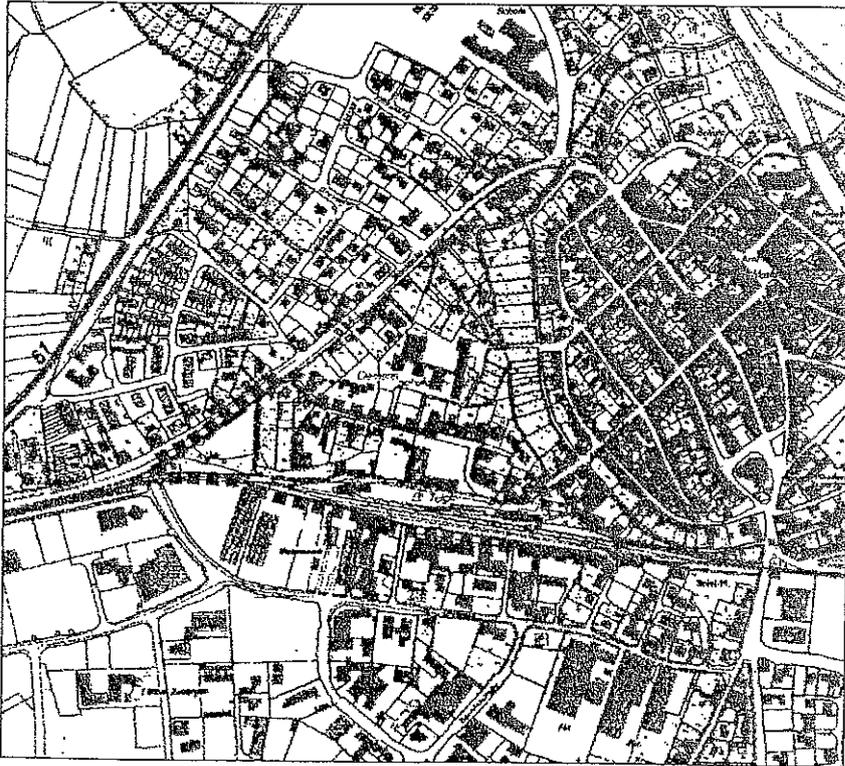


Bebauungsplan

»Bahnhof – Mönkediek«

Entscheidungs- begründung

Stadt Telgte



	Vorbemerkungen	3	Inhaltsverzeichnis
1.	Allgemeine Planungsvorgaben	3	
1.1	Planungsaufgabe	3	
1.2	Aufstellungsbeschluss und Geltungsbereich	4	
1.3	Planungsrechtliche Vorgaben	4	
1.4	Derzeitige Situation und Einbindung des Plangebietes	4	
1.5	Städtebauliches Konzept	5	
2.	Festsetzungen zur baulichen Nutzung	6	
2.1	Art der baulichen Nutzung	6	
2.1.1	Allgemeines Wohngebiet	6	
2.1.2	Mischgebiet	6	
2.2	Maß der baulichen Nutzung	7	
2.2.1	Bauweisen	7	
2.2.2	Geschossigkeit und Baukörperhöhen	7	
2.2.3	Grundflächenzahl	7	
2.2.4	Überbaubare Flächen, Baugrenzen und Baulinien	8	
2.3	Festsetzungen zur baulichen Gestaltung	8	
3.	Erschließung	8	
3.1	Straßenanbindung	8	
3.2	Ruhender Verkehr	9	
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr	10	
3.4	Fuß- und Radwegeverbindungen	10	
4.	Grün- und Freiflächenkonzept	10	
4.1	Öffentliche Grünflächen	12	
4.2	Textliche Festsetzungen zur Grüngestaltung	12	
4.3	Eingriffsregelung	12	
5.	Ver- und Entsorgung	12	
5.1	Energie	12	
5.2	Wasserversorgung	13	
5.3	Schmutz- und Regenwasserbeseitigung	13	
5.4	Wasserwirtschaftliche Belange	13	
5.5	Abfallbewirtschaftung	13	
5.6	Altlasten und Kampfmittelvorkommen	13	
6.	Immissionsschutz	14	
7.	Belange des Denkmalschutzes	15	
8.	Bodenordnung	15	
9.	Flächenbilanz	15	



Vorbemerkung

Die aufgrund von Anregungen und Hinweisen gem. § 3 (2) BauGB erforderlichen Änderungen bzw. Ergänzungen der Begründung mit Beschluß des Bau- und Planungsausschusses des Rates der Gemeinde Telgte vom 19.06.2001 erfolgen in kursiver Schrift.

1. Allgemeine Planungsvorgaben

1.1 Planungsaufgabe

Die Stadt Telgte beabsichtigt, den südwestlich an die historische Altstadt angrenzenden Bereich „Bahnhof - Mönkediek“ neu zu ordnen, nachdem bisher hier bestehende gewerbliche Betriebe verlagert worden sind und die Fläche einer der Standortgunst in der Nachbarschaft von Bahnhof und Altstadt angemessenen Nutzung zugeführt werden kann.

Zudem steht nach der Aufgabe eines Gleisbereiches der Deutschen Bahn AG auch diese Fläche für eine neue Nutzung zur Disposition. Eine geplante parallel der Gleise geführte Entlastungsstraße soll die Anbindung des Bahnhofs nach Westen verbessern und das bisher mit Zufahrtsverkehr zum Bahnhof belastete Wohnstraßennetz entlasten.

Die unmittelbare Nähe zur Altstadt erfordert eine funktionale und gestalterische Verknüpfung mit dem Planbereich.

Die Umstrukturierung des Gebietes „Bahnhof - Mönkediek“ bietet aus Sicht der Stadtentwicklung die optimale Möglichkeit zur Bereinigung eines städtebaulichen Missstandes für die Erneuerung der innerstädtischen Nutzungen in Bahnhofsnähe und für ein Angebot attraktiver innerstädtische Wohnungen in unmittelbarer Zuordnung zum Verknüpfungspunkt Bus und Bahn.

Mit diesen Nutzungszielen soll auch als gestalterisches Ziel die Markierung eines Innenstadtrandes entlang der Neuen Bahnhofstraße als räumliche Begrenzung zur Bahnlinie und dem südlich angrenzenden Gewerbegebiet Orkotten erreicht werden.

Mit diesen Vorgaben wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt (1. Preis Schuster Architekten, Düsseldorf). Der vorliegende Bebauungsplan baut auf dem Grundkonzept des Wettbewerbsergebnisses auf. Allerdings mussten hinsichtlich wirtschaftlicher Vermarktungsgesichtspunkte aus Sicht des Investors deutliche Modifizierungen insbesondere der noch zu erläuternden Wohnformen erfolgen.

1.2 Aufstellungsbeschluss und Geltungsbereich

Der vom Bau- und Planungsausschuss des Rates der Stadt Telgte am 01.10.1998 beschlossene Geltungsbereich des Bebauungsplanes gem. § 30 BauGB wird begrenzt

- im Norden durch die Straße Mönkediek,
- im Nordwesten durch die Straße Münstertor,
- im Süden durch die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG (Strecke Münster – Rheda-Wiedenbrück) und
- im Osten durch die Straße Mönkediek bzw. Bahnhofstraße.

Die genaue Abgrenzung ist im Aufstellungsbeschluss beschrieben, die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches werden im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt.

1.3 Planungsrechtliche Vorgaben

Der Flächennutzungsplan zeigt für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes überwiegend die Darstellung von Wohnbaufläche und teilweise Gemischter Baufläche. Der vorliegende Bebauungsplan wird mit seinen im folgenden erläuterten Festsetzungen aus den Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt. Lediglich die Parzellen westlich und südlich des neu zu fassenden Bahnhofplatzes weichen mit ihrer künftigen Festsetzung als Mischgebiet geringfügig – d.h. städtebaulich unerheblich – von der Darstellung als Wohnbaufläche ab. Eine redaktionelle Korrektur erfolgt zu gegebener Zeit.

Bisher besteht für den Geltungsbereich noch der rechtskräftige Bebauungsplan „Mönkediek - Teil II“, der jedoch in seinen Festsetzungen nicht mehr den Zielen der Stadtentwicklung entspricht und somit nach Rechtskraft des vorliegenden Bebauungsplanes seine Gültigkeit verliert.

Außerdem wird im östlichen Bereich der Bebauungsplan „Mönkediek - 5. Änderung“ erfasst. Eine Aufhebung erfolgt aus den gleichen Gründen.

1.4 Derzeitige Situation und Einbindung des Plangebietes

Die heutige städtebauliche Situation im Bereich „Bahnhof - Mönkediek“ zeigt eine heterogene Struktur.

Entlang der Bahngleise entwickelte sich südlich der Straße Mönkediek ein langgestreckter Gewerbebereich (u.a. Landhandel, städtischer Bauhof, Tankstelle).

Die Baustruktur an der Einfahrtstraße Münstertor zur Altstadt erinnert mit einigen villenartigen Baukörpern an die Zeit der Stadterweiterung um die Jahrhundertwende. Vorherrschend ist eine ein- bis zweigeschossige offene Bauweise von Ein- und Zweifamilienhäusern mit traufständigen Satteldächern.

Nördlich der Straße Mönkediek liegt ein in sich abgeschlossenes Wohnquartier mit überwiegender Einzelhausbebauung. Im inneren Bereich befinden sich der Kindergarten und die Marien-Grundschule. Im Osten des Planbereiches liegt der Bahnhof, dessen Umfeld im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des gesamten Gebietes ebenfalls dringend verbessert werden muss, dazu gehört auch die Verknüpfung mit dem Busliniennetz. Aus dem Bahnhofsbereich heraus führt eine Fußgängerbrücke nach Süden in die großen Wohnbaugebiete der Stadt, allerdings zunächst durch das gestalterisch wenig attraktive Gewerbegebiet Orkotten, das südlich der Bahngleise anschließt.

1.5 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept als modifiziertes Ergebnis des genannten Wettbewerbes - 1. Preis - sieht entlang der Neuen Bahnhofstraße eine in der optischen Wirkung 2 1/2-geschossige Bebauung mit Giebelstellung zur Straße vor. Die vier Doppelriegel werden durch schmale Gassen getrennt. Somit entsteht ein deutlich definierter Gartenraum zwischen den Riegelpaaren.

Die Ausrichtung erfolgt in Nord-Süd-Richtung, so dass eine Ost-West-Belichtung gegeben ist. Diese Anordnung wird auch aus Immissionsgründen im Hinblick auf die südlich verlaufende Bahn und das Gewerbegebiet Orkotten erforderlich. Angeboten werden ca. 70 Wohneinheiten mit einem breiten Spektrum für Seniorenwohnen, kleine Familien ohne Freiraumanspruch, Singlewohnungen u.ä..

Eine öffentliche Grünzone als Kommunikationsraum trennt diese neue Bebauung von der bestehenden Bebauung entlang Mönkediek. Hier erfolgt noch eine Ergänzung durch Doppelhausgruppen im östlichen Straßenabschnitt.

Von besonderer Bedeutung ist die räumliche Fassung des Bahnhofplatzes mit Handel- und Dienstleistungseinrichtung.

Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes erfolgt im Rahmen einer Detailplanung, der vorliegende Bebauungsplan enthält für diesen Bereich lediglich grundlegende Aussagen.

2. Festsetzungen zur baulichen Nutzung

2.1 Art der baulichen Nutzung

2.1.1 Allgemeines Wohngebiet

Für den überwiegenden Planbereich wird allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO festgesetzt.

In dem mit WA² und WA³ gekennzeichneten Bereich, der die Neubebauung entlang der Neuen Bahnhofstraße und entlang des Mönkedieks erfasst, bleiben jedoch die Nutzungen gem. § 4 (3) BauNVO (nicht störende Gewerbebetriebe u.ä.) ausgeschlossen, um das angestrebte Nutzungsziel einer qualitätvollen Wohnverdichtung in Altstadtnähe zu erreichen.

Für die bestehende Wohnbebauung im WA¹ und WA⁴ wird nachträglich diese Beschränkung einer möglichen Entwicklung jedoch nicht festgesetzt.

2.1.2 Mischgebiet

Für den Bereich entlang der Straße Münstertor (MI¹ und MI²) wird aufgrund der bestehenden Nutzungen (u.a. Tankstelle und Bauhof) Mischgebiet gem. § 6 BauNVO festgesetzt.

Nutzungseinschränkungen betreffen lediglich die Nutzung „Vergnügungsstätten“ gem. §§ 6 (2) Nr. 8 und 6 (3) BauNVO, um den angestrebten Wohnwert des angrenzenden Gebietes nicht zu beeinträchtigen.

Da der Tankstellenbetrieb auch Arbeiten des Kfz-Handwerks ausführt, deckt die Mischgebietsfestsetzung nicht das Spektrum der Tätigkeiten ab. Somit wird zur notwendigen Bestandssicherung und langfristigen Weiterentwicklung des Betriebes an diesem Standort gem. § 1 (10) BauNVO festgesetzt, dass dieser Betrieb mit Erweiterungen, Nutzungsänderungen und Erneuerungen dieser Anlage ausnahmsweise zulässig ist, soweit die derzeitigen Immissionen zukünftig nicht überschritten werden.

Für die „Kopf“bebauung an der westlichen Seite des Bahnhofsvorplatzes/Straße Mönkediek wird ebenfalls Mischgebiet (MI³, MI⁴ und MI⁵) festgesetzt, um hier aufgrund der Lagegunst am Bahnhof entsprechende Nutzungen zu ermöglichen, die auch über die Nahversorgung eines allgemeinen Wohngebietes hinausgehen.

Hier gilt ebenfalls der Ausschluss von Vergnügungsstätten gem. §§ 6 (2) Nr. 8 und 6 (3) BauNVO. Gerade derartige Nutzungen können sonst einen Bahnhofsbereich negativ prägen.

Außerdem sind in den Mischgebieten MI³, MI⁴ und MI⁵ alle Nutzungen gem. § 6 (2) Nr. 4, 6 und 7 BauNVO (sonstige Gewerbebetriebe, Gartenbaubetriebe und Tankstellen) ausgeschlossen, da diese Einrichtungen nicht dem städtebaulichen Ziel der Aufwertung dieses Bereiches entsprechen.

2.2 Maß der baulichen Nutzung

2.2.1 Bauweisen

Als Bauweise wird im gesamten Plangebiet offene Bauweise festgesetzt. Dieses entspricht der Struktur der bestehenden Bebauung. Auch die geplante Bebauung an der Neuen Bahnhofstraße mit den vier Doppelriegeln unterschreitet die maximale Baukörperlänge von 50 m, so dass die offene Bauweise zutrifft.

An der Straße Mönkediek wird jedoch entsprechend der derzeitigen Struktur eine Einzel- und Doppelhausbebauung festgesetzt. Dieses gilt auch für die Neubebauung entlang der Straße Mönkediek.

2.2.2 Geschossigkeit und Baukörperhöhen

Für die geplante Bebauung entlang der Neuen Bahnhofstraße wird entsprechend dem städtebaulichen Konzept eine zwingende Dreigeschossigkeit festgesetzt, die mit First- und Träufhöhenfestsetzung und der als Gestaltungsfestsetzung vorgesehenen Dachneigung eine einheitliche Baukörperform erhält.

Für die Neubebauung entlang der Straße Mönkediek wird eine maximale Zweigeschossigkeit festgesetzt, die jedoch ein drittes Geschoß bis zu 2/3 der Grundfläche im Dachraum *bei festgesetzter maximaler Firsthöhe* ermöglicht.

Für die bestehende Bebauung erfolgt die Festsetzung der Geschossigkeit entsprechend der derzeitigen Situation in zweigeschossiger Bauweise, in der zusätzlich das Dachgeschoss zu 2/3 der Grundfläche ausbaubar ist.

2.2.3 Grundflächenzahl

Als Grundflächenzahl wird für das allgemeine Wohngebiet die Obergrenze laut BauNVO mit GRZ 0,4 und für das Mischgebiet mit GRZ 0,6 festgesetzt.

Auf die Festsetzung einer Geschossflächenzahl wird verzichtet, da die festgesetzte Geschossigkeit in Verbindung mit der Grundflächenzahl eine Überschreitung der zulässigen Obergrenze ohnehin ausschließt.

Zudem ist für die Neubebauung eine begrenzte Regelung über die überbaubaren Flächen und Höhenfestsetzungen gegeben, um hier die angestrebte besondere Qualität zu erreichen.

2.2.4 Überbaubare Flächen, Baugrenzen und Baulinien

Die festgesetzten überbaubaren Flächen werden für die bebauten Grundstücke großzügig festgesetzt, da hier einengendere Vorgaben mit Bezug auf die bisher bestehenden Bebauungspläne nicht durchsetzbar und nachträglich begründbar sind.

Hinsichtlich der angestrebten Qualität der Neubebauung entsprechen die festgesetzten überbaubaren Flächen dem bereits vorliegenden Detailkonzept*. Zur Sicherung der angestrebten stadträumlichen Qualität werden entlang der Neuen Bahnhofstraße für die Gebäudefronten Baulinien festgesetzt, ebenso für den neuen Baukörper als Westbegrenzung des Bahnhofsplatzes.

Um die besonderen Baustrukturen der Doppelriegel mit nur 8 m „Gassen“abstand bauordnungsrechtlich zulässig zu machen, wird hier ebenfalls eine innere Baulinie festgesetzt.

Zur „Gartenseite“ wird durch eine zweite Baugrenze im Abstand von 2 m ein Bereich für vorgesetzte Sekundärelemente (Wintergarten, Terrasse und Balkon) ermöglicht.

2.3 Festsetzungen zur baulichen Gestaltung

Für die neue Bebauung – mit der Chance, hier einen qualitätvollen Akzent der Innenstadtweiterung zu setzen – werden baugestalterische Festsetzungen gem. § 86 BauO NW gesondert festgesetzt und beschlossen.

Von besonderer Bedeutung für die Straßenraumgestaltung an der Neuen Bahnhofstraße ist die Festsetzung eines einheitlich gestalteten und begrüneten Begrenzungselementes (Mauerwerk) mit einer Höhe von mind. 1,50 m und max. 1,80 m, das die privaten Gartenzonen zwischen den Gebäude-Doppelriegeln von der Neuen Bahnhofstraße abschirmt.

3. Erschließung

3.1 Straßenanbindung

Die Anbindung des Plangebietes erfolgt über die Straße Münstertor an die B 51 nach Südwesten in Richtung Münster und nach Nordosten als historische Ortseinfahrt in die Altstadt.

* Feldhaus und Krefz: Rheine, Dezember 2000

Das Plangebiet wird künftig durch die Neue Bahnhofstraße erschlossen, die im Bereich der Tankstelle vom Münstertor zum Bahnhof abzweigt und zum Teil auf freiwerdenden Gleisflächen realisiert wird. Diese Planstraße erschließt künftig die bauliche Verdichtung und entlastet die Straße Mönkediek sowie die historische Bahnhofstraße.

Die von einer Wohnnutzung gesäumte Straße Mönkediek, die heute das Plangebiet bis zum Bahnhof erschließt, wird auch nach Bau der genannten Planstraße aufgrund des Verkehrs zu den öffentlichen Einrichtungen (Kindergarten und Schule) weiterhin belastet sein, soll jedoch als verkehrsberuhigte Sackgasse (Tempo 30-Zone) gestaltet werden. *Der Ausbau von Wendemöglichkeiten bleibt der Detailgestaltung vorbehalten.*

Linienbusse, Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge sollen durch entsprechende Beschilderung die Möglichkeit zur Durchfahrt in Richtung Neue Bahnhofstraße bzw. Richtung Altstadt erhalten.

Auch die mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m für Kfz und Fahrräder geplante Neue Bahnhofstraße soll als verkehrsberuhigte Straße (Tempo 30-Zone) mit Anschluss an den Bahnhof und die Altstadt ausgebaut werden. Eine Wendemöglichkeit wird im Bereich des Bahnhofsvorplatzes angeboten. Die Platzüberfahrt zwischen Bahnhofstraße/Altstadt und Neuer Bahnhofstraße ist als Wendemöglichkeit und Anlieferungszufahrt zum Grundstück westlich des Bahnhofes vorgesehen.

3.2 Ruhender Verkehr

Wichtiges Planungsziel für das Verkehrskonzept ist die Einrichtung einer Park and Ride-Anlage in Bahnhofsnähe. Insgesamt sind an der Neuen Bahnhofstraße auf der Südseite entlang der Gleise ca. 75 öffentliche Stellplätze vorgesehen.

Der private Stellplatzbedarf für die neue Bebauung wird auf der Nordseite der Neuen Bahnhofstraße als Gemeinschaftsstellplätze angeordnet.

Im übrigen Planbereich wird der private Stellplatzbedarf auf den eigenen ausreichend großen Grundstücken gedeckt.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Mit dem zentral zur Altstadt gelegenen Bahnhof an der Strecke Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück ist die Stadt Telgte gut an das Oberzentrum Münster mit seinen Arbeitsplätzen und den weiterführenden Schulen sowie an die Kreisstadt Warendorf angebunden.

Die Verknüpfung Bus-Schiene erfolgt unmittelbar auf dem Bahnhofsvorplatz, westlich des Bahnhofsgebäude an der Neuen Bahnhofstraße.

Weitere Bushaltestellen liegen im Nordwesten des Plangebietes an der Straße Münstertor und südlich der Bahngleise an der Straße Orkotten, die über die Fußgängerbrücke zu erreichen ist.

Die Grundschule am Mönkediek wird regelmäßig zu Schulzeiten von den Schulbussen angefahren.

3.4 Fuß- und Radwegeverbindungen

Fuß- und Radwegebeziehungen bestehen im Norden des Plangebietes zwischen der Straße Münstertor und der Altstadt über den Immenweg und die Schulstege.

Eine Querverbindung zur Straße Mönkediek über das Schul- bzw. Kindergartengrundstück Richtung Plangebiet fehlt und ist nachträglich nicht herzustellen.

Als wichtige Fuß- und Radwegverbindung besteht die Gleisüberführung, die den Bahnhof an das südlich liegende Wohn- und Gewerbegebiet anschließt.

Ein attraktiver innerstädtischer Fuß- und Radweg führt als Nord-Süd-Verbindung über den Hagen östlich entlang der Wallgärtenanlage vom Bahnhof nach Norden.

Im Bebauungsplangebiet selbst soll eine Fuß- und Radwegverbindung die neue Bebauung erschließen und eine Verbindung zwischen Kindergarten bzw. Grundschule sowie Bahnhof herstellen.

Entlang der Neuen Bahnhofstraße verläuft zwischen der geplanten Bebauung und den vorgelagerten Stellplätzen ein breiter Fußweg, *ebenso südlich der Park- + Ride-Parkplätze entlang der Gleisanlage.*

4. Grün- und Freiflächenkonzept

Die Grün- und Freiflächenkonzeption wird detailliert im begleitenden Grünordnungsplan erläutert und entsprechend festgesetzt. An dieser Stelle sollen lediglich das Grundgerüst dargestellt und grundlegende

Festsetzungen zur Grüngestaltung getroffen werden.

Als wichtiges gestalterisches Element ist eine Eingrünung der Gleisanlage im Süden und eine alleeartige Gestaltung der Neuen Bahnhofstraße vorgesehen. Die Baumreihen der Allee liegen beidseitig der Neuen Bahnhofstraße im gleichen Rhythmus. Der bestehende Baumbestand am Bahnhof wird dabei in der Achsenwirkung berücksichtigt. Im weiteren Verlauf leitet die Baumreihe entlang der Bahnhofstraße in die Altstadt.

Die Allee findet am westlichen und östlichen Endpunkt des Bahnhofsgeländes ihre Fortsetzung in Grünanlagen. Durch die westliche Grünfläche verläuft ein Fuß-/Radweg, eine Verbindung vom Bahnhof zur Münsterstraße. Innerhalb der östlichen Grünfläche wird dabei aufgrund der Nähe zum Bahnhofsgebäude eine Fahrradabstellmöglichkeit integriert, darüberhinaus werden der Aufgang zur Fuß- und Radwegbrücke über die Bahnlinie sowie die Umgebung des Bahnsteiges gestaltet.

Zentraler Bestandteil des künftigen Freiflächenkonzeptes ist eine öffentliche Grünzone, die zwischen der Einfamilienhausbebauung entlang der Straße Mönkediek und dem neuen verdichteten Wohnungsbau entlang der Neuen Bahnhofstraße eine kommunikative Aufenthaltsfunktion mit Spielplatzeinrichtungen übernimmt und gleichzeitig die genannte Wegeverbindung und Vernetzung nach Osten zum Bahnhof, zur historischen Altstadt und den Wallgärten sowie zur Schule und zum Kindergarten aufnimmt. Genaue Standorte für Kommunikationsbereiche innerhalb der Grünfläche sollen dabei nicht vorgegeben werden, denn Wegeführung und -dimensionierung werden so gewählt, dass diese Funktionen an verschiedenen Stellen ermöglicht werden.

Generell sollen die öffentlichen Grünflächen – auch aus Aspekten der Sicherheit (soziale Kontrolle) – locker bepflanzt werden. Für die zentrale Grünfläche ergibt sich aufgrund der Nutzungsfunktionen (Spielen, Treffen) und des relativ begrenzten Platzangebotes zwangsläufig eine lockere Begrünung.

Die zwischen den Doppelriegeln der neuen Wohnbebauung an der Neuen Bahnhofstraße gelegenen Gartenflächen sorgen für eine zusätzliche Durchgrünung des Gebietes.

4.1 Öffentliche Grünflächen

Die zentrale Grünzone sowie die Grünflächen im Westen, Osten und Süden des Bahngeländes werden als Öffentliche Grünfläche gem. § 9 (1) Nr. 15 BauGB mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ bzw. „Spielplatz“ festgesetzt.

4.2 Textliche Festsetzungen zur Grüngestaltung

- Die Grünsubstanzen der Flächen zur Anpflanzung und/oder mit einem Erhaltungsgebot belegten Flächen sind vor schädlichen Einwirkungen zu schützen. Ausfall ist durch Neuanpflanzungen mit gleichartigen bodenständigen Gehölzen zu ersetzen.
- Gem. § 9 (1) Nr. 20 BauGB wird hinsichtlich Bodenschutz, Grundwasserneubildungsrate und Durchlüftung des Bodens für die anzupflanzende Baumallee festgesetzt, dass die großflächigen Stellplatzanlagen beidseits der Bahnhofstraße in teilversiegelter Ausführung z.B. mit Rasengittersteinen oder Bepflasterungen mit breiten Fugen (Fugenbreite > 2 cm) gestaltet werden.
- Wegeführungen durch die Grünflächen werden als wassergebundene Decke angelegt.

Die Detailgestaltung erfolgt im Rahmen des Grünordnungsplanes.

4.3 Eingriffsregelung

Mit der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes ist kein Eingriff in Natur und Landschaft i.S.d. § 8 BNatSchG bzw. § 4 LG NRW verbunden, da einerseits der vorhandene Bestand planungsrechtlich gesichert wird, andererseits mit den rechtskräftigen Bebauungsplänen „Mönkediek - Teil II“ und „Mönkediek - 5. Änderung“ bereits Planungsrecht besteht. Eine Intensivierung der bestehenden bzw. planungsrechtlich bereits gesicherten Nutzung ist nicht gegeben.

5. Ver- und Entsorgung

5.1 Energie

Aufgrund der städtebaulichen Situation (Zuschnitt des Geländes) und insbesondere der im Folgenden noch zu erläuternden Lärmsituation sind die neuen Baustrukturen im Hinblick auf passiven solarenergeti-

schen Eintrag nicht optimal nach Süden auszurichten, sondern erhalten eine für die Wohngrundrissqualität ebenfalls attraktive Ost-West-Ausrichtung.

Die Versorgung mit Strom und Gas übernimmt die Stadtwerke Telgte GmbH durch Erweiterung der vorhandenen Netze.

5.2 Wasserversorgung

Die Wasserversorgung übernimmt die Stadtwerke Telgte GmbH durch Erweiterung des vorhandenen Netzes.

5.3 Schmutz- und Regenwasserbeseitigung

Ein Entwässerungskonzept liegt vor*. Das Plangebiet wird im Trennverfahren entwässert.

Das Niederschlagswasser wird über zu ergänzende Leitungen in das Regenklärbecken Mönkediek mit Weiterleitung in den Behmerbach geführt.

Das Schmutzwasser wird über ebenfalls zu ergänzende Leitungen in den vorhandenen Schmutzwasserkanal in der Straße Mönkediek geführt und in die städtische Kläranlage weitergeleitet.

* Tuttahs und Meyer: Entwässerungsplanung für den Bereich Bahnhof-Mönkediek. Bochum, März 2001

5.4 Wasserwirtschaftliche Belange

Im Plangebiet verläuft ein verrohrtes Gewässer (*Regenwassersammler*), das aus städtebaulichen Gründen im Hinblick auf ein sinnvolles Baukonzept verlegt wird. Das erforderliche Leitungsrecht wird gesichert. *Ein Verfahren gem. § 31 WHG ist nicht erforderlich.*

Das Plangebiet wird im Nordosten durch den Böhmerbach begrenzt. Die Überschwemmungsgrenze (HQ 100) wird aufgrund der topographischen Gegebenheiten eingehalten. Im übrigen erfolgt im Bereich des Böhmerbaches keine bauliche Ergänzung. Eine 5 m breite „Fläche für Wasserwirtschaft“, gemessen von der Böschungsoberkante an, wird festgesetzt.

5.5 Abfallbewirtschaftung

Die Abfallbewirtschaftung erfolgt vorschriftsmäßig durch einen privaten Entsorger.

5.6 Altlasten und Kampfmittelvorkommen

Im Plangebiet sind aufgrund der früheren gewerblichen Nutzung Altlasten bekannt. Die Stadt Telgte führte im Rahmen eines Gutachtens

Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung durch. Eine ordnungsgemäße Sanierung der festgestellten Bodenverunreinigungen kann erst im Zuge der Rückbaumaßnahmen und der Aufbereitung des Geländes vorgenommen werden und ist zum Zeitpunkt der Übergabe an den Vertragspartner mit Datum vom 31.12.2001 abgeschlossen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist ein Vorkommen von Kampfmitteln nicht auszuschließen.

Die Abbrucharbeiten werden unter Beteiligung des Kampfmittelräumdienstes mit gebotener Vorsicht erfolgen.

6. Immissionsschutz

• Gewerbelärmimmissionen

Durch eine schalltechnische Untersuchung wurden die auf den Planbereich einwirkenden Lärmimmissionen ermittelt*. Aufgrund der von dem südlich der Bahntrasse liegenden Gewerbegebiet Orkotten ausgehenden Immissionen wurden die Wohngrundrisse entsprechend ausgerichtet.

Eine ergänzende Untersuchung**, der die nach den Bebauungsplänen „Orkotten I“ und „Orkotten II“ festgesetzten zulässigen Betriebsarten zugrunde gelegt wurden, kommt zu dem Ergebnis, dass der Immissionsschutz für den vorliegenden Bebauungsplan sichergestellt ist. Für die ansässigen Gewerbebetriebe in den Bebauungsplangebieten „Orkotten I“ und „Orkotten II“ sind durch die Realisierung des vorliegenden Bebauungsplanes ebenfalls keine Beschränkungen gegeben.

• Verkehrslärmimmissionen

Hinsichtlich des Schienenverkehrs der Bundesbahnstrecke Münster – Warendorf und *der Kreisstraße Münstertor wurden als Ergebnis des genannten Gutachtens ebenfalls keine unzulässigen Überschreitungen der zulässigen Richtwerte festgestellt.*

Allerdings wird der Hinweis im Bebauungsplan aufgenommen, daß bis zu eine Tiefe von 20 m entlang der Münsterstraße (ab Straßenmitte) eine Lärmvorbelastung entstehen kann. Hier sind bei möglichen Umbauten als Empfehlung Lärmschutzfenster der Klasse I vorzusehen, die ohnehin bereits unter dem Wärmeschutzstandard liegen.

* Uppenkamp + Partner: Schallgutachten zum Bebauungsplan Bahnhof - Mönkediek. Ahaus, August 1999

** Uppenkamp + Partner: Ergänzendes Schallgutachten zum Bebauungsplan Bahnhof - Mönkediek. Ahaus, März 2001

- **Geruchsmissionen**

Ein durchgeführtes Gutachten* hinsichtlich möglicher Geruchsmissionen kommt zu dem Ergebnis, dass der Immissionsschutz für Wohngebiete gemäß Geruchsmissionsrichtlinie sichergestellt ist. Allerdings besteht eine Vorbelastung durch die Geruchseinwirkung zweier Firmen (Trenn- und Lösemittelherstellung sowie Kfz-Lackierarbeit), die jedoch die zulässigen Immissionswerte lt. „GIRL“ nicht überschreiten. *Ein entsprechender Hinweis zur Vorbelastung ist im Bebauungsplan aufgenommen.*

* Uppenkamp + Partner: Geruchsgutachten. Immissionsschutz in der Nachbarschaft eines Gewerbegebietes in Telgte. Ahaus, Dezember 2000

7. Belange des Denkmalschutzes

Belange des Denkmalschutzes sind im Planbereich nicht betroffen. Im Falle von archäologisch interessanten Bodenfunden sind die Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes zu beachten.

8. Bodenordnung

Eine Bodenordnung (Umlegung im Sinne des BauGB) wird nicht erforderlich.

9. Flächenbilanz

Gesamtfläche	5,48 ha	– 100,0 %
davon:		
• Allgemeines Wohngebiet	1,65 ha	– 30,1 %
• Mischgebiet	0,97 ha	– 17,7 %
• Öffentliche Verkehrsfläche	1,10 ha	– 20,1 %
• Bahnanlage	1,02 ha	– 18,6 %
• Öffentliche Grünfläche	0,66 ha	– 12,0 %
• Fläche für die Wasserwirtschaft	0,05 ha	– 0,9 %
• Wasserfläche	0,03 ha	– 0,6 %

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Telgte
Coesfeld, im Juni 2001

WOLTERS PARTNER

Architekten BDA · Stadtplaner

Daruper Straße 15 · 48653 Coesfeld