STADTLIPPSTADT

Bebauungsplan Nr. 313
„Jakob-Koenen-Straße“

Begründung und Umweltbericht

Teil 1 - Begründung

Verfahrensstand:

Rechtskraft 12.07.2023

Stadt Lippstadt

Fachdienst 61 | Stadtplanung und Umweltschutz

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Planungsvorgaben 5

1.1 Räumlicher Geltungsbereich 5

1.2 Planerische Rahmenbedingungen 6

1.2.1 Regionalplan 6

1.2.2 Flächennutzungsplan 6

1.2.3 Bebauungsplan und sonstige baurechtliche Rahmenbedingungen 7

1.3 Derzeitiger Zustand des Plangebietes und seiner Umgebung 9

1.4 Verkehr 11

1.5 Planverfahren 12

2 Planungserfordernis, Planungsziele und städtebauliches Konzept 13

2.1 Planungserfordernis 13

2.2 Planungsziele und städtebaulicher Rahmenplan 13

3 Festsetzungen zur baulichen Nutzung 17

3.1 Art der baulichen Nutzung 17

3.1.1 Urbane Gebiete 17

3.1.2 Kerngebiet 19

3.1.3 Sonstiges Sondergebiet 20

3.1.4 Flächen für den Gemeinbedarf 21

3.2 Maß der baulichen Nutzung, Dachform und –neigung 23

3.2.1 Grundflächenzahl (GRZ) 23

3.2.2 Höhe baulicher Anlagen 24

3.3 Überbaubare Grundstücksfläche 26

3.4 Bauweise 28

3.5 Stellplätze, Zufahrten, Garagen und Nebenanlagen 29

3.6 Gestaltungsvorschriften 30

4 Sonstige Festsetzungen 34

4.1 Höhenlage Grundstücke 34

5 Verkehr 35

5.1 Externe Erschließung 35

5.2 Ergebnis Verkehrsgutachen 35

5.3 Interne Erschließung 36

5.4 Öffentlicher Nahverkehr 40

5.5 Fuß- und Radverkehr 41

5.6 Quartiersplatz 41

5.7 Baustellenverkehr 42

6 Ver- und Entsorgung 43

6.1 Versorgung 43

7 Entsorgung 44

7.1 Schmutzwasserentsorgung 44

7.2 Regenwasserentsorgung 44

7.3 Abfallentsorgung 45

8 Einzelhandel 46

9 Belange der Umwelt 48

9.1 Umweltprüfung und Umweltbericht 48

9.2 Grün- und Pflanzflächen 49

9.3 Eingriffsbilanzierung 52

9.4 Hochwasserschutz 52

9.5 Artenschutz 53

9.6 Immissionsschutz 54

9.6.1 Verkehrslärm 54

9.6.2 Gewerbelärm 64

9.6.3 Gesamtbetrachtung Lärmimmissionen 66

9.6.4 Lichtimmissionen 67

9.7 Klimaschutz und Klimaanpassung 67

9.8 Bodenschutz 69

9.8.1 Altlasten 69

9.8.2 Bodenmanagement 73

9.8.3 Schutzgut Boden 75

10 Sonstige Belange 76

10.1 Denkmalschutz 76

10.2 Abstandsflächen 80

10.3 Kampfmittel 82

11 Bodenordnung 83

12 Flächenbilanz 84

1 Allgemeine Planungsvorgaben

Am 11.05.2015 hat der Rat der Stadt Lippstadt einen Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“ gefasst. Ziel der Bauleitplanung ist die Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs sowie dessen Umfeld. Auf der Fläche ist die Neuerrichtung des Stadthauses der Stadtverwaltung Lippstadt, die Realisierung eines Lebensmittelsupermarktes inklusive Mischnutzung in den Obergeschossen sowie den für die Nutzungen erforderlichen Stellplatzanlagen geplant. Das Gebiet soll durch die neu zu bauende Jakob-Koenen-Straße erschlossen werden und ist Teil des Quartiers Südliche Altstadt.

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

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. Der Geltungsbereich umfasst insgesamt 6,2 ha und ergibt sich aus der Abbildung 1.

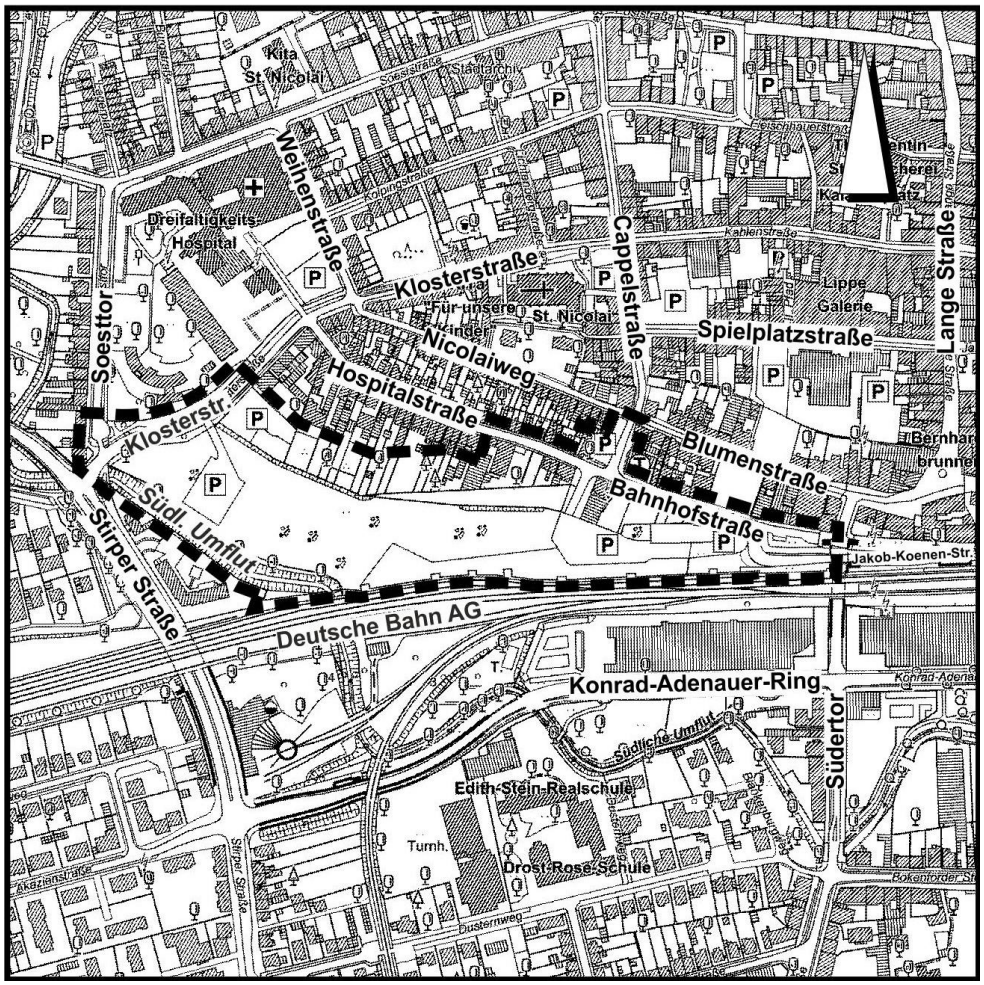


Abb. 1 | Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 313

1.2 Planerische Rahmenbedingungen

1.2.1 Regionalplan

Das Plangebiet befindet sich im Geltungsbereich des rechtskräftigen Regionalplanes für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Kreis Soest und Hochsauerlandkreis und ist als allgemeiner Siedlungsbereich festgelegt. Hiermit wird die Nutzung der Fläche für die geplanten Entwicklungen gewährleistet. Die südlich angrenzende Bahntrasse wird im Regionalplan als Schienenweg festgelegt.

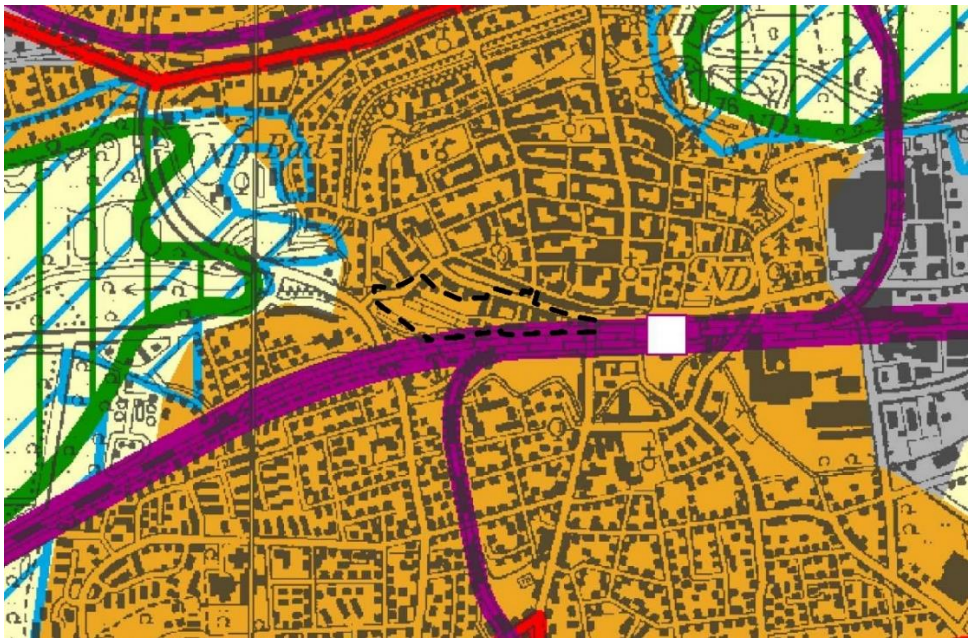


Abb. 2 | Auszug aus dem Regionalplan Arnsberg

1.2.2 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Lippstadt ist der Bereich Güterbahnhof als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Die Bereiche Hospitalstraße und Bahnhofstraße sind als gemischte Bauflächen dargestellt. Des Weiteren ist noch eine veraltete Trassenplanung als Lückenschluss zwischen Bahnhofstraße und Stirper Straße als Verkehrsfläche dargestellt. Zur Umsetzung der angedachten Planung ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Diese erfolgt im Rahmen der derzeit laufenden Neuaufstellung des gesamten Flächennutzungsplanes der Stadt Lippstadt. In dem Verfahren wurde die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB abgeschlossen. Es ist davon auszugehen, dass zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses über den Bebauungsplan Nr. 313 auch das Verfahren zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes abgeschlossen sein wird. Wesentliche Änderungen in diesem Bereich werden die Darstellung des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes sein, die zukünftig im westlichen Bereich als gemischte Baufläche und im östlichen Bereich als Fläche für den Gemeinbedarf nach § 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB für öffentliche Verwaltungen dargestellt werden.

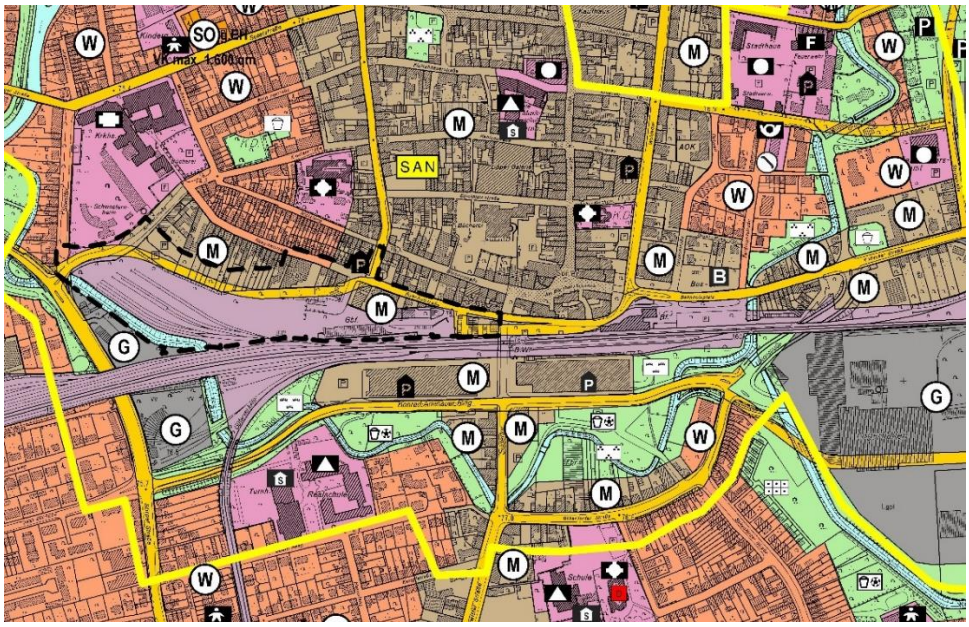


Abb. 3 | Auszug aus dem Flächennutzungsplan

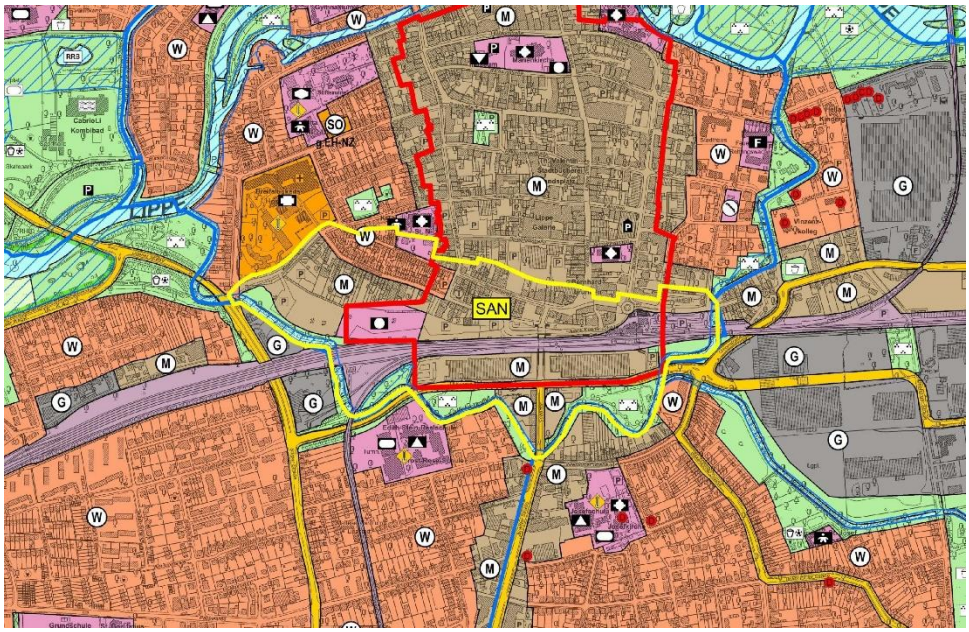


Abb. 4 | Auszug aus dem Flächennutzungsplan in Neuaufstellung

1.2.3 Bebauungsplan und sonstige baurechtliche Rahmenbedingungen

Die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmt sich im Planbereich derzeit im Wesentlichen nach § 34 BauGB. Im östlichen Bereich überlagert der Bebauungsplan Nr. 313 den südwestlichen Teil des Bebauungsplanes Nr. 136. Für diesen Bereich des Bebauungsplans Nr. 136 ist ein Mischgebiet festgesetzt u.a. mit Ausschlussfestsetzungen für Tankstellen und bestimmte Vergnügungsstätten.

An den Bebauungsplan Nr. 313 grenzen folgende Bebauungspläne an:

- Bebauungsplan Nr. 1a-3 im Nordwesten:
  Festsetzung als Sondergebiet (Krankenhaus)

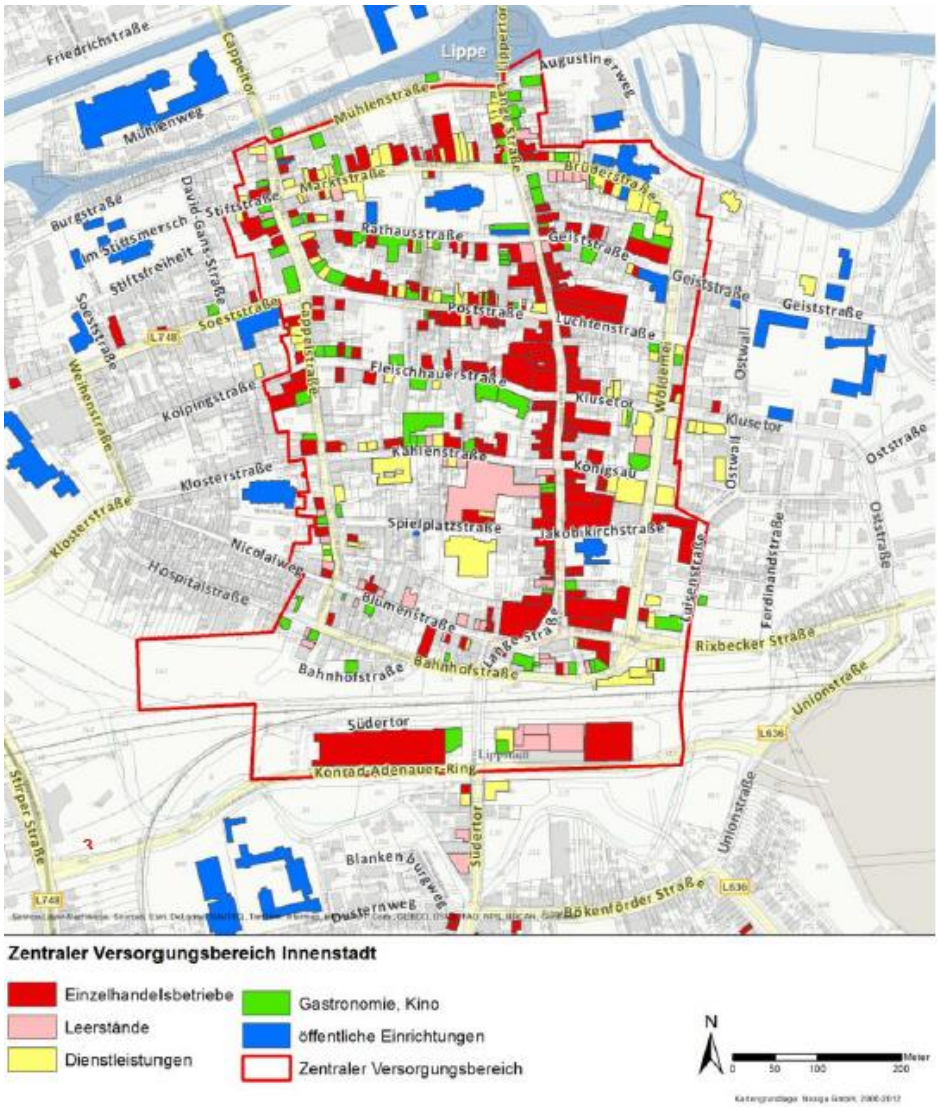
- Bebauungsplan Nr. 130 im Südosten:
  Festsetzung als Kerngebiet, Mischgebiet, Allgemeines Wohngebiet (u.a. mit Ausschlussfestsetzungen für Tankstellen)
- Bebauungsplan Nr. 315 im Nordosten:
  Festsetzung als Urbanes Gebiet (u.a. mit Ausschlussfestsetzungen für bestimmte Vergnügungsstätten), Kerngebiet (u.a. mit Ausschlussfestsetzungen für Tankstellen)

Abb. 5 | Auszug aus den Bebauungsplänen Nr. 1a, 130, 136, 315

Der gesamte Planbereich liegt im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung für die historische Altstadt von Lippstadt, welche detaillierte Festsetzungen enthält, die der Wahrung und positiven Weiterentwicklung der historischen Altstadtstruktur dienen sollen. Zur Integration der Gestaltungssatzung in den vorliegenden Bebauungsplan wird auf Kapitel 3.6 verwiesen.

Der östliche Teilbereich des Plangebietes überlagert den Abgrenzungsbereich der planfestgestellten Südertorunterführung. Dieser Bereich ist durch die Planfeststellung nicht grundsätzlich der kommunalen Planungshoheit der Stadt Lippstadt entzogen. Vielmehr dürfen etwaige planungsrechtliche Festsetzungen in diesem Bereich nicht den Inhalten der Planfeststellung widersprechen. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 313 stehen nicht im Widerspruch zu den Inhalten des Planfeststellungsbeschlusses.

Große Teile des Plangebietes liegen innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt der Stadt Lippstadt und stehen gemäß Zielsetzung des Einzelhandelskonzeptes daher jeglicher Einzelhandelsnutzungen insbesondere mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten offen. Der westliche Teil des Plangebietes liegt derzeit nicht mehr im zentralen Versorgungsbereich. Nähere Ausführungen zum Thema Einzelhandel sind in Kapital 8 enthalten.



Quelle: BBE-Erhebungen

Abb. 6 | Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt aus dem Einzelhandelskonzept 2016

1.3 Derzeitiger Zustand des Plangebietes und seiner Umgebung

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. Die Fläche wurde nach einer Entbehrlichkeitsprüfung gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz von den Bahnbetriebszwecken freigestellt und befindet sich mittlerweile im Eigentum der Stadt Lippstadt.

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 aktuelle Untersuchung ergab, dass die noch vorhandenen Belastungen kein Sanierungserfordernis vor dem Hintergrund der derzeitigen Nutzung und der geplanten Folgenutzung begründen. Einzelheiten sind in Kapitel 9.8 dargestellt.

Die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs stellt sich derzeit als ungenutzter, identitätsloser Raum dar, der keinen baulichen und funktionalen Bezug zur restlichen Altstadt hat. Er verfügt über keine Gestaltung und ist ausschließlich als ungenutzte Brachfläche zu erkennen, die weder zugänglich noch erlebbar ist. Bei der Fläche handelt es sich jedoch um eine bedeutsame Entwicklungsfläche für die Lippstädter Altstadt.

Nördlich wird das Güterbahnhofsareal von der geschlossenen Blockrandbebauung der Hospitalstraße begrenzt. Östlich und westlich grenzen die Kloster- und Bahnhofsstraße das Gebiet ab und im Süden verläuft die Bahntrasse. Der Bereich Hospitalstraße ist durch eine Mischnutzung geprägt. Gleiches gilt für den Bereich Klosterstraße, der in Teilen auch als Stellplatzanlage für das angrenzende Krankenhaus (Dreifaltigkeits-Hospital) genutzt wird. Der Bereich Bahnhofstraße war auch durch eine Mischnutzung geprägt. Die Grundstücke wurden in den letzten Jahren zur Neuentwicklung von einem Eigentümer Stück für Stück bis auf einzelne Flächen arrondiert und der bestehende abgängige Gebäudebestand abgerissen, sodass ein Großteil des Bereiches derzeit brachliegt.

Südlich des Planbereiches grenzen die noch genutzten Bahnflächen (Hamm-Paderborn, WLE-Linie) sowie die Südliche Umflut und der Neubau einer Asylbewerber-Unterkunft an. Diese stellen eine klare Zäsur im Stadtraum dar. Querungen sind im Umfeld des Güterbahnhofs an der Stirper Straße und städtebaulich attraktiv am Südertor möglich. Südlich der Bahnlinien liegen mit dem Südertor West und Südertor Ost zwei multifunktional genutzte Fachmarktzentren (Handel, Dienstleistung, Gastronomie, Kino) sowie ein Zugdepot der WLE. Östlich des Planbereichs grenzt das Gelände des Dreifaltigkeits-Hospitals an. Nördlich überwiegt im Bereich der Hospitalstraße die Wohn- und Mischnutzung. Im Bereich Bahnhofstraße ist angrenzend eine Mischnutzung prägend. Hier wird die Bedeutung der Bahnhofstraße als Nebenlage zur Haupteinkaufsstraße (Lange Straße) deutlich, die östlich in einem Nord-Süd-Verlauf angrenzt.

Abb. 7 | Luftbild des Plangebietes mit Umfeld

1.4 Verkehr

Das Plangebiet grenzt an vorhandene Tempo 30 Zonen. Die Cappelstraße (Tempo 30-Strecke) sowie die Bahnhofstraße (Tempo 50) sind Teil des innerstädtischen Verkehrsrings und ausschließlich im Einrichtungsverkehr befahrbar. Die Hospital- sowie die Klosterstraße verfügen über eine Verbindungs- und Erschließungsfunktion, wobei die Klosterstraße zusätzlich als Altstadteingang bezeichnet werden kann und an das übergeordnete Verkehrsnetz Lippstadts anschließt.

Der Knotenpunkt Cappelstraße/Bahnhofstraße/Hospitalstraße ist als abknickende Vorfahrt für den Verkehr (aus der Cappelstraße kommend in Richtung Bahnhofstraße fahrend) geregelt. Am Knotenpunkt Hospitalstraße/Klosterstraße gilt die Regelung „rechts vor links“. Am Knotenpunkt Klosterstraße/Udener Straße/Striper Straße wird die Verkehrssituation über eine Lichtsignalanlage geregelt. Hier wird außerdem an das Netz der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Lippstadt angeschlossen.

Die Hospitalstraße unterliegt einem erheblichen Verkehrsdruck, der sich durch stockenden Verkehr und einen erhöhten Lärmpegel äußert. Die Breite der Straße ist für eine derart hohe Belastung nicht ausgelegt. Gleiches gilt für die Bahnhofstraße. In der Klosterstraße lässt diese Verkehrsproblematik nach. Von den Straßen geht eine hohe Lärmbelastung aus, die zu erheblichen Störungen und Problemen bei den Anwohnerinnen und Anwohnern führt. Die Ost-West-Verbindung über die Hospital- und die Bahnhofstraße ist nicht nur aus lärmtechnischen Gründen ein Problem, sondern auch im Hinblick auf die Gestaltung und Befahrbarkeit der Straßen als städtebaulicher Missstand einzustufen.

Abb. 8 | Bestandsstraßennetz südliche Altstadt

1.5 Planverfahren

Im Jahr 2015 wurde ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“ gefasst. Der Geltungsbereich wurde vor Beginn der öffentlichen Auslegung im nordwestlichen Bereich verkleinert. Die Planung wird im Vollverfahren gem. §§ 2ff. BauGB durchgeführt. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 128 „Verlängerte Bahnhofstraße“ wurde aufgehoben.

Das formelle Planverfahren nahm bisher folgenden Verlauf:

- Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB am 11.05.2015
- Frühzeitige Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB vom 17.06.2017 bis 22.07.2017
- Bürgergespräch gem. § 3 Abs. 1 BauGB am 29.06.2017
- Öffentliche Auslegung § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs-2 BauGB vom 12.09.2022 bis 21.10.2022 (Fristverlängerung für die Deutsche Bahn AG bis zum 21.11.2022)
- Satzungsbeschluss gem. § 10 Abs. 1 BauGB am 13.02.2023
- Rechtskraft gem. § 10 Abs. 3 BauGB am 12.07.2023

Weiterhin haben im Rahmen des Planungsprozesses für das „Quartier Südliche Altstadt“ (u.a. Erstellung eines „Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes“ (ISEK QSA)), welches das Güterbahnhofareal sowie die umliegenden Flächen umfasst diverse informelle Bürgerbeteiligungen in analoger und digitaler Form stattgefunden.

2 Planungserfordernis, Planungsziele und städtebauliches Konzept

2.1 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. 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.

2.2 Planungsziele und städtebaulicher Rahmenplan

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. Nach Durchführung des Verhandlungsverfahrens wurden die Wettbewerbssieger mit der weiteren städtebaulichen Planung für das Quartier sowie der hochbaulichen Planung für den Stadthausneubau beauftragt. Weiterhin wurden Planungsaufträge für die Freianlagen (insb. Quartiersplatz), die Straßenplanung sowie die Entwässerungsplanung erteilt. Fachlich begleitet wird das Projekt ebenfalls durch den Gestaltungsbeirat der Stadt Lippstadt, der die architektonische Qualität und den angemessenen Umgang mit dem baukulturellen Erbe der Altstadt sicherstellt.

Der städtebauliche Rahmenplan wurde nach dem Wettbewerb im Jahr 2020 durch das Studio-Schultz-Granberg und die Stadt Lippstadt weiterentwickelt und vom Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Lippstadt als Planung nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Er bildet damit die wesentliche Planungsperspektive für den Kernbereich des QSA auf Rahmenplan-Ebene ab. Dieser städtebauliche Rahmenplan bildet den Mittelpunkt des gesamten QSA mit dem Ziel den Güterbahnhof als nutzungsgemischten Stadtraum für Lippstadt zurück zu gewinnen und eine Impulswirkung auf umliegende Gebiete und einen positiven Einfluss auf die Nachbarschaft zu haben.

Die Planungsschritte wurden dabei stets durch die Einbindung der Öffentlichkeit begleitet, um jeweils eine Rückkopplung zu den Bürgerinnen und Bürgern zu erhalten und die Planung zielgerichtet und auf Basis eines breiten Konsenses weiterzuentwickeln. So haben im Rahmen des Planungsprozesses für das QSA verschiedene Formate der Bürgerbeteiligung stattgefunden (u.a. Impulsbeteiligung am Tag der Städtebauförderung 2015, Bürger- und Anliegergespräche 2017, Bürgerdialog 2017, Ausstellung Wettbewerbsergebnis 2019, Online-Beteiligung zum ISEK QSA 2021).

Abb. 9 | Rahmenplan Quartier Südliche Altstadt (Stand: 2022)

Das Plangebiet wird im Wesentlichen durch die Jakob-Koenen-Straße als Lückenschluss zwischen Bahnhof- und Klosterstraße mit Anschluss an die Cappelstraße erschlossen. Der sog. Stadthausboulevard an der Grenze zu den Grundstücken der Hospitalstraße, bildet einerseits die interne Erschließung im Bereich der rückwärtigen Bebauung der Hospitalstraße sowie die Erschließung der Nutzungen im Bereich Güterbahnhof (insb. Lebensmittelmarkt und Stadtverwaltung, Parkhaus Krankenhaus) und andererseits eine verkehrsberuhigte Wegeverbindung zwischen Innenstadt, Verwaltung und Dreifaltigkeits-Hospital. Er hat Anschluss an den Kreisverkehr an der Klosterstraße sowie an die Jakob-Koenen-Straße.

Der städtebauliche Rahmenplan gibt vor, dass die Stadtverwaltung, welche in drei Baukörper aufgeteilt ist, den zentralen Ankerpunkt des Gebietes bildet und somit eine größtmögliche Bahnhofs- und Stadtnähe erlaubt. Durch ihre Verortung im östlichen Bereich des Grundstücks werden Wege zu anderen öffentlichen Einrichtungen verkürzt und die Chance auf hohe Qualitäten für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer bei bester Anbindung an die Straßeninfrastruktur ist gewährleistet.

Die Stadtverwaltung, der Lebensmittelmarkt mit Mischnutzungen sowie die beiden Parkhäuser bilden ein zusammenhängendes Ensemble mit visueller Präsenz zur südlich liegenden Bahntrasse. Ein Mobilitätshub am Haupteingang des Stadthauses verdeckt die Rückseiten der beiden Gebäude an der Ecke Hospitalstraße/Cappelstraße und kann einen wesentlichen Schritt in Richtung Mobilitätswende schaffen. Die geplanten Nutzungen bedingen größere Gebäudekubaturen, die über das überwiegend vorhandene Maß der historischen kleinteiligen Bebauung der Lippstädter Altstadt hinausgehen. Aus diesem Grund sollen die Bauvolumen aufgeschnitten und gegliedert werden (insb. Stadtverwaltung) und durch Aufbrechen der klaren rechtwinkligen Gebäudestrukturen sowie unterschiedlichen Gebäudehöhen in den Stadtkörper eingepasst werden. So kann die Umsetzung der Planungsziele und gleichzeitig eine angemessene Fortentwicklung der Stadtstruktur sichergestellt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Güterbahnhof an sich nicht durch eine kleinteilige Bebauung vorgeprägt ist, sich in Innenstadtrandlage befindet und bisher nicht als Teil des zusammenhängenden Altstadtgefüges erkennbar ist. Die geplante Nutzung und die Lage widerspiegelnde, an die Altstadt angepasste, aber dennoch abweichende stadtgestalterische Disposition dieses Bereiches ist somit als städtebaulich verträglich und angemessen zu bewerten. Zusätzlich entsteht hierdurch eine lärmabschirmende Wirkung für die dahinterliegenden Altstadtbereiche hat.

Auf der südlichen Seite der schmalen Parzellen der Hospitalstraße sind weitere Bebauungen zur Mischnutzung geplant, die den Baublock Hospitalstraße schließen und gleichzeitig einen Übergang von der kleinteiligen Bestandsbebauung an der nördlichen Hospitalstraße zu den geplanten größeren Baukubaturen auf dem Güterbahnhofgelände schaffen.

Das Herzstück des Quartiers bildet der klar gefasste Quartiersplatz als Scharnier zwischen Stadthaus und bestehendem Quartier, der durch seine Gestaltung und Größe eine flexible und nutzer/-innenorientierte Bespielung zulässt. Der Platz funktioniert als Treff- und Gelenkpunkt und bietet mit einem Rain Garden Anziehungskraft für die Bewohnerinnen und Bewohner Lippstadts. Westlich des Platzes befindet sich das Depot des Stadtmuseums im Bestandsgebäude eines alten Produktionsstandortes in der Hospitalstraße. Auch der restliche Bereich des alten Produktionsstandortes, der als ehemalige KZ-Außenstelle auch kulturgeschichtliche Bedeutung hat, soll nachgenutzt werden, ist jedoch im Gebäudebestand

abgängig. Die konkrete Nutzungsperspektive steht noch nicht fest und soll gemeinsam mit den Lippstädter Bürgerinnen und Bürgern entwickelt werden (siehe Kapitel 10.1).

Der Bereich südlich der Bahnhofstraße soll städtebaulich neu geordnet werden. Durch eine geschlossene Blockrandbebauung soll ein nutzungsgemischter Bereich entstehen, der durch eine Gasse einmal aufgebrochen wird. Dieser Bereich bildet den Auftakt des Quartiers von Osten, sodass im östlichen Teil ein Kopfgebäude entstehen kann. Hinsichtlich der baulichen Kubatur wird weiterhin ein Anschluss an den Bereich nördlich der Bahnhofstraße sowie über die Cappelstraße an das neue Ensemble auf dem Güterbahnhof geschaffen. Somit müssen die planerischen Festsetzungen eine stadtgestalterische Vermittlung zwischen den angrenzenden Bereichen ermöglichen.

Dies vorausgeschickt werden mit dem Bebauungsplan Nr. 313 folgende planerische Ziele verfolgt:

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Erschließung des Güterbahnhofgeländes, insbesondere
    - 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
    - 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.

3 Festsetzungen zur baulichen Nutzung

Mit den Festsetzungen zur baulichen Nutzung sollen die Planungsziele und das hierfür entwickelte und beschlossene städtebauliche Konzept umgesetzt werden. Um differenzierte Nutzungen im Gebiet zu ermöglichen und den Planbereich sinnvoll zu gliedern, werden Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung sowie zur Bauweise getroffen. Ergänzend hierzu werden u.a. Festsetzungen zu Stellplätzen, Garagen und Einfahrten und zur baulichen Gestaltung getroffen. Auch diese Festsetzungen dienen der Umsetzung der Planungsziele.

3.1 Art der baulichen Nutzung

Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzungen werden Urbane Gebiete gem. § 6a BauNVO, ein Kerngebiet gem. § 7 BauNVO sowie ein Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO und Gemeinbedarfsflächen wie folgt festgesetzt:

3.1.1 Urbane Gebiete

Abgeleitet aus der vorhandenen Siedlungs- und Nutzungsstruktur des südlichen Kernstadtrandbereichs sowie der geplanten baulichen Nutzung werden für das Plangebiet im nördlichen Bereich Urbane Gebiete wie folgt festgesetzt:

a) Zulässig sind:
   1. Wohngebäude
   2. Geschäfts- und Bürogebäude
   3. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes
   4. sonstige Gewerbebetriebe
   5. Anlagen für Verwaltungen, kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

b) Ausnahmsweise können zugelassen werden:
   1. Vergnügungsstätten, soweit sie nicht wegen ihrer Zweckbestimmung nur in Kerngebieten zulässig sind und nicht zu den nachfolgend als unzulässig aufgeführten Vergnügungsstätten gehören.

c) Nicht zulässig sind:
   1. Tankstellen
   2. Vergnügungsstätten, deren überwiegende Zweckbestimmung die kommerzielle Nutzung von Glücksspielen und/oder Unterhaltungsgeräten (Spielhallen/ Spielcasinos)

ist sowie Wettannahmestellen, bei denen die kommerzielle Unterhaltung der Besucher im Vordergrund steht,

3. Vergnügungsstätten, deren überwiegende Zweckbestimmung Sexdarbietungen sind,
4. Einzelhandelsbetriebe, die dem Verkauf von Sexartikeln (Sexshops) dienen sowie Sexshops, in denen Filme vorgeführt werden deren teilweiser oder überwiegender Zweck die Darstellung von Sexdarbietungen sind.

Urbane Gebiete werden im Norden des Plangebiets entlang der internen Erschließung, südlich der Bahnhofstraße sowie am Kreuzungspunkt Hospital-, Cappel- und Bahnhofstraße festgesetzt. Sie dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Hierbei wird ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten ermöglicht, wobei die Nutzungsmischung nicht gleichwertig sein muss. Ziel der Planung ist eine Nachverdichtung im Innenstadtrandbereich sowie eine nutzungsgemischte Stadt der kurzen Wege, die einen lebendigen öffentlichen Raum sowie die räumliche Nähe zu wichtigen Funktionen fördert. Eine verträgliche Nutzungsmischung Gewerbe ist in diesem Bereich ein städtebauliches Ziel.

Diese Nutzungsmischung ist kennzeichnend für den Innenstadtbereich. Sie erschafft ein urbanes und lebendiges Leben in der Stadt. Aufgrund dessen sind in den Urbanen Gebieten Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen, kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig.

Der südliche Altstadtbereich, vor allem im Bereich des Bahnhofs, gilt gegenüber Vergnügungsstätten und vorwiegend Spielhallen aufgrund seiner Randlage zur Haupteinkaufsstraße Lange Straße als empfindlich. Zwar beruht die Attraktivität einer Innenstadt auf einer Nutzungsmischung und Belebung durch diverse Funktionen, allerdings können dadurch auch städtebauliche Spannungen und Konflikte entstehen. Negative Strukturveränderungen sowie Niveausenkungen, wenn Innenstadtbereiche den Charakter von Vergnügungsvierteln annehmen oder Vergnügungsstätten die innenstadtnahen Wohnbereiche belasten, können folgen. Aus diesem Grund wurden für den Altstadtbereich der Stadt Lippstadt im Bebauungsplan Nr. 136 Bereiche festgelegt, die gegenüber solchen Vergnügungsstätten und vorwiegend Spielhallen als empfindlich gelten und solche Bereiche, in denen Vergnügungsstätten – auch Spielhallen – nach wie vor zulässig sind. Aufgrund der Innenstadtrandlage und der zukünftigen Entwicklung des Quartiers werden die Festsetzungen zu den Vergnügungsstätten des Bebauungsplans Nr. 136 übernommen und das vorhandene Steuerungskonzept anhand der Planungsziele (insb. städtebaulicher Rahmenplan) räumlich und funktional fortentwickelt.

In den Urbanen Gebieten sollen nicht alle „nicht-kerngebietstypischen“ Vergnügungsstätten ausnahmsweise zugelassen werden können. Vergnügungsstätten, die die kommerzielle Nutzung von Glückspielen und/ oder Unterhaltungsgeräten (Spielhallen, Spielkasinos) sowie Wettbüros, bei denen die kommerzielle Unterhaltung der Besuchenden im Vordergrund steht, sind nicht zulässig. Außerdem sind Vergnügungsstätten, deren überwiegende Zweckbestimmung Sexdarbietungen sind unzulässig. Einzelhandelsbetriebe, die dem Verkauf von Sexartikeln (Sexshops) dienen sowie Sexshops, in denen Filme vorgeführt werden deren teilweiser oder überwiegender Zweck die Darstellung von Sexdarbietungen sind, sind ebenfalls unzulässig.

Tankstellen werden in den Urbanen Gebieten ausgeschlossen, da diese zusätzlich zu den anderen hier realisierbaren Nutzungen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen würden. Da Tankstellen in der Regel an Hauptverkehrsstraßen ihren Standort finden sollen, kann auf die Zulässigkeit dieser Nutzung hier verzichtet werden.

3.1.2 Kerngebiet

Im Bebauungsplan Nr. 313 wird ein Kerngebiet wie folgt festgesetzt:

a) Zulässig sind:
   1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
   2. Einzelhandelsbetriebe, Schlank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten,
   3. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
   4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
   5. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
   6. sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans.

b) Ausnahmsweise können zugelassen werden:
   1. Wohnungen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 5 und 6 fallen.

c) Nicht zulässig sind:
   1. Tankstellen
   2. Vergnügungsstätten, deren überwiegende Zweckbestimmung die kommerzielle Nutzung von Glücksspielen und/oder Unterhaltungsgeräten (Spielhallen/ Spielcasinos) ist sowie Wettannahmestellen, bei denen die kommerzielle Unterhaltung der Besucher im Vordergrund steht,
   3. Vergnügungsstätten, deren überwiegende Zweckbestimmung Sexdarbietungen sind,

4. Einzelhandelsbetriebe, die dem Verkauf von Sexartikeln (Sexshops) dienen sowie Sexshops, in denen Filme vorgeführt werden deren teilweiser oder überwiegender Zweck die Darstellung von Sexdarbietungen sind.
5. Wohnungen im Erdgeschoss.

Zur Realisierung der städtebaulichen Planung wird ein Kerngebiet festgesetzt. Es befindet sich im Südwesten des Plangebietes. Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Sie sollen ein urbanes Angebot an Gütern und Dienstleistungen für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher des neuen Quartiers bieten. Das Kerngebiet erlaubt also die geplante Nutzung für einen großflächigen Lebensmittelmarkt im Erdgeschoss genauso wie die multifunktionale Nutzung der Obergeschosse und ist damit das geeignete Baugebiet zur Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung für diesen Bereich.

Der südliche Altstadtbereich, vor allem im Bereich des Bahnhofs, gilt gegenüber Vergnügungsstätten und vorwiegend Spielhallen aufgrund seiner Randlage zur Haupteinkaufsstraße Lange Straße als empfindlich. Der ansprechenden Gestaltung des MK 1 als Stadteingang kommt besondere Bedeutung zu. Vergnügungsstätten dieser Ausprägung sind oft geprägt durch störende Außenwerbung und Gestaltung. Auch Bordellbetriebe und Sexshops mit Erotik-/Sexfilmangeboten bieten keine ansprechenden Außenflächen und tragen nicht zu einer attraktiven Gestaltung des Stadteingangs bei. Entsprechend werden diese Betriebe durch Festsetzungen des Bebauungsplans ausgeschlossen. Diese Festsetzungen knüpfen an die die Festsetzungen zu den Vergnügungsstätten des Bebauungsplans Nr. 136 an und entwickeln das vorhandene Steuerungskonzept anhand der Planungsziele (insb. städtebaulicher Rahmenplan) räumlich und funktional fort.

Das MK ist aufgrund seiner Altstadteingangsfunktion keine städtebaulich geeignete Fläche für eine Tankstellennutzung. Standorte für diese Nutzung sind im Stadtgebiet an geeigneterer Stelle vorgesehen. Aufgrund dessen wird diese Nutzung in den Kerngebieten ausgeschlossen.

3.1.3 Sonstiges Sondergebiet

Zur Umsetzung der Planungsziele wird an der Klosterstraße ein SO mit folgenden Bestimmungen festgesetzt. Das Sonstige Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ dient vorwiegend der Unterbringung eines Parkhauses.

Zulässig sind:

1. bauliche und sonstige Anlagen die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern sowie der Unterbringung der Zuwegung zum Parkhaus dienen.

2. sonstige mit der Zweckbestimmung wesensmäßig verbundenen bauliche und sonstige Anlagen

Die oberste Geschossdecke des Parkhauses darf als Abstellfläche für Kraftfahrzeuge genutzt werden (§11, §16 Abs. 6 BauNVO), um die größtmögliche Ausnutzung an Parkmöglichkeiten zu schaffen.

Durch die Festsetzungen eines Sondergebietes für ein Parkhaus sollen die Straßen, insbesondere die Hospitalstraße, vom Parkdruck und vom Park-Such-Verkehr entlastet werden und dem großen Stellplatzbedarf des Krankenhauses sowie der weiteren Nutzungen im Quartier, auch vor dem Hintergrund der wegfallenden temporären Stellplatzanlagen auf dem Güterbahnhofgelände Rechnung getragen werden. Die Nutzung ist vor dem Hintergrund des zuvor ausgeführten an dieser Stelle erforderlich. Die Fläche wird bereits heute zum Parken als ebenerdige offene Stellplatzanlage genutzt und ist entsprechend vorgeprägt. Die grundsätzliche lärmtechnische Verträglichkeit der Nutzung ist im Lärmgutachten nachgewiesen (s. Kapitel 9.6).

3.1.4 Flächen für den Gemeinbedarf

Stadtverwaltung

Zur Umsetzung der Planungsziele wird auf dem mittleren/östlichen Teil der ehemaligen Güterbahnhoffläche eine Gemeinbedarfsfläche mit folgenden Bestimmungen festgesetzt. Die Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Verwaltung“ dient der Unterbringung einer öffentlichen Verwaltung.

Zulässig sind:

1. Bauliche und sonstigen Anlagen die der Unterbringung einer öffentlichen Verwaltung dienen,
2. Sonstige mit der Zweckbestimmung wesensmäßig verbundenen bauliche und sonstige Anlagen.

Die Ausweisung als Gemeinbedarfsfläche soll den konkreten Standort der Verwaltung sichern. Die Planung der Gemeinbedarfsfläche ist Inhalt des nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossenen städtebaulichen Rahmenplanes für das QSA. Die Festsetzung dient der planungsrechtlichen Sicherung der Umsetzung des Rahmenplanes sowie der Bereitstellung von Flächen für die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Dienstleistungen.

Parkhaus Stadtverwaltung

Zur Umsetzung der Planungsziele wird im mittleren Teil des Güterbahnhofes eine Gemeinbedarfsfläche mit folgenden Bestimmungen festgesetzt. Die Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ dient vorwiegend der Unterbringung eines Parkhauses.

Zulässig sind:

1. Bauliche und sonstige Anlagen die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern sowie der Unterbringung der Zuwegung zum Parkhaus dienen,
2. Sonstige mit der Zweckbestimmung wesensmäßig verbundenen bauliche und sonstige Anlagen.

Die oberste Geschossdecke des Parkhauses darf als Abstellfläche für Kraftfahrzeuge genutzt werden (§11, §16 Abs. 6 BauNVO), um die größtmögliche Ausnutzung an Parkmöglichkeiten zu schaffen. Die Ausweisung als Gemeinbedarfsfläche soll den konkreten Standort des Parkhauses sichern.

Die Planung der Gemeinbedarfsfläche ist Inhalt des nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossenen städtebaulichen Rahmenplanes für das QSA. Die Festsetzung dient der planungsrechtlichen Sicherung der Umsetzung des Rahmenplanes. Sie dient der Unterbringung der notwendigen Stellplätze für die benachbarte Verwaltungsnutzung.

Mobilitäts-Hub

Zur Realisierung der städtebaulichen Planung wird an der verlängerten Cappelstraße eine Gemeinbedarfsfläche mit folgenden Bestimmungen festgesetzt. Die Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Mobilitätsstation“ dient vorwiegend der Unterbringung einer Mobilitätsstation.

Zulässig sind:

1. Bauliche und sonstige Anlagen die dem Abstellen von Fahrrädern dienen
2. Sonstige mit der Zweckbestimmung wesensmäßig verbundenen bauliche und sonstige Anlagen.

Die Ausweisung als Gemeinbedarfsfläche soll den konkreten Standort der Mobilitätsstation sichern und den Bedarf an Fahrradstellplätzen der Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter sichern. Die Planung der Gemeinbedarfsfläche ist Inhalt des nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossenen städtebaulichen Rahmenplanes für das QSA. Städtebauliches Ziel der Planung ist hier unter anderem die Vermeidung von Emissionen, durch die Nutzung alternativer Mobilitätsarten.

3.2 Maß der baulichen Nutzung, Dachform und –neigung

Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung werden differenzierte Festsetzungen getroffen, um unterschiedliche Nutzungen im Planbereich zu generieren und die planerischen Inhalte und Ziele des städtebaulichen Rahmenplans für das QSA zu sichern. Der Geltungsbereich lässt sich in verschiedene Bereiche (MU1, MU2, MU3, MU4, MU5, MK, SO und Gemeinbedarfsflächen) untergliedern, in denen differenzierte Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung der Dachform sowie –neigung getroffen werden.

3.2.1 Grundflächenzahl (GRZ)

Im MU 1 wird eine GRZ von 0,6 festgesetzt. Dies ermöglicht eine angemessene Ausnutzung der Baugrundstücke zur Vervollständigung des Baublockes und sichert gleichzeitig eine verträgliche Weiterentwicklung des Bereiches auch in Bezug auf Freiflächen im Blockinnenbereich, um so den gewünschten städtebaulichen Übergang, hier in Bezug auf die baulichen Dichte, zwischen der Hospitalstraße und dem neuen Gebäudeensemble im Bereich Güterbahnhof zu schaffen.

Im MU 2, 3 und 5 wird eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Diese Bereiche orientieren sich stärker zum baulich verdichteten Altstadtkern und sind sowohl auf den Flächen selbst als auch hinsichtlich der angrenzenden Bereiche von einer starken baulichen Ausnutzung der Grundstücke (vor-)geprägt, die in dieser Lage städtebaulich sinnvoll und gewünscht ist. Zur Realisierung der geplanten Bebauung in der gewünschten urbanen Dichte und zur Beibehaltung der historischen Bezüge (geschlossene Blockrandbebauung) ist die Festsetzung einer GRZ von 0,8 erforderlich. Da die Bereiche durch unbebaute angrenzende Flächen baulich freigestellt werden, entsteht durch die Dichte kein städtebaulicher Missstand, vielmehr wird die gewünschte urbane Struktur erst hierdurch ermöglicht und schafft ein der Lage angemessenes Verhältnis zwischen bebauten Bereichen und Freiflächen, seien diese nun Teil der öffentlichen Flächen oder Teil der privaten Grundstücke.

Zusätzlich wird für das MU 2, 3 und 5 ein sog. Tiefgaragenbonus festgesetzt, der eine Überschreitung der GRZ für die Errichtung an der Geländeoberfläche begrünter Tiefgaragen auf bis zu 0,9 ermöglicht. Durch die Festsetzung soll die Errichtung begrünter Tiefgaragen, welche zu einer höheren städtebaulichen Qualität der Bebauung und einer besseren Grundstücksausnutzbarkeit führen, ermöglicht und gefördert werden. Die dauerhafte Begrünung der Anlage stellt zudem eine geringere Versiegelung der Oberfläche sicher, sodass hiervon auch ökologisch positive Effekte ausgehen, die diese Überschreitung rechtfertigen. Die Möglichkeit zur Abwicklung des ruhenden Verkehrs unterhalb der Geländeoberfläche zielt letztlich auf einen sparsamen und schonenden Umgang mit den begrenzten Ressourcen Grund und Boden ab.

Im MU 4 wird eine GRZ von 0,9 festgesetzt. Diese orientiert sich an der baulichen Vorprägung in diesem Bereich, schafft die notwendige städtebauliche Flexibilität zur Nachnutzung dieser Liegenschaften und ermöglicht die städtebaulich gewünschte geschlossene Bebauung am Quartiersplatz. Insofern handelt es sich um eine besondere städtebauliche Situation die hier die Festsetzung einer GRZ von 0,9 als Überschreitung der Orientierungswerte der BauNVO rechtfertigt und durch das Zusammenspiel mit den angrenzenden öffentlichen Freiflächen (insb. Quartiersplatz) nicht zu städtebaulichen Missständen führt, sondern vielmehr eine angemessene urbane Baustruktur und die Erreichung der Planungsziele ermöglicht.

Im SO Parkhaus wird eine GRZ von 0,8 festgesetzt. Diese ermöglicht eine in Bezug auf die Lage, das Baufeld und die angestrebte Nutzung angemessene Ausnutzung des Baugrundstückes und sichert gleichzeitig im Zusammenspiel mit den weiteren Festsetzungen einen angemessenen Anteil an Freiflächen auf dem Grundstück, die zur städtebaulichen und nachbarverträglichen Integration des Baukörpers in die Stadtstruktur beitragen.

Die Gemeinbedarfsflächen werden mit einer GRZ von 1,0 und das MK mit einer GRZ von 0,9 festgesetzt, um die städtebauliche Planung mit ihrer flächigen Kubatur realisieren zu können, da die geplanten Baukörper inkl. Stellplatzanlagen fast deckungsgleich mit den Gemeinbedarfsflächen bzw. dem Kerngebiet sind und von öffentlichen Freiräumen umspült werden. Insofern handelt es sich um eine besondere städtebauliche Situation die hier die Festsetzung einer GRZ von 0,9 bzw. 1,0 rechtfertigt und durch das Zusammenspiel mit den angrenzenden öffentlichen Freiflächen (insb. Quartiersplatz, Cappelstraße mit Dreiecksplatz, Jakob-Koenen-Straße, Kreisverkehrsplatz Jakob-Koenen-Straße, Südliche Umflut) nicht zu städtebaulichen Missständen führt, sondern vielmehr eine angemessene urbane Baustruktur und die Erreichung der Planungsziele ermöglicht.

3.2.2 Höhe baulicher Anlagen

Im MU 1 soll die Festsetzung einer Traufhöhe von 8,5 – 10,0 m und eine Firsthöhe von 13,0 m einen städtebaulichen Übergang vom kleinteiligen Bestand (Hospitalstraße) zu den größeren Neubauvolumen auf dem Güterbahnhofgelände unterstützen. In Kombination mit einer Satteldachneigung von 30-50° wird im Sinne einer individuellen Entfaltung eine vielfältige und im Sinne des städtebaulichen Konzeptes dennoch harmonische Dachlandschaft ermöglicht, die sich dem städtebaulichen Gesamtbild anpasst.

Im MU 2 ist eine Traufhöhe von 6,0 – 9,0 und eine maximale Firsthöhe von 14,0 m festsetzt. Hiermit wird in Berücksichtigung der Bestandsbebauung Bezug zu den festgesetzten Höhen im Bebauungsplan Nr. 315 genommen und gleichzeitig ein städtebaulicher Übergang zur Fläche des alten Güterbahnhofs geschaffen.

Im Bereich des MU 3 ist eine Traufhöhe von 7,0 – 11,0 m sowie eine maximale Firsthöhe von 15,0 m festgesetzt. In Kombination mit der im MU 5 festgesetzten Traufhöhe von 8,0 – 11,0 m

und maximalen Firsthöhe von 15,5 m wird ebenfalls ein Bezug zum Bebauungsplan Nr. 315 und somit zur Bestandsbebauung im nördlichen Bereich der Bahnhofstraße und gleichzeitig zur neuen Bebauung im Westen genommen. So wird ein verträglicher Übergang zwischen den Bereichen geschaffen, eine angemessene Ausnutzung der Grundstücke sowie eine städtebaulich adäquate Fassung der südlich gelegenen Verkehrsflächen (Jakob-Koenen-Straße, Bahnlinie) ermöglicht.

Im MU 4 wird ausschließlich die Oberkante des Gebäudes mit 14,5 m festgesetzt, um den Bestand zu berücksichtigen und in Verbindung mit dem MU 2 und der Gemeinbedarfsfläche „Verwaltung“ ein harmonisches Ensemble schaffen, welches gem. planerischer Zielsetzung des städtebaulichen Rahmenplans den Quartiersplatz fasst und diverse Bau- und Nutzungsmöglichkeiten für diesen Stadtbaustein offenhält (sieh Kapitel 10.1).

Gemäß städtebaulicher Rahmenplanung wird die Stadtverwaltung in drei Ringe mit unterschiedlicher Höhe gegliedert, um die Großkubatur aufzubrechen und eine verträgliche Integration in den Altstadtkörper zu gewährleisten. Daher wird für den westlichen und den östlichen Gebäudeteil eine Oberkante von maximal 16,50 m festgesetzt, wobei der östliche Ring zunächst gemäß hochbaulicher Planung der Stadt Lippstadt nur mit drei Geschossen und einer Höhe von rd. 12,0 m realisiert werden soll und das vierte Geschoss mit einer Höhe von bis zu 16,5 m nur im Falle weiterer Flächenbedarfe in der Zukunft realisiert werden soll. Beide Gebäudehöhen fügen sich städtebaulich ein. Der mittlere Gebäudebereich darf eine Oberkante von 20,0 m nicht überschreiten. Hier entsteht bewusst das größte der drei Gebäudevolumen, als Kern der Stadtverwaltung sowie unter Berücksichtigung, dass sich mit dem Gebäudeensemble Hospitalstraße 44-46 bereits weitere gegenüber dem kleinteiligen Altstadtbestand in Höhe und Kubatur abgesetzte Bestandsgebäude befinden. So kann unter Realisierung der notwendigen Höhen zur Unterbringen der Stadtverwaltungsnutzung, einer adäquaten Einfassung des Quartiersplatzes und unter Gewährleistung einer lärmabschirmenden Wirkung gleichzeitig eine angemessene Integration in den vorhandenen Bestand erfolgen, die durch die gem. hochbaulicher Planung der Stadt Lippstadt angedachte geneigte Attikaführung sowie einen Rücksprung des obersten Geschosses im mittleren Ring unterstützt wird.

Das Parkhaus wird zur Realisierung der städtebaulichen Planung mit einer Höhe von max. 16,5 m festgesetzt. Hierdurch entsteht eine Ensemblewirkung mit dem Stadthaus und gleichzeitig wird ein Beitrag zum Lärmschutz gegenüber der Bahntrasse und der Jakob-Koenen-Straße geleistet. Die max. zulässige OK darf bis zu einer max. OK von 18,0 m für Auffahrten, Treppenhäuser, Aufzüge und technische Aufbauten überschritten werden. Dies ist erforderlich, um das geplante Parkhaus gem. städtebaulicher Rahmenplanung realisieren zu können. Die Flächen der Überschreitung sind in der Fläche untergeordnet zu den restlichen Bereichen.

Der Mobilitätshub wird mit einer Höhe von 5,0 m festgesetzt. Hierbei handelt es sich gem. Rahmenplanung um einen überhöhten eingeschossigen Bau, welcher in seiner Attikaausführung eine gestalterische Verwandtschaft zur Stadtverwaltung aufweist. Die Überhöhung ist zur Einfassung des Quartiersplatzes und zur städtebaulichen Definierung der Wegegabelung erforderlich.

Im MK wird im eingeschossigen Bereich ein für die Handelsnutzung ausgelegtes überhöhtes Erdgeschoss mit max. 5,0 m Gebäudehöhe festgesetzt. Für die aufgesetzte Mischnutzung in den Obergeschossen wird eine max. Höhe von 12,0 m festgesetzt. Dies ermöglicht unter Berücksichtigung des überhöhten Erdgeschosses eine dreigeschossige Nutzung. Die festgesetzten Gebäudehöhen ermöglichen die Umsetzung der städtebaulichen Rahmenplanung mit dem in den Obergeschossen überbauten Lebensmittelmarkt, der Einfassung der umgebenden Stadträume sowie einer verträglichen Höhenentwicklung in Bezug auf die benachbarten Nutzungen.

Für das SO Parkhaus ist eine Gebäudeoberkante von maximal 10,0 m festgesetzt. Diese Höhe ermöglicht drei versetzte Parkebenen und dient somit ebenfalls der Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplanes.

Als unterer Bezugspunkt gilt die im Bebauungsplan verzeichnete Höhe in den jeweiligen Baugebieten. Im MU 1 ergibt sich die Höhenlage des Bezugspunktes durch lineare Interpolation zwischen den benachbarten in der Planzeichnung festgesetzten Höhenpunkten gemessen in der Mitte der gemeinsamen Grenze des jeweiligen Baugrundstückes mit der Verkehrsfläche. Die festgesetzten Höhen/Bezugspunkte orientieren sich an den geplanten bzw. vorhandenen Höhen der öffentlichen Verkehrsflächen, die an den Grundstücken angrenzen und sichern somit den städtebaulich-funktionalen Bezug zwischen den Baugrundstücken und den öffentlichen Verkehrsflächen und gleichermaßen eine angemessene Ausnutzbarkeit der Grundstücke in Bezug auf die Gebäudehöhe.

3.3 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch die Kombination aus der Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen bestimmt. Die maximal überbaubare Fläche ergibt sich dann im Zusammenspiel mit der GRZ-Festsetzung. Die im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenzen und Baulinien wurden so getroffen, dass eine Umsetzbarkeit der im städtebaulichen Rahmenplan vorgesehenen Bau- und Gebäudetypologien in ihrer Lage umsetzbar sind. Sie dienen somit der Umsetzung der Planungsziele.

Entlang der Klosterstraße im SO wird eine Baulinie straßenbegleitend zur Schaffung einer klaren Raumkante festgesetzt. Die Baugrenzen wurden hier mit einem Abstand von 3,0 m zu den bestehenden Grundstücken festgesetzt. Weitere Ausführungen zum Thema Abstandsflächen werden in Kapitel 10.2 dargelegt.

Entlang des sog. Stadthausboulevards darf die Grundstücksfläche in Teilen bis zum Straßenraum überbaut werden, um den Straßenraum in einer urbanen Struktur einzufassen und somit der städtebaulichen Planung des Rahmenplanes gerecht zu werden. Das Baufenster gewährleistet die notwendige Breite und Länge zur Realisierung eines Parkhauses.

Für die Gebäude im MU 1 wird eine Baulinie straßenbegleitend als Raumkante festgesetzt, sodass eine Sichtachse sowie Einfassung entlang des Stadthausboulevards entsteht. Die hinteren Baugrenzen gem. § 23 BauNVO sind so gewählt, dass eine angemessene Ausnutzung der Baugrundstücke und gleichzeitig eine Freihaltung der rückwärtigen Gartenbereiche, die zur Erholung dienen sollen, ermöglicht wird. Die Festsetzungen stellen ein im Sinne der Belichtung der Grundstücke, des Sozialabstandes sowie der gegenseitigen Rücksichtnahme und einer adäquaten Ausnutzung der Baugrundstücke optimiertes städtebauliches Konzept dar.

Im MU 2 dient die Festsetzung der Baulinien als klare Struktur um den Kreuzungsbereich räumlich zu fassen. Mit der direkten Grenze an der Straße und dem damit verbundenen straßenbegleitenden Gebäudekanten wird eine Raumkante geschaffen und der Innenstadtcharakter mit seiner typischen Blockrandbebauung verstärkt. Ebenfalls sind Baulinien entlang der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung im MU 2 und MU 4 festgesetzt, um die Platzsituation einzufassen und Sichtachsen zu ermöglichen. Das Baufeld im MU 4 bleibt hinter der derzeitigen Ausdehnung des Gebäudes Hospitalstraße 46 zurück. Das Gebäudeensemble ist durch den LWL als erhaltenswert, jedoch nicht als denkmalwert eingestuft worden (vgl. Kapitel 10.1). Bei dem nun nicht mehr im Baufeld liegenden Gebäudeteil handelt es sich jedoch um einen später angebauten Teil, der nicht prägend für den Erhalt des Gebäudes ist und derzeit im stark abgängigen Zustand mit einer geschlossenen Wand Richtung Süden als Grenzbebauung errichtet ist. Der derzeitige Zustand ist nicht vereinbar mit der städtebaulichen Zielsetzung für den Bebauungsplan Nr. 313 (Schaffung einer einheitlichen Raumkante, Beseitigung städtebaulicher Missstände im Plangebiet, Aufwertung des Plangebietes als urbanes Quartier). Die Beseitigung des städtebaulichen Missstandes durch Rückbau überwiegt bei diesem Teil des Gebäudes das Interesse am Erhalt des Gebäudes, sodass eine planungsrechtliche Sicherung dieses rückwärtigen Teils im Bebauungsplans nicht erforderlich ist und der geplanten Festsetzung als Teil der öffentlichen Verkehrsfläche des Stadthausboulevards keine städtebaulichen Bedenken entgegenstehen.

Im MU 3 und MU 5 formen die Baulinien den geschlossenen Block, welcher die urbane Identität unterstreicht und als attraktiver Quartierseingang zwischen dem westlichen QSA, dem Bereich Lange Straße und dem Bereich Bahnhof dient. Auch hier schafft die Bebauung Raumkanten für einen innerstädtischen Charakter. Vor dem Hintergrund der gem. Rahmenplan geplanten städtebaulichen Struktur und der festgesetzten GRZ besteht keine städtebauliche Erforderlichkeit zur Festsetzung einer rückwärtigen Baugrenze.

Im MK wird mittels Baulinien und Baugrenzen ein Baukörper entsprechend des städtebaulichen Rahmenplans festgesetzt, der gem. den Festsetzungen zu den maximalen Höhen der baulichen Anlagen zwischen einer flächigen Erdgeschossnutzung und einer mehrgeschossigen Nutzung als aufgesetztes nach Norden geöffnetes „Hufeisen“ differenziert. Die nördliche Kante wird als Baulinie festgesetzt um den Straßenraum in einer urbanen Struktur einzufassen und somit der städtebaulichen Planung des Rahmenplanes gerecht zu werden. Die Öffnung der Baufläche an der Stellplatzanlage dient zum einen der Gliederung der Baukubatur zum anderen zur Herstellung einer Eingangszone zum Haupteingang des geplanten Lebensmittelmarktes. Es wird hier auch im weiteren Verlauf entlang der Stellplatzanlage eine Baulinie festgesetzt, um eine Raumkante entlang des geplanten Parkplatzes zu schaffen und somit eine attraktive Stadteingangssituation zu ermöglichen.

Die Baufelder der Gemeinbedarfsflächen werden entsprechend des Rahmenplans und damit zur Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung festgesetzt. Baulinien werden zum Stadthausboulevard sowie zum Quartiersplatz festgesetzt, um die Sichtachsen und Raumeinfassungen des Rahmenplans zu sichern. Entlang der Cappelstraße wird in der Gemeinbedarfsfläche „Verwaltung“ eine Baulinie zur Fassung einer klaren Raumkante festgesetzt und somit eine Sichtachse in Verbindung mit dem MU 2 geschaffen. Die Gemeinbedarfsfläche ‚Mobilitätsstation wird insgesamt über Baulinien definiert, da jede der vier Seiten eine städtebauliche Bedeutung zur Raumbildung, Straßenraumeinfassung und Blickbeziehung hat. Zur Ost- und Westseite soll die Mobilitätsstation gemäß hochbaulicher Planung der Stadt Lippstadt ein auskragendes Dach erhalten, dessen Außenkante auf der Baulinie liegt. Die städtebauliche Zielsetzung der Baulinie ist aus Sicht des Plangebers durch die Überhöhung und Raumwirkung der Dachkonstruktion/Attika hierdurch eindeutig erfüllt, sodass kein Widerspruch zwischen Bebauungsplan und hochbaulicher Planung der Stadt Lippstadt vorhanden ist.

3.4 Bauweise

Für das SO, das MK und die Gemeinbedarfsfläche Verwaltung wird eine abweichende Bauweise festgesetzt. In der abweichenden Bauweise gilt die offene Bauweise mit der Maßgabe, dass Gebäude mit einer Länge von mehr als 50 m zulässig sind. Für die Gemeinbedarfsflächen Parkhaus und Mobilitätsstation wird eine offene Bauweise festgesetzt. Diese Festsetzung sichert die planungsrechtliche Umsetzbarkeit des neuen Gebäudeensembles auf dem Güterbahnhofgelände gem. städtebaulichem Rahmenplan und dient daher der Umsetzung der planerischen Zielsetzung.

Im MU 1, 2, 3, 4 und 5 wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Hier soll eine angemessene Dichte erzeugt werden, die sich den Bestandsstrukturen (geschlossene

Blockrandbebauung) im Innenstadtbereich anpasst und den urbanen Charakter des Altstadtrandgebietes unterstützt.

Die festgesetzte Bauweise unterstützt zusätzlich den Lärmschutz zur Bahntrasse und Jakob-Koenen-Straße und ermöglicht beruhigte Blockinnenbereiche bzw. rückwärtige Gartenbereiche.

3.5 Stellplätze, Zufahrten, Garagen und Nebenanlagen

In den Urbanen Gebieten sind Stellplätze und Garagen nur für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf zulässig. Als ausschließliche Nutzung eines Grundstückes sind sie unzulässig. Es ist städtebauliches Ziel den Güterbahnhof als nutzungsgemischten Stadtraum für Lippstadt zurück zu gewinnen und eine Impulswirkung auf umliegende Gebiete und einen positiven Einfluss auf die Nachbarschaft zu haben. Dieses Ziel kann durch eine ausschließliche Nutzung der Grundstücke in den Urbanen Gebieten als Stellplätze nicht erreicht werden. Entsprechend wird die vorgenannte Ausschlussfestsetzung getroffen. Die Flächen für Parkhäuser/Stellplätze und somit eine alleinige Nutzung als Stellplatzanlagen werden in ihrer Lage und Nutzung in den anderen Baugebieten/Bauflächen explizit festgesetzt, sodass auch keine städtebauliche Erforderlichkeit für die Realisierung weiterer reiner Stellplatzanlagen in den urbanen Gebieten besteht.

Im MK soll die Möglichkeit geschaffen werden, Stellplätze auch unter der Geländeoberfläche außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche (unter dem dreieckigen Eingangsplatz) zu errichten. Daher wird eine Tiefgarage zwischen der nördlichen Gebäudekante und der Straßenbegrenzungslinie festgesetzt.

Zur Sicherung und Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes wird die Errichtung von Garagen und Stellplätzen auf Baulinien ausgeschlossen, da diese den mit den Baulinien verfolgten städtebaulichen Zweck (insb. Straßenraumeinfassung und Raumbildung) nicht adäquat erfüllen können. Diesem Zweck würde ebenfalls eine Errichtung von Stellplätzen und Garagen zwischen der Baulinie und der öffentlichen Verkehrsfläche entgegenstehen, weshalb diese dort ebenfalls nicht ausnahmsweise zugelassen werden sollen.

Im MK, im SO sowie in der Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ werden Einfahrtsbereiche festgesetzt. Zu- und Abfahrten zu den Stellplatzanlagen sind nur in dem im Bebauungsplan als Einfahrtbereich gekennzeichneten Bereich zulässig. Diese dienen der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes im Sinne der Orientierung der Nutzungen zu bestimmten Straßenräumen bzw. der Berücksichtigung der geplanten Gestaltung und Struktur der angrenzenden Verkehrsflächen, welche Zufahrten teilweise ausschließen. Die Festsetzungen ermöglichen die Herstellung einer adäquaten Zufahrtssituation zu den Baugrundstücken, sodass weiterhin eine angemessene Ausnutzung der Grundstücke

gewährleistet ist. Aus gleichen städtebaulichen Gründen werden im MU 2, 3 und 5 Zufahrtsverbote festgesetzt.

Die auf dem Flurstück Nr. 350 bauordnungsrechtlich gesicherten Stellplätze für die Nutzungen in den Gebäuden Blumenstraße 8-10 (u.a. Euronics) sind nicht komplett selbstständig anfahrbar bzw. nutzbar. Diese Anfahrbarkeit kann auch durch die zukünftige Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 313 nicht gesichert werden. Insofern ist die Situation zukünftig neu zu ordnen. Die Stellplätze können auf der nun festgesetzten privaten Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Gemeinschaftsstellplätze selbstständig anfahrbar und vis-a-vis zur zugeordneten Nutzung realisiert werden. Das Flurstück 350 kann dann zweckgemäß für eine urbane Bebauung genutzt werden. Der Bebauungsplan schafft die zur Beseitigung dieses Missstandes notwendigen planungsrechtlichen Voraussetzungen.

3.6 Gestaltungsvorschriften

Für fast den gesamten Altstadtbereich hat der Rat der Stadt Lippstadt eine Gestaltungssatzung beschlossen. Die Abgrenzung des Satzungsgebietes ist in der Abbildung 10 dargestellt. Der Bebauungsplanbereich Nr. 313 liegt innerhalb des Abgrenzungsbereiches. Die Festsetzungen der zur Zeit gültigen Gestaltungssatzung der Stadt Lippstadt vom 25.06.2015 sind zunächst auch im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“ bindend.

Ziel dieser Gestaltungssatzung ist es, das historisch wertvolle städtebauliche Erbe zu bewahren und zu schützen. Die getroffenen Regelungen sollen dazu beitragen, dass sich Neu-, Um- und Anbauten sowie Veränderungen von baulichen Anlagen in die historische Umgebung einfügen. Dabei soll auch neue qualitätsvolle Architektur in zeitgemäßer Formensprache nicht ausgeschlossen werden. Wesentliche Details von Vorhaben wie z. B. der Gebäudemaßstab, die Dachausbildung, Farbgebung, Materialwahl oder Fensterproportionen sind daher auf der Grundlage der „Gestaltungssatzung für den historischen Stadtkern der Stadt Lippstadt“ zu entwickeln.

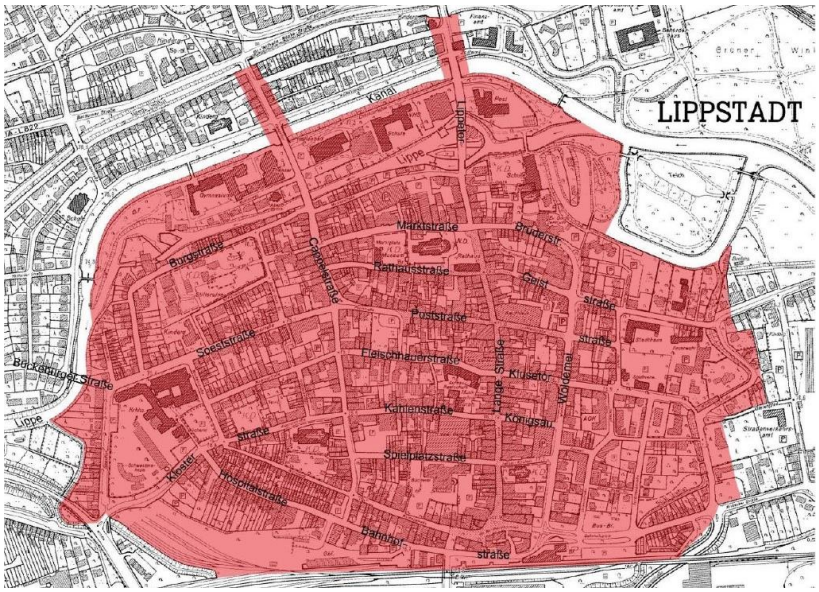


Abb. 10 | Gestaltungssatzung der Stadt Lippstadt

Die städtebauliche Planung für den Planbereich und im Detail die Hochbauplanung für das Stadthaus waren nach Abschluss der Machbarkeitsstudie zunächst Gegenstand eines zweiphasigen städtebaulich-hochbaulichen Wettbewerbs, der mit dem Ziel ausgelobt wurde, qualitativ hochwertige Planungskonzeptionen für diesen Bereich zu entwickeln und dabei die verschiedenen Anforderungen, die sich aus den geplanten Nutzungen, dem baulichen Umfeld, der Lage in der Stadt etc. ergeben zu einem sinnvollen Ausgleich zu bringen. Dabei war explizit auch eine Auseinandersetzung mit den Strukturen der historischen Altstadt sowie der Gestaltungssatzung gefordert. Im Ergebnis wurde der Entwurf der Heimspiel Architekten in Planungsgemeinschaft mit dem Studio Schultz Granberg durch das Preisgericht eindeutig als Wettbewerbssieger bestimmt. Das Preisgericht ist dabei sowohl durch externe Architektinnen und Architekten sowie Stadtplanerinnen und Stadtplaner als auch durch Vertreterinnen und Vertreter aus Lippstadt besetzt gewesen. Im weiteren Planungsverlauf wurde die fortentwickelte Planung für das Plangebiet u.a. zwei Mal im Gestaltungsbeirat erörtert, von diesem positiv eingestuft und mit Empfehlungen für die weitere planerische Ausgestaltung versehen. Der Gestaltungsbeirat ist dabei besetzt mit externen Fachleuten sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Lippstadt.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass auch ein historischer Stadtkörper wie die Altstadt von Lippstadt nicht komplett homogen gestaltet ist und verschiedene ausdrücklich in der Altstadt gewünschte Stadtbausteine aufgrund ihrer Nutzung, ihres Umfangs oder ihrer baulichen Kubatur eine differenzierte Auseinandersetzung mit dem Kontext der Altstadt und insbesondere dem direkten baulichen Umfeld erfordern und teilweise Konzeptionen nach sich ziehen, die notwendigerweise von der Gestaltungssatzung abweichen, aber trotzdem zur Nutzungsvielfalt und positiven Gestaltungspflege beitragen.

Insofern wurde die vorliegende Planung unter Beteiligung diverser Fachleute in diversen politischen und fachlichen Gremien sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit entwickelt. Dabei wurden die Anforderungen an das Einfügen in die historische Stadtstruktur genauso berücksichtigt, wie die Lage am Rand der Altstadt sowie die Anforderungen der geplanten, städtebaulich-funktional gewünschten Nutzungen. Im Ergebnis liegt ein nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 beschlossener städtebaulicher Rahmenplan vor, der im vorliegenden Bebauungsplan planungsrechtlich umgesetzt wird. Hierfür wurden die notwendigen und begründeten Festsetzungen zu Art und insb. Maß der Nutzung sowie den Gebäudehöhen und den Abweichungen zur Gestaltungssatzung für die Altstadt getroffen.

Gemeinbedarfsflächen und MK

Der Bereich des Güterbahnhofes stellt eine Fläche der ehemaligen Festungsanlage Lippstadts dar. Hier gab es in der Vergangenheit keine kleinteilige Baustruktur, da der Bereich kein Teil der bebauten, nutzbaren Altstadt war. Jahrelang wurde dieser Fläche als Güterbahnhof der allgemeinen Nutzung entzogen, sodass sie keine Vorbildfunktion für zukünftige Bauten leisten kann. Gleichzeitig sind die Anforderungen der geplanten Nutzungen in vielerlei Hinsicht nur schwer vereinbar mit den Regelungen der Gestaltungssatzung für die historische Altstadt.

Aus diesen Gründen soll von der in § 1 der Gestaltungssatzung für den historischen Stadtkern der Stadt Lippstadt enthaltenen Möglichkeit Gebrauch gemacht werden und die Gültigkeit der Satzung für die Flächen des MK und der Gemeinbedarfsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 313 aufgehoben werden. Die stadtgestalterische Qualität dieser Bauten und das Einfügen in bzw. adäquate Fortschreiben der Altstadtstruktur wird jedoch trotzdem durch den o.g. Prozess in Verbindung mit der Bauherrenschaft der Stadt Lippstadt bzw. der Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt Lippstadt als Grundstückseigentümerin gesichert. Somit ist in Anlehnung an § 20 der Gestaltungssatzung gewährleistet, dass die Ziele der Satzung nicht gefährdet werden.

MU 1

Im MU1 gilt grundsätzlich die Gestaltungssatzung. Um den stadtgestalterischen Übergang zwischen dem Bereich Güterbahnhof und der kleinteiligen Bebauung entlang der Hospitalstraße zu gewährleisten, werden folgende zur Gestaltungsatzung abweichende Regelungen getroffen:

Zulässig sind nur Satteldächer mit einer Dachneigung von mindestens 30° bis 50°. In Verbindung mit den Festsetzungen der Trauf- und Firsthöhen soll somit ein sanfter Übergang von den steilen Dächern im Bereich der Hospital- und Bahnhofstraße zu den flach geneigten Dächer des Gebäudeensembles im Süden geschaffen werden und somit ein städtebaulicher Bruch entlang der internen Erschließungsstraße vermieden werden.

Für eingeschossige Anbauten, Garagen, Carports und sonstige Nebenanlagen sind auch flach geneigte Dächer (0°-5°) und Satteldächer mit anderen Dachneigungen zulässig, um differenzierte Planungsvarianten zu ermöglichen, die nicht die städtebauliche Zielsetzung gefährden.

Zulässig sind ebenfalls Garagen und Carports (anstatt der Regelungen des § 16 der Gestaltungssatzung). Sie sind in offener sowie geschlossener Form zulässig, um ein individuelles Stadtbild zu erzeugen. Garagen- und Carportdächer mit Dachneigungen von 0°-5° Garagen sind in offener (Carports) sowie geschlossener Form zulässig und zu mindestens 80 von Hundert (v. H.) extensiv zu begrünen. Die Festsetzung dient ökologischen (Bereitstellung von Lebensraum insb. für Insekten) und klimatischen Zwecken (Ausgleich zur innerstädtischen Versiegelung) sowie der gestalterischen Aufwertung des Gebietes.

MU 2, 3, 4, 5 und Sondergebiet Parkhaus

In diesen Bereichen gilt die Gestaltungssatzung uneingeschränkt. Abweichungen richten sich nach § 20 der Gestaltungssatzung. Der stadtgestalterische Übergang zwischen den Bereichen (insb. zwischen Bestand und neuer Bebauung auf dem Güterbahnhofgelände) wird durch die weiteren planungsrechtlichen Festsetzungen (z.B. zur Gebäudehöhe) i.V.m. der Gestaltungssatzung im erforderlichen Umfang gewährleistet.

Werbeanlagen

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 313 befindet sich innerhalb des Geltungsbereiches der Werbesatzung für die historische Altstadt, die umfassende und einheitliche Festsetzungen für die Altstadt trifft. Abweichende oder weitergehende Festsetzungen sind im Planbereich nicht erforderlich.

Uneingeschränkter Gültigkeit der Gestaltungssatzung
Abweichungen der Gestaltungssatzung (Dachneigung, Nebenanlagen)
Keine Gültigkeit Gestaltungssatzung

Abb. 11 | Anwendungsbereiche der Gestaltungssatzung

4 Sonstige Festsetzungen

4.1 Höhenlage Grundstücke

Zur Gewährleistung eines harmonischen Ortsbildes und einer klaren städtebaulichen Ordnung sowie in Bezug auf eine inhaltliche Normenklarheit wird die Geländeoberfläche der Baugrundstücke nach § 2 Abs. 4 BauO NRW auf die Höhe des Bezugspunktes gem. der Festsetzung Nr. 2.7 dieses Bebauungsplanes festgesetzt.

5 Verkehr

5.1 Externe Erschließung

Das Plangebiet wird insbesondere über den Anschlusspunkt Klosterstraße, in Form eines Kreisverkehrs, sowie über die verlängerte Cappelstraße von Norden über eine Lichtsignalanlage und die Bahnhofstraße im Osten als Vorfahrtsknoten an das vorhandene Straßennetz angebunden. Von dort kann der Verkehr des neuen Quartiers über diese Anschlüsse auf das Netz der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Lippstadt geführt und verteilt werden.

Abb. 12 | Externe Erschließung mit Baugebiet „Jakob-Koenen-Straße“

5.2 Ergebnis Verkehrsgutachen

Die Untersuchung umfasst nach der Grundlagenermittlung die Verkehrsmodellierung für die Prognose, die Ermittlung und Zusammenstellung relevanter verkehrlicher Daten für verkehrs- und emissionstechnische Betrachtungen sowie die Berechnung der zu erwartenden Verkehrsqualitäten in den Spitzenstunden in zwei Szenarien, die sich durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Straßenzug Jakob-Koenen-Straße - Rixbecker Straße zwischen Klosterstraße und Weißenburger Straße unterscheiden. Im ersten Prognoseszenario („QSA“) wird diese mit 50 km/h angesetzt, im zweiten („QSA T30“) mit 30 km/h.

Für die Untersuchung zum „Quartier Südliche Altstadt“, insbesondere die in der Verkehrsuntersuchung benannten Knotenpunkte im Verlauf der Jakob-Koenen-Straße, ist die höchste und damit ungünstigste MIV-Belastung bei Verwendung des Analysemodells des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Lippstadt zu erwarten. Daher wurde auf die Erarbeitung eines Prognosenullfalls verzichtet. Die im Rahmen dieser Untersuchung betrachteten zusätzlichen geplanten Nutzungen werden in das Analysemodell eingepflegt.

Auf Grundlage des Analyseverkehrsmodells wurde die Verkehrsprognose für die vorhergesehene Nutzungsintensivierung und die Anpassung des Straßennetzes erarbeitet. Die Verkehrsprognose wurde in einem weiteren Schritt verkehrstechnischen Analysen unterzogen, um die Abwickelbarkeit der prognostizierten Verkehrsströme zu prüfen und ggf. Maßnahmen zur Abhilfe vorzuschlagen.

Dabei zeigt sich, dass die prognostizierten Neuverkehre durch Nutzungsintensivierung im Umfang von ca. 2.800 Kfz-Fahrten pro Werktag sowie die Verkehrsverlagerungen auf der derzeit vorgesehenen Infrastruktur gut abgewickelt werden können, sofern an den bestehenden Lichtsignalanlagen steuerungstechnische Anpassungen vorgenommen werden.

Die Modellrechnungen zeigen weiterhin, dass die Ausweisung der Jakob-Koenen-Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h unmittelbar südlich der Altstadt eine attraktive Ost-West-Verbindung darstellt (Szenario „QSA“), die stark von Durchgangsverkehren (ohne Quelle und Ziel in der Altstadt) nachgefragt wird und die anliegenden Nutzungen mit ihren Verkehrsemissionen beeinträchtigt. Diese nachteiligen Effekte können durch eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vermindert werden (Szenario „QSA T30“). Hier wird die Altstadt deutlich weniger von Durchgangsverkehren belastet (ca. 1.500 Kfz-Fahrten am Tag weniger). Vor dem Hintergrund, dass im Szenario „QSA T30“ die Altstadt deutlich weniger mit Durchgangsverkehren belastet, da diese vor allen Dingen auf dem dafür angedachten und ausgebauten Konrad-Adenauer-Ring verbleiben und nicht auf die Jakob-Koenen-Straße und auch die Rixbecker Straße verlagert werden, ist unter verkehrlichen Gesichtspunkten die Umsetzung des Szenarios „QSA T30“ durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen der Stadt Lippstadt als Straßenverkehrsbehörde zu empfehlen. Dies hätte weiterhin positive Effekte in Bezug auf den Verkehrslärm (siehe Kapitel 9.6.1). Die verkehrsrechtlichen Anordnungen sind jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanes, sondern werden im Nachgang im Rahmen der Umsetzung durch die Stadt Lippstadt als Straßenverkehrsbehörde nach den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen (insb. StVO) getroffen. Verkehrlich betrachtet sind beide Szenarien grundsätzlich umsetzbar und führen innerhalb und außerhalb des Plangebietes nicht zu Auswirkungen die einer Änderung der Planung erfordern.

5.3 Interne Erschließung

Die interne Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Jakob-Koenen-Straße sowie die verlängerte Cappelstraße, die Bahnhofstraße und den sog. Stadthausboulevard mit Anschluss an den Quartiersplatz.

Das Erschließungskonzept setzt auf verschiedene Anschlusspunkte um den Verkehr sinnvoll zu verteilen. Die neue Jakob-Koenen-Straße entlang der Bahntrasse nimmt im Stadtgebiet die

Funktion einer Haupterschließungsstraße (keine Hauptverkehrsstraße) wahr. Im westlichen Bereich beginnt die Jakob-Koenen-Straße als Altstadteingangsbereichs mit einem Kreisverkehrsplatz, sie verläuft im südlichen Bereich entlang der Bahntrasse, hat Anschluss an die Cappelstraße (LSA) und die Bahnhofstraße (Vorfahrtsknotenpunkt) sowie an den vorhandenen Bestand mit dem Kreisverkehrsplatz am Bahnhof an.

Abb. 13 | Erschließungskonzept Rahmenplanung

Sie soll den Ost-West-Verkehr bündeln und die Altstadt vom motorisierten Verkehr entlasten. Sie wird in der südlichen Altstadt eine neue und dann die einzige direkte Querverbindung vom Westen der Stadt in Richtung Osten bilden, solange der Durchbruch der Südtangente über das Uniongelände noch nicht erfolgt ist. Ein Trassenverlauf entlang der Bahn wurde unter anderem unter dem Aspekt der Bündelung der lärmerzeugenden Verkehrstrassen gewählt, aber auch um sinnvolle Bauflächen auf dem Güterbahnhofgelände zu bilden, die sich für die angedachten Nutzungen eignen (siehe städtebaulicher Rahmenplan). Hinsichtlich des Querschnittes und der Aufteilung der Verkehrsflächen soll eine Anpassung an die vorhandenen Nutzungen, der städtebaulichen Situation sowie der Funktion der Straße erfolgen. Hierfür wurden entsprechende Planungsaufträge durch die Stadt Lippstadt erteilt. Nach derzeitigem Planungsstand soll folgender Regelquerschnitt realisiert werden:

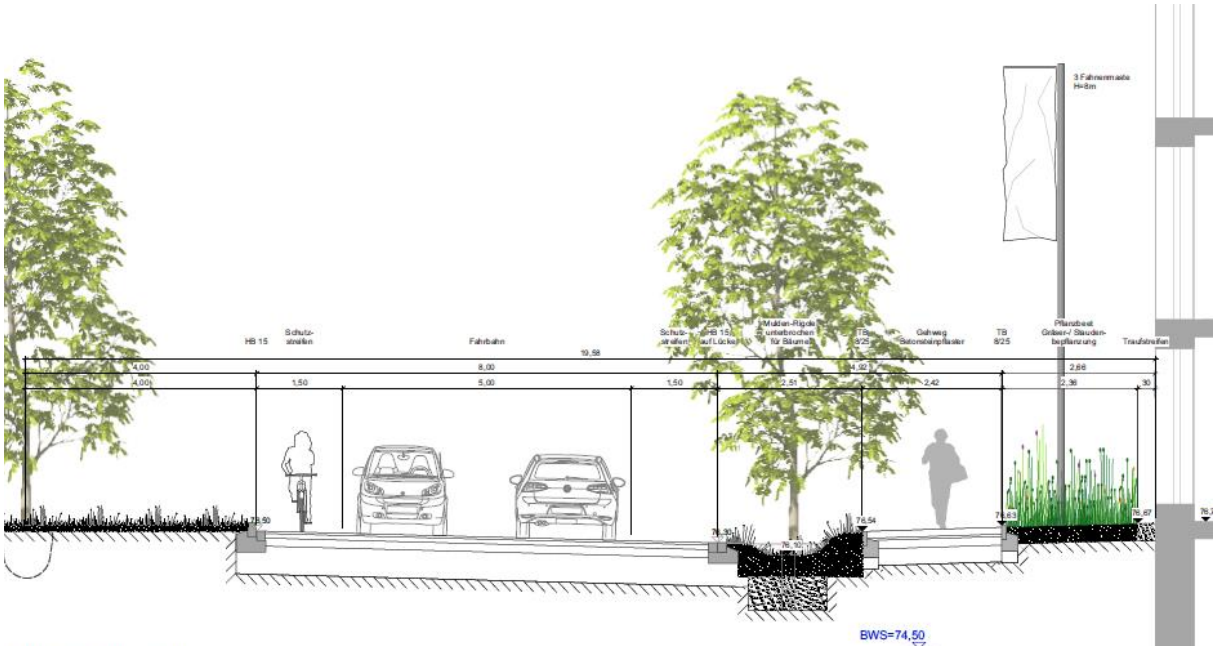


Abb. 14 | Regelquerschnitt „Jakob-Koenen-Straße“

Die Planungsvariante ist sowohl mit Tempo 50 als auch mit Tempo 30 realisierbar und bietet für alle Verkehrsteilnehmer eine schnelle und attraktive Ost-West-Verbindung in der südlichen Altstadt. Weiterhin wird der gerade Trassenverlauf durch Einbauten, Belagwechsel und Versätze an verschiedenen Stellen gebrochen. Dies dient der auch der städtebaulichen Einbindung der Straße in das Quartier. Die mit Bäumen bepflanzte Mulden-Rigolen-Entwässerung sichert eine zeitgemäße Entwässerungskonzeption genauso wie eine stadtgestalterische Qualität als grünes Band entlang der Straße.

Der Bau der Jakob-Koenen-Straße sorgt für eine Entlastung der Kloster- sowie der Hospital- und Bahnhofstraße, die durch Durchgangs- und Park-Such-Verkehr belastet sind sowie die Cappelstraße und Woldemei und das Netz der Querverbindungen und somit der Kernstadt. Die neue Ost-West-Verbindung soll die durch den motorisierten Individualverkehr hervorgerufenen städtebaulichen Missstände in der südlichen Altstadt reduzieren und Lücken im Lippstädter Verkehrsnetz schließen.

Die Cappelstraße, als Teil des innerstädtischen Verkehrsrings, wird in Richtung Süden erweitert, sodass ein Knotenpunkt zur Jakob-Koenen-Straße entsteht und das Gebiet in das Gesamtverkehrsgefüge Lippstadts eingebunden wird. Dadurch, dass der Altstadtverkehr nun über die verlängerte Cappelstraße/Jakob-Koenen-Straße verläuft, wird die Bahnhofstraße vom Verkehr entlastet. Dabei sind im Querschnitt die Flächen für den Kfz-Verkehr auf das notwendige aber ausreichende Maß reduziert, um großzügige Seitenbereiche sowie einen gegenläufigen Radfahrstreifen in Richtung Norden zu schaffen und so auch der städtebaulichen Situation (u.a. Vorplatz Mobilitäts-Hub mit ÖPNV-Funktion, Querung zwischen Dreiecksplatz und Quartiersplatz) gerecht zu werden.

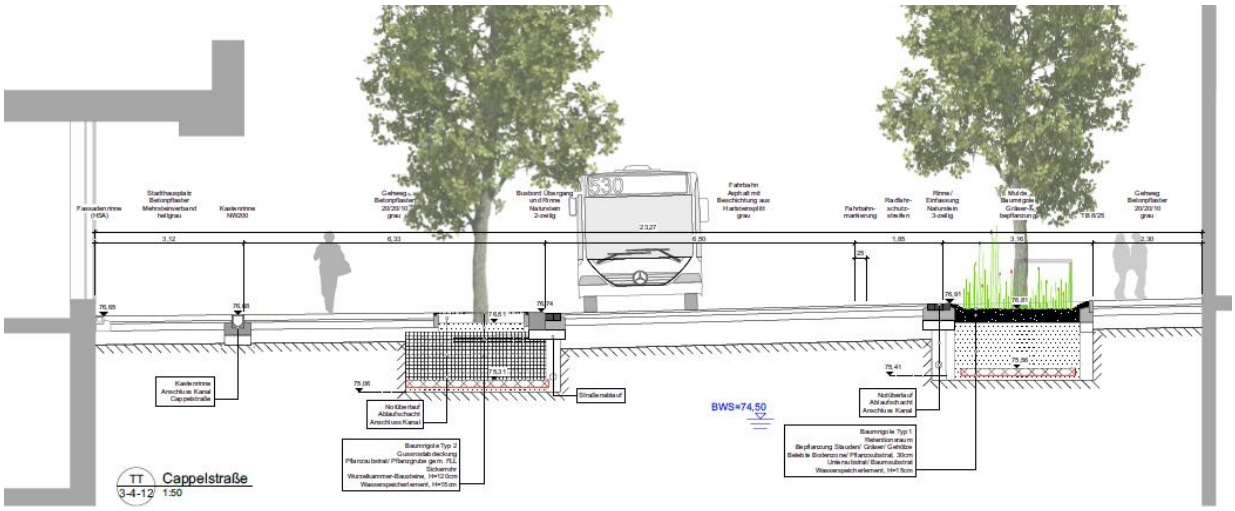


Abb. 15 | Regelquerschnitt Cappelstraße

Der neue Stadthausboulevard verläuft mit Anschluss über den Kreisverkehrsplatz an der Klosterstraße an der Grenze zu den privaten Grundstücken des Bereiches der Hospitalstraße und soll einerseits die Erschließung der Nutzungen in diesem Bereich (Parkhäuser,

Lebensmittelmarkt, rückwärtige Bebauung Hospitalstraße) bilden und andererseits im Zusammenspiel mit dem Quartiersplatz eine verkehrsberuhigte Wegeverbindung zwischen Innenstadt, neuer Verwaltung und Dreifaltigkeitshospital als wichtige Ost-West Verbindung im Altstadtgefüge sein. Der Stadthausboulevard soll daher unterteilt werden in eine Tempo 30-Zone im Abschnitt vom Kreisverkehr bis zum Parkhaus bzw. dem dortigen Stich zur Jakob-Koenen-Straße und in eine verkehrsberuhigte Zone vom Parkhaus bis zum Quartiersplatz. Straßenbegleitendes Grün unterstützt das Mikroklima und die Regenwasserversickerung in diesem Bereich des Quartiers. Die Integration von Fahrradstellplätzen als Stadtmobiliar fördert die Nutzung von klimaschonenden Verkehrsmitteln.

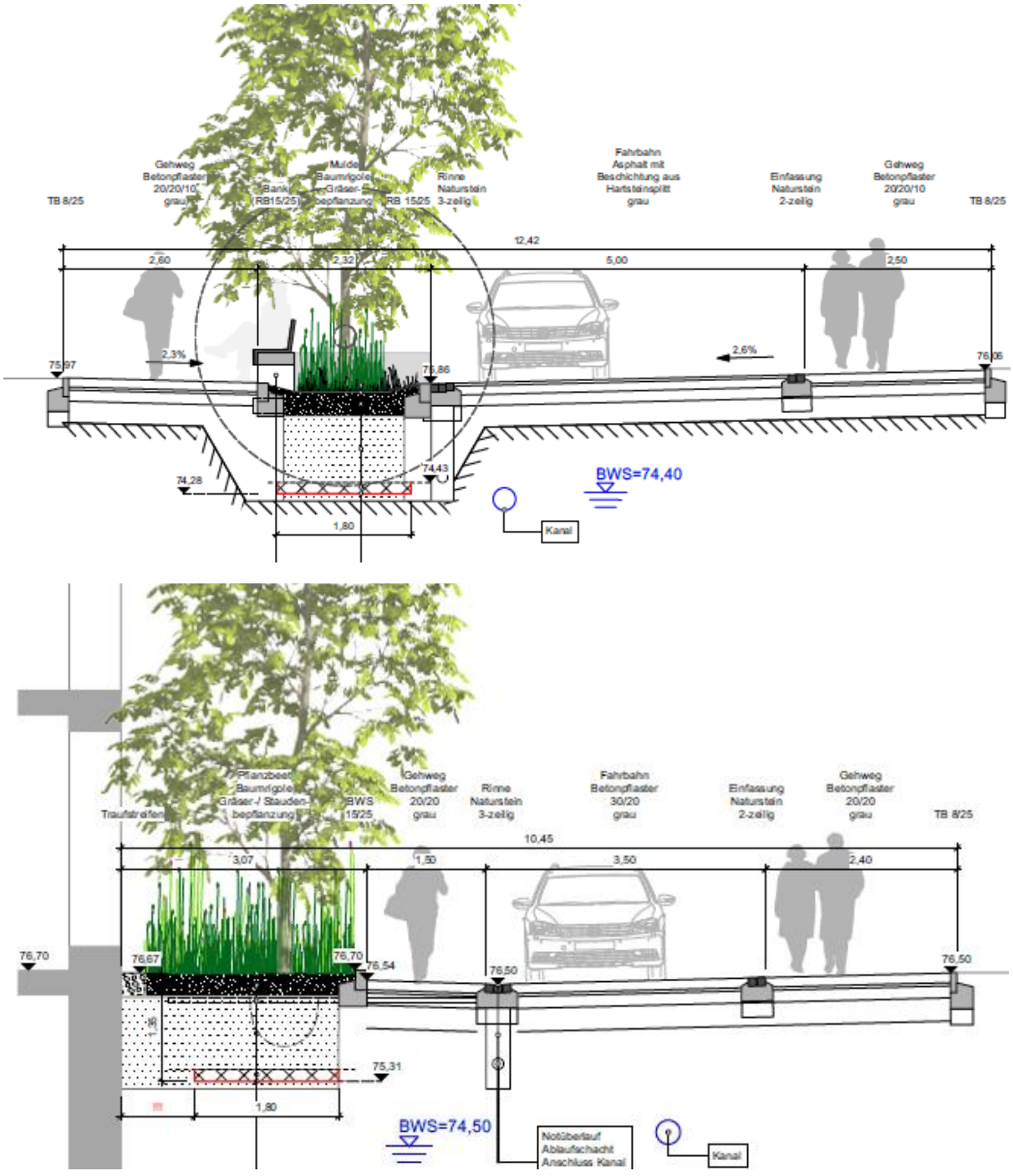


Abb. 16 | Regelquerschnitt Stadthausboulevard

Auch die ehemaligen Verbindungsstraßen Bahnhofstraße und Hospitalstraße sind zukünftig als Wohnstraßen geplant. Die Bahnhofsstraße soll zusätzlich nur im Einrichtungsverkehr befahrbar sein. Die Hospitalstraße ist weiterhin im Zweirichtungsverkehr befahrbar, jedoch ist keine Einfahrt von der Cappelstraße in die Hospitalstraße mehr möglich („unechte Einbahnstraße“). Im diesem neuen Straßenraum sollen alternierend Parkbuchten geschaffen werden, um einerseits einen Grundbedarf an PKW Stellplätze zu decken und andererseits das Tempo des MIVs auf ein achtsames Minimum zu reduzieren sowie die Qualität für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen. Insgesamt kann so zukünftig die Wohnqualität in diesen Straßen deutlich erhöht werden.

Die beiden Baugebiete MU 3 und MU 5 sind durch eine öffentliche Verkehrsfläche getrennt, die als Mischverkehrsfläche mit alleinigem Anschluss an die Bahnhofstraße ausgebaut werden soll. Für das MU 3 liegt bereits eine Planung des Vorhabenträgers vor, der auch durch weitere Grundstücksarrondierungen das MU 5 bebauen möchte. Die Bebauung soll über eine gemeinsame Tiefgarage erschlossen werden, die unter der öffentlichen Verkehrsfläche mittels einer Fahrgasse verbunden ist. Soweit die darüber liegende öffentliche Verkehrsfläche baulich-technisch und funktional hiervon nicht beeinträchtigt wird, bestehen in Bezug auf die städtebauliche Zielsetzung keine Bedenken gegen eine solche Unterbauung.

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

5.4 Öffentlicher Nahverkehr

Im Plangebiet bestehen zwei Bushaltestellen, die von der Linie C2 angefahren werden. Eine neue Bushaltestelle an der verlängerten Cappelstraße mit direktem Zugang zur Mobilitätsstation, an der acht lokale und regionale Buslinien gebündelt werden und eine Anbindung an den Bahnhof/ Busbahnhof in einem attraktiven Takt sicherstellen, soll in den Stadtraum integriert werden. An diesem Ort entsteht ein Knotenpunkt und Ankunftsbereich in der südlichen Altstadt.

Die veränderten Linienführungen (über die Jakob-Koenen-Straße anstatt über die Blumenstraße) sollen den ÖPNV zukünftig beschleunigen, eine integrierte Anbindung und Lückenschließung im Lippstädter Liniennetz gewährleisten und somit die Attraktivität des ÖPNV verstärken.

5.5 Fuß- und Radverkehr

Hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs soll es einen Lückenschluss zwischen dem westlichen Bereich und dem östlichen Bahnhofsbereich geben. Mit dem Stadthausboulevard sowie dem Quartiersplatz als auch der Jakob-Koenen-Straße soll diese derzeit fehlende Verbindung realisiert werden.

Entlang der Jakob-Koenen-Straße wird straßenbegleitend beidseitig ein Schutzstreifen als Radschnellverbindung in Ost-West Richtung integriert werden, welcher die Radinfrastruktur in der Gesamtstadt unterstützt und eine direkte Wegeverbindung garantiert. Der Stadthausboulevard bietet zusammen mit dem Quartiersplatz eine weitere Ost-West-Verbindung mit einem geringeren Kfz-Aufkommen und insb. ab dem Parkhaus der Stadtverwaltung mit einer überwiegenden und teilweise ausschließlichen Bedeutung für den Rad- und Fußverkehr. Über den gegenläufigen Radfahrstreifen entlang der Cappelstraße Richtung Norden erfolgt eine Anbindung an die weitere Altstadt.

Die Maßnahmen für den Radverkehr im QSA reichen von Straßenmarkierungen, Ampeloptimierungen, dem Bau neuer Radverkehrsanlagen und Parkmöglichkeiten (insb. Mobilitäts-Hub), der baulichen und gestalterischen Verbesserung der bestehenden Anlagen bis hin zu netzbezogenen Maßnahmen mit Blick auf eine Anknüpfung an wichtige Radrouten in Lippstadt und der weiteren internen Vernetzung in der Altstadt durch die Entwicklung des QSA.

Durch die Verbesserungen wird ein starker Beitrag zur Stärkung der Attraktivität des Radverkehrs geleistet, wodurch ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätswende und somit zur klimaneutralen Mobilität erzielt werden soll.

5.6 Quartiersplatz

Der Quartiersplatz wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festsetzt. Er liegt zentral im Quartier und wird nördlich durch die Hospitalstraße, östliche durch die bestehende Bebauung und den Mobilitätshub, südlich durch das Stadthaus sowie westlich durch bestehende Bebauung und den Stadthausboulevard begrenzt. Er bildet einen wichtigen zentralen Bereich im Quartier und ist Teil der Ost-West sowie Nord-Süd-Verbindung für den Rad- und Fußverkehr. Der Quartiersplatz soll als Treffpunkt der Bewohnerinnen und Bewohner gestaltet werden und als wichtiges verbindendes Glied im Gesamtgefüge des öffentlichen Stadtraumes der Altstadt dienen. Hier soll nicht nur der neue Quartiersmittelpunkt als Ort der Kommunikation und Identitätsbildung entstehen, sondern auch ein urbaner Platz, der gleichzeitig eine Scharnierfunktion zwischen dem bestehenden QSA und den Neubauten auf der Güterbahnhof-Brache übernimmt.

5.7 Baustellenverkehr

Die Erschließung und Bebauung des Geländes wird nicht nur unwesentliche Baustellenverkehre zur Andienung sowie auf dem Gelände selbst auslösen. Das Gelände ist über die vorhandenen Verkehrsanschlüsse gut an das Netz der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Lippstadt (insb. Udener Straße/Stirper Straße und Rixbecker Straße) angebunden und ist daher gut erreichbar. In der Umsetzung sollten Baustellenverkehre in der historischen Altstadt weitestgehend vermieden werden. Hierauf kann die Stadt Lippstadt als Plangeber, Erschließungsträger, Bauherr sowie Straßenverkehrsbehörde hinwirken. Die durch den Baustellenverkehr entstehenden Verkehrs- und Lärmbelastungen sind nur temporärer Natur und führen daher nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen, die eine Änderung der Planung erfordern.

6 Ver- und Entsorgung

6.1 Versorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Gas, Wasser und Elektrizität erfolgt grundsätzlich durch die Stadtwerke Lippstadt. Es liegt sowohl für die Trassenführung als auch für die Standorte der Trafostationen eine zwischen der Stadt Lippstadt und den Stadtwerken abgestimmte Vorkonzeption vor. Die neuen Leitungen/Kabel können in den öffentlichen Flächen im Plangebiet (öffentliche Verkehrsflächen, öffentliche Grünflächen) geführt werden. Ein Anschluss an bestehende Systeme ist möglich. Die für die Versorgung mit Elektrizität notwendigen Trafostationen finden auch in den öffentlichen Flächen ihren Platz. Die genaue Standortwahl erfolgt im Detail in Abwägung der technischen Erfordernisse zur Lage und Größe der Trafostation und einem angemessenen Abstand zu Wohnnutzungen im Sinne des Trennungs- und Minimierungsgebote sowie stadtgestalterischen Aspekten im Rahmen der Umsetzung der Planung. Der ausreichende Versorgungs- und Feuerlöschdruck wird ebenfalls durch die Stadtwerke sichergestellt. Ob vor dem Hintergrund der aktuellen sog. „Gaskrise“ und der derzeitigen politischen Agenda in Bezug auf die Gebäudebeheizung (Diskussion eines Verbotes von neuen Gasheizungen) tatsächlich eine Gasleitung im neuen Baugebiet verlegt wird, kann derzeit nicht abschließend beantwortet werden. Die Versorgung mit Telekommunikationskabeln erfolgt durch die entsprechenden Anbieterinnen und Anbieter.

7 Entsorgung

7.1 Schmutzwasserentsorgung

Das Gebiet wird überwiegend im Trennsystem entwässert. Entsprechend erfolgt die Schmutzwasserentsorgung in einem separaten System in Kanälen in den öffentlichen Verkehrsflächen mit Anschluss an das vorhandene Kanalnetz im Bereich Soesttor. Lediglich die Bestandsbereiche im Bereich Hospitalstraße und Bahnhofstraße werden weiterhin im bestehenden Mischsystem entwässert.

7.2 Regenwasserentsorgung

Im Rahmen der Entwicklung des QSA wird ein Konzept zum integrierten Regenwassermanagement umgesetzt. Es sollen zur Unterstützung des natürlichen Wasserkreislaufs vor Ort anfallende Niederschläge über die Freiflächen im Quartier genutzt, verdunstet, versickert oder bei Bedarf ortsnah in die Südliche Umflut eingeleitet werden. Der Nutzbarmachung von Regenwasser soll dabei besondere Bedeutung beigemessen werden, z.B. zur Bewässerung von Stadtpflanzen (Baumrigolen) oder um dem Aufheizen versiegelter Flächen entgegen zu wirken, um dadurch das Mikroklima positiv zu beeinflussen.

Durch eine Erhöhung des Versickerungsgrades der Oberflächen soll Regenwasser vor Ort genutzt und verdunstet werden, dabei hilft eine integrierte Planung zwischen öffentlicher und privater Regenrückhaltung, um so „grüne“ und „blaue“ Infrastruktur zusammen zu denken und zu verknüpfen.

Kombinierte Mulden-Rigolen Systeme entlang der neuen Jakob-Koenen-Straße, ein „Rain-Garden“ auf dem neuen Quartiersplatz oder der Dreiecksplatz sollen der Regenwasserretention im öffentlichen und urbanen Raum dienen. Gebäudebegleitendes Grün, intensiv und extensiv begrünte Dachflächen und Regenwasserzisternen sollen die Versickerung/Nutzung des Regenwassers am Gebäude unterstützen. Ein Retentionsbecken an der Südlichen Umflut kann größere Mengen an Regenwasser speichern und langsam in den Wasserkreislauf zurückgeben. Die Maßnahmen tragen dazu bei das erforderliche „klassische“ Regenwasserkanalnetz (hier in der Jakob-Koenen-Straße und im Stadthausboulevard) sowie das Regenrückhaltebecken in der Dimensionierung zu reduzieren. Das Regenrückhaltebecken wird als Fläche für Versorgungsanlagen festgesetzt und somit planungsrechtlich gesichert.

All diese Maßnahmen tragen weiterhin nicht nur zu einem schadlosen Abfluss des Regenwassers im Starkregenfall als Maßnahme der Klimaanpassung bei, sondern verbessern auch das Mikroklima im Quartier und erhöhen die Lebensqualität der Bürger durch wohnortnahe Grün- und Freiraumstrukturen.

7.3 Abfallentsorgung

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

8 Einzelhandel

In der ursprünglichen Machbarkeitsstudie für die Nachnutzung des Güterbahnhofes wurde der Neubau der Stadtverwaltung in den westlichen Bereich positioniert und der Neubau des Lebensmittelmarktes im Osten. Diese Planung war Grundlage als das Einzelhandelskonzept der Stadt Lippstadt im Jahr 2016 neu gefasst wurde. In Berücksichtigung dieses Planungsstandes wurde der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt Lippstadt abgegrenzt und der westliche Teil nicht berücksichtigt.

Im Zuge des städtebaulich-hochbaulichen Wettbewerbes für die Entwicklung des Güterbahnhofes sowie der darauffolgenden Rahmenplanung durch den Wettbewerbssieger hat sich eine umgekehrte Positionierung (Stadthaus im Osten, Lebensmittelmarkt im Westen) als städtebaulich und funktional sinnvoller erwiesen. Der Rahmenplan wurde zwischenzeitlich als sonstige städtebauliche Planung nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB durch den Stadtentwicklungsausschuss beschlossen und ist Grundlage dieses Bebauungsplanes. Entsprechend wurden die planungsrechtlichen Festsetzungen insbesondere zur Art der Nutzung getroffen.

Hieraus ergibt sich nun, dass der neue Lebensmittelmarkt zwar direkt benachbart, aber doch außerhalb des im Einzelhandelskonzept festgelegten zentralen Versorgungsbereiches liegt. Nach Realisierung der beiden Stadtbausteine Stadtverwaltung (als zentrale Einrichtung der öffentlichen Verwaltung) und Lebensmittelmarkt würde durch die neu geschaffene städtebaulich-funktionale Situation auch der Bereich des Lebensmittelmarktes und dessen Umfeld die Kriterien zur Aufnahme in den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt erfüllen.

Diese neue Situation ist gemäß städtebaulicher Rahmenplanung für diesen Bereich, der übergeordneten Flächennutzungsplanung (Neuaufstellung Gesamtflächennutzungsplan) sowie den Planungszielen für den Bebauungsplan Nr. 313 städtebaulich gewünscht und sinnvoll, insbesondere vor dem Hintergrund eines Nahversorgungsdefizites in der Altstadt sowie faktisch nicht vorhandenen anderweitigen Flächenpotentialen für eine solche Nutzung innerhalb der Altstadt.

Insofern erfolgt in Abstimmung mit der Bezirksregierung Arnsberg parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes die Anpassung (Erweiterung) des zentralen Versorgungsbereiches per Ratsbeschluss in folgender Abgrenzung:

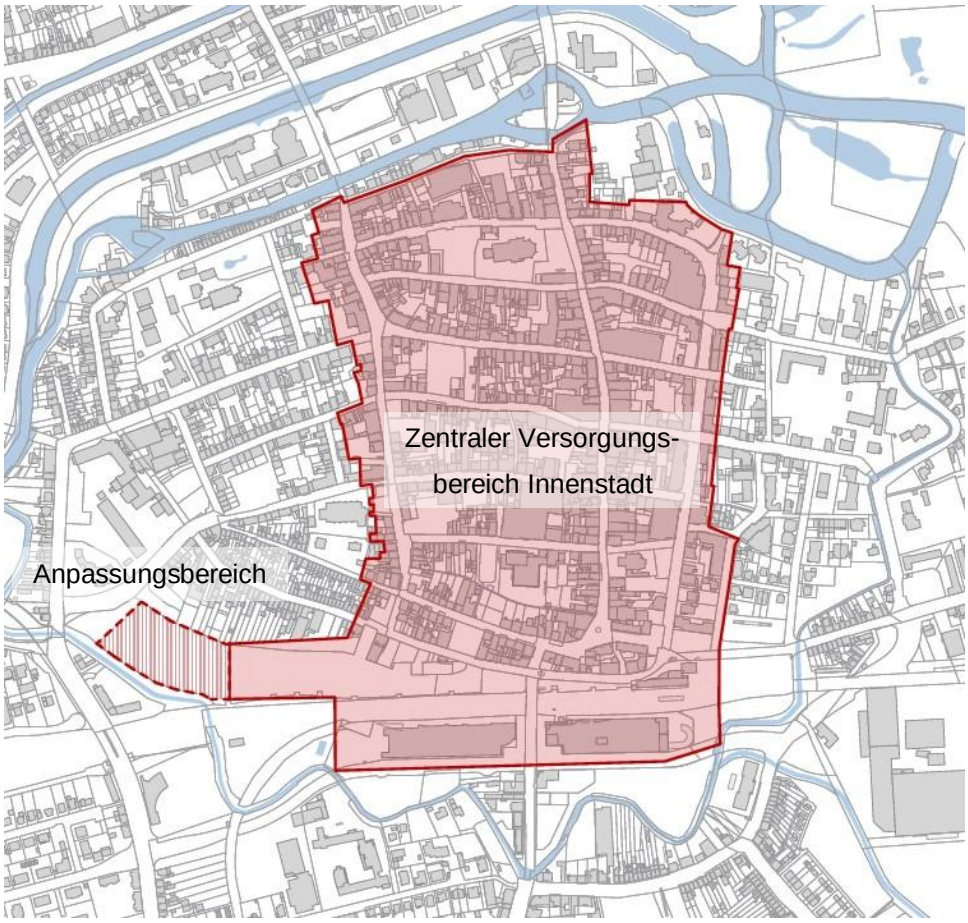


Abb. 17 | Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt – neue Abgrenzung

Vor diesem Hintergrund ist für die festgesetzten Baugebiete keine weitere Feinsteuerung der Einzelhandelsnutzungen erforderlich bzw. geboten. Die Verträglichkeit der Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes an diesem Standort wurde im Zuge der Aufstellung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Lippstadt geprüft. Es sind keine negativen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt oder andere zentrale Versorgungsbereiche zu erwarten. Auch von etwaigen kleinteiligen Einzelhandelsnutzungen in den urbanen Gebieten sind aufgrund Lage und Umfang keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Die Sicherstellung der tatsächlichen Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes erfolgt über die Stadt Lippstadt als Grundstückseigentümer im nachfolgenden Vergabeverfahren sowie dem abzuschließenden Grundstücksvertrag für diese Fläche.

9 Belange der Umwelt

9.1 Umweltprüfung und Umweltbericht

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

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

Der Umweltbericht erfasst in angemessener Weise unter Berücksichtigung

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

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

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

Es ist überwiegend mit geringen 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. Einzelheiten können den nachfolgenden Kapiteln sowie dem Umweltbericht entnommen werden.

9.2 Grün- und Pflanzflächen

Innerhalb des Plangebietes verläuft ein Teil der Südlichen Umflut. Sie zählt zu den vier prägenden Wasserlinien in Lippstadt und ist ein Baudenkmal, an welchem der historische Verlauf der Stadtmauer und Festungsanlage abzulesen ist. Als ökologisch bedeutsamer Freiraum ist sie wesentlicher Bestandteil im Verbundsystem der innerstädtischen grünen Infrastruktur und soll auch mit dieser Funktion erhalten bleiben.

Eine ökologische Aufwertung und Renaturierung der Südlichen Umflut soll durch die Sicherung und Erhaltung des arten- und strukturreichen Sekundärbiotops gefördert werden (M1). Das Pflanzen von vielfältigen arten- und lebensraumtypischen Ufervegetationen mittels eines naturnahen Gewässerrandstreifen unterstützt die ökologische Durchgängigkeit für Fauna und Flora und verbessert die Biotopvielfalt. Diese Maßnahme ist frühzeitig und vorab mit der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Lippstadt abzustimmen. Die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen sowie die LWL-Archäologie sind durch die Untere Denkmalbehörde gem. § 24 Abs. 2 DSchG NRW anzuhören.

Nördlich der Südlichen Umflut sind die Anlage einer öffentlichen Grünfläche und Baumpflanzungen entlang der Jakob-Koenen-Straße festgesetzt (M3). Eine Pflanzung von 35 Einzelbäumen sowie der Ansaat eines Landschaftsrasens mit Kräutern erhöht neben der optischen Aufwertung der Verbindungsstraße ebenso die Biotop- und Artenvielfalt und leistet einen Beitrag zum Klimawandel und zur -folgeanpassung.

Aus gleichen Gründen wird das im Südwesten gelegene Regenrückhaltebecken mit naturnaher Flächen- und Böschungsgestaltung sowie der Pflanzung von Sträuchern in Gruppen im Randbereich festgesetzt (M2). Für die Bepflanzung der Stellplatzanlage gilt folgende Pflanzliste:

Crataegus monogyna	Weißdorn
Prunus spinosa	Schlehe
Salix caprea	Sal-Weide
Salix cinerea	Grau-Weide
Salix aurita	Ohr-Weide
Viburnum opulus	Gewöhnlicher Schneeball

Südlich an die geplanten Maßnahmen M2 und M3 grenzt das Denkmal Südliche Umflut.

Maßnahmen in der Umgebung dieses Denkmals sind gem. § 9 Abs. 2 BauGB frühzeitig und vorab mit der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Lippstadt abzustimmen. Die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen sowie die LWL-Archäologie sind durch die Untere Denkmalbehörde gem. § 24 Abs. 2 DSchG NRW anzuhören. Das Denkmal ist während der Ausschachtungsarbeiten des und der gesamten Baumaßnahme zu sichern.

Das MK verfügt über eine Altstadteingangsfunktion und hat somit die Möglichkeit zur ästhetischen Aufwertung des Stadtbildes beizutragen. Aufgrund dessen wird festgesetzt, dass die Dachfläche des 1-geschossigen Gebäudeteils des MK mit einer mindestens 12 cm dicken durchwurzelbaren Substratschicht zu versehen und extensiv zu begrünen ist. Als eingeschossiger Bereich wird das für die Handelsnutzung ausgelegte überhöhte Erdgeschoss (max. 5,0 m Gebäudehöhe) definiert. Die Dachbegrünung wirkt sich positiv auf das Mikroklima und die Energieeffizienz des Gebäudes aus, indem der Aufheizung von Dachflächen vorgebeugt und eine zusätzliche Dämmschicht angebracht wird. Zusätzlich können Feinstaube gebunden, die Rückstrahlungsintensität reduziert und damit der Entstehung innerstädtischer Hitzeinseln vorgebeugt werden. Durch Verbesserung der Evaporation und Transpiration wird der natürliche Gewässerkreislauf begünstigt. Hierdurch werden technische Infrastrukturen entlastet und letztlich ein Beitrag zur Hochwasservorsorge geleistet. Darüber hinaus wird durch die Dachbegrünung eine zusätzliche Dämmwirkung erzielt, wodurch sich zusätzliche Einsparungen sowohl von Heizkosten im Winter als auch ggfs. von Kühlkosten im Sommer erzielen lassen. Eine Kombination von aufgeständerten Anlagen zur Nutzung der Solarenergie und einer flächigen Begrünung auch unter den Modulen ist möglich. Von einer Begrünung kann nur in den Bereichen abgesehen werden, die als Terrassen dienen oder für die Belichtung, die Be- und Entlüftung, die Brandschutzeinrichtungen oder die Aufnahme von technischen Anlagen vorgesehen sind. Der zu begrünende Dachflächenanteil muss mindestens 80 von Hundert (v. H.) betragen.

Der Klimawandel hat Auswirkungen auf die Art und Häufigkeit von Niederschlägen, sodass Starkregenereignisse in Zukunft immer mehr auftreten, wodurch Hochwasserereignisse und Überschwemmungen auch in städtischen Bereichen zunehmen können. In den Baugebieten soll demnach eine entsprechende Befestigung im Bereich der Stellplatzflächen zur Versickerung und Belebung der Bodenzone betragen. Hier ist eine Befestigung von Stellplatzflächen nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau (z.B. Rasengittersteine, Rasenliner, Schotterrasen oder Pflaster mit mehr als 30% Fugenanteil) zulässig. Auch Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung sind unzulässig. Ausgenommen hiervon sind die Zufahrtsgassen im MK. Die Ausführung der Stellplätze mit wasserdurchlässigen Materialien ist unabhängig von der Festsetzung der maximal zulässigen GRZ zu sehen. Die GRZ von 0,9 bringt ausschließlich zum Ausdruck, dass die Stellplätze und ihre Zufahrten bei

dem durch bauliche Anlagen in Anspruch genommenen Teil des Baugrundstückes in der Berechnung zu berücksichtigen sind.

Mit der Anwendung wasserdurchlässiger Materialien für die Stellplätze sowie einer Zuführung von unbelastetem Regenwasser in den natürlichen Kreislauf wird zu einem schonenden Umgang mit Ressourcen, Grundwasser, Boden und Klima beigetragen. Wasserdurchlässige Materialien sorgen dafür, dass Regenwasser dezentral versickert, zu Grundwasserneubildung führt und nicht gesammelt in die Kanalisation eingeleitet werden muss.

Ebenerdige Stellplatzanlagen innerhalb der Stellplatzanlage sind mit Pflanzstreifen für Bäume zu gliedern. Je angefangene 6 ebenerdige Stellplätze ist in den Pflanzstreifen ein Baum (Hochstamm, Stammumfang 16-18cm, gemessen in einer Höhe von 1,0 m, 3-mal verpflanzt mit Drahtballierung einschließlich fachgerechter Pflanzung und Befestigung mit einem Dreibock sowie Bindematerial) der Pflanzliste zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Pflanzenausfälle sind gleichartig zu ersetzen. Je Baum ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 9 m^2 vorzusehen. Bäume erfüllen wichtige Funktionen im Rahmen der grünen Infrastruktur. Sie filtern Feinstaub und Schadstoffe aus der Luft, was vor allen Dingen in der dicht bebauten Innenstadt von großer Bedeutung ist. Sie kühlen die Temperatur in der Umgebung und spenden Schatten, wodurch eine höhere Wohn- und Lebensqualität erzeugt wird und ein Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Klimaanpassung geleistet wird.

Für die Bepflanzung der Stellplatzanlage gilt folgende Pflanzliste:

Ostrya carpinifolia	Hopfenbuche
Carpinus betulus ´Fastigiata´	Pyramiden-Hainbuche
Acer campestre	Feldahorn
Tilia cordata ´Roelvo´	Winterlinde
Acer platanoides ´Cleveland´	Spitzahorn

Im Plangebiet befindet sich ein Bestandsbaum im nördlichen Bereich des Quartiersplatzes an der Grenze zur Hospitalstraße. Hierbei handelt es sich um eine Hainbuche, die zwischen 1990 und 2000 gepflanzt wurde und mittlerweile über eine Höhe von etwa 10,0 m bis 15,0 m und eine Kronenbreite von etwa 5,0 bis 10,0 m verfügt. Dieser Baum ist erhaltenswert und wird aus diesem Grund zum Erhalt festgesetzt. Er leistet gleichzeitig zu den bereits oben erwähnten Vorteilen von Baumpflanzungen einen Beitrag zur Attraktivierung des Quartiersplatzes sowohl aus ästhetischer Sicht als auch mit Blick auf den Klimawandel aus funktionaler Sicht (bspw. als Schattenspender).

9.3 Eingriffsbilanzierung

Die Bilanzierung des Eingriffs wurde nach der Methodik „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW“ (LANUV 2008) ermittelt.

Im Fall des ehem. Güterbahnhofgeländes kommt die „Natur auf Zeit“-Regelung des § 30 Abs. 2 Nr. 3 LNatSchG NRW zum Tragen, die besagt, dass Eingriffe auf ehemals verkehrlich genutzten Flächen, auch wenn diese durch Sukzession entstandene Biotope aufweisen, bei Wiederaufnahme einer Nutzung nicht als Eingriff gelten und daher nicht ausgeglichen werden müssen. Auch die Bereiche entlang der Bahnhof- und Hospitalstraße (Hausnr. 46-54) sind nicht in die Bilanzierung einzubeziehen, da hier die Eingriffe bereits vor der Bebauungsplanaufstellung erfolgt sind und zulässig waren (§ 1a Abs. 3 BauGB). Zur Bilanzierung hinzugezogen wurde der Bereich der Südlichen Umflut, der Teil einer Biotopkatasterfläche ist.

Aus der Summation der flächenbezogenen Ist-Biotopwerte ergibt sich der Gesamtflächenwert im Ist-Zustand von 30.387 Punkten. Der Gesamtflächenwert im Soll-Zustand liegt bei 26.494 Punkten. Für die geplante Maßnahme ergibt sich somit aus der Differenz zwischen Bestand und Planung ein Kompensationsbedarf von 3.893 Biotopwertpunkten, der nicht innerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden kann. Dieses Defizit kann auf externen Ausgleichsflächen kompensiert werden.

Die Stadt Lippstadt hat die Entwicklung eines Feuchtbiotops mit umliegender Magerrasenwiese auf der Ausgleichsfläche in Lipperbruch an der Ostlandstraße (Gemarkung Lippstadt, Flur 25, Flurstücke 1050 u. 911) durchgeführt. Die Gesamtflächengröße beträgt ca. 1,6 ha. Die Fläche liegt gemäß Regionalplan im allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich. Der Landschaftsplan ordnet den Bereich dem Freiraum zu.

Lage:	*Gemarkung Lippstadt* *Flur 25* *Flurstücke 1050 und 911*
Flächengröße:	*ca. 1,6 ha*
Eigentümer:	*Stadt Lippstadt*
Maßnahme:	*Entwicklung eines Feuchtbiotops mit umliegender Magerrasenwiese*

9.4 Hochwasserschutz

Das für die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse maßgebliche 100-jährige Hochwasser (Hochwasser mittlerer Wahrscheinlichkeit) liegt im Planbereich bei einer Höhe von 74,6 m ü. NHN. Das Extremhochwasser liegt (Hochwasser seltener Wahrscheinlichkeit) liegt bei einer Höhe von 75,4 m ü. NHN. Das Plangebiet wird im Rahmen der Erschließungsarbeiten insbesondere im Bereich des Güterbahnhofes neu modelliert. Dabei wird sichergestellt, dass

die neuen Höhen der öffentlichen Verkehrsflächen, die Höhen des Extremhochwassers überschreiten.

Bei der Errichtung von Gebäuden ist im gesamten Geltungsbereich sicherzustellen, dass die Oberkante des fertiggestellten Erdgeschossfußbodens (OKFF) eine Mindesthöhe von 76,00 m ü. NHN erreicht. Diese Festsetzung wird getroffen, um schädliche Auswirkungen durch die benannten Hochwasserereignisse unter Berücksichtigung einer Toleranz bei der Ermittlung der Hochwasserhöhen zu vermeiden.

Somit wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes bzw. die Erschließungsplanung der Stadt Lippstadt die Hochwasservorsorge sichergestellt. Ein weitergehender Eingriff in die Eigentumsrechte mit weiteren Festsetzungen zum Hochwasserschutz soll vor dem Hintergrund der Schutzwürdigkeit der Nutzungen im Sinne gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und einer möglichen Schadenshöhe in Abwägung mit dem Hochwasserrisiko und den Reaktionsmöglichkeiten mit Sofortmaßnahmen im Hochwasserfall nicht erfolgen. Für weitergehenden Hochwasserschutz im Rahmen der Eigenvorsorge wird an dieser Stelle auf die „Hochwasserschutzfibel – Objektschutz und bauliche Vorsorge“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Umwelt vom Juli 2013 verwiesen.

9.5 Artenschutz

Die Planung ist gem. Artenschutzgutachten unter Beachtung der Hinweise umsetzbar im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB. Die entsprechenden Hinweise werden in den Bebauungsplan übernommen:

Der im B-Plangebiet befindliche Abschnitt der Südlichen Umflut wird durch die erforderliche Altlastensanierung nur kleinräumig tangiert. In den vorhandenen Gebäudezeilen des B-Plangebietes ist im Zuge der Umsetzung mit einzelnen Gebäudesanierungen und -rückbauten zu rechnen. Daneben werden Baumfällungen und Rodungsarbeiten notwendig sein. Folgende Hinweise sind zu beachten:

Falls im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes Gebäude saniert oder abgebrochen werden sowie Bäume entfernt werden müssen, sind zur Vermeidung von Verbotstatbeständen folgende Maßnahmen erforderlich, die durch eine Ökologische Baubegleitung (ÖB) sichergestellt werden:

- Kontrolle der zur Sanierung bzw. zum Abbruch vorgesehenen Gebäude auf das Vorkommen von Fledermäusen und an Gebäuden brütenden Vögeln vor Beginn der Arbeiten
- Wenn Verdacht auf Fledermausquartiere besteht, ist ein gezielter, vorsichtiger und manueller Rückbau der Bereiche an denen Fledermäuse festgestellt wurden (z.B.

Dachbereiche, Fassadenspalten und Rollladenkästen) im Beisein einer artenschutzkompetenten Person zur Vermeidung der Tötung von Individuen, durchzuführen.

- Bei Auffinden von Fledermausquartieren, sind diese durch geeignete künstliche Quartiere zu ersetzen.
- Abbruch der Gebäude außerhalb der sensiblen Wochenstuben- bzw. Winterschlafphase, d.h. in den Zwischenquartierphasen der Fledermäuse (September bis November & März bis Mitte April), um die Beeinträchtigung bei einem eventuellen Auffinden von Tieren zu minimieren.
- falls Baumfällungen erforderlich sind, Kontrolle der Bäume auf Tageseinstände von Eulen und Quartierstrukturen für Fledermäuse durch eine artenschutzkompetente Person zur Vermeidung der Tötung von Individuen.
- Rodungsarbeiten, auch das Entfernen von Bewuchs an Gebäuden und in den Gärten, sind außerhalb der Brutzeit durchzuführen, d.h. in der Zeit von 01.10. bis 28.02. Ist dies nicht möglich, hat vorab eine Kontrolle auf aktuelle Brutgeschehen zu erfolgen um Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG (Störung, Verletzung, Tötung von Tieren) zu verhindern.

9.6 Immissionsschutz

Hinsichtlich des Immissionsschutzes sind insbesondere die Lärmimmissionen zu betrachten, die auf das Plangebiet einwirken und von dem Plangebiet ausgehen. Dabei ist zwischen dem Verkehrslärm und dem Gewerbelärm zu unterscheiden.

9.6.1 Verkehrslärm

Hinsichtlich der Beeinträchtigung durch Geräuschimmissionen resultierend aus Verkehr ist zwischen folgenden Betrachtungen zu unterscheiden:

- Neubau oder wesentliche Änderung einer Straße gem. 16. BImSchV
- Lärmvorsorge innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 313
- Lärmvorsorge außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 313

Die Lärmbetrachtung wurde grundsätzlich mit der Tempo-50 Variante für die Jakob-Koenen-Straße im Sinne eines Worst-Case-Szenarios durchgeführt. Die Tempo-30-Variante wurde als Lärmminderungsszenario betrachtet.

Hinsichtlich der Ausgangssituation ist festzuhalten, dass der zu überplanende Bereich bereits heute durch starke Lärmeinwirkungen durch die anliegenden Straßen und die Bahnlinie geprägt ist, die bereits heute zu Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungs- und

Grenzwerte führen. Diese Lärmeinwirkungen treffen auf einen in Bezug auf Lärmschutz planungsrechtlich ungeordneten Innenstadtbereich.

Neubau oder wesentliche Änderung einer Straße gem. 16. BImSchV

Beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer Straße gem. 16. BImSchV sind hinsichtlich der Lärmentwicklung die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Der jeweils betroffene Neubau/wesentliche Änderung wird dabei stets separat betrachtet.

Gemäß Ergebnis des Lärmgutachtens sind durch den Neubau der Jakob-Koenen-Straße und die wesentliche Änderung der Cappelstraße in beiden Tempo-Varianten keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten. Es sind keine Maßnahmen der Lärmminderung und/oder des Lärmschutzes zu ergreifen.

Die wesentliche Änderung der Klosterstraße führt in beiden Tempo-Varianten überwiegend zu keinen Überschreitungen der 16. BImSchV. Lediglich am Gebäude Soesttor 42 sind Überschreitungen zu erwarten (tags: 1 dB(A), nachts: 2 dB(A)). Vor dem Hintergrund der überwiegend bebauten Bestandsstrukturen zwischen Straße und Gebäude sowie der solitären Betroffenheit eines Gebäudes ist ein aktiver Lärmschutz nicht bzw. nicht mit einem verhältnismäßigen Aufwand umsetzbar, bzw. bezogen auf den Einsatz lärmmindernden Asphalts bei der geplanten Temporegelung (30 km/h) nur bedingt wirksam. Ein Verzicht oder eine Umplanung auf die zu der wesentlichen Änderung führenden Bausteine der Planung (Jakob-Koenen-Straße, Nutzungen auf dem Güterbahnhof) würde den Planungszielen direkt entgegenlaufen und soll in Abwägung mit dem Interesse des Eigentümers an einer Realisierung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch Änderung oder Verzicht auf die Planung nicht weiterverfolgt werden. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sollen und können vielmehr durch einen passiven Lärmschutz am Gebäude selbst realisiert werden. Ergibt die schalltechnische Untersuchung für bestehende schutzbedürftige bauliche Anlagen in der Nachbarschaft des wesentlich geänderten Verkehrsweges Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach, so können die Eigentümerinnen und Eigentümer der betroffenen Grundstücke gegenüber dem Straßenbaulastträger (Stadt Lippstadt) Ansprüche auf Finanzierung der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV geltend machen. Die passiven Schallschutzmaßnahmen für bestehende schutzbedürftige bauliche Anlagen müssen im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden. Vielmehr kann die Konfliktbewältigung auf die nachfolgende Ebene verlagert werden, da die Eigentümerinnen und Eigentümer in aller Regel ein Eigeninteresse an der Durchführung der passiven Lärmschutzmaßnahmen haben und die Finanzierung dieser Maßnahmen gesetzlich sichergestellt ist. Der Anspruch auf die Lärmschutzmaßnahmen am betroffenen Gebäude sollen zur Information der Eigentümer durch die Stadt Lippstadt bekannt gemacht werden. Die

möglichen Kosten von rd. 20.000 € sind im Haushalt in der Position zur Erschließung des Güterbahnhofes, in der auch der Bau der Jakob-Koenen-Straße enthalten ist, hinterlegt.

Lärmvorsorge innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 313

Im Zuge der Lärmvorsorge innerhalb des Geltungsbereiches erfolgt eine Gesamtbetrachtung des Verkehrslärms aller Straßen und des Schienenverkehrs der anliegenden Bahnstrecke. Dabei sind die Orientierungswerte der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau Gegenstand der Abwägung.

Die Schutzbedürftigkeit der Flächen im Plangebiet richtet sich nach der jeweiligen Festsetzung zur Art der Nutzung (Kerngebiet, Urbanes Mischgebiet, Sondergebiet Parkhaus, Gemeinbedarfsfläche (Parkhaus, öffentliche Verwaltung, Mobilitätsstation).

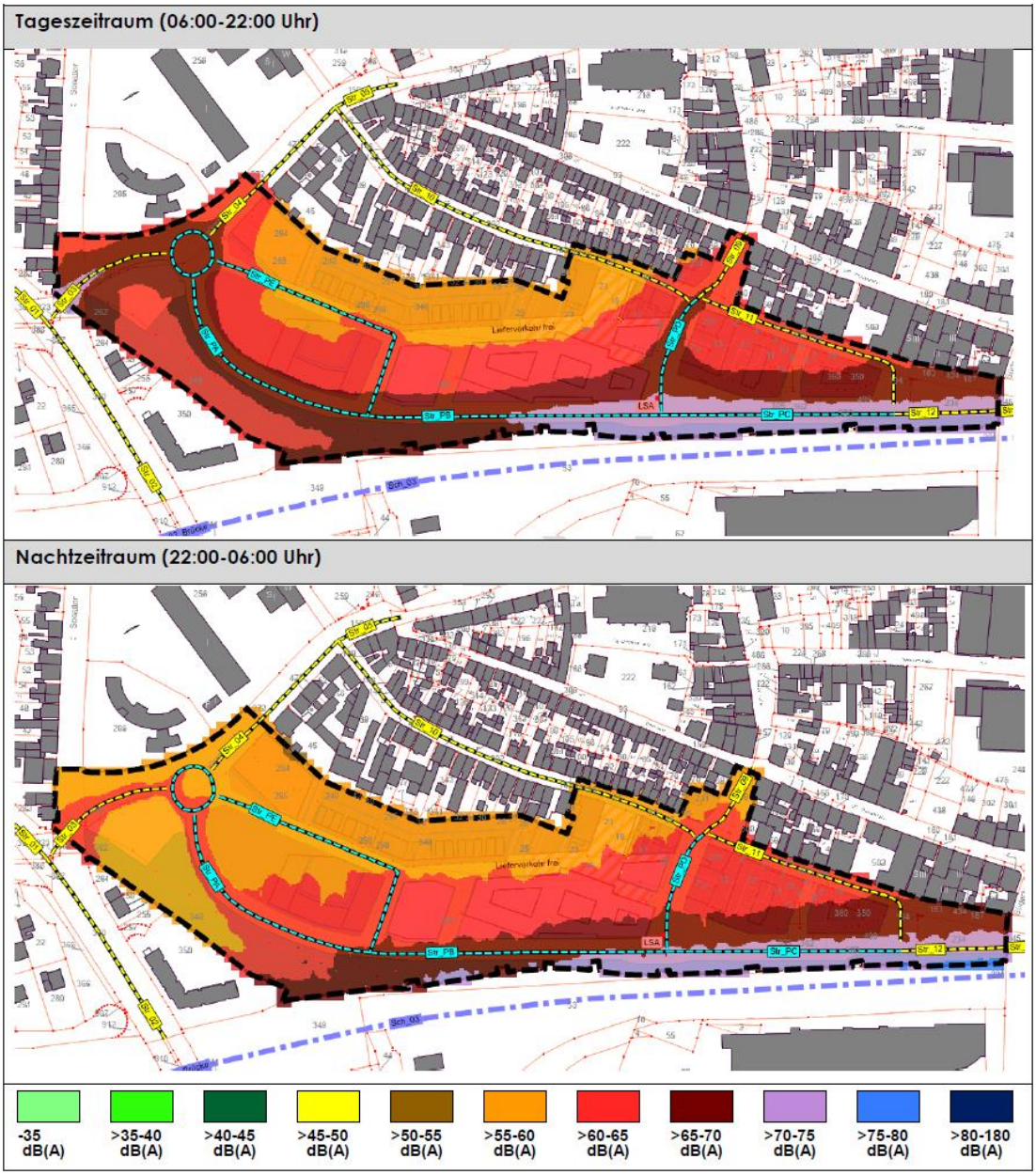


Abb. 18 | Schallimmissionsplan 1. Obergeschoss ohne Nutzungskonzept

Aus der Schallimmissionsprognose ohne Berücksichtigung der Bestandsbebauung und des geplanten Bau- und Nutzungskonzeptes zeigt sich,

- dass im Tageszeitraum insbesondere der Nahbereich der Bahnanlage durch Schienenverkehrslärm beeinträchtigt ist. Mit zunehmendem Abstand zur Bahnanlage ist darüber hinaus der Nahbereich der Straßen durch Straßenverkehrslärm beeinträchtigt. Die Kombination aus Straßen- und Schienenverkehr führt dazu, dass insbesondere im südöstlichen Plangebiet nicht nur die Orientierungswerte der DIN 18005, sondern auch der für Mischgebiete geltende Wert der 16. BImSchV überschritten werden.
- dass im Nachzeitraum der normalerweise zur Nachtzeit absinkende Verkehrsgeräuschepegel aufgrund des auf der angrenzenden Bahnanlage hohen Güterverkehrsaufkommens ausbleibt. Damit ergeben sich im Nachtzeitraum sogar höhere Geräuscheinwirkungen durch Schienenverkehr als zur Tageszeit. Dies führt zwangsläufig dazu, dass im Nachtzeitraum nicht nur deutliche Überschreitungen des anzustrebenden Orientierungswertes vorliegen, sondern, wie bereits zur Tageszeit der für Mischgebiete geltende Wert der 16. BImSchV überschritten werden.

Die Überschreitungen lösen ein besonderes Abwägungserfordernis aus, da jeweils tags und nachts nicht nur die Orientierungswerte der DIN 18005, sondern im überwiegenden Teil des Plangebietes auch die Werte der 16. BImSchV und im Nahbereich zur Jakob-Straße sowie der Bahnlinie auch die Werte der Zumutbarkeitsschwelle überschritten werden. Vor diesem Hintergrund sind differenzierte Lärmminderungsmaßnahmen zu prüfen und die Lärmauswirkungen vor dem Hintergrund dieser Maßnahmen, der Schutzbedürftigkeit der Nutzungen, der Vorbelastung sowie dem öffentlichen Interesse an einer Umsetzung der Planungsziele abzuwägen. Die Lärmminderungmaßnahmen reichen dabei von nutzungsbezogenen Festsetzungen (Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG), über aktive sowie passiven Schallschutzmaßnahmen bis hin zur Prüfung von Planungsalternativen.

Hinsichtlich der nutzungsbezogenen Festsetzungen werden in direkter Nachbarschaft zur Jakob-Koenen-Straße/Bahnlinie überwiegend nicht schutzbedürftige (Parkhaus, Mobilitätsstation) oder nur bezogen auf Tagnutzung schutzbedürftige Nutzungen (temporärer Aufenthalt der Nutzer) ohne (öffentliche Verwaltung) bzw. mit nur sehr untergeordneter Wohnnutzung (Kerngebiet) festgesetzt, die entsprechend keine weiteren bzw. weniger weitreichende zusätzliche Lärmschutzfestsetzungen erfordern. Lediglich im Bereich Bahnhofstraße sollen vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzung mit der Festsetzung eines Urbanen Gebietes weiterhin schutzbedürftige Nutzungen in direkter Nachbarschaft zur Straße/Bahnlinie unter zusätzlicher Festsetzung weitreichender Lärmschutzmaßnahmen ermöglicht werden.

Hinsichtlich der aktiven Schallschutzmaßnahmen stellt sich die Errichtung einer Lärmschutzwand zwischen Lärmquelle (Jakob-Koenen-Straße/Bahnlinie) vor dem Hintergrund der Lärmauswirkungen, der Anordnung und Abstände zur Lärmquelle, der Lage der Immissionspunkte (inbs. in den Obergeschossen), der Schutzbedürftigkeit der anliegenden Nutzungen, der Möglichkeiten anderer aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen, der Vorbelastung sowie dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung als nicht funktional, städtebaulich verträglich und angemessen dar. Als aktive Schallschutzmaßnahme wird jedoch im Bebauungsplan eine lärmrobuste Struktur aus überwiegend geschlossener Bauweise bzw. langen Baukörpern entlang der Lärmquellen festgesetzt, die ruhige Rückseiten/Innenhöfe schafft und auch die Lärmeinwirkungen auf die dahinterliegenden Nutzungen reduziert.

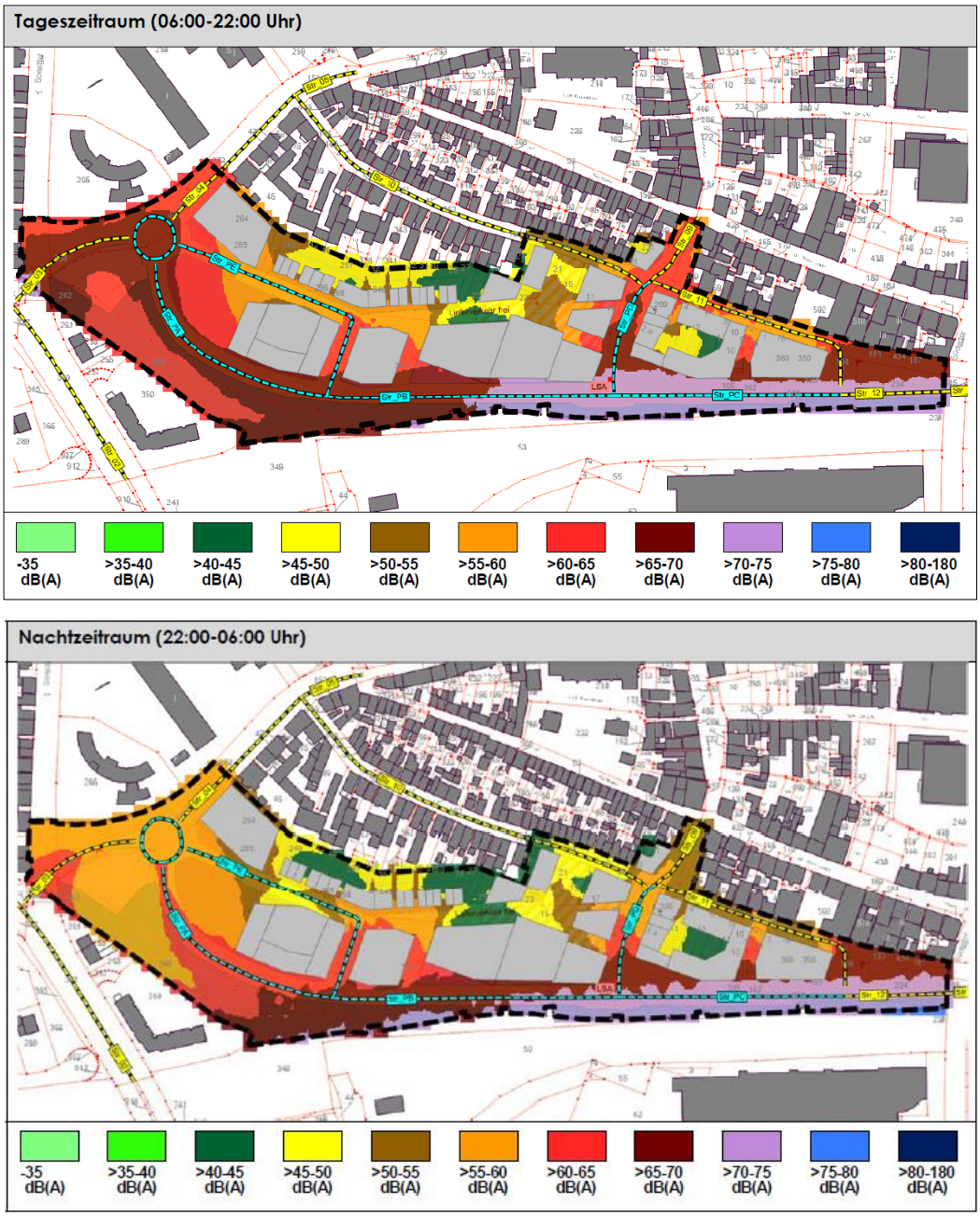


Abb. 19 | Schallimmissionsplan Obergeschoss mit Bestandsbebauung und Nutzungskonzept

Aus den Schallimmissionsplänen mit Berücksichtigung der Bestandsbebauung und des geplanten Bau- und Nutzungskonzeptes zeigt sich,

- dass im Tageszeitraum durch das geplante Bau- und Nutzungskonzept die Abschirmung des Verkehrslärms ausgehend von der Bahnanlage und der neu geplanten Jakob-Koenen-Straße dazu führt, dass in großen Teilen des Plangebietes die für Mischgebiete geltenden Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten bzw. deutlich unterschritten werden. Weiterhin von Lärm beeinträchtigt sind die Fassaden, die in Ausrichtung zu den Verkehrswegen orientiert sind.
- dass im Nachzeitraum wie bereits zur Tageszeit durch das geplante Bau- und Nutzungskonzept die Abschirmung des Verkehrslärms ausgehend von der Bahnanlage und der geplanten Jakob-Koenen-Straße dazu führt, dass in großen Teilen des Plangebietes die für Mischgebiete geltenden Orientierungswerte eingehalten bzw. deutlich unterschritten werden. Weiterhin von Lärm beeinträchtigt sind die Fassaden, die in Ausrichtung zu den Verkehrswegen orientiert sind.

Entsprechend dieser Ergebnisse entsteht für große Teile des Plangebietes eine vor dem Hintergrund gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der jeweiligen Gebietskategorie angemessene Situation die je nach Nutzung und Lage die Festsetzung keiner weiteren oder nicht so weitreichender Maßnahmen zum passiven Lärmschutz erfordern. Insbesondere die Fassaden mit Ausrichtung zu den Hauptverkehrswegen erfordern jedoch die Festsetzung weitergehender passiver Lärmschutzmaßnahmen zur Sicherstellung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Dementsprechend werden folgenden Maßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt:

- Lärmpegelbereiche gem. Lärmgutachten und die hierzu erforderlichen Schalldämmmaße
- Besondere Fensterkonstruktion bei Wohnungen deren Schlafräume ausschließlich zu den besonders lärmbelasteten Verkehrswegen orientiert sind im Bereich über 45 db(A) nachts zur Gewährleistung angemessener Innenraumpegel bei teilgeöffnetem Fenster
- Zusätzlich besondere Fensterkonstruktion bei Wohnungen, in denen alle Aufenthaltsräume ausschließlich zu den besonders lärmbelasteten Verkehrswegen orientiert sind im Bereich über 60 db(A) nachts zur Gewährleistung angemessener Innenraumpegel bei teilgeöffnetem Fenster
- Ausschluss von Balkonen, Loggien, Terrassen und sonstigen Außenwohnbereichen mit Orientierung zu den besonders lärmbelasteten Verkehrswegen im Bereich über 60 db(A) tagsüber

Als besonderes lärmbelastete Verkehrswege im Plangebiet werden die anliegende Bahnstrecke, die Jakob-Koenen-Straße, die Cappelstraße sowie die Klosterstraße definiert.

Im Sinne der Festsetzungen 13.2, 13.3 und 13.4 sind solche Räume als zu den Verkehrswegen orientiert anzusehen, deren Außenwände in einem Winkel von weniger als 100 Grad zur jeweiligen Achse des Verkehrsweges liegen.

Das städtebauliche Gewicht der Planungsziele und der diesen zugrundeliegenden Belange rechtfertigen unter Berücksichtigung der getroffenen Regelungen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse die Zulassung der im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen, trotz der vorhandenen Lärmbelastung. Dabei ist zu beachten, dass durch das städtebauliche Konzept und die Kombination aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen insgesamt eine Verbesserung der Situation in Bezug auf die Folgen der Verkehrslärmbelastung im Vergleich zum Status-Quo generiert wird, sodass ein reiner Verzicht auf die Planung als schlechtere Planungsvariante zu bewerten ist. Weiterhin überwiegt das städtebauliche Gewicht der Planungsziele bzw. das öffentliche Interesse an einer Umsetzung der Planungsziele, das Interesse an einer Änderung der Planung unter Berücksichtigung einer weiteren Arrondierung lärmunempfindlicher Nutzungen im Plangebiet. Umgekehrt rechtfertigt das öffentliche Interesse an der Umsetzung der Planung auch die umfassenden Festsetzungen zum Lärmschutz zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den zulässigen Nutzungen.

Die dieser Abwägung und den Festsetzungen zugrundeliegende Lärmbetrachtung erfolgt auf Basis der Szenarios „QSA“ aus dem Verkehrsgutachten mit Tempo 50 auf der Jakob-Koenen-Straße. Das Szenario „QSA T30“ zeigt auf, dass eine Reduzierung des zu erwartenden Straßenverkehrs und damit der Verkehrsbelastung möglich ist (siehe Kapitel 5.2). Weiterhin kann der Einsatz eines lärmmindernden Asphaltes zur weiteren Reduzierung insb. bei Tempo 50 beitragen. Beide Maßnahmen sind nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplanes und zur Gewährleistung einer gerechten Abwägung und Umsetzbarkeit der Planung in Bezug auf die Lärmvorsorge innerhalb des Plangebietes nicht zwingend erforderlich, können jedoch durch die Stadt Lippstadt als Straßenverkehrsbehörde und Baulastträger für die betroffenen Straßen bei Bedarf unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen (insb. StVO) umgesetzt werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die nächtliche Belastung durch Verkehrslärm vor allen Dingen durch die anliegende Bahnstrecke erzeugt wird, sodass diese Maßnahmen dahingehend keine Wirkung entfalten. Die Deutsche Bahn plant Lärmschutzmaßnahmen in diesem Streckenabschnitt. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist jedoch offen.

<u>Lärmvorsorge außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 313</u>

Für die Abwägung der Geräuschimmissionen durch die Verkehrszusatzbelastung auf bestehenden Verkehrswegen liegen keine klaren gesetzlich normierten Orientierungs-, Richt-

und Grenzwerte vor, die explizit auf diese Planungssituationen anzuwenden sind, da aus der vorliegenden Bauleitplanung keine wesentliche Änderung der betroffenen umliegenden Straßen im Sinne der 16. BImschV resultiert. Die vorliegenden Orientierungs-, Richt- und Grenzwerte sind daher als Auslegungshilfe in die Abwägung einzustellen. Hierzu gehören die Orientierungswerte der DIN 18005, die Grenzwerte der 16. BImSchV, die Grenzwerte der VLärmSchR 97 sowie die anhand der Umstände des Einzelfalls unter Rückgriff auf maßgebliche Gerichtsurteile zu bestimmenden Grenzen der Zumutbarkeit. Für die Abwägung sind diese Werte stellvertretend für den Belang der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse in die Abwägung einzustellen. Des Weiteren sind die bestehende Vorbelastung, die bauliche Vorprägung der betroffenen Bereiche, der tatsächliche Beitrag der zusätzlichen Verkehre zur Gesamtbelastung sowie das öffentliche Interesse an der Umsetzung der mit der Planung verfolgten städtebaulichen Zielsetzung (insb. der Beseitigung der städtebaulichen Missstände im Quartier) in der Abwägung zu berücksichtigen. Dabei sind nur die Straßenzüge zu betrachten, bei denen die Auswirkungen kausal und wahrnehmbar der durch den Bebauungsplan Nr. 313 ermöglichten Nutzungen (bauliche Nutzungen und Verkehrswege) zuzuordnen sind, die Auswirkungen mehr als geringfügig und in Ihrem Eintritt wahrscheinlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden folgende Straßen außerhalb des Plangebietes lärmgutachterlich untersucht:

- Weihenstraße (zwischen Soeststraße und Klosterstraße)
- Jakob-Koenen-Straße (Bestand zwischen Bahnhofstraße und Kreisverkehr Bahnhof)
- Rixbecker Straße (zwischen Kreisverkehr Bahnhof und Unionstraße)

Bei den anderen Straßen außerhalb des Plangebietes, die gem. Verkehrsprognose eine Veränderung erfahren, treffen unter jeweiliger Bewertung der Umstände des Einzelfalls eine oder mehrere der nachfolgenden Bedingungen zu:

- die Verkehrsmenge auf der Straße nimmt gem. Prognose ab
- die bestehende Verkehrsmenge auf der Straße ist so niedrig, dass auch unter Berücksichtigung von hinzukommenden Verkehren gem. Prognose unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der anliegenden Nutzungen keine schädlichen Umwelteinwirkungen zu erwarten sind, die, in Abwägung mit den anderen bei der Planung zu betrachtenden Belangen (insb. das öffentliche Interesse an der Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung), lärmmindernde Maßnahmen oder die Änderung der Planung erfordern
- die hinzukommende Verkehrsmenge auf der Straße ist, auch im Verhältnis zur bestehenden Verkehrsmenge, so niedrig, dass entweder hinsichtlich der Zunahme gem. Prognose keine Abwägungsrelevanz besteht und/oder die Zunahme so gering ist, dass die Veränderung nicht wahrnehmbar ist bzw. kausal der Planung zugeordnet

werden kann, da eine Vermischung mit dem allgemeinen Verkehr erfolgt oder unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der anliegenden Nutzungen keine schädlichen Umwelteinwirkungen zu erwarten sind, die, in Abwägung mit den anderen bei der Planung zu betrachtenden Belangen (insb. das öffentliche Interesse an der Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung), lärmmindernde Maßnahmen oder die Änderung der Planung erfordern

- die Entfernung der Straße zum Plangebiet und/oder die Anzahl der Knotenpunkte mit unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen zwischen dem Plangebiet und der Straße sind so hoch, das potentielle Verkehrsveränderungen nicht mehr kausal der Planung zuzuordnen sind, sondern eine Vermischung mit dem allgemeinen Verkehr bzw. den bestehenden Verkehrsbeziehungen erfolgt

Im Ergebnis ist für die zu betrachtenden Straßenzüge im Verkehrsszenario „QSA“ (Jakob-Koenen-Straße und Rixbecker Straße durchgehend Tempo 50) außerhalb des Plangebietes festzuhalten:

- Im Bereich Weihenstraße werden bereits im Bestand die Vorsorgewerte der 16. BImSchV für die jeweilige Gebietskategorie (hier: Krankenhaus und allg. Wohngebiet) sowohl am Tag als auch in der Nacht fast überall überschritten. Die Sanierungswerte der VLärmSchR 97 werden durchgehend deutlich unterschritten. Die Zusatzbelastungen liegen bei max. 0,9 dB(A). An einzelnen Punkten tritt sogar eine leichte Verbesserung ein. Die Lärmbelastung wird auch zukünftig die Sanierungswerte der VLärmSchR 97 deutlich unterschreiten. Insofern sind in diesem Bereich in Abwägung mit den anderen bei der Planung zu betrachtenden Belangen (insb. das öffentliche Interesse an der Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung), keine lärmmindernden Maßnahmen, passive Schallschutzmaßnahmen oder die Änderung der Planung erforderlich.
- Im Bereich der bestehenden Jakob-Koenen-Straße und der Rixbecker Straße wird in der Nacht der Wert von 60 dB(A) und in Teilen am Tag der Wert von 70 dB(A) bereits in der Bestandssituation überschritten. Durch die Planung entstehen Mehrverkehre, die zu einer erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung der Werte von 60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tag führen. Die Zusatzbelastungen liegen zwischen 0,1 und 1,6 dB(A). Insofern sind in diesem Bereich in Abwägung mit den anderen bei der Planung zu betrachtenden Belangen (insb. das öffentliche Interesse an der Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung), lärmmindernde Maßnahmen, passive Schallschutzmaßnahmen oder die Änderung der Planung erforderlich, da eine erstmalige oder weitergehende Überschreitung von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) in der Nacht ein besonderes Abwägungserfordernis nach sich zieht.

Als mögliche Maßnahmen kommen aktive Lärmminderungsmaßnahmen wie die Anordnung einer reduzierten Geschwindigkeit oder das Aufbringen eines lärmmindernden Asphaltes auf den betroffenen Straßenzügen. Diese aktiven Maßnahmen haben Vorrang vor möglichen passiven Maßnahmen (Lärmsanierung der schutzbedürftigen baulichen Anlagen gemäß der 24. BImSchV). Zur Lärmminderung wurde das Szenario „QSA T30“ verkehrlich und lärmtechnisch betrachtet. Dieses Szenario berücksichtigt die Anordnung von Tempo 30 auf der Rixbecker Straße zwischen Weißenburger Straße und Bahnhof sowie auf der gesamten Jakob-Koenen-Straße. Dies führt zu einer deutlich geringeren Verkehrsbelastung auf den betroffenen Straßenzügen und zu einer weiteren Lärmreduzierung durch die reduzierte Geschwindigkeit. Im Ergebnis ist für die zu betrachtenden Straßenzüge im Verkehrsszenario „QSA T30“ außerhalb des Plangebietes festzuhalten:

- Im Bereich Weihenstraße werden bereits im Bestand die Vorsorgewerte der 16. BImSchV für die jeweilige Gebietskategorie (hier: Krankenhaus und allg. Wohngebiet) sowohl am Tag als auch in der Nacht fast überall überschritten. Die Sanierungswerte der VLärmSchR 97 werden durchgehend deutlich unterschritten. Die Zusatzbelastungen liegen bei max. 1,4 dB(A). Die Lärmbelastung wird auch zukünftig die Sanierungswerte der VLärmSchR 97 deutlich unterschreiten. Insofern sind in diesem Bereich in Abwägung mit den anderen bei der Planung zu betrachtenden Belangen (insb. das öffentliche Interesse an der Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung), keine lärmmindernden Maßnahmen, passive Schallschutzmaßnahmen oder die Änderung der Planung erforderlich.
- Im Bereich der bestehenden Jakob-Koenen-Straße und der Rixbecker Straße wird in der Nacht der Wert von 60 dB(A) und in Teilen am Tag der Wert von 70 dB(A) bereits in der Bestandssituation überschritten. Durch die Planung entstehen durchgehend geringere Lärmbelastungen und somit eine Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation. Die Reduzierungen liegen zwischen 0,1 dB(A) und 2,7 dB(A) gegenüber der bestehenden Situation und bis zu 4,1 gegenüber dem Szenario „QSA“. In Teilen führt dies sogar dazu, dass die Werte 70 dB(A) am Tag und von 60 dB(A) in der Nacht wieder eingehalten oder unterschritten werden können.

Alternativ oder ergänzend zur Umsetzung des Szenarios „QSA T 30“ kann durch das Aufbringen eines lärmmindernden Asphaltes eine Reduzierung der Lärmbelastung um ca. 3 dB(A) und somit auch eine Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation erreicht werden. Vor diesem Hintergrund gehen unter Berücksichtigung der beiden möglichen Lärmminderungsmaßnahmen durch die Umsetzung der Planung keine negativen Auswirkungen auf die bestehende schutzbedürftige Nutzung außerhalb des Plangebietes hinsichtlich Verkehrslärm aus. Die beiden möglichen Lärmminderungsmaßnahmen sind nicht

Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung, können aber durch den Plangeber die Stadt Lippstadt im Rahmen nachfolgender Verwaltungsverfahren durch die Anordnung von Tempo 30 durch die Stadt Lippstadt als Straßenverkehrsbehörde oder das Aufbringen von lärmminderndem Asphalt durch die Stadt Lippstadt als Träger der Straßenbaulast umgesetzt werden. Sollten beide Maßnahmen nicht umgesetzt werden, entsteht für die schutzbedürftigen baulichen Anlagen an den betroffenen Straßen ein Anspruch auf Lärmsanierung nach der 24. BImSchV. Vor dem Hintergrund der Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes ist das Aufstellen eines detaillierten Lärmsanierungsprogrammes für diese Bereiche nach der 24. BImSchV im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung nicht erforderlich.

Am Gebäude Soesttor 42 kommt es auch in dieser Betrachtung in beiden Szenarien zu erstmaligen oder weitergehenden Überschreitungen von 60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tag. Der Anspruch auf Lärmschutz dieses Gebäudes wird bereits durch die wesentliche Änderung der Klosterstraße nach der 16. BImSchV begründet. Es gelten auch hier die obigen Ausführungen.

Gesamtabwägung Verkehrslärm

Dem besonderen Abwägungserfordernis hinsichtlich der Lärmbelastung ist das gewichtige öffentliche Interesse an der Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung entgegenzustellen. Im Ergebnis kann dahingehend festgehalten werden, dass durch die aufgezeigten lärmmindernden Maßnahmen und die getroffenen Lärmschutzfestsetzungen die Planung unter Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und einer gerechten Abwägung umsetzbar im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB ist und daher eine Änderung der Planung nicht erforderlich ist.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass durch die Bündelung der Verkehrslärmemissionen an der Bahnlinie die hinter der ersten Baureihe liegenden Bereiche deutlich von Lärm gegenüber der bestehenden Situation entlastet werden. Gleiches gilt für die Bereiche außerhalb des Plangebietes für die im Rahmen der Umsetzung aktive Lärmminderungsmaßnahmen umgesetzt werden sollen. Weiterhin werden zahlreiche Straßenzüge in der Altstadt durch die Umsetzung der Planung von Verkehr entlastet.

9.6.2 Gewerbelärm

Im Rahmen der Bauleitplanung sind die geplanten Nutzungen dahingehend zu betrachten, ob die Planung unter Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in Bezug auf Anlagenlärm grundsätzlich umsetzbar ist (Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005-1). Dabei ist zu beachten, dass nicht alle potentiellen Konflikte, die durch die Planung entstehen können, auf Ebene der Bauleitplanung zu lösen sind, soweit sie in nachfolgenden Verwaltungsverfahren (z.B. Baugenehmigungsverfahren) gelöst werden können. Dies hat den

Hintergrund, dass zum Zeitpunkt der Planaufstellung nicht alle Nutzungen bzw. deren Dimensionierungen und Ausführungen feststehen bzw. feststehen können. Dementsprechend wurde im Lärmgutachten für den Bebauungsplan Nr. 313 geprüft, ob die geplanten Nutzungen dem Grunde nach umsetzbar sind, bzw. welche Maßnahmen erforderlich sind, um diese unter Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, hier definiert durch die Einhaltung der Vorgaben der TA Lärm in Bezug auf die jeweilige planungsrechtliche Gebietskategorie, umsetzen zu können.

Als Nutzungen wurden dabei betrachtet:

- Stadtverwaltung
- Parkhaus Stadtverwaltung
- Lebensmittelmarkt inkl. Stellplatzanlage
- Parkhaus Krankenhaus

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die Orientierungswerte der DIN 18005-1 unter den in der Prognose zugrunde gelegten Rahmenbedingungen zur Tageszeit und Nachtzeit bis auf den IP 04 an allen maßgeblichen Immissionsorten eingehalten werden können. Im Hinblick auf die im Rahmen des anschließenden Baugenehmigungsverfahren anzuwendende TA Lärm werden hingegen tagsüber an den IP 01 und IP 02 die Immissionsrichtwerte um 3 dB(A) überschritten. Hintergrund ist, dass die TA Lärm Kerngebiete anders als die DIN 18005-1 mit der Schutzbedürftigkeit eines Mischgebietes berücksichtigt.

Die Überschreitungen von bis zu 3 dB(A) werden durch die Stellplatznutzung des Lebensmittelmarktes an der angrenzenden Fassade des Kerngebietes ausgelöst. Es handelt sich dabei um einen internen Konflikt innerhalb eines Vorhabens. Da die Detailplanungen des Marktes (Verkaufsfläche, Stellplatzgröße und Gestaltung, Art der Nutzungen in den Räumen hinter diesen Fassaden) noch nicht feststehen, kann nicht abschließend beantwortet werden, ob dieser Konflikt in der Umsetzung der Planung tatsächlich entsteht. Der Konflikt ist jedoch im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren durch Maßnahmen am Stellplatz (z.B. Ausbildung eines Kragdaches) oder nutzungsbezogene bzw. architektonische Selbsthilfe lösbar. Insofern kann im Baugenehmigungsverfahren die Einhaltung der TA Lärm und damit der Ausschluss schädlicher Umwelteinwirkungen und die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

Im Falle der Überschreitung am IP 4 ist der Auslöser, dass eine schutzbedürftige Nutzung (MU) an eine intensivierte Parkplatz- bzw. zukünftig Parkhausnutzung heranrückt. Da nicht klar ist, in welcher Reihenfolge die Nutzungen tatsächlich entstehen soll zur inhaltlichen Normenklarheit auf Ebene der Bauleitplanung festgelegt werden, dass der Konflikt auf Seiten der schutzbedürftigen Nutzung aufzulösen ist, da die schutzbedürftige Nutzung an eine bereits

durch eine Parkplatznutzung vorgeprägte Nutzung heranrückt. Entsprechend wird im Bebauungsplan festgesetzt:

- Ausschluss IP nach TA Lärm im MU 1 im Grenzbereich zum SO Parkhaus in einer Tiefe von 6 m gemessen von der Nutzungsgrenze

Nordwestlich des Plangebietes befindet sich das Dreifaltigkeits-Hospital. Nach Besichtigung der Örtlichkeiten kann festgestellt werden, dass für die Immissionsorte aufgrund der Lage bzw. der Entfernung zum Krankenhaus keine maßgebliche Vorbelastung durch die maßgeblichen Emissionsquellen (Parkplatz sowie Haustechnik) besteht. Nach Einschätzung des Kreis Soest Untere Immissionsschutzbehörde stellt das Krankenhaus für den IP 05 hingegen sehr wohl eine Vorbelastung dar. Wird die Nordfassade des Parkhauses geschlossen ausgebildet, werden die Immissionsrichtwerte am IP 05 um mehr als 6 dB(A) unterschritten. Gemäß TA Lärm ist dann keine Vorbelastung zu berücksichtigen. Die Planung ist also auch ohne Berücksichtigung einer Vorbelastung grundsätzlich umsetzbar. Dementsprechend ist der Konflikt nicht auf Ebene der Bauleitplanung aufzulösen. Im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren kann entweder sichergestellt werden, dass die Nordfassade geschlossen ausgebildet wird oder es erfolgt ein Nachweis, dass unter Berücksichtigung der Vorbelastung Immissionsrichtwerte auch ohne geschlossene Fassade am IP 05 eingehalten werden können.

Hinsichtlich des IP D ist festzuhalten, dass dieser zwar planungsrechtlich im SO Krankenhaus liegt, jedoch keine schutzbedürftige Krankenhausnutzung (z.B. Bettenzimmer) enthält, sondern durch Wohn- und Büronutzung geprägt ist. Insofern wird dieser Immissionsort mit der Schutzbedürftigkeit eines allgemeinen Wohngebietes betrachtet.

Es kann insgesamt festgehalten werden, dass durch die Lärmschutzfestsetzung und durch die Konfliktlösung in nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren die Einhaltung der TA Lärm und damit der Ausschluss schädlicher Umwelteinwirkungen und die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden kann.

9.6.3 Gesamtbetrachtung Lärmimmissionen

Das Plangebiet und auch die im näheren Umfeld des Geltungsbereiches befindlichen schutzbedürftigen Nutzungen sind durch Verkehrslärm bereits deutlich belastet. Durch die geplanten gewerblichen Nutzungen, die innerhalb des Plangebietes etabliert werden, sind zusätzliche Geräusche, wenn auch anderer Qualität zu prognostizieren. In Hinblick auf die innerhalb aber auch außerhalb des Plangebietes befindlichen Nutzungen ist für den zulässigen Gewerbelärm im Tageszeitraum ein Beurteilungspegel von 60 dB(A) für Mischgebiete bzw. 63 dB(A) für Urbane Gebiete und im Nachtzeitraum 45 dB sowohl für Mischgebiete als auch für

Urbane Gebiete einzuhalten. Grundsätzlich könnte die in der Tageszeit zulässige gewerbliche Nutzung bei einer Summierung der verschiedenen Lärmarten zu einer Lärmerhöhung führen. Im vorliegenden Fall ist jedoch davon auszugehen, dass für die nördlich außerhalb des Plangebietes befindliche Nutzung das geplante Nutzungskonzept aufgrund seiner abschirmenden Wirkung in Hinblick auf den Schienenverkehr aber auch den Straßenverkehr der Jakob-Koenen-Straße zu einer Lärmreduzierung führt. Für den bereits stark durch Verkehrslärm Lärm betroffenen Südwesten, wird wie auch im Nachtzeitraum der gewerbliche Anteil im Verhältnis zum Verkehrslärm so gering, dass sich daraus keine Verschärfung der Lärmsituation für die Bestandssituation ergibt.

Für die innerhalb des Plangebietes geplanten schutzbedürftigen Nutzungen sind die Anforderungen an den baulichen Schallschutz der Gebäude auf eine nachtzeitliche Nutzung ausgelegt, so dass innerhalb der Gebäude auch unter Berücksichtigung zusätzlicher gewerblicher Geräuscheinwirkungen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Dabei sind auch die bei der Verkehrslärmbetrachtung dargelegten Verbesserungen innerhalb und außerhalb des Plangebietes zu berücksichtigen, die durch die Umsetzung der Planung entstehen.

9.6.4 Lichtimmissionen

Die Lichtimmissionen der geplanten Parkhäuser sind abhängig von der Fassadenausführung der Objekte, die nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanes sind. Lichtimmissionen von Parkhäusern sind regelmäßig in Baugenehmigungsverfahren zu betrachten und lösbar. Auch im vorliegenden Fall kann die Thematik der Lichtimmissionen erst im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung betrachtet und im Baugenehmigungsverfahren abschließend gelöst werden. Es ist durch die Parkhäuser nicht mit unzumutbaren Lichtimmissionen im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes zu rechnen.

9.7 Klimaschutz und Klimaanpassung

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

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

Im Bebauungsplan wurden Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Hier leistet die Renaturierung der Südlichen Umflut und die Pflanzfestsetzungen entlang der Jakob-Koenen-Straße sowie die Anlage eines Regenrückhaltebeckens mit naturnaher Flächen- und Böschungsgestaltung und die Pflanzung von Sträuchern in Gruppen im Randbereich des RRB einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz- und -anpassung im Quartier.

Weiterhin wurden Minderungsfestsetzungen zur Versiegelung getroffen wie die Befestigung von ebenerdigen Stellplatzflächen nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau sowie Baumpflanzungen auf Stellplatzanlagen, die nicht nur das städtebauliche Bild, sondern auch das Mikroklima verbessern. Ebenfalls trägt die Dachbegrünung des eingeschossigen Gebäudeteils des Lebensmittelmarktes zur besseren Verdunstung, als natürlicher Luftfilter sowie zur Biodiversität bei.

Im Rahmen der Entwicklung des QSA wird ein Konzept zum integrierten Regenwassermanagement erstellt. Daher sollen zur Unterstützung des natürlichen Wasserkreislaufs vor Ort anfallende Niederschläge über die Freiflächen im Quartier genutzt, verdunstet, versickert oder bei Bedarf ortsnah in die Südliche Umflut eingeleitet werden. Der Nutzbarmachung von Regenwasser soll dabei besondere Bedeutung beigemessen werden, z.B. zur Bewässerung von Stadtpflanzen oder um dem Aufheizen versiegelter Flächen entgegen zu wirken, um dadurch das Mikroklima positiv zu beeinflussen.

In der Gestaltungssatzung der Stadt Lippstadt ist geregelt, dass technische Anlagen wie Solaranlagen von der öffentlichen Verkehrsfläche nicht sichtbar sein dürfen. Für das MK und die Gemeinbedarfsflächen gilt diese Regelung nicht. Hier sind Photovoltaikanlagen auf den Dächern des Stadthauses geplant. Die Nutzung von Photovoltaikanlagen soll dazu dienen die Erzeugung von Strom aus alternativen Quellen auf lokaler Ebene zu fördern, um somit letztlich die Nutzung fossiler Brennstoffe zu reduzieren. Damit werden zum einen endliche Energieressourcen geschont, zum anderen klimaschädliche CO2-Emissionen vermieden, welche in der fossilen Stromproduktion entstehen.

Ebenfalls kann das Gebiet durch seine Lage in der Kernstadt auch den Anforderungen an eine nachhaltige und klimagerechte Mobilität gerecht werden. Alle Versorgungs- und

Freizeitverkehre innerhalb Lippstadts können sehr gut zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV abgewickelt werden.

Hierzu trägt unter anderem die neue Ost-West-Verbindung entscheidend bei, die eine attraktive Wegeverbindung für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer darstellt. Aber auch der Mobilitätshub mit seinen Fahrradstellplätzen, der Fahrrad-Leih-Station sowie der anliegenden Bushaltestelle, an der mit acht örtliche und regionale Buslinien gebündelt werden, leistet einen wichtigen Beitrag zur alternativen Mobilität. Der Mobilitäts-Hub soll die Fahrradmobilität der Lippstädterinnen und Lippstädter durch das Etablieren von attraktiven Infrastrukturen fördern. Hier entsteht ein Knotenpunkt und Ankunftsbereich in der südlichen Altstadt. Das Quartier bietet weiterhin Potentiale für Bike and Ride für Berufsverkehre über die Stadtgrenzen hinaus, über den Bahnhof Lippstadt, der vom Quartier aus gut zu erreichen ist.

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

9.8 Bodenschutz

9.8.1 Altlasten

Im Plangebiet liegen aufgrund der Vornutzung als Güterbahnhofgelände sowie durch Gewerbebetriebe an der Hospitalstraße verschiedene Altlastenverdachtsfälle. Diese teilen sich wie folgt auf:

A Ehemaliger Güterbahnhof mit diffuser, flächige Bodenrestbelastung und folgenden Hot Spots

- A1: 06-4316-0077 Ehemaliges Tanklager Stakemeier, Güterbahnhof; Sanierung bereits erfolgt.
- A2: 06-4316-0067 Ehemaliges Tanklager der Esso AG, Am Güterbahnhof; Sanierung bereits erfolgt.
- A3: 06-4316-0110 Ehemaliges Tanklager der BP, Am Güterbahnhof; Sanierung bereits erfolgt.

B

- 06-4316-2003 Ehemalige Wagenlackiererei, Hospitalstraße 44; Aktuelle umweltgeologische Untersuchungen ergaben Belastungen des Grundwassers mit

Leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen. Detailuntersuchgen sind in Planung

C

- 06-4316-4042 Ehemaligen Westfälische Metallindustrie, Hospitalstraße; Aktuelle umweltgeologische Untersuchungen ergaben punktuelle Verunreinigungen des Bodens. Detailuntersuchungen sind in Planung

Flächen ehemaliger Güterbahnhof

Auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes, auf denen die Altlasten A1, A2, A3 liegen war aufgrund der Vornutzung eine diffuse, flächige Bodenrestbelastung trotz der Sanierung der drei Altlastenflächen nicht auszuschließen. Vor diesem Hintergrund ist die Fläche in nachstehender Abgrenzung als Maßnahmenfläche in das Flächenrecyclingprogramm des Verbandes für Flächenrecycling und Altlastensanierung (AAV) aufgenommen worden, mit dem Ziel die Fläche dem angestrebten Nutzungszweck entsprechend aufzubereiten.

Die Fläche wurde im Auftrag des AAV durch das Büro Geologik im Jahr 2021 noch einmal eine Standortuntersuchung durchgeführt.

Die Untersuchung gliedert sich in die drei Teilbereiche:

- Gefährdungsabschätzung im Hinblick auf die Wirkungspfade Boden-Mensch (Nutzungsszenario: Kinderspielflächen/Wohngebiete) und Boden-Grundwasser,
- Abfalltechnische Einstufung der beim Aushub anfallenden Böden,
- Bodenmanagement- und Entsorgungskonzept für die Geländeaufbereitung

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die punktuell vorgefundenen Bodenbelastungen entweder unterhalb des relevanten Kontaktbereiches für den Wirkungspfad Boden-Mensch liegen und/oder der belastete Boden im Zuge der Erschließungsmaßnahme der Stadt Lippstadt in Zusammenarbeit mit dem AAV entnommen und entsorgt wird und/oder durch die geplante Nutzung eine Versiegelung der betroffenen Flächen erfolgt.

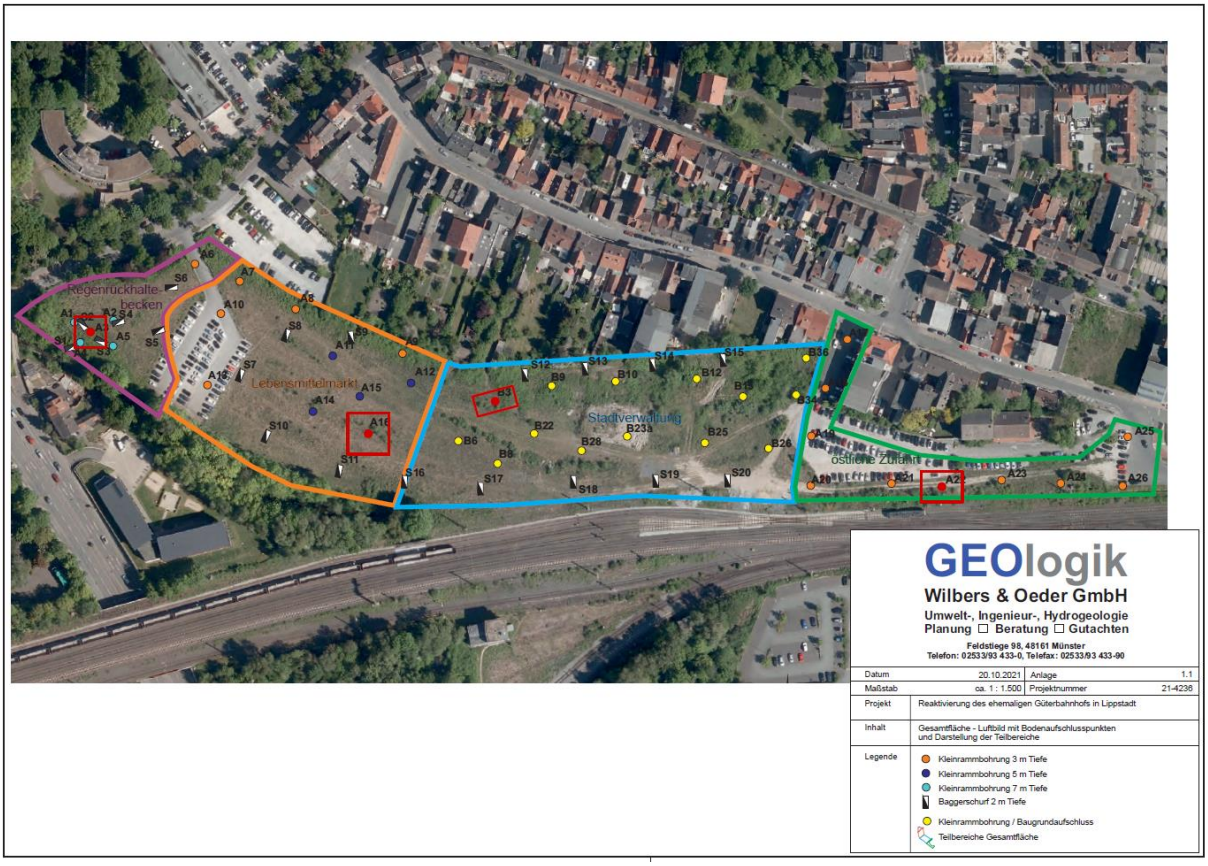


Abb. 20 | Plan der Bodenuntersuchungen mit Markierung (rote Kästen) punktuell vorgefundener Bodenbelastungen

Bezogen auf den Wirkungspfad Boden-Mensch sind somit weder aktuell noch zukünftig Gefährdungen der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gegeben. Bezogen auf den Wirkungspfad Boden-Grundwasser können Gefährdungen des Schutzgutes Grundwasser derzeit nicht ausgeschlossen werden. Durch die Erschließungsmaßnahme der Stadt Lippstadt in Zusammenarbeit mit dem AAV werden die belasteten Böden entnommen und entsorgt sowie die Bereiche nach Bedarf verfüllt. Insofern sind nach Durchführung der Erschließungsmaßnahme zukünftig keine Gefährdungen des Schutzgutes Grundwasser mehr zu befürchten. Für Details der Durchführung der Erschließungsmaßnahme wird auf das Kapitel Bodenmanagement verwiesen.

Sonstige Flächen

Für die Altlasten B und C liegen orientierende Untersuchungen aus dem 2020 vor.

Für die Altlast B kann festgehalten werden:

Infolge der Nutzung als Lackiererei im Zeitraum zwischen 1925 und 2000 waren Belastungen von Boden, Bodenluft und Grundwasser nicht auszuschließen. Daher waren im ersten Erkundungsschritt diese Schutzgüter hinsichtlich der für die ehemalige Nutzung relevanten Schadstoffe zu untersuchen.

Im Rahmen der aktuellen Untersuchung wurden 6 Kleinrammbohrungen bis in eine maximale Tiefe von 4,5 Meter unter Geländeoberkante gebracht. Demnach liegt auf dem untersuchten Altstandort eine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit bzw. eine Verunreinigung des Schutzgutes Grundwasser in Bezug auf leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffen vor. Diese gilt es weiter zu untersuchen. Die weiteren Untersuchungen im Auftrag der Stadt Lippstadt sind für Herbst 2022 geplant. Ausgehend von den vorliegenden Boden- und Bodenluftuntersuchungen liegt jedoch derzeit keine Gefährdung des Grundwassers sowie weiterer Schutzgüter vor.

Für die Altlast C kann festgehalten werden:

Infolge der industriellen Nutzung seit 1891 und dabei insbesondere der Rüstungsproduktion (Herstellung konventioneller Kampfstoffe) waren Belastungen von Boden und Grundwasser nicht auszuschließen. Daher sollten im ersten Erkundungsschritt Boden und soweit zugänglich auch das Grundwasser hinsichtlich der für die ehemalige Nutzung relevanten Schadstoffe untersucht werden. Demnach liegt auf dem untersuchten Altstandort eine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit bzw. eine Verunreinigung des Schutzgutes Grundwasser in Bezug auf leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffen vor. Diese gilt es weiter zu untersuchen. Die weiteren Untersuchungen im Auftrag der Stadt Lippstadt sind für Herbst 2022 geplant. Ein Zusammenhang zwischen beiden nachteiligen Veränderungen kann durch die Nachbarschaft der beiden Altlastenflächen B und C nicht ausgeschlossen werden. Ausgehend von den vorliegenden Boden- und Bodenluftuntersuchungen liegt jedoch derzeit überwiegend keine Gefährdung des Grundwassers sowie weiterer Schutzgüter vor. Lediglich an einem Bohrpunkt wurden erhöhte Gehalte an MKW, PAK sowie an Blei, Kupfer und Zink festgestellt. Eine Gefährdung des Grundwassers kann vor dem Hintergrund der Durchlässigkeit des Bodens, der Oberflächengestaltung als offene Vegetationsfläche sowie des Abstandes der Belastung zum Grundwasser nicht ausgeschlossen werden. Dies ist in den geplanten Untersuchungen weiter zu betrachten. Zukünftig ist die Fläche als Quartiersplatz überwiegend versiegelt. Lediglich über den Rain Garden und die Baumrigolen kann ein Eintrag über Sickerwasser erfolgen, sofern diese nicht nach unten abgedichtet sind. Eine dahingehende Erforderlichkeit gilt es im weiteren Verlauf der Untersuchungen und Planungen mit dem Kreis Soest abzustimmen (s.u.).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass durch die vorhandenen Altlasten vor dem Hintergrund der durchgeführten und geplanten Sanierungsmaßnahmen keine Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgeht.

Bezogen auf das Schutzgut Grundwasser sind Sanierungs- und oder Sicherungsmaßnahmen durch die Stadt Lippstadt geplant (Güterbahnhof) bzw. werden auf Basis weiterer

Untersuchungen (Hospitalstraße) geplant und durchgeführt, sodass schädliche Umwelteinwirkungen durch die Umsetzung der Planung ausgeschlossen werden können.

Der Bebauungsplan ist somit vor dem Hintergrund der Altlasten bzw. Bodenbelastungssituation unter Berücksichtigung aller relevanten Belange (insb. gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Bodenschutz, Grundwasserschutz) umsetzbar im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB.

9.8.2 Bodenmanagement

Der Teilbereich „Ehemaliger Güterbahnhof“ des Plangebietes wurde im Rahmen der Vornutzung flächig aufgefüllt und liegt ca.1-2m über den nördlich, östlich und westlich anschließenden Planbereichen. Die südlich angrenzende Bahnlinie liegt nahezu plangleich. Zur Nutzbarmachung des Geländes, städtebaulichen Integration der Flächen und Beseitigung der Bodenbelastungen ist das Gelände flächig abzutragen (Erschließungsmaßnahme Stadt Lippstadt in Zusammenarbeit mit dem AAV):

Für das geplante Regenrückhaltebecken soll die zukünftige Beckensohle mit 74,30 mNHN etwa 3,0 m unterhalb der aktuellen Geländehöhe liegen, die für diesen Bereich mit ca. 77,30 mNHN angegeben ist.

Im Bereich des Kreisverkehrs, der ungefähr zur Hälfte auf dem Güterbahnhofgelände liegt, liegt das Urgelände ungefähr auf Höhen zwischen ca. 75,3 mNHN (westlich, bestehende Zufahrt zum Parkplatz) und ca. 77,4 mNHN (östlich auf dem Gelände). Die Anschlusspunkte an den vorhandenen Ausbau sind im Nordwesten mit ca. 75,4 mNHN und im Westen mit ca. 75,7 mNHN angegeben. Die geplante Fahrbahnhöhe der beiden aus Osten kommenden Zufahrten vom Gelände liegt auf bei ca. 75,9 mNHN, so dass die zukünftige Geländehöhe gegenüber dem Bestand im östlichen Bereich des Kreisverkehrs etwa zwei Meter tiefer liegt als die aktuelle Geländehöhe. Eine kleinflächige Ausnahme bildet der Bereich am geplanten Parkhaus des Krankenhauses, der den Anschluss über die bestehende Böschung zum tiefer liegenden Bereich der Bebauung der Hospitalstraße herstellt und hier nahezu dann die Urgeländehöhe übernimmt.

Die Verkehrsflächen außerhalb des geplanten Lebensmittelmarkts liegen ebenfalls tiefer als das aktuelle Gelände. Hier sind Höhen von 75,70 – 76,25 mNHN angegeben, das Urgelände weist Höhen von ca. 77,70 – 77,10 mNHN auf, so dass auch hier die geplante Geländehöhe etwa 1 – 2 Meter niedriger liegt als das Urgelände. Gleiches gilt für die geplante OKFF des Lebensmittelmarktes (76,10 mNHN).

Im Bereich des geplanten Parkhauses der Stadtverwaltungsgebäude (OKFF 76,40 mNHN) liegen die zukünftigen Geländehöhen bei ca. 76,20 – 76,50 mNHN. Auch hier ist bei aktuellen

Urgeländehöhen von ca. 76,08 mNHN (nördlicher Bereich in Richtung der tiefer liegenden Bebauung) und ca. 77,25 mNHN überwiegend ein Bodenabtrag notwendig.

Für das Stadtverwaltungsgebäude (OKFF 76,70 mNHN) und den Mobilitätshubs (OKFF 76,60mNHN) sind für die umliegenden Flächen Höhen von etwa 76,40 – 76,80 mNHN angegeben. Bei stark variierenden Geländehöhen des Urgeländes (75,13 - 77,62 mNHN) ist ebenfalls überwiegend Bodenabtrag und bereichsweise kleinräumig Bodenaufbau notwendig.

Die aktuelle Geländehöhen der Flächen östlich des geplanten Stadthauses, die momentan teilweise noch als Parkplatz genutzt wird, liegt zwischen ca. 78,10 mNHN in Richtung des Stadthauses und ca. 77,50 mNHN im Bereich des Anschlusses an die östlich bereits bestehenden Verkehrsflächen. Bei einer geplanten Höhe der Verkehrsflächen von ca. 76,70 mNHN im westlichen Bereich dieser Teilfläche und ca. 77,40 mNHN im östlichen Anschlussbereich, werden auch hier Bodenabträge notwendig.

Die Stadt Lippstadt wird als Maßnahmenträger die Erschließungsmaßnahme durch entsprechende Fachfirmen und unter gutachterlicher Begleitung durchführen lassen. Hierzu wird zuvor eine Genehmigungsplanung erstellt und zur Grundlage des Genehmigungsverfahrens für den Bodenabtrag gemacht, indem die berührten rechtlichen Belange (z.B. Denkmalschutz, Wasserschutz, Nachbarschutz etc.) der Maßnahme abgearbeitet werden. Die Entwurfsplanung ist mit den relevanten Trägern abgestimmt und grundsätzlich Umsetzbar. Es entstehen hierdurch keine Hindernisse für die Umsetzung des Bebauungsplanes. Neben der Herstellung der neuen Geländehöhen ist auch die Beseitigung der punktuellen Bodenbelastungen Gegenstand der Erschließungsmaßnahme. Die Durchführung der Maßnahme wird durch einen öffentlich- rechtlichen Vertrag zwischen dem AAV, der Stadt Lippstadt und dem Kreis Soest als untere Bodenschutzbehörde abgesichert. Die Stadt Lippstadt verfügt über alle von der Flächenaufbereitungsmaßnahme betroffenen Grundstücke. Nach Durchführung der Maßnahme erfolgt die weitere Erschließung und bauliche Nutzung des Geländes.

Neben der Flächenaufbereitungsmaßnahme erfolgt für die Kellergeschosse/Gründungen der Hochbauten weiterer Bodenaushub. Dieser wird im Rahmen der jeweiligen Baumaßnahmen abgewickelt.

Insgesamt ist auf dem Gelände mit einem erheblichen Bodenüberschuss zu rechnen. Überschüssiger, nicht wiedereinbaufähiger Boden (insb. aus der Auffüllung Güterbahnhof) ist sachgerecht und unter gutachterlicher Begleitung zu entsorgen. Wiedereinbaufähiger Boden soll möglichst ortsnah wiederverwendet werden. Bei den geplanten Baumrigolen, Mulden-Rigolen sowie dem Rain Garden ist in Abstimmung mit dem Kreis Soest zu prüfen, ob diese insgesamt oder im Einzelfall vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Bodenuntersuchungen

nach unten abgedichtet werden müssen. Die weiteren Teilbereiche des Plangebietes bleiben höhentechnisch bis auf die Modellierungen der Anschlüsse an das Güterbahnhofgelände überwiegend unverändert.

9.8.3 Schutzgut Boden

Der Boden des Geltungsbereiches wird im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes durch flächige Auffüllungen mit Geländehöhen zwischen 75 und 78 m über NHN dominiert, teilweise sind noch alte Versiegelungen (Pflaster-, Schuttreste vorhanden), im Bereich der Parkplätze sind Befestigungen mit Schotter vorzufinden. Die Böden sind insgesamt in Zusammensetzung und Tragfähigkeit sehr inhomogen. Der überwiegende Teil der Fläche liegt inzwischen brach und ist mit niedriger Vegetation bewachsen.

Im Bereich der sanierten Flächen (s.u.) wurden ebenfalls Auffüllungen eingebracht, neben Sand-Kies-Gemischen wurde hier auch Recycling-Material eingebaut. Die Stärke der Auffüllungen beträgt bis zu 3 m unter GOK. Darunter liegen bis in eine Tiefe von 3,6 m bindig-steinige-sandige Auffüllungen mit Kalk zur Bodenverbesserung. Im Bereich der nicht sanierten Flächen wurden ebenfalls bis in eine Tiefe von ca. 4,8 m unter GOK Auffüllungen aus Ziegel-/Schuttresten sowie steinig-schluffigen und organischen Anteilen erkundet. Teilweise waren bis zu 1 m mächtige Schlacke-/Ascheschichten nachzuweisen. In den tiefen Auffüllungen nehmen die Fremdanteile deutlich ab. Unterhalb der Auffüllungen stehen flächig schluffige Fein- bis Mittelsande und kiesige Flussablagerungen an. Darunter befanden sich teilweise auch Tonlinsen (Auenlehme) oder organische Böden (Torf), die wiederum flächig von Kies-Sand-Schichten sowie Verwitterungsböden unterlagert werden (bis ca. 8 m unter GOK).

Im Bereich der Gärten und an der südlichen Umflut sind naturnahe Böden vorhanden, die aufgrund der Nutzung bzw. angrenzenden Nutzung jedoch ebenfalls deutlichen Vorbelastungen unterliegen. Große Teile des nördlichen Geltungsbereiches sind durch Gebäude und Straßen versiegelt.

Hinsichtlich Altlasten wird auf das vorherige Kapitel verwiesen. Es kann insgesamt festgestellt werden, dass durch die Umsetzung des Bebauungsplanes vor dem Hintergrund der künstlichen Auffüllung des Güterbahnhofgeländes, der Vornutzungen/vorhandenen Nutzung/anthropogenen Überprägung der restlichen Flächen und der geplanten Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen im Zuge der Erschließung des Geländes keine schädlichen Umwelteinwirkungen auf das Schutzgut Boden ausgehen. Vielmehr trägt die Wiedernutzbarmachung des Geländes zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden bei und verhindert neue Bodenversiegelung an anderer Stelle. Vor diesem Hintergrund sind im Zusammenspiel mit der städtebaulichen Zielsetzung auch die festgesetzten hohen Grundflächenzahlen gerechtfertigt.

10 Sonstige Belange

10.1 Denkmalschutz

Bodendenkmäler

Aufgrund der Innenstadtrandlage im historischen Stadtkerns Lippstadts ist bei Bodeneingriffen generell das Antreffen von 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) nicht auszuschließen. Der Bebauungsplan umfasst umfangreiche Flächen der mittelalterlich/frühneuzeitlichen Befestigung, sowie einen kleinen Bereich innerhalb des mittelalterlichen Stadtkerns. Im Wesentlichen wird die geplante Bebauung allerdings den Befestigungsbereich berühren. Somit ist von mittelalterlich/frühneuzeitlichen Befunden und Funden im Plangebiet auszugehen. Deshalb müssen vor einer Neubebauung des Areals Untersuchungen durchgeführt werden, um zu lokalisieren, in welchen Bereichen Bodendenkmalsubstanz erhalten ist. Im Nachgang werden dann u.U. Ausgrabungen notwendig sein. Die archäologischen Maßnahmen müssen durch eine archäologische Fachfirma durchgeführt werden und die Kosten sind vom Bauherrn zu tragen. Die geplanten Erschließungsmaßnahmen wurden mit dem LWL abgestimmt. Es ist bereits bei der Baufeldherstellung mit Eingriffen in die zu vermutenden Bodendenkmäler zu rechnen, sodass bereits bei dieser Maßnahme archäologische Untersuchungen vorzunehmen und im Rahmen der Planung der Baumaßnahme zu berücksichtigen sind.

Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Lippstadt als untere Denkmalbehörde und/oder dem LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, In der Wüste 4, 57462 Olpe unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens 3 Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 u. 16 Denkmalschutzgesetz NW), 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 Monate in Besitz zu nehmen (§16 Abs. 4 DschG NW).

Aufgrund der bestehenden Sicherungsverpflichtungen nach dem DSchG müssen Bodendenkmäler nach dem Urteil des OVG NRW vom 20.09.2011, Az. 10 A 2611/09, UA, S. 17 auch bei der Entdeckung nach Plangenehmigung in die Denkmalliste eingetragen und entsprechend berücksichtigt werden. Zur Vermeidung von Bauzeitverzögerungen und zur Herstellung von Planungssicherheit wird eine qualifizierte Prospektion mittels Baggerschnitten auf Kosten des Vorhabenträgers (Verursacherprinzip) empfohlen.

Aus dem Vorhandensein eventueller archäologischer Bodenfunde entstehen für die Durchführung der Bauleitplanung jedoch keine unüberwindbaren Hindernisse.

Baudenkmäler und erhaltenswerte Bausubstanz

Im Plangebiet sind keine denkmalgeschützten Gebäude vorhanden. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich jedoch das Denkmal Südliche Umflut. Es ist seit dem 12.09.2000 als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Lippstadt eingetragen.

Die heutige Südliche Umflut ist nach Niederlegung der sonstigen Bestandteile der Befestigung der letzte erhaltene Rest des ehemaligen Festungssternes. Die Südliche Umflut ist dabei identisch mit dem Graben, der am Fuße der Glacis-Böschung entlanglief. Die erhaltene Lippstädter Festungskontur in Form der Südlichen Umflut ist von besonderer Bedeutung sowohl für die Geschichte der Stadt Lippstadt als auch für die westfälische Landesgeschichte. Ihr Zeugniswert und die historische Substanz sollten durch die Planung nicht beeinträchtigt werden.

Die Südliche Umflut und ihre direkte Umgebung werden im Bebauungsplan nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Ebenso ist die Südliche Umflut laut Bebauungsplan Nr. 313 durch Aufweitung und Neuprofilierung zu renaturieren und ökologisch zu verbessern. Weiterhin wird das Baudenkmal Südliche Umflut in seinen Abgrenzungen nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Bei der weiteren Detailplanung der Renaturierung, die nicht Gegenstand des Bebauungsplanes ist, werden die Belange des Denkmalschutzes berücksichtigt und die notwendigen öffentlich-rechtlichen Erlaubnisse/Genehmigungen eingeholt, sodass die Beachtung dieser Belange sichergestellt ist. Gleiches gilt für die vorlaufend zur baulichen Nutzung geplante Bodenmodellierung, die nicht expliziter Gegenstand des vorliegenden Bauleitplanverfahrens ist. Hierfür ist eine Abtragungsgenehmigung gem. BauO NRW erforderlich, in dessen Rahmen die denkmal-rechtlichen Belange eingebracht werden.

Festgehalten werden kann in jedem Fall, dass die geplante Renaturierung und die Bodenmodellierung mit der unteren Denkmalschutzbehörde grundsätzlich abgestimmt sind und keine Bedenken erhoben wurden. Insofern sind die Festsetzungen des Bebauungsplanes und die Planung an sich umsetzbar, insbesondere da der Verlauf der Umflut und der Geländeeinschnitt mit erkennbarer Böschungskante erhalten bleiben soll. Details der Umsetzungen sind in den nachfolgenden Verwaltungsverfahren zu klären.

Die Maßnahmen M1, M2 und M3 am Denkmal Südliche Umflut und in dessen Umgebung sind dennoch gem. § 9 Abs. 2 BauGB frühzeitig und vorab mit der Unteren Denkmalbehörde der

Stadt Lippstadt abzustimmen. Die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen sowie die LWL-Archäologie sind durch die Untere Denkmalbehörde gem. § 24 Abs. 2 DSchG NRW anzuhören. Das Denkmal ist während der Ausschachtungsarbeiten und der gesamten Baumaßnahme zu sichern.

Der Bereich südlich der Hospitalstraße der in Teilen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes liegt, weist eine markante Stadtstruktur auf, die gekennzeichnet ist von langen schmalen Grundstücken mit einer kleinteiligen Bebauung. Diese wird unterbrochen durch eine ehemalige Fabrik, die Gründungsstätte der heutigen Firma „Hella“ – früher: „Westfälische Metall-Industrie Aktiengesellschaft Lippstadt“ (Hospitalstraße 46). Nach bisherigen Kenntnissen ist dieses Quartier südlich der Hospitalstraße wahrscheinlich Ende des 19. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der Fabrik entstanden.

Aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes und seiner Entwicklungsgeschichte hätte es sich bei der Fabrik. um ein Denkmal im Sinne des DSchG NRW handeln können. Nach Schreiben des LWL vom 24.08.2016 hat das Gebäudeensemble zwar geschichtliche Bedeutung, jedoch fehlt es an einem Grund zum Erhalt und zur Nutzung im Sinne des Denkmalschutzgesetzes. Nur wenn kumulativ beide Bedingungen (Geschichtliche Bedeutung, Grund zum Erhalt und zur Nutzung) erfüllt sind, würde die Denkmaleigenschaft vorliegen. Nichtsdestotrotz wird eine nachrichtliche Aufnahme der Gebäude als erhaltenswerte Bausubstanz in den Denkmalpflegeplan der Stadt gemäß § 25 DSchG NRW und eine Berücksichtigung bei den weiteren Planungen empfohlen. In dieser Betrachtung wird jedoch auch deutlich, dass die rückwärtigen Gebäudeteile, die Teil des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes sind, nachträglich durch Anbau und Erweiterung hinzugekommen sind und im Nachgang erheblich verändert wurden. Weiterhin handelt es sich hier um einen sehr abgängigen Gebäudebestand, der u.a. durch seine große aufstehende Brandwand zu den neuen Nutzungen auf dem Güterbahnhofgelände hin einen städtebaulichen Missstand auslöst. Dies ist genauso bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Der Rat beschloss im April 2018 zunächst grundsätzlich den Erhalt des Gebäudeensembles sowie die Errichtung eines Depots für das Stadtmuseum im Gebäudeteil der Hospitalstraße 46a. Aufgrund dessen wurde ein Förderantrag beim LWL Museumsamt gestellt.

Vor dem Hintergrund der Quartiersplanung für die südliche Altstadt mit Stadthausneubau soll im Bereich der Ostfassade des zukünftigen Museumdepots ein belebter öffentlicher Quartiersplatz entstehen. Aus diesem Grund beschloss der Rat im Dezember 2019 eine Aufwertung bzw. Anpassung der angrenzenden Gebäudeseiten hinsichtlich der Fassadengestaltung abzustimmen. Der Industriecharakter des Gebäudes Hospitalstraße 46a soll dabei erhalten bleiben.

Unter Berücksichtigung des Wettbewerbsergebnisses und der Entwicklung eines qualitativ hochwertigen Quartiers in der südlichen Altstadt wurden Varianten zur Fassadengestaltung erstellt. Auch wenn das Gebäudeensemble der Hospitalstraße nicht unter Denkmalschutz steht, besteht in diesem innerstädtischen Bereich der historischen Altstadt eine besondere Verpflichtung, diesen Charakter in architektonischer sowie städtebaulicher Sicht zu würdigen. So entsteht zum neuen Quartiersplatz hin eine attraktive Gebäudeansicht, welche der kulturgeschichtlichen Bedeutung des Standortes Rechnung trägt. Das Museumsdepot ist ein weiterer Baustein, der zur Multifunktionalität und Belebung des Quartiers beiträgt. Der Umbau zum Museumsdepot befindet sich mittlerweile in der Endphase, sodass dieses Gebäude des Ensembles bereits in Nutzung und die Bausubstanz gesichert ist.

Westlich an das neue städtische Museumsdepot anschließend befinden sich die weiteren noch nicht aufbereiteten und teilweise abgängigen Teile des städtischen Gebäudeensembles an der Hospitalstraße, welches sich im Nord- und Mittelbereich durch seine kultur- und industriegeschichtliche Bedeutung auszeichnet, andererseits im Süden aber durch einen starken Rückseitencharakter sowie durch alte und verfallene Schuppen charakterisiert ist.

Im Zuge der städtebaulichen Planung des QSA soll auch hier zukünftig ein Impuls der Aufwertung gegeben werden. Der alte Produktionsstandort im QSA soll vis-a-vis zum Stadthausneubau mit Anbindung an den Quartiersplatz durch die Etablierung eines ergänzenden Stadtbausteins nachgenutzt werden und das QSA in seiner Multifunktionalität stärken. Dabei soll die Nutzung durch eine Bürger/-innenwerkstatt in einem Bottom-Up-Prozess entwickelt werden. In diesem Verfahren gilt es auch die kulturgeschichtliche Bedeutung dieses Standortes zu thematisieren.

Diese wird insbesondere durch die Historie des Gebäudeensembles als Keimzelle der Firma Hella im Sinne der lokalen Industriekultur bestimmt. Gleichzeitig ist hier auch die zeitweise Nutzung der Anlage als KZ-Außenstelle und Ort der Zwangsarbeit im Dritten Reich zu erörtern. Bezogen auf die Zukunft gilt der Bereich als Prüfstandort für eine öffentliche stadtkulturelle Einrichtung, in welchem die benannten geschichtlichen Aspekte eine Rolle spielen sollen. Auch dieser Sachverhalt ist im Prozess zu diskutieren. Weiterhin ist zum Beispiel für das Erdgeschoss auch eine gastronomische Nutzung denkbar, die zur Belebung des Quartiers auch in den Abendstunden und am Wochenende beitragen kann. Diese neuen Nutzungsoptionen gilt es authentisch mit der kulturgeschichtlichen Bedeutung zu verbinden.

An diesem Standort treffen somit verschiedenste Interessenlagen aufeinander. Diese gilt es in einem umfassenden Beteiligungsverfahren zu einem sinnvollen Konsens zu führen. Das Verfahren zur Planung und zum Bau des ergänzenden Stadtbausteins wird daher durch die folgenden wesentlichen Bausteine gestützt:

1. Erstellung eines Rückbaukonzeptes für die abgängigen, nicht erhaltenswerten Gebäudeteile
2. Werkstattverfahren
3. Wettbewerbsverfahren
4. Herstellung des neuen Stadtbausteins

Der Fokus des Projektes liegt ganz im Sinne der Bürgernähe im Beteiligungsprozess. Im Werkstattverfahren soll die städtebauliche und hochbauliche sowie historische Sachlage, die aktuelle Interessenlage und andere mögliche Bedarfe aufbereitet werden. Im Zuge dessen soll ein konsensorientierter Planungsprozess zur Einbindung aller Interessengruppen durchgeführt werden. Das Verfahren dient dem beispielhaften Mitnehmen der Menschen im gesamten Quartier. Das Ergebnis soll einen Grundkonsens über die geplante Nutzung, den Umbau, Neubau und den Umgang mit dem geschichtlichen Erbe sein. Mit der Auslobung eines hochbaulichen Wettbewerbes kann die zweite Phase beginnen. Dieses dient der Ermittlung der optimalen Planungsvariante zur Umgestaltung des Areals auf Basis der Ergebnisse des Werkstattverfahrens.

Im Bebauungsplan wird das Gebäudeensemble unter Berücksichtigung eines Rückbaus der abgängigen Gebäudeteile, des städtebaulichen Rahmenplanes für das QSA sowie der bestehenden Strukturen planungsrechtlich gesichert, sodass diverse bauliche und funktionale Optionen für die weitere Nutzung möglich sind. Vor dem Hintergrund der bereits erfolgten Nachnutzung der Hospitalstraße 46a, dem notwendigen Rückbau der abgängigen, nicht erhaltenswerten Gebäudeteile und dem geplanten ergebnisoffenen Werkstattverfahren sollen im Bebauungsplan keine weiteren Festsetzungen in Bezug auf den Erhalt des im Geltungsbereich liegenden Teil des Gebäudeensembles getroffen werden. Die Berücksichtigung der bauhistorischen Bedeutung des Gebäudeensembles in der weiteren Planung wird mit dem vorstehenden Konzept, dass so auch Inhalt des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für das QSA ist, Rechnung getragen. Für den Bereich der Hospitalstraße, der nicht Teil des Bebauungsplanes soll eine Erhaltungssatzung (ähnlich wie bereits im Bereich Nicolaiweg) erlassen werden, welche die Bedeutung der erhaltenswerte Teil des Gebäudeensembles durch entsprechende Schutzziele berücksichtigt. So kann insgesamt dem baukulturellen Erbe Rechnung getragen werden, ein städtebaulicher Missstand beseitigt werden und eine städtebaulich wie funktional den Planungszielen angepasste Nachnutzung des Gebäudeensembles erfolgen.

10.2 Abstandsflächen

Die Einhaltung der Abstandsflächen nach § 6 BauO NRW gilt als Indiz für die Gewährleistung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hinsichtlich der Belichtung, Besonnung und Belüftung sowie dem vorbeugenden Brandschutz. Aufgrund der

Reduzierung der Abstandsflächen im Rahmen der Novellierung der Bauordnung NW gilt dies nicht uneingeschränkt, insofern ist möglichen Konflikten im Rahmen der Bauleitplanung nachzugehen. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 313 und dessen direkte Umgebung wurde eine entsprechende Betrachtung der Abstandsflächen vorgenommen, um sicher zu stellen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entstehen. Vor diesem Hintergrund wurden die Auswirkungen der Planung auf die im Umfeld vorhandenen Nutzungen und die im Geltungsbereich geplanten Nutzungen überprüft.

In den Urbanen Gebieten und im Kerngebiet ist eine Abstandsfläche von 0,2 H zu öffentlichen Verkehrsflächen anzusetzen; ansonsten 0,4 H. Da Gemeinbedarfsflächen keiner Baugebietskategorie nach Art der baulichen Nutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB zugeordnet sind und ihnen somit gem. 6 BauO NRW keine Tiefe der Abstandsfläche vorgeschrieben wird, werden sie im Bebauungsplan Nr. 313 aufgrund der Lage und der städtebaulichen Ausgestaltung der geplanten Bebauung analog zum Urbanen Gebiet betrachtet.

Die konkreten Abstandsflächen innerhalb der Baugebiete ergeben sich aus den weitergehenden hochbaulichen Planungen für die einzelnen Gebäude, sind aber grundsätzlich einzuhalten und im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren zu prüfen. Vor dem Hintergrund der vorhandenen städtebaulichen Vorprägung sowie der städtebaulichen Rahmenplanung sind die o.g. Mindestabstandsflächen für die vorhandenen und geplanten Nutzungen in Verbindung mit den weiteren planerischen Festsetzungen (u.a. Gebäudehöhen, Verortung der überbaubaren Grundstücksflächen) grundsätzlich als ausreichend zur Schaffung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen einzustufen.

Auf Ebene des Bebauungsplanes sind weitergehend die festgesetzten Baulinien in Verbindung mit den zulässigen Gebäudehöhen sowie der Breite angrenzenden der öffentlichen Verkehrsflächen zu betrachten (Umsetzbarkeit der Planung, Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse). Es ergeben sich keine Überschreitungen der Mindestabstandsflächen von 0,2 H. Ebenfalls ergeben sich bis auf einzelne bzw. geringfügige Fälle keine Überlagerungen der Abstandsflächen bei den Faktoren 0,35 H und 0,4 H. Insofern ist die Planung unter Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse umsetzbar.

Der Abstand zwischen dem Baufeld, festgesetzt durch Baulinien, des Mobilitätshubs und dem MU 2 südlich der Hospitalstraße beträgt 5,0 m. Vor dem Hintergrund der Funktion und städtebaulichen Zielsetzung dieser Wegeverbindung (gassenartige Struktur), der bestehenden und geplanten baulichen Strukturen (in Funktion und baulicher Kubatur) und der Einhaltung des erforderlichen Abstandes gem. § 30 Abs. 2 Nr. 1 BauO NRW ist dieser Abstand unter Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse gerechtfertigt und findet weitere Vorbilder in historischen Altstadt Lippstadts.

Während die Abstandsflächen der BauO NRW eingehalten werden können, kommt es bezüglich der Verschattung auf dem Nachbargrundstück des SO (Gemarkung Lippstadt, Flurstück 45, Flur 10) zu einer abwägungsrelevanten Verschlechterung gegenüber der bestehenden Situation. Hierbei handelt es sich um ein Wohngebäude mit Gartenbereich. Für die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Verschattung durch Baukörper gibt es keinen verbindlichen Maßstab. Als Orientierungshilfe kann allerdings die DIN 5034-1 „Tageslicht im Innenraum“ dienen. Hiernach soll eine mögliche Besonnungsdauer der Wohnung zur Tag- und Nachtgleiche 4 Stunden betragen. In den Wintermonaten sollte die mögliche Besonnungsdauer am 17. Januar mindestens eine Stunde betragen. Diese Bedingungen werden voraussichtlich erfüllt. Aus bauplanungsrechtlicher Sicht sind Verschattungseffekte ohnehin regelmäßig hinzunehmen, wenn die Abstandsflächen eingehalten werden. Durch die Einhaltung der Abstandsflächen und der Vorgaben nach DIN 5034-1 wird die Verschattung des Grundstückes in Abwägung mit den anderen zu berücksichtigen Belangen, insbesondere dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Rahmenplans und der sonstigen städtebaulichen Zielsetzung als vertretbar eingestuft.

10.3 Kampfmittel

Vor Bodeneingriffen ist Rücksprache mit der Ordnungsbehörde zu halten.

Generell gilt: Werden bei Durchführung der Erdarbeiten Anzeichen fester, flüssiger oder gasförmiger Kontamination festgestellt oder Gegenstände aufgefunden, die möglicherweise Kampfmittel bzw. Kampfmittelrückstände sein können, sind die Arbeiten sofort einzustellen und die Stadt Lippstadt als Örtliche Ordnungsbehörde (Tel.: 02941/980-536), die Abteilung Bodenschutz des Kreises Soest (Tel.: 02921/ 30-2219) und/ oder die Bezirksregierung Arnsberg, Staatlicher Kampfmittelräumdienst (Tel.: 02931/ 82-3885), unverzüglich zu informieren.

11 Bodenordnung

Es sind zur Umsetzung der Planung bodenordnende Maßnahmen nicht zwingend erforderlich, da die die öffentlichen Flächen sich bereits im Eigentum der Stadt Lippstadt befinden. In der Umsetzung der Planung kann sich bezogen auf die privaten Bauflächen, insb. im MU 1, ggf. die Erforderlichkeit und Sinnhaftigkeit einer Baulandumlegung (ggf. vereinfacht) ergeben, um die schmalen Grundstücke, die teilweise in sehr spitzen Winkel zur erschließenden Straße liegen für eine Bebauung neu zu ordnen.

12 Flächenbilanz

Art der Nutzung	Fläche in ha
Urbane Gebiete	1,08
Kerngebiet	0,54
Sondergebiet Parkhaus	0,23
Gemeinbedarfsflächen	0,65
Straßenverkehrsflächen	2,66
Grünflächen	0,89
Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen	0,18
Gesamt	6,23