

## Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 2.01 der Stadt Warendorf für das Gebiet "Zwischen Münsterweg, Marienstraße, Brinkstraße und Schützenstraße" im Stadtbezirk Warendorf - gemäß § 9 Abs. 8 BBauG

---

1.

### Ziel und Zweck der Aufstellung

Im Jahre 1981 stellte die Fabrikationsfirma "Hagedorn Landmaschinen Technik" in Warendorf ihren Betrieb ein. Die zwischen Münsterweg, Marienstraße, Brinkstraße und Schützenstraße liegende ca. 2,6 ha große Teilfläche des Betriebsgelandes wurde daher für eine Neunutzung frei. Im Hinblick auf die gute Lage in unmittelbarer Nähe der Parkanlage "Schützenpark" am Rande der Innenstadt Warendorfs wurde diesem Bereich im Flächennutzungsplan der Stadt, der am 14.05.1980 Rechtskraft erlangte, bzw. in dessen 1. Änderung und Ergänzung (rechtskräftig seit dem 22.01.1983) die Zweckbestimmung "Wohnbaufläche" gegeben. Aufgrund des inzwischen aufgetretenen Bedarfs an Wohnbaugrundstücken im Stadtbezirk Warendorf, besonders für Familienheime, soll nun die in Rede stehende Fläche mit Hilfe der verbindlichen Bauleitplanung der Bebauung zugeführt werden.

2.

### Lage

Das Plangebiet Nr. 2.01 liegt im Westen des Stadtbezirks Warendorf, südlich der Emsniederung und nördlich der Bundesstraße 64.

### Grenzbeschreibung:

Im Norden (von Westen nach Osten) wird das Plangebiet begrenzt durch die Südgrenze der Parzelle 362, Flur 11, Gemarkung Warendorf, durch die Verbindungslinie des südöstlichen Eckpunktes der Parzelle 362 mit dem südwestlichen Eckpunkt der Parzelle 358, durch die Südgrenze der Parzelle 358, durch die Verbindungslinie des südöstlichen Eckpunktes der Parzelle 358 mit dem südwestlichen Eckpunkt der Parzelle 289, durch die Südgrenzen der Parzellen 289, 290 und 292, durch die Verbindungslinie des südöstlichen Eckpunktes der Parzelle 292 mit dem südwestlichen Eckpunkt der Parzelle 283, durch die Süd- und Ostgrenze (teilweise) der Parzelle 283, durch die Südgrenze der Parzelle 276, durch die Westgrenze der Parzelle 266 (teilweise), Feldstraße, durch die gradlinige Verlängerung der vorgenannten Grenze in südlicher Richtung auf die Nordgrenze der Parzelle 383 und durch die Südgrenze der Parzelle 785 (teilweise) Brinkstraße.

Im Osten (von Norden nach Süden) wird das Plangebiet begrenzt durch die Westgrenze der Parzelle 611, Flur 11, durch die Verbindungslinie des südwestlichen Eckpunktes der Parzelle 611 mit dem südöstlichen Eckpunkt der Parzelle 384 und durch die Westgrenze der Parzelle 387 (teilweise) Marienstraße.

Im Süden

wird das Plangebiet begrenzt durch die Nordgrenze der Parzelle 2, Flur 13 (teilweise) Münsterweg.

Im Westen (von Süden nach Norden)

wird das Plangebiet begrenzt durch die Ostgrenze der Parzelle 370 (teilweise) Flur 11, Münsterweg, durch die gradlinige Verlängerung der Westgrenze der Parzelle 364 nach Norden bis zum südwestlichen Eckpunkt der Parzelle 360, durch die Westgrenze der Parzelle 360 und durch die Ostgrenze der Parzelle 349 (teilweise) Schützenstraße.

3.

### Stadtebauliche Gestaltung

Die stadtebaulich-gestalterische Aufgabenstellung beim Bebauungsplan Nr. 2.01 liegt zum einen in einer der Umgebung entsprechenden baulichen Schließung der unbebauten Randbereiche an der Brinkstraße und Marienstraße sowie am Münsterweg, zum anderen in einer der stadtebaulichen Situation angemessenen Erschließung und Bebauung des Planinnenbereiches.

Durch die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen der Geschößzahl, Dachform, Dachneigung, Firstrichtung, überbaubaren Flächen und Ausnutzungsziffern für die o.g. unbebauten Randbereiche wird gewährleistet, daß sich die Neubebauung gestalterisch in die Umgebung einfügt. Während die Baukörper im Norden und Osten längs zur Brinkstraße und Marienstraße angeordnet werden, sollen sie am Münsterweg zugunsten einer Ost-West-Lage der Grundstücke teilweise zu den Wohnwegen A und E orientiert sein.

Der Planinnenbereich wird in der Hauptsache von den Wohnwegen A und B erschlossen, die als Stichstraßen ausgebildet sind und mit einem größeren Wendeplatz abgeschlossen werden, der auch für gemeinschaftliche Aktivitäten der Anwohner genutzt werden kann. Die geplante Bebauung gruppiert sich um die Wege und Plätze, so daß eine stadtebaulich wirksame Raumbildung erzielt wird. Auf diese Weise entstehen zwei in sich geschlossene Wohnbereiche, die eine ausgesprochen große Wohnruhe gewährleisten.

Eine zusätzliche Gliederung erfährt das Plangebiet durch die Anordnung der dreigeschossigen (II + D) Neubebauung parallel zur Brinkstraße im Norden und entlang des Wohnweges B. Durch die unterschiedlichen Baukörperhöhen werden die Wohnbereiche zusätzlich voneinander abgegrenzt.

4.

### Bauliche Nutzung

4.1

#### Art der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan "Zwischen Münsterweg, Marienstraße, Brinkstraße und Schützenstraße" weist neben Versorgungsflächen, Verkehrsflächen und Grünflächen in der Hauptsache Wohnbauflächen aus.

Die Wohnbauflächen gliedern sich in Bereiche mit der Festsetzung "Reines Wohngebiet", "Allgemeines Wohngebiet" und in einen Bereich für ein "Besonderes Wohngebiet" im Sinne des § 4a BauNVO. Jedes Wohngebiet ist zusätzlich in Teilbauflächen untergliedert, um die einzelnen Bereiche, die unterschiedlichen Anforderungen unterliegen, genau zu bezeichnen.

#### 4.1.1

Das "Reine Wohngebiet" wurde nur im Planinnenbereich festgesetzt, da hier ausschließlich eine Wohnnutzung angestrebt wird. Aus diesem Grunde sind auch die in § 3 Abs. 3 BauNVO aufgeführten, im "Reinen Wohngebiet" ausnahmsweise zulässigen Nutzungen gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO vom Bebauungsplan durch textliche Festsetzung ausgeschlossen.

Es wurde gemäß § 3 Abs. 4 BauNVO bestimmt, daß Wohngebäude nicht mehr als zwei Wohnungen haben dürfen, um bei den festgesetzten Einzelhäusern, Doppelhäusern und Hausgruppen das Entstehen von Mehrfamilienhäusern, das zu einer nicht erwünschten Vergrößerung der Wohndichte und damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließung führen könnte, zu verhindern.

#### 4.1.2

Ein "Allgemeines Wohngebiet" wurde in den Bereichen des Plangebietes festgesetzt, die vorwiegend dem Wohnen dienen sollen. Auch war aufgrund der Verkehrsbelastung der das Neubaugelände umgebenden Straßen, insbesondere der nahegelegenen Bundesstraße Nr. 64, und der daraus resultierenden Emissionssituation im Plangebiet sowie aufgrund der Berücksichtigung der an der Brinkstraße angesiedelten Gewerbebetriebe (Spedition und Omnibusbetrieb, siehe unten) die Ausweisung weiterer reiner Wohngebiete nicht möglich.

Es wird im Bebauungsplan für den überwiegenden Teil des Allgemeinen Wohngebietes gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO festgesetzt, daß von den in § 4 Abs. 3 BauNVO niedergelegten ausnahmsweise zulässigen Nutzungen die unter Ziffer 1 und 3 bis 6 aufgeführten nicht Bestandteil des Bebauungsplanes werden. Die ausgeschlossenen Nutzungen würden zu einer unangemessenen Beeinträchtigung der Wohnruhe, vor allem durch Kraftfahrzeugverkehr, führen oder stadtebauliche Fremdkörper in diesem innerstädtischen Bereich Warendorfs darstellen.

Auch im Allgemeinen Wohngebiet wurde in verschiedenen Bereichen aus den schon erläuterten Gründen die Festsetzung getroffen, daß Wohngebäude nicht mehr als zwei Wohnungen haben dürfen.

#### 4.1.3

Beiderseits der Brinkstraße wurde in einem Teilbereich zwischen der Straße "Im Münsterfeld" und der Feldstraße ein Besonderes Wohngebiet ausgewiesen, da es eine besondere Eigenart im Sinne des § 4a BauNVO aufweist. Neben ausgeübter Wohnnutzung bestehen auf der Parzelle 381, Flur 11 die beiden Gewerbebetriebe "Josef Wessel, Spedition" und "H & W Bustouristik, Omnibusbetrieb" sowie auf Parzelle 277 die Reparaturschusterei Stockhoff. Im Besondereren Wohngebiet soll unter Berücksichtigung dieser Situation die Wohnnutzung erhalten und fortentwickelt werden.

Aus der Bestandsaufnahme des WB-Gebietes, die dieser Begründung als Anlage 1 beigelegt ist, und dem Bebauungsplan sowie aus den Betriebsbeschreibungen der Gewerbeunternehmen (Anlagen 2a und 2b) ist die besondere Situation und Eigenart des Gebietes ersichtlich.

Die Reparaturschusterei Stockhoff, die nur einen angemieteten 16 m<sup>2</sup> großen Raum im hinteren Teil des Gebäudes Brinkstraße 46 belegt, ist bei der Betrachtung des Besonderen Wohngebietes von geringer Bedeutung, da von ihr aufgrund von Arbeitsvorgängen oder Kundenverkehr keine Emissionen ausgehen. Der im Pensionsalter befindliche alleinige Betreiber, Herr Stockhoff, will selbst nur noch solange weiterarbeiten, wie er körperlich dazu in der Lage ist und hat nicht die Absicht, die Schusterei einem Nachfolger zu übergeben. Der Betrieb genießt Bestandschutz, braucht aber im Bebauungsplan nicht langfristig gesichert zu werden.

Anders ist es bei der Spedition Wessel und dem Omnibusbetrieb H & W Bustouristik. Diese Betriebe werden durch die Ausweisung des Besonderen Wohngebietes in ihrem Bestand langfristig abgesichert, allerdings sollen sich keine weiteren Unternehmungen dieser Art ansiedeln können. Bei beiden Betrieben handelt es sich um relativ kleine Unternehmen ihrer Art mit deshalb vergleichsweise geringem Störpotential. Besonders zu berücksichtigen ist, daß beim Betrieb Wessel das An- und Abfahren sowie das Verladen der Speditionsgüter vor dem Hause direkt neben der Straße stattfindet, wodurch die straßenabgewandten Ruhebereiche der umliegenden Bebauung nicht belastigt werden. Bei Fahrzeugbewegungen auf dem Werkhof schützt die Bebauung des Betriebsgeländes und die vorhandene 1,80 m hohe Mauer auf der Südgrenze der Parzellen 381 bis 384, die als zu erhalten festgesetzt wurde, die zukünftigen Nachbarn im Westen und Süden größtenteils vor Emissionen. Es kann davon ausgegangen werden, daß die bislang im WB-Gebiet lebenden Anwohner im Norden und Osten an die Betriebe und deren Emissionen gewöhnt sind und sie akzeptiert haben, da bisher keine Klagen wegen etwaiger Lärmbelastigungen aufgetreten sind, wobei der Speditionsbetrieb schon seit einhundert Jahren an der Brinkstraße besteht.

Die vorgenannten Gesichtspunkte rechtfertigen die Annahme, daß die zur Diskussion stehenden Gewerbebetriebe in der bestehenden Situation mit der umliegenden vorhandenen und geplanten Wohnnutzung vereinbar sind. Zwar sind die auftretenden Lärmbelastigungen höher anzusetzen als in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig wäre aber sie erreichen bei weitem nicht die in einem Mischgebiet maximal hinzunehmenden Beeinträchtigungen.

Um einen nicht erwünschten Zuzug von weiteren Gewerbebetrieben in dieses Gebiet zu verhindern und der Erhaltung und Fortentwicklung der Wohnnutzung den Vorrang zu geben, sind für einzelne Teile des WB-Gebietes im Wege der "horizontalen Gliederung" nach § 1 Abs.4 BauNVO nur Wohngebäude bzw. nur Wohngebäude und Laden, Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie Schank- und Speisewirtschaften als zulässig festgesetzt. Ein Verdrängen der Wohnnutzung in diesem in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstandenen relativ ruhigen Wohnbereich am Rande der Wareндorfer Innenstadt ist in keiner Weise abzusehen und wird durch die vorgenannten Festsetzungen verhindert.

Die Fortentwicklung der Wohnnutzung im WB-Gebiet wird durch ihre qualitative Erweiterung gewährleistet, die durch eine Vergrößerung der überbaubaren Flächen d.h. durch Zulassung weiterer Wohngebäude (siehe textliche Festsetzung Nr. 9) und durch die Festsetzung von teilweise über der vorhandenen Ausnutzung liegenden Grund- und Geschoßflächenzahlen erreicht wird.

Die Erhaltung und Fortentwicklung der Wohnnutzung wird wie folgt begründet:

Die für diesen Teil Warendorfs im Flächennutzungsplan festgesetzte Wohnbaufläche läßt eine Entwicklung des WB-Gebietes in Richtung eines Mischgebietes durch Zuzug weiterer Gewerbebetriebe aufgrund der getroffenen Festsetzungen nicht zu. Dieses könnte auch zu Nutzungskonflikten mit dem angrenzenden Allgemeinen Wohngebiet führen. Vielmehr ist es sinnvoll, die relativ ruhige Lage innerhalb des gewachsenen Wohnviertels am Rande der Innenstadt im Westen Warendorfs auch weiterhin einer Wohnbebauung vorzubehalten.

#### 4.2

##### Maß der baulichen Nutzung

Um einen Beitrag zur Senkung des Baulandverbrauches in bislang noch land- oder forstwirtschaftlich genutzten Bereichen der Stadt zu leisten und aufgrund der guten Lage des Plangebietes am Rande der Innenstadt wird durch den Bebauungsplan zum Teil eine relativ hohe Ausnutzung der Grundstücke ermöglicht. So wurde, hauptsächlich an der Brinkstraße und am Wohnweg B, eine maximal dreigeschossige Bebauung festgesetzt, wobei das dritte Vollgeschoß im ausgebauten Dach angeordnet werden soll. Für andere Bereiche wurde, z.T. in Anlehnung an die vorhandene Bebauung, eine Zweigeschossigkeit als höchste Geschoßzahl bestimmt. Für die Neubebauung gilt hierbei ebenfalls, daß das obere Vollgeschoß im Dach anzuordnen ist.

Um die optimale Nutzung der Grundstücke zu gewährleisten, wurden in den Teilen des Plangebietes mit den Geschoßfestsetzungen II + D und II die in der Baunutzungsverordnung vorgesehenen Höchstwerte der Grund- und Geschoßflächenzahl festgesetzt. Innerhalb der Bereiche mit der Bestimmung I + D wurde überwiegend wegen der Größe der Grundstücke auf den Höchstwert der GFZ verzichtet.

Im Bereich des Grundstückes Brinkstraße 52 (Parzelle Nr. 281) wurde das Maß der baulichen Nutzung mit GRZ 0,5 / GFZ 1,1 festgesetzt. Dies ist gemäß § 17 Abs. 7 BauNVO zulässig, da die Grundfläche des auf der Parzelle vorhandenen Gebäudes 171 m<sup>2</sup>, die Geschoßfläche 417 m<sup>2</sup> und die Grundstücksgröße 400 m<sup>2</sup> beträgt.

#### 5.

##### Bauweise

Zielsetzung für das Baugebiet zwischen Münsterweg und Brinkstraße ist es, neben der Bereitstellung einer kleinen Fläche für den Geschoßwohnungsbau (Bereich WB 4) einer größeren Anzahl von Bürgern ein stadtnahes Wohnen im Eigenheim zu ermöglichen. Hierfür bietet sich die verdichtete Bebauung in Form von Reihen- bzw. Stadthäusern an. Es wurde daher an den Wohnwegen B und C und an einem Teil des Münsterweges die Festsetzung "nur Hausgruppen zulässig" bzw. "nur Hausgruppen und Doppelhauser zulässig" getroffen und an der Brinkstraße eine offene Bauweise festgesetzt. Auf dem übrigen unbebauten Gelände im Plangebiet sind entsprechend der Nachfrage Einzelhauser und Doppelhauser zulässig.

## 6. Gestalterische Festsetzungen

Wie bereits erläutert, werden durch die Neubebauung im Plangebiet 2.01 zum einen die Randbereiche und Baulücken an den umliegenden Straßen Münsterweg, Marienstraße und Brinkstraße geschlossen, zum anderen werden im Planinnenbereich zwei in sich geschlossene ruhige Wohnbereiche geschaffen.

Die gestalterischen Festsetzungen wurden daher, ausgehend von der vorhandenen Bebauung, für die Neubaubereiche des Plangebietes weiterentwickelt. Ziel war es, einerseits die Gebäude in das Bestehende einzufügen, andererseits aber auch weitergehende gestalterische Ausdrucksmöglichkeiten durch zu enge Festsetzungen nicht unnötig einzuschränken.

Es wurden Festsetzungen getroffen, um eine zu starke Gleichförmigkeit und Monotonie im Baugebiet zu verhindern und die Baukörper und Dächer zu differenzieren. So wurde bestimmt, daß Reihenhäuser untereinander versetzt sein müssen bzw. einen Versprung in der Fassade aufzuweisen haben. Alle anderen Wohngebäude mit mehr als zwei Wohneinheiten müssen im Abstand von maximal 12,0 m einen Versatz aufweisen. Eine ähnliche Regelung wurde für die Firste getroffen. Auch die Festsetzung der Firstrichtung, die im überwiegenden Teil des Plangebietes trauf- und giebelständige Häuser ermöglicht, dient der Auflockerung der Dachlandschaft. In den Planfeldern WA 3 und WB 4 dürfen die Baukörper aus den vorgenannten Gründen eine Länge von 25,0 m nicht überschreiten.

Ein weiterer Grund für das Aufstellen der gestalterischen Festsetzungen ist die Verhinderung von Verunstaltungen an Gebäuden. So regeln die Festsetzungen Nr. 4 und Nr. 5 den Umfang und die Anordnung von Dachaufbauten und -einschnitten. Auch werden in einigen städtebaulich besonders wirksamen Bereichen bei Errichtung von Giebeln hierfür Erker bzw. Versätze vorgeschrieben, um die bei dreigeschossigen Gebäuden auftretenden großen Giebelflächen zu differenzieren. Einer Verunstaltung von Gebäuden treten auch die Bestimmungen über Drempelhöhe (Festsetzung Nr. 2) und Gebäudehöhe (Nr. 7) entgegen.

Um ein unruhiges, diffuses städtebauliches Gesamterscheinungsbild des Neubaugebietes zu vermeiden, wurden folgende gestalterische Festsetzungen getroffen: Es wurde bestimmt, daß die Außenfassaden der in einer Gruppe zusammengeschlossenen Reihen- und Doppelhäuser jeweils aus dem gleichen Material zu erstellen sind. Auch sollen Carports ein nicht zu unterschiedliches Erscheinungsbild erhalten (Nr. 11).

Die Festsetzung Nr. 10 besagt, daß Gärten und Vorgärten, die zwischen zugeordneter öffentlicher Verkehrsfläche und Wohngebäuden liegen und eine Größe von wenigstens 90,0 m<sup>2</sup> aufweisen, nur von Hecken oder Ziegelmauern mit einer Höhe bis 0,30 m eingefriedet werden können. Ist die Gartenfläche größer, so können höhere Einfriedungen verwendet werden. Diese Regelung ist notwendig, da bei den nach Süden bzw. Westen orientierten Gärten in den Planfeldern WR 1, WB 7, WA 5, WA 7 und WA 8 höhere Abschirmungen zu der zugeordneten öffentlichen Verkehrsfläche erforderlich sein können.

Die getroffenen Gestaltungsvorschriften sind geeignet, die Eigentumsrechte und die Baufreiheit des Bauherrn im Einzelfall einzuschränken. Sie wurden jedoch im öffentlichen Interesse aufgestellt, um ein diffuses bzw. monotones oder verunstaltetes Gesamterscheinungsbild des Baugebietes zu vermeiden und werden nicht als unzumutbare Einengung der Baufreiheit und Eigentumsrechte angesehen.

7. Stadtebauliche Daten

Das Bebauungsplangebiet gliedert sich in folgende Flächen:

1. Bauflächen			
1.1 bereits bebaute Flächen	19.118 m <sup>2</sup>		
1.2 Reines, Allgemeines und Besonderes Wohngebiet unbebaut	25.930 m <sup>2</sup>		
		<u>45.048 m<sup>2</sup></u>	86%
2. Verkehrsflächen			
2.1 vorhandene Verkehrsflächen	3.581 m <sup>2</sup>		
2.2 geplante Straßen- und Wegeflächen	2.625 m <sup>2</sup>		
2.3 Verkehrsgrün	406 m <sup>2</sup>		
		<u>6.612 m<sup>2</sup></u>	13%
3. Grünflächen			
3.1 Kinderspielplatz		500 m <sup>2</sup>	0,8%
4. Versorgungsflächen			
4.1 Elektroversorgung		110 m <sup>2</sup>	0,2%
Gesamtfläche des Plangebietes		<u>52.270 m<sup>2</sup></u>	100%
		=====	
		rd. 5,2 ha	

8. Verkehr

8.1 Fließender Verkehr

Das Bebauungsplangebiet Nr. 2.01 wird von drei Straßen begrenzt, die die Randbebauung des Planbereiches erschließen, wobei die Schützenstraße und Marienstraße als Anliegerstraßen, der Münsterweg als Sammelstraße zu klassifizieren sind. Die Brinkstraße durchzieht das Plangebiet in Ost-West-Richtung und kann ebenfalls als Sammelstraße angesehen werden. An dieses Straßenverkehrsnetz wird die Bebauung des Planinnenbereiches durch Wohnwege angebunden. Alle Wege sollen in voller Breite als Mehrzweckflächen für das gleichberechtigte Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer ausgebaut werden.

Die im Bebauungsplan dargestellte Aufteilung der öffentlichen Verkehrsfläche in Bereiche mit unterschiedlicher Pflasterung ist allerdings keine Festsetzung, sondern lediglich eine nachrichtliche Eintragung.

Der Wohnweg A, der den Verkehr aus dem westlichen Planbereich zum Münsterweg führt, erhält aufgrund der relativ geringen Anzahl der angeschlossenen Wohneinheiten eine Breite von 4,75 m. Er ist mit einem großen Wendeplatz abgeschlossen, um den sich die Bebauung gruppiert.

Der mittlere und östliche Planbereich wird über die Wohnwege B und C an die Brinkstraße angebunden. Im Falle des Weges B ist neben der Fahrbahn von 4,5 m Breite ein 1,5 m breiter Bürgersteig nur durch ein Tiefbord getrennt, der von Kraftfahrzeugen überfahren werden kann. Aufpflasterungen mit dem Material der Bürgersteige an mehreren Stellen sollen dem Autofahrer die Gleichwertigkeit der Fußgänger signalisieren. In den Wohnweg B mündet ein 3,0 m breiter Erschließungsweg, zu dem die östlich des Kinderspielplatzes gelegene Reihenhausbauung orientiert ist (WA 6). Der Wohnweg B schließt ebenfalls mit einem großen Wendeplatz ab, um den sich die Reihenhausbauung gruppiert und in den Wohnweg C (Breite 4,75 m) mündet.

Der Wohnweg D erschließt die im Osten des Plangebietes in doppelter Bauflucht zur Marienstraße orientierte Bebauung. Der Weg E, der ebenfalls 4,75 m breit ist, führt den Verkehr der im südlichen Planbereich projektierten Einzel- und Doppelhäuser zum Münsterweg, wobei die parallel zum Münsterweg liegende Bebauung anstatt von Süden auch durch einen Privatweg von Norden erschlossen werden kann, da hierfür ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht in 4,75 m Breite vorgesehen ist.

## 8.2

### Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr soll hauptsächlich auf den Privatgrundstücken Raum finden. Um die Nachbarn zu schützen, wurde bestimmt, daß auf den von der Straße abgewandten hinter den Wohngebäuden liegenden Flächen Stellplätze und Garagen nur innerhalb der dafür festgesetzten Bereiche zulässig sind.

Bei der Errichtung von Reihen- bzw. Stadthäusern (Bereiche WA 6, WA 8, WR 2 und WR 3) sollen die Garagen in das Haus integriert werden. In den Planfeldern WR 1, WA 5 und WA 8 besteht die Möglichkeit, überdachte Stellplätze (Carports) dem Wohnhaus vorgelagert anzuordnen. Im Falle des Feldes WB 4 können Garagen und Stellplätze auf einigen der Verkehrsfläche abgewandten Grundstücksteilen placiert werden, da hier der südlich anschließende Kinderspielplatz eine Abschirmung zur übrigen Wohnbebauung bildet. Der Spielplatz selbst ist durch Anpflanzungen von Bäumen und Strauchern vor den festgesetzten Stellplätzen geschützt.

Die von der RAS-E im Entwurf 1981 unter Ziffer 4.1.2. geforderten öffentlichen Stellplätze für Besucher (1 Stellplatz für etwa 3 bis 6 Wohnungen) sind für die im Planinnenbereich liegende Bebauung in der Höhe der Wendeplätze in ausreichender Zahl vorgesehen (1 Stellplatz für ca. 2 bzw. 3 Wohnungen). Die Besucherstellplätze für die Bebauung an den Wohnwegen D und E können aufgrund der geringen Zahl von Wohneinheiten vernachlässigt werden.

Die Randbebauung des Plangebietes orientiert sich überwiegend zu den umgebenden Straßen, deren Fahrbahnbreiten von 5,50 m bis 6,50 m ausreichend bemessen sind, um auf der Straße parkende Besucherfahrzeuge aufzunehmen, da eine Durchfahrtsmöglichkeit von 3,0 m Breite erhalten werden kann. Allerdings wurden für den an der Brinkstraße im Planfeld WB 4 möglichen Geschoßwohnungsbau aufgrund der eventuell höheren Anzahl von Wohneinheiten im Eingangsbereich des Wohnweges B sechs öffentliche Stellplätze für Besucher zusätzlich eingerichtet.

### 8.3

#### Fußgängerverkehr

Um dem Fußgänger ein leichtes Durchqueren des Plangebietes zu ermöglichen und die einzelnen Planbereiche nicht voneinander abzukapseln, wurden die Wohnwege A, B und E sowie die Wege C und D durch Fußwege in 3,0 m Breite miteinander verbunden. Auf diese Weise wird auch der zwischen den Wohnhöfen vorgesehene Kinderspielplatz in der Plangebietsmitte erreicht.

Zur fußläufigen Erschließung der Wohnhäuser im Planfeld WR 1 besteht die Möglichkeit, einen 3,0 m breiten Privatweg, der entlang des Kinderspielplatzes verläuft, einzurichten. Hierfür ist im Plan ein Geh- und Leitungsrecht eingetragen. Auf gleiche Weise wird die Durchgangsmöglichkeit des genannten Privatweges zur Brinkstraße planungsrechtlich gesichert.

### 9.

#### Immissionen

#### 9.1

##### Vorbemerkungen

Während die südlich des Bebauungsplangebietes Nr. 2.01 verlaufende Bundesstraße Nr. 64 erschließungstechnisch keine Bedeutung für das geplante Wohngebiet hat, da der Münsterweg im Jahre 1981 von der B 64 abgebunden wurde, ist sie unter dem Aspekt der auf den Planbereich einwirkenden Immissionen von großer Wichtigkeit.

Im folgenden ist daher zu überprüfen, wie groß die zu erwartende Verkehrsgeräuschbelastung von der Bundesstraße im Zusammenwirken mit dem Münsterweg auf die vorhandene und geplante Bebauung sein wird, um hieraus zu beurteilen und ggf. festzulegen, durch welche Maßnahmen ein ausreichender Schutz der Wohnbebauung hergestellt werden kann.

Die Untersuchungen beruhen auf dem Bebauungsplanentwurf, aus dem die bauliche Nutzung hervorgeht, einer Verkehrszählung des Landesstraßenbauamtes von 1980 in diesem Streckenabschnitt der Bundesstraße Nr. 64 und einer von der Stadt Warendorf durchgeführten Zählung des Verkehrs auf dem Münsterweg vom 31.01.1984.

Der rechnerischen Beurteilung liegt die Vornorm der DIN 18005 Blatt 1 vom Mai 1971 - Schallschutz im Städtebau - zugrunde, die mit Runderlaß des Innenministers vom 08.11.1971 (MBL NW 1971, S. 2129) zur Anwendung bei der Bauleitplanung empfohlen worden ist, sowie der ergänzende Runderlaß des Innenministers vom 18.11.1973 (MBL NW 1973, S. 1915) und die Schriftenreihe des Instituts für Landes- und Stadtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen - Schallschutz im Städtebau 2.

## 9.2

### Ermittlung der Schallschutzmaßnahmen

#### A) Ermittlung der Verkehrsstärken

Die Verkehrszählung des Landesstraßenbauamtes auf dem für das Plangebiet 2.01 relevanten Streckenabschnitt der B 64 ergab im Jahre 1980 folgenden Zahlenwert für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV):

DTV B 64 1980 = 12.639 KfZ/24 Std.

Um den entsprechenden Wert für 1983 hochzurechnen, müssen 2,5 % addiert werden:

DTV B 64 1983 = 12.955 KfZ/24 Std.

Die Verkehrszählung der Stadt auf dem Münsterweg ergab für die Zeit "tagsüber" (= 16 Std.) einen Wert von

Verkehr Münsterweg = 728 KfZ/16 Std.

Berücksichtigt man die Tatsache, daß für Warendorf spezifisch ca. 8 % des Gesamtverkehrs eines Kalendertages auf die Nachtzeit entfallen, so ergibt sich

Verkehr Münsterweg = 791 KfZ/24 Std.

#### B)

#### Ermittlung der Emissionen und Schallschutzmaßnahmen

Da die Verkehrsströme auf der B 64 und dem Münsterweg einen unterschiedlich großen Abstand zur Bebauung des Plangebietes einhalten, können die Verkehrsstärken beider Straßen nicht addiert werden, sondern müssen bei der Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels (Mittelungspegel) getrennt betrachtet werden.

Resultierender äquivalenter Dauerschallpegel  $L_{Am}$  gemäß Vornorm DIN 18005 in 25,0 m Entfernung von der Mittelachse der höchstgelegenen Fahrbahn der B 64 bzw. der Mittelachse des Münsterweges:

B 64 : DTV 12.955 KfZ/24 Std.

$L_{Am}$  B 64 tags 92 % = 11.919 KfZ/16 Std. = 745 KfZ/Std.  
= 61,5 dB(A)

$L_{Am}$  B 64 nachts 8% = 1.036 KfZ/ 8 Std. = 130 KfZ/Std.  
= 53,0 dB(A)

Münsterweg: Verkehrsstärke 791 KfZ/24 Std.

LAm Münsterweg tags 92% = 728 KfZ/16 Std. = 46 KfZ/Std.  
= 48,0 dB(A)

LAm Münsterweg nachts 8% = 63 KfZ/ 8 Std.= 8 KfZ/Std.  
= 40,0 dB(A)

Der Münsterweg und die B 64 weisen nicht mehr als 3 % Steigung auf, besitzen eine Fahrbahnoberfläche aus Asphaltfeinbeton und haben einen LKW-Anteil unter 20 %, sodaß keine Zuschläge zu den errechneten Werten notwendig sind.

Da die verschiedenen Planbereiche einen unterschiedlichen Abstand zur B 64 und zum Münsterweg haben, müssen mehrere Emissionsbelastungsfälle untersucht werden.

Fall 1:

Bebauung im Planfeld WA 10, südlicher Teil (siehe Bild 1)

a)

Entfernung der Bebauung zur Fahrbahnachse der B 64: 41,0 m  
Hieraus resultiert gem. DIN 18005 eine Reduzierung des Lärmpegels um 2 dB(A)

LAm B 64 tags: 61,5 - 2,0 = 59,5 dB(A)

LAm B 64 nachts: 53,0 - 2,0 = 51,0 dB(A)

b)

Entfernung der Bebauung zur Mittelachse des Münsterweges: 11,0 m

Hieraus resultiert eine Erhöhung des Lärmpegels um 3,5 dB(A)

LAm Münsterweg tags: 48,0 + 3,5 = 51,5 dB(A)

LAm Münsterweg nachts: 40,0 + 3,5 = 43,5 dB(A)

Für die Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Bebauung des Planfeldes WA 10 werden die entsprechenden Tages- und Nachtwerte addiert:

LAm B 64 tags + LAm Münsterweg tags = 59,5 + 51,5 = 60,3 dB(A)

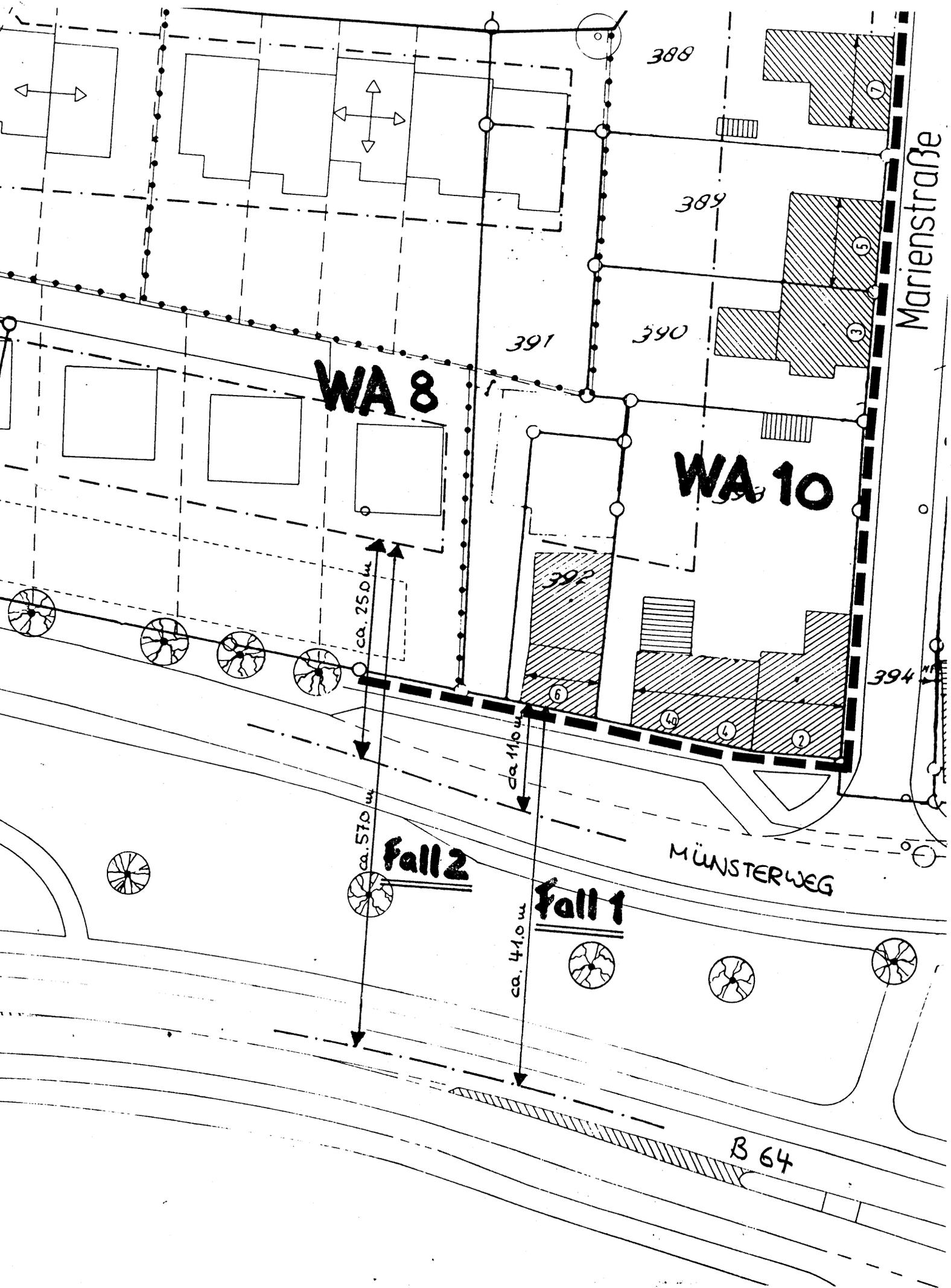
LAm B 64 nachts + LAm Münsterweg nachts = 51,0 + 43,5 = 51,8 dB(A)

Für die Ermittlung der Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen müssen folgende Werte berücksichtigt werden:

Art des Baugebietes	WA
Planungsrichtpegel gem	tags 55,0 dB(A)
DIN 18005	nachts 40,0 dB(A)

Bei Inanspruchnahme der  
zulässigen Überschreitung von  
10 dB(A)

maximal zulässiger Richtpegel	tags 65,0 dB(A)
	nachts 50,0 dB(A)



Es ergibt sich:

LAm tags: 60,3 dB(A) < 65 dB(A)

LAm nachts: 51,8 dB(A) > 50 dB(A)

Das bedeutet, daß hier passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind (Zone 1).

Gemäß VDI-Richtlinie 2719 "Schalldämmung von Fenstern" ist anzustreben, einen korrespondierenden Innenpegel von 30 dB(A) nachts in Schlafzimmern nicht zu überschreiten. Demzufolge werden gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 24 des Bundesbaugesetzes im Bebauungsplan diejenigen Flächen, in denen besondere passive bauliche Vorkehrungen zum Schutz vor Verkehrslärm zu treffen sind, festgesetzt.

Um die Emissionen im Planfeld nachts von 51,8 dB(A) auf 30 dB(A) abzumindern, sind mindestens Fenster und Türen der Schallschutzklasse 1 mit einem Schalldämmwert  $R_w \geq 25$  dB(A) und ein Außenwandaufbau mit einem Schalldämmwert  $R_w \geq 30$  dB(A) vorzusehen.

LAm nachts 51,8 dB(A) - 25 dB(A) = 26,8 dB(A) < 30,0 dB(A)

#### Fall 2:

Bebauung im Planfeld WA 8 (siehe Bild 1)

a)

Entfernung der Bebauung zur Fahrbahnachse der B 64: 57,0 m

Hieraus resultiert eine Reduzierung des Lärmpegels um 3,5 dB(A)

LAm B 64 tags: 61,5 - 3,5 = 58,0 dB(A)

LAm B 64 nachts: 53,0 - 3,5 = 49,5 dB(A)

b)

Entfernung der Bebauung zur Mittelachse des Münsterweges: 25,0 m

Hieraus ergibt sich weder eine Reduzierung noch eine Erhöhung des Lärmpegels

LAm Münsterweg tags: 48 dB(A)

LAm Münsterweg nachts: 40 dB(A)

Für die Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Bebauung des Planfeldes WA 8 werden die entsprechenden Werte addiert:

LAm B 64 tags + LAm Münsterweg tags = 58,0 + 48,0 = 58,5 dB(A)

LAm B 64 nachts + LAm Münsterweg nachts = 49,5 + 40,0 = 49,6 dB(A)

Die Ergebnisse werden zu dem im WA-Gebiet maximal zulässigen Richtpegel in Beziehung gesetzt:

LAm tags = 58,5 dB(A) < 65 dB(A)

LAm nachts = 49,6 dB(A) < 50 dB(A)

Das bedeutet, daß hier passive Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind, aber empfohlen werden (Zone 2).

Gemäß VDI-Richtlinie 2719 ist anzustreben, einen korrespondierenden Innenpegel von 30 dB(A) nachts in Schlafräumen nicht zu überschreiten. Es werden im Bebauungsplan Flächen abgegrenzt, in den passive bauliche Vorkehrungen zum Schutz vor Verkehrslärm empfohlen werden.

Um die Emissionen im Planfeld WA 8 nachts von 49,6 dB(A) auf 30,0 dB(A) abzumindern, sollten mindestens Fenster und Türen der Schallschutzklasse 1 (mit einem Schalldämmwert  $R_w \geq 25$  dB(A)) vorgesehen werden.

$$L_{Am} \text{ nachts } 49,6 \text{ dB(A)} - 25,0 \text{ dB(A)} = 24,6 \text{ dB(A)} < 30,0 \text{ dB(A)}$$

### Fall 3:

Bebauung im Planfeld WA 5, südlicher Teil (siehe Bild 2)

a)

Entfernung der Bebauung zur Fahrbahnachse der B 64: 60,0 m

Hieraus resultiert eine Reduzierung des Lärmpegels um 4,0 dB(A)

$$L_{Am} \text{ B 64 tags: } 61,5 - 4,0 = 57,5 \text{ dB(A)}$$

$$L_{Am} \text{ B 64 nachts: } 53,0 - 4,0 = 49,0 \text{ dB(A)}$$

b)

Entfernung der Bebauung zur Mittelachse des Münsterweges: 12,0 m

Hieraus resultiert eine Erhöhung des Lärmpegels um 3 dB(A)

$$L_{Am} \text{ Münsterweg tags: } 48,0 + 3,0 = 51,0 \text{ dB(A)}$$

$$L_{Am} \text{ Münsterweg nachts: } 40,0 + 3,0 = 43,0 \text{ dB(A)}$$

Für die Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Bebauung des Planfeldes WA 5 werden die entsprechenden Werte addiert:

$$L_{Am} \text{ B 64 tags} + L_{Am} \text{ Münsterweg tags} = 57,5 + 51,0 = 58,5 \text{ dB(A)}$$

$$L_{Am} \text{ B 64 nachts} + L_{Am} \text{ Münsterweg nachts} = 49,0 + 43,0 = 50,0 \text{ dB(A)}$$

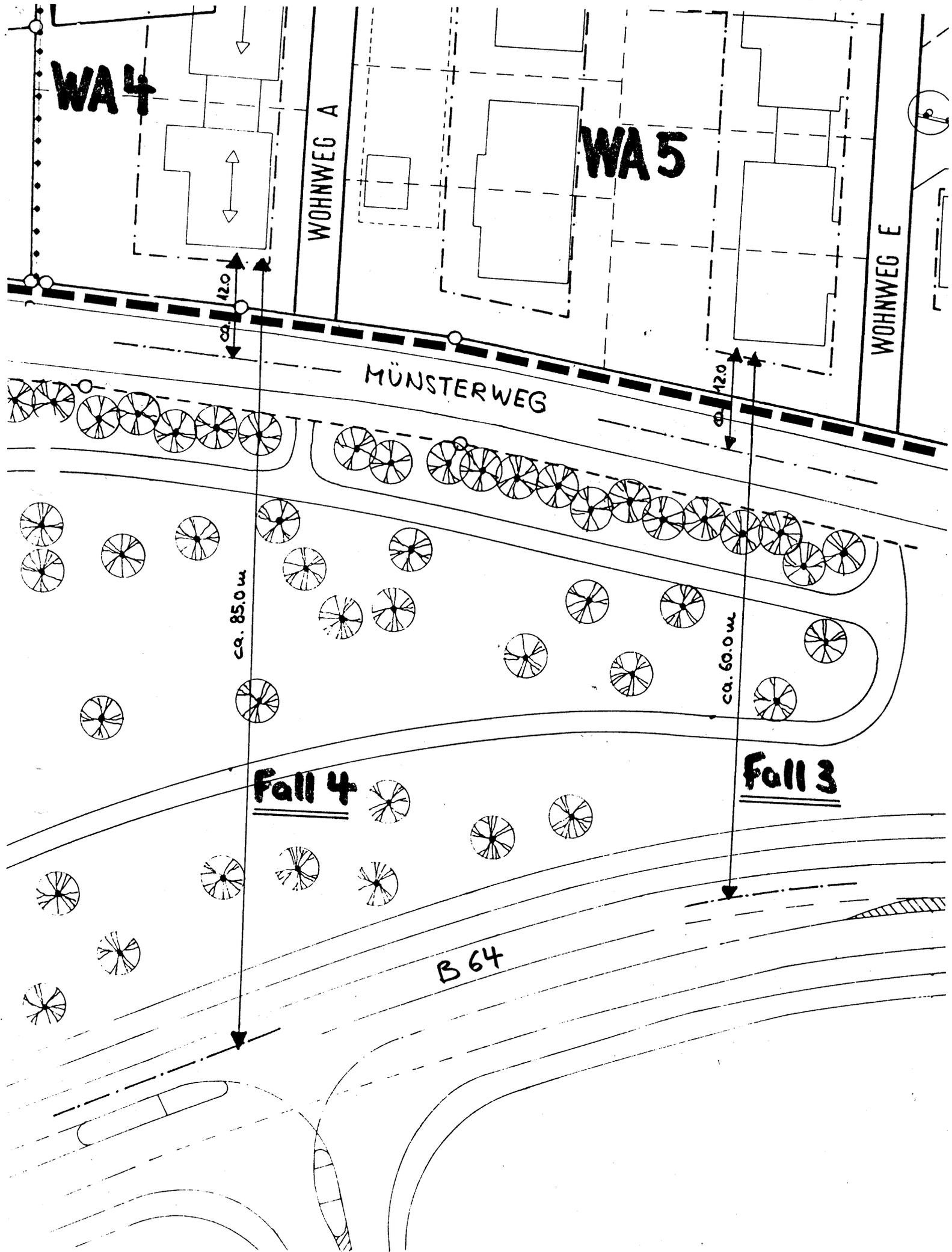
Die Ergebnisse werden zu dem im WA-Gebiet maximal zulässigen Richtpegel in Beziehung gesetzt:

$$L_{Am} \text{ tags} = 58,5 \text{ dB(A)} < 65,0 \text{ dB(A)}$$

$$L_{Am} \text{ nachts} = 50,0 \text{ dB(A)} \leq 50,0 \text{ dB(A)}$$

Das bedeutet, daß hier passive Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind, aber empfohlen werden (Zone 2). Es handelt sich bei der Empfehlung wie im Fall 2 um Fenster und Türen der Schallschutzklasse 1:

$$L_{Am} \text{ nachts: } 50,0 - 25,0 = 25,0 \text{ dB(A)} < 30,0 \text{ dB(A)}$$



Fall 4:

Bebauung im Planfeld WA 2 bzw. WA 4, südlicher Teil (siehe Bild 2)

a)

Entfernung der Bebauung zur Fahrbahnachse der B 64: 85,0 m

Hieraus resultiert eine Reduzierung des Lärmpegels um 5,0 dB(A)

$$\text{LAm B 64 tags: } 61,5 - 5,0 = 56,5 \text{ dB(A)}$$

$$\text{LAm B 64 nachts: } 53,0 - 5,0 = 48,0 \text{ dB(A)}$$

b)

Entfernung der Bebauung zur Mittelachse des Münsterweges 12,0 m

Hieraus resultiert eine Erhöhung des Lärmpegels um 3,0 dB(A)

Für die Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Bebauung des Planfeldes WA 2 bzw. WA 4 werden die entsprechenden Werte addiert:

$$\text{LAm B 64 tags} + \text{LAm Münsterweg tags} = 56,5 + 51,0 = 57,7 \text{ dB(A)}$$

$$\text{LAm B 64 nachts} + \text{LAm Münsterweg nachts} = 48,0 + 43,0 = 49,3 \text{ dB(A)}$$

Die Ergebnisse werden zu dem im WA-Gebiet maximal zulässigen Richtpegel in Beziehung gesetzt:

$$\text{LAm tags} = 57,7 \text{ dB(A)} < 65,0 \text{ dB(A)}$$

$$\text{LAm nachts} = 49,3 \text{ dB(A)} < 50,0 \text{ dB(A)}$$

Das bedeutet, daß hier passive Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind, aber empfohlen werden (Zone 2). Es handelt sich bei der Empfehlung wie im Fall 2 um Fenster und Türen der Schallschutzklasse 1:

$$\text{LAm nachts: } 49,3 - 25,0 = 24,3 \text{ dB(A)} < 30,0 \text{ dB(A)}$$

Fall 5:

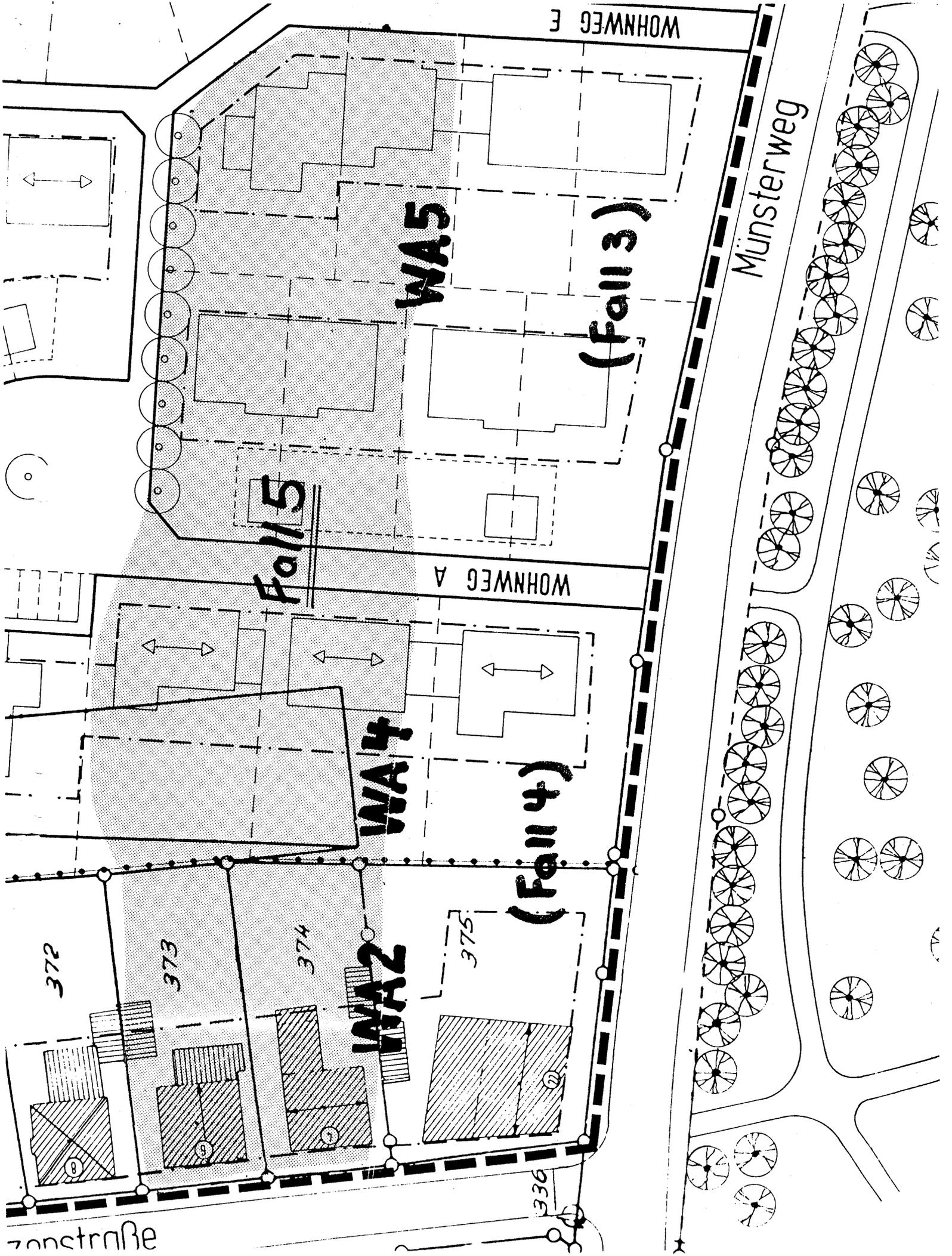
Bebauung im Planfeld WA 2, sowie WA 4 und WA 5, nördlicher Teil (siehe Bild 3)

Für die Berechnung des äquivalenten Dauerschallpegels an den Gebäuden im Fall 5 läßt sich der im Fall 3 an der Bebauung ergebende Schallpegel um ein bestimmtes Maß verringern, das aus der Graphik Nr. 30 der Schrift "Schallschutz im Städtebau 2" (Schriftenreihe des Instituts für Landes- und Stadtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen) ersichtlich ist.

Aufgrund der zu erwartenden Gebäudekonstellation kann daher der Schallpegel aus Fall 3 um 7,5 dB(A) reduziert werden.

$$\text{LAm tags: } 58,5 \text{ dB(A)} - 7,5 \text{ dB(A)} = 51,0 \text{ dB(A)} < 55,0 \text{ dB(A)}$$

$$\text{LAm nachts: } 50,0 \text{ dB(A)} - 7,5 \text{ dB(A)} = 42,5 \text{ dB(A)} > 40,0 \text{ dB(A)}$$



Das bedeutet, daß hier passive Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind, aber empfohlen werden sollen (Zone 2). Es handelt sich wie bei der Empfehlung im Fall 2 um Fenster und Türen der Schallschutzklasse 1:

$$L_{Am} \text{ nachts: } 42,5 \text{ dB(A)} - 25,0 \text{ dB(A)} = 17,5 \text{ dB(A)} < 30,0 \text{ dB(A)}$$

#### Fall 6:

##### Bebauung im Planfeld WR 1 (siehe Bild 4)

Für die Berechnung des äquivalenten Dauerschallpegels an den Gebäuden im Fall 6 läßt sich der im Fall 3 an der Bebauung ergebende Schallpegel um das Maß 10,0 dB(A) aufgrund der Gebäudekonstellation (siehe Graphik Nr. 30 der Schrift "Schallschutz im Städtebau 2") verringern. Da es sich um ein Reines Wohngebiet handelt, gilt als Planungsrichtpegel gem. tags: 50,0 dB(A)  
DIN 18005 nachts: 35,0 dB(A)

Bei Inanspruchnahme der  
zulässigen Überschreitung  
von 10,0 dB(A)

maximal zulässiger Richtpegel tags: 60,0 dB(A)  
nachts: 45,0 dB(A)

Es ergibt sich:

$$L_{Am} \text{ tags: } 58,5 \text{ dB(A)} - 10,0 \text{ dB(A)} = 48,5 \text{ dB(A)} < 50,0 \text{ dB(A)}$$
$$L_{Am} \text{ nachts: } 50,0 \text{ dB(A)} - 10,0 \text{ dB(A)} = 40,0 \text{ dB(A)} > 35,0 \text{ dB(A)}$$

Das bedeutet, daß hier passive Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind, aber empfohlen werden sollen (Zone 2). Es handelt sich bei der Empfehlung wie im Fall 2 um Fenster und Türen der Schallschutzklasse 1:

$$L_{Am} \text{ nachts: } 40,0 \text{ dB(A)} - 25,0 \text{ dB(A)} = 15,0 \text{ dB(A)} < 30,0 \text{ dB(A)}$$

#### Fall 7:

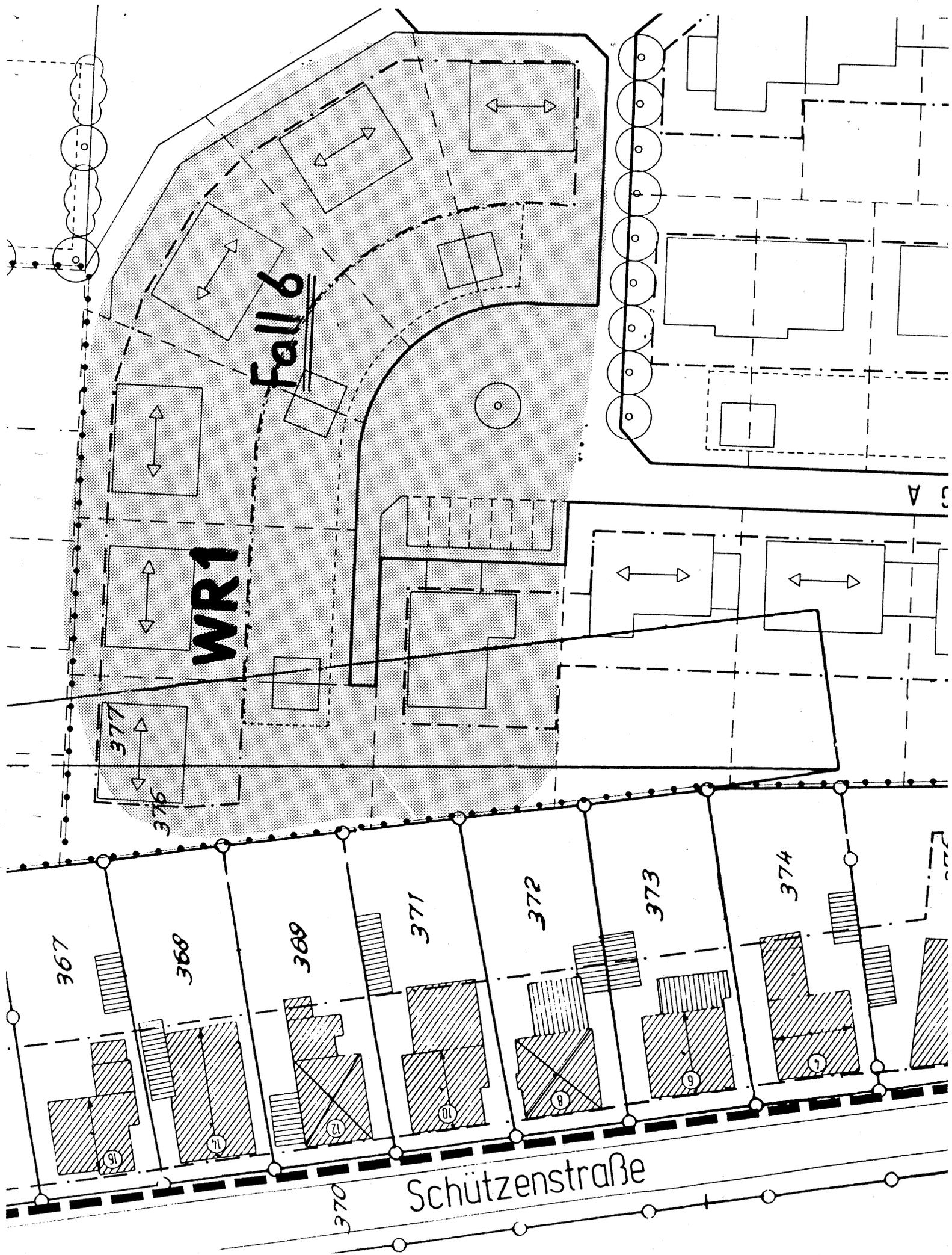
##### Bebauung in den Planfeldern WR 2 und WR 3 (siehe Bild 5)

Für die Berechnung des äquivalenten Dauerschallpegels an den Gebäuden im Fall 7 läßt sich der im Fall 2 an der Bebauung ergebende Schallpegel um das Maß von 12,5 dB(A) aufgrund der Gebäudekonstellation (siehe Graphik Nr. 1-4 der Schrift "Schallschutz im Städtebau 2") verringern. Es liegt ein Reines Wohngebiet vor.

$$L_{Am} \text{ tags: } 58,5 \text{ dB(A)} - 12,5 \text{ dB(A)} = 46,0 \text{ dB(A)} < 50,0 \text{ dB(A)}$$
$$L_{Am} \text{ nachts: } 49,6 \text{ dB(A)} - 12,5 \text{ dB(A)} = 37,1 \text{ dB(A)} > 35,0 \text{ dB(A)}$$

Das bedeutet, daß hier passive Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind, aber empfohlen werden sollen (Zone 2). Es handelt sich bei der Empfehlung wie im Fall 2 um Fenster und Türen der Schallschutzklasse 1:

$$L_{Am} \text{ nachts: } 37,1 \text{ dB(A)} - 25,0 \text{ dB(A)} = 12,1 \text{ dB(A)} < 30,0 \text{ dB(A)}$$





WOHNWEG C

Marienstraße

WR 2

Fall 17

WR 3

Fall 8

WA 10

(Fall 2)

(Fall 1)

388

389

390

391

393

394

380

385

9

1

2

79

80

774

Fall 8:

Bebauung im Planfeld WA 10, nördlicher Teil (siehe Bild 5)

Für die Berechnung des äquivalenten Dauerschallpegels an den Gebäuden im Fall 7 läßt sich der im Fall 1 an der Bebauung ergebende Schallpegel um das Maß von mindestens 7,5 dB(A) aufgrund der Gebäudekonstellation (siehe Graphik Nr. 30 der Schrift "Schallschutz im Stadtebau") verringern. Es liegt ein Allgemeines Wohngebiet vor.

$$L_{Am} \text{ tags: } 60,3 \text{ dB(A)} - 7,5 \text{ dB(A)} = 52,8 \text{ dB(A)} < 55,0 \text{ dB(A)}$$

$$L_{Am} \text{ nachts: } 51,8 \text{ dB(A)} - 7,5 \text{ dB(A)} = 44,3 \text{ dB(A)} > 40,0 \text{ dB(A)}$$

Das bedeutet, daß hier passive Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind, aber empfohlen werden sollen (Zone 2). Es handelt sich bei der Empfehlung wie im Fall 2 um Fenster und Türen der Schallschutzklasse 1:

$$L_{Am} \text{ nachts: } 44,3 \text{ dB(A)} - 25,0 \text{ dB(A)} = 19,3 \text{ dB(A)} < 30,0 \text{ dB(A)}$$

Für den Bereich nördlich Fall 7 kann eine Verringerung des Schallpegels aus Fall 1 von 12,5 dB(A) durch Gebäudekonstellation angesetzt werden, so daß dort passive Schallschutzmaßnahmen weder erforderlich sind noch empfohlen werden brauchen.

10.

Ver- und Entsorgung

10.1

Wasserversorgung

Die Wasserversorgung im Planbereich Nr. 2.01 ist gesichert. Das Neubaugebiet wird an das vorhandene Leitungsnetz in der Brinkstraße, der Marienstraße und im Münsterweg angeschlossen.

10.2

Entwässerung

In den das Plangebiet begrenzenden Straßen sowie in der Brinkstraße befindet sich eine Mischwasserkanalisation. Hieran kann die Entsorgung des Neubaugeländes angebunden werden.

10.3

Elektroversorgung

Im Plangebiet befindet sich an der Brinkstraße eine Umspannstation, die zur Elektroversorgung der Neubebauung herangezogen wird.

10.4

Gasversorgung

Die Gasversorgung des Neubaugebietes wird an das in der Brinkstraße, Marienstraße, Schützenstraße und im Münsterweg vorhandene Leitungsnetz angeschlossen.

10.5

Müllbeseitigung

Feste Abfallstoffe werden gemäß § 4 Abfallbeseitigungsgesetz NW zentral gesammelt und der dafür vorgesehenen Deponie zugeführt.

11.

Bodenordnende Maßnahmen

Die durch den Bebauungsplan notwendigen bodenordnenden Maßnahmen sollen möglichst auf privater Basis durchgeführt werden.  
Die Stadt Warendorf strebt an, die öffentlichen Verkehrsflächen sowie die Kinderspielplatzfläche zu erwerben.

12.

Der Stadt Warendorf werden mit der Durchführung dieses Bebauungsplanes folgende überschlagig ermittelten Kosten entstehen:

Innere Erschließung:

Grunderwerb:

Herstellen der Verkehrsflächen:

Herstellen der Grünflächen:

Entwässerung:

Straßenbeleuchtung:

Gesamtkosten:

\_\_\_\_\_

=====

Dieser Betrag verringert sich um die gesetzlichen Beiträge der von der Erschließung begünstigten Anlieger.  
Die Bereitstellung der erforderlichen Mittel aus dem Haushaltsplan kann angenommen werden.

Warendorf, den **10.10.1984**

STADT WARENDORF  
Der Stadtdirektor  
I.A.

(Meyer)  
Städt. Baudirektor