

KREISSTADT OLPE

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 54 „Olpe-Finkenstraße / Am Bahnhof“

HEINZ JAHNEN PFLÜGER

INHALTSVERZEICHNIS

1. Räumlicher Geltungsbereich	3
2. Übergeordnete Planungen (Raumordnung, Landesplanung, Regionalplan)	4
3. Freistellung von Bahnbetriebszwecken.....	4
4. Flächennutzungsplan	5
5. Bestehendes Planungsrecht	5
6. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich	5
7. Allgemeiner Inhalt und Ziele der Planung	6
8. Städtebauliches Konzept.....	6
9. Standorteignung Einzelhandel	7
10. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen.....	8
10.1 Art der baulichen Nutzung.....	8
10.2 Maß der baulichen Nutzung	12
10.2.1 Grundflächenzahl (GRZ).....	12
10.2.2 Zahl der Vollgeschosse/Höhe baulicher Anlagen.....	13
10.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	14
10.4 Fläche für Gemeinbedarf.....	15
10.5 Fläche für Bahnanlagen	15
10.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	16
10.7 Stellplätze und Garagengeschosse.....	16
10.8 Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen	17
10.9 Grünflächen / Grünordnung.....	18
10.10 Wasserflächen.....	20
10.11 Äußere Gestaltung - Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	20
10.12 Verkehrliche Erschließung	23
11. Kennzeichnungen	25
12. Nachrichtliche Übernahme	25
13. Umsetzung der Planung	25
13.1 Eisenbahnbetrieb.....	25
13.2 Abwasserbeseitigung/Niederschlagswasser	26
13.3 Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen	26
13.4 Artenschutz.....	26
13.5 Boden	27
13.6 Ver- und Entsorgung	27
13.7 Soziale Maßnahmen	27
13.8 Kosten/Finanzierung	28
13.9 Bodenordnung	28
14. Zusammenfassende Erklärung	25

1. RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH

Das Plangebiet des Bebauungsplan-Entwurfes Nr. 54 "Olpe-Finkenstraße/Am Bahnhof" befindet sich am westlichen Rand der Innenstadt von Olpe. Es wird im Norden durch die geplante Trasse der Westumgehung und im Westen durch die Straße „Am Finkenhagen“ begrenzt. Südlich bildet die Straße „Am Bratzkopf“ die Begrenzung. Im Osten sind das östliche Ufer der Bigge sowie im Bereich des Bahnhofs die angrenzenden Flächen bis zur bestehenden Bebauung die Grenze.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes hat eine Größe von ungefähr 11,0 ha.

Die Grenzen des Plangebietes sind aus dem nachstehenden Übersichtsplan ersichtlich.

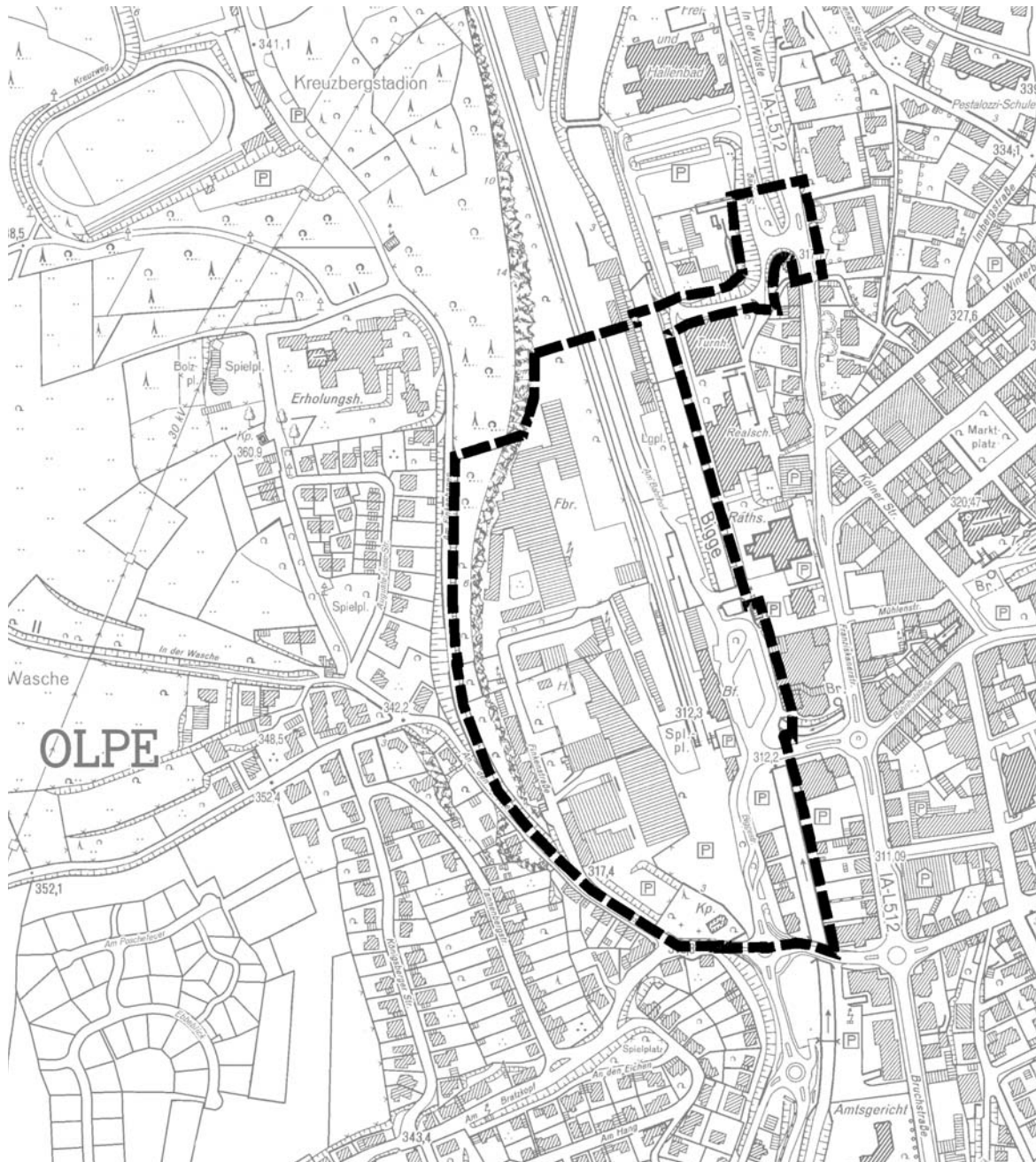


Abbildung Geltungsbereich

2. ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN (RAUMORDNUNG, LANDESPLANUNG, REGIONALPLAN)

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg – Teilabschnitt Oberbereich Siegen (Kreis Siegen-Wittgenstein und Kreis Olpe) – Genehmigung der Fortschreibung vom 20.11.2007, Bekanntmachung der Genehmigung am 12.03.2008 (GV.NRW. 2008 S.160) - stellt für das Plangebiet Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar. Darüber hinaus wird ein Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr mit Haltepunkt für überregionalen Verkehr dargestellt. Im Nordosten wird für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes eine Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt.

Ziele der Raumordnung und Landesplanung stehen der gemeindlichen Planung nicht entgegen.

Unter dem 17.04.2012 hat die Landesregierung den Entwurf eines sachlichen Teilplans zum großflächigen Einzelhandel zum LEP beschlossen und damit das Erarbeitungsverfahren eingeleitet. Der Entwurf enthält zukünftige Ziele und Grundsätze der Raumordnung zur Steuerung des großflächigen Einzelhandels. Die dort vorgesehenen Zielbestimmungen stellen schon während des Erarbeitungsverfahrens sonstige Erfordernisse der Raumordnung dar, die im Rahmen städtebaulicher Abwägungsentscheidungen zu berücksichtigen sind. Die vorgesehene Bauleitplanung ist mit den im Entwurf des sachlichen Teilplans vorgesehenen Zielbestimmungen zur Steuerung des großflächigen Einzelhandels vereinbar. Berührt sind hier die Zielbestimmungen 1 und 2, wonach Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO nur in regionalplanerisch festgelegten allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden dürfen und im Falle zentrenrelevanter Kernsortimente nur in zentralen Versorgungsbereichen. Es ist bereits darauf hingewiesen worden, dass der Regionalplan für das Plangebiet einen allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) darstellt. Das Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Olpe, das zeitgleich mit der Beschlussfassung des vorliegenden Bebauungsplans vom Rat als städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossen werden soll, sieht die räumliche Erweiterung des faktisch existierenden zentralen Versorgungsbereichs der Stadt Olpe um das Plangebiet als hierfür geeigneten integrierten Entwicklungsstandort vor. Hierdurch soll der zentrale Versorgungsbereich räumlich erweitert und in seiner Attraktivität und Anziehungskraft gesteigert werden.

Das in Ziel 3 des Entwurfs vorgesehene sogenannte Beeinträchtungsverbot mit Blick auf zentrale Versorgungsbereiche der Gemeinden im Einzugsgebiet der Planung ist ebenfalls nicht berührt. Funktionsverluste der zentralen Versorgungsbereiche der Nachbargemeinden sind durch die Planung nicht zu erwarten. Die Bauleitplanung ist daher insgesamt mit den im Entwurf des sachlichen Teilplans vorgesehenen zukünftigen Zielbestimmungen vereinbar.

3. FREISTELLUNG VON BAHNBETRIEBSZWECKEN

Bei einem Teil der Flächen im Geltungsbereich handelt es sich um derzeit noch bahnrechtlich gewidmete Flächen. Da die Entwicklung der für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigten Flächen für Maßnahmen zur Innenentwicklung vorgesehen ist, erfolgten bereits frühzeitig Abstimmungen mit den zuständigen Bahngesellschaften. Über die beabsichtigte Nutzung besteht Einvernehmen, so dass von einem positiven Freistellungsbescheid auszugehen ist.

Das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wurde für die Flächen eingeleitet, die heute nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden.

Für die Grundstücksflächen südlich des neuen Bahnhaltepunktes, auf denen heute noch Bahnbetrieb stattfindet, wird eine bedingte Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB getroffen, wonach die festgesetzten Nutzungen erst zulässig sind, wenn die Freistellung erfolgt ist.

4. FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan der Stadt Olpe vom 16.12.2002 stellt das Plangebiet als Mischbaufläche, Gewerbliche Baufläche, Flusslauf sowie Bahnanlage dar. Einzelne Flächen enthalten Hinweise zu im Stadtgebiet bekannten Altablagerungen und Altstandorten. Der Standort der Kreuzkapelle ist als Kirche bzw. kirchlichen Zwecken dienendes Gebäude dargestellt.

Dieser Bebauungsplan setzt allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete, Sondergebiete, eine Fläche für Gemeinbedarf, Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, öffentliche Grünflächen und Wasserflächen fest. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes entsprechen damit in Teilen den Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren (12. Änderung) geändert.

5. BESTEHENDES PLANUNGSRECHT

Derzeit wird das Planungsrecht im Gebiet durch folgende Bebauungspläne bestimmt:

- Bebauungsplan Nr. 12 „Olpe – Stadt“ vom 08.03.1968
Der Bebauungsplan Nr. 12 setzt Kleinsiedlungsgebiet, reines Wohngebiet, allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete, Kerngebiet, Gewerbegebiet, Industriegebiet sowie Flächen für den Gemeinbedarf fest.
- Nr. 15 „Olpe - Zentrum I“ (Sanierungsgebiet I) vom 12.11.1981
Der Bebauungsplan Nr. 15 setzt Mischgebiete, Kerngebiet sowie Sondergebiete fest. Ferner definiert dieser Bebauungsplan Zielsetzungen für bauliche und verkehrsverbessernde Maßnahmen, Verbesserung des Wohnangebotes, stadtbildprägende Belange sowie für Erhaltung baulicher Anlagen. Darüber hinaus werden Vorgaben für die städtebauliche Neuordnung im Hinblick auf die Verkehrsführung, die Bebauung sowie die Grünplanung gemacht.
- Nr. 15 „Olpe - Zentrum I“ (Sanierungsgebiet I) 2. Änderung vom 15.04.1991
Die Sanierungsabschnitte eins und zwei wurden 1984 und 1988 abgeschlossen. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 15 definiert einen weiteren Sanierungsabschnitt mit Festsetzungen zu Mischgebieten, Verkehrsflächen, Wasserflächen sowie Grünflächen. Darüber hinaus hebt diese Änderung nach erfolgtem Rückbau eine Fläche für Bahnanlagen auf.

6. BISHERIGE ENTWICKLUNG UND DERZEITIGE SITUATION IM PLANBE- REICH

Das Plangebiet war in der Vergangenheit als Gewerbestandort geprägt. Mehrere Firmen hatten dort ihren Firmensitz. Im Zuge der Umstrukturierung wurden die innerstädtischen Standorte aufgegeben und in entsprechend geeignete Industrie- und Gewerbegebiete umgesiedelt. Gründe waren insbesondere die räumliche Enge, die fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten, problematische Gemengelagesituation mit Blick auf die benachbarte Wohnbebauung und die unzureichende verkehrliche Erschließung. Die Gewerbegebäude im Geltungsbereich stehen zu großen Teilen leer. Lediglich im nördlichen Bereich der Finkenstraße sind Flächen an eine gewerbliche Jugendeinrichtung vermietet bzw. einzelne Produktionshallen vorübergehend verpachtet.

Bereits 1983 wurde die Bahnstrecke nach Freudenberg stillgelegt. Der Olper Bahnhof dient seit diesem Zeitpunkt als Endstation der Strecke nach Attendorn und Finnentrop. Nach dem Ankauf der bahneigenen Flächen im Plangebiet durch die Stadt Olpe im Jahr 2003 erfolgte Anfang 2006 der Rückbau der Gleise. Teilflächen der Bahn und angrenzende Flächen werden derzeit als Parkplatz genutzt.

Der Bahnhofpunkt und die daran angrenzenden Gebäude und Flächen weisen erhebliche Mängel auf. Die an den Bahnhofpunkt angrenzenden Bahnflächen liegen weitgehend brach. Außer der Gaststätte im Erdgeschoss ist das Empfangsgebäude zu großen Teilen ungenutzt. Westlich des Empfangsgebäudes befinden sich einzelne ehemalige zu Bahnzwecken genutzte Gebäude. Die ehemalige Notunterkunft ist abgerissen und der Bereich als Parkplatz derzeit zwischengenutzt.

Östlich des Empfangsgebäudes ist der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) angesiedelt. Er befindet sich auf einer Überdeckung der Bigge und Teilen der Olpe, die in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts im Zuge des Ausbaus der Bigge errichtet wurde.

Nordwestlich der Bigge ist das Gelände des Raiffeisenmarktes mit entsprechenden Verkaufsflächen innerhalb und außerhalb des Gebäudes und zugeordneten Außenlagerflächen vorzufinden.

Im nordöstlichen Bereich des Plangebietes befindet sich angrenzend an den Bereich der geplanten Trasse der Westumgehung ein Wohngebäude.

7. ALLGEMEINER INHALT UND ZIELE DER PLANUNG

Die Stadt Olpe beabsichtigt die Neustrukturierung des Bahnhofsumfeldes. Die Entwicklung dieser Flächen ist aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zur Innenstadt und des westlichen Siedlungsbereiches sowie der Nähe zum Obersee der Biggetalsperre von herausragender städtebaulicher Bedeutung. Gerade vor dem Hintergrund des demographischen Wandels gilt es an zentraler Stelle der Stadt neue Angebote zu schaffen, um für die Bewohnerinnen und Bewohner eine zukunftsfähige Stadtstruktur bieten zu können. Diesbezüglich sind auf den Bauflächen unterschiedliche Nutzungen vorgesehen, welche die Attraktivität der Stadt Olpe steigern werden.

Dabei werden insbesondere folgende Planungsziele verfolgt:

- stadtverträgliche Erweiterung der Innenstadt,
- Stärkung der Innenstadt durch zusätzliche Flächenangebote für Dienstleistungen und Einzelhandel,
- Fortführung der Westtangente zur sinnvollen Verkehrslenkung,
- Neuordnung und Attraktivierung des zentralen Omnibusbahnhofes und des Bahnhofpunktes,
- Errichtung attraktiver, öffentlicher Aufenthalts- und Freiflächen sowie
- Schaffung eines attraktiven Wohnungsangebotes.

8. STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Das städtebauliche Konzept nimmt die „Olpe-typische Struktur“ auf und erweitert die bestehende Stadt. Vorgeschlagen wird eine verträgliche Stadtstruktur, die in besonderem Maße auf die umgebenden Siedlungsbereiche eingeht und mit ihrem angemessenen Grünanteil und ihrer Nutzungsvielfalt der innerstädtischen Lage gerecht wird.

Das Erschließungs- und Bebauungsraster versteht sich in Fortsetzung des orthogonalen Straßensystems der historischen Altstadt. Die gewählte Lage der Westumgehung schafft eine sinnvolle Innenstadterweiterung und ermöglicht es, zentrale Nutzungen des Handels, der Verwaltung und Dienstleistung ohne Trennung durch die neue Straße an die Innenstadt anzubinden. Nördlich und westlich des heutigen Bahnhofsbereiches ist eine gemischte Nutzung aus Wohnen und Gewerbe/ Dienstleistungen vorgesehen.

Der Bedarf an Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet stellt mit den spezifischen Flächen- und Stellplatzansprüchen besondere Anforderungen an das städtebauliche Ordnungs- und Gestaltungskonzept. Da der Standort rund um den Bahnhof als Innenstadterweiterung angesehen wird, darf dieser trotz der Flächenausdehnung der zukünftigen Einzelhandelsnutzung (max. 6.000 m²) nicht den Charakter eines Gewerbegebietes erhalten. Die vorgesehenen Gebäude sind entsprechend gegliedert und gestaltet.

Die neue Straßenverbindung dient sowohl als Umgehungsstraße als auch als innerstädtische Straße innerhalb des neuen Quartiers. Das ehemalige Empfangsgebäude wurde in das bauliche Konzept integriert und in Zusammenhang mit der Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofs ZOB in nördliche Richtung wird die Schaffung eines attraktiven öffentlichen Raums am Wasser ermöglicht. Um die Bedeutung einer Stadt am Wasser hervorzuheben, soll der Zusammenfluss von Bigge und Olpe wieder sichtbar und erlebbar werden.

Anstelle des jetzigen Raiffeisenmarktes ist der neue ZOB geplant. Dieser kann funktional optimal angeordnet werden und stellt mit der Ausnutzung der nördlich und südlich davon gelegenen Kreisverkehre eine platzsparende und gestalterisch hochwertige Lösung dar. Gleichzeitig wird der Bahnhofpunkt nach Norden verlegt und mit einem Bahnsteig auf der Ostseite versehen. Die bestehende Gleisführung wird beibehalten. Hiermit sind folgende Vorteile verbunden:

- räumliche Bündelung von ZOB und Bahnhofpunkt mit der Anlage eines Kombibahnsteiges,
- attraktive baulich-räumliche Lösung nördlich und westlich des Empfangsgebäudes,
- Zugewinn eines öffentlichen, innerstädtischen Platzes und Teilöffnung der Bigge und Olpe,
- sinnvolle, funktionale Gliederung des Einzelhandels.

Westlich der neuen Straßenverbindung ist eine Wohn- bzw. Mischnutzung mit Geschossbauten und Einfamilienhäusern geplant. Zur Gliederung dieses Innenstadtquartiers sowie zur Schaffung einer attraktiven neuen Anbindung an die Innenstadt wird in Verlängerung der Mühlenstraße eine in Ost-West-Richtung verlaufende, begrünte Fußwegeverbindung geschaffen.

An den verlegten Bahnhofpunkt schließen sich im Westen eine Sondergebietsnutzung mit Einzelhandel und Dienstleistung etc. und im weiteren Verlauf Richtung Westen ebenfalls eine gemischte Nutzung an. Diese Bebauung wird von der zwischen diesen Baugebieten verlaufenden Straße erschlossen und kann in unterschiedlicher Weise entwickelt werden.

Das gewählte städtebauliche Grundgerüst ist flexibel und robust. Es kann auf unterschiedliche gewerbliche und wohnungswirtschaftliche Nachfragen reagieren. Sowohl hinsichtlich der Eigentumsform (Eigentum und Mietwohnungsbau) als auch der jeweiligen Zielgruppe (Familien, Singles, Senioren, etc.) sind flexible Wohnformen vorstellbar.

Für den städtebaulich zentralen Bereich im Umfeld des ehemaligen Empfangsgebäudes ist beabsichtigt, im Zuge der Umsetzung der Planung zur Qualitätssicherung ein Realisierungswettbewerb auszuloben.

9. STANDORTEIGNUNG EINZELHANDEL

Die GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH wurde 2008 beauftragt, das Standortgutachten aus dem Jahr 2003 zu ergänzen und zu aktualisieren. Die Aktualisierung des Einzelhandelskonzeptes soll im weiteren Verfahren vom Rat der Kreisstadt Olpe beschlossen werden. Nach Aussage des Gutachters ist die Stadt Olpe, die als Mittelzentrum fungiert, als Einzelhandelsstandort mit einer überdurchschnittlichen Zentralität zu bewerten. Neben der Versorgung der Bevölkerung im Stadtgebiet übernimmt die Stadt darüber hinaus überörtliche Versorgungsfunktionen für die angrenzenden Nachbarkommunen. Seit dem Jahr 2003 ist gemäß des Gutachten eine positive Einzelhandelsentwicklung zu verzeichnen. Die Innenstadt von Olpe stellt hierbei den Nutzungsschwerpunkt der Einkaufsstadt dar. Trotz der positiven Entwicklung hat das innerstädtische Versorgungszentrum jedoch im Vergleich zu 2003 an Bedeutung verloren, da der Einzelhandel außerhalb der Innenstadt in stärkerem Maße zugenommen hat. Der Anteil

der großflächigen Einzelhandelsbetriebe der Stadt Olpe liegt auf leicht unterdurchschnittlichem Niveau. Diesbezüglich ist zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung eine Angebotsplanung an innerstädtischen Standorten sowie ein Ausschluss bzw. eine Beschränkung der großflächigen Einzelhandelsnutzungen in dezentralen Bereichen erforderlich.

Mit dem Bereich um das ehemalige Empfangsgebäude verfügt die Stadt Olpe über einen geeigneten integrierten Entwicklungsstandort, der mit einer nachhaltigen städtebaulichen Weiterentwicklung in Verbindung mit einer Öffnung zur bestehenden Innenstadt das zentrale Versorgungszentrum deutlich stärken wird und so die Attraktivität und Anziehungskraft des Stadtzentrums verbessert.

Bei den geplanten Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplanes handelt es sich zum Teil um die Verlagerung des bestehenden Raiffeisenmarktes, um die Neuansiedlung eines Fachmarktes für Unterhaltungselektronik und anderer Einzelhandelsnutzungen sowie ggf. um die Verlagerung eines Lebensmittel-discounters (Verlagerungsstandort einer derzeit nicht mehr wettbewerbsfähigen Bestandsfläche). Zudem werden im Bebauungsplan Festsetzungen zu Verkaufsflächengrößen bzw. Sortimenten getroffen. Diese entsprechen den Vorgaben des Einzelhandelskonzeptes für eine prognostizierte Entwicklung bis zum Jahre 2020.

Das Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Olpe soll zeitgleich mit der Beschlussfassung des vorliegenden Bebauungsplans politisch beschlossen werden.

Während des Bauleitplanverfahrens ist das Landesentwicklungsprogramm (LEPro) zum 31.12.2011 außer Kraft getreten. Eine formelle rechtliche Bindung der Stadt Olpe an die bisherigen Ziele und Grundsätze des LEPro besteht nicht mehr. Die bisherigen Ziele und Grundsätze des LEPro waren aber städtebaulich sinnvolle Vorgaben, so dass es der Stadt nicht verwehrt ist, ihre Bauleitplanung weiter an den bisherigen gesetzlichen Regelungen auszurichten. Nachfolgeregelungen zum LEPro wird es erst im Landesentwicklungsplan (LEP) geben. Dieser ist derzeit in Bearbeitung.

10. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN PLANFESTSETZUNGEN

10.1 Art der baulichen Nutzung

Innerhalb des Bebauungsplanes werden Sondergebiete, ein Kerngebiet, Mischgebiete, Allgemeine Wohngebiete und eine Fläche für den Gemeinbedarf festgesetzt.

Sondergebiete

Großflächiger Einzelhandel im Sinne von § 11 Abs. 1 und 2 der BauNVO 1990 ist nur in Kerngebieten und Sondergebieten zulässig. Der als Sondergebiete festgesetzte östliche Bereich des Geltungsbereichs liegt innerhalb des Einkaufs- und Versorgungsbereichs der Stadt Olpe. Entsprechend der Aussagen des vorliegenden Einzelhandelskonzeptes wird ein Bedarf im Bereich der Elektrowaren und Unterhaltungselektronik sowie der Lebensmittel- und Textildiscounter gesehen. Eine solche Ergänzung der Einzelhandelsstruktur wird zusätzliche Impulse für den Einzelhandel der Innenstadt liefern. Es ist nachweisbar, dass durch die gezielte Ausweitung der Sortimente Kaufkraftabflüsse aufzufangen sind und die Innenstadt insgesamt zu stabilisieren ist. Zur sinnvollen Steuerung der Einzelhandelsentwicklung werden folgende zwei Sondergebiete festgesetzt:

Das Sondergebiet SO 1 - großflächiger Einzelhandel dient der Unterbringung eines Einzelhandelsbetriebes. Zulässig ist ein einziger großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.100 m² mit den Sortimenten Gartenbedarf, Gartenmöbel, Freilandpflanzen, Sämereien / Düngemittel / landwirtschaftlicher Bedarf, Baustoffe, Tierzucht- und Heimtierbedarf. Auf maximal 800 m² der Verkaufsfläche dürfen sonstige Sortimente angeboten werden. Die o.g. Festsetzungen dienen der Verlagerung des bestehenden Raiffeisenmarktes einschließlich dem Handel angepasster Erweiterungsmöglichkeiten.

Zur Abrundung der zulässigen Nutzung ist innerhalb des Sondergebietes ein Backshop/Café zulässig. Es handelt sich dabei um eine Nutzung, die unmittelbar der Hauptnutzung zugeordnet ist und die aufgrund ihrer Lage im Stadtgefüge keine Konkurrenz zu bestehenden oder geplanten Nutzungen darstellt.

Zu einem geordneten Betrieb der zulässigen Einzelhandelsnutzung gehören zudem unmittelbar dem Betrieb zugeordnete Verwaltungseinrichtungen, Stellplätze sowie Nebenanlagen, welche auch auf der Fläche untergebracht werden können.

Das Sondergebiet SO 2 – großflächiger Einzelhandel dient der Unterbringung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes und sonstigen Dienstleistungen. Zulässig ist ein einziger großflächiger Einzelhandelsbetrieb mit einer Verkaufsfläche von maximal 2.000 m² mit den Sortimenten der Warengruppe Elektrowaren. Auf maximal 200 m² der Verkaufsfläche dürfen sonstige Sortimente angeboten werden.

Um einen geordneten Betrieb der zulässigen Einzelhandelsnutzung zu gewährleisten, können daneben dem Einzelhandelsbetrieb zugeordnete Anlagen für die Verwaltung, Stellplätze sowie Nebenanlagen auf der Fläche untergebracht werden.

Gemäß der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes der Stadt Olpe wird vor dem Hintergrund der Bevölkerungs- und Kaufkraftprognose bis 2020 ein Entwicklungspotential für zusätzliche Verkaufsflächen prognostiziert, welche in erster Linie zur Diversifizierung der Einzelhandelsangebote sowie zur Ansiedlung von Betrieben im innerstädtischen Versorgungszentrum Olpes genutzt werden sollten. Zusätzliche Einzelhandelsansiedlungen sollten Angebotsergänzungen in Sortimentsbereichen mit Defiziten sein.

Durch die Neustrukturierung im Bahnhofsumfeld wird die Möglichkeit geschaffen, im Bereich der Innenstadtweiterung durch die Ansiedlung von frequenzbringenden Magnetbetrieben die Hauptgeschäftslage zu stärken und damit eine stärkere Nutzungsmischung von Verwaltung, Einzelhandel, sonstigen Dienstleistungen sowie gastronomischer Nutzung zu schaffen.

Die in den Sondergebieten getroffenen Festsetzungen dienen der Umsetzung des im Einzelhandelsgutachten ermittelten Sortiments- und Flächenbedarfs und somit der Sicherung der Funktionsfähigkeit des gesamten zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Olpe.

Kerngebiet MK mit den Teilgebieten MK 1.1 und MK 1.2

Zur besseren Übersichtlichkeit wird das Kerngebiet MK in zwei Teilbereiche MK 1.1 und MK 1.2 gegliedert.

Aufgrund des großen Einzugsbereiches übernimmt die Stadt Olpe für die Versorgung der eigenen Bevölkerung und derjenigen ihres ländlichen Umlandes eine überdurchschnittlich zentrale Funktion. Die Innenstadt von Olpe stellt hierbei den Nutzungsschwerpunkt der Einkaufsstadt dar. Mit dem Bau der Westumgehung entsteht die Möglichkeit, die Innenstadt von Olpe ohne trennende Elemente auf verträgliche Weise zu erweitern. Durch die Integration des ehemaligen Empfangsgebäudes in das Innenstadtkonzept sowie die Schaffung eines innerstädtischen Platzes und neuer Aufenthaltsbereiche kann eine erfolgreiche Entwicklung des Bahnhofsquartiers und somit auch der Olper Innenstadt erreicht werden.

Aufgrund der städtebaulichen Rahmenplanung, des daraus entwickelten Strukturkonzeptes sowie des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Olpe werden die vorgesehenen Flächen für die Innenstadtweiterung als Kerngebiet festgesetzt. Innerstädtische Nutzungen, die innerhalb der historisch gewachsenen Innenstadt mit ihrer kleinteiligen Parzellenstruktur nicht zeitgerecht untergebracht werden können, erhalten an diesem Standort Entwicklungsmöglichkeiten. Dies bezieht sich sowohl auf die Unterbringung von Handelseinrichtungen als auch auf die Möglichkeiten für zentrale Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Diesbezüglich sind die im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes vorgeschlagenen Sortimentsergänzungen in dem festgesetzten Kerngebiet planungsrechtlich zulässig.

Die geplante urbane Gestaltung mit der Öffnung der Bigge und Olpe und der Gestaltung eines öffentlichen Stadtplatzes bildet den Rahmen zur Ansiedelung städtischer Angebote an Gütern und Dienstleistungen für die Bewohner der Stadt und des Umlandes. Dementsprechend sind im Kerngebiet generell die kerngebietstypischen Nutzungen Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Damit wird in diesem Bereich planungsrechtlich die angestrebte vielfältige, innenstadttypische Nutzung ermöglicht.

Entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung sind im Kerngebiet von den allgemein zulässigen Nutzungen nur Vergnügungsstätten und Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Tiefgaragen sowie sonstige Tankstellen nicht zulässig. Vergnügungsstätten im Sinne von gewerblichen Nutzungsarten, die in

unterschiedlicher Ausprägung unter Ansprache des Sexual-, Spiel- und/ oder des Geselligkeitstribs einer bestimmten gewinnbringenden „Freizeit“-Unterhaltung dienen, sind nicht zulässig, da sie den geplanten hochwertigen urbanen Qualitäten des Gebietes entgegen stehen. Das in Ergänzung der heutigen Innenstadt vorgesehene Gebiet soll aufgrund seiner städtebaulichen Qualitäten der Unterbringung zentraler Einrichtungen dienen. Die städtebauliche Lage im Übergang zum Zentralen Omnibusbahnhof und dem Bahnhof mit einer hohen Frequentierung von Schülerinnen und Schülern birgt die Gefahr der Ansiedelung solcher Nutzungen, die das gesamte Gebiet negativ prägen würden. Diesbezüglich werden aus städtebaulichen Gründen an diesem am Rand der historischen Innenstadt gelegenen zentralen Bereich zum Zwecke der Verhinderung des sogenannten „Trading-down-Effekts“ Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Weiterhin werden aus denselben Gründen im Kerngebiet Bordelle sowie bordellartige Betriebe und Einrichtungen, die bauplanungsrechtlich als Gewerbebetriebe anzusehen sind, ausgeschlossen. Diese Untersagungen sind gerade in einer traditionsverpflichteten Stadt wie Olpe erforderlich, um den Charakter der Innenstadt zu erhalten, Beeinträchtigungen des Stadt- und Straßenbildes sowie Qualitätsminderungen des Warenangebotes zu verhindern.

Die bei Tankstellen auftretenden Emissionen von Luftschadstoffen sowie das vermehrte Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Geräuschentwicklungen sind an diesem innerstädtischen Standort in direkter Nachbarschaft zur Olper Altstadt sowie zu den geplanten, hochwertigen Wohn- und Mischnutzungen zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht verträglich.

Um eine Wohnnutzung im Kerngebiet zu ermöglichen, die nicht an betriebliche Nutzungen gebunden ist, wird für den Teilbereich MK 1.2 festgesetzt, dass Wohnungen ab dem 1. Obergeschoss allgemein zulässig sind. Diese Festsetzung dient der angestrebten Nutzungsmischung, wie sie im Bereich der Olper Innenstadt weithin vorzufinden ist. Aufgrund der nicht geeigneten Lage des MK 1.1 südlich angrenzend an die Planstraße A, dem Kreisverkehr mit Einfahrt zum geplanten Zentralen Omnibusbahnhof, dem geplanten Endhaltepunkt der Bahn, dem geplanten P+R-Parkplatz sowie der Einmündung der Planstraße B und der daraus resultierenden Schall- und Luftschadstoffimmissionen wird allgemeines Wohnen lediglich für das MK 1.2 ausgewiesen.

Mischgebiete MI 1 (mit den Teilgebieten MI 1.1, 1.2, 1.3 und 1.4) und MI 2

Der gewünschten Typologie entsprechend und zur besseren Übersichtlichkeit wird das Mischgebiet MI 1 hinsichtlich der Art der zulässigen Nutzung in vier Teilbereiche MI 1.1, 1.2, 1.3 und MI 1.4 gegliedert. Im Bebauungsplanentwurf werden diesbezüglich generelle und besondere Festsetzungen getroffen.

Die festgesetzten Mischgebiete (MI 1 und 2) dienen der Unterbringung von Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

Bezüglich der Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben werden für die Mischgebiete entsprechend der jeweiligen städtebaulichen Situation unterschiedliche Festsetzungen getroffen. So sind aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den beiden festgesetzten Sondergebieten im Teilgebiet MI 1.1 Einzelhandelsbetriebe bis zur Grenze der Großflächigkeit zulässig. Ebenso sind solche Nutzungen im MI 2 im unmittelbaren Anbund zur Innenstadt und dem geplanten Kerngebiet allgemein zulässig. In den Teilbereichen MI 1.2, MI 1.3 und MI 1.4 sind diese Nutzungen hingegen ausgeschlossen, da solche Nutzungen an dieser Stelle den städtebaulichen Zielsetzungen einer Stärkung der Innenstadt widersprechen würden. Die maßvolle Ausdehnung des innerstädtischen Versorgungszentrums auf Basis des vorliegenden Standortgutachtens und die Aussagen des der Planung zugrunde liegenden städtebaulichen Wettbewerbes verdeutlichen die Notwendigkeit, die Einzelhandelsentwicklung räumlich gezielt zu steuern. Dies gilt zum Einen für eine sinnvolle Verknüpfung von Einzelhandelsnutzungen, wie es durch die Ausweisung des Kerngebietes und die funktionale und räumliche Zuordnung der Sondergebiete erreicht wird. Zum Anderen führt eine räumliche Konzentration solcher Nutzungen zu wichtigen Synergien zwischen den Branchen und zu Stadträumen, die aufgrund ihrer angrenzenden Mehrfachnutzungen eine Attraktivität erlangen und durch ihre Belegung eine soziale Kontrolle erfahren.

Die Teilbereiche MI 1.2, MI 1.3 und MI 1.4 liegen westlich der geplanten Umgehungsstraße und somit außerhalb dieser städtebaulich notwendigen „Konzentrationszone“ für den Einzelhandel. Des Weiteren ist zur städtebaulichen Integration der geplanten Westumgehung und zur Weiterführung der städtebaulichen Struktur der Innenstadt mit ihren geschlossenen Straßenräumen eine durchlaufende Straßenrandbebauung geplant. Da Einzelhandelsnutzungen auch unterhalb der Großflächigkeit ein entsprechendes Parkplatzangebot benötigen, wären solche Stellplätze unter Verzicht einer Bebauung auf den Flächen unter-

zubringen. Aufgrund der geringen Tiefe, der ansteigenden Topographie und der Nachbarschaft zu der geplanten Wohnbebauung können solche Stellplatzanlagen städtebaulich nicht verträglich angeordnet werden. Aus den oben genannten Gründen werden diesbezüglich Einzelhandelsbetriebe in diesen Teilbereichen ausgeschlossen.

Mit den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung im Mischgebiet MI 2 wird die vorhandene Nutzungsstruktur des vollständig bebauten Gebietes im Bestand fortgeschrieben.

Der Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen bezieht sich im Übrigen explizit nicht nur auf zentren- oder zugleich nahversorgungsrelevante Sortimente, sondern auch auf Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten. Hiermit soll sichergestellt werden, dass das Mischgebiet Nutzungen außerhalb des Einzelhandels vorbehalten bleibt. Hiermit soll sowohl die angestrebte Nutzungsstruktur als auch die bereits erläuterte durchgehende Straßenrandbebauung unterstützt werden.

Die in § 6 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO werden in den Mischgebieten ausgeschlossen. Gartenbaubetriebe sind aufgrund ihrer betrieblich notwendigen Ausdehnung und Flächeninanspruchnahme an diesem innerstädtischen Standort nicht verträglich und werden demzufolge in den Mischgebieten ausgeschlossen. Tankstellen sind ebenfalls grundsätzlich ausgeschlossen, da die bei solchen Betrieben auftretenden Emissionen von Luftschadstoffen und die verkehrsbedingten Geräuschentwicklungen an dem hier zu beplanenden Standort in direkter Nachbarschaft zu Wohnnutzungen zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht verträglich sind.

Um einen zukünftigen Trading-Down-Effekt zu verhindern, sind Vergnügungsstätten sowie Einzelhandelsbetriebe, die Waren und Dienstleistungen zur Erregung sexueller Bedürfnisse oder deren Befriedigung anbieten und Bordelle sowie bordellartige Betriebe und Einrichtungen, die bauplanungsrechtlich als Gewerbebetriebe anzusehen sind, in den Mischgebieten nicht zulässig. Solche Nutzungen und das davon ausgehende negative Image für das Umfeld sind mit den Ansprüchen an einen hochwertigen Standort nicht vereinbar.

Wohngebiet WA 1 mit den Teilgebieten WA 1.1, WA 1.2 und WA 1.3 sowie WA 2 und WA 3

Zur besseren Übersichtlichkeit wird das Wohngebiet WA 1 in drei Teilbereiche WA 1.1, WA 1.2 und WA 1.3 gegliedert.

Im Allgemeinen Wohngebiet (WA 1 - 3) sind neben dem Wohnen Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Nicht störende Handwerksbetriebe sowie sonstige nicht störende Gewerbebetriebe können dann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn von ihnen keine Störungen für das Wohnen ausgehen und sie sich städtebaulich in die festgesetzte Baustruktur integrieren.

Damit sind Nutzungen zulässig bzw. können ausnahmsweise zugelassen werden, die den städtebaulichen Zielsetzungen zur Entwicklung eines innerstädtischen Wohngebietes entsprechen und in der Nutzungsbreite eine städtebaulich sinnvolle Ergänzung für die umliegenden Viertel darstellen.

Die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden sowie Schank- und Speisewirtschaften sind nicht zulässig, da solche Einrichtungen zur Stärkung der innerstädtischen Struktur in fußläufiger Entfernung in den Mischgebieten und Sondergebieten zulässig sind. Darüber hinaus dient diese Festsetzung der Sicherung der Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Olpe.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Anlagen für Verwaltungen sind in dem Wohngebiet aufgrund ihrer Flächenausdehnung und ihrer verkehrserzeugenden Wirkung unzulässig. Sie widersprechen dem städtebaulichen Maßstab und dem angestrebten ruhigen, innerstädtischen Wohnen und würden zu hohen Verkehrsbelastungen in den Wohnstraßen führen.

Gartenbaubetriebe sind aufgrund ihrer betrieblich notwendigen Ausdehnung und Flächeninanspruchnahme an diesem Standort nicht verträglich. Ihre Zulässigkeit ist demzufolge in allen Wohnbaugebieten ausgeschlossen.

Tankstellen sind ebenfalls in allen Wohngebieten unzulässig, da zu befürchten ist, dass derartige Anlagen gebietsfremden Verkehr in das Quartier ziehen. Die Erschließungsstraßen der Wohngebiete sind für solche Verkehre nicht dimensioniert und würden zu einer unverträglichen Lärm- und Geruchsbelastung der Wohngebiete führen.

10.2 Maß der baulichen Nutzung

Zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung sind im Bebauungsplan-Entwurf die Grundflächenzahl (GRZ) sowie die Zahl der Vollgeschosse i. V. m. der Höhe der baulichen Anlagen für die einzelnen Baugebiete festgesetzt.

10.2.1 Grundflächenzahl (GRZ)

In den Sondergebieten SO 1 und 2 ist die GRZ auf 0,8 begrenzt. Im Mischgebiet MI 1.1 wird aufgrund der Randlage und im MI 2 in Anlehnung an den Bestand eine GRZ von 0,6 festgesetzt. Im Wohngebiet WA 3 wird ebenfalls aufgrund der Randlage an der Finkenstraße eine GRZ von 0,4 festgesetzt. Die o.g. Werte der GRZ halten somit die Obergrenzen des § 17 BauNVO ein. In dem Mischgebiet MI 1.2 und 1.3 wird die GRZ entsprechend der innerstädtischen Lage mit 0,8 festgesetzt. In dem Wohngebiet WA 1 (1.1 – 1.3) wird eine GRZ von 0,6 festgesetzt, um in diesen Bereichen innenstadtnahes, verdichtetes Wohnen zu ermöglichen.

Damit werden die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 der BauNVO für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung in den Mischgebieten MI 1.2 und 1.3 und in dem Wohngebiet WA 1.1 – 1.3 hinsichtlich der festgesetzten GRZ jeweils um 0,2 überschritten. Diese Überschreitungen sind gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO möglich.

Im Plangebiet wird die Überschreitung der Obergrenzen ermöglicht, da folgende besonderen städtebaulichen Gründe dies erfordern:

- Die Reaktivierung innerstädtischer brach gefallener Flächen entspricht dem Prinzip „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und trägt dazu bei, neue Inanspruchnahme von Flächen in Stadtrandlage zu reduzieren.
- Das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung basiert darüber hinaus auf der politisch beschlossenen Rahmenplanung. Dieses Konzept sieht vor, die historische Struktur der Innenstadt konsequent westlich der Franziskanerstraße in neuzeitlicher Art und Weise fortzusetzen. Zentrales städtebauliches Ziel des Konzeptes ist es, den ehemaligen Gewerbe- und Bahnstandort mit dem jetzigen innerstädtischen Geschäftsbereich zu verknüpfen und zu einem innerstädtischen Quartier aufzuwerten. Angestrebt ist eine gemischte Nutzungsstruktur mit Einzelhandel, Büro- und Dienstleistung und Wohnnutzung. Neben zusätzlichen Bauflächen in zentralen Lagen wird mit der Öffnung des Zusammenflusses von Bigge und Olpe ein neuer öffentlicher Raum die Innenstadt aufwerten. Mit der Umsetzung werden städtebauliche Qualitäten geschaffen, die helfen werden, die Zukunftsfähigkeit der Kreisstadt Olpe als Einkaufs- und Wohnstandort zu sichern.
- Das städtebauliche Konzept sieht zur Diversifizierung des Wohnungsmarktes in Olpe bewusst die Möglichkeit vor, urbane Wohn- und Lebenssituationen an diesem Standort anzusiedeln. Damit wird dem auch in Olpe erkennbaren generellen Trend zu einer Rückkehr von Wohnbevölkerung aus ländlichen bzw. peripheren Räumen in innerstädtische Lagen Rechnung getragen.
- Das Bahnhofsareal besitzt durch seine Lage unmittelbar an der Innenstadt eine besondere Lagegunst. Die gute Erschließung des Gebietes durch den Öffentlichen Personennahverkehr und die Straßenanbindung bieten gute infrastrukturelle Voraussetzungen.
- Es ist vorgesehen, das Plangebiet zu einem die Innenstadt ergänzenden Quartier zu entwickeln. Dies bedingt, dass in Anlehnung an die vorhandene Maßstäblichkeit der Innenstadt hier eine höhere bauliche Dichte, als sie in Wohn- und Mischgebieten in Stadtrandlagen üblich ist, zulässig ist.
- Das Wohngebiet ist darüber hinaus als innerstädtischer Wohnstandort konzipiert, der in seiner zentralen Lage im Sinne des Planungsprinzips „Stadt der kurzen Wege“ urbane Qualitäten aufweist, wie die fußläufige Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen oder die Nähe zu hochwertigen öffentlichen Freizeiteichen.

- Die hohe Dichte innerhalb der ausgewiesenen Baufelder dient darüber hinaus dem Ziel, einen möglichst großen Teil des bisher unzugänglichen und teilversiegelten Geländes in eine neue Fußgängerzone umzuwandeln.

Damit trotz dieser Verdichtung sichergestellt werden kann, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, sind besondere Maßnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen vorgesehen:

- Es wird innerhalb des Plangebietes ein vielfältig nutzbares Freiflächenangebot geschaffen.
- Durch die Freilegung eines Teils der Bigge und Olpe wird ein innerstädtisches Gewässer zusätzlich erlebbar.
- Da die Flächen innerhalb des Plangebietes bereits derzeit zum überwiegenden Teil versiegelt sind, entstehen durch die vorgesehene Bebauung keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.
- Durch die Festsetzungen zur Begrünung der Dächer der Tiefgaragen ist sichergestellt, dass trotz der Unterbauung der Grundstücke die Wasserspeicherfähigkeit des Bodens gewährleistet und damit ein angenehmes Kleinklima geschaffen wird.
- Festsetzungen zur Sicherung der vorhandenen Grünstrukturen sowie zur Bepflanzung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen und der Dachflächen sichern eine städtebaulich und ökologisch sinnvolle Begrünung der Baugebiete.
- Die gewählte Form der Erschließung reduziert die notwendigen Verkehrsflächen auf ein Minimum.

Die Überschreitung der zulässigen Grundfläche gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO ist aufgrund der besonderen städtebaulichen Qualitäten, die gemäß der städtebaulichen Rahmenplanung damit realisiert werden können, erforderlich.

Sonstige Belange stehen einer Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO nicht entgegen. Die Ver- und Entsorgung ist durch Neubau im Zuge der Erschließung des Geländes gesichert. Durch die umliegenden Straßen und den Bau von internen Erschließungsstraßen ist die verkehrliche Erschließung nachweislich gesichert.

10.2.2 Zahl der Vollgeschosse/Höhe baulicher Anlagen

In allen Baugebieten wird die Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß festgesetzt. Die Festsetzungen setzen die Konzeption der Rahmenplanung eines innerstädtischen Quartiers um, berücksichtigen die jeweils zulässigen Nutzungen und orientieren sich an der Geschossigkeit der Umgebung. Demzufolge ist im Plangebiet eine ein- bis dreigeschossige Bebauung festgesetzt.

Im Sondergebiet SO 1 sind die Höhen in Anlehnung der bestehenden und zur Umnutzung vorgesehenen Halle auf zwei Vollgeschosse begrenzt. Damit wird entlang der Bahnstrecke und in der visuellen Wahrnehmung aus Richtung Osten eine geordnete städtebauliche Entwicklung sichergestellt. Im für einen Elektrofachmarkt vorgesehenen Sondergebiet 2 ist die zulässige Höhe auf ein Vollgeschoss begrenzt. Allerdings wird zur Betonung der städtebaulich bedeutsamen südöstlichen Ecke dort eine zwingende Zweigeschossigkeit festgesetzt. Diese Eckbetonung an der Umgehungsstraße ist wichtig, um die gewünschte Betonung des Bahnhalters und die räumliche Fassung an dem neu geplanten Kreisverkehr sicher zu stellen. Im angrenzenden Teilbereich MI 1.1 des Mischgebietes sind vor der dominanten Hangkante im Westen zweigeschossige Gebäude zulässig,

Zur Sicherung eines wohlproportionierten Straßenraumes ist die Geschossigkeit im MI 1.2 und 1.3 entlang der geplanten Umgehungsstraße ebenfalls auf drei Vollgeschosse begrenzt. Um die Höhe der zulässigen Baukörper auf ein städtebaulich verträgliches Maß zu beschränken, wird zusätzlich eine maximale Firsthöhe mit Bezugspunkt über dem Meeresspiegel (Normalnull (NN)) festgesetzt.

Das im rückwärtigen Bereich liegende Teilgebiet MI 1.4 soll im Übergang zur Wohnbebauung und zur Vermeidung einer unverhältnismäßigen Verschattung des Teilbereiches MI 1.3 eine niedrige Bebauung erhalten. Diesbezüglich ist die Zahl der Vollgeschosse auf zwei begrenzt.

Die Höhen im Mischgebiet MI 2 sind analog zu der Bestandsbebauung mit drei Vollgeschossen festgesetzt. Damit wird die vorhandene städtebauliche Struktur planungsrechtlich gesichert.

Im Bereich des MK 1.2 ist die Höhe der baulichen Anlagen mit drei Geschossen entlang der geplanten Straße hin zu einem Geschoss im Bereich zwischen dem ehemaligen Empfangsgebäude abgestuft, so dass das Empfangsgebäude nicht von den geplanten Gebäuden optisch erdrückt wird. Die Zahl der Vollgeschosse für das vorgenannte Gebäude orientiert sich mit zwei Vollgeschossen am Bestand.

10.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Bauweise

In den allgemeinen Wohngebieten WA 1 bis WA 3 wird entsprechend der umgebenden Bestandsbebauung eine offene Bauweise festgesetzt. Zur Sicherung des städtebaulichen Konzeptes und zur Ermöglichung verdichteter innerstädtischer Wohnformen wird für das WA 1 zusätzlich festgesetzt, dass nur Hausgruppen zulässig sind.

In allen anderen Baugebieten ist zur Sicherstellung der städtebaulichen Ordnung die Festsetzung der Bauweise nicht notwendig, da durch die Lage und den Zuschnitt des Grundstücks mit den jeweiligen überbaubaren Flächen die Bebauung hinreichend bestimmt ist.

Baugrenzen und Baulinien

Die meisten überbaubaren Flächen sind durch Baugrenzen definiert. Um die städtebaulich relevanten Bereiche entlang der geplanten Westumgehung räumlich zu fassen, werden dort Baulinien festgesetzt. Die Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksflächen mit Baulinien und Baugrenzen bestimmen die Stellung und Grundflächen der baulichen Anlagen dergestalt, dass das städtebauliche Leitbild der Rahmenplanung mit Straßen begleitenden Raumkanten und einer sich öffnenden Bebauung zu den Randbereichen realisiert werden kann. Damit wird eine städtebaulich geordnete Entwicklung in Ergänzung des orthogonalen Systems der historischen Innenstadt sichergestellt.

Im Bereich des Kerngebietes werden die überbaubaren Flächen, angelehnt an die städtebauliche Rahmenplanung, durch Baugrenzen festgelegt. Das ehemalige, erhaltenswerte Empfangsgebäude der Bahn erhält durch die Lage an dem neuen innerstädtischen Platzbereich eine besondere Bedeutung. Aufgrund dessen wird das Gebäude ebenfalls durch Baulinien gesichert. Um im Bereich des ehemaligen Empfangsgebäudes z. B. Verbindungsgänge bzw. -anbauten zu den angrenzenden Neubauten zu ermöglichen, ist an der westlichen und südlichen Seite des Empfangsgebäudes eine überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

Zur städtebaulichen Betonung der neu zu schaffenden westlichen Platzkante wird nördlich und südlich des Empfangsgebäudes die Möglichkeit gegeben, die öffentliche Verkehrsfläche ab einer Höhe von 3,0 m zu überbauen. Mit dieser Festsetzung wird zum Einen die gewollte städtebauliche Fassung des Platzes betont und zum Anderen sichergestellt, dass die in diesem Bereich verlaufenden Ver- und Entsorgungsleitungen jederzeit zugänglich bleiben (vgl. auch Kap. 10.6).

Auf weitergehende Festsetzungen in Form von Baulinien kann verzichtet werden, da im Vorfeld einer Realisierung dieses Kerngebietes vorgesehen ist, durch qualitätssichernde Verfahren die räumlich-architektonische Entwicklung zu konkretisieren.

Zur Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sind die überbaubaren Grundstücksflächen im Mischgebiet MI 1.1 und den beiden Sondergebieten überwiegend mit Baugrenzen gesichert. Die Lage und Zuordnung berücksichtigt die angrenzende steile Hangkante sowie eine städtebaulich sinnvolle Zuordnung der Stellplätze zu den Gebäuden. Lediglich die südöstliche Ecke des SO 2, die zur räumlichen Fassung des Bereiches zwingend notwendig bebaut werden muss, ist mit Baulinien festgesetzt.

Im Mischgebiet MI 1.2 und MI 1.3 werden straßenbegleitend Baulinien festgesetzt. Diese Festsetzung ist städtebaulich notwendig, um die räumliche Fassung durch die innerstädtische Bebauung zu erreichen.

Im Mischgebiet MI 2 orientieren sich die überbaubaren Grundstücksflächen an der bestehenden Bebauung und setzen damit die vorhandene städtebauliche Struktur fest. Die Baugrenzen erlauben im Hinblick auf sinnvolle bauliche Anpassungen geringfügige Erweiterungen.

Um das eingetragene Baudenkmal Kreuzkapelle unterstützend zu sichern, ist dies insgesamt mit Baulinien festgesetzt.

10.4 Fläche für Gemeinbedarf

Im südlichen Bereich des Plangebietes nordwestlich des Kreisverkehrs „Am Bratzkopf“ befindet sich das Baudenkmal „Kreuzkapelle“. Um die Kapelle sowie den sie umgebenden dichten Baumbestand für die Allgemeinheit zu sichern und zugänglich zu machen, ist diese Fläche als Flächen für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Kirchen und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen“ festgesetzt.

10.5 Fläche für Bahnanlagen

Der künftige Bahnhofpunkt ist nördlich des Empfangsgebäudes vorgesehen. Diesbezüglich wird derzeit parallel, und in enger Abstimmung mit der vorliegenden Planung, der Neubau dieses Bahnhofpunktes von der Bahn AG geplant. Die Planungen sehen entsprechend dem städtebaulichen Konzept östlich der Gleise den neuen Bahnsteig vor. Zur sinnvollen eisenbahntechnischen Führung wird die bestehende Gleisanlage begradigt. Der Haltepunkt wird barrierefrei ausgeführt. Der zur Planstraße A orientierte Bahnsteig soll als Kombibahnsteig nutzbar sein. Die Lage des neuen Bahnhofpunktes unmittelbar benachbart zum neuen ZOB ermöglicht eine enge Verzahnung zwischen Bahn und Bus. Ein ausreichendes Angebot an Park- und Ride-Parkplätzen und Fahrradabstellmöglichkeiten werden in räumlicher Nähe zum Bahnsteig vorgesehen.

Im Bebauungsplan sind die für den Bahnbetrieb notwendigen Bereiche als Flächen für Bahnanlagen nachrichtlich übernommen. Hinsichtlich der Sicherung des Eisenbahnbetriebes wurden entsprechende Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

Bezüglich der im Plangebiet vorhandenen Bahnflächen, die nach der Neuerrichtung des Haltepunktes Olpes entbehrlich sind, erfolgte noch keine Freistellung der entsprechenden Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Die Fläche mit derzeit noch gewidmeten Bahnanlagen, die zukünftig umgenutzt werden sollen, ist nachrichtlich übernommen. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG ist davon auszugehen, dass die Flächen nach Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes nicht mehr benötigt werden. Eine förmliche Entwidmung ist jedoch noch nicht erfolgt. Die Festsetzungen im Bebauungsplan müssen daher gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB unter der aufschiebenden Bedingung erfolgen, dass sie erst zulässig sind, wenn die entsprechenden Flächen zuvor durch die Entwidmung aus der fachplanerischen Bindung entlassen sind. Diesbezüglich sind die Flächen südlich des neu geplanten Haltepunktes, der innerhalb der noch gewidmeten Bahnfläche liegt, Teil der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung P+R sowie der öffentlichen Verkehrsfläche für die neue Straße festgesetzt, deren festgesetzte Nutzung erst nach förmlicher Entwidmung umgesetzt werden kann. Die Festsetzung von Flächen mit einer aufschiebend bedingten Nutzung gilt im Kerngebiet MK 1.1 und 1.2. Der Umgriff umfasst dabei die gesamten überbaubaren Flächen des Kerngebietes, da die festgesetzten Kerngebietsnutzungen erst nach Wegfall der Bahnwidmung und dem dadurch bedingten Entfall von bahnbedingten Lärmimmissionen, die von den noch gewidmeten Flächen ausgehen können, zulässig sind. Damit wird auch der Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung getragen.

10.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Im südlichen Bereich des Sondergebietes SO 2 verläuft ein Mischwasserkanal in einem Abstand von ca. 3,0 m nördlich der bestehenden Grundstücksgrenze. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde mit dem Abwasserbetrieb die prinzipielle Überbaubarkeit des Kanals positiv geklärt. Bei entsprechender Bauausführung ist eine Kanalverlegung nicht notwendig. Die konkrete technische Ausführung ist auf Ebene der Objektplanung zu klären. Die Fläche ist planungsrechtlich durch die Festsetzung eines Leitungsrechtes zugunsten des Entsorgungsbetriebes gesichert.

Im Bereich der jetzigen Straße „Am Biggeufer“ und der „Bahnhofstraße“ verläuft sowohl der Hauptsammeler, welcher das gesamte Gebiet westlich der Bigge entwässert (Bratzkopf, Rüblinghausen, Kanal DN 500 mm) als auch eine Schmutzwasserdruckrohrleitung (Gußrohr DN 350 mm), welche die Gebiete Kimicker Berg, Dahl-Friedrichsthal und Saßmicke) entwässert. In dieser Trasse liegen noch andere hochwertige Versorgungsleitungen. Zur Sicherung der Leitungstrassen ist auf der Fläche des Baugebietes MK 1.2 ein Geh- Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsbetriebe festgesetzt.

10.7 Stellplätze und Garagengeschosse

Im Plangebiet sind oberirdische Stellplätze nur innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen sowie in den zu diesem Zweck gekennzeichneten Bereichen zulässig. Diese Festsetzung dient dem Ziel, die der möglichen Nutzungen entsprechend erforderliche Anzahl an Stellplätzen zu bündeln. Somit kann vermieden werden, dass in städtebaulich sensiblen Bereichen Stellplätze angesiedelt werden, die zu Beeinträchtigungen der öffentlichen Bereiche oder der an öffentliche Flächen grenzenden Bereiche sowie angrenzender privater Nutzungen führen würden.

Um das städtebauliche Ziel eines urbanen Stadtquartieres mit hohen Aufenthaltsqualitäten zu erreichen, ist es wünschenswert, dass möglichst viele Fahrzeuge in Tiefgaragen untergebracht werden. Diesbezüglich sind Tiefgaragen (Garagengeschosse) sowohl im Bereich der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen als auch innerhalb der mit unterirdischen Baugrenzen festgesetzten Flächen zulässig.

Zur Unterbringung der Stellplätze für das innenstadtnah gelegene Kerngebiet sind auf der südlichen nicht überbaubaren Fläche oberirdische Stellplätze zulässig. Um den, durch die Umnutzung des Bahnhofsquartiers zukünftig erhöhten Parkplatzbedarf zu decken, sind zusätzlich in diesem Bereich Garagengeschosse unterhalb der Geländeoberfläche zulässig. Die mit einem Leitungsrecht gesicherte Kanaltrasse ist von der Möglichkeit zur Errichtung von Garagengeschossen ausgenommen. Demselben Ziel eines umfänglichen Angebotes von Stellplätzen dient die Zulässigkeit von unterirdischen Garagengeschossen unterhalb der öffentlichen Verkehrsfläche zwischen MK 1.1 und MK 1.2. Dadurch kann bei Bedarf eine zusammenhängende Tiefgarage innerhalb des Kerngebietes errichtet werden. Dies ist je nach hochbaulicher Umsetzung der Teilgebiete MK 1.1 und MK 1.2 aus verkehrlicher wie auch wirtschaftlicher Sicht geboten.

Innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksgrenzen sind Garagengeschosse bis zu einer Höhe von 1,00 m über Geländeoberkante zulässig, um die Möglichkeit eines erhöhten Sockelgeschosses einzuräumen. Damit kann gewährleistet werden, dass die privaten Bereiche vor störenden Einblicken aus den benachbarten öffentlichen Flächen geschützt werden können. Zusätzlich kann durch die geringere Absenkung der unter dem Gebäude liegenden Tiefgaragen auch ein ökologischer Vorteil hinsichtlich des geringeren Eingriffs in den Wasserhaushalt erzielt werden. Innerhalb der mit unterirdischen Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen sind die Garagengeschosse ausschließlich unterhalb der Geländeoberfläche zulässig. Diese Festsetzungen dienen dazu, die städtebaulich erforderlichen Raumkanten und die vorgesehene Baustruktur umzusetzen, Freiflächen zu sichern und dennoch ausreichend Spielraum für die Unterbringung von Tiefgaragen zu ermöglichen.

Im WA 1 (1.1, 1.2, 1.3) werden die Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen so unterteilt, dass zwischen der Verkehrsfläche der Finkenstraße und den überbaubaren Grundstücksflächen außer Tiefgaragen auch oberirdisch angeordnete Stellplätze ermöglicht werden. Zwischen den einzelnen überbaubaren Flächen sind lediglich Tiefgaragen zulässig, um zu verhindern, dass in den ruhigen Gartenbereichen oberirdisch Stellplätze untergebracht werden.

10.8 Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen

Zum vorliegenden Bebauungsplan wurde ein schalltechnisches Prognosegutachten erstellt (Graner + Partner, September 2011). Darin wurden die auf das Bebauungsplangebiet einwirkenden Verkehrsgeräusche (Straßen- und Schienenlärm) untersucht und festgestellt, dass von einem geräuschkäufig vorbelasteten Plangebiet gesprochen werden muss.

Die maßgebenden Geräuscheinwirkungen werden durch den öffentlichen Straßenverkehr bestimmt. Die Geräuscheinwirkungen durch den Schienenverkehr sind im Vergleich hierzu an den geplanten schutzbedürftigen Bereichen von untergeordneter Bedeutung.

Die Berechnungen zeigen, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 tagsüber und nachts bei freier Schallausbreitung teilweise relativ deutlich überschritten werden. Die Berechnungsergebnisse mit Berücksichtigung der Abschirmwirkungen durch die zukünftig geplanten Gebäude innerhalb des Plangebietes zeigen jedoch, dass insbesondere in den rückwärtigen Bereichen nach Umsetzung der Planungen mit deutlich geringeren Einwirkungen zu rechnen ist.

Darüber hinaus wird beurteilt, ob die Immissionsgrenzwerte im Plangebiet an der Bestandsbebauung gemäß 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) bezogen auf den Straßenumbau eingehalten werden. Auch dabei ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung des geplanten Streckenverlaufes der Verbindungsstraße zwischen der Straße "Am Bratzkopf" und der L 512 in Olpe sowie der zu erwartenden Verkehrsbelastung und Zusammensetzung an den nächstliegenden bestehenden schutzwürdigen Gebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tagsüber und nachts überschritten werden. Betroffen sind dabei die Nord- und Westfassade des Gebäudes In der Wüste 15.

Maßnahmen zur Konfliktbewältigung - Lärmschutz

Wie die vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen ergeben, wirken Lärmimmissionen, verursacht durch Verkehr, auf die zu errichtende und bestehende Bebauung ein. Die Immissionswerte liegen zum Teil deutlich oberhalb der im Beiblatt 1 der DIN 18005 genannten Orientierungswerte.

Überschreitungen dieser Orientierungswerte führen allerdings nicht zur Unzulässigkeit der Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung generell.

Bei der Abwägung der immissionsschutzrechtlichen Belange wurde berücksichtigt, dass der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgrund seiner innerstädtischen Lage lärmvorbelastet ist.

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz des stark durch den Verkehrslärm betroffenen Gebäudes In der Wüste 15 wird eine Lärmschutzwand südlich des Trassenverlaufes mit einer Höhe von $h = 3,00$ m über OK Straßengrادیente sowie einer Länge von $L = 35$ m festgesetzt. Die Grادیente ist zeichnerisch innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dargestellt und im Bereich des neu geplanten Kreisverkehrs an einem Punkt als Bezugshöhe festgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser Lärmschutzwand werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte im Erdgeschoss eingehalten. In den oberen Geschossen können mit dieser aktiven Schallschutzmaßnahme jedoch die zulässigen Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, somit ist hier auch unter Berücksichtigung dieser Lärmschutzwand eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte festzustellen. Diesbezüglich bestehen an diesem Haus die Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV dem Grunde nach. Die Prüfung der tatsächlichen Anspruchsberechtigung und der Dimensionierung entsprechender passiver Schallschutzmaßnahmen erfolgt auf Grundlage der Regelungen der 24. BImSchV außerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens.

Zunächst war durch die Stadt Olpe vorgesehen, das oben genannte Haus zu erwerben und im Rahmen der Baumaßnahmen des geplanten Kreisverkehrs „In der Wüste“ abzubrechen. Da die Eigentümer jedoch die exponierte Lage und die damit verbundene Nähe zur Innenstadt nicht aufgeben möchten, wurde die Straßenplanung dementsprechend angepasst. Die erforderliche Lärmschutzwand stellt für das Grundstück eine Art Einfriedung dar, welche als hohe Mauer in der Regel nicht ungewöhnlich ist. Hierdurch wird

zwar die Aussicht im Erdgeschoss beeinträchtigt, im Gegenzug hierzu ergeben sich jedoch auf den Freiflächen hinter der Mauer Ruhebereiche, welche ansonsten in dieser Qualität nicht möglich wären.

Die Lärmschutzwand ist zwar nach der Begriffsdefinition gemäß Bauordnung NRW (BauO NRW) eine bauliche Anlage, jedoch gelten die Vorschriften dieses Gesetzes nach § 1 Abs. 2 BauO NRW nicht für Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör, Nebenanlagen etc.. Gemäß § 2 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) gehören zu öffentlichen Straßen u.a. Lärmschutzanlagen dazu. Somit ergibt sich aus den genannten Vorschriften, dass hinsichtlich der Lärmschutzwand keine Erfordernis zur Einhaltung von Abstandflächen zum Nachbargrundstück besteht.

Weitere aktive Schallschutzmaßnahmen zur Reduzierung der Geräuscheinwirkungen entlang der betroffenen Planstraßen A und B sind aus städtebaulichen Gründen nicht möglich. Eine Lärmschutzwand oder -wall würde dem gewünschten städtebaulichen Charakter einer beidseitig bebauten innerörtlichen Straße widersprechen und die Nutzbarkeit insbesondere der Erdgeschosszonen in unvertretbarer Weise einschränken. Auch würden die Kosten dieser aktiven Schallschutzmaßnahmen – insbesondere wenn sie alle Geschosse schützen soll - in keinem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen stehen.

Passive Schallschutzmaßnahmen

Aufgrund der räumlichen Situation und der Lage der geplanten Bebauung zu den Emissionsquellen und aufgrund der städtebaulichen Zielsetzungen ist es unabdingbar, passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu treffen. Der Bebauungsplan setzt deshalb passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen (Fenster, Wände und Dächer ausgebauter Dachgeschosse) gemäß DIN 4109 fest, um den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse Rechnung zu tragen.

Die Anforderungen an die Schalldämmmaße der Außenbauteile bis zum Lärmpegelbereich III werden in der Regel mit der üblichen Massivbauweise und dem Einbau von Isolierglasfenstern als Wärmeschutz bereits eingehalten. Daher werden diese Anforderungen entsprechend Lärmpegelbereich III als Mindestanforderung im Bereich des gesamten Bebauungsplans festgesetzt.

Durch die vorgesehenen Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB wird den allgemeinen Vorgaben aus § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB, eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten und eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, ebenso positiv entsprochen, wie die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse beachtet werden.

10.9 Grünflächen / Grünordnung

Generell wird im Sinne des schonenden Umgangs mit Grund und Boden für den gesamten Geltungsbereich festgesetzt, dass die Versiegelung von Boden bei der Gestaltung der Außenanlagen auf ein Minimum zu reduzieren ist.

Im Bereich des geplanten ZOB wird eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Uferböschung“ mit Pflanzbindungen und zur Erhaltung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB festgesetzt, die die vorhandene Bepflanzung im Böschungsbereich der Bigge sichern soll.

Der im Süden des Plangebietes vorhandene Baumbestand im Bereich der Kapelle wird über die Ausweisung einer Fläche mit Pflanzbindungen und zur Erhaltung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB planungsrechtlich gesichert. Zusätzlich wird für die festgesetzten öffentlichen Grünflächen P 2 und P 3 gemäß § 9 (1) Nr. 25a BauGB festgesetzt, dass beidseitig der Planstraße A jeweils fünf Eichen gemäß der Pflanzliste unter Punkt V) alleearartig zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten sind. Vorhandene Bäume sind dabei in die Reihe zu integrieren.

Zur gestalterischen Abgrenzung der geplanten öffentlichen Parkplatzfläche zwischen dem Teilbereich MI 1.1 und den südlichen angrenzenden Misch- und Wohngebieten wird gemäß § 9 (1) Nr. 25a BauGB eine Fläche zum „Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ festgesetzt. Darauf soll eine 1,0 m breite Schnitthecke mit einer Mindesthöhe von 1,2 m zweireihig versetzt mit 7 Pflanzen pro

Meter Hecke in Verbindung mit 6 großkronigen Laubbäumen gemäß der Pflanzliste gepflanzt und dauerhaft erhalten werden.

Im westlichen Bereich des Bebauungsplanes wird die vorhandene Grünstruktur entlang der Straße „Am Finkenhagen“ sowie der Finkenstraße als private Grünfläche P 1 mit der Zweckbestimmung „Böschung“ gesichert. Es handelt sich dabei um Grünstrukturen im Bereich der Böschungskante zur Finkenstraße, die im nördlichen Verlauf in vorhandene Waldflächen übergehen.

Zur Eingrünung der anbaufreien Westumgehung wird ein Grünstreifen beidseitig der Planstraße A im Bereich des Kerngebietes und der Teilbereiche MI 1.2 und MI 1.3 des Mischgebietes festgesetzt (Private Grünflächen Ö 4 und Ö 5) festgesetzt.

In Ergänzung zu den vorhandenen Grünstrukturen tragen gerade auch die unversiegelten, begrünten Privatbereiche entscheidend zur ökologischen wie auch freiraumplanerischen Durchgrünung des Plangebietes bei. Demzufolge wird zur Sicherstellung einer durchgängigen und vernetzten Begrünung des Gebietes festgesetzt, dass die nicht überbauten Grundstücksflächen und nicht der Erschließung dienenden Flächen in allen Baugebieten dauerhaft mit einer strukturreichen Mischvegetation aus Laubbäumen, Laubsträuchern und bodendeckender Bepflanzung begrünt werden.

So sind in den Allgemeinen Wohngebieten und den Mischgebieten die nicht überbauten und nicht der Erschließung dienenden Flächen wie folgt dauerhaft zu begrünen: Je 300 m² nicht überbauter Fläche sind mindestens ein Laubbaum 1. Ordnung (3x verpflanzte Ware, Stammumfang in 1 m Höhe mindestens 20-25 cm) oder zwei Laubbäume 2. Ordnung (Stammumfang in 1 m Höhe mindestens 18-20 cm) gemäß der Pflanzliste zu pflanzen.

Innerhalb der Sondergebiete SO 1 und 2, des Mischgebietes MI 1.1, des Kerngebietes MK 1.2 sowie innerhalb der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Parkplatz“ und „P+R“ sind je 8 Stellplätze ein großkroniger Laubbaum gemäß der Pflanzliste unter Punkt V (3x verpflanzte Ware, Stammumfang in 1 m Höhe mindestens 20-25 cm) zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB festgesetzten Pflanzbindungen dienen dazu, auf den möglichen Stellplatzanlagen eine Mindestausstattung mit Pflanzungen zu sichern, welche geeignet sind, eine angemessene Gliederung und Begrünung zu schaffen.

Innerhalb der zeichnerisch festgesetzten Flächen mit „Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen“ sind die bestehenden Bäume, Sträucher und sonstigen Bepflanzungen zu erhalten.

Um die festgesetzte Begrünung auch dauerhaft zu sichern, wird festgesetzt, dass Ausfälle entsprechend zu ersetzen sind.

Die festgesetzte Pflanzliste stellt sicher, dass beim Anpflanzen von Bäumen ausschließlich art- und standortgerechte Arten Verwendung finden.

Darüber hinaus enthält der Bebauungsplan-Entwurf Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen zur Verbesserung der kleinklimatischen Verhältnisse. Ausgenommen sind diejenigen Flächen, die der Belichtung dienen, so dass die Dachbegrünung die Nutzung der darunterliegenden Flächen nicht behindert. Ebenfalls ausgenommen sind Flächen für technische Aufbauten sowie Flächen für Anlagen für regenerative Energiegewinnung, soweit sie gemäß anderen Festsetzungen auf den Dachflächen zulässig sind. Ausgenommen sind auch Dachflächen von Bestandsgebäuden, da bei diesen Gebäuden aus statischen Gründen eine nachträgliche Errichtung einer Dachbegrünung unter Umständen nicht mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand möglich wäre.

Die Festsetzung zur Dachbegrünung gilt für flache sowie flach geneigte Dächer (bis 15°), soweit brandschutztechnische Bestimmungen nicht entgegenstehen. Die Vegetationstragschichten müssen fachgerecht so ausgebildet sein, dass optimale Wuchsbedingungen sichergestellt sind.

Weitergehende Festsetzungen zu Anpflanzungen im Bereich des geplanten ZOB und im Bereich der Planstraße A werden nicht getroffen, da die konkreten Maßnahmen für diese öffentlichen Flächen im Zuge der Ausbauplanung festgelegt werden.

Alle festgesetzten Maßnahmen zur Begrünung werden zu einer ökologisch wie gestalterisch wirksamen Grünstruktur im Plangebiet führen. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Ausbildung eines angenehmen

Kleinklimas geleistet und gewährleistet, dass die angestrebten städtebaulichen Qualitäten sich im Freiraum widerspiegeln.

10.10 Wasserflächen

Das gesamte Flussbett der Bigge sowie der Bereich im Zusammenfluss mit der Olpe werden als Wasserfläche festgesetzt und stehen damit unter entsprechendem Schutz.

10.11 Äußere Gestaltung - Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Im weiteren Verfahren werden gemäß § 9 (4) BauGB und § 86 (4) BauO NRW Gestaltungsvorschriften als Festsetzungen nach § 86 (1) BauO NRW in den Plan aufgenommen. Die Vorschriften über die äußere Gestaltung der baulichen Anlagen (Dachform und Dachneigung, Dacheindeckung, Materialien und Farben der Fassaden) orientieren sich an der als ortsüblich anzusehenden Bebauung. Sie sollen dafür Sorge tragen, Verunstaltungen sowie das Orts- und Straßenbild störende Bauformen, Materialien und Farben auszuschließen.

Dachform, Dachneigung

Die Festsetzungen für die Gestaltung von Dächern sind für die positive Gestaltung des Ortsbildes erforderlich. Diesbezüglich wird in den Allgemeinen Wohngebieten und im Mischgebiet MI 1 die zulässige Dachform und die dazugehörige Dachneigung festgesetzt.

Im festgesetzten Allgemeinen Wohngebiet und in den Teilbereichen MI 1.2 und MI 1.3 sind die regionaltypischen Satteldächer mit einer Dachneigung von 25 bis 45 Grad zulässig. Darüber hinaus kann im Allgemeinen Wohngebiet, zum Beispiel zur Realisierung moderner innerstädtischer Wohnformen auch ein Pultdach mit einer Dachneigung mit maximal 20 Grad errichtet werden. Im Teilbereich MI 1.1 ist zur städtebaulichen Anpassung der Dachneigung an die benachbarten Sondergebiete die Dachneigung auf 10 bis 25 Grad begrenzt.

In den Sondergebieten wird als Dachform das Flachdach oder flachgeneigte Satteldächer bzw. Pultdächer mit maximal 25 Grad Dachneigung festgesetzt. Damit besteht für die in den Baugebieten zulässigen Nutzungen ausreichend Spielraum für eine architektonisch ansprechende Realisierung.

Im Kerngebiet wird auf die Festsetzung einer Dachform verzichtet, da sie abhängig von der architektonischen Umsetzung stadtbildprägend zu wählen ist.

Im Mischgebiet MI 2 wird auf eine Festsetzung verzichtet, da es sich bei diesem Baugebiet um ein vollständig bebautes Gebiet handelt, bei dem kein städtebaulicher Handlungsbedarf gesehen wird.

Generell ist für alle Baugebiete festgesetzt, dass Dachüberstände von Satteldächern an der Traufe und am Ortsgang 0,6 m nicht überschreiten dürfen.

Firstrichtung

Neben der Stellung der Gebäude auf dem Grundstück und dem zulässigen Maß der baulichen Nutzung prägt auch die Ausrichtung der Dachflächen das Erscheinungsbild der städtebaulichen Struktur ganz entscheidend mit. Dies gilt in besonderer Weise für die geplante innerstädtische, kleinteilige Bebauung in den Mischgebieten MI 1.2 bis MI 1.4 sowie die festgesetzten allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2. Diesbezüglich wird in diesen Baugebieten die jeweilige Firstrichtung festgesetzt. Als durchgängiges Gestaltungsmerkmal ist eine entlang der Straßen traufständige Bebauung geplant. In den Teilbereichen WA 1.1 bis 1.3 orientiert sich die Firstrichtung an den jeweiligen, senkrecht zur Finkenstraße liegenden Erschließungswegen.

Dacheindeckung

Die Dacheindeckung ist für die Wirkung eines Gebäudes von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Dies gilt aufgrund der bewegten Topographie und der Tallage für das Planungsgebiet in besonderer Weise. Diesbezüglich werden die in Olpe typischen Farben (schwarz, schiefer- und dunkelgrau oder dunkelbraun, entsprechend der genannten Farben des RAL-Registers 840-HR) als Materialien zur Dacheindeckung festgesetzt. Ausnahmsweise ist bei Flachdächern eine Abdichtung mit Materialien in abweichender Farbe zulässig, da diese Dächer weniger räumlich auf das Stadt- und Landschaftsbild wirken.

Die Verwendung von glänzenden oder glasierten Materialien ist unzulässig, da solche optisch dominant wirkenden Materialien in der Innenstadtlage Olpes für das Stadt- und Landschaftsbild unverträglich sind, Ausgenommen hiervon sind Zinkeindeckungen, untergeordnete Glasflächen bzw. glasähnliche Flächen sowie Anlagen zur regenerativen Energiegewinnung.

Außenwände

Neben der Dacheindeckung ist die Gestaltung der jeweiligen Fassaden neuer Gebäude ebenfalls von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Um die Neubebauung im Kontext der gewachsenen Stadtstruktur verträglich zu gestalten, setzt der Bebauungsplan für die Außenwandflächen als Material nur Putz, Sichtmauerwerk, Sichtbeton, Naturstein, Holz sowie gestrichene oder geschlämmte Oberflächen fest. Für die Oberflächenfarben werden aus dem Duktus der regionaltypischen Farben entsprechende Farbtöne des RAL-Registers RAL 840-HR (seidenmatt) vorgegeben. Untergeordnete Fassadenbereiche sind dabei auch in Farbnuancen der genannten Farben zulässig. Für untergeordnete bauliche Anlagen sind darüber hinaus Glas bzw. glasähnliche Materialien zulässig.

Im Sondergebiet SO 1 können ausnahmsweise Außenwände des Bestandsgebäudes auch aus Metall ausgeführt werden. Damit wird die Möglichkeit eingeräumt, die vorhandene gewerbliche Bausubstanz unter der Maßgabe heutiger energetischer und baukonstruktiver Anforderungen sinnvoll umzunutzen. Auf die notwendige Fassadengliederung durch vertikale, durchsichtige Bänder wird dabei ausdrücklich hingewiesen (s. a. Fassadengliederung).

Die Verwendung von glänzenden oder glasierten Materialien ist wiederum unzulässig, da solche optisch dominant wirkenden Materialien in der Innenstadtlage Olpes für das Stadt- und Landschaftsbild unverträglich sind.

Fassadengliederung

Um entsprechend der Kleinteiligkeit der umliegenden Stadtstruktur die neuen Gebäude städtebaulich in den Gesamtkontext zu integrieren, sind Festsetzungen zur Gliederung großer Fassadenflächen in den Sonder- und Kerngebieten getroffen. So sind Fassadenflächen, die zu den öffentlichen Verkehrsflächen ausgerichtet sind, mindestens alle 20 m mit vertikalen, durchsichtigen Bändern aus Glas bzw. glasähnlichen Materialien zu gliedern. Die Glasflächen in den Erdgeschossen sowie die vertikalen Bänder dürfen nicht durch Verkleben oder dergleichen undurchsichtig gemacht werden. Dies gilt aufgrund des vorübergehenden Gebrauches nicht für kurzfristige Sonderveranstaltungen.

Innerhalb der Sondergebiete, des Kerngebietes sowie des Mischgebietes sind Fassadenflächen, die auf einer Länge von 10 m keine Fassadenöffnungen erhalten, mit Kletterpflanzen oder vorgelagerten Gehölzpflanzungen zu begrünen, um eintönige, große Fassadenflächen zu vermeiden. Damit wird sichergestellt, dass trotz der aus betrieblichen Gründen notwendigen geschlossenen Wandflächen von gewerblichen bzw. für den Einzelhandel genutzten Gebäuden ein positives Erscheinungsbild der Fassade im städtischen Kontext aufzeigen.

Dachaufbauten

Es ist an diesem innerstädtischen Standort städtebaulich angestrebt, die Dachlandschaft der Neubebauung nicht durch zusätzliche Aufbauten auf den Dächern zu beeinträchtigen. Damit Technikaufbauten, Anlagen für regenerative Energiegewinnung und alle sonstigen Aufbauten (Lüftungs-, Aufzugsbauten, Lichtkuppeln und sonstige technisch notwendige Dachaufbauten) städtebaulich nur in geringem Umfang in Erscheinung treten, dürfen sie eine maximale Höhe von 2,00 m über der Traufe nicht überschreiten. In den festgesetzten Sondergebieten, dem Kerngebiet sowie in den Teilbereichen des Mischgebietes Mi 1.1,

1.2 und 1.3 sind solche Anlagen oberhalb der Traufe mindestens 1,00 m von der äußeren Fassade des darunterliegenden Geschosses zurückzusetzen. Damit wird in den Gebieten, die für Gebäude des Handels und Dienstleistung und Verwaltung mit entsprechenden haustechnischen Anlagen vorgesehen sind, der Einsichtnahme von Aufbauten aus dem öffentlichen Raum zusätzlich vorgebeugt. Die verbleibenden Dachflächen solcher Gebäude reichen aus, die notwendigen Anlagen auf dem Dach unter zu bringen. Die Festsetzung einer maximalen Höhe in Kombination mit dem Mindestrückprung sichert, dass die Dachaufbauten visuell aus der Straßenperspektive nur geringfügig in Erscheinung treten.

Zudem sind aus stadtgestalterischen Gründen diese Technikaufbauten, mit Ausnahme von Anlagen für regenerative Energiegewinnung, architektonisch angepasst an die Fassadengestaltung des zugehörigen Gebäudes zu verkleiden.

Neben den technischen Aufbauten ist im Rahmen der architektonischen Umsetzung im Hinblick auf eine qualitätvolle städtebauliche Entwicklung des Plangebietes auf die Ausgestaltung von Dachaufbauten und -einschnitten zu achten. Diesbezüglich ist festgesetzt, dass Dachaufbauten und -einschnitte grundsätzlich auf die Fassadengliederung Bezug nehmen müssen.

Zur Begrenzung der baulichen Überformung der Dachflächen wird die Gesamtlänge von einzelnen Dachaufbauten und -einschnitten je Traufseite auf insgesamt nur 60 % der Firstlänge begrenzt. Die Breite der einzelnen Dachaufbauten darf am äußeren Fußpunkt 3,0 m nicht überschreiten. Der Abstand von Dachaufbauten und -einschnitten zu den Außenkanten von Giebelwänden oder Zwerchhäusern sowie anderen Aufbauten oder Einschnitten muss dabei mindestens 1,5 m betragen.

Einfriedungen

In den Sondergebieten, im Kerngebiet sowie in den Teilbereichen des Mischgebietes MI 1.2 und 1.3 soll ein offener Charakter der Freibereiche gesichert werden. Demzufolge sollen die jeweiligen Vorbereiche optisch Bestandteil der angrenzenden Straßenräume sein und nicht räumlich abgegrenzt werden. Einfriedungen sind demzufolge ausgeschlossen.

Um einen einheitlichen Siedlungscharakter zu gewährleisten, sind innerhalb der Wohngebiete als Einfriedungen zum öffentlichen Raum ausschließlich Laubhecken oder offene Einfriedungen (Zäune) bis zu einer Höhe von 1,2 m zulässig. Offene Einfriedungen sind mit Laubhecken zu hinterpflanzen oder mit Rank-, Schling- oder Kletterpflanzen (z.B. Efeu, Knöterich, Wein, Blauregen) zu begrünen und dauerhaft zu erhalten.

Werbeanlagen

Um der städtebaulich prägnanten Innenstadtsituation insbesondere im Bereich der geplanten Westumgebung sowie dem vorgesehenen Platzbereich gerecht zu werden, sind stadträumlich verträgliche Regelungen zur Zulässigkeit von Werbeanlagen festgesetzt. Werbeanlagen sollen sich den besonderen Anforderungen an die städtebaulich gewünschte Qualität des neu zu ordnenden Gebietes unterordnen.

Im Besonderen soll innerhalb des einheitlichen Innenstadterweiterungsgebietes die Werbung zurücktreten und in ihrer gestalterischen Wirkung einen deutlich untergeordneten Charakter aufweisen. Diesbezüglich wird jede Form von Fremdwerbung ausgeschlossen und Festsetzungen zur Größe und zum Erscheinungsbild von Werbeanlagen getroffen.

Werbeanlagen dürfen nur am Ort der Leistung und mit einer Höhe von maximal 1,20 m angebracht werden. Die Gesamtfläche aller Werbeanlagen an einem Gebäude darf 0,3 m² je laufenden Meter Frontlänge des Gebäudes nicht überschreiten. Des Weiteren dürfen Werbeanlagen nur bis zur Unterkante der Fenster des 1. Obergeschosses angeordnet werden und müssen sich der Gliederung der Fassaden unterordnen. Auf diese Weise kann die notwendige Kundenbeziehung hergestellt werden, ohne eine zu große Störwirkung auf die Umgebung hervorzurufen.

Im Sondergebiet SO 1 ist die Anbringung von Werbeanlagen als nicht hinterleuchteter Schriftzug auch oberhalb des ersten Obergeschosses zulässig. Damit wird der besonderen städtebaulichen Lage der geplanten Einzelhandelsnutzung Rechnung getragen. Da diese Nutzung nicht unmittelbar an den festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen liegt, wird damit eine angemessene Sichtbarkeit des Einzelhandelsangebotes eingeräumt, ohne dass dadurch negative stadtgestalterische Auswirkungen zu erwarten sind.

Anlagen, die mit unterschiedlich bewegten Lichtquellen arbeiten, wie zum Beispiel Blink-, Wechsel- und Lauflichtanlagen oder Projektionen mit bewegten Lichtquellen oder veränderbarer Helligkeit und Motiven (Wendeanlagen) und die Kombination solcher Anlagen sind ausgeschlossen, da solche Arten von Werbeanlagen zu dominierend wirken und die Innenstadtsituation diesbezüglich negativ beeinträchtigen würden.

Im Kerngebiet sowie in den Sondergebieten sind feststehende Werbepylone außerhalb von Gebäuden bis zu einer Höhe von 6,0 m zulässig. Die daran befestigten Werbeanlagen dürfen eine maximale Länge von 3,0 m nicht überschreiten. Diese Anlagen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Identitätsbildung des jeweiligen Gebietes und dienen darüber hinaus der Orientierung.

Die Pylone werden jedoch zur Sicherstellung des städtebaulich gewünschten innerstädtischen Charakters des an die gewachsene Innenstadt angrenzenden Gebietes in ihrer Höhe und Grundfläche sowie in der Ausdehnung der daran befestigten Werbeanlagen begrenzt, um eine störende Wirkung auf die Umgebung sowie auf die Ferne zu verhindern.

Durch die o. g. Festsetzungen wird ein Gestaltungsrahmen allgemein verbindlich so definiert, dass die Gebäudearchitektur und der städtebauliche Kontext einerseits und das Werbebedürfnis andererseits angemessen berücksichtigt werden können und somit die gestalterische Qualität der Architektur gesichert wird.

10.12 Verkehrliche Erschließung

Äußere Erschließung

Die äußere Erschließung für den motorisierten Verkehr ist über die im südlichen Anschluss im Bau befindliche Trasse der Westumgehung, die Straße „Am Bratzkopf“, Bahnhofstraße und die Straße „In der Wüste“ gesichert. Die Dimensionierung der umliegenden Straßen ist ausreichend, um den zusätzlichen Verkehr des neuen Siedlungsbereiches aufzunehmen.

Innere Erschließung

Im Bebauungsplan werden zur Sicherung der Erschließung öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Die Dimensionierung ist so gewählt, dass eine qualitätvolle Erschließung sichergestellt werden kann. Begleitende Bürgersteige sind innerhalb der festgesetzten Straßenbegrenzungslinien berücksichtigt.

Die von Norden nach Süden verlaufende öffentliche Verkehrsfläche sichert den Bau der Westtangente von der Straße „Am Bratzkopf“ bis zur Straße „In der Wüste“. Die südlich des Plangebietes bereits realisierte Straßenverbindung ist im Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2003 zur Entlastung der Landesstraße 512 (Franziskaner Straße) empfohlen worden. Durch den Bebauungsplan Nr. 39 „Bruchstraße/In der Trift“ 2. Änderung und Erweiterung konnte der erste Abschnitt vom Abzweig „In der Trift“ bis zur Straße „Am Bratzkopf“ realisiert werden. Mit der Festsetzung im vorliegenden Bebauungsplan kann der Lückenschluss zur Straße „In der Wüste“ sichergestellt und gleichzeitig der Bahnhofsbereich und sein Umfeld adäquat erschlossen werden.

Aufgrund der städtebaulichen Einordnung der Straßenverbindung in das Verkehrssystem der Stadt und der damit verbundenen Führung der Fußgänger ist vorgesehen, auf der Ostseite der Straße einen Gehwegbereich anzubieten. Auf der Westseite soll in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung kein Fußgängerverkehr stattfinden.

Es handelt sich um eine anbaufreie Haupteerschließung, die neben der Aufnahme von gesamtstädtischen Verkehren ausschließlich der Anbindung von Erschließungsstraßen dient. Die Sicherstellung dessen erfolgt durch die Festsetzung von Bereichen ohne Ein- und Ausfahrt sowie durch eine entlang dieser Bereiche beidseitig festgesetzte private Grünfläche (P 4 und 5) zwischen der Verkehrsfläche und den Bauflächen.

Alle Verkehrsflächen haben eine ausreichende Breite zur Unterbringung der Ver- und Entsorgungsleitungen sowie ausreichender öffentlicher Parkplätze.

Der geplante öffentliche Raum im Bereich des ehemaligen Empfangsgebäudes wird als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fußgängerbereich gesichert. Diese Verkehrsfläche wird nördlich des Empfangsgebäudes zwischen dem MK 1 und 2 bis zur geplanten Westumgehung geführt, um die vorgesehene Verbindung zwischen Innenstadt und westlichen Siedlungsbereichen sicherzustellen. Demzufolge wird diese Wegeverbindung als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Fußgängerbereich im östlichen Bereich bzw. der Zweckbestimmung „verkehrsberuhigter Bereich“ im westlichen Bereich zwischen den Baugebieten WA 1.2 und WA 1.3 bis zur Finkenstraße durchgeführt. Von der Finkenstraße aus dient der Bereich der Erschließung des Teilgebietes WA 1.3.

Die vorgesehene fußläufige Verbindung zwischen der Finkenstraße und der Planstraße B wird im Bereich der festgesetzten Teilbereiche WA 1.1 und MI 1.2 über die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fußgängerbereich gesichert. Damit wird neben der öffentlichen Erschließung durch das Kerngebiet in Höhe des neuen Bahnhalt punktes eine weitere fußläufige Verknüpfung zur Finkenstraße geschaffen. Durch die Veränderung des Verkehrssystems mit dem Bau der Westumgehung kann auf die heute vorhandene befahrbare öffentliche Straße verzichtet werden. Der Teilbereich MI 1.2 wird von der Planstraße B aus erschlossen.

Die bereits vorhandene Straße „Finkenstraße“ wird als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Zur leistungsgerechten Abwicklung des Anliegerverkehrs wird am nördlichen Ende die öffentliche Verkehrsfläche erweitert, um eine Wendemöglichkeit zu schaffen.

Die den Teilbereichen MI 1.2, 1.3 und 1.4 dienenden Erschließungsstiche, ausgehend von der Finkenstraße, sind als öffentliche Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung Verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Da diese Straßen lediglich eine untergeordnete Funktion haben, ist hierfür eine Ausbildung im Mischprinzip vorgesehen.

Die Erschließung des Teilgebietes MI 1.1 und der Sondergebiete SO 1 und SO 2 erfolgt über die Planstraße B. Die weitere Abwicklung des Verkehrs zur Andienung der notwendigen Gebäude und Stellplätze erfolgt über eine private Erschließung. Sie wird im Zuge der hochbaulichen Umsetzung des Gesamtgeländes geplant und realisiert.

Die Höhenlage der neu geplanten Westumgehung ist im Bereich der Kreuzkapelle, der Einmündung der Planstraße B und im Einmündungsbereich zur Straße "In der Wüste" festgesetzt. Dafür sind entlang der eindeutig ingenieurstechnisch definierten Gradienten der Straßenachse jeweilige Höhen der Straßenoberkante in Meter über NN zeichnerisch eingetragen. Die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen und Grundstückflächen müssen sich in ihrer Höhenanlage an den Ausbauhöhen der Westumgehung im Zuge der Ausführungsplanung orientieren.

Auf die Festsetzungen der Höhen der Bahnanlagen kann verzichtet werden, da im Zuge der ingenieurstechnischen Planung der Bahnanlagen und der Verkehrsanlagen sicher gestellt ist, dass die Höhenlage der öffentlichen Verkehrsfläche unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit mit dem neu geplanten Bahnsteig korrespondieren.

Ruhender Verkehr

Neben den bauordnungsrechtlich innerhalb der Baugebiete nachzuweisenden Stellplätzen wird durch die Ausweisung von öffentlichen Verkehrsflächen ein ausreichendes innenstadtnahes Angebot an öffentlichen Parkplätzen geschaffen. Neben den Parkmöglichkeiten entlang der öffentlichen Straßen werden drei Flächen mit der Zweckbestimmung Parken festgesetzt. Dies ist im nördlichen Bereich südlich des Teilbereiches des Mischgebietes MI 1.1 eine Stellplatzfläche mit ca. 60 Parkplätzen, im Bereich der Kreuzkapelle eine Fläche für ca. 50 Fahrzeuge und davon gegenüberliegend eine Fläche mit ca. 20 Parkplätzen. Damit wird der Bedarf an öffentlichen Stellplätzen an dieser Seite der Innenstadt Olpes sichergestellt.

Eine öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „P+R“ befindet sich zwischen dem Sondergebiet SO 2 und der Verkehrsfläche für die geplante Westumgehung, um dort die erforderlichen Park&Ride-Stellplätze sowie Bike&Ride-Stellplätze in direkter Nähe zu dem neuen Bahnhalt punkt und dem geplanten ZOB zu sichern. Die Fläche wird von der Planstraße B erschlossen und ist ausreichend groß, um ca. 15 Stellplätze unterzubringen. Gegenüber liegend wird eine öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Parken festgesetzt, um weitere öffentliche Stellplätze anbieten zu können.

11. KENNZEICHNUNGEN

Im Plangebiet sind Flächen vorhanden, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Vorsorglich sind gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB in der Planzeichnung, bis auf Böschungsbereiche, Wasserflächen und in Teilen Verkehrsflächen, weitestgehend alle Flächen im Geltungsbereich gekennzeichnet.

12. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHME

Denkmalschutz

Das innerhalb des Plangebietes liegende eingetragene Denkmal „Kreuzkapelle“ ist nachrichtlich übernommen und entsprechend festgesetzt. Um das Baudenkmal unterstützend zu sichern, ist das Gebäude zusätzlich mit einer Baulinie festgesetzt.

Überschwemmungsgebiet

Das Plangebiet liegt geringfügig innerhalb des gesetzlich festgesetzten und natürlichen Überschwemmungsgebietes der Bigge (ÜG, bezogen auf ein 100-jähriges Hochwasser) aus dem Jahre 1910 (historisch). In der Folgezeit wurde die Bigge ausgebaut. Neuberechnungen des Landes (Staatliches Umweltamt Siegen) aus Dezember 2010 ergaben, dass ein Überschwemmungsgebiet weiterhin zwischen den vier Häusern der Biggestraße und der Bigge besteht. Die Abgrenzung des Überschwemmungsgebietes ist nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Die Ausweisung neuer Baugebiete in Bauleitplänen ist gem. § 78 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in festgesetzten Überschwemmungsgebieten untersagt. Da es sich hier um eine Änderung innerhalb einer vorhandenen Bebauung handelt, findet allerdings der § 78 WHG hier keine Anwendung.

13. UMSETZUNG DER PLANUNG

Im Bebauungsplan sind Hinweise zum Denkmalschutz, zum Eisenbahnbetrieb, DIN-Normen und zur äußeren Gestaltung aufgenommen. Diese Hinweise dienen dem Schutzbedürfnis der Allgemeinheit und tragen der Informationspflicht gegenüber Grundstückseigentümern und Bauherren im Plangebiet Rechnung.

Des Weiteren sind mit demselben Zwecke folgende weitere Hinweise im Bebauungsplan enthalten:

13.1 Eisenbahnbetrieb

Es wird darauf hingewiesen, dass im unmittelbar an die Bahnanlagen grenzenden Bereich des Plangebietes alle baulichen Veränderungen durch Bauantragsunterlagen der Deutschen Bahn (DB) vorzulegen sind. Sollten Anpflanzungen im an die Bahnanlagen grenzenden Bereich des Plangebietes angelegt werden, sind diese nach dem Regelwerk der DB AG auszuführen und ggf. mit der DB Netz AG im Vorfeld abzustimmen.

Bei Anpflanzungen im an die Bahnanlagen grenzenden Bereich des Plangebietes ist dauerhaft sicherzustellen, dass die Sichtverhältnisse sowie der Regellichtraum nicht eingeschränkt werden. Eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durch herabstürzende Bäume und Äste ist auszuschließen. Der Vegetationsrückschnitt ist vom Verursacher vorzunehmen.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass Ansprüche aufgrund der Immissionen aus dem bestehenden Eisenbahnbetrieb einschließlich einer höheren Streckenauslastung nicht geltend gemacht werden können.

13.2 Abwasserbeseitigung/Niederschlagswasser

Nach Aussagen aus dem vorliegenden hydrogeologischen Gutachten zur Versickerungsfähigkeit (GTB GbR: Hydrogeologischen Gutachten zur Versickerungsfähigkeit, Sept. 2010) ist keine Versickerung der Niederschlagswässer möglich. Die Niederschlagswässer sind in die Bigge zu leiten.

Im Hinblick auf die Abführung des anfallenden Niederschlagswassers in das Oberflächengewässer wird auf die Klärung der Niederschlagswasser gemäß dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (IV-9 031 001 2104 – vom 26.5.2004) „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren“ hingewiesen.

13.3 Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen

Ergänzend zu den getroffenen Festsetzungen wird der Hinweis aufgenommen, dass aus Schallschutzgründen während der Nachtzeit bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) für Schlafräume die Anordnung von schallgedämmten fensterunabhängigen Lüftungselementen empfohlen wird. Des Weiteren dürfen Lüftungseinrichtungen die jeweilige Gesamtschalldämmung der Außenfassade nicht verschlechtern.

Zur Sicherstellung gesunderer Wohn und Arbeitsverhältnisse wird darauf hingewiesen, dass gemäß Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport v. 13.09.2000 (MBL. NRW. S. 1283, ber. MBL.2001 S.457) zu berücksichtigen ist, dass Lichtemissionen hinsichtlich Aufhellung und Blendwirkungen an der nächsten Wohnbebauung nicht zu Überschreitungen führen.

Diesbezüglich sind auch die Hinweise des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) über die schädliche Einwirkung von Beleuchtungsanlagen auf Tiere – insbesondere auf Vögel und Insekten – und Vorschläge zu deren Minderung v. 16.11.2000 (Anlage zu dem Erlass v. 13.09.2000) zu beachten.

13.4 Artenschutz

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist zu prüfen, ob bei der späteren Umsetzung der Planung Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst werden könnten. Diesbezüglich wurde im Verfahren ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt.

Im Rahmen der Kartierarbeiten wurden mit Großem und Kleinem Abendsegler, Rauhhautfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus fünf planungsrelevante Arten nachgewiesen. Darüber hinaus wurden mit Bachstelze, Gimpel, Haussperling und Stockente vier auf einer Vorwarnliste geführte, nicht planungsrelevante Vogelarten festgestellt. Diese Arten sind, mit Ausnahme der Wasserfledermaus, von der Planung nicht bzw. nicht erheblich betroffen. Im Hinblick darauf wurden allgemeine Planungshinweise in den Bebauungsplan aufgenommen, zu Fristen, in denen Baufeldräumungen nicht durchgeführt werden sollten sowie zum Umgang mit Gehölzbeständen. Zudem wurde zur Vermeidung von erheblichen Beein-

trachtigungen durch Tötung von Tieren ein Hinweis bezüglich Abriss- und Sanierungsarbeiten an Gebäuden einschließlich der Deckenplatte der Bigge aufgenommen.

Im Bereich des überbauten Abschnitts der Bigge gehen durch den teilweisen Abriss der Deckplatte Quartiere der Wasserfledermaus und potenzielle Quartiere weiterer Fledermausarten verloren. Um mögliche direkte Beeinträchtigungen von Tieren während der Abrissarbeiten zu vermeiden, sind entsprechende gutachterlich dargelegte Hinweise zu Maßnahmen zum Schutz von Fledermäusen bei Verlust potenzieller Quartiere durch mögliche Abriss- bzw. Sanierungsarbeiten an Gebäuden zu beachten.

13.5 Boden

Detaillierte Untersuchungen werden bei der Planung von Wohnnutzung oder anderer empfindlicher Nutzung empfohlen. Diese Bodenuntersuchungen sollten in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde in den nachfolgenden Verfahren erfolgen.

Aushubarbeiten sind innerhalb der in der zeichnerischen Darstellung gekennzeichneten Flächen durch einen Fachgutachter zu überwachen und zu begleiten. Der Aushub ist entsprechend der technischen Regeln der Ländergemeinschaft Abfall (LAGA) zu verwerten bzw. zu entsorgen.

13.6 Ver- und Entsorgung

Die notwendige Infrastruktur für die Wasser-, Strom-, Gas- und Telefonversorgung wird im Zuge der Erschließung des Gebietes mit hergestellt. Über den Anschluss an die in der Umgebung vorhandenen diesbezüglichen Leitungsnetze wird die Versorgung des neuen Siedlungsbereiches ordnungsgemäß sichergestellt werden. Die Vorbereitung und Koordinierung der jeweiligen Anschlüsse wird rechtzeitig vor Erschließungsbeginn vorgenommen.

Zur Sicherstellung der geordneten Entwässerung ist das bestehende Regenüberlaufbecken nördlich der bestehenden Zufahrtsbrücke zum Rathaus als Hinweis enthalten. Das am nördlichen Kreisverkehr geplante Regenrückhaltebecken ist ebenfalls als Hinweis in die Planzeichnung aufgenommen.

Die vorhandenen Kanalinfrastuktur, wie zum Beispiel der Mischwasserkanal der Finkenstraße, der Hauptsammler, welcher das gesamte Gebiet westlich der Bigge entwässert (Bratzkopf, Rüblinghausen, Kanal DN 500 mm) und die Schmutzwasserdruckrohrleitung (Gußrohr DN 350 mm), welche die Gebiete Kimicker Berg, Dahl-Friedrichsthal und Saßmücke entwässert, wurden in der Planung berücksichtigt.

Der Mischwasserkanal der Finkenstraße kann in Abstimmung mit dem Abwasserbetrieb überbaut werden, so dass bei einer entsprechenden Bauausführung eine Kanalverlegung nicht notwendig wird. Die Infrastrukturleitungsstrassen östlich des ehemaligen Empfangsgebäudes werden von einer Bebauung freigehalten. Die Trassen dürfen lediglich zu Teilen ab einer Höhe von 3,0 m auskragend überbaut werden.

Die übrigen bestehenden Entwässerungsanlagen wie zum Beispiel der Biggedüker und das Trennbauwerk westlich der nördlichen Ecke der Realschulturnhalle können innerhalb der öffentlichen Flächen gesichert werden.

13.7 Soziale Maßnahmen

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich der Bebauungsplan voraussichtlich nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der im Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen auswirkt.

13.8 Kosten/Finanzierung

Ausgaben:

Grunderwerb =	1.315.000 EUR
Baukosten Westumgehung, 2. BA =	3.128.000 EUR
Baukosten ZOB (einschl. P + R) =	845.000 EUR
Parkflächen =	382.500 EUR
Gesamt =	5.670.500 EUR

Einnahmen:

Förderung Westumgehung, 2. BA =	2.036.900 EUR
Förderung Verlegung ZOB =	1.171.300 EUR
Gesamt =	3.208.200 EUR

Für den Bau der Westumgehung, 2. BA und die Verlegung des ZOB sind entsprechende Fördermittel in Aussicht gestellt.

Die Verlagerung des Bahnhofpunktes wird über das Programm „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ finanziert und durch die Deutsche Bahn durchgeführt.

Die Art und Weise des Rückbaus und der Gestaltung des alten ZOB sowie die Kosten sind noch unklar.

13.9 Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich, notwendige vertragliche Regelungen zwischen Grundstückseigentümern erfolgen bis zur Umsetzung der Planung.

14. ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG nach § 10 Abs. 3 BauGB

1. Allgemeines

Nach § 10 Abs. 3 BauGB ist dem Bebauungsplan Nr. 54 eine zusammenfassende Erklärung beizufügen über die Art und Weise, wie die Umweltbelange und die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in dem Bebauungsplan Nr. 54 „Olpe-Finkenstraße / Am Bahnhof“ der Kreisstadt Olpe berücksichtigt wurden und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten gewählt wurde.

Der Geltungsbereich befindet sich am westlichen Rand der Innenstadt von Olpe im Bereich des Bahnhofs Olpe.

Die Planungsziele sind eine stadtverträgliche Erweiterung der Innenstadt, die Stärkung der Innenstadt durch zusätzliche Flächenangebote für Dienstleistungen und Einzelhandel, die Fortführung der Westtangente zur sinnvollen Verkehrslenkung, die Neuordnung und Attraktivierung des zentralen Omnibusbahnhofes und des Bahnhofpunktes, die Errichtung attraktiver, öffentlicher Aufenthalts- und Freiflächen sowie die Schaffung eines attraktiven Wohnungsangebotes.

Diesbezüglich werden in dem Bebauungsplan Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, Flächen für Bahnanlagen, Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel, Kerngebiete, Mischgebiete und Wohngebiete, Grünflächen, Wasserflächen sowie eine Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Kirche bzw. kirchlichen Zwecken dienende Einrichtung festgesetzt.

2. Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen gemäß § 3 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB wurden insgesamt 11 Stellungnahmen vorgebracht.

Die Stellungnahmen bezogen sich überwiegend auf folgende Themen:

Es wird angeregt, einen Busparkplatz für Verkehrs- und Reisebusse sowie eine fußläufige Verbindung zwischen der Straße „Am Finkenhagen“ und dem geplanten Wohn- und Mischgebiet zu schaffen. Zur Hervorhebung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes wird ein Platz hinter dem Gebäude vorgeschlagen.

Ein Grundstückseigentümer fragt an, warum auf seinem Grundstück entgegen seinen Vorstellungen ein Mischgebiet und allgemeines Wohngebiet festgesetzt sei.

Es werden Fragen und Anmerkungen zu den ggf. erforderlichen Erschließungskosten im Hinblick auf die neue Westumgehung vorgebracht. Eine Stellungnahme weist auf das noch zu beschließende Einzelhandelskonzept hin, es könne sonst nicht als städtebauliche Planung in die Abwägung einfließen. Darüber hinaus wird auf Unstimmigkeiten zwischen der Planung und dem Einzelhandelskonzept hingewiesen, die Festsetzungen würden die Wettbewerbsfreiheit einschränken. Diesbezüglich wird angeregt, statt den Sondergebieten Kerngebiete festzusetzen und das Maß der baulichen Nutzung zu ändern.

Weiterhin werden Auswirkungen durch die neue Straßenführung befürchtet, welche eine Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung nach sich ziehen würde. Es werden Vorschläge zur Minderung der Lärmbelastungen gemacht. Daraus resultierend wird eine Minderung der Grundstückswerte erwartet.

3. Behördenbeteiligung

Die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 als auch die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurden durchgeführt.

Abwägungsrelevante Stellungnahmen sind seitens LWL-Archäologie für Westfalen, des Landesbetriebes Wald und Holz NRW, des Eisenbahnbundesamtes Essen, des Landesbetriebs Straßenbau NRW – Niederlassung Südwestfalen, der Stadt Attendorn, des Abwasserbetriebes der Kreisstadt Olpe sowie des Landrats des Kreises Olpe abgegeben worden. Inhalte der Stellungnahmen sind Hinweise zum Umgang bei Bodendenkmalfunden, Ausführungen zum Abstand zum Wald, zur Notwendigkeit der Freistellung von Bahnanlagen, zur verkehrlichen Erschließung und zu den möglichen Auswirkungen auf die Einzelhandelsentwicklung. Des Weiteren wurden Ausführungen zu wasserrechtlichen, landschaftsrechtlichen, bodenschutzrechtlichen, immissionsschutzrechtlichen sowie abwassertechnischen Fragen vorgetragen. Eine Vielzahl der Inhalte wurde bereits zur Offenlage im Bebauungsplan umgesetzt bzw. berücksichtigt. Weitere Umsetzungen erfolgen im Rahmen der Realisierung der Planung.

Die in den Stellungnahmen enthaltenen Hinweise wurden zur Kenntnis genommen.

4. Berücksichtigung der Umweltbelange

Die Ermittlung der einzelnen Umweltbelange erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des Umweltberichtes und durch Befragung der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Planverfahrens. Die einzelnen Be-

lange wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens entsprechend berücksichtigt. Die relevanten Gesichtspunkte sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

5. Abwägung anderweitiger Planungsmöglichkeiten

Nach § 1 Abs. 3 BauGB ist eine Gemeinde zur Aufstellung von Bauleitplänen verpflichtet, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Dies ist hier der Fall.

Alternative Standorte zu dem geplanten Vorhaben sind nicht gegeben. Die geplante Einzelhandelsnutzung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Einzelhandelskonzept an zentraler und städtebaulich integrierter Lage. Durch die Umsetzung der Planung ist von einer Förderung und Stärkung der Innenstadt auszugehen. Überdies wird durch die Nutzung der Flächen im Innenstadtbereich eine Ansiedlung an peripheren Standorten mit zusätzlicher Versiegelung und zusätzlichen Verkehren vermieden. Somit ist eine städtebauliche Verträglichkeit gegeben.

Darüber hinaus stehen alternativ keine vergleichbaren innerstädtischen Flächen in der benötigten Größenordnung in Olpe zur Verfügung.