

Begründung

zur Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 1.05 C - D "Nördliche Stadterweiterung" in Warendorf

Änderungsbereiche: Wohnhausgrundstücke mit bis zu 2 festgesetzten Vollgeschossen

Anlass, Ziel und Zweck der Änderung

Der vor 30 Jahren aufgestellte Bebauungsplan schreibt für die neu zu bebauenden Wohnhausgrundstücke ausnahmslos eine Flachdach-Ausführung vor.

Mit der Änderung des Bebauungsplanes soll erreicht werden, daß im Bereich der Grundstücke mit bis zu 2 Vollgeschossen geneigte Dächer errichtet werden können, so daß die mit der Flachdach-Ausführung in Verbindung gebrachte Problematik zukünftig ausgeräumt und darüber hinaus für benötigte Wohnungserweiterungen Platz geschaffen werden kann.

Außerdem soll in sämtlichen Änderungsbereichen, dazu zählen auch die bei der Planaufstellung bereits bebauten 3 Grundstücke ohne Flachdachfestsetzung, die Überbaubarkeit der Grundstücke durch Herausnahme der Baulinien und Verlegung der Baugrenzen erweitert werden.

Desweiteren soll im Plan eine Anpassung an die aktuelle Bau-nutzungsverordnung insofern hergestellt werden, als daß der jeweiligen vorhandenen Bebauung die entsprechende Bauweise gemäß § 22 BauNVO zugeordnet wird, so daß die bei der Aufstellung des Planes überwiegend festgesetzte "geschlossene Bauweise" durch die tatsächlich durchgeführte "offene und besondere Bauweise" ersetzt wird.

Bauliche Nutzung/Bauweise

Mit der grundsätzlichen Ermöglichung von geneigten Dächern wird eine Überarbeitung des Planes durchgeführt.

Weitere Neuregelungen sollen der Verbesserung der städtebaulichen Verhältnisse dienen bzw. dazu beitragen, daß eine größere Ausnutzung der Grundstücke ohne Einschränkung der nachbarlichen Interessen erreicht werden kann.

Die neu festgesetzten Baugrenzen sollen eine freiere Überbaubarkeit ermöglichen, wobei in allen Quartieren eine Erweiterung zur öffentlichen Verkehrsfläche hin vorgenommen worden ist. Dies soll dazu dienen, daß die zum Teil großen Vorgärten baulich genutzt und gleichzeitig die relativ breiten Straßenräume optisch eingeeengt werden.

Im Bereich der "besonderen Bauweise" sind die bisherigen Grenzen hinsichtlich Bebauungstiefe und Höhenfestsetzung übernommen worden.

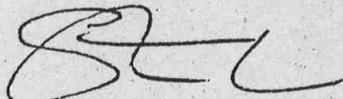
In den WA2-Gebieten mit der vorgeschriebenen Wandhöhe (WH) sollen die erweiterten überbaubaren Flächen dazu beitragen, daß geringfügige Anbauten oder auch selbständige Einheiten, die von der "hinteren" Straße erschlossen werden, durchgeführt werden können. Die Erweiterungsbauten sollen wegen des Nachbarschutzes nur eingeschossig ausgeführt werden, wobei eine Dachneigung auch unter 25° gestattet werden soll.

Ein Ausbau des Dachgeschosses soll nur dann gestattet werden, wenn eine Einsichtnahme in die vorhandenen Terrassenbereiche der Nachbargrundstücke nicht möglich ist.

In den WA1-Gebieten dürfen in den Dachflächen, die in Richtung der vorgeschriebenen Grenzbebauung ausgerichtet sind, aus gestalterischen und nachbarschützenden Gründen keine Sichtverbindungen (Dachgauben, Dachflächenfenster) hergestellt werden. Damit soll erreicht werden, daß die "besondere Bauweise" mit der einseitigen Grenzbebauung wirkungsvoller herausgestellt wird. Außerdem soll die seit 30 Jahren unterbundene Einsichtnahme und das damit in Verbindung stehende Vertrauensverhältnis zum Bebauungsplan nicht verändert werden.

Warendorf, den 09.02.1999

Stadt Warendorf
Der Stadtdirektor
Im Auftrag



(Stuke)

Schallschutz im Bereich K 51 "Dr.-Rau-Allee"

Verkehrsmenge

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Warendorf (Stand 1991) weist für den Netzfall 0 ab der Straße "In de Brinke" eine Verkehrsmenge von 140 KFZ/h aus. Die zugrundeliegenden Zählungen betreffen den Erhebungszeitraum 1989/90. Aktuelle Zählungen für den Bereich des Plangebietes liegen nicht vor.

Für den weiter nördlich, außerhalb der OD gelegenen Teil der K 51, nennt der Kreis Warendorf für das Erhebungsjahr 1995 einen DTV von 3063 bei 5 % LKW-Anteil.

Unter Zugrundelegung der v.g. Erhebung ist für das Plangebiet stadteinwärts mit zusätzlichem Kfz-Verkehr zu rechnen.

Für die vorh. Siedlungen, der DEULA, dem DOKR und das neue Baugebiet wird stadteinwärts ein zus. DTV von etwa 1180 KFZ angenommen.

Für einen Prognosezeitraum von 5 Jahren wird eine jährliche Steigerung von ca. 3 % zugrundegelegt, so daß sich für das Jahr 2003 ein voraussichtliches DTV von 5250 Kfz ergibt.

Durchschnittliche Verkehrsstärke

DTV entsprechend v.g. Sachverhalt auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Warendorf/erhebungen des Kreises Warendorf von 1995 sowie getroffener Annahmen aufgrund vorh. Siedlungen bzw. weiterer baul. Entwicklungen

DTV z.Zt. 4527 KFZ
 LKW Anteil tags 10 %
 LKW Anteil nachts 5 %

Stündliche Verkehrsstärke M und maßgebl. LKW. Anteil nach Tab. 4

tags M = 0,06 DTV = 272 KFZ/h, p = 10 %
 nachts M = 0,008 DTV = 36 KFZ/h, p = 5 %

Mittelungspegel L m

tags L m = 63,8 dB
 nachts L m = 54,1 dB

Straße mit Fahrbahn aus Asphaltbeton nach Tab. 2

L Str 0 = 0,5

Zulässige Geschwindigkeit V max. 50 km/h nach Bild 4

tags L v = - 4,2 dB
 nachts L v = - 4,7 dB

Steigung 1 % des Straßenprofils nach Tab. 3

$$L_{\text{Stg}} = 0 \text{ dB}$$

Abstandskorrektur nach Bild 19

(ausgenommen: Grundstücke direkt an der Dr.-Rau-Allee)

$$L_a = - 5,8 \text{ dB}$$

Beurteilungspegel der KFZ-Geräusche aus Immissionsort beträgt

$$\begin{aligned} \text{tags } L_w &= (63,8 \text{ dB} - 0,5 - 4,3 - 5,8) \text{ dB} = 53,3 \\ \text{nachts } L_w &= (54,0 \text{ dB} - 0,5 - 4,7 - 5,8) \text{ dB} = 43,1 \end{aligned}$$

Prognose 2003

$$\begin{aligned} \text{tags } L_w &= (64,7 \text{ dB} - 0,5 - 4,2 - 5,8) \text{ dB} = 54,2 \\ \text{nachts } L_w &= (56,0 \text{ dB} - 0,5 - 4,7 - 5,8) \text{ dB} = 45 \end{aligned}$$

Orientierungswerte DIN 18005, T 1, Beiblatt 1

WA - Gebiete

$$\begin{aligned} \text{tags} & 55 \text{ dB} \\ \text{nachts} & 40 \text{ bzw. } 45 \text{ dB} \end{aligned}$$

Ausweislich der zuvor ermittelten Beurteilungspegel werden die Orientierungswerte der DIN 18005 im Bereich der Grundstücke an der Lortzingstraße eingehalten.

Im Bereich der direkt an der Dr.-Rau-Allee angrenzenden Grundstücke sind an 3 Gebäudeseiten - für die der Straße abgewandten Gebäudeseiten gelten die um 10 dB verminderten Werte - passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Gemäß VDI-Richtlinie 2719 "Schalldämmung von Fenstern" ist anzustreben, einen korrespondierenden Innenpegel tagsüber in Wohnräumen von 40 dB(A) sowie nachts in Schlafräumen von 35 dB(A) nicht zu überschreiten. Demzufolge werden gemäß § 9 Abs. 1, Ziffer 24 des Baugesetzbuches im Bebauungsplan diejenigen Flächen festgesetzt, in denen besondere passive bauliche Vorkehrungen zum Schutz vor Verkehrslärm zu treffen sind.

Um die Emissionen tagsüber auf 40 dB(A) und nachts auf 35 dB(A) abzumindern, sind bei den der Straße nicht abgewandten Seiten von zum Wohnen bestimmten Gebäuden im Falle von Aufenthaltsräumen mindestens Fenster und Türen der Schallschutzklasse 2 mit einem Schalldämmwert $R_w > 20 \text{ dB(A)}$ vorzusehen.

$$\begin{aligned} L_{\text{innen tags}} &= 60 \text{ dB(A)} - 20 \text{ dB(A)} = 40 \text{ dB(A)} \\ L_{\text{innen nachts}} &= 50,8 \text{ dB(A)} - 20 \text{ dB(A)} = 30,8 \text{ dB(A)} \end{aligned}$$

Da der Beurteilungspegel nachts über 45 dB(A) liegt, soll im bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren bei der Errichtung von zum Wohnen bestimmten Gebäuden im Falle von Schlafräumen der Einbau von Fenstern mit einer schallgedämmten Lüftung empfohlen werden.