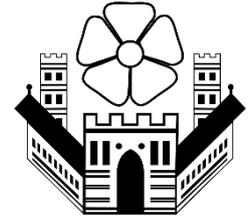
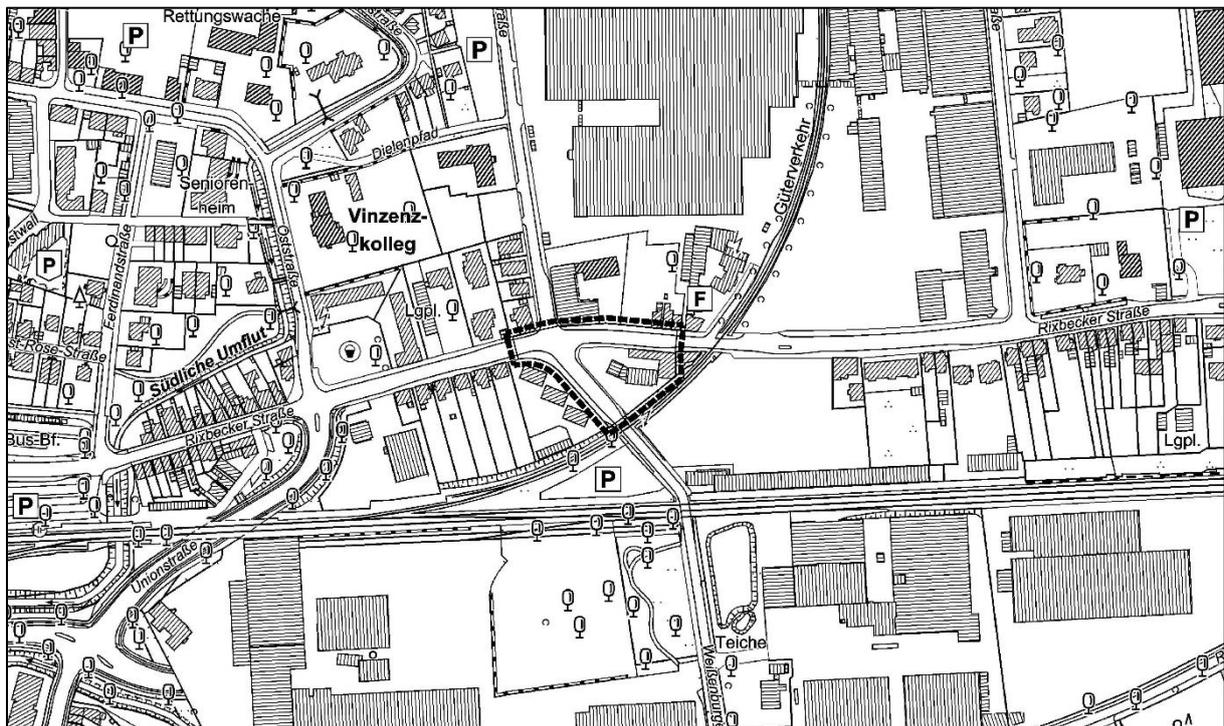


# STADT LIPPSTADT



## Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 323 „Studierendenwohnheim-Rixbecker Straße“

**Ortsteil:** Lippstadt  
**Plangebiet:** Südlich der Rixbecker Straße, östlich der Weißenburger Straße



## Begründung

**Verfahrensstand:**

Satzungsfassung gem. § 10 (1) BauGB

13.08.2021

**Verfasser:**



**Drees & Huesmann**  
**Stadtplaner PartGmbH**  
Vennhofallee 97, 33689 Bielefeld  
Tel 05205-72980; Fax -729822  
E-Mail: [info@dhp-sennestadt.de](mailto:info@dhp-sennestadt.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass und Ziele der Planung .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Verfahren .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Räumlicher Geltungsbereich und Bestandteile des Bebauungsplanes.....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Situationsbeschreibung .....</b>	<b>3</b>
4.1	Derzeitige städtebauliche Situation .....	3
4.2	Planungsrechtliche Situation .....	5
<b>5</b>	<b>Planungsrechtliche Vorgaben.....</b>	<b>6</b>
5.1	Ziele der Raumordnung / Landesplanung.....	6
5.2	Flächennutzungsplan .....	7
<b>6</b>	<b>Nutzungs- und Baukonzept .....</b>	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>Planungsrechtliche Festsetzungen .....</b>	<b>9</b>
7.1	Art der baulichen Nutzung .....	9
7.2	Maß der baulichen Nutzung und überbaubare Grundstücksflächen .....	9
7.3	Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Dachterrassen .....	11
7.4	Erschließung / Verkehrsflächen.....	11
7.5	Dachbegrünung und Grüngestalt.....	12
7.6	Örtliche Bauvorschriften .....	12
<b>8</b>	<b>Immissionsschutz.....</b>	<b>13</b>
8.1	Gewerbelärm.....	14
8.2	Verkehrslärm.....	14
8.3	Diskussion möglicher und zu ergreifender Lärmschutzmaßnahmen.....	16
8.4	Zusammenfassende Lärmbetrachtung / Gesamtabwägung.....	23
<b>9</b>	<b>Belange der Ver- und Entsorgung .....</b>	<b>24</b>
<b>10</b>	<b>Belange der Umwelt.....</b>	<b>25</b>
10.1	Umweltprüfung / Umweltbericht.....	25
10.2	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung .....	27
10.3	Artenschutz .....	27
<b>11</b>	<b>Sonstige Belange.....</b>	<b>28</b>
11.1	Belange des Denkmalschutzes .....	28
11.2	Kampfmittel .....	28
11.3	Altlasten .....	28

## Anlagen

- Anlage 1: Schalltechnischer Bericht Nr. 20-39: Untersuchung zur Verkehrslärmimmission und zur Gewerbelärmimmission Studentenwohnheim an der Rixbecker Straße in Lippstadt (Draeger Akustik, Meschede, 03.08.2020)
- Anlage 2: Ermittlung und Beurteilung der Wirkung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, Schalltechnische Stellungnahme (Draeger Akustik, Meschede, 08.04.2021)
- Anlage 3: Geotechnische Stellungnahmen zur Umnutzung eines ehemaligen Tankstellenareals an der Rixbecker Straße 42 in 59555 Lippstadt zu Wohnbauzwecken (Kleegräfe Geotechnik GmbH, 11.08.2020)

## **Begründung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 323 „Studierendenwohnheim-Rixbecker Straße“**

---

**Ortsteil:** Lippstadt  
**Plangebiet:** Südlich der Rixbecker Straße, östlich der Weißenburger Straße

---

**Verfahrensstand:** Satzungsfassung gem. § 10 (1) BauGB

---

### **1 Anlass und Ziele der Planung**

Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 323 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Studentenwohnheims am Eingangsbereich in die historische Altstadt von Lippstadt geschaffen werden. Das Plangebiet wird heute durch einen gewerblichen Gebäudeleerstand geprägt und beeinträchtigt aufgrund des Erscheinungsbildes das Stadtbild am Rande der Altstadt. Die Gewerbebranche soll mit der vorliegenden Planung wiederbelebt und über einen städtebaulich sinnvollen Lückenschluss in Verbindung mit einer anspruchsvollen Architektur der Eingangsbereich in die Altstadt aufgewertet werden.

Im Jahr 2016 wurde mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 304 „Weißenburger Straße / Rixbecker Straße“ eine gewerbliche Entwicklung für den Bereich vorgesehen. Dies erfolgte vor dem Hintergrund, da auf die Fläche von drei Seiten Verkehrslärmemissionen einwirken (Weißenburger Straße, Rixbecker Straße, Bahnlinie der Westfälischen Landeseisenbahn WLE). Da der Bebauungsplan als sogenannter Angebotsbebauungsplan aufgestellt wurde, fehlte ein konkretes Plan- und Lärmschutzkonzept, auf dessen Grundlage die Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse erfolgen konnte. Eine rechtssichere Lösung des Lärmkonflikts konnte daher nur über die Festsetzung eines (eingeschränkten) Gewerbegebietes gelöst werden, wodurch die Möglichkeit von betriebsungebundenem Wohnen für das Plangebiet entfällt. Allerdings blieb eine Entwicklung auf der Fläche bislang aus.

Das Plangebiet wurde nun zwischenzeitlich durch einen Projektentwickler erworben, der in Kooperation mit dem Studierendenwerk Paderborn auf der Fläche ein Studentenwohnheim mit rd. 89 Wohneinheiten sowie einem gastronomischen Angebot und ergänzenden Büroflächen im Erdgeschoss errichten möchte. Die Nutzung ist mit der bestehenden Festsetzung eines Gewerbegebietes allerdings nicht realisierbar, sodass diesbezüglich eine Anpassung des Bauplanungsrechtes erforderlich ist. Da mit vorliegendem Verfahren ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden soll, kann eine detaillierte Betrachtung der Lärmthematik am tatsächlich geplanten Vorhaben erfolgen und konkrete Festsetzungen zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse getroffen werden. Gleichzeitig können durch den Vorhabenbezug die hohen Ansprüche an die äußere Gestalt der Planung am Eingangsbereich zur Altstadt gesichert werden.

Der Standort eignet sich dabei im besonderen Maße für die Errichtung eines Studentenwohnheims. Die Lage des Plangebietes fungiert hier als Bindeglied zwischen dem Campus der Hochschule Hamm-Lippstadt in einer fußläufigen Entfernung von rd. 550 m an der Dr.-Arnold-Hueck-Straße sowie der Altstadt in einer fußläufigen Entfernung von rd. 650 m. Die geplante Nutzung verspricht somit eine Stärkung der beiden sich bedingenden stadträumlichen Funktionsbereiche und trägt gleichzeitig dazu bei den Eckbereich Rixbecker Straße / Weißenburger Straße sowohl städte- und als auch hochbaulich aufzuwerten.

## 2 Verfahren

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB aufgestellt. Die Anwendungsvoraussetzungen hierzu werden durch die Planung erfüllt:

- die Planung dient der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum
- Die Planung dient der Innenentwicklung und Nachverdichtung
- Es handelt sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung (hier: Fläche im Innenbereich, die von allen drei Seiten umbaut ist). Zudem liegt die zu erwartende Grundfläche bei einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 unterhalb von 20.000 m<sup>2</sup> (Plangebiet: rd. 0,5 ha)
- Durch die Planung wird keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen
- Mit der Planung ist keine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Ziffer 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter (Natura 2000: FFH-Gebiete / Europäische Vogelschutzgebiete) verbunden
- Bei der Planung sind keine Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 Bundesimmissionsschutzgesetz zu beachten

Es sind darüber hinaus keine weiteren Bebauungspläne im Umfeld des Änderungsbereiches für eine Aufstellung vorgesehen bzw. es ist keine Änderung der bislang in den angrenzenden Bebauungsplänen festgesetzten Grundflächenzahl in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der hier in Rede stehenden Planung vorgesehen. Somit sind keine weiteren Grundflächen für die Bestimmung der Voraussetzung zur Anwendung des § 13a BauGB im vorliegenden Fall relevant.

Durch die Bebauungsplanänderung wird nicht die Zulässigkeit von Bauvorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen. Das UVPG NRW sieht bei dem „Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht“ (hier: Gemeindestraße gemäß § 3 (1) Nr. 3 StrWG NRW zur Erschließung der Grundstücke im Bebauungsplan) eine sog. Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls bzgl. der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Die Straßenverkehrswege im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sowie angrenzend sind bereits vollständig errichtet und können in ihrem heutigen Ausbauzustand für die Erschließung des Vorhabens genutzt werden. Somit kann im vorliegenden Fall auf eine überschlägige Prüfung gemäß Anlage 2 UVPG NRW verzichtet werden.

Mit der Anwendbarkeit des beschleunigten Verfahrens gem. § 13a BauGB kann auf die Durchführung einer Umweltprüfung gem. § 2 (4) BauGB verzichtet werden (§ 13a (1) BauGB). Gemäß § 13a (2) Ziffer 4 BauGB gelten Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a (3) Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Dennoch sind die wesentlichen Auswirkungen der Planung sowie die durch die Planung betroffenen wesentlichen Umweltbelange im Sinne einer sachgerechten Zusammenstellung des Abwägungsmaterials darzustellen.

Der Beschluss zur Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 323 „Studierendenwohnheim-Rixbecker Straße“ wurde am 12.03.2020 vom Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Lippstadt gefasst.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB wurde im Zeitraum vom 30.11.2020 bis einschließlich 07.01.2021 durchgeführt. Aufgrund der andauernden Coronapandemie wurde auf ein Unterrichts- und Erörterungstermin zur Erläuterung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung verzichtet. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB erfolgte parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit.

Die öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) BauGB erfolgte im Zeitraum vom 10.06.2021 bis einschließlich 12.07.2021. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (2) BauGB erfolgte parallel hierzu. Während beider Beteiligungen gingen keine Stellungnahmen ein, die eine erneute Offenlage gem. § 4a (3) BauGB erforderlich machten. Sodann kann auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen der Satzungsbeschluss gem. § 10 (1) BauGB gefasst werden kann.

### 3 Räumlicher Geltungsbereich und Bestandteile des Bebauungsplanes

Der rd. 0,5 ha große räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes liegt innerhalb der Gemarkung Lippstadt und umfasst in der Flur 38 vollständig die Flurstücke 237, 239 und 242 sowie teilweise das Flurstück 333 (Weißenburger Straße) und in der Flur 37 vollständig das Flurstück 3 sowie teilweise das Flurstück 490 (Rixbecker Straße).

Der räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird wie folgt begrenzt:

Im Norden:	durch die südlichen Grenzen der Flurstücke 273, 276, 333, 424, 426, 428, 284, 403 (Steinstraße), 483, 500 in der Flur 37;
Im Westen:	durch die nordöstlichen Grenzen der Flurstücke 871, 872 und 874 in der Flur 38;
Im Südosten:	in der Flur 38 durch die nordwestlichen / nördlichen Grenzen der Flurstücke 273 und 275 sowie deren südwestliche Verlängerung auf nördliche Grenze des Flurstücks 273 (Bahntrasse).

### 4 Situationsbeschreibung

#### 4.1 Derzeitige städtebauliche Situation

Das Plangebiet befindet sich östlich der Lippstädter Altstadt zwischen den Verkehrsflächen der Rixbecker Straße im Norden, der Weißenburger Straße im Westen sowie der Bahnlinie der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) im Südosten (siehe auch Abbildung 1). Auf der Rixbecker Straße befindet sich dementsprechend ein schrankengeregelter Bahnübergang in rd. 20 m östlicher Richtung zum Plangebiet. Auf der Weißenburger Straße befindet sich ebenfalls ein schrankengeregelter Bahnübergang unmittelbar im südlichen Anschluss zum Plangebiet.

Das Plangebiet wird heute durch einen gewerblichen Gebäudeleerstand und den Anlagen einer ehemaligen Tankstelle geprägt. Zur Rixbecker Straße hin orientiert sich ein zweigeschossiges, rd. 30 m langes Gebäude mit Walmdach und einer Traufhöhe von rd. 7 m sowie einer Firsthöhe von rd. 11 m. Im östlichen Bereich gliedert sich nach Süden eine Gewerbehalle mit Satteldach und einer Firsthöhe von rd. 6,5 m an das Gebäude an. An die Gewerbehalle schließt wiederum eine Garagenanlage parallel zum Gebäudebestand an der Rixbecker Straße an, sodass sich in diesem Bereich ein Innenhof mit Zuwegung zur Halle ausbildet. Die Garagenanlage kann sowohl von der Seite des Innenhofs als auch aus südlicher Richtung des Grundstückes angefahren werden. Westlich geht der Garagenkörper in das ehemalige Tankstellengebäude mit ausladender Zapfsäulen-Überdachung über. Die baulichen Anlagen zum Garagenhof sowie zur ehemaligen Tankstelle sind jeweils eingeschossig ausgeführt.

Der gesamte Bereich stellt sich als vollständig versiegelte Fläche dar. Der südwestliche Bereich zur Weißenburger Straße hin wird als offene Stellplatzanlage genutzt. Während der nicht mit Gebäuden bestandene Bereich entlang der Rixbecker Straße derzeit mit einem

Bauzaun eingefriedet ist, wird der Bereich entlang der Weißenburger Straße durch einen rd. 60 cm hohen Jägerzaun und zum Teil mit Werbetafeln gefasst. Nach Südosten zur angrenzenden Bahnlinie der WLE befindet sich eine durchgehende Eingrünung mit Busch- und Strauchbewuchs. Im Bereich des Bestandsgebäudes an der Rixbecker Straße befindet sich heute die Bushaltestelle "Hella-Werke" mit Wartehäuschen, die mit vorliegender Planung erhalten bleiben soll. Zudem stehen an der heutigen Hauswand mehrere Trafo- und Verteilerstationen, die im Zuge der Neuplanung einer Neuordnung bedürfen.

Insgesamt vermittelt das Plangebiet einen unattraktiven Eindruck, einerseits durch den unübersichtlichen und abgängigen Gebäudebestand auf dem Grundstück selbst und andererseits durch eine fehlende Gestaltung der Freiräume im Übergang von privater Fläche zum öffentlichen Straßenraum.

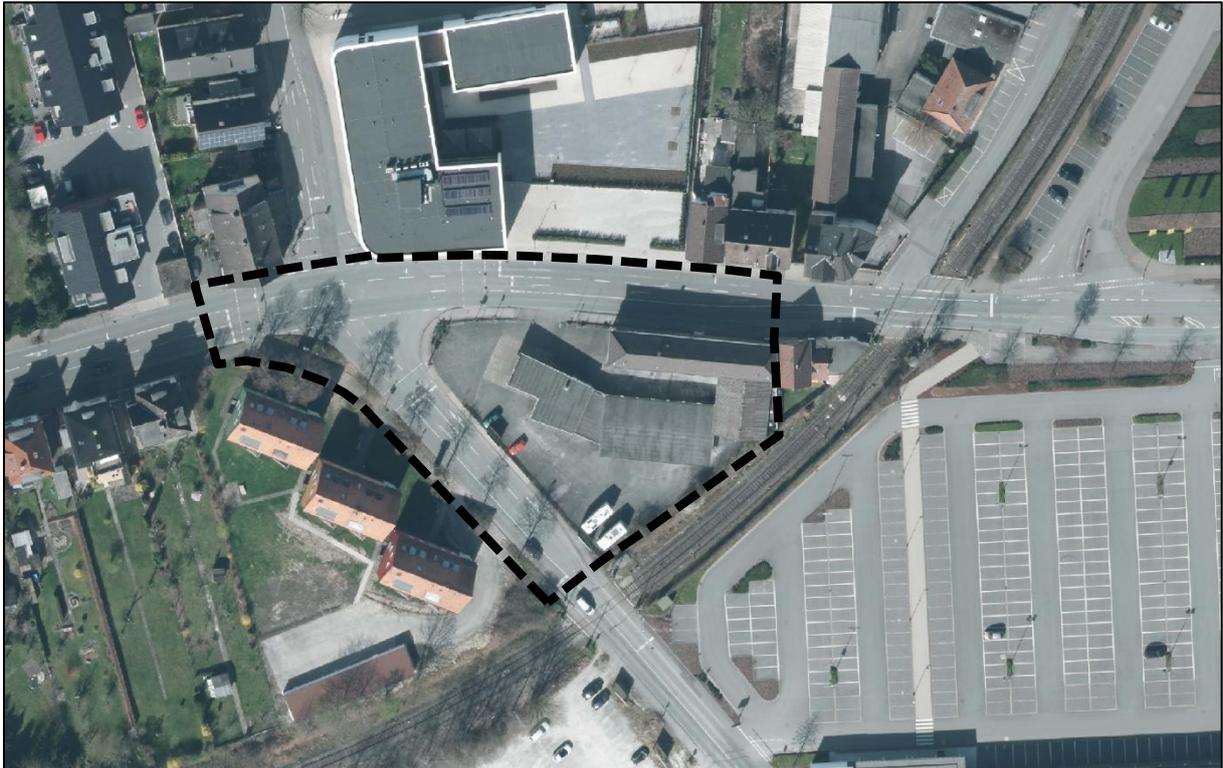


Abbildung 1: Plangebiet im Luftbild, ohne Maßstab - Quelle: TIM-online NRW (Datenlizenz Deutschland – Zero <https://www.govdata.de/dl-de/zero-2-0>)

Entlang der Rixbecker Straße schließt östlich grenzständig ein Wohngebäude mit Satteldach an. Dieses steht giebelständig zur Rixbecker Straße und weist eine Traufhöhe von rd. 5,5 m sowie eine Firsthöhe von rd. 10 m auf. Zwischen dem Wohngebäude und der westlich verlaufenden Bahnlinie der WLE schließt wiederum ein eingeschossiger Anbau an.

Auf gegenüberliegender Straßenseite befindet sich eine zwei- bis dreigeschossige Wohnbebauung, die sowohl giebel- als auch traufständig zur Rixbecker Straße ausgerichtet ist. Nordöstlich der Kreuzung Rixbecker Straße / Steinstraße wurde 2014 ein modernes dreigeschossiges Gebäude mit Flachdach errichtet, welches den Kreuzungsbereich aufgrund seiner Gebäude- und Fassadengestaltung positiv prägt. Dieses beherbergt das HELLA Globe - ein Hotel, Konferenz- und Sportzentrum, welches in erster Linie den Mitarbeitern und Angestellten der angrenzenden Hella-Werke dient. Südwestlich der Kreuzung befinden sich drei zweieinhalb-geschossige Mehrfamilienhäuser, die mit Satteldach halbschräg zur Weißenburger Straße und jeweils versetzt zueinander ausgerichtet sind. Die Gebäude weisen eine Traufhöhe von rd. 7,0 m und einer Firsthöhe von rd. 12,0 m auf und werden heute bereits zum Teil als Studentenwohnheim betrieben. Im Anschluss an die im Südosten angrenzenden Bahntrasse befindet sich eine Stellplatzfläche der Hella GmbH & Co. KGaA mit rd. 360 Stellplätzen.

Das Plangebiet bildet den Eingangsbereich zur Lippstädter Altstadt aus östlicher Richtung kommend, wodurch eine sehr gute fußläufige Anbindung (rd. 650 m) zu den dort gelegenen Einrichtungen der öffentlichen Versorgung und sozialen Infrastruktur gegeben ist. Zudem besteht ebenso eine sehr gute fußläufige Erreichbarkeit zum Campus der Hochschule Hamm-Lippstadt in rd. 550 m. Darüber hinaus befindet sich mit der Bushaltestelle "Hella-Werke" ein ÖPNV-Anschluss unmittelbar im Plangebiet. Der Bahnhof der Stadt Lippstadt liegt in rd. 550 m Entfernung zum Plangebiet.

## 4.2 Planungsrechtliche Situation

Für das Plangebiet des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanes setzt der derzeit rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 304 „Weißenburger Straße / Rixbecker Straße“ aus dem Jahr 2016 ein eingeschränktes Gewerbegebiet (GEe) für die Unterbringung von nicht wesentlich störendem Gewerbe fest (siehe Abbildung 2).

Die Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebietes erfolgte aus Lärmschutzgründen, da das Gebiet an der einen Seite an eine Gewerbefläche (Stellplätze der Hella GmbH & Co. KGaA) und auf der anderen Seite an wohngenutzte Flächen grenzt. Mit der Festsetzung eines eingeschränkten Gewerbegebietes sollten einerseits lärmempfindliche Nutzungen im Plangebiet ausgeschlossen werden sowie eine Herabzonierung von einem Gewerbegebiet auf ein eingeschränktes Gewerbegebiet mit der Zulässigkeit von nur nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben (auf Mischgebietsniveau) erfolgen, sodass auch eine Störung angrenzender Wohnbauflächen vermieden wird.



Abbildung 2: Bisher rechtskräftiger Bebauungsplan Nr. 304 „Weißenburger Straße / Rixbecker Straße“, ohne Maßstab

Der Bebauungsplan setzt für den Geltungsbereich die höchstzulässige Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 gemäß § 17 BauNVO (Bauutzungsverordnung) für Gewerbegebiete fest. Zur Regelung der baulichen Höhenentwicklung wird im Plangebiet eine Mindestbauhöhe von 9,0 m und eine Maximalbauhöhe von 11,0 m festgesetzt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen großzügig festgesetzt und ermöglichen somit eine flexible Ausnutzbarkeit des Plangebietes. Als Bauweise ist im westlichen Bereich eine abweichende Bauweise festgesetzt, wobei die Gebäude mit seitlichem Grenzabstand zu errichten sind und die Gebäudelängen 50 m überschreiten dürfen. Im östli-

chen Bereich ist eine geschlossene Bauweise festgesetzt, da hier aufgrund des vorhandenen Grundstückszuschnittes in der offenen Bauweise keine sinnvolle Bebauung möglich ist.

Im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes werden Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind dargestellt. In diesen Bereichen befindet sich die im Altlastenkataster des Kreises Soest eingetragene Altlastenverdachtsfläche Nr. 4316/2032 der ehemaligen Tankstelle, die bis Ende der 1960er Jahre in Betrieb war.

## 5 Planungsrechtliche Vorgaben

### 5.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung

Bauleitpläne sind gem. § 1 (4) BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen.



Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis, ohne Maßstab (Quelle: Bezirksregierung Arnsberg)

Der Bereich des Plangebietes wird im Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis als „Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)“ dargestellt (siehe Abbildung 3). Die südwestlich angrenzende Bahnlinie ist als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr ausgewiesen. Nördlich des Plangebietes schließen weitere GIB-Bereiche an. Westlich des Plangebietes werden Allgemeine Siedlungsbereiche dargestellt.

Eine gewerbliche Entwicklung der Fläche ist mit vorliegender Planung nicht mehr vorgesehen. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens wurde eine landesplanerische Anfrage gem. § 34 LPIG NRW zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gestellt. Mit Schreiben vom 02.12.2020 und 02.06.2021 wurden seitens der Bezirksregierung Arnsberg aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken gegen die Bauleitplanung beschieden (Az. 32.02.01.01-11.07-B323). Somit steht die Aufstellung des Bebauungsplanes dem Anpassungsgebot an die Ziele der Raumordnung nicht entgegen.

## 5.2 Flächennutzungsplan

Bebauungspläne sind gem. § 8 (2) BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der Flächennutzungsplan der Stadt Lippstadt stellt den Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes als Gewerbefläche dar (siehe Abbildung 4). Die Rixbecker Straße ist als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße ausgewiesen, die Bahnlinien werden entsprechend als Bahnanlagen dargestellt. Mit dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan soll ein Studentenwohnheim entwickelt werden. Die Planung entspricht somit nicht den Darstellungen des aktuellen Flächennutzungsplanes.

Gemäß § 13a (2) Ziffer 2 BauGB kann ein Bebauungsplan, der von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweicht, auch aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist. Der Flächennutzungsplan ist dann im Wege der Berichtigung anzupassen.

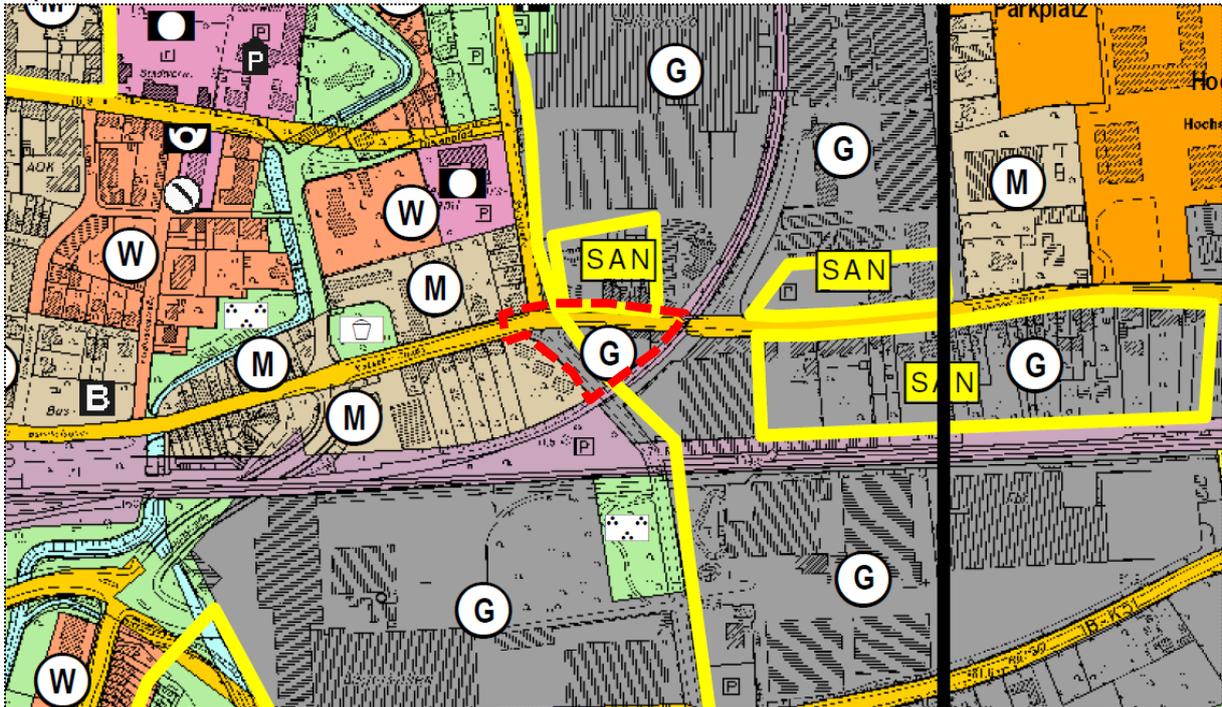


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Lippstadt, ohne Maßstab (Quelle: Stadt Lippstadt)

## 6 Nutzungs- und Baukonzept

Das bauliche Konzept für das Vorhaben sieht eine bis zu viergeschossige straßenbegleitende Bebauung entlang der Rixbecker Straße vor, die sich zur Weißenburger Straße hin öffnet und somit den Kreuzungsbereich neu fasst (siehe Abbildung 5).

Der Neubau schließt mit zunächst drei Geschossen an das östlich angrenzend stehende zweigeschossige Gebäude an, wodurch ein optischer Übergang zum vierten Geschoss hergestellt werden kann, welches sich als zurückversetztes Staffelgeschoss darstellt. Die Viergeschossigkeit des Neubaus wird bis an den Kreuzungsbereich zur Weißenburger Straße herangezogen, um hier eine Eckbetonung zu erreichen und reduziert sich im weiteren Verlauf der Weißenburger Straße wiederum auf drei Geschosse. Der durch den geplanten Baukörper entstehende Innenhof wird im Erdgeschoss durch einen eingeschossigen Anbau gefüllt. Die verbleibenden Flächen zur Bahnlinie dienen als Stellplatzfläche zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Da Zufahrten zu den Bahnüberfahrten an der Weißenburger Straße und Rixbecker Straße jeweils einen Mindestabstand von 25 m einhalten müssen, ist die Fahrerschließung zur Stellplatzanlage in das geplante Gebäude integriert. Um den Verkehrsfluss insbesondere auf den Straßen nicht zu behindern, ist zudem eine Einbahnstraßenregelung

mit einer ausschließlichen Einfahrt an der Rixbecker Straße und einer ausschließlichen Ausfahrt an der Weißenburger Straße vorgesehen.

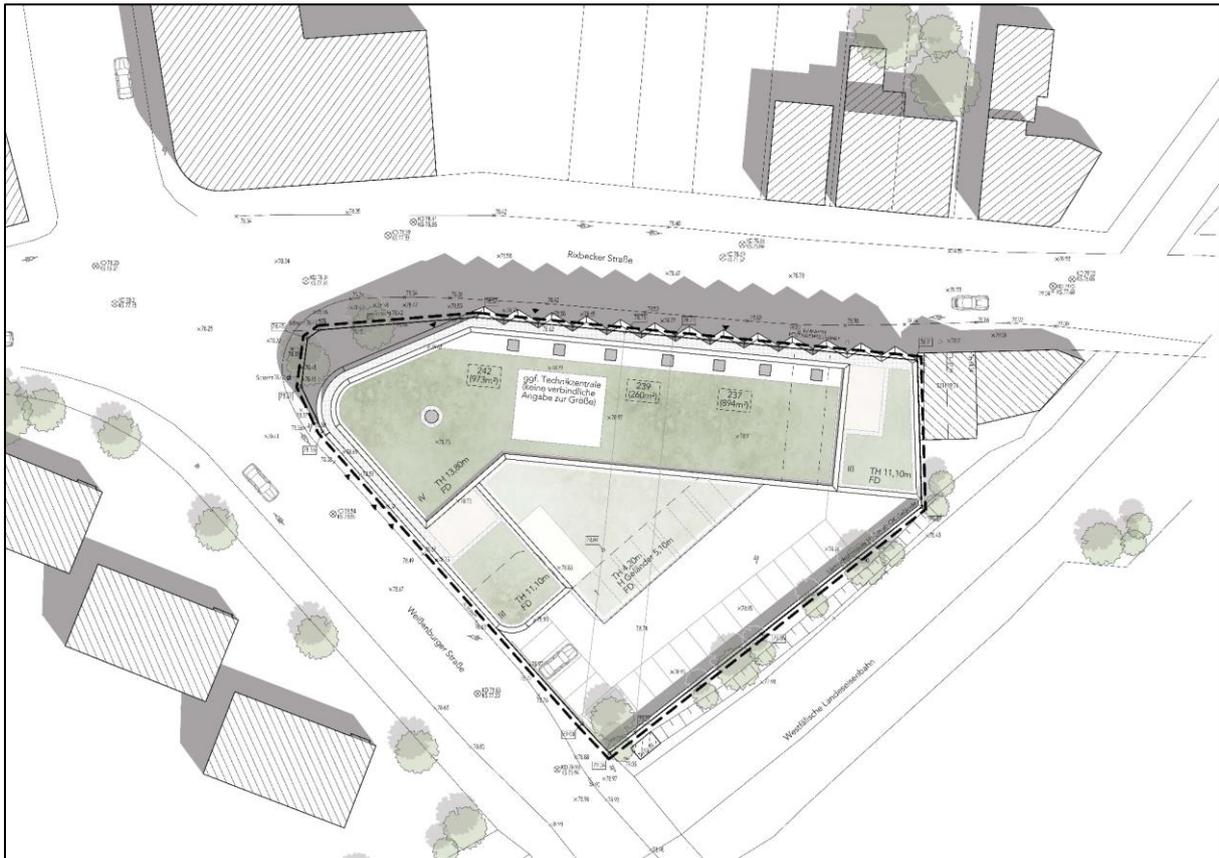


Abbildung 5: Lageplan zum Vorhaben, ohne Maßstab - Stand: April 2021 (Quelle: Passgang Architekten BDA)

Ein den Neubau prägendes Element stellt die nördliche Fassade zur Rixbecker Straße dar, die im zweiten und dritten Geschoss eine Aneinanderreihung von angewinkelten Erkern vorsieht, die von der Fassade hervortreten. Dies ist einer ausreichenden Belichtung der in diesen Geschossen nach Norden hin ausgerichteten Apartments geschuldet. Während im Erdgeschoss neben einem gastronomischen Angebot, Büro- und Gewerbeflächen sowie Funktionsräume entstehen sollen, sind für die darüberliegenden Geschosse ausschließlich Apartments für Studierende vorgesehen. Das vierte, von der Rixbecker Straße zurückversetzte Geschoss verzichtet hierbei auf die angewinkelte Fassadengliederung der darunterliegenden Geschosse, wodurch dieses optisch deutlich hinter die Straßenfassade zurücktritt und in seiner Wirkung unauffällig bleibt. Eine ausreichende Belichtung kann hier über Oberlichter in den jeweiligen Zimmern sichergestellt werden (siehe auch Lageplan in Abbildung 5). Eine ökologische Aufwertung erfährt der Komplex durch eine großflächige Dachbegrünung, die lediglich für technische Anlagen und drei Dachterrassen unterbrochen wird.

Nach derzeitigem Planungsstand soll der Neubau insgesamt 89 Studenten-Apartements unterbringen, wovon die Meisten als Single-Apartements, einige auch als Wohngemeinschaft vorgesehen sind. Die Zimmer für Studierende mit jeweils ca. 20 m<sup>2</sup> sind optimal für den studentischen Bedarf ausgestattet. Eine Küche mit Küchenzeile und ein voll eingerichtetes Bad komplettieren die Einrichtung der Apartments. Ergänzt werden die Einzelzimmer durch Gemeinschaftsräume sowie drei Dachterrassen, die ebenfalls allen Bewohnern zur Verfügung stehen. Im Erdgeschoss sollen insgesamt 95 Fahrrad-Stellplätze sowie 30 PKW-Stellplätze entstehen, die zum Teil als offene Stellplätze und Carports im Innenhof sowie auch innerhalb des Erdgeschosses im geplanten Neubau untergebracht werden. Die Carportreihe schließt an den eingeschossigen Gebäudeteil an und trägt dank der durchgehenden Dachbegrünung zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität bei Benutzung der Dachterrassen bei.



Abbildung 6: Visualisierung des Studierendenwohnheims von der Rixbecker Straße, Stand: April 2021 (Quelle: Passgang Architekten BDA)

## 7 Planungsrechtliche Festsetzungen

### 7.1 Art der baulichen Nutzung

Inhalt des Bebauungsplanes soll die ausschließliche Zulässigkeit des Studierendenwohnheims mit zugehörigen Funktionsräumen sowie im Erdgeschoss ergänzende gastronomische Nutzungen und Büro- und Gewerbeflächen sein. Hierfür soll die Festsetzung eines „Gebietes für studentisches Wohnen“ erfolgen.

Damit wird von der Möglichkeit des § 12 (3) Satz 2 BauGB Gebrauch gemacht, dass im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes die Gemeinde bei der Bestimmung der Zulässigkeit der Vorhaben nicht an die Festsetzungen nach § 9 BauGB gebunden ist.

Im Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes sind entsprechend der geplanten Nutzung zulässig:

- Wohnen als studentisches Wohnen mit Gemeinschaftsräumen
- zum Betrieb der zulässigen Nutzungen erforderliche Nebenanlagen, Funktions- und Abstellräume sowie Stellplätze und Zufahrten

Lediglich auf das Erdgeschoss ist die Zulässigkeit folgender Nutzungen beschränkt, wobei der Nutzungskatalog weiter gefasst werden soll, um eine höhere Flexibilität bei Umsetzung und laufenden Betrieb sicherzustellen:

- Schank- und Speisewirtschaften
- Geschäfts- und Büronutzungen
- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe
- Räume für freie Berufe gem. § 13 BauNVO

### 7.2 Maß der baulichen Nutzung und überbaubare Grundstücksflächen

Mit der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung soll zum einen die bauliche Dichte und zum anderen die Ausdehnung der zulässigen baulichen Anlagen geregelt werden.

Hinsichtlich des Versiegelungsanteils ist mit dem geplanten Vorhaben entsprechend der Ausgangssituation wieder von einer Vollversiegelung auszugehen. Eine Differenzierung erfolgt allerdings hinsichtlich der Grundfläche der Gebäude sowie der Stellplätze, Carports, Zufahrten und sonstigen ebenerdigen Versiegelungen. Es ist vorgesehen, dass die geplanten Gebäude mit einer Dachbegründung ausgeführt werden (siehe Festsetzung zur Dachbegründung in Kapitel 7.4), sodass hier eine ökologische Verbesserung gegenüber dem Bestand angestrebt wird. Im Bebauungsplan wird über die Festsetzung der maximal überbaubaren Grundfläche das Verhältnis zwischen Gebäude- und Stellplatzfläche definiert. Dies entspricht für die geplanten baulichen Anlagen einer maximalen Grundfläche von 1.450 m<sup>2</sup> sowie für die festgesetzte Fläche für Stellplätze einer maximalen Grundfläche von 660 m<sup>2</sup>.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch die Festsetzung von Baugrenzen gem. § 23 (3) BauNVO definiert. Die geplante Bebauung soll weitestgehend entsprechend dem städtebaulichen Konzept eng gefasst werden, um somit die Umsetzung der vorgesehenen Bebauungsstruktur mit dem dadurch ausgebildeten Freiraum zu gewährleisten. Auf die Festsetzung von Baulinien soll dabei bewusst verzichtet werden. Ein den Neubau prägendes Element stellt die nördliche Fassade zur Rixbecker Straße dar, die im zweiten und dritten Geschoss eine Aneinanderreihung von angewinkelten Erkern vorsieht, die von der Fassade hervortreten. Diese feingliedrige Fassadengestaltung ist schwer über die Festsetzung von Baulinien zu fassen, ohne Gefahr zu laufen im anschließenden Baugenehmigungsverfahren Befreiungen erteilen zu müssen.

Hinsichtlich der maximal zulässigen Zahl an Vollgeschossen werden bis zu vier Vollgeschosse festgesetzt. Eine Gliederung hinsichtlich der Höhenentwicklung erfolgt mittels Baugrenzen über die Definition von Bereichen mit unterschiedlichen Geschossigkeiten. So wird für das geplante Studierendenwohnheim zur östlich angrenzenden Wohnbebauung eine Reduzierung auf max. drei Vollgeschosse festgesetzt und somit ein verträglicher Übergang zur Bestandsbebauung gesichert.

Hinsichtlich der maximal zulässigen Höhen baulicher Anlagen wird dagegen generalisierend für das gesamte Plangebiet eine maximale Gebäudehöhe von 14,50 m festgesetzt, was der Höhe bei Ausnutzung einer maximal zulässigen Viergeschossigkeit entspricht. Eine weitergehende Gliederung soll hier zugunsten einer verbesserten Lesbarkeit der Festsetzungen ausbleiben. An dieser Stelle kann so verfahren werden, da über die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen in Verbindung mit der maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse bereits eine ausreichende Definition hinsichtlich der städtebaulichen Figur des Vorhabens erfolgt. Zudem ist durch den Vorhaben- und Erschließungsplan sowie den zugehörigen Ansichten die Höhenentwicklung des Vorhabens klar vorgegeben.

Zur Bestimmung der festgesetzten Gebäudehöhe wird gem. § 18 (1) BauNVO eine Höhe von 79,00 in Meter über NHN angegeben. Diese Höhe bezieht sich auf die heute vorhandenen Kanaldeckelhöhen in der Rixbecker Straße und Weißenburger Straße, über die die Erschließung des Vorhabens erfolgen soll.

Um die gebäudeintegrierte Fahrerschließung zu sichern wird für den Einfahrts- und Ausfahrtsbereich eine lichte Höhe von mindestens 3,00 m bzw. 3,50 m festgesetzt. Somit darf die überbaubare Grundstücksfläche bis zu diesen Höhen nicht überbaut werden. Die geradlinige Durchfahrt an der Rixbecker Straße soll auch als Rettungsweg dienen und muss daher eine lichte Höhe von mind. 3,50 m aufweisen. Die Durchfahrt zur Weißenburger Straße ist dagegen nicht als Rettungsweg vorgesehen, sodass hier eine lichte Höhe von 3,00 m ausreicht. Durch die geplante Fassadengliederung im zweiten und dritten Geschoss ragen die angewinkelten Erker bis auf Rixbecker Straße. Eine Überbauung ohne Beeinträchtigung des straßenbegleitenden Gehweges wird auch hier über die Festsetzung einer lichten Höhe (mindestens 3,60 m) sichergestellt.

Auf die Festsetzung einer Bauweise wird für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan verzichtet. Wird keine Bauweise festgesetzt, können Vorhaben sowohl in offener Bauweise (mit

Grenzabstand) als auch in geschlossener Bauweise (grenzständig) errichtet werden. Bei der offenen Bauweise besteht eine Längenbeschränkung der Baukörper auf max. 50 m. Da das Studierendenwohnheim im Osten zum dortigen Bestandsgebäude grenzständig errichtet werden soll, im Südosten allerdings Grenzabstände eingehalten werden und zudem eine Baukörperlänge von über 50 m vorgesehen ist, wird keine Bauweise festgesetzt und somit eine entsprechende Flexibilität ermöglicht.

### **7.3 Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Carports und Dachterrassen**

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die Flächen für Stellplätze sowie für Dachterrassen definiert und somit deren Lage entsprechend verortet. Als Stellplatzfläche wird der hinterliegende Innenhofbereich festgesetzt, auf dem rd. 30 PKW-Stellplätzen umgesetzt werden sollen. Innerhalb der Stellplatzfläche sind ausschließlich Stellplätze, Carports und Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO zulässig. Garagen sind dementsprechend nur innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen, in das geplante Gebäude integriert, zulässig.

Die geplanten Gemeinschaftsterrassen sollen auf den Dachflächen des dritten Geschosses angelegt werden, sodass diese über das abschließende Staffelgeschoss erschlossen werden. Eine weitere Dachterrasse ist auf dem innenliegenden eingeschossigen Gebäudeteil vorgesehen, welches dann über die zweite Geschossebene erreicht werden kann. Die Dachterrassen sollen lediglich für den kurzweiligen Aufenthalt dienen (z.B. zum Rauchen) und werden daher in ihrer Größe begrenzt. Zudem ist die Einsehbarkeit auf den Außenwohnbereich zum östlich angrenzenden Privatgrundstück zu vermeiden, sodass die Lage der östlichen Dachterrasse nach Norden zur Rixbecker Straße hin orientiert ist.

### **7.4 Erschließung / Verkehrsflächen**

Die Erschließung des Baugrundstückes erfolgt zweigeteilt über eine ausschließliche Einfahrt von der Rixbecker Straße aus und eine ausschließliche Ausfahrt auf die Weißenburger Straße. Die äußeren Erschließungsstraßen werden im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Durch diese Trennung von Ein- und Ausfahrt soll eine verkehrliche Entzerrung herbeigeführt und somit der Verkehrsfluss auf den angrenzenden Straßen gefördert werden. Die Einfahrt an der Rixbecker Straße kann dabei voraussichtlich nur aus Fahrtrichtung Innenstadt angefahren werden, um insbesondere Rückstaus zur östlichen Bahnquerung zu vermeiden. Um den Verkehrsfluss auf der Weißenburger Straße nicht zu beeinträchtigen, soll für den vom Plangebiet ausfahrenden Verkehr ein Rechtsabbiegegebot (Verkehrszeichen 209-20 Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts) eingerichtet werden.

Die geplanten Stellplätze werden im Bebauungsplan entsprechend als Fläche für Stellplätze festgesetzt.

Da Zufahrten zu den Bahnüberfahrten an der Weißenburger Straße und Rixbecker Straße jeweils einen Mindestabstand von 25 m einhalten müssen, ist die Erschließung in das Gebäude zu integrieren. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird der Einfahrts- und Ausfahrtsbereich entsprechend festgesetzt. Zudem werden die geplanten Durchfahrten innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche über eine lichte Höhe von mind. 3,00 m bzw. 3,50 m gesichert. Eine Durchfahrtshöhe von 3,50 m ist bei Durchfahrten erforderlich, die auch als Rettungsweg dienen. Dies ist zum derzeitigen Planungsstand nur für die geradlinige Durchfahrt zur Rixbecker Straße vorgesehen. Mit der spezifischen Definition der Bereiche für Ein- und Ausfahrten ist der planungsrechtliche Ausschluss an anderer Stelle verbunden. Entlang der festgesetzten Stellplatzfläche ist zudem eine Anpflanzungsfläche festgesetzt, innerhalb welcher keine Zu- und Abfahrten zulässig sind.

Der Eckbereich Rixbecker Straße / Weißenburger Straße soll durch die Neuplanung eine Aufwertung erfahren. Dies erfolgt einerseits über die hochbauliche Neubetonung des Kreuzungsbereiches sowie andererseits über eine attraktivere Gestaltung der Fußwegeflächen. Durch die Aufweitung der Fußwegeflächen im südöstlichen Kreuzungsbereich erfolgt eine

verbesserte Wegeführung, insbesondere im Hinblick auf die Überquerungsbereiche der Ampelanlage auf der Weißenburger Straße und auf der Rixbecker Straße. Da der Bereich Teil des Privatgrundstückes ist, wird die Nutzungsabsicht im Bebauungsplan über die Festsetzung einer „privaten Wegefläche“ gesichert.

Nach Abstimmung mit dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe und dem Fachdienst Straßenbau der Stadt Lippstadt, kann die bestehende Haltestelle „Hella Werke“ um bis zu 5 m nach Westen verschoben werden. 2018 erfolgte ein barrierefreier Umbau der Bushaltestelle mit Zuschüssen in Höhe von 90 % der Baukosten durch den Nahverkehr Westfalen Lippe. Unter der Voraussetzung der Kostenübernahme durch den Projektentwickler ist keine Rückzahlung der erhaltenen Zuschüsse erforderlich. Die Bushaltestelle kann innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen neu verortet werden.

## 7.5 Dachbegrünung und Grüngestalt

Das Vorhaben soll mit Flachdach errichtet werden. Es ist vorgesehen die Dachflächen großflächig zu begrünen, um somit eine lokalklimatische Aufwertung für den Bereich zu erlangen. Ausnahmen für eine Dachbegrünung bilden der Bereich für die geplanten Oberlichter der nach Norden ausgerichteten Apartments im vierten Geschoss, die geplanten Dachterrassen sowie Flächen für technische Einrichtungen (Belüftung, Aufzugsüberfahrten etc.). Während Flächen für Oberlichter als eher kleinteilig und untergeordnet zu erwarten sind, soll für die Dachterrassen und technischen Einrichtungen eine Begrenzung der Flächen vorgenommen werden, sodass eine Mindestbegrünung der Dachflächen gewährleistet bleibt. Diese Flächenbegrenzung wird bei den technischen Anlagen sowie bei den Dachterrassen jeweils auf insgesamt max. 100 m<sup>2</sup> begrenzt. Ebenso sind die Dachflächen der geplanten Carportreihe entsprechend zu begrünen, um somit eine verbesserten Aufenthaltsqualität bei Benutzung der Dachterrassen herbeizuführen.

Die Dachflächen im Plangebiet sind mindestens extensiv mit einer Substratschicht von mindestens 10 cm und einer Sedum-Kräuter-Mischung zu begrünen. Hierdurch kann einerseits eine Rückhaltung des Niederschlagswassers und insbesondere eine Verzögerung der Spitzenabflüsse erzielt werden. Andererseits trägt die Verdunstung des gespeicherten Wassers zur Kühlung und Luftbefeuchtung bei und führt somit zu einer Verbesserung des Umgebungsklimas. Die Dachbegrünungen sind mindestens extensiv zu begrünen. Ebenso sind jedoch intensive Dachbegrünungen zulässig. Die vorgegebene Substratschicht von 10 cm stellt die Mindestanforderung für ein ausreichendes Wachstum von Gras-Kräuter-Begrünungen dar, wodurch das Ausbilden von Halbtrockenrasen- oder Trockenrasengesellschaft auf den Dachflächen gesichert wird.

Zur Einfassung der geplanten Stellplatzfläche entlang der Weißenburger Straße ist in diesem Bereich eine Heckenanpflanzung vorgesehen. Diese wird über Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen planungsrechtlich gesichert. Innerhalb der festgesetzten Flächen ist ein mindestens 0,5 Meter breiter Anpflanzungsstreifen mit heimischen, standortgerechten Hecken, Sträuchern und/oder sonstigen Gehölzen anzulegen und dauerhaft zu unterhalten. Zu- und Abfahrten sind im innerhalb der Flächen unzulässig, wodurch ein ausreichender Abstand zur Bahnüberquerung an der Weißenburger Straße gesichert wird.

## 7.6 Örtliche Bauvorschriften

Neben der geplanten Dachform (Flachdach) sieht der vorhabenbezogene Bebauungsplan zudem Festsetzungen zur Fassadengestaltung, entsprechend der Vorhabenplanung vor. Das Baukonzept sieht für das zweite und dritte Geschoss der angewinkelten Erker eine verputzte Fassade in hellem Grundton vor, wobei gliedernde Fensterelemente andersfarbig ausgeführt sind. Das Erdgeschoss sowie das Staffelgeschoss sollen hierzu farblich abgehoben in einem hellen Grauton gestaltet werden.

Im Grundsatz sind die Fassadenansichten zum Vorhaben Bestandteil der Festsetzungen des Bebauungsplanes und somit bindend. Hiervon ausgenommen sind allerdings die Fassadenbereiche im Erdgeschoss. Zum jetzigen Planungsstand kann der spätere Nutzerkreis hier noch nicht abschließend bestimmt werden. Zwar wird durch die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung das Nutzungsspektrum recht stark eingeschränkt, jedoch soll ein gewisser Grad an Flexibilität gewährleistet werden, um zukünftigen Leerständen vorzubeugen. Je nach Nutzung ergeben sich später unterschiedliche Anforderungen an die Fassadengestaltung insbesondere in Bezug auf die Anzahl, Größe und Form von Fenstern. So kann z.B. bei gastronomischen Nutzungen ein größerer Anteil an Fensterflächen gewünscht sein, als bei einer reinen Büronutzung. Um diese Flexibilität auf der Ebene des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zu berücksichtigen, wird die Fassadengestaltung im Erdgeschoss von der Bindungspflicht der Fassadenansichten ausgenommen. Um hier jedoch einen offenen und einladenden Charakter insbesondere im Eckbereich zur Rixbecker Straße / Weißenburger Straße sicherzustellen, wird festgesetzt, dass im Erdgeschoss mind. 1/3 der Fassadenfläche entlang der Rixbecker Straße und der Weißenburger Straße als Fensterflächen auszubilden sind.

Für die übrigen Außenwände dürfen nur Rau- und Feinputze in weißer oder grauweißer Farbe verwendet werden. Abweichende Materialien und Farben sind bis zu einem Flächenanteil von 1/3 der Fassadenfläche einschließlich untergeordneter Bauteile zulässig. Hiervon ausgenommen sind Fensterflächen, auch wenn diese in Summe einen höheren Anteil als 1/3 der Fassadenfläche einnehmen.

Zudem sind mit Ausnahme von Fensterflächen reflektierende und glänzende Materialien unzulässig. Dies gilt insbesondere für Glasbausteine, glasierte Keramik, geschliffenen Werk- oder Kunststein sowie Kunststoff- und Metallplatten oder -tafeln. Verkleidungen, Materialimitationen und Vorhangfassaden sind unzulässig.

## 8 Immissionsschutz

Mit der Weißenburger Straße, der Rixbecker Straße und der Bahnlinie der Westfälischen Landeseisenbahn wirken von drei Seiten Verkehrsemissionen auf das Plangebiet ein, die in der Bauleitplanung entsprechend zu betrachten sind. Zudem befindet sich im Südosten angrenzend zur Bahntrasse eine Stellplatzfläche der Hella GmbH & Co. KGaA, die darüber hinaus als gewerbliche Lärmquelle zu berücksichtigen ist. Um die Auswirkungen der Emissionen zu prüfen, wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die als Grundlage für die folgende Abhandlung dient (Draeger Akustik, Meschede, 03.08.2020 / siehe Anlage 1).

In der Bauleitplanung kommen zur Beurteilung von Lärmimmissionen die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1, zur Anwendung. Im Rahmen der Abwägung aller Belange in der Bauleitplanung können die Orientierungswerte sowohl über- als auch unterschritten werden, sie haben in erster Linie empfehlenden Charakter.

		WA / MI
tagsüber	06:00 bis 22:00 Uhr:	55 / 60 dB (A)
nachts	22:00 bis 06:00 Uhr:	45 / 50 dB (A)

Tabelle 1: Orientierungswerte der DIN 18005

Für ein allgemeines Wohngebiet sieht die DIN 18005 Orientierungswerte von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts vor. Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gelten aber im Regelfall auch noch als gewahrt, wenn die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) bzw. 45 dB(A) nachts unterschritten werden, da auch

diese Baugebiete dem Wohnen dienen und die Orientierungswerte hierauf zugeschnitten sind.

Bei der Berechnung von Gewerbeimmissionen von genehmigungsbedürftigen oder nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen gem. den Anforderungen des zweiten Teiles des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind die Vorschriften der TA Lärm anzuwenden. Die TA-Lärm gibt folgende Immissionsrichtwerte vor:

		WA / MI
tagsüber	06:00 bis 22:00 Uhr:	55 / 60 dB (A)
nachts	22:00 bis 06:00 Uhr:	40 / 45 dB (A)

Tabelle 2: Immissionsrichtwerte der TA-Lärm

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Die Richtwerte unterscheiden sich somit tagsüber bis auf die Berücksichtigung der kurzzeitigen Geräuschspitzen im Grunde nicht von den Orientierungswerten der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau). Für den Nachtzeitraum liegen sie allerdings um 5 dB(A) niedriger, womit hier dem Wohnen ein erhöhter Schutz zu Teil wird. Auch bei der TA-Lärm gelten die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse im Regelfall noch als gewahrt, wenn die Richtwerte für Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts eingehalten werden.

### 8.1 Gewerbelärm

Umliegend zum Plangebiet befinden sich mehrere Stellplatzanlagen, die betrieblich genutzt werden und daher im Sinne von Gewerbelärm zu betrachten sind. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Mitarbeiterparkplätze der Hella GmbH & Co. KGaA südöstlich des Plangebietes mit rd. 360 Stellplätzen. Betrachtet wurde allerdings auch die Stellplatznutzung am Hotelgebäude Hella Globe sowie ein östlich anschließend geplantes Büro-, Schulungs- und Besucherzentrum.

Das schalltechnische Gutachten kommt zu dem Ergebnis, das im Plangebiet durch das umliegende Gewerbe Beurteilungspegel tagsüber von bis zu 47 dB(A) und nachts von bis zu 42 dB(A) aufschlagen. Somit werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete tagsüber eingehalten, jedoch nachts um 2 dB(A) überschritten. Allerdings ist festzustellen, dass die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete vollständig eingehalten werden. Somit können gesunde Wohnverhältnisse als gewahrt angesehen werden, da in Mischgebieten das Wohnen allgemein zulässig ist. Eine Überschreitung der höchstzulässigen Maximalpegel ist ebenfalls nicht zu erwarten.

### 8.2 Verkehrslärm

Die zu erwartenden auf das geplante Gebäude einwirkenden Verkehrslärmimmissionen durch den Straßenverkehr auf den benachbarten öffentlichen Straßen Rixbecker Straße und Weißenburger Straße sowie durch den Schienenverkehr der benachbarten Bahnlinie Hannover - Soest und der Industriebahnstrecke der Westfälischen Landeseisenbahn WLE wurden im Schallgutachten ermittelt und beurteilt.

Das Schallgutachten kommt diesbezüglich zu dem Ergebnis, dass an den Fassaden der geplanten Gebäude sich lage- und geschossabhängig verkehrsbedingte Beurteilungspegel von bis zu 74 dB(A) im Tageszeitraum und bis zu 66 dB(A) im Nachtzeitraum ergeben. Maßgeblich für die Pegelhöhen sind, je nach Bereich, der Straßenverkehr oder der Schienenverkehr oder beide Verkehrsarten in Kombination. Bei den vorgenannten Pegeln handelt es sich um aufgerundete Summenpegel, bei denen der Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm energetisch addiert wurde. Der Maximalwert von tagsüber 74 dB(A) wird jeweils an der zur

Rixbecker Straße orientierten Nordfassade, insbesondere im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss erreicht. So wird im Erdgeschoss tagsüber ein Beurteilungspegel durch den Straßenlärm von 73,7 dB(A) errechnet, wogegen durch den Schienenlärm hier lediglich 51,7 dB(A) am Tag entstehen. Eine ähnliche Lärmverteilung lässt sich tagsüber im ersten Obergeschoss feststellen: Hier werden durch den Straßenlärm 73,8 dB(A) und durch den Schienenlärm 52,3 dB(A) hervorgerufen. In den darüber liegenden Geschossen nimmt die Lärmbelastung hingegen leicht ab, ist mit einem Summenpegel von 73 dB(A) am Tag weiterhin sehr hoch.

Der Maximalpegel von 66 dB(A) in der Nacht wird dagegen an der Südfassade im ersten Obergeschoss errechnet (südlichstes Zimmer an der Weißenburger Straße). An diesem Immissionsort wird der Straßenlärm mit einem Beurteilungspegel von 53,3 dB(A) und der Schienenlärm mit 64,8 dB(A) errechnet. Auch hier lässt sich feststellen, dass in den darüber liegenden Geschossen die Beurteilungspegel leicht abnehmen, jedoch mit bis zu 64 dB(A) in der Summe nach wie vor sehr hoch sind. In diesem Betrachtungsfall fallen die Lärmpegel im Erdgeschoss geringer aus, da das Gutachten bereits eine Lärmschutzwand von 2,00 m Höhe entlang der Schiene berücksichtigt hat.

Es lässt sich verallgemeinert festhalten, dass die Lärmbelastungen im Plangebiet tagsüber im Wesentlichen durch die Straßenverkehrsflächen sowie nachts durch die im Südosten verlaufende Schiene erzeugt wird. Bei den oben genannten Maximalwerten kommt es zu einer Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von tagsüber bis zu 19 dB(A) sowie nachts von bis zu 21 dB(A). Bezieht man die ermittelten Beurteilungspegel auf die Orientierungswerte für Mischgebiete beträgt die Überschreitung tagsüber bis zu 14 dB(A) sowie nachts bis zu 16 dB(A). Es ist darüber hinaus festzustellen, dass die Orientierungswerte für Mischgebiete tagsüber lediglich an der Fassade zu drei Räumen eingehalten werden können. In den übrigen Räumen werden diese zwischen 1 und 14 dB(A) überschritten. Nachts kommt es an allen Fassadenteilen zu einer Überschreitung der Orientierungswerte. Die Überschreibungsbeträge liegen hier zwischen 3 und 16 dB(A).

Mit der Aufstellung des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist nicht die Festsetzung eines Baugebietstyps der BauNVO im Sinne eines Allgemeinen Wohngebietes gem. § 4 BauNVO oder eines Mischgebietes gem. § 6 BauNVO vorgesehen, sodass die höheren Orientierungswerte der DIN 18005 für sonstige Sondergebiete herangezogen werden können. Dennoch soll mit der Vorhabenplanung eine Form der Wohnnutzung umgesetzt werden (hier: studentisches Wohnen), sodass bei den vorliegenden Überschreitungen die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete zu prüfen ist, ob die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Gemäß Beschluss des BVerwG vom 08.06.2004 (Az.: 4 BN 19/04) stellt das Überschreiten der Schwelle der Gesundheitsgefährdung eine absolute Planungssperre dar. Eine Lärmbelastung im grundrechtskritischen Bereich wird dabei oberhalb eines Dauerpegels von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) angenommen (OVG Münster 08.10.2015, Az.: 2 D 4/14.NE). Allerdings ist höchststrichterlich noch nicht geklärt, wo exakt die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung verläuft. Die Rechtsprechung tendiert dazu, sie nicht mit einem allgemeingültigem dB(A)-Wert zu umschreiben. Vielmehr lässt sich die Grenze nur aufgrund wertender Betrachtung des jeweiligen Einzelfalls ziehen, wobei die Gebietsart und die Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen. Zumindest beim Erreichen eines Außenlärmpegels von mehr als 60 dB(A) nachts muss ernsthaft in Erwägung gezogen werden, dass die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschritten wird.

Nach den schalltechnischen Untersuchungen des Schallgutachters werden an den nördlichen, der Rixbecker Straße zugewandten Gebäudeseiten tagsüber Außenpegel von bis zu 74 dB(A) erreicht, an der Südseite der geplanten Bebauung schlagen Werte von bis zu 66 dB(A) in der Nacht auf. Eine schalltechnische Unbedenklichkeit kann deswegen nicht ohne weiteres attestiert werden. Der Verkehrslärm bewegt sich in einem für Wohnnutzungen kritischen Bereich. Hier kann allerdings die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Schädlichkeit von Fluglärm herangezogen. Danach ist – jedenfalls was die Lärmeinwir-

kungen zur Nachtzeit angeht – nicht allein auf die Außenpegel abzustellen. Diese Werte sind nicht zwangsläufig geeignet, um die Grenze von Gesundheitsbeeinträchtigungen zu markieren. (BVerwG, Beschluss vom 25.5.2005, Az.: 9 B 41/04)

Dafür kann auf das System der §§ 41 ff. BImSchG verwiesen werden. Danach ist in Verbindung mit der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) bei der Überschreitung von Lärmgrenzwerten ein Ausgleich durch Anlagen des aktiven Schallschutzes oder eine Entschädigung für Schutzvorkehrungen an den durch Lärmbeeinträchtigungen betroffenen Gebäuden zu leisten. Lässt sich der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht dadurch erreichen, dass Außenpegel eingehalten werden, die geeignet sind, die Voraussetzungen für ein ungestörtes Wohnen zu schaffen, so entspricht es dem Lärmschutzkonzept der §§ 41 ff. BImSchG, durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes jedenfalls Innenpegel zu gewährleisten, die den betroffenen Straßennachbarn eine gegen unzumutbare Lärmbelastigung abgeschirmte Gebäudenutzung ermöglichen. (BVerwG, Beschluss vom 17.05.1995, Az.: 4 NB 30/94; BVerwG, Beschluss vom 25.5.2005, Az.: 9 B 41/04)

Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen werden danach angenommen, wenn der Innenpegel in Wohnräumen 40 dB(A) und in Schlafräumen einen Pegel von 30 bis 35 dB(A) sowie Pegelspitzen in der Größenordnung von 40 dB(A) übersteigt (BVerwG, Urteil vom 17.11.1999, Az.: 11 A 4/98). Diese Werte werden aus Erkenntnissen der Lärmforschung hergeleitet. Demnach treten Kommunikationsstörungen nicht auf, wenn im Wohnbereich eine gute Sprachverständlichkeit auch bei entspannter Unterhaltung über größere Entfernungen gegeben ist. Dies ist bei einem Beurteilungspegel im Innenraum von 40 dB(A) sichergestellt. Schlafstörungen sind bei einem Dauerschallpegel am Ohr des Schläfers in einem Bereich zwischen 30 und 35 dB(A) und Pegelspitzen in der Größenordnung von 40 dB(A) nicht zu erwarten. (BVerwG, Beschluss vom 17.05.1995, Az.: 4 NB 30/94)

Auch wenn durch den Verkehrslärm auf dem Plangebiet Außenlärmpegel tagsüber von bis zu 74 dB(A) und in der Nacht von bis zu 66 dB(A) prognostiziert werden, wird dadurch nicht die Vollziehbarkeit der Planung im Rahmen des § 1 Abs. 3 BauGB verhindert, solange durch Schallschutzmaßnahmen sichergestellt werden kann, dass der für die Gesundheitsgefährdung in der Nacht relevante Innenraumpegel in schutzbedürftigen Räumen eingehalten wird. Kann wenigstens durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes sichergestellt werden, dass verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen ausgeschlossen werden, stellen die erhöhten Außenpegel kein absolutes Planungshindernis dar.

### **8.3 Diskussion möglicher und zu ergreifender Lärmschutzmaßnahmen**

Die Stadt Lippstadt hat bei ihrer Bauleitplanung und der damit verbundenen Abwägung zu entscheiden, ob unter den gegebenen Immissionsbedingungen eine Wohnnutzung an dem Standort erfolgen soll bzw. wie ein für die Wohnnutzung ausreichender Schutz gewährleistet werden kann. Die Abwägung ist dabei nicht auf die nach dem Immissionsschutzrecht unzumutbaren "schädlichen Umwelteinwirkungen" oberhalb normativ festgelegter Grenzwerte zu beschränken. Vielmehr hat die Kommune eine umfassende planerische Problembewältigung zu leisten, bei der sämtliche vom Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange einbezogen werden müssen.

Auf die Ermittlung und Abwägung konkret zu erwartender Immissionswerte kann nur verzichtet werden, wenn nach den konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls keine Belästigungen zu besorgen sind, die die Geringfügigkeitsgrenze überschreiten. Dies ist hier nicht der Fall, womit zunächst die Standortwahl für eine Wohnbebauung vor dem Hintergrund einer möglichst anzustrebenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort zu begründen ist:

### Standortwahl vor dem Hintergrund einer möglichst anzustrebenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort

Im Sinne des Einhaltens der idealtypischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete oder Mischgebiete nach BauNVO wäre eine Überplanung des Geltungsbereiches auszuschließen. Die Lärmbelastung ist hier von solchem Ausmaß, dass jegliche Wohnnutzung zu vermeiden wäre. Hierbei ist jedoch auch festzustellen, dass sowohl westlich als auch östlich des Geltungsbereiches bereits bestehende Wohnnutzungen näher an den Bahnanlagen liegen.

Das Prinzip der vorsorgenden Planung im Sinne der räumlichen Trennung konfligierender Nutzungen (durch die räumliche Trennung dieser Flächennutzungen) im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung und Bauleitplanung (Prinzip der räumlichen Trennung als Optimierungsgebot des § 50 BImSchG im Rahmen der Bauleitplanung) ist vor dem Hintergrund der städtebaulich gewünschten Entwicklung und Ausprägung des Siedlungsraumes zu sehen. Aus stadtplanerischer Sicht ist es trotz der anzunehmenden kritischen Lärmbelastung durch den Verkehrslärm sinnvoll, hier die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Gebietes für studentisches Wohnen zu schaffen. Das Plangebiet wird heute durch einen gewerblichen Gebäudeleerstand geprägt und beeinträchtigt aufgrund des Erscheinungsbildes das Stadtbild am Eingangsbereich in die historische Altstadt. Die Gewerbebrauche soll mit der vorliegenden Planung wiederbelebt und über einen städtebaulich sinnvollen Lückenschluss in Verbindung mit einer anspruchsvollen Architektur der Eingangsbereich in die Altstadt aufgewertet werden. Der Standort eignet sich dabei im besonderen Maße für die Errichtung eines Studentenwohnheims. Die Lage des Plangebietes fungiert hier als Bindeglied zwischen dem Campus der Hochschule Hamm-Lippstadt in einer fußläufigen Entfernung von rd. 550 m an der Dr.-Arnold-Hueck-Straße sowie der Altstadt in einer fußläufigen Entfernung von rd. 650 m. Die geplante Nutzung verspricht somit eine Stärkung der beiden sich bedingenden stadträumlichen Funktionsbereiche und trägt gleichzeitig dazu bei den Eckbereich Rixbecker Straße / Weißenburger Straße sowohl städte- und als auch hochbaulich aufzuwerten.

Für die räumliche Planung ist vor dem Hintergrund der wesentlichen Leitziele gem. § 1 (6) i.V.m. § 1a BauGB, nämlich der Berücksichtigung

- der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (Ziffer 1),
- der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (Ziffer 2),
- der Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und Umbau vorhandener Ortsteile (Ziffer 4)
- die Belange der Baukultur, die erhaltenswerten Ortsteile von städtebaulicher Bedeutung (Ziffer 5) und
- der Belange des Umweltschutzes (Ziffer 7)

eine Entscheidung bzgl. der Umsetzung des Vorhabens an diesem Standort getroffen werden. Dabei spielen die Kriterien der Siedlungsentwicklung in Lippstadt sowie der Nutzung des in Rede stehenden Plangebietes eine wesentliche Rolle bei der Entscheidung für eine Wohnnutzung an diesem Standort:

- die Nähe zum Campus der Hochschule Hamm-Lippstadt in fußläufiger Entfernung,
- die Nähe zu vorhandenen Infrastruktureinrichtungen und Versorgungseinrichtungen,
- Nutzung vorhandener Erschließungsinfrastruktur,
- der gewünschten Nachverdichtung ehemaliger Gewerbeflächen im Sinne einer Innenentwicklung,
- Vermeidung von Außenentwicklung mit dem Schutz von Natur und Landschaftsraum,
- dem weitgehenden Verzicht der Inanspruchnahme von Freiraum im Außenbereich mit einer entsprechenden Flächenwertigkeit für den ökologischen Verbund.

Solche Kriterien im Sinne einer nachhaltigen Siedlungs- und Gebietsentwicklung machen, vor dem Hintergrund der oben skizzierten Vorbelastung, ein Abwägen der gesamtplanerischen

schen Aspekte mit den Forderungen nach einem ausreichenden Vorsorge- und Schutzanspruch gegenüber schädlichen Umwelteinwirkungen notwendig.

Somit ist aufgrund der gegebenen lokalspezifischen Ausprägung der immissionsrelevanten Situation des Plangebietes eine Entscheidung für ein Studentenwohnheim zu treffen, wenn es gelingt, durch entsprechende Maßnahmen innerhalb des Plangebietes den Ansprüchen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausreichend Rechnung zu tragen. Die räumliche Trennung von Emissions- und Immissionsort scheidet zur Konfliktbewältigung aus, da dieses bei der städtebaulichen Planung nicht möglich ist. Es verbleibt eine problematische Lärmbelastung im Einwirkungsbereich der angrenzenden Verkehrsanlagen. Daher ist zunächst der Aspekt des aktiven Schallschutzes geprüft worden:

#### Umgang mit und Umfang der zu ergreifenden / festzusetzenden aktiven Schutzmaßnahmen im Falle einer ausbleibenden bzw. nicht genügenden räumlichen Trennung zwischen Emissions- und Immissionsort

Die räumliche Trennung von Emissions- und Immissionsort scheidet zur Konfliktbewältigung aus, da dieses bei der städtebaulichen Planung unter Berücksichtigung der vorhandenen emittierenden Verkehrswege (bandartiger Emissionsort) nicht möglich ist. Es verbleibt eine problematische Lärmbelastung im Einwirkungsbereich der Bahnanlagen sowie der Rixbecker Straße und Weißenburger Straße für zugewandte ausgerichtete schutzwürdige Raumnutzungen (Wohn- und Schlafräume).

Daher ist zunächst der Aspekt des aktiven Schallschutzes vor dem Hintergrund der städtebaulichen Verträglichkeit sowie der Wirksamkeit geprüft worden. Hier ist zunächst festzustellen, dass aktive Schallschutzmaßnahmen z.B. in Form einer Wand für ihre Wirksamkeit unmittelbar an der Emissionsquelle angebracht werden müssen. Da das Vorhaben als straßenbegleitende Bebauung geplant ist und somit unmittelbar an die Straßenverkehrsflächen angrenzt, kann im Grunde die Diskussion über eine Lärmschutzwand entlang der Straßenverkehrsflächen entfallen. Um eine annähernd vollständige Schutzwirkung zur Einhaltung der idealtypischen Orientierungswerte für die Planung zu erlangen, wäre vor dem Hintergrund einer geplanten Bebauung mit vier Geschossen eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von ca. 12,0 bis 13,0 m erforderlich (Fensterhöhe im obersten Geschoss). Ein aktiver Lärmschutz hätte mit der Dimensionierung in der Höhe und der Länge eine an dem Standort unverhältnismäßige stadtgestalterische Wirkung, wie sie innerhalb des Siedlungsbereiches der Stadt Lippstadt entlang von Stadtstraßen nicht vorkommt und nicht üblich ist. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass durch die Errichtung von Lärmschutzwänden Abstandsflächen ausgelöst werden, deren Berechnung und Einhaltung vom Bauherrn sicherzustellen sind. Die Abstandsflächen von baulichen Anlagen dürfen sich nicht überschneiden, sodass das geplante Gebäude und eine mögliche Lärmschutzwand in ausreichendem Abstand zueinander errichtet werden müssten (bei Abstandsflächen auf dem gleichen Grundstück mind. 5,00 m). Dies würde zu starken Einbußen hinsichtlich der tatsächlichen Ausnutzbarkeit der Grundstücksflächen führen.

Entlang der südöstlichen Geltungsbereichsgrenze berücksichtigt das Lärmschutzgutachten zur Bahnlinie hin bereits eine Lärmschutzwand in 2,00 m Höhe. Dies führt dazu, dass in den südlichen Fassadenbereichen im Erdgeschoss insbesondere nachts leicht niedrigere Beurteilungspegel aufschlagen (62 bis 64 dB(A)). Eine Lärmschutzwand von 2,00 m Höhe löst bauordnungsrechtlich keine Abstandsfläche aus und kann daher grenzständig zum Grundstück der Westfälischen Landeseisenbahn errichtet werden. Bei baulichen Anlagen, die über eine Höhe von 2,00 m hinausgehen, sind entsprechende Abstandsflächen nachzuweisen. Diese sind gegenüber den Grundstücksgrenzen, also zur südlich angrenzenden Bahnfläche, auf eigenem Grundstück nachzuweisen. Um eine annähernd vollständige Schutzwirkung zu erreichen wäre auch hier die Errichtung einer Lärmschutzwand mit in einer Höhe von ca. 12,0 bis 13,0 m erforderlich, wodurch Abstandsflächen von bis zu 5,20 m zu berücksichtigen wären. Gleichzeitig ist aber auch die Abstandsfläche zum geplanten Studentenwohnheim zu

berücksichtigen. Letztendlich würde die Errichtung einer Lärmschutzwand unter Einhaltung der Abstandsflächen zum südlich angrenzenden Bahngrundstück auch hier zu starken Einbußen hinsichtlich der tatsächlichen Ausnutzbarkeit der Grundstücksflächen führen und somit die Umsetzbarkeit des Vorhabens in Frage stellen.

Im Rahmen des vorliegenden Planverfahrens wurde im Sinne der Alternativenprüfung die Wirksamkeit weiterer aktiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft (siehe Anlage 2). In einer ersten Variante wurde eine schalldämmende Carportkonstruktion entlang der südöstlichen Geltungsbereichsgrenze mit einer einseitigen Dachschräge und einer gebäudeseitigen Höhe von 7,00 m untersucht (siehe Abbildung 7). In einer zweiten Variante wurde eine abschirmende und optisch transparente Wand über dem geplanten eingeschossigen Gebäudeteil mit einer Höhe von 7,20 m über Grund geprüft (siehe Abbildung 8).

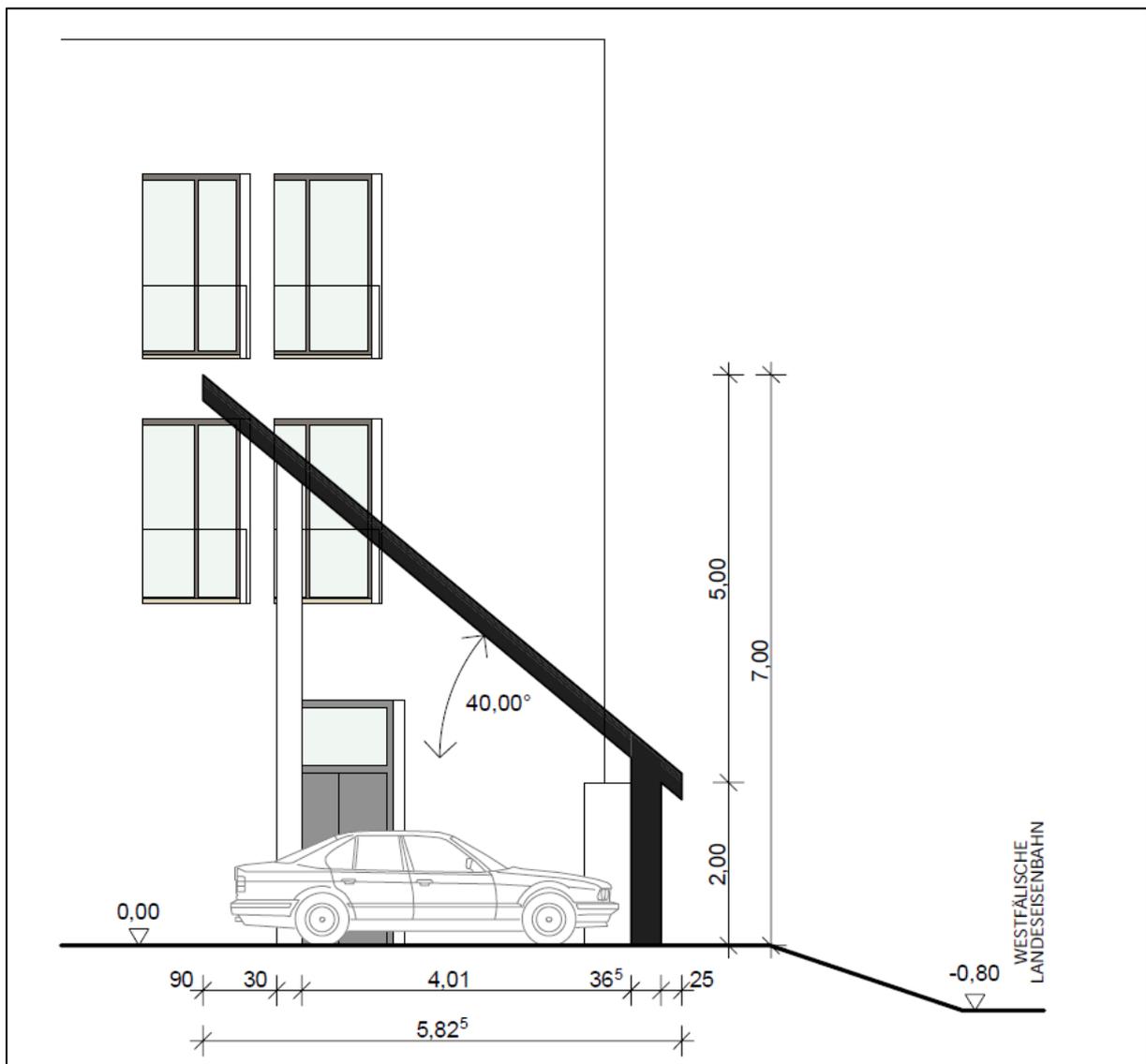


Abbildung 7: Einseitig abgeschrägte Carportkonstruktion als mögliche Variante für einen aktiven Schallschutz, ohne Maßstab (Quelle: Passgang Architekten BDA)

In der schalltechnischen Variantenprüfung wurde untersucht, inwiefern sich durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen in den geplanten Wohn- und Schlafräumen wesentliche Pegelreduzierungen von mindestens 3,0 dB ergeben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Erdgeschoss lediglich gewerbliche Nutzungen bzw. Funktions- und Nebenräume vorgesehen sind und die geplanten Studenten-Appartements erst ab dem 1. Obergeschoss untergebracht werden.

Mit der ersten Variante einer abgeschrägten Carportkonstruktion entlang der südöstlichen Grundstücksgrenze kann in 4 von insgesamt 34 der Bahnlinie zugewandten Studenten-Appartements eine wesentliche Pegelminderung von 3 bis 4 dB tags und nachts erreicht werden. Die Appartements mit den benannten Pegelreduzierungen befinden sich allesamt im 1. Obergeschoss. Eine Beseitigung der gegebenen Orientierungswertüberschreitung für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) nachts resultiert durch die Wirkung der Maßnahmen-Variante 1 für keinen der Räume. In einem der Räume können immerhin die Orientierungswerte für den Tageszeitraum von 55 dB(A) unterschritten werden. In den übrigen Räumen werden die Orientierungswerte für Mischgebiete sowohl tags von 60 dB(A) als auch nachts von 50 dB(A) überschritten - nachts liegen die Überschreitungen allerdings weiterhin bei bis zu 10 dB(A). Insgesamt ist somit festzustellen, dass die Wirkung der untersuchten Maßnahme in keinem gesunden Verhältnis zum Nutzen steht. Eine derartige aktive Lärmschutzmaßnahme ist somit nicht als zweckmäßig anzusehen und soll hier nicht weiterverfolgt werden. Hierbei ist anzumerken, dass bei einer Erhöhung der einseitigen Dachschräge der Carportkonstruktion durchaus mit effektiveren Pegelminderungen gerechnet werden kann. Allerdings ist dies aufgrund der räumlichen Nähe zum geplanten Hauptbaukörper und unter Berücksichtigung der erforderlichen Abstandsflächen nicht umsetzbar (Sicherstellung einer ausreichenden Belichtung und Belüftung).



Abbildung 8: Transparenten Lärmschutzwand als mögliche Variante für einen aktiven Schallschutz, ohne Maßstab (Quelle: Passgang Architekten BDA)

Mit der zweiten geprüften Variante einer der Südfassade vorgesetzten transparenten Lärmschutzwand kann in 7 von insgesamt 34 der nach Süden ausgerichteten Studenten-Appartements eine wesentliche Pegelminderung erreicht werden. Für die geschützten Räume im 1. Obergeschoss ergibt die Berechnung deutliche Pegelreduzierungen um Beträge zwischen 5 dB und 9 dB tags und nachts. Tagsüber können durch die Schallschutzmaßnahme in 6 der geplanten Wohn- und Schlafräume die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) eingehalten werden. Nachts liegen die errechneten Beurteilungspegel allerdings zwischen 51,8 dB(A) und 54,6 dB(A) und somit jeweils über den Orientierungswerten für allgemeine Wohngebiete als auch für Mischgebiete. Die Überschreitung der nächtlichen Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete liegen damit bei bis zu 9,6 dB(A), die Überschreitungen der nächtlichen Orientierungswerte für Mischgebiete bei bis zu 4,6 dB(A).

Somit kann mit der geprüften aktiven Maßnahme in der Nacht ebenfalls keine zufriedenstellende Situation in Bezug auf die Schlafnutzung erreicht werden.

Hierbei ist ebenfalls anzumerken, dass die untersuchte Glaswand lediglich einen Teilbereich der geplanten Gebäudefassade umfasst, vor dem Hintergrund einer sinnvoll in das Gebäudekonzept integrierten Lösung. Bei einer Ausweitung der transparenten Lärmschutzwand auf die gesamte Fassadenbreite und -höhe, ist durchaus mit weitergehenden und umfassenderen Pegelminderungen zu rechnen. Allerdings würde dies mit einer tiefgreifenden Überformung des geplanten Baukörpers einhergehen, wodurch z.B. die charakteristischen Rücksprünge im Bereich des geplanten Staffelgeschosses zu verloren gingen. Um das Baukonzept in seinen Grundzügen erhalten und zugleich einen effektiven Lärmschutz sicherstellen zu können, wäre hier als Lärmschutzmaßnahme eher eine der Gebäudefassade vorgesetzte Doppelfassade denkbar. Diese ist in ihrer Wirkungsweise allerdings mit der von passiven Schallschutzmaßnahmen gleichzusetzen, welche z.B. beim Einbau schalldämmender Fenster in Verbindung mit schalldämmenden Lüftungseinrichtungen oder bei der Dämmung von Außenwänden zu bevorzugen sind, da hiermit die geplante Fassadengestalt erhalten werden kann (zu passiven Schallschutzmaßnahmen siehe unten).

Insgesamt ist festzustellen, dass die geprüften aktiven Maßnahmen am Emissionsort unter städtebaulichen und hochbaulichen Gesichtspunkten kaum umsetzbar, nicht wünschenswert oder als unverhältnismäßig zu betrachten sind. In jedem Fall soll aber entlang der südöstlichen Geltungsbereichsgrenze eine Lärmschutzwand in 2,00 m Höhe Berücksichtigung finden. Dahingehend ist untersucht worden, inwieweit es möglich ist, mittels passiven Schallschutzmaßnahmen den Ansprüchen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gerecht zu werden:

#### Umgang mit und Umfang der zu ergreifenden / festzusetzenden passiven Schutzmaßnahmen im Falle ausbleibender bzw. nicht genügender aktiver Schutzmaßnahmen

Es wurde dargestellt, dass ein aktiver Schallschutz nicht zur Ausführung kommen soll. Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des § 1 (6) BauGB herzustellen, sind somit passive Lärmschutzmaßnahmen für die zukünftig zulässigen Nutzungen vorzusehen.

Hier ist zunächst festzustellen, dass aufgrund der Lage des Plangebietes von allen Seiten Immissionen einwirken und eine von den Emissionsquellen abgewandten Bebauung nicht möglich ist. Somit verbleiben verschiedene passive Schallschutzmaßnahmen, um den ausreichenden Schallschutz in den Aufenthalts- und Schlafräumen sicherzustellen:

- Einbau schalldämmender Fenster in Verbindung mit schalldämmenden Lüftungseinrichtungen,
- Erhöhung der Schalldämmung der Fassade,
- Erhöhung der Schallabsorption in lärmempfindlichen Räumen.

Das schalltechnische Gutachten hat hierfür die entsprechenden Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen errechnet. Die Planung und der Nachweis der passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude können nach der Richtlinie DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) erfolgen. Mit entsprechender Festsetzung zu den maßgeblichen Außenlärmpegeln im Bebauungsplan ist die Anwendung des Verfahrens dieser Richtlinie im Rahmen des bauaufsichtlichen Schallschutznachweises als Bestandteil der Bauvorlagen verbindlich. Eine Auslegung der Maßnahmen erfolgt dabei anhand der maßgeblichen Außenlärmpegel  $L_a$  beziehungsweise anhand von Lärmpegelbereichen.

Die Einstufung der Außenlärmpegel in Lärmpegelbereiche vereinfacht die Dokumentation. Die dabei angewandte aufrundende 5 dB-Klassierung kann jedoch, insbesondere bei den hohen Lärmpegelbereichen V und VI, zu einer wesentlichen Erhöhung des baulichen Aufwandes gegenüber einer Anwendung der detaillierten Einzelwerte führen. Daher sind im Bebauungsplan einerseits Gebäudelärmkarten enthalten, die die erforderlichen Lärmpegelbereiche an den jeweiligen Außenfassaden kennzeichnen (siehe Abbildung 9). Zudem ist alter-

nativ der Einzelwertnachweis mit Verweis auf die Tabelle 7 aus Kapitel 4.5.1 des Schallgutachtens zulässig. Das Schallgutachten ist somit als Bestandteil des Bebauungsplanes zu sehen.

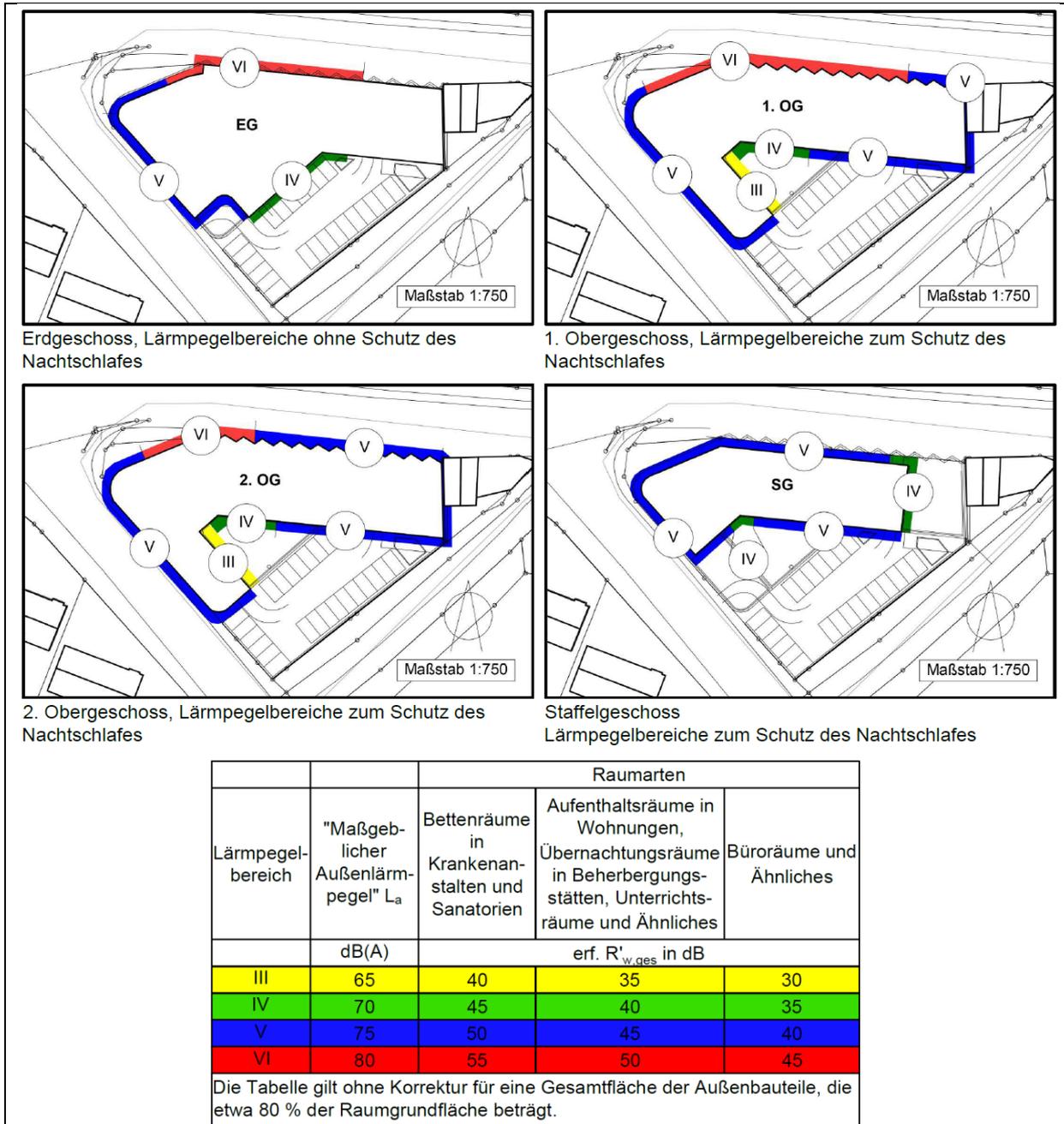


Abbildung 9: Gebäudelärmkarten mit den erforderlichen Lärmpegelbereiche an den jeweiligen Außenfassaden

An den in den Gebäudelärmkarten gekennzeichneten Fassaden der geplanten Bebauung sind bei Aufenthaltsräumen in Wohnungen und Ähnlichem bzw. Büroräumen und Ähnlichem die erforderlichen gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße (erf.  $R'_{w,ges}$ ) für die Außenbauteile (Wände, Fenster, Dächer etc.) einzuhalten.

Es sind Vorrichtungen (z. B. schallgedämpfte Lüfter) vorzusehen, die einen ausreichenden Luftwechsel in Räumen die zum Schlafen genutzt werden können bei geschlossenen Fenstern ermöglichen und die die Schalldämmung der Außenbauteile, entsprechend dem jeweiligen Lärmpegelbereich, nicht mindern. Bei derartigen kontrollierten Lüftungen wird für ein 1,5-fachen Luftaustausch in der Stunde gesorgt. Damit wird gewährleistet, dass die Frischluftversorgung mindestens so gut ist wie bei einem geöffneten Fenster in Kippstellung. Hinzu kommt, dass die Frischluftzufuhr auch an sehr kalten Tagen möglich ist, da die Frischluft

vortemperiert in die Schlafräume gelangt. Dennoch bleibt es den späteren Bewohnern überlassen, ob die Fenster herkömmlich geöffnet oder eine Belüftung ausschließlich über die kontrollierten Lüftungsanlagen erfolgen soll.

Die Darstellung der Lärmpegelbereiche gilt für Raumnutzungen ohne Schutz des Nachtschlafes für das Erdgeschoss und Raumnutzungen mit Schutz des Nachtschlafes in den darüber liegenden Geschossen. Für abweichende Raumnutzungen gelten die entsprechenden Einstufungen nach Kapitel 4.5.1 des schalltechnischen Berichtes Nr. 20-39 (Draeger Akustik, Meschede, 03.08.2020).

Neben den dargestellten Lärmpegelbereich-Einstufungen ist beim Nachweis nach DIN 4109 die Anwendung der für den jeweiligen Fassadenbereich detailliert dokumentierten maßgeblichen Außenlärmpegel  $L_a$  nach Bericht Nr. 20-39 (Draeger Akustik, Meschede, 03.08.2020), Kapitel 4.5.1, zulässig. Die Annahme abweichender maßgeblicher Außenlärmpegel kann zugelassen werden, wenn dazu ein Einzelfallnachweis erfolgt.

Die geplanten Dachterrassen der Vorhabenplanung sind nicht als Außenwohnbereiche im Sinne zur Erholung und Entspannung dienender Freibereiche mit entsprechender Schutzwürdigkeit zu sehen. Diese sind als Gemeinschaftsbereich für kurzweilige Aufenthalte z.B. zum Rauchen angelegt. Somit sind diesbezüglich keine weitergehenden Festsetzungen bezüglich ausreichender Lärmschutzmaßnahmen zu treffen.

Mit den getroffenen Festsetzungen kann im Plangebiet insgesamt ein ausreichender Lärmschutz für die geplanten Nutzungen gegenüber dem Verkehrslärm sichergestellt werden. Mit den festgesetzten Schallschutzmaßnahmen kann sichergestellt werden, dass der für die Gesundheitsgefährdung relevante Innenraumpegel in schutzbedürftigen Räumen eingehalten wird. Durch die Maßnahmen des passiven Schallschutzes können verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen ausgeschlossen werden.

#### **8.4 Zusammenfassende Lärmbetrachtung / Gesamtabwägung**

Mit der Weißenburger Straße, der Rixbecker Straße und Bahnlinie der Westfälischen Landeseisenbahn wirken von drei Seiten Verkehrsemissionen auf das Plangebiet ein, die im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens zu ermitteln und zu bewerten sind. Um die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des § 1 (6) Nr. 1 BauGB sicherstellen zu können, sind die daraus resultierenden Anforderungen an den baulichen Schallschutz zu definieren und planungsrechtlich sicherzustellen.

Zur Untersuchung der auf das Plangebiet einwirkenden Emissionen wurde eine Schalltechnische Untersuchung erstellt (Draeger Akustik, Meschede, 03.08.2020 / siehe Anlage 1). Entlang der nördlichen Fassaden zur Rixbecker Straße hin schlagen tagsüber bis zu 74 dB(A) auf. An der südlichen Fassade zur Bahnlinie treffen nachts Lärmwerte von bis zu 66 dB(A) auf. Somit kommt es im Plangebiet zu erheblichen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 durch die angrenzenden Verkehrsanlagen.

Nach geltender Rechtsprechung wird durch die aufschlagenden Lärmwerte die Vollziehbarkeit der Planung im Rahmen des § 1 (3) BauGB nicht verhindert, solange durch Schallschutzmaßnahmen sichergestellt werden kann, dass der für die Gesundheitsgefährdung in der Nacht relevante Innenraumpegel in schutzbedürftigen Räumen eingehalten wird. Kann wenigstens durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes sichergestellt werden, dass verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen ausgeschlossen werden, stellen die erhöhten Außenpegel kein absolutes Planungshindernis dar.

Zunächst ist geprüft worden, inwiefern der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG Anwendung finden kann, vor dem Hintergrund der Fragestellung, ob es an dieser Stelle erforderlich ist, immissionsempfindliche Nutzungen unterzubringen. Angesichts der städtebaulich gewünschten Entwicklung und Ausprägung des Siedlungsraumes ist es trotz der anzunehmen-

den kritischen Lärmbelastung durch den Verkehr sinnvoll, hier die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Studentenwohnheims zu schaffen.

In einem weiteren Schritt ist geprüft worden, inwieweit es möglich ist, an den vorhandenen Immissionsorten entsprechende Schutzmaßnahmen durchzuführen (aktiver Schallschutz). Dies hat zu dem Ergebnis geführt, dass die dort zu treffenden Maßnahmen unter städtebaulichen und hochbaulichen Gesichtspunkten kaum umsetzbar, nicht wünschenswert oder als unverhältnismäßig zu betrachten sind.

Hierzu müssten entlang der Straßenverkehrsfläche und der Bahnlinie Schallschutzwände in einer Höhe von 12,0 bis 13,0 m errichtet werden. Ein aktiver Lärmschutz mit der Dimensionierung in der Höhe und der Länge eine an dem Standort unverhältnismäßige stadtgestalterische Wirkung, wie sie innerhalb des Siedlungsbereiches der Stadt Lippstadt nicht vorkommt und nicht üblich ist. Zudem sind bei der Errichtung von Lärmschutzwänden Abstandsflächen gegenüber Grundstücksgrenzen und zwischen den baulichen Anlagen zu berücksichtigen, was zu starken Einbußen hinsichtlich der tatsächlichen Ausnutzbarkeit der Grundstücksflächen führen würde. Zudem wurde im Sinne einer Alternativenprüfung die Wirksamkeit weiterer aktiver Lärmschutzmaßnahmen geprüft (siehe Anlage 2). In einer ersten Variante wurde eine schalldämmende Carportkonstruktion im Bereich der geplanten Stellplatzfläche entlang der südöstlichen Geltungsbereichsgrenze mit einer einseitigen Dachschräge und einer gebäudeseitigen Höhe von 7,00 m untersucht. In einer zweiten Variante wurde eine abschirmende optisch transparente Wand über dem Abstellraum und dem Fahrradraum im Erdgeschoss mit einer Höhe von 7,20 m über Grund geprüft. Beide Maßnahmen führten allerdings nicht zu einer wesentlichen Verbesserung insbesondere der nächtlichen Lärmsituation.

Es verbleiben Möglichkeiten des passiven Lärmschutzes. Unter Berücksichtigung der ermittelten Verkehrsgeräusche wurden an den Fassaden der geplanten Gebäude lage- und geschossabhängig maßgebliche Außenlärmpegel berechnet. Daraus resultieren gemäß DIN 4109 die Anforderungen an die Luftschalldämmung zwischen Außen und Räumen in Gebäuden der Lärmpegelbereiche III bis VI.

Im Bebauungsplan sind entsprechende Gebäudelärmkarten enthalten, die die erforderlichen Lärmpegelbereiche an den jeweiligen Außenfassaden kennzeichnen. An den in den Gebäudelärmkarten gekennzeichneten Fassaden der geplanten Bebauung sind bei Aufenthaltsräumen in Wohnungen und Ähnlichem bzw. Büroräumen und Ähnlichem die folgenden erforderlichen gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße (erf. R<sub>w,ges</sub>) für die Außenbauteile (Wände, Fenster, Dächer etc.) einzuhalten. Zudem ist alternativ der Einzelwertnachweis mit Verweis auf die Tabelle 7 aus Kapitel 4.5.1 des Schallgutachtens zulässig. Die Annahme abweichender maßgeblicher Außenlärmpegel kann zugelassen werden, wenn dazu ein Einzelfallnachweis erfolgt.

Mit den festgesetzten Schallschutzmaßnahmen kann sichergestellt werden, dass der für die Gesundheitsgefährdung in der Nacht relevante Innenraumpegel in schutzbedürftigen Räumen eingehalten wird. Durch die Maßnahmen des passiven Schallschutzes können verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen ausgeschlossen werden.

## 9 Belange der Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Trinkwasser und Löschwasser kann durch den örtlichen Versorgungsträger erfolgen. Ein Anschluss kann an die vorhandenen Leitungen in den angrenzenden Straßen (Rixbecker Straße, Weißenburger Straße) erfolgen.

Zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung für den Grundschutz besteht ein Bedarf von mindestens 96 m<sup>3</sup>/h für die Dauer von 2 Stunden. In der Nähe zum Plangebiet befinden sich drei Unterflurhydranten mit folgenden Leistungen:

- Nordwestlich in rd. 45 m Entfernung auf Höhe des Gebäudes „Rixbecker Straße Nr. 51a“: 4,7 bar, 115 m³/h
- Nordöstlich in rd. 20 m Entfernung auf Höhe des Gebäudes „Rixbecker Straße Nr. 73“: 4,7 bar, 124 m³/h
- Südlich in rd. 20 m Entfernung südlich der Bahnlinie: 4,6 bar, 110 m³/h

Somit kann eine Löschwasserversorgung für den Grundschutz von mindestens 96 m³/h für die Dauer von 2 Stunden sichergestellt werden

Ebenso wird das Schmutz- und Regenwasser über die vorhandenen öffentlichen Abwasseranlagen in der Rixbecker Straße abgeleitet.

Zum derzeitigen Planungsstand kann die bestehende Leitungsinfrastruktur zu Elektrizität, Gas und fernmeldetechnischen Einrichtungen sowie die vorhandenen Verteilerkästen entweder neu angeordnet werden oder es besteht die Möglichkeit diese in die geplante Neubebauung zu integrieren. Eine Abstimmung hierzu erfolgt mit den jeweiligen Versorgungsunternehmen im weiteren Verfahren. Die Kosten für die Neuordnung der vorhandenen Leitungen und Verteilerkästen sind durch den Projektentwickler zu tragen.

## 10 Belange der Umwelt

### 10.1 Umweltprüfung / Umweltbericht

Das Plangebiet erfüllt die Bedingungen an einen Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB (siehe Kapitel 2). Die Zulässigkeit eines Vorhabens, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, wird nicht vorbereitet.

Mit der Anwendung des § 13a BauGB kann entsprechend des vereinfachten Verfahrens zur Aufstellung von Bebauungsplänen (§ 13 BauGB) auf eine Darstellung der nach § 2 (4) BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes und der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen (Umweltprüfung) verzichtet werden.

Dennoch sind die Belange des Umwelt- und Naturschutzes sowie der Landschaftspflege gemäß § 1 (6) Nr. 7 BauGB zu beachten und die Vorschriften zum § 1a BauGB anzuwenden und in die Abwägung einzustellen. Hinsichtlich der zu betrachtenden Schutzgüter ergeht folgende Beurteilung:

Schutzgut	Derzeitiger Umweltzustand	Umweltzustand nach Aufstellung des Bebauungsplanes
Mensch	Die ehemalige Gewerbefläche befindet sich in zentraler Lage der Lippstädter Innenstadt. Die Fläche ist derzeit noch von den ehemaligen Gewerbegebäuden und -hallen bestanden, wird allerdings nicht genutzt und besitzt derzeit keine Freizeit- und Erholungsfunktion für den Menschen.	Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist die Entwicklung eines Studentenwohnheims vorgesehen. Durch die angrenzenden Verkehrsflächen (Straßen und Bahnlinien) sind Immissionen im Plangebiet zu erwarten. Die voraussichtlichen Lärmeinwirkungen im Plangebiet wurden in einem schalltechnischen Gutachten dargestellt sowie Maßnahmen festgesetzt, die geeignet sind einen ausreichenden Schallschutz im Plangebiet sicherzustellen (siehe auch Kapitel 8).

		Darüber hinausgehend sind keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten.
Pflanzen und Tiere	Das Plangebiet ist heute vollständig bebaut bzw. versiegelt. Höherwertige Pflanzen und Gehölze sind nicht vorhanden.	Für das geplante Vorhaben ist eine annähernd vollständige Dachbegrünung vorgesehen. Im Zuge der Realisierung ist daher mit einer allgemeinen Verbesserung der Lebensumstände für Pflanzen und Tiere zu rechnen. Zur Vermeidung der Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG werden im Bebauungsplan Hinweise aufgenommen, wann Abbrucharbeiten durchzuführen sind (siehe Kapitel 10.3).
Naturraum und Landschaft	Das Plangebiet hat für das Schutzgut Naturraum und Landschaft keine Relevanz.	Eine Beeinträchtigung von Naturraum und Landschaft wird mit der Planung nicht vorbereitet.
Fläche/ Boden	Das rd. 0,5 ha große Plangebiet ist im heutigen Bestand vollständig versiegelt. Aufgrund der ehemaligen Tankstellen-Nutzung sind im Plangebiet geringfügig erhöhte KW- und BTEX-Werte gegeben (Altlaststandort 06-4316-2032).	Vor dem Hintergrund der heutigen Situation erfolgt mit der Planung keine höhere Bodenversiegelung. Ein positiver Effekt erfolgt durch die Begrünung von Dachflächen. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird die Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet und es werden entsprechende Maßnahmen zum Umgang festgesetzt (siehe Kapitel 11.5). Eine Gefährdung kann somit ausgeschlossen werden. Mit der Planung soll eine Maßnahme der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB umgesetzt werden. Der Bodenschutzklausel gem. § 1a (2) BauGB wird somit grundsätzlich entsprochen.
Gewässer / Grundwasser	Belange des Gewässerschutzes sind durch die Planung nach heutigem Kenntnisstand nicht berührt. Das Plangebiet befindet sich in keinem Wasser- oder Heilquellenschutzgebiet.	Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Beurteilung des Schutzgutes Gewässer / Grundwasser.
Luft / Klima	Aufgrund der bisherigen gewerblichen Nutzung sowie der bestehenden Versiegelung im Plangebiet ist die Fläche als Stadt-Klimatop einzuordnen. Bei starker Aufheizung am Tage ist die nächtliche Abkühlung gering. Dadurch entsteht gegenüber der Umgebung ein Wär-	Mit der Überplanung des Bereiches ist die Entwicklung eines Studentenwohnheims vorgesehen. Die geplante Begrünung der Dachflächen führt zu einem verbesserten Klimaeffekt. Durch Verdunstungseffekte kann gespeichertes Regenwasser zu einer

	meineseffekt mit relativ niedriger Luftfeuchtigkeit.	Kühlung und Luftbefeuchtung beitragen und somit zu einer Verbesserung des Umgebungsklimas führen.
Kultur- und Sachgüter	Es sind keine Bau- oder Bodendenkmale vorhanden.	Keine Auswirkungen.

## 10.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Gemäß § 13a (2) Ziffer 4 BauGB sind Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt bereits vor der planerischen Entscheidung zur Aufstellung dieser Bebauungsplanänderung erfolgt oder zulässig gewesen. Ein Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt ist danach durch die Bebauungsplanänderung nicht gegeben.

Aus diesen Gründen entfällt die Notwendigkeit zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. § 1a BauGB i.V.m. BNatSchG sowie das Aufzeigen von Maßnahmen zur Bewältigung von Eingriffsfolgen.

## 10.3 Artenschutz

Eine Umweltprüfung ist aufgrund der Verfahrenswahl nach § 13a BauGB nicht notwendig. Gleichwohl müssen die Belange des Artenschutzes gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG berücksichtigt werden.

Es befinden sich keine Schutzgebiete, geschützten Bereiche oder Nachweise geschützter Tierarten in unmittelbarer Umgebung des Plangebietes. Etwa 80 m südlich des Plangebietes stockt eine geschützte Allee entlang der Weißenburger Straße. Südwestlich des Plangebietes befinden sich entlang der dort verlaufenden Bahntrasse – welche in ihrem weiteren Verlauf die Südostgrenze des Plangebietes bildet – schützenswerte Gehölzstrukturen (Biotopkatasterfläche BK-4316-5199). Eine großflächige Brache mit parkartig verteilten Gehölzen verschiedener Altersklassen bildet weiter südlich die Biotopkatasterfläche BK-4316-520. Die genannten Biotope werden durch das Vorhaben nicht signifikant beeinflusst.

Das Plangebiet ist nahezu vollständig versiegelt. Entlang der Weißenburger Straße an der südwestlichen Plangebietsgrenze stehen Straßenbäume, im zentralen Bereich des Plangebietes befinden sich kleinflächige Beete mit Sträuchern und krautartigen Pflanzen. Ein breiter Gebüschaum stockt entlang der südöstlichen Plangebietsgrenze, bleibt jedoch im Zuge der Planung erhalten. Die strauchförmigen Gehölze im zentralen Plangebietsbereich stellen keine potenziellen Winterquartiere für planungsrelevante Tierarten dar, da sie - anders als die Straßenbäume entlang der südwestlichen Gebietsgrenze - keine Höhlen aufweisen können. Aus naturschutzfachlicher Sicht bestehen daher keine Bedenken gegen die Planung, sofern die nachfolgenden Nebenbestimmungen und Hinweise befolgt werden:

### Nebenbestimmungen

1. Die zum Abriss vorgesehenen Gebäude sind unmittelbar vor Beginn der Abbrucharbeiten durch eine fachkundige Person auf Hinweise, die auf ein Vorkommen von Vögeln oder Fledermäusen hindeuten (Vogelnester, Gewölle, Tierkadaver, Fraßreste, Federn, Kot etc.) zu kontrollieren. Sollte ein Vorkommen von Fledermäusen oder planungsrelevanten Vogelarten (Schwalben, Eulen, Falken, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Star) nachgewiesen werden, sind die Arbeiten in dem betreffenden Bereich unverzüglich einzustellen. In diesem Fall ist dann mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Soest (Herr Störmann, Tel. 02921-30-3802) das weitere Vorgehen abzustimmen.
2. Die Vegetationsbestände sind, wie in Kap. 10.3 der Begründung angeführt, nur zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar zu entfernen. Sollte eine Einhaltung dieser Bauzeitenregelung nicht möglich sein, sind die Vegetationsbestände vor der Entfernung durch eine fachkundige Person auf Tiervorkommen zu kontrollieren.

3. Sollte wider Erwarten die Entnahme von Gehölzen mit einem Stammdurchmesser (Brusthöhendurchmesser) von 30cm oder mehr notwendig werden, sind diese Gehölze unabhängig von der Jahreszeit vor der Entnahme durch eine fachkundige Person zu kontrollieren.
4. Die Gebäudekontrollen sowie ggf. die Kontrollen der Gehölze und Vegetationsbestände sind zu protokollieren und das Ergebnis der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Soest vorzulegen.

#### Hinweise

- Der Bauherr darf nicht gegen die im BNatSchG geregelten Verbote zum Artenschutz verstoßen, die u.a. für alle europäisch geschützten Arten gelten (z.B. alle europäischen Vogelarten, alle Fledermäuse, Kammmolch, Laubfrosch). Nach § 44 Abs. 1 ist u.a. verboten, Tiere dieser Arten zu verletzen oder zu töten, sie erheblich zu stören oder ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu beschädigen oder zu zerstören. Bei Zuwiderhandlungen drohen die Bußgeld- und Strafvorschriften der §§ 69 ff. BNatSchG. Die zuständige Untere Naturschutzbehörde kann unter Umständen eine Befreiung gewähren, sofern eine unzumutbare Belastung vorliegt. Weitere Informationen dazu im Internet im FIS Geschützte Arten in NRW unter [www.lanuv.nrw.de](http://www.lanuv.nrw.de) oder bei der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Soest.
- Der Bauherr ist dazu verpflichtet, bei der Bauausführung etwaigen Hinweisen auf vorkommende geschützte Tier- und Pflanzenarten nachzugehen und in diesem Fall unverzüglich die Untere Naturschutzbehörde des Kreises Soest zu informieren.

## 11 Sonstige Belange

### 11.1 Belange des Denkmalschutzes

Innerhalb des Plangebietes befinden sich nach heutigem Kenntnisstand keine Baudenkmale oder denkmalwerte Objekte bzw. Denkmalbereiche gem. §§ 3-5 Denkmalschutzgesetz NRW. Auch Boden- und Gartendenkmale sind nicht bekannt. Aus diesem Grund sind Maßnahmen des Denkmalschutzes oder der Denkmalpflege nicht erforderlich.

Da bei Erdarbeiten Bodendenkmäler zutage treten können ist im Bebauungsplan folgender Hinweis enthalten:

Bei Bodeneingriffen können 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. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt als Untere Denkmalbehörde und / oder der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761/93750; Fax 02761/937520) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NRW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissenschaftliche Erforschung bis zu 6 Monat in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NRW).

### 11.2 Kampfmittel

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind im Plangebiet weder Kampfmittelverdachtsflächen noch Altlasten, Altstandorte oder Altablagerungen bekannt bzw. vorhanden.

### 11.3 Altlasten

Die Westhälfte des Geltungsbereiches ist als Altstandort im Kataster über Altlasten und Altlast-Verdachtsflächen des Kreises Soest unter der Nummer 06-4316-2032 registriert. Dabei

handelt es sich um die ehemalige Tankstelle aus den 1960er Jahren. Altlastenuntersuchungen aus den Jahren 2011 und 2013 haben ergeben, dass der Untergrund mit tankstellen-spezifischen Schadstoffen verunreinigt ist. Eine ergänzende Stellungnahme wurde im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens erstellt (Kleegräfe Geotechnik GmbH, 11.08.2020 / Anlage 3).

Der Bodengutachter stellt hierin fest, dass aufgrund der aktuell gegebenen Versiegelung sowie geringdurchlässiger Böden (Verwitterungslehme) im Untergrund das Schadstoffmobilisierungs- und Grundwasserschädigungspotenzial als mäßig bis gering eingestuft wird.

An Verdachtspunkten durchgeführte Boden- und Bodenluftuntersuchungen ergaben lediglich kleinräumige Auffälligkeiten. Hierbei handelt es sich weitgehend um MKW- sowie geringfügige BTEX-Auffälligkeiten im Bereich des Abscheiders, des Altöltanks sowie z.T. im Bereich des VK-Tanks (vergaserkraftstoff-Tank). Bodenluftuntersuchungen ergaben keinerlei Auffälligkeiten. Bei Beibehaltung der Versiegelung besteht für die Wirkungspfade Boden- Grundwasser, Bodenluft-Mensch sowie Boden-Mensch kein erhöhtes Gefährdungspotenzial.

Um gesunde Wohnverhältnisse im Sinne des § 1 (6) Ziffer 1 BauGB sicherstellen zu können, sind nach Bodenschutzbehörde des Kreises folgende Maßnahmen durchzuführen, die im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt werden:

- Im Rahmen der Baufeldfreimachung sind alle vorhandenen unterirdischen Bauteile (Tanks, Abscheider, Schlammfang) auszubauen. Falls erforderlich, sind die Tanks zu entleeren und zu reinigen. Die punktuellen Verunreinigungen sind durch Bodenaushub zu entfernen.
- Die Belastungsfreiheit der Bau- und Sanierungsgruben ist durch Bodenuntersuchungen (Beweissicherungsproben) hinsichtlich des Parameters MKW zu belegen.
- Der Bodenaushub ist zu untersuchen (Deklarationsanalyse) und ordnungsgemäß zu verwerten bzw. zu beseitigen.
- Diese Arbeiten sind fachgutachterlich zu begleiten und in Form eines Sanierungsberichtes zu dokumentieren. Der Sanierungsbericht ist dem Sachgebiet Bodenschutz des Kreises Soest vorzulegen.
- Die Bodensanierung ist vorab mit dem Sachgebiet Bodenschutz des Kreises Soest abzustimmen.

Bielefeld / Lippstadt, August 2021

**Verfasser:**

**Drees & Huesmann**  
**Stadtplaner PartGmbH**  
Vennhofallee 97  
33689 Bielefeld  
Tel. 05205-72980; Fax -729822  
E-Mail: info@dhp-sennestadt.de