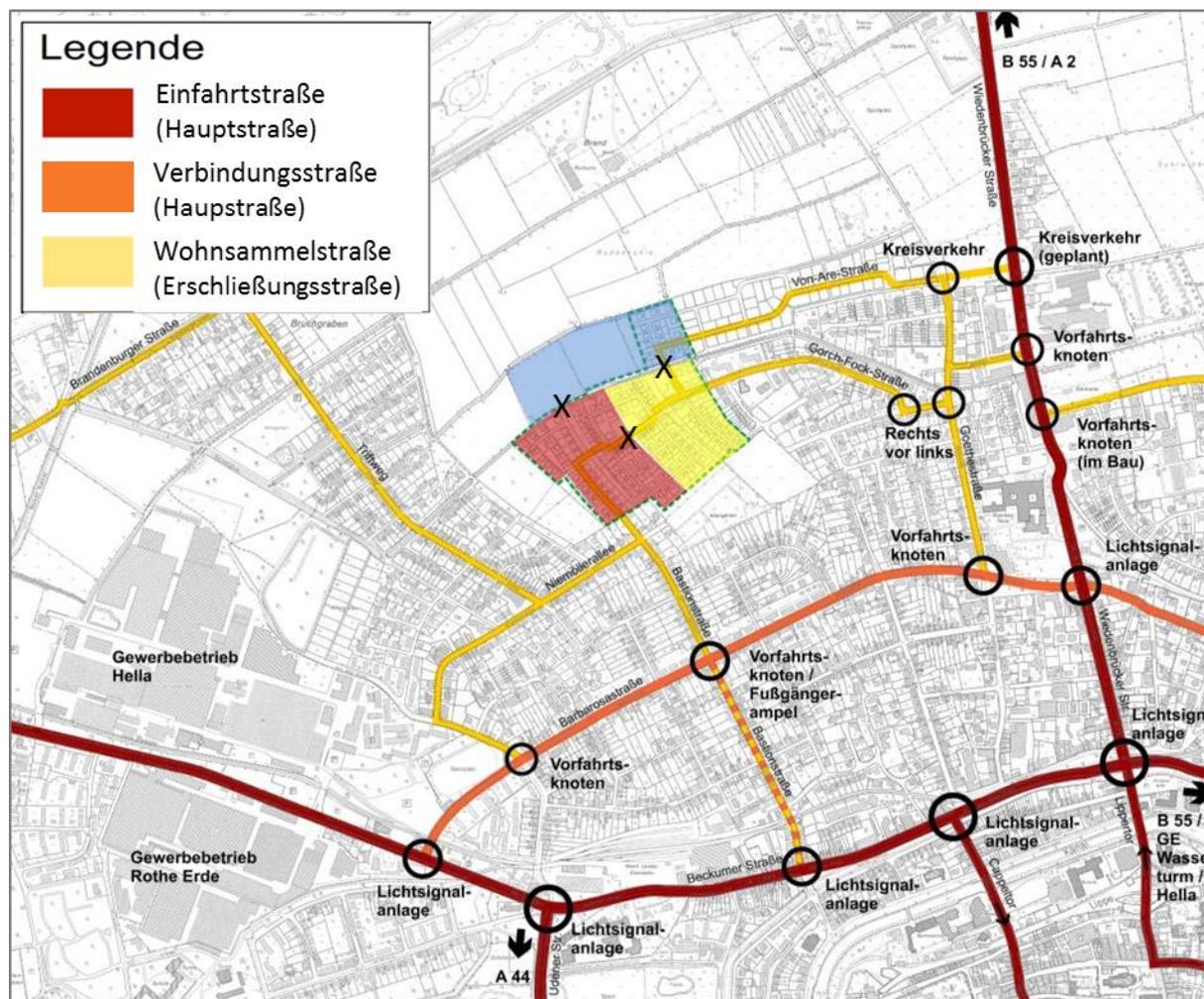
In der vormittäglichen Spitzenstunde erreicht der Knotenpunkt Barbarossastraße/Bastionstraße dann nach Umsetzung des ersten Bauabschnitts die QSV (Qualitätsstufe) C. In der nachmittäglichen Spitzenstunde erreicht der Knotenpunkt weiterhin die QSV B. Die beiden Knotenpunkte Goethestraße/Rüdenkuhle und Gorch-Fock-Straße/Rüdenkuhle/Wagenfeldstraße erreichen in beiden Varianten jeweils unverändert die QSV A/B.

Die Umsetzung ist für die untersuchten Knotenpunkte und Querschnitte verkehrlich unkritisch. Es bestehen noch weiterhin Kapazitätsreserven. Die Betrachtung weiterer Knotenpunkte ist nicht erforderlich, da die Ausgangsverkehrsbelastung, und/oder die Zusatzbelastung niedriger und/oder die Leistungsfähigkeit der anderen relevanten Knotenpunkte höher ist.

5.3 Alternativenprüfung

Seitens der Anlieger der das Baugebiet erschließenden Straßen (insb. Von-Are-Straße) wurde die Befürchtung geäußert, dass durch eine Verbindung zwischen dem Anschluss ‚Von-Are-Straße/Gorch-Fock-Straße/Gellertstraße‘ im Osten und dem Anschluss ‚Bastionstraße‘ Durchgangsverkehre durch die Baugebiete verkehren. Dies würde insbesondere Verkehre von der Wiedenbrücker Straße Richtung Kernstadt West (Bereich Beckumer Straße) betreffen. Seitens der Anlieger wurde der Wunsch geäußert, das Baugebiet dauerhaft so zu erschließen, dass die beiden genannten Anschlussbereiche nicht miteinander verbunden sind (sog. Schleifenlösung).

Realisierung von Einliegerwohnungen) tatsächlich mit einer geringeren Anzahl von Wohneinheiten in der Umsetzung zu rechnen. Der gewählte Ansatz entspricht also einer Worst-Case-Betrachtung.



Alternatives Erschließungskonzept ‚Schleifenlösung‘

Für das vorgeschlagene alternative Erschließungskonzept wurde das entsprechend des Verkehrsgutachtens (s.o.) ermittelte Verkehrsaufkommen durch den Verkehrsgutachter (BSV) erneut umgelegt.

Straße	morgendliche Spitzenstunde		nachmittägliche Spitzenstunde	
	mit Durchbindung	ohne Durchbindung	mit Durchbindung	ohne Durchbindung
Van-Are-Straße	8 Kfz/h	7 Kfz/h	19 Kfz/h	10 Kfz/h
Gorch-Fock-Straße	10 Kfz/h	26 Kfz/h	13 Kfz/h	34 Kfz/h
Bastionsstraße	42 Kfz/h	27 Kfz/h	48 Kfz/h	36 Kfz/h

Zusatzbelastung bei der ‚Schleifenlösung‘ nach Realisierung des ersten Bauabschnittes

Straße	morgendliche Spitzenstunde		nachmittägliche Spitzenstunde	
	mit Durchbindung	ohne Durchbindung	mit Durchbindung	ohne Durchbindung
Van-Are-Straße	11 Kfz/h	19 Kfz/h	29 Kfz/h	29 Kfz/h
Gorch-Fock-Straße	11 Kfz/h	26 Kfz/h	15 Kfz/h	34 Kfz/h
Bastionsstraße	50 Kfz/h	27 Kfz/h	45 Kfz/h	36 Kfz/h

Zusatzbelastung bei der ‚Schleifenlösung‘ nach Realisierung eines möglichen zweiten Bauabschnittes

Der Vergleich der beiden Erschließungskonzepte zeigt leichte Verschiebungen der Verkehrsbelastungen. Die Bastionsstraße wird im Ansatz ohne Durchbindung insbesondere in

der morgendlichen Spitzenstunde etwas entlastet, die Gorch-Fock-Straße und im weiteren Verlauf dann auch die Wagenfeldstraße hingegen in beiden Spitzenstunden etwas mehr belastet. Die Von-Are-Straße wird im ersten Bauabschnitt noch leicht entlastet, im möglichen zweiten Bauabschnitt (Erweiterung nördlich des Bastergrabens Richtung Westen, Teil des blau markierten Bereiches) jedoch in der morgendlichen Spitzenstunde mehr belastet. Eine Änderung der Leistungsfähigkeit der bisher untersuchten Knotenpunkte ist durch die Verschiebungen der Verkehrsbelastungen nicht zu erwarten.

Die Situation der Von-Are-Straße erfährt somit insgesamt keine Verbesserung, da die Verkehrsbelastung im zweiten Bauabschnitt deutlich ansteigt. Die Bastionstraße muss durch die ‚Schleifenlösung‘ etwas weniger Verkehre aufnehmen. Dies geht zu Lasten der Gorch-Fock-Straße die mehr Verkehre aufnehmen muss. Der Vergleich mit der bisherigen geplanten Erschließung zeigt jedoch, dass diese Verschiebung zu deutlichen Umwegen bzw. Umfahrungsverkehren führt, da im Falle der Durchbindung vor dem Hintergrund der angenommenen Ziele eine andere Ausfahrt aus dem neuen Quartier gewählt würde als im Falle einer zwangsweisen Abbindung. Somit kommt es durch die Umfahrungsverkehre insgesamt zu mehr Belastungen als bei der ursprünglichen Erschließungskonzeption. Dies betrifft insbesondere Bewohner aus dem südlichen Bereich (rot), die in Richtung Norden müssen, sowie Bewohner aus dem nördlichen Bereich (blau), die in Richtung Südwest müssen.

Weiterhin lässt sich feststellen, dass die Wege über die bei der ‚Schleifenlösung‘ stärker belastete Gorch-Fock-Straße zum Netz der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Lippstadt deutlich länger sind, als über den Anschluss Bastionstraße. Hierdurch werden insgesamt mehr Personen durch den zusätzlichen Verkehr tangiert, als bei der ursprünglichen Erschließungskonzeption. Hinsichtlich der Verkehrsverteilung ergibt sich bei der „Schleifenlösung“ somit nur auf den ersten Blick eine Verbesserung. In der Gesamtbewertung ist diese Lösung jedoch nicht als verträglicher als das ursprüngliche Konzept zu bewerten.

Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die ‚Schleifenlösung‘ zur Teilung des neuen Quartiers in drei Bereiche führt. Der städtebauliche Grundgedanke eines (auch mit den umliegenden Bereichen) zusammenwachsenden Quartiers mit einer neuen Quartiersmitte würde hierdurch deutlich konterkariert. Des Weiteren wäre die Verkehrsfläche in einzelnen Bereichen durch Wendanlagen zu erweitern.

Ergänzend ist zu erwähnen, dass bei der ‚Schleifenlösung‘ der Bereich mit Anschluss an die Bastionstraße und der Bereich mit Anschluss an die Von-Are-Straße jeweils nur über einen Straßenanschluss an das übrige Verkehrsnetz verfügen. Dies ist vor dem Hintergrund der Länge der Anschlussbereiche aus versorgungstechnischer Sicht auf Dauer als kritisch zu

bewerten, da im Falle einer Havarie in den Anschlussbereichen die Versorgungssicherheit und die Erreichbarkeit dieser Bereiche nicht mehr gewährleistet werden kann. Auch die tiefbautechnische Erschließung würde sich vor dem Hintergrund der lang gestreckten Form im Bereich der Einhangschleife ‚Von-Are-Straße‘ erheblich erschweren.

Die Gefahr der Entstehung von Durchgangs- und Schleichverkehren im Falle einer Durchbindung kann entgegen der Einwände der Anlieger als gering eingestuft werden. Die betreffenden Straßen zwischen Wiedenbrücker Straße und Barbarossastraße sind (bzw. sollen) mit zahlreichen Widerständen ausgestattet (werden). Hierzu gehören Straßenversätze, Verengungen, Rechts-vor-Links-Situationen, sowie notwendige Abbiegevorgänge. Diese immense Anzahl an Widerständen sowie die Tatsache, dass der Bereich als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist bzw. wird, macht eine Durchfahrt durch das Wohnquartier als Umfahrungsalternative der Strecke Wiedenbrücker Straße-Barbarossastraße bzw. Wiedenbrücker Straße-Beckumer Straße unattraktiv, da hierdurch keine Zeitersparnis zu erwarten ist.

In Summe bleibt festzuhalten, dass die Nachteile der ‚Schleifenlösung‘ mögliche Vorteile überwiegen und dass die Gefahr der Belastung durch Durchgangsverkehre durch die verschiedenen Widerstände im Straßenraum auch bei der ursprünglichen Erschließungskonzeption als gering einzustufen ist.

Es soll daher eine Durchbindung zwischen den Bereichen ‚Von-Are-Straße/Gorch-Fock-Straße/Gellertstraße‘ im Osten und dem Anschluss ‚Bastionstraße‘ vorgesehen werden, um das Rasterverkehrsnetz weiter auszubauen, die Verkehrsbelastung sinnvoll zu verteilen, kurze Wege in und aus dem Quartier zu ermöglichen, Umfahrungsverkehre zu vermeiden und ein Zusammenwachsen des Quartiers mit dem Umfeld zu ermöglichen.

5.4 Interne Erschließung

Die interne Erschließung des Baugebietes erfolgt in einem abgestuften Straßensystem von Wohnsammelstraßen (verschiedener Breiten) und Wohnstraßen. Die Hauptspange bildet die Verbindung zwischen Bastionstraße und Gorch-Fock-Straße an der auch entsprechend der zentrale Quartiersplatz positioniert ist. Diese wird nach Norden über den Bastertgraben mit der Von-Are-Straße verbunden. An diese Wohnsammelstraßen schließen sich in Form kleinerer Schleifen oder Stiche untergeordnet die Wohnstraßen an.

Der Verlauf und die Anordnung der Straßen ermöglicht im Zusammenspiel mit dem städtebaulichen Konzept eine Reduzierung der Grundstücke mit Nordausrichtung und trägt somit zur Attraktivierung des Baugebietes bei. Weiterhin handelt es sich aufgrund der abgestuften Straßenhierarchie sowie der Vermeidung von einseitiger bzw. doppelter

Erschließung um ein funktionales sowie gleichzeitig effizientes Erschließungssystem. Dies zeigt sich auch im Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche des Baugebietes (rd. 15 %, Vergleich Baugebiet ‚Goethestraße Nord‘: rd. 20 %).

Die geplanten Straßen werden entsprechend des Erschließungskonzeptes im Bebauungsplan in Ihrer Lage und Breite als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die hierdurch entstehenden Straßenbreiten sind ausreichend dimensioniert, sodass die Straßen die Ihnen zugewiesenen Funktionen erfüllen können.

5.5 Öffentlicher Nahverkehr

Der Bereich Kernstadt Nordwest soll über eine zusätzliche Buslinie bedient werden, welche auch die Baugebiete ‚Auf dem Rode‘ und ‚Goethestraße Nord‘ erschließt. Die Linie soll gemäß neuem Nahverkehrsplan für den Kreis Soest zunächst für drei Jahre auf Probe eingerichtet und über einen Kleinbus (später ggf. auch als E-Bus) bedient werden.

5.6 Fuß- und Radverkehr

Hinsichtlich des Fußgänger- und Radverkehrsnetz soll es neben den benannten Straßenanschlüssen weitere Anschlüsse im Osten und im Westen im Bereich des Bastertgrabens geben, um den Lückenschluss des Fußwege- und Radverkehrsnetzes zwischen Hesselbarthstraße und Gorch-Fockstraße zu realisieren (u.a. auch angeregt durch eine Stellungnahme des ADFC). Die attraktivste Radwegeverbindung zur Altstadt aus Richtung des neuen Baugebietes führt über die Gorch-Fock-Straße und Richtung Süden abbiegend auf den Fuß- und Radweg zwischen den Mehrfamilienhäusern und weiter über den Bruchbäumer Weg Richtung Altstadt. Die Verbindung soll hierfür aufgewertet werden.

Das Fuß- und Radwegenetz im neuen Baugebiet läuft innerhalb der das Baugebiet gliedernden Grünachsen als zum Straßennetz versetztes Raster. So werden die Schnittpunkte zwischen Fuß- und Radwegenetz und Straßennetz reduziert und attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen. Im Zuge des ersten Bauabschnittes kann der Lückenschluss der besagten Ost-West-Verbindung zwischen dem Bereich Triftweg und dem Bereich Wiedenbrücker Straße entlang des Bastertgrabens geschaffen werden. Die Fuß- und Radwege außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen und öffentlichen Grünflächen werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung („Fuß- und Radweg“) festgesetzt.

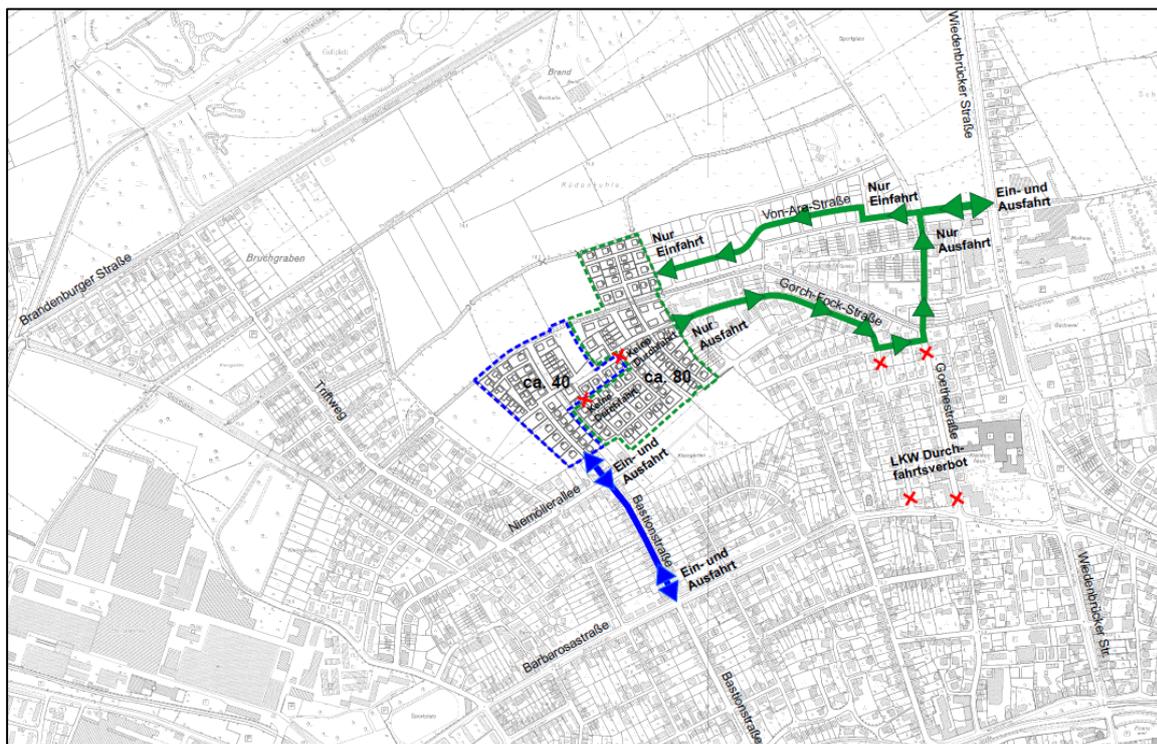
5.7 Quartiersplatz

Der Quartiersplatz wird als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Der Platz liegt zentral im Quartier am Schnittpunkt der wesentlichen Erschließungsstraße mit der zentralen Nord-Süd-Fußwegeverbindung und ist dem Bereich höherer baulicher Dichte (bis zu

3 Geschosse) zugeordnet. Auch die Haltestelle der neuen Buslinie soll hier ihren Platz finden. Des Weiteren verfügt er über einen Anschluss an die zentrale Grünfläche im Quartier, welche die Spielflächen aufnehmen soll und sich zum dann renaturierten Bastertgraben öffnet. Es handelt sich somit um den Bereich größter Funktionsdichte im Quartier. Der Quartiersplatz soll als Treffpunkt der Bewohner gestaltet werden und zusätzlich Platz für notwendige Quartiersinfrastruktur (insb. hinsichtlich E-Mobilität) bieten.

5.8 Baustellenverkehr

Für den Bebauungsplan Nr. 324 wurde zur verträglichen Abwicklung des Baustellenverkehrs ein Baustellenverkehrskonzept entwickelt. Ziel ist es den Verkehr verträglich vom Netz der Hauptverkehrsstraßen in das Baugebiet und wieder herauszuführen und dabei den Baustellenverkehr möglichst gleichmäßig auf die 3 wesentlichen Anschlusspunkte ‚Bastionstraße‘, ‚Gorch-Fock-Straße‘ und ‚Von-Are-Straße‘ zu verteilen und so eine einseitige Belastung z.B. der Bastionstraße zu vermeiden. Die Befahrung einer Straße mit Baustellenverkehr fällt grundsätzlich unter den Gemeingebrauch einer Straße, insbesondere wenn es sich um Baustellenverkehr für eine gleichartige Nutzung (hier: Wohngebäude) handelt. Das Baustellenverkehrskonzept zeigt auf, dass und wie der Baustellenverkehr, der durch das Baugebiet ‚Auf dem Rode‘ entsteht, abgewickelt werden kann. Hinsichtlich des Baustellenverkehrs ist immer zu berücksichtigen, dass es sich lediglich um einen temporären Zustand handelt (Hauptbauzeit ca. 3 Jahre, i.d.R. nur an Werktagen) und nicht um eine dauerhafte Belastung.



Baustellenverkehrskonzept

Es ist geplant das Baugebiet während der Bauphase der Hochbauten in zwei getrennte Bereiche zu unterteilen (Bereich ‚Ost‘, Bereich ‚West‘, siehe Baustellenverkehrskonzept). Der Bereich Ost umfasst ca. 80 Baugrundstücke. Hier soll die Zufahrt und die Abfahrt der Baufahrzeuge auf zwei Straßen aufgeteilt werden, sodass die jeweilige Straße nur die Hälfte des Baustellenverkehrs aufnehmen muss. Eine Zufahrt soll durch die Von-Are-Straße erfolgen und eine Abfahrt über die Gorch-Fock-Straße/Goethestraße. Ab dem Kreisverkehr am Knotenpunkt ‚Goethestraße/Von-Are-Straße‘ kann aufgrund des veränderten Straßenquerschnittes (breitere Fahrbahn, Trennung zwischen Fußweg und Fahrbahn durch Parkstreifen) die Zu- und Abfahrt im gegenläufigen Verkehr von der und in Richtung Wiedenbrücker Straße erfolgen. Durch die Aufteilung des Baustellenverkehrs in ‚Einfahrt‘ und ‚Ausfahrt‘ ab dem Kreisverkehr ‚Goethe-Straße/Von-Are-Straße‘ kann auch der Begegnungsverkehr LKW-LKW im hinteren Bereich der Von-Are-Straße vermieden werden. Die Kita im vorderen Bereich der Von-Are-Straße ist komplett eingezäunt und der Gehweg durch einen Parkstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Von-Are-Straße wurde als Straße zur Einfahrt ausgewählt, da dann der Baustellenverkehr durch die Rechts-vor-Links-Situationen zur Geschwindigkeitsreduzierung gezwungen wird, der Spielplatz an der Von-Are-Straße aus dieser Richtung besser einsehbar ist und der Baustellenverkehr hinsichtlich der Fahrbahnseite nicht auf der Seite des Spielplatzes fährt. Ggf. kann zusätzlich eine temporäre Schließung des Spielplatzeingangs im Kurvenbereich erfolgen. Sowohl die Goethe-Straße als auch die Von-Are-Straße und die Gorch-Fock-Straße sind von der Fahrbahnbreite und der Ausbauqualität zur Abwicklung der Baustellenverkehre geeignet. Aufgrund des Straßenquerschnitts und des Parkdruckes soll keine Ausfahrt der LKWs über die Wagenfeldstraße und die Goethestraße Richtung Süden erfolgen. Hier sind temporäre LKW-Durchfahrtsverbote vorgesehen.

Der Bereich ‚West‘ umfasst ca. 40 Grundstücke. Hier soll die Ein- und Ausfahrt über die Bastionsstraße zur Barbarossastraße erfolgen. Da die Ein- und Ausfahrt über eine Straße erfolgen soll, ist der Bereich ‚West‘ entsprechend kleiner als der Bereich ‚Ost‘. So kann eine gleichmäßige Verteilung des Baustellenverkehrs auf die drei wesentlichen erschließenden Straßen Bastionstraße, Von-Are-Straße und Gorch-Fock-Straße erzielt werden. Die Bastionsstraße ist hinsichtlich ihrer Ausbauqualität zur Abwicklung der Baustellenverkehre geeignet. Hinsichtlich des Begegnungsverkehres LKW-LKW sind insb. im nördlichen Teil temporäre Ausweichmöglichkeiten zu schaffen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der organisatorischen und zeitlichen Abwicklung der Baustellen sowie der Anzahl der Wohneinheiten nicht mit ständigen Begegnungsfällen zu rechnen ist.

Auch während der Phasen des Kanal- und Leitungsbaus sowie der Anlegung der Baustraßen und des Endausbaus der Straßen soll das Baustellenverkehrskonzept soweit wie möglich

eingehalten werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Baustraßen am Anfang nicht direkt zur Verfügung stehen, sondern erst errichtet werden müssen.

Es sollen folgende Maßnahmen ergriffen werden, um auch während dieser Phasen den Baustellenverkehr so verträglich wie möglich gem. Baustellenverkehrskonzept abzuwickeln:

- Errichtung der Querung des Bastertgrabens als erste Baumaßnahme
- Anlieferung der Baumaterialien getrennt für die Bereiche ‚Ost‘ und ‚West‘ über die jeweils gem. Baustellenverkehrskonzept vorgesehenen Zu- und Abfahrten

Vor dem Hintergrund dieser Maßnahmen ist auch während der Phasen des Kanal- und Leitungsbaus sowie der Anlegung der Baustraßen und des Endausbaus der Straßen von einer verträglichen Abwicklung des Baustellenverkehrs auszugehen. Inwieweit die Regelungen des Baustellenverkehrskonzeptes komplett auch während dieser Bauphasen umgesetzt werden kann, hängt auch von den technischen Erfordernissen der Erschließungsarbeiten ab. Dies gilt es jedoch auch im Rahmen des Bebauungsplanes nicht abschließend zu beantworten. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Phasen des Kanal- und Leitungsbaus sowie der Anlegung der Baustraßen und des Endausbaus der Straßen auf den Zeitraum bezogen als untergeordnet zur eigentlichen Bauphase der Wohngebäude einzustufen sind.

Die Umsetzung des Baustellenverkehrskonzeptes kann nicht im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes geregelt werden. Die Umsetzung kann jedoch über einen mit der GWL abzuschließenden städtebaulichen Vertrag zur Abwicklung des Baustellenverkehrs und die Stadt Lippstadt als Straßenverkehrsbehörde gesichert werden. Die Umsetzung soll mittels

- organisatorischer (z.B. Sensibilisierung Baufirmen, Verteilung von Anfahrtsplänen an die Baufirmen, Vorgaben zum Bauablauf, Vorgaben zur Baumaterialianlieferung)
- baulicher (z.B. bauliche Durchfahrsperrren innerhalb des Baugebietes) und
- verkehrsrechtlicher (z.B. LKW-Durchfahrtsverbote, generelles Verbot der Einfahrt, temporäre Parkverbote)

Maßnahmen erfolgen.

Diese Maßnahmen zur Sicherung der Umsetzung des Baustellenverkehrskonzeptes sind grundsätzlich temporär auf die Zeit der Bauphase begrenzt. Ergänzend sollen im Rahmen der Bauausführung Maßnahmen soweit möglich umgesetzt werden, die zu einer Reduzierung des Baustellenverkehrs beitragen. Hierzu gehören insb. die Wiederverwendung von ausgekoffertem Bodenmaterial, ggf. die Einrichtung einer Bodenbörse für die privaten Wohnbauten und die enge Abstimmung der einzelnen Gewerke beim Straßen- und Kanalbau.

Es wird deutlich, dass die Bauleitplanung auch hinsichtlich des Baustellenverkehrs umsetzbar ist und nicht zu unzumutbaren Auswirkungen führt. Abschließend ist hinsichtlich des Baustellenverkehrs festzustellen, dass es sich hierbei grundsätzlich um den Gemeingebrauch einer öffentlichen Straße handelt. Vor dem Hintergrund der Anzahl der zu errichtenden Gebäude, der Tatsache, dass das Baugebiet von drei Straßen erschlossen wird und vor dem Hintergrund der Ausbauqualität dieser Straßen kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass der entstehende Baustellenverkehr über das bestehende Verkehrsnetz abgewickelt werden kann. Der Bebauungsplan ist somit dem Grunde nach umsetzbar. Ein weitergehender Anspruch zur Prüfung der Abwicklung des Baustellenverkehrs kann aus dem Bauleitplanverfahren nicht abgeleitet werden, da Sachverhalte, die sich aus der Realisierung eines Bebauungsplans durch Bauarbeiten ergeben, wegen ihrer zeitlichen Begrenzung nicht zu den Konflikten gehören, die der Bebauungsplan selbst lösen muss. Etwaige verkehrsrechtliche Anordnungen sind nicht Teil des Bauleitplanverfahrens, können jedoch, soweit sie zur Umsetzung des Bebauungsplanes dienlich sind, von der Stadt Lippstadt als Straßenverkehrsbehörde bei Bedarf angeordnet werden. Daher kann eine unzureichende Sicherung der Umsetzung des Baustellenverkehrskonzeptes, unabhängig davon, dass diese Befürchtung durch den Plangeber nicht geteilt wird, auch nicht dem Bebauungsplan entgegeng gehalten werden. Die im Baustellenverkehrskonzept dargelegten Maßnahmen sollen vielmehr zu einer verträglicheren Abwicklung des Baustellenverkehrs beitragen und zu einer rechtlich nicht erforderlichen, aber dennoch wünschenswerten Gleichverteilung des Baustellenverkehrs unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten beitragen.

6 Ver- und Entsorgung

6.1 Versorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Gas, Wasser und Elektrizität erfolgt durch die Stadtwerke Lippstadt. Die neuen Leitungen/Kabel können in den öffentlichen Flächen des Baugebietes (öffentliche Verkehrsflächen, öffentliche Grünflächen) oder in mit einem Leitungsrecht belegten Flächen geführt werden. Der ausreichende Versorgungs- und Feuerlöschdruck wird ebenfalls durch die Stadtwerke sichergestellt.

Die für die Versorgung mit Elektrizität notwendige Trafostation wird im Südwesten des Plangebietes gesichert. Die Standortwahl erfolgte in Abwägung der technischen Erfordernisse zur Lage und Größe der Trafostation und einem angemessenen Abstand zur Wohnbebauung im Sinne des Trennungs- und minimierungsgebotes.

Das Plangebiet wird von Osten nach Westen durch eine 10 kV-Freileitung gekreuzt, welche durch die Stadtwerke Lippstadt betrieben wird und der lokalen Energieversorgung dient. Die Leitung soll im Zuge der Erschließung des Baugebietes als Erdkabel neu verlegt werden,

sodass die Freileitung zurückgebaut werden kann. Hierfür werden die öffentlichen Verkehrsflächen und die öffentlichen Grünflächen genutzt.

6.2 Entsorgung

6.2.1 Schmutzwasserentsorgung

Das Gebiet wird im Trennsystem entwässert. Entsprechend erfolgt die Schmutzwasserentsorgung in einem separaten System in Kanälen in den öffentlichen Verkehrsflächen und teilweise in den öffentlichen Grünflächen mit Anschluss an das vorhandene Kanalnetz.

6.2.2 Regenwasserentsorgung

Die Regenwasserentsorgung erfolgt südlich des Bastertgrabens in Form einer Mischlösung. Für einen Großteil der Baugrundstücke sowie der öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt die Regenwasserentsorgung durch Sammlung des Regenwassers in Regenwasserkanälen. Von dort wird das Regenwasser in die von Süden nach Norden verlaufenden Gräben geführt und dort soweit zurückgehalten, dass eine gedrosselte Einleitung in den Bastertgraben erfolgen kann. Die beiden in den Grünachsen befindlichen Gräben werden dazu als naturnahe Regenrückhaltegräben ausgebaut. Die Grundstücke, die direkt an diese Gräben angrenzen, entwässern direkt in die Regenrückhaltegräben.

Die Regenwasserentsorgung nördlich des Bastergrabens erfolgt für die Baugrundstücke und die öffentlichen Verkehrsflächen durch Sammlung des Regenwassers in Regenwasserkanälen. Von dort wird das Wasser in ein Regenrückhaltebecken geführt und dort soweit zurückgehalten, dass eine gedrosselte Einleitung in den Bastertgraben erfolgen kann.

6.2.3 Abfallentsorgung

Das Plangebiet kann durch die städtische Abfallentsorgung angefahren werden. Alle Straßen und Wendeanlagen sind ausreichend dimensioniert. In dem Plangebiet ist somit entsprechend dem Stellenwert der Kreislaufwirtschaft eine angemessene Abfallentsorgung vor Ort möglich.

7 Belange der Umwelt

7.1 Umweltprüfung und Umweltbericht

Die Darstellung der nach § 2 Abs. 4 BauGB zu ermittelnden und zu bewertenden Belange des Umweltschutzes / der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen (Umweltprüfung) erfolgt in einem Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung einschließlich der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung.

Der Umweltbericht beschreibt und bewertet die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die im BauGB in § 1 Abs. 6 Ziffer 7 aufgeführten umweltrelevanten Belange und bildet somit die Grundlage für die behördlich durchzuführende Umweltprüfung. Dabei erfolgt eine fokussierte Betrachtung der Auswirkungen auf die im UVPG aufgeführten Schutzgüter im Rahmen einer Konfliktanalyse.

Der Umweltbericht erfasst in angemessener Weise unter Berücksichtigung

- des gegenwärtigen Wissensstandes,
- der allgemein anerkannten Prüfmethode sowie
- des Inhaltes und Detaillierungsgrades des Bauleitplanes

die ermittelten Belange des Umweltschutzes und die voraussichtlichen Umweltauswirkungen und somit nur die absehbaren konkreten Folgen dieses Bauleitplanes.

Mit Bezug auf die Bestandssituation im Untersuchungsgebiet werden die Umweltauswirkungen, die von dem Vorhaben ausgehen können, prognostiziert und der Umfang sowie die Erheblichkeit dieser Wirkungen abgeschätzt. Gemäß den Vorgaben des § 1 Abs. 6 BauGB werden im Rahmen der Umweltprüfung die Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen und menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen, Boden, Fläche, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter sowie Biologische Vielfalt und Wechselwirkungen geprüft. Es werden spezifische Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Wirkungen des Vorhabens benannt und entsprechend im Bebauungsplan festgesetzt.

Es ist überwiegend mit geringen bis maximal mittleren Auswirkungen auf die Schutzgüter zu rechnen, die durch die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen vermindert bzw. kompensiert werden. Die unvermeidbaren Auswirkungen sind vor dem Hintergrund ihrer Intensität und den festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen in Abwägung mit dem Planungsziel der Schaffung vielfältiger Wohnbauflächen, der umfassenden Bedarfe nach Wohnbauflächen in Lippstadt sowie in Betrachtung der besonderen Bedeutung des Planbereiches zur Deckung dieser Bedarfe als notwendigerweise vertretbar einzustufen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Fläche am Siedlungsrand bereits anthropogen überprägt ist und alternative Flächen dieser Größe und Qualität mit weniger Restriktionen nicht zur Verfügung stehen. Einzelheiten hierzu können den nachfolgenden Kapiteln sowie dem Umweltbericht entnommen werden.

7.2 Grün- und Pflanzflächen

Prägendes städtebauliches Element des Quartiers sind die zentralen Grünachsen, die als öffentliche Grünflächen planungsrechtlich gesichert werden und innerhalb des Quartiers unterschiedliche Funktionen einnehmen. Alle Grünachsen dienen der Gliederung und

Auflockerung des Baugebietes sowie der Naherholung der Bewohner und haben Verbindungsfunktionen für den Fußgängerverkehr.

Die beiden äußeren Nord-Süd-Grünachsen übernehmen mit Ihren Gräben des Weiteren insbesondere eine Entwässerungsfunktion (s.o.). Sie werden entsprechend als öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung ‚Regenrückhaltegraben‘ festgesetzt und mit einer Bepflanzungsfestsetzung belegt (M 4, Baumpflanzungen). Ziel dieser Festsetzung soll es sein, planungsrechtlich eine Umsetzung der Fläche zu ermöglichen, die den verschiedenen Anforderungen, die an sie gestellt werden, genügt. Hierzu gehören vor allen Dingen Ihre entwässerungstechnischen Aspekte, aber auch die Aspekte der Pflege und Instandhaltung der Flächen sowie die Erfüllung der Funktion dieser Flächen für die Anwohner im Freiraumsystem des neuen Quartiers.

Nördlich des Bastergrabens wird eine notwendige Fläche für ein Regenrückhaltebecken durch die Festsetzungen einer öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung ‚Regenrückhaltebecken‘ planungsrechtlich gesichert und mit einer Bepflanzungsfestsetzung (M 6) belegt.

Auch die weiteren Grünachsen werden mit einer Bepflanzungsfestsetzung im Sinne der planerischen Zielsetzung für diese Bereiche belegt (M 5, Baumpflanzungen).

Anschließend an die zentrale Nord-Süd-Grünachse sowie den Quartiersplatz befindet sich die zentrale Grünfläche des Quartiers. Diese soll Spielplatzflächen aufnehmen, den Bewohnern Aufenthaltsbereiche sowie Flächen zur freien Entfaltung bieten. Wenn möglich ist der Bastertgraben in die Gestaltung der Fläche freiraumplanerisch mit einzubeziehen.

Der Bastertgraben soll im Rahmen der Erschließung des Baugebietes renaturiert werden, um seiner Funktion als Entwässerungsgraben sowie seiner ökologischen Funktion gerecht zu werden. Entsprechend wird im Bebauungsplan die Maßnahme M1 in einem überwiegend 20m breiten Korridor festgesetzt (Ausnahme: westlicher Teilabschnitt wg. mangelnder Grundstücksverfügbarkeit). Die Renaturierung wird so angelegt, dass die anschließenden dem Wohnen dienenden Bereich bei einem 100-Jährigen Hochwasserereignis nicht überflutet werden. Die Sicherung der Umsetzung der Renaturierung wird im Erschließungsvertrag mit der GWL gesichert. Die Renaturierung findet auf Flächen statt, die durch die GWL oder die Stadt Lippstadt gesichert sind. Sobald und soweit zukünftig weitere Flächen im betreffenden Bereich gesichert werden können, soll auch die Renaturierung im westlichen Teilabschnitt in einem ähnlich breiten Korridor fortgeführt werden.

Im Ausgleichsflächenplan ist zum Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft sowie als CEF-Maßnahme (s.u.) die Maßnahme M3 auf Flächen der Stadt Lippstadt nördlich des Plangebietes festgesetzt.

7.3 Eingriffsbilanzierung

Für die geplante Maßnahme ergibt sich aus der Differenz zwischen Bestand und Planung ein Kompensationsbedarf von 229.823 Biotopwertpunkten, der nicht innerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden kann. Durch die Festsetzung der Maßnahmen M 3, M 7 und M 8 als externe Kompensationsflächen sowie die Zuordnung einer weiteren bereits umgesetzten Maßnahme wird der Eingriff adäquat ausgeglichen. Einzelheiten hierzu sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

7.4 Hochwasserschutz

Bezogen auf die derzeitigen Geländehöhen ist das Plangebiet nicht als gesetzliches Überschwemmungsgebiet ausgewiesen und ist bei einem 100-jährigen Hochwasser nicht überflutet. Lediglich im Falle eines Versagens der Hochwasserschutzeinrichtungen der Lippe bei einem 100-jährigen Hochwasser sowie bei einem Extremhochwasser ist der Planbereich bezogen auf die derzeitigen Geländehöhen in Teilen überflutet. Die Wasserstandshöhe für das 100-jährige Hochwasser im Falle eines Versagens der Hochwasserschutzeinrichtungen der Lippe liegt bei ca. 74,06 mNHN. Die Wasserstandshöhe beim Extremhochwasser liegt bei ca. 74,70 mNHN. Für das Plangebiet wird eine entsprechende Kennzeichnung bzw. nachrichtliche Übernahme nach § 9 (6a) BauGB vorgenommen.

Die Straßengradiente und damit die festgesetzte Geländeoberfläche der Baugrundstücke liegt oberhalb des 100-jährigen Hochwassers. Die Mindesthöhe des fertigen Erdgeschossfußbodens der Gebäude wird auf 74,45 mNHN festgesetzt, sodass im Sinne der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse ein angemessener Schutz gewährleistet ist. Im Falle eines Extremhochwassers ist mit einem zeitlichen Vorlauf bis zum Eintritt des Ereignisses zu rechnen, die es vor dem Hintergrund der zu erwartenden Hochwasserhöhe erlaubt, mit privaten Sofortmaßnahmen oder Eigenvorsorge zu reagieren.

Im Falle eines Extremhochwassers ist, wie in großen Teilen der nördlichen Kernstadt, mit Überschwemmungen zu rechnen. Eine Berücksichtigung des Extremhochwassers im Sinne von Festsetzungen einer weiteren Geländemodellierung bzw. eines höher liegenden fertigen Erdgeschossfußbodens würde zu weiteren erheblichen Aufschüttungen bzw. überhohen Gebäudesockeln führen. Dieser Eingriff ins Eigentum wäre vor dem Hintergrund der Verbesserungsmaßnahmen am Bastertgraben, der Schutzwürdigkeit der Nutzungen im Sinne gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und einer möglichen Schadenshöhe in Abwägung

mit dem Hochwasserrisiko und den Reaktionsmöglichkeiten mit Sofortmaßnahmen im Hochwasserfall nicht verhältnismäßig.

Nichtsdestotrotz wird zur Information und Sensibilisierung ergänzend ein Hinweis auf den § 78b WHG sowie zu einer hochwasserangepassten Bauweise in den Bebauungsplan übernommen. Dieser hat insbesondere Bedeutung bei der Errichtung von Geschossen unterhalb der Geländeoberfläche bezogen auf das 100-Jährige Hochwasser.

7.5 Artenschutz

Für den Bebauungsplan Nr. 324 wurde ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Im Zuge dessen wurde das Plangebiet und seine Umgebung hinsichtlich der in diesem Rahmen zu betrachtenden Arten untersucht und darauf aufbauend eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Diese kommt zu folgendem Ergebnis:

Da im Plangebiet selber keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der streng geschützten Arten und der „planungsrelevanten“ Vogelarten vorkommen, wird das Verbot der Tötung gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG auf diese Arten bezogen sicher nicht berührt. Auf die nicht „planungsrelevanten“ Vogelarten bezogen, muss das Verbot der Tötung durch eine jahreszeitliche Beschränkung der Baufeldräumung auf den Zeitraum 1. August bis 15. März vermieden werden. Im Falle ggf. erforderlicher Maßnahmen zur Rodung von Gehölzen innerhalb der Brutzeit (16. März bis 31. Juli) ist im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung sicherzustellen und zu dokumentieren, dass durch die Maßnahmen keine aktiven Bruten geschädigt werden.

Erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, die den Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtern können, sind nicht zu erwarten.

Werden die Bauarbeiten mit der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit begonnen und innerhalb des jeweils bereits geräumten Bauabschnitts kontinuierlich auch in die Brutzeit hinein fortgeführt, haben die Arten die Möglichkeit, den Störungen während der Bauphase auszuweichen und sich außerhalb der unmittelbar betroffenen Bereiche anzusiedeln. Siedeln sich Vögel trotz schon begonnener Bauarbeiten in der Nähe der Baustelle an, ist davon auszugehen, dass diese durch die Arbeiten nicht gestört werden. Somit kann die Gefährdung (Tötung von Individuen und Störungen während der Fortpflanzungszeit; Verbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 u. 2 BNatSchG) aller vorkommenden Vogelarten vermieden werden.

Durch die Erschließung des geplanten Baugebietes einschließlich der Rodung der vorhandenen Baumbestände werden keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von streng

geschützten Arten zerstört. Da das geplante Baugebiet jedoch Flächenanteile enthält, die zur „erweiterten Fortpflanzungsstätte“ eines Steinkauzrevieres gehören, droht hier eine Beschädigung der Fortpflanzungsstätte, die ohne geeignete Maßnahmen zu ihrem Funktionsverlust führen könnte. Dieser mögliche Funktionsverlust ist durch eine umfassende vorgeifliche Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) zu vermeiden, die zwingend im räumlichen Zusammenhang zum Ursprungshabitat (200m) stattfinden muss. Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionsfähigkeit des Steinkauz-Revieres wurde eine aus verschiedenen Komponenten bestehende Maßnahme entwickelt, die neben dem Ausgleich des Flächenverlustes im Grünland auf einer Fläche im Besitz der Stadt Lippstadt auch die Sicherung / Ergänzung der Brutmöglichkeiten sowie den Schutz vor erheblichen Störwirkungen umfasst. Alle vorgesehenen Komponenten der Maßnahme gelten als gut geeignet und erprobt und besitzen eine günstige Wirksamkeitsprognose. Die Herstellung und nachweisliche Funktionalität der vorgeiflichen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) wird im artenschutzrechtlichen Kontext durch ein geeignetes Monitoring begleitet.

Die Maßnahme wird als Maßnahme M3 im Bebauungsplan Nr. 324 gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25 zeichnerisch und textlich festgesetzt (im Ausgleichsflächenplan). Die Maßnahme ist gleichzeitig Teil der zugeordneten Flächen und Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft gem. § 9 Abs. 1a BauGB. Die Umsetzung der Maßnahme und des zugehörigen Monitorings wird durch einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Lippstadt und dem Erschließungsträger des Baugebietes, der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft Lippstadt, gesichert.

Der Planung stehen unter Berücksichtigung der beschriebenen Maßnahmen keine artenschutzrechtlichen Verbote entgegen.

7.6 Immissionsschutz

Es ist hinsichtlich Geräusch- und Geruchsimmissionen durch Gewerbebetriebe, Hofstellen sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen aufgrund des Abstandes bzw. der Struktur der nächstgelegenen Einrichtungen und Betriebe nicht mit Einwirkungen auf die im Plangebiet liegenden Wohngebiete zu rechnen, die zu schädlichen Umweltauswirkungen oder die Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse führen können.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung durch Geräuschimmissionen resultierend aus Straßenverkehr ist zwischen den Geräuschen des Straßenverkehrs innerhalb des Plangebietes und den Geräuschen des Straßenverkehrs außerhalb des Plangebietes (resultierend aus einer Verkehrszunahme durch die Planung) zu unterscheiden.

Zur korrekten Ermittlung des Abwägungsmaterials wurde mit einem Verkehrsgutachten der aus dem Baugebiet entstehende Kfz-Verkehr ermittelt und auf die Planstraßen sowie das umliegende Verkehrsnetz umgelegt, sowie Verkehrszählungen an den betroffenen Bestandsstraßen durchgeführt. In einem Lärmgutachten wurden diese Verkehrszahlen hinsichtlich des daraus resultierenden Lärms bewertet bzw. berechnet. Die zugrunde gelegten Orientierungs-, Richt- und Grenzwerte beziehen sich jeweils auf den aus der planungsrechtlichen Einstufung resultierenden Schutzanspruch. Die umliegenden Bereiche sind überwiegend planungsrechtlich als allgemeine bzw. reine Wohngebiete einzustufen. Der Bereich der südlichen Goethestraße ist teilweise als Sondergebiet Krankenhaus einzustufen.

Hinsichtlich der Geräuschimmissionen durch Straßenverkehr innerhalb des Plangebietes ist bis auf eine Ausnahme nicht mit Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 und somit auch mit einer Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu rechnen. Für die verlängerte Bastionstraße kann eine geringfügige Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 zumindest nicht ausgeschlossen werden. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden sicher eingehalten. Die Überschreitung erfordert in Abwägung mit dem Planungsziel der Schaffung dringend notwendiger Wohnbauflächen, dem Gebot der Verhältnismäßigkeit sowie den gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse keine Änderung der Planung und keine Ergreifung von Maßnahmen des Lärmschutzes. Die Überschreitung ist geringfügig und ist hinsichtlich der Verkehrsströme auch nur in Teilbereichen der verlängerten Bastionstraße zu erwarten (südlicher Teil). Ein ausreichender Lärmschutz ist grundsätzlich ohnehin und unabhängig von dieser Abwägung bereits durch die bautechnischen Anforderungen der Energieeinsparverordnung gegeben.

Für die Abwägung der Geräuschimmissionen durch die Verkehrszusatzbelastung auf bestehenden Verkehrswegen liegen keine klar gesetzlich normierten Orientierungs-, Richt- und Grenzwerte vor, die explizit auf diese Planungssituationen anzuwenden sind, da aus der vorliegenden Bauleitplanung keine wesentliche Änderung der betroffenen umliegenden Straßen im Sinne der 16. BImSchV resultiert. Die vorliegenden Orientierungs-, Richt- und Grenzwerte sind daher als Auslegungshilfe in die Abwägung einzustellen. Hierzu gehören die Orientierungswerte der DIN 18005, die Grenzwerte der 16. BImSchV, die Grenzwerte der VLärmSchR 97 sowie die gerichtlich definierten Grenzen der Zumutbarkeit. Für die Abwägung sind diese Werte stellvertretend für den Belang der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse in die Abwägung einzustellen. Des Weiteren sind die bestehende Vorbelastung, der tatsächliche Beitrag der zusätzlichen Verkehre zur Gesamtbelastung sowie die dringenden Bedarfe nach neuen Wohnbauflächen in Lippstadt unter Berücksichtigung der besonderen Rolle des Plangebietes zur Deckung dieser Bedarfe in die Abwägung einzustellen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Verkehrsprognose für die Stadt Lippstadt, die anhand eines

Verkehrsmodells im Zuge der Erstellung des ‚Verkehrsentwicklungsplanes nachhaltige Mobilität‘ 2018 angefertigt wurde, aufzeigt, dass die Verkehrsbelastung im Bereich der nördlichen Kernstadt in der „Prognose Null“, also ohne weitere Maßnahmen, zukünftig insgesamt abnimmt. Die vorgenommene Betrachtung (Ist-Zustand + Zusatzverkehre durch das neue Baugebiet) entspricht somit einer Worst-Case-Betrachtung.

Für die Gorch-Fock-Straße, Wagenfeldstraße, Von-Are-Straße und Rüdenuhle (zwischen Wagenfeldstraße und Goethestraße) gilt, dass ausgehend von der ermittelten Verkehrsbelastung (DTV) die Vorsorge-Grenzwerte der 16. BImSchV im Ist-Zustand und im Planzustand sicher eingehalten werden. Der Umfang der zusätzlichen Verkehre durch das Baugebiet liegt jeweils deutlich unter der Schwelle der Verkehrsverdoppelung, welche erst zu einer klar wahrnehmbaren Steigerung der Schallimmissionen um 3 dB(A) führen würde. Der Verkehr konzentriert sich entsprechend der Lage der Straßen innerhalb von Wohngebieten ohne weitere angeschlossene übergeordnete Verkehrsziele auf die Tagesstunden, sodass nachts mit einer starken Abnahme der Schallimmissionen zu rechnen ist. Die Auswirkungen der Planung erfordern daher in Abwägung mit dem Planungsziel der Schaffung dringend notwendiger Wohnbauflächen, dem Gebot der Verhältnismäßigkeit sowie den gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse keine Änderung der Planung und keine Ergreifung von Maßnahmen des Lärmschutzes.

Für die Goethestraße gilt für die Teilabschnitte nördlich und südlich der Rüdenuhle, dass ausgehend von der ermittelten Verkehrsbelastung (DTV) die Vorsorge-Grenzwerte der 16. BImSchV im Ist-Zustand und im Planzustand bis auf eine geringfügige Überschreitung im Kreuzungsbereich mit der Barbarossastraße klar eingehalten werden. Die Grenzwerte der VLärmSchR 97 werden klar eingehalten. Die Steigerung der Schallimmissionen durch die zusätzlichen Verkehre des neuen Baugebietes sind mit 0,1 bis 0,3 dB(A) faktisch nicht wahrnehmbar. Es kommt zu einer Vermischung mit den bestehenden Schallimmissionen. Die Auswirkungen der Planung erfordern daher in Abwägung mit dem Planungsziel der Schaffung dringend notwendiger Wohnbauflächen, dem Gebot der Verhältnismäßigkeit sowie den gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse keine Änderung der Planung und keine Ergreifung von Maßnahmen des Lärmschutzes.

Für die Bastionsstraße gilt für die Teilabschnitte nördlich und südlich der Barbarossastraße, dass ausgehend von der ermittelten Verkehrsbelastung (DTV) im derzeitigen Zustand die Vorsorge-Grenzwerte der 16. BImSchV im Ist-Zustand (um 0,7dB(A) bis 6,0 dB(A)) und im Planzustand (um 0,3dB(A) bis 6,1 dB(A)) an verschiedenen Stellen überschritten werden. In Teilbereichen des nördlichen Teilabschnittes der Barbarossastraße kommt es zu erstmaligen Überschreitungen der Werte der 16. BImSchV. Diese sind mit 0,4 dB(A) jedoch geringfügig. Die Grenzwerte der VLärmSchR 97 werden eingehalten. Die Steigerung der

Schallimmissionen durch die zusätzlichen Verkehre des neuen Baugebietes sind mit 0,1 dB(A) bis 0,9 dB(A) kaum wahrnehmbar. Die Auswirkungen der Planung erfordern daher in Abwägung mit dem Planungsziel der Schaffung dringend notwendiger Wohnbauflächen, dem Gebot der Verhältnismäßigkeit sowie den gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse keine Änderung der Planung und keine Ergreifung von Maßnahmen des Lärmschutzes.

Für die Barbarossastraße gilt für den Teilabschnitt zwischen Bastionstraße und Wittekindstraße, dass ausgehend von der ermittelten Verkehrsbelastung (DTV) die Vorsorge-Grenzwerte der 16. BImSchV im Ist-Zustand (um 4,0dB(A) bis 6,4 dB(A)) und im Planzustand (um 4,1 dB(A) bis 6,4 dB(A)) überschritten werden. Die Grenzwerte der VLärmSchR 97 werden eingehalten. Die Steigerung der Schallimmissionen durch die zusätzlichen Verkehre des neuen Baugebietes sind mit max. 0,1 dB(A) faktisch nicht wahrnehmbar. Es kommt zu einer Vermischung mit den bestehenden Schallimmissionen. Die Auswirkungen der Planung erfordern daher in Abwägung mit dem Planungsziel der Schaffung dringend notwendiger Wohnbauflächen, dem Gebot der Verhältnismäßigkeit sowie den gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse keine Änderung der Planung und keine Ergreifung von Maßnahmen des Lärmschutzes.

Für die Barbarossastraße gilt für den Teilabschnitt zwischen Bastionstraße und Chalybäusstraße, dass ausgehend von der ermittelten Verkehrsbelastung (DTV) die Vorsorge-Grenzwerte der 16. BImSchV im Ist-Zustand (um 4,9dB(A) bis 7,9 dB(A)) und im Planzustand (um 5,1 dB(A) bis 7,9 dB(A)) überschritten werden. Die Grenzwerte der VLärmSchR 97 werden eingehalten, rücken jedoch bereits im Ist-Zustand nah an diese Werte heran. Die Zumutbarkeitsgrenzen (tags: 70 dB(A), nachts: 60 dB(A)) werden entsprechend klar eingehalten. Die Steigerung der Schallimmissionen durch die zusätzlichen Verkehre des neuen Baugebietes sind mit 0,1 dB(A) bis 0,2 dB(A) faktisch nicht wahrnehmbar. Es kommt zu einer Vermischung mit den bestehenden Schallimmissionen. Die Auswirkungen der Planung erfordern daher in Abwägung mit dem Planungsziel der Schaffung dringend notwendiger Wohnbauflächen, dem Gebot der Verhältnismäßigkeit sowie den gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse keine Änderung der Planung und keine Ergreifung von Maßnahmen des Lärmschutzes.

Für die Barbarossastraße gilt für den Teilabschnitt zwischen Wagenfeldstraße und Wiedenbrücker Straße, dass ausgehend von der ermittelten Verkehrsbelastung (DTV) die Vorsorge-Grenzwerte der 16. BImSchV im Ist-Zustand (um 1,0dB(A) bis 7,4 dB(A)) und im Planzustand (um 1,2 dB(A) bis 7,5 dB(A)) überwiegend überschritten werden. Die Grenzwerte der VLärmSchR 97 werden eingehalten, rücken jedoch bereits im Ist-Zustand an diese Werte heran. Die Zumutbarkeitsgrenzen (tags: 70 dB(A), nachts: 60 dB(A)) werden entsprechend klar eingehalten. Die Steigerung der Schallimmissionen durch die zusätzlichen Verkehre des

neuen Baugebietes sind mit 0,1 dB(A) bis 0,2 dB(A) faktisch nicht wahrnehmbar. Es kommt zu einer Vermischung mit den bestehenden Schallimmissionen. Die Auswirkungen der Planung erfordern daher in Abwägung mit dem Planungsziel der Schaffung dringend notwendiger Wohnbauflächen, dem Gebot der Verhältnismäßigkeit sowie den gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse keine Änderung der Planung und keine Ergreifung von Maßnahmen des Lärmschutzes.

Die weiteren Straßen im Umfeld des Plangebietes haben eine so geringe Verkehrsbelastung und/oder eine so geringe bzw. keine nachweisbare Zusatzbelastung durch das neue Baugebiet, dass keine weitergehende Betrachtung erforderlich ist.

Es ist vor dem Hintergrund der ermittelten Verkehrsstärken der Straßen im Plangebiet und dessen Umfeld, der Lage des Plangebietes (Kernstadtrand) und der städtebaulichen Struktur des Planbereiches sowie seines Umfeldes (offene Einzelhausbebauung überwiegend nicht mehr als zwei Geschosse) nicht mit Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen durch die Umsetzung der Planung zu rechnen, die eine Änderung der Planung erfordern.

7.7 Klimaschutz und Klimaanpassung

In dem Plangebiet sind bauliche Grundsätze des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EnEV) bzw. des Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetzes (EEWärmeG) bei den Gebäuden ebenso umsetzbar wie die aktive und passive Nutzung der Solarenergie. Gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO sind Anlagen für erneuerbare Energien als untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen (im Zusammenhang mit baulichen Anlagen) allgemein zulässig, sofern sie dem Nutzungszweck der in dem Baugebiet gelegenen Grundstücke oder des Baugebietes dienen und seiner Eigenart nicht widersprechen. Die der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser einschließlich der Anlagen für erneuerbare Energien dienenden Nebenanlagen sind in dem Bebauungsplan zulässig, auch soweit für sie im Bebauungsplan keine besonderen Flächen festgesetzt sind (§ 14 Abs. 2 BauNVO).

Infolge des „Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts“ vom 20. Juni 2013 sind gem. § 14 Abs. 3 BauNVO Anlagen zur Solar- oder Photovoltaiknutzung sowie Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen auch zulässig, wenn sie überwiegend oder vollständig in das öffentliche Netz einspeisen.

Die Festsetzungen in Teilbereichen des Bebauungsplanes (insb. im Bereich für flächensparendes Bauen) zur Bauweise sowie zur Dachform fördern und fordern eine kompakte Bauweise und ermöglichen eine gute Ausnutzung der Solarenergie. Weiterhin

wurden Minderungsfestsetzungen zur Versiegelung getroffen (Ausführung der Einfahrten in Ökopflaster, Vorgartenbegrünung). Die festgesetzten Grünachsen und Grünflächen dienen der Frischluftproduktion und dem Luftaustausch.

Weiterhin kann das neue Quartier durch seine Lage in der Kernstadt auch den Anforderungen an eine nachhaltige und klimagerechte Mobilität gerecht werden. Alle Versorgungs- und Freizeitverkehre innerhalb Lippstadts können sehr gut zu Fuß oder mit dem Rad abgewickelt werden. Dies gilt auch für Berufsverkehre sofern sich der Arbeitsplatz innerhalb Lippstadts befindet. Das Quartier bietet weiterhin Potentiale für Park and Ride bzw. Bike and Ride für Berufsverkehre über die Stadtgrenzen hinaus über den Bahnhof Lippstadt, der vom Quartier aus gut zu erreichen ist. Des Weiteren soll eine Anbindung des Quartiers an das Stadtbusnetz erfolgen und im Bereich des Quartiersplatzes E-Lade-Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden.

Den Erfordernissen des Klimaschutzes wird somit sowohl durch Maßnahmen bzw. Festsetzungen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen (klimagerechte Stadtentwicklung).

8 Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sowie dessen Umfeld liegen keine bekannten Baudenkmäler. Der Bebauungsplan tangiert die alte Stadtlandwehr von Lippstadt, die, 1397 erstmals erwähnt, noch in einer historischen Karte von 1709 verzeichnet ist und den Bastertgraben begleitete. Die ältere Landwehr hatte die Funktion einer städtischen Schutz- und Wehranlage nach Norden bis 1478, als Bernhard zur Lippe der Stadt Teile des Bruchs überließ, um dort Felder anzulegen. Nachfolgend entstand die neue Landwehr, die ebenfalls aus dem Plan von 1709 in ihrem Verlauf erkennbar wird, jedoch weitaus deutlicher in einer Karte von 1785 verzeichnet ist. Der vormalige Verlauf beider Landwehrabschnitte lässt sich außerdem noch sehr deutlich über die Parzellengrenzen in der Preußischen Uraufnahme abgreifen. Somit liegt im Plangebiet nach dem DSchG NW ein Vermutetes Bodendenkmal.

Im Rahmen der Erschließungsarbeiten wird die notwendige Untersuchung und Dokumentation des vermuteten Bodendenkmals durchgeführt. Es ist keine Änderung der Planung erforderlich.

Bei Bodeneingriffen können jedoch trotzdem weitere Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher

Zeit) entdeckt werden. Ein entsprechender Hinweis hierzu wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

9 Landwirtschaft

Als Sach- und Wirtschaftsgut geht die derzeit landwirtschaftlich genutzte Fläche im Plangebiet verloren. Aufgrund der Lage der Fläche (verzahnt mit der Bebauung am Stadtrand) wird die Erheblichkeit des Verlustes im Vergleich zur Bebauung einer Fläche in der freien Landschaft sowie in Abwägung mit dem Planungsziel der Schaffung vielfältiger Wohnbauflächen, der umfassenden Bedarfe nach Wohnbauflächen in Lippstadt sowie in Betrachtung der besonderen Bedeutung des Planbereiches zur Deckung dieser Bedarfe als notwendigerweise vertretbar eingestuft. Die Flächen sind durch die GWL und die Stadt Lippstadt bereits für die vorgesehene Nutzung gesichert.

10 Bodenordnung

Die Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind durch die Stadt Lippstadt und die GWL gesichert. Es sind nach derzeitigem Stand keine bodenordnenden Maßnahmen gem. BauGB erforderlich. Die Grundstücksparzellierung und Vermarktung der Baugrundstücke erfolgt auf privatrechtlicher Basis. Der Übergang der Flächen mit einem öffentlichen Nutzungszweck an die Stadt Lippstadt wird im Erschließungsvertrag zwischen der Stadt Lippstadt und der GWL geregelt.

11 Flächenbilanz

Geltungsbereich 1

Art der Nutzung	Fläche in ha
Allgemeines Wohngebiet	7,1
Straßenverkehrsflächen	2,0
Grünfläche	2,4
Sonstige	0,06
Gesamt	11,5

Geltungsbereich 2

Art der Nutzung	Fläche in ha
Ausgleichsfläche (M3)	2,4

Geltungsbereich 3

Art der Nutzung	Fläche in ha
Ausgleichsfläche (M7)	3,2

Geltungsbereich 4

Art der Nutzung	Fläche in ha
Ausgleichsfläche (M8)	2,1

Lippstadt, 26.06.2019

gez. Stadermann