STADTLIPPSTADT

Bebauungsplan Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“

Zusammenfassende Erklärung

Stadt Lippstadt

Fachdienst 61 | Stadtplanung und Umweltschutz

Inhaltsverzeichnis

1 Planungserfordernis 3

2 Planverfahren 5

3 Belange der Umwelt 6

4 Berücksichtigung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung und Ergebnis der Abwägung 8

5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 9

1 Planungserfordernis

Die brachliegende Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes sowie dessen Umfeld stellen eine Mindernutzung sowie gleichzeitig ein erhebliches Entwicklungspotential in der Altstadt von Lippstadt dar. Der Bereich ist nach Feststellung im „Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept“ für das „Quartier Südliche Altstadt“ durch städtebauliche Missstände geprägt, die zu einem großen Teil durch die brachliegende Güterbahnhofsfläche ausgelöst und verstärkt wurden. Bei Nicht-Durchführung der Planung könnte es zu einer Verstetigung der Abwärtsspirale kommen, sodass die strukturellen Defizite in den betroffenen Bereichen weiter zunehmen. Der durch Brachfläche und andere Brüche bereits stark perforierte Stadtkörper droht weiter zu zerfallen, wodurch die Barriere zwischen Altstadt und südlicher Kernstadt weiterwächst. Vor dem Hintergrund dieses negativen Entwicklungstrends wird auch die Wiedernutzbarmachung der vorhandenen Flächenpotenziale sowie die erforderliche Trendwende immer unwahrscheinlicher. Gleichzeitig führen die städtebaulichen Missstände und ausbleibende Entwicklungen im Quartier dazu, dass auch die Funktion als Wohnstandort zunehmend gefährdet ist. Das Erfordernis der Planung im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB ist somit gegeben, da die Fläche ohne eine Bauleitplanung weiterhin brachliegen würde, die Entwicklung nicht umgesetzt werden könnte und die vorhandenen städtebaulichen Missstände nicht beseitigt werden könnten. Die städtebauliche Entwicklung dieser Fläche knüpft direkt an die Planungsleitlinien des § 1 Abs. 5 BauGB insbesondere an den Vorrang der Innenentwicklung an und liegt im allgemeinen öffentlichen Interesse.

Der Bereich des Bebauungsplans Nr. 313 umfasst einen Großteil der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes. Mit der Entscheidung des Rates gegen eine großflächige Einzelhandelsnutzung auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs wurde rund um das „Quartier Südliche Altstadt“ im Jahr 2013 ein neuer umfassender Planungsprozess begonnen.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Jahr 2015 hat sich der erforderliche Neubau der Stadtverwaltung Lippstadt gemeinsam mit der Errichtung eines Lebensmittelmarktes zur Sicherstellung der innerstädtischen Versorgung sowie die Etablierung einer ergänzenden Mischnutzung als geeignete Nutzungsperspektive für die Brachfläche herausgestellt.

Auf Grundlage dieser Gegebenheiten wurde 2019 ein anonymer, zweiphasiger Wettbewerb, mit 20 aus Stadtplanerinnen und Stadtplaner sowie Architektinnen und Architekten bestehenden Teams durchgeführt. Ziel war es, auf städtebaulicher Ebene eine innovative und nachhaltige Nutzungsperspektive für den Kernbereich des QSA (Güterbahnhof und Umgebung) sowie auf hochbaulicher Ebene einen Vorentwurf für das neue Verwaltungsgebäude zu entwickeln. Der städtebauliche Entwurf wurde vom Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Lippstadt als Planung nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB

beschlossen und bildet damit die wesentliche Planungsperspektive für den Kernbereich des Quartiers auf Rahmenplan-Ebene ab.

Auf Grundlage dessen werden mit dem Bebauungsplan Nr. 313 folgende planerische Ziele verfolgt:

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Erschließung des Güterbahnhofgeländes, insbesondere o zum Bau der Jakob-Koenen-Straße zwischen Bahnhofstraße und Klosterstraße
    - zur Verlängerung und Anbindung der Cappelstraße an die Jakob-Koenen-Straße
    - zur Herstellung einer rückwärtigen Erschließung der südlich der Hospitalstraße gelegenen Grundstücke über das ehemalige Güterbahnhofgelände
    - zur Abwicklung der Ver- und Entsorgungsanforderungen an das Plangebiet
- Planungsrechtliche Umsetzung der Inhalte des nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossenen städtebaulichen Rahmenplans für das QSA, insbesondere o zur Errichtung des Neubaus der Stadtverwaltung inkl. Parkierungsanlagen
    - Bau eines Mobilitäts-Hubs
    - Realisierung eines großflächigen Lebensmittelmarktes mit Mischnutzungen in den Obergeschossen
    - zur Erstellung eines Quartiersplatzes zwischen Hospitalstraße und Neubau der Stadtverwaltung
    - Nutzungsgemischte Bebauung der rückwärtigen Bereiche der Grundstücke südlich der Hospitalstraße
    - zum Bau eines Parkhauses für das angrenzende Krankenhaus
    - städtebauliche Neuordnung und nutzungsgemischte Bebauung des Baublocks südlich der Bahnhofstraße
- Angemessene Fortentwicklung der Stadtstruktur auf dem Güterbahnhofgelände unter Berücksichtigung der vorhandenen Stadtgestalt und den Anforderungen der geplanten Nutzungen auf dem Güterbahnhofgelände.

2 Planverfahren

Das Planverfahren nahm folgenden Verlauf:

- Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB am 11.05.2015
- Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB vom 17.06.2017 bis 22.07.2017
- Anliegergespräch am 21.06.2027
- Bürgergespräch gem. § 3 Abs. 1 BauGB am 29.06.2017
- Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 vom 12.09.2022 bis 21.10.2022
- Satzungsbeschluss am 13.02.2023

3 Belange der Umwelt

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 313 liegt in der Gemarkung Lippstadt, Flurnummern 7 und 10 am südwestlichen Rand der Altstadt. Er umfasst das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs, Teile der Südlichen Umflut, die Flurstücke südlich der Bahnhofstraße bis zum Südertor, die südlichen Bereiche der Parzellen der Hospitalstraße sowie die Klosterstraße zwischen Stirper Straße und dem Parkplatz P2 Dreifaltigkeits-Hospital mit einer Größe von insgesamt 6,2 ha.

Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs wurde von baulichen Anlagen inklusive der Schienen freigeräumt und stellt derzeit eine innerstädtische Brachfläche dar, die in Teilen als temporäre Stellplatzanlage genutzt wird. Aufgrund der Vornutzung des Geländes (Güterbahnhof und Tankstellen) sind hinsichtlich von Altlasten bodenschutzrechtliche Aspekte bei der Planung zu berücksichtigen. Vier sogenannte Hotspots (ehem. Esso- und BP-Tankstellen sowie ein Ölkeller und ein Tanklager) wurden bereits in den letzten Jahren hinsichtlich der festgestellten Belastungen saniert. Eine Untersuchung ergab, dass die noch vorhandenen Belastungen kein Sanierungserfordernis vor dem Hintergrund der derzeitigen Nutzung und der geplanten Folgenutzung begründen.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“ ist eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt sowie ein entsprechender Umweltbericht erarbeitet worden. Dabei sind die Umweltbelange ermittelt und geprüft worden. Die bei Umsetzung des Vorhabens zu erwartenden Umweltauswirkungen wurden bewertet.

Es ist überwiegend mit geringen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu rechnen, die durch die festgesetzten Maßnahmen vermindert bzw. ausgeglichen werden. Die unvermeidbaren Auswirkungen sind vor dem Hintergrund ihrer Intensität und den festgesetzten Maßnahmen zur Minderung und zum Ausgleich in Abwägung mit den Planungszielen als notwendigerweise vertretbar einzustufen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Fläche im Siedlungskern durch die Vornutzung als Güterbahnhof bereits anthropogen überprägt ist und alternative Flächen dieser Größe und Qualität mit weniger Restriktionen nicht zur Verfügung stehen oder nicht zur Umsetzung der Planungsziele geeignet sind sowie dass ein kompletter Verzicht auf eine Entwicklung der Fläche die städtebaulichen Missstände im Plangebiet und dessen Umfeld durch die städtebaulich-funktionalen Auswirkungen der Brachfläche noch verstärken würde.

Die baubedingten Auswirkungen sind überwiegend gering, teilweise gering bis mittel. Hier sind die deutlichen Vorbelastungen durch die bestehende Nutzung bzw. die ehemalige Nutzung als Güterbahnhof zu berücksichtigen (Stichwort „Natur auf Zeit“, Altlastenproblematik). Naturschutzrechtliche Eingriffe sind vor diesem Hintergrund ausgleichbar.

Die betriebsbedingten Auswirkungen sind insgesamt als gering zu beschreiben. Im Vordergrund steht hier die deutliche Aufwertung des Quartiers in Verbindung mit einer besseren Nahversorgung, Parkplatzsituation und Freiraumsituation.

Die insbesondere durch den Bahnverkehr hervorgerufenen Lärmbelastungen führen jedoch zu Beeinträchtigungen im Quartier, so dass hier Minimierungsmaßnahmen erforderlich sind.

Schutzgut	**Baubedingte Auswirkungen**	**Betriebsbedingte Auswirkungen**	**Minderungsmaß-nahmen**	**Erheblichkeit**
Mensch	gering bis mittel	positiv (allgemein) negativ (Verkehrs-zunahme)	erforderlich (v.a. Lärm)	ja (Maßnahmen erforderlich)
Biotope	gering bis mittel	gering	erforderlich (Begrünung)	ja (Ausgleich)
Tiere	gering bis mittel	gering	erforderlich (Arten-schutz)	nein
Boden	gering bis mittel	gering	erforderlich (Bodenschutzkon zept)	nein
Wasser	gering	gering	erforderlich (Entwässerungsk onzept)	nein
Klima/Luft	gering	gering	erforderlich, multi-funktional	nein
Landschaftsbild	gering	gering	erforderlich, multi-funktional	nein
Kultur- und Sachgüter	gering	gering	erforderlich	nein

4 Berücksichtigung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung und Ergebnis der Abwägung

Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurden Stellungnahmen zu den Themen Verkehrsführung und -belastung sowie Bestandsbebauungen und Errichtung eines Lebensmittelmarktes abgegeben. Die in den Stellungnahmen geäußerten Bedenken konnten durch die Erläuterung des Verkehrskonzeptes, des Einzelhandelskonzeptes sowie die Darstellung der planerischen Ziele der Gesamtentwicklung ausgeräumt bzw. abgewogen werden.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind keine Stellungnahmen eingegangen.

Behördenbeteiligung

Im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurden Stellungnahmen in diversen Bereichen abgegeben. Im Wesentlichen waren die Belange des Denkmalschutzes, Gewässerschutzes, Bodenschutzes, Immissionsschutzes sowie Naturschutzes betroffen. Die in diesen Stellungnahmen angesprochenen Belange finden in den Inhalten des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes Berücksichtigung oder konnten durch entsprechende Sachdarstellung insb. der planerischen Ziele der Gesamtentwicklung ausgeräumt bzw. abgewogen werden. Im Einzelnen wird auf die Abwägungstabelle verwiesen.

Im Rahmen der förmlichen Behördenbeteiligung sind erneut Stellungnahmen zu den Bereichen des Immissionsschutzes und des Denkmalschutzes eingegangen. Diese konnten abgewogen werden, sodass keine Änderung der Planung erforderlich war.

5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Vor dem Hintergrund der Zielsetzungen und unter Berücksichtigung der vorhandenen Strukturen in der Umgebung wird ein Verzicht auf das Vorhaben (Null-Variante) der planerischen Zielsetzung nicht gerecht.

Die Umsetzung der Nullvariante würde die bestehende Nutzung als Parkplatz sowie Brachfläche/Grünfläche fortsetzen. Dieses kommt zwar den Pendlern (günstiger Parkraum) jedoch auch in geringem Maße der Natur zu Gute. In der Bewertung sind hier aber keine besonderen Standortvorteile abzuleiten, die gegenüber den positiven Begründungen eines innerstädtischen Wohn- und Verwaltungsquartiers überwiegen. Die Nullvariante ist somit nicht zielführend. Ein Belassen der Brachfläche würde in Zukunft die bereits vorhandenen städtebaulichen Missstände verstärken (s. ISEK).

Eine zunächst verfolgte Planungsalternative war die Entwicklung einer großflächigen Einzelhandelsnutzung auf dem Güterbahnhofsgeländes. Im Jahr 2013 sprach sich der Rat der Stadt Lippstadt allerdings gegen diese Entwicklung aus, um eine bewusste Entscheidung zum Schutz und Erhalt des zentralen Versorgungsbereiches ‚Innenstadt‘ zu treffen.

Hinsichtlich weiterer Planungsalternativen hat sich im Rahmen einer Machbarkeitsstudie im Jahr 2015 der erforderliche Neubau der Stadtverwaltung Lippstadt gemeinsam mit der Errichtung eines Lebensmittelmarktes sowie die Etablierung einer ergänzenden Mischnutzung als geeignete Nutzungsperspektive für die Brachfläche herausgestellt. Auf Grundlage dieser Gegebenheiten wurde 2019 ein städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb durchgeführt. Hier wurden verschiedenen Planungsvarianten auf Grundlage der Machbarkeitsstudie betrachtet und unter Abwägung aller Belange die sinnvollste Variante ausgewählt. Weiterhin wurden Planungsaufträge für die Freianlagen (insb. Quartiersplatz), die Straßenplanung sowie die Entwässerungsplanung erteilt und auch hier eine detaillierte Betrachtung verschiedener Planungsmöglichkeiten auf Entwurfsebene gegeneinander abgewogen.

Lippstadt, 03.04.2023

gez. Schalkowski