Stadt Warendorf

Bebauungsplan Nr. 1.58 "Nördliche Stadtstraße"

Begründung

gemäß § 9 (8) BauGB

(Satzung)

Bearbeitet: Wallenhorst, im Oktober 1997

I N G E N I E U R P L A N U N G

Lubenow • Witschel + Partner

Otto-Lilienthal-Str. 13 - 49134 Wallenhorst - Tel.: 05407/880-0

INHALTSVERZEICHNIS **Seite**

1. Planungsanlaß 2

2. Lage in der Stadt und Geltungsbereich 4

3. Darlegung der Planungsabsichten 6
3.1 Raumstrukturelle Gegebenheiten - Ziele der Raumordnung und Landesplanung 6
3.2 Vorhandene Nutzungen - wirksame Darstellung des Flächennutzungsplanes 7
3.3 Planungsleitlinien - Planungserfordernis - Städtebauliche Zielsetzungen . . 10
3.3.1 Planungsleitlinien 10
3.3.2 Planungserfordernis - Städtebauliche Zielsetzungen 12
3.4 Festsetzungen des Bebauungsplanes 22

4. Ver- und Entsorgung 23

5. Bodenfunde 24

6. Grünordnung / Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege 26

7. Kosten der Gesamtmaßnahme/Finanzierung 29

8. Belange des Immissionsschutzes 29

9. Waldflächen 34

10. Landwirtschaft 35

11. Altablagerung 35

Anlagenverzeichnis

Anlage Straßenbauentwurf nebst allen Anlagen entsprechend Verzeichnis am Ende dieser Begründung

1. Planungsanlaß

Die Stadt Warendorf beabsichtigt, entsprechend ihrer verkehrlichen Entwicklungsziele, den Bau einer nördlichen Stadtstraße als innerörtlicher Hauptverkehrsstraße. Die planungsrechtliche Absicherung dieses Vorhabens soll mit dem Bebauungsplan Nr. 1.58 "Nördliche Stadtstraße" der Stadt Warendorf erfolgen.
Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Warendorf wird sich im Hinblick auf Wohnbauflächen im wesentlichen im Norden der Stadt konzentrieren. Da die bestehende straßenbauliche Infrastruktur bereits stark ausgelastet ist bzw. die Anlieger dieser Straßen bereits heute starken verkehrlichen Belastungen ausgesetzt sind, wird der Bau der "Nördlichen Stadtstraße" angestrebt und ist im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung erforderlich.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Warendorf in seiner wirksamen Fassung sieht eine entsprechende Darstellung eines innerörtlichen Hauptverkehrszuges vor; hier ist die ursprüngliche Trassierung einer Nordumgehung der B 64 Ausgangspunkt der weiteren Planungsüberlegungen. Mit der 1. Änderung des FNP im Jahre 1982 ist als Ergänzung des verbindenden Stadtstraßennetzes eine Trasse als Verbindung zwischen der B 64 und der Milter Straße in Weiterführung der Waterstroate über den Hellegraben und die Emsniederung bis hin zum Anschluß an die nördliche Stadtstraße -ehemals freigehaltene Trasse der Nordumgehung B 64- dargestellt worden (siehe Erläuterungsbericht zur 1. Änderung des FNP).

Daraus folgender Planungsschritt auf Grundlage der wirksamen Darstellungen des Flächennutzungsplanes ist die Aufstellung dieses Bebauungsplanes sowie im folgenden die Erstellung der technischen Entwürfe wie Straßenbauentwurf, Entwässerung und Landschaftspflegerischer Begleitplan.

Zur planungsrechtlichen Absicherung dieses Vorhabens hat der Stadtrat bereits in seiner Sitzung am 03.06.1980 die Aufstellung dieses Bebauungsplanes beschlossen.

Der Beschluß zur öffentlichen Auslegung des Planentwurfes erfolgte nach Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, des Verfahrens gemäß § 4 (1) BauGB und einer Überarbeitung der Planunterlagen in der Sitzung des Stadtrates am 04.09.1996.

In dieser Sitzung wurde gleichzeitig beschlossen, den Flächennutzungsplan mit der 54. Änderung ebenfalls zu ändern (Parallelverfahren). Damit wird auch im Bereich der vorbereitenden Bauleitplanung die mittlerweile konkretisierte Planung der Nördlichen Stadtstraße planungsrechtlich gesichert.

Als Ergebnis der Abwägung der während der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen (Bedenken und Anregungen) hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 19.03.1997 beschlossen, den Bebauungsplan erneut öffentlich auszulegen.
Die öffentliche Auslegung wird dabei gemäß § 3 (3) BauGB, Satz 1, 2. Halbsatz in der Form durchgeführt, daß Bedenken und Anregungen nur zu den geänderten und ergänzten Teilen des Planentwurfs vorgebracht werden können.

Aufgrund der Stellungnahmen des Kreises Warendorf, der Entsorgungsbetriebe Abwasser und des Staatlichen Umweltamtes und der hierzu erfolgten Abwägung wurden folgende Änderungen/Ergänzungen des Planentwurfs vorgenommen:

- Ergänzung des Geltungsbereichs durch Ausweisung zusätzlicher Ersatzflächen unmittelbar südlich der Ems (Teilplan 1) als Ersatzaufforstungen;

- Ergänzung des Geltungsbereichs durch Ausweisung eines Verbindungsbiotops unmittelbar nördlich der Ems von der geplanten Emsbrücke bis zum Ems-Altarm (Teilplan 1);

- Ergänzung des Geltungsbereichs südöstlich der geplanten Nördlichen Stadtstraße (Teilpläne 1 und 2) durch Ausweisung zusätzlicher Ersatzflächen zwischen Ems und vorhandener Bebauung (Siedlung Am Nordufer);

- Erweiterung des Geltungsbereichs auf der Nordwestseite/Nordseite der geplanten nördlichen Stadtstraße wegen Anlage eines Grabens statt einer Mulde zur Entwässerung der künftig geplanten Baugebiete (Teilpläne 2 und 3).

2. Lage in der Stadt und Geltungsbereich

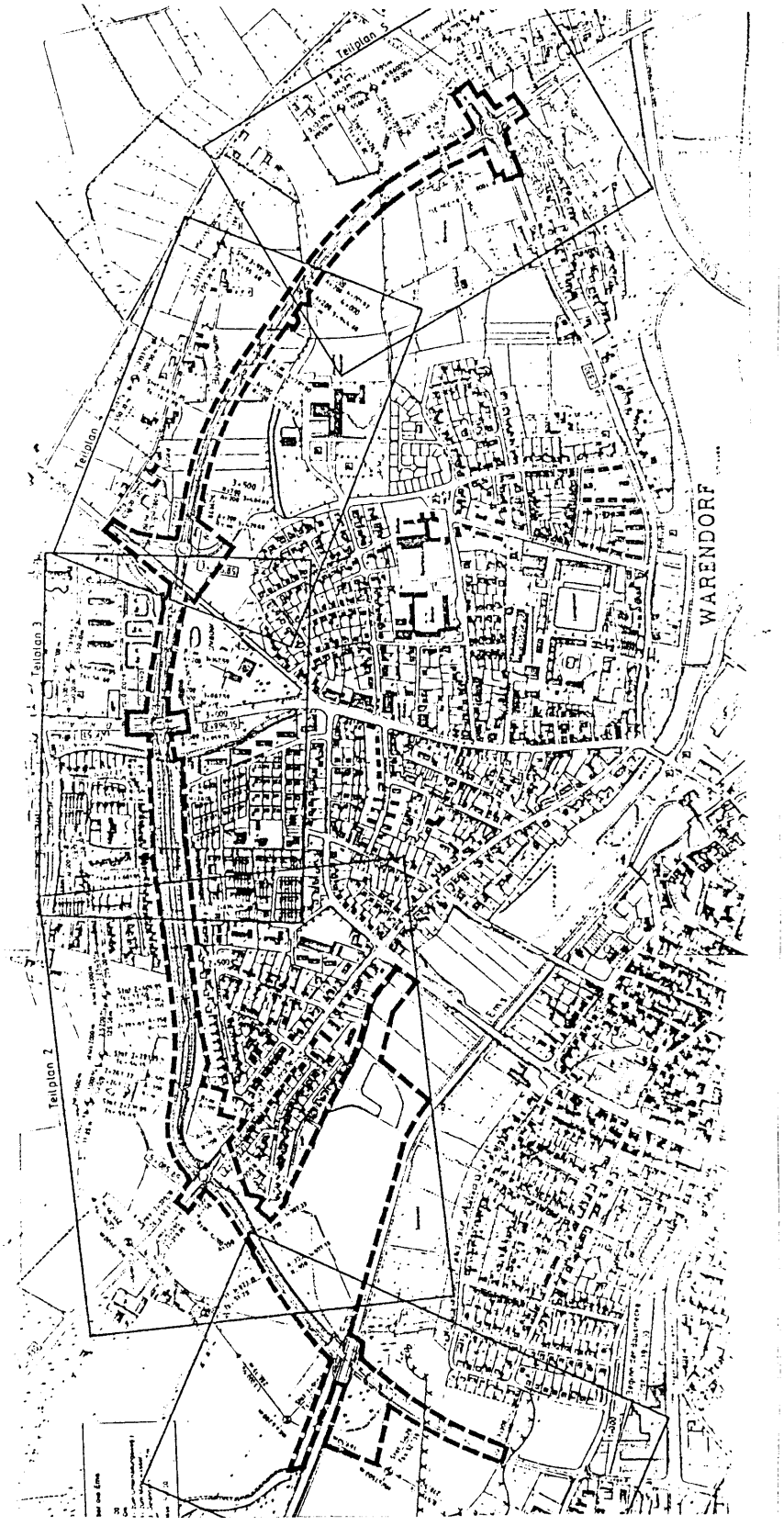
Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1.58 erfaßt ausschließlich die für die planungsrechtliche Absicherung dieser Straßenbaumaßnahme erforderlichen Flächen einschließlich der durch Straßenanschlüsse bzw. durch Aussagen zur Landschaftspflege bedingten Randbereiche sowie der erforderlichen externen Kompensationsmaßnahme. Der Geltungsbereich beginnt im Nordwesten anschließend an den B-Plan 2.70 (Anschluß an die B 64 über die Straße Hellegraben), verläuft zunächst in nordöstlicher Richtung, kreuzt die Ems und anschließend die Landesstraße 830, verschwenkt dann weiter in östliche Richtung und verläuft zwischen der Bebauung nördlich der Gallitzinstraße und der Bebauung südlich des Velsener Weges, kreuzt dann die Kreisstraßen 51 und 44, verschwenkt weiter in südöstliche Richtung bis zum Knotenpunkt mit der B 475 und L 830 am östlichen Stadtrand.

Der Geltungsbereich ist in der nachfolgenden Karte (Verkleinerung der DGK 5, unmaßstäblich) dargestellt.

Dieser Bebauungsplan besteht wegen der Größe des Plangebietes aus 5 Teilplänen (Teilpläne 1-5), die jeweils unmittelbar aneinander grenzen.

Die sich als Ergebnis der Abwägung der Stellungnahmen zur 1. Auslegung ergebenden Veränderungen sind unter Punkt 1 dieser Begründung beschrieben.

Übersichtskarte Lage des Plangebietes



Ergänzung lt. Ratsbeschluß vom 10.09.1997:

Das Plangebiet Nr. 1.58 umfaßt folgende Flurstücke in der Gemarkung Warendorf vollständig oder teilweise:

Flur 10, Nr. 207 (tlw.)

Flur 32, Nrn. 1205 (tlw.), 1197 (tlw.), 1198 (tlw.), 1206 (tlw.), 100, 101 (tlw.), 102 (tlw.), 103 (tlw.), 709, 85 (tlw.), 1065, 1180 (tlw.), 1141 (tlw.), 1143 (tlw.), 782 (tlw.), 1086 (tlw.), 989, 988 (tlw.), 1047, 1048 (tlw.), 595 (tlw.), 637, 1049, 1018 (tlw.), 1016 (tlw.), 1033 (tlw.), 1052 (tlw.);

Flur 34, Nrn. 294 (tlw.), 273 (tlw.), 309 (tlw.), 270 (tlw.), 260, 304 (tlw.), 303 (tlw.), 305 (tlw.), 125 (tlw.), 186 (tlw.), 187 (tlw.);

Flur 37, Nrn. 1 (tlw.), 14 (tlw.), 145 (tlw.), 196 (tlw.), 191 (tlw.), 129 (tlw.);

Flur 40, Nrn. 58 (tlw.), 74 (tlw.), 56 (tlw.), 165 (tlw.), 49 (tlw.), 46 (tlw.).

Durch den Bebauungsplan Nr. 1.58 werden Teile rechtskräftiger Bebauungspläne überplant. Diese werden in ihren überplanten Bereichen aufgehoben.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Parzellen in der Gemarkung Warendorf:

1. Im Bebauungsplan Nr. 1.22:

Flur 32, Parzellen Nr. 709 (tlw.), 1197 (tlw.), 1198 (tlw.), 1143 (tlw.), und 988 (tlw.).

2. Im Bebauungsplan Nr. 1.05 A und B:

Flur 32, Parzellen Nr. 1048 (tlw.), 1049 (tlw.), 1052 (tlw.).

Flur 34, Parzellen Nr. 273 (tlw.), 294 (tlw.).

3. Im Bebauungsplan Nr. 1.05 C und D:

Flur 32, Parzellen Nr. 595 (tlw.), 637, 1029 (tlw.), 1016 (tlw.), 1018 (tlw.), 1033 (tlw.) und 1052 (tlw.).

Flur 34, Parzellen Nr. 273 (tlw.) und 294 (tlw.).

4. Im Bebauungsplan Nr. 1.23:
Flur 37 Parzelle Nr. 129 (tlw.).

3. Darlegung der Planungsabsichten

3.1 Raumstrukturelle Gegebenheiten - Ziele der Raumordnung und Landesplanung

In der Stadt Warendorf mit den Wohnsiedlungsschwerpunkten Warendorf und Freckenhorst sowie den Ortsteilen Einen-Müssingen, Hoetmar, Milte leben derzeit (Stand 30.12. 1995) ~ 36.600 Einwohner auf einer Gesamtfläche von rd. 17.608 ha.

Der Siedlungsbereich von Warendorf wird geprägt durch einen nördlichen und einen südlichen Stadtbereich, getrennt durch die Emsniederung.
Die gewerblichen Standorte befinden sich vorwiegend im südlichen Stadtbereich - im Zuge der B 64.
Die Wohnsiedlungsbereiche sind auf beide Stadtbereiche verteilt.
Das Hauptverkehrsgerüst der überörtlichen Straßen wird gebildet durch die B 64 sowie die B 475.

Nach dem Entwurf des Gebietsentwicklungsplanes von 1994 sind folgende Festlegungen hervorzuheben:

- Ortsumgehung der B 64 n südlich von Warendorf
- Wohnsiedlungsbereiche mit Entwicklungsmöglichkeiten sowohl im Norden als auch im Süden der Stadt
- Gewerbliche/industrielle Siedlungsbereiche im Westen und Osten der Stadt (im Zuge der B 64)
- Freizeit- und Erholungsbereiche im Zuge des Emstales, welches den mittleren Stadtbereich prägt.

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden durch die Aufstellung dieses Bebauungsplanes beachtet.
Die erforderlichen Anträge auf Änderung der Grenzen des geplanten Naturschutzgebietes "Emsaue" sowie des vorhandenen Landschaftsschutzgebietes "Emstal" sind bei der Bezirksregierung Münster, Obere Naturschutzbehörde, gestellt.

3.2 Vorhandene Nutzungen - wirksame Darstellung des Flächennutzungsplanes

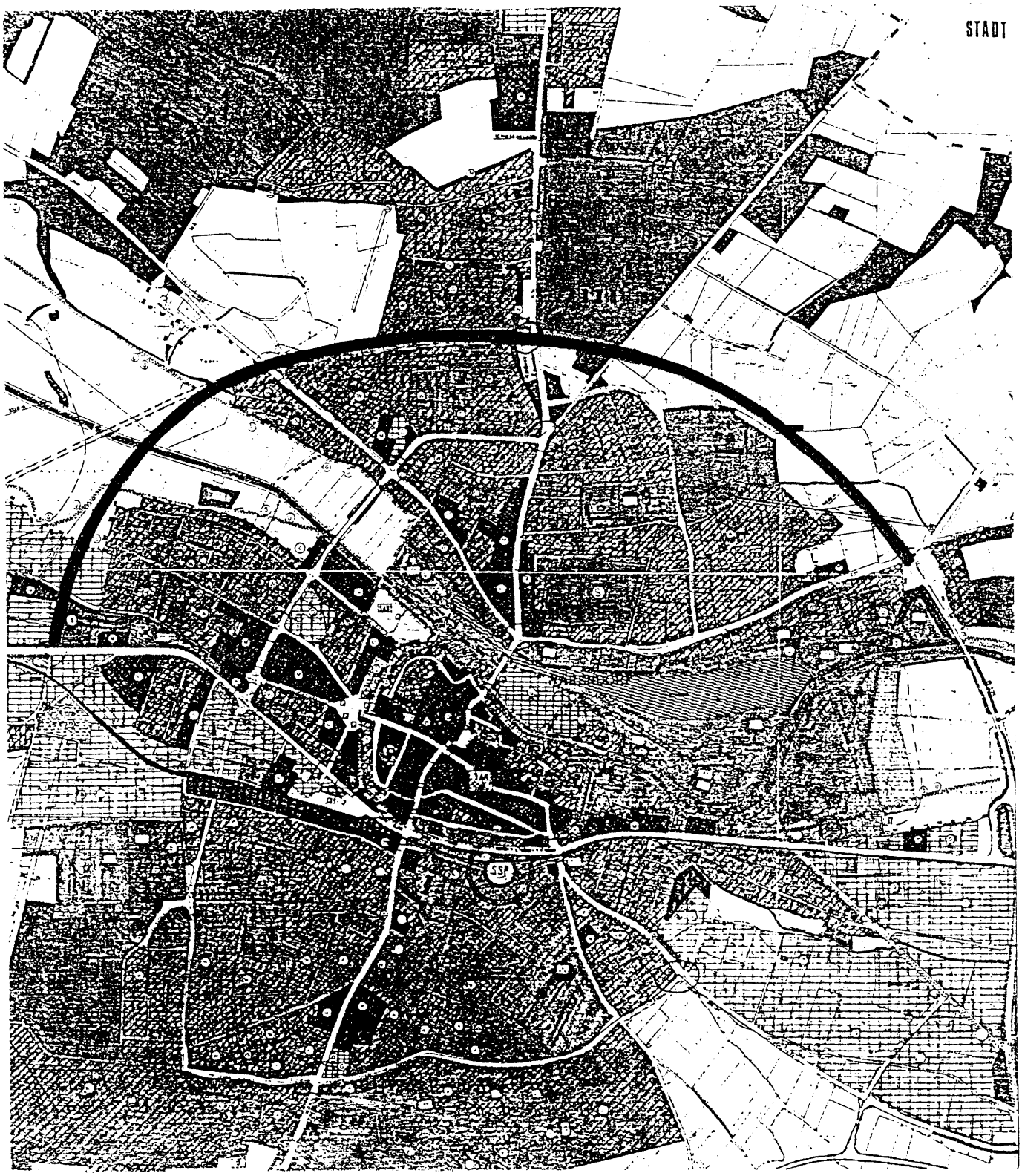
Der Flächennutzungsplan der Stadt Warendorf in seiner wirksamen Fassung (einschließlich der 1. Änderung) sieht die Darstellung eines innerörtlichen Hauptverkehrszuges -beginnend an der B 64 im Westen bis hin zum Anschluß an die B 475 im Osten vor; hier ist die ursprüngliche Trassierung einer Nordumgehung der B 64 Ausgangspunkt der weiteren Planungsüberlegungen. Mit der 1. Änderung des FNP im Jahre 1982 ist als Ergänzung des verbindenden Stadtstraßennetzes eine Trasse als Verbindung zwischen der B 64 und der Milter Straße in Weiterführung der Waterstroate über den Hellegraben und die Emsniederung bis hin zum Anschluß an die nördliche Stadtstraße - ehemals freigehaltene Trasse der Nordumgehung B 64 - dargestellt worden (siehe Erläuterungsbericht zur 1. Änderung des FNP).

Hinsichtlich der im Flächennutzungsplan dargestellten und teilweise bereits realisierten Siedlungsentwicklung ist insoweit die Trasse eines innerörtlichen Hauptverkehrszuges bereits freigehalten worden; die Siedlungsentwicklung wurde darauf ausgerichtet.

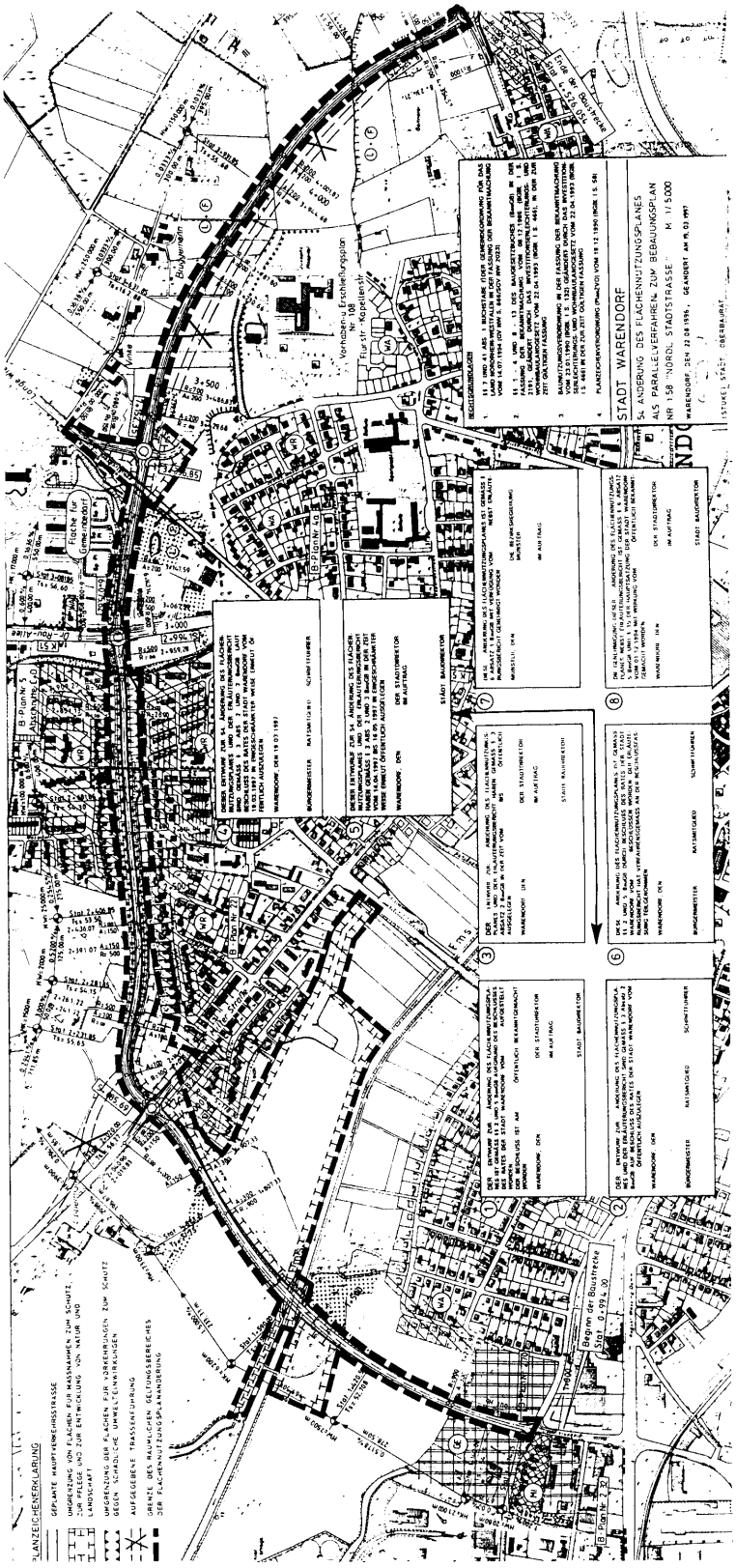
Unter Berücksichtigung des inzwischen konkretisierten Trassenverlaufs einschl. der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird der Flächennutzungsplan mit der 54. Änderung im Parallelverfahren geändert.

Die Flächen der vorgesehenen Trasse der nördlichen Stadtstraße werden derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt; eine detaillierte Nutzungsbeschreibung nimmt der zu diesem Bebauungsplan erarbeitete landschaftspflegerische Begleitplan vor (s. Anlagenverzeichnis).

Auszug wirksamer Flächennutzungsplan:



Entwurf 54. Änderung des Flächennutzungsplanes:



3.3 Planungsleitlinien - Planungserfordernis - Städtebauliche Zielsetzungen

3.3.1 Planungsleitlinien

Der Aufstellung des Bebauungsplanes liegen zunächst folgende allgemeine Planungsleitlinien zugrunde:

1. Geordnete städtebauliche Entwicklung

   Das Ziel einer geordneten städtebaulichen Entwicklung soll dadurch erreicht werden, daß Bauflächen und Verkehrsanlagen an geeigneten Standorten ausgewiesen werden, die einen weitestgehenden Ausgleich aller wesentlichen öffentlichen und privaten Belange gewährleisten.

2. Belange der Wirtschaft

   Die Stadt wird Verkehrsanlagen und Bauflächen im Hinblick auf ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Arbeitsplatzangebot ausweisen, um so Wettbewerbs- und Standortvoraussetzungen der in der Stadt ansässigen Betriebe zu verbessern und ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten für die Ansiedlung neuer Betriebe zu schaffen. Dabei kommt der Bereitstellung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes eine besondere Bedeutung zu.

3. Belange der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung - u. a. Immissionsschutz -

   Lage der Verkehrsanlagen und Bauflächen für gewerbliche Nutzung in geschlossenen, eng umgrenzten Bereichen außerhalb der dicht besiedelten Ortslagen zum Schutz der Wohnbevölkerung in bebauten Ortslagen vor zusätzlichen Immissionen wie Verstärkung des Kraftfahrzeugverkehrs, Verkehrslärm, Abgase, gewerbliche Immissionen; Nachweise des Schutzes durch Gutachten - soweit erforderlich -, ggf. Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen. Bau einer nördlichen Stadtstraße als Entlastungsstraße für den Kernbereich mit dem Ziel der Verbesserung der Wohnqualität in den vorhandenen Siedlungsbereichen; Verbesserung der strukturellen Entwicklungsmöglichkeiten des Stadtkernes.

4. Belange der Landwirtschaft

Wesentliche Gesichtspunkte bei der Planung sind die Belange der Landwirtschaft und der Erhaltung der Existenz der landwirtschaftlichen Betriebe (vorrangig Familienbetriebe). Deshalb soll die Planung in engem Benehmen mit den Landwirtschaftsfachbehörden abgestimmt werden, um die Möglichkeiten einer zukünftigen Bewirtschaftung der von der Planung betroffenen Flächen zu sichern und wirtschaftliche Flächenzuschnitte zu ermöglichen. Dieses gilt insbesondere für die Eigentumsregelungen und die Untersuchung, in welchem Umfang Ersatzland bereitgestellt werden muß. Die Stadt strebt daher eine einvernehmliche Lösung mit der Landwirtschaft an. Der § 189 BauGB wird beachtet.

5. Sparsamer Umgang mit Grund und Boden

Es sollen Flächen nur im erforderlichen Umfang ausgewiesen werden; daraus folgt, daß eine Begrenzung auf die tatsächliche Verkehrsanlage sowie die genannten Randbereiche erfolgt.

6. Belange des Natur- und Landschaftsschutzes

a) Ausweisung der Flächen möglichst außerhalb ausgewiesener Landschaftsschutzgebiete

b) Für den unbestreitbaren Eingriff in die Natur und das Landschaftsbild sollen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden; hier sind insbesondere Pflanzflächen/Ausgleichsflächen in naturnaher Gestaltung an den Rändern der Trasse bzw. der Bauflächen vorzusehen.

c) Wahl einer Trassenvariante, die die Belange des Naturschutzes (Schutz vorhandener Biotopstrukturen des Grundwassers sowie Erhalt landschaftsprägender Elemente) bzw. die Trassenentscheidung unter diesen Gesichtspunkten berücksichtigt.

d) Berücksichtigung der §§ 8 und 8 a des BNatSchG (Eingriffsregelung) und abschließende Behandlung im Rahmen der Abwägung durch Aufstellung eines Begleitplanes unter Beachtung der vorgenannten gesetzlichen Grundlagen.

7. Belange der Versorgung mit Energie und Wasser sowie Abwasserentsorgung und Abwasserbeseitigung

Die schadlose Sammlung und Ableitung von Niederschlagswasser wird nachgewiesen und ggf. durch Retentionsanlagen sichergestellt; die entsprechenden Aussagen und nachweise sind der wassertechnischen Untersuchung zum Straßenbauentwurf (s. Anlage) zu entnehmen.

3.3.2 Planungserfordernis - Städtebauliche Zielsetzungen

Für die Stadt Warendorf ist im Jahre 1991 ein Verkehrsentwicklungsplan (Ingenieurplanung, Osnabrück) erstellt worden.
Auf dieser Grundlage ist der Straßenbauentwurf erstellt.

Das Planungserfordernis für die "Nördliche Stadtstraße" ist wie folgt beschrieben:

- Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

  Gemäß Verkehrsentwicklungsplan macht der Durchgangsverkehr *"im Straßennetz nördlich der Ems .... nur geringe Anteile aus. Er erreicht maximal 17,5 % am Stadtrand in der Sassenberger Straße* (Anmerk.: L 830, östlicher Stadtrand)."

  Die überwiegende Verkehrsbelastung in den Straßen des Warendorfer Nordens wird vom Quell- und Zielverkehr verursacht.
  Folgende Verkehrsbelastungen wurden 1989 im Rahmen der Erhebungen zum VEP festgestellt:

  - L 830 - Milter Str., westl. Gallitzinstr. 645 Kfz/h ≙ 7.100 Kfz/Tag
  - L 830 - Sassenberger Str., östl. Dreibrückenstr. 610 Kfz/h ≙ 6.700 Kfz/Tag
  - K 51 - Dr.-Rau-Allee, nördl. Gallitzinstr. 700 Kfz/h ≙ 7.700 Kfz/Tag
  - K 44 - Lange Wieske, nördl. Gallitzinstr. 350 Kfz/h ≙ 3.900 Kfz/Tag
  - Gallitzinstr. , Mittelwert 685 Kfz/h ≙ 7.500 Kfz/Tag
  - Dreibrückenstr., südl. Gallitzinstr. 660 Kfz/h ≙ 7.300 Kfz/Tag

Diese Verkehrsbelastungen stellen als solche bereits angesichts überwiegend von Wohnbebauung gesäumter Straßen eine erhebliche Belastung dar. Die geplanten zusätzlichen rd. 2.000 Einwohner im Norden der Stadt bedeuten eine Zunahme der vorhandenen Einwohner von rd. 6.300 um rd. 32 % auf 8.300 Einwohner. Insgesamt wird daraus eine rd. 30 %-ige Zunahme der Verkehrsbelastungen in diesem Straßennetz resultieren, d. h. es werden Verkehrsbelastungen von 9.000 bis 10.000 Kfz/Tag erreicht.

Das vorhandene Straßennetz ist insbesondere in den Knotenpunkten Gallitzinstraße / Andreasstraße / B 64 (Aug.-Wessing-Damm) sowie Dreibrückenstraße / L 830 (Sassenberger Str. - Milter Straße) nicht ausreichend leistungsfähig, um diese zusätzlichen Verkehrsmengen abzuwickeln.

- Raumordnerische Entwicklungsziele

  Die "Nördliche Stadtstraße" berücksichtigt die regionalen und überregionalen Belange, da die geplante Trasse neben der innerörtlichen Entlastungsfunktion auch der Verbesserung der Leistungsfähigkeit im klassifizierten Straßennetz und damit der Raumerschließung dient.

- Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

  Durch den Bau der "Nördlichen Stadtstraße" soll das vorhandene Gerüst der Hauptverkehrsstraßen durch eine weitere verkehrswichtige innerörtliche Straße ergänzt werden. Die Maßnahme ist in die Verkehrskonzeption (Verkehrsentwicklungsplan 1991) der Stadt Warendorf eingebettet, die gemäß politischer Willensbildung der Stadt Warendorf allen weiteren Entwicklungen zugrundezulegen ist.

  Die Stadt Warendorf strebt mit dem Bau der "Nördlichen Stadtstraße" folgende Ziele an:

  - Entlastung des stark von Wohnnutzung geprägten Straßennetzes im Norden der Stadt
  - Verkehrsentmischung zwischen Durchgangsverkehr und Quell-/Zielverkehr einerseits (Ziel: Abwicklung weitgehend über die "Nördliche Stadtstraße") und Binnenverkehr andererseits (Ziel: Abwicklung über die vorhandenen Straßen)
  - Ausbau und Ergänzung des innerstädtischen Verkehrsgerüstes, um die geplan-

ten städtebaulichen Entwicklungen (Einwohnerzuwachs im Norden der Stadt um rd. 32 %) realisieren zu können. Dabei ist angesichts der starken Verkehrsbeziehungen zwischen Warendorf und Münster eine zweite Emsquerung im Westen der Stadt erforderlich, da insbesondere der Knotenpunkt Andreasstraße / Aug.-Wessing-Damm (B 64) im Zuge der vorhandenen sog. "innerstädtischen Hauptverkehrsstraße" bereits heute in den Spitzenstunden am Rande der Leistungsfähigkeit ist.

- Anbindung des Nordens an das übergeordnete Verkehrsnetz der Bundes- und Landesstraßen unter weitgehender Vermeidung von Straßenzügen mit starker Wohnnutzung.

- <u>Einbindung in die gesamtstädtische Entwicklungssituation einschl. der künftig angestrebten Entwicklung</u>

  Von der bestehenden Entwicklungssituation ausgehend, besonders im Norden der Stadt, ist zunächst einmal herauszustellen, daß Warendorf Sitz vieler überregionaler Einrichtungen ist, die fast ausschließlich ihren Sitz im Norden der Stadt haben.

  Zu nennen sind:

  Deula, Sportschule der Bundeswehr, Deutsche Reiterliche Vereinigung, Deutsches Olympiade Komitee für Reiterei, Landgestüt NW, im Bereich des Sondergebietes "Reiten" größere private Reitanlagen mit Reithallen und Stallungen.

  Für das Planungserfordernis ist auszuführen:

  1. Viele große jährlich wiederkehrende Veranstaltungen werden von den vorgenannten Einrichtungen durchgeführt (z. B. Hengstparaden, Bundeschampionate der Deutschen Reiterei, Großveranstaltungen der Sportschule der BW (CISM).
  2. Eine Vielzahl von weiteren Großveranstaltungen verschiedener Art werden von fremden Benutzern durchgeführt (Deutsche Meisterschaft Schwimmen, DLRG Europapokal, Sport- und Reitwettkämpfe versch. Art, Kulturveranstaltungen).
  3. Warendorf ist in Deutschland als "Stadt des Pferdes" bekannt und als Zentrum der Deutschen Reiterei sowie als Stadt mit nationalen und internationalen Sportveranstaltungen akzeptiert.

Für den Tourismus sind alle diese Einrichtungen von grundlegender Bedeutung.

600 - 700 Besucherbusse fahren pro Jahr mit Tagestouristen Warendorf an, um die Sporteinrichtungen und die historische Altstadt zu besichtigen.
Diese Besucherbusse kommen zusätzlich zu den vielen Teilnehmern und Zuschauern der in Punkt 1 und 2 genannten Veranstaltungen.

Mit Sicherheit kommen weit über 200.000 Personen aufgrund der in den Punkten 1 - 3 genannten Anlässe aus der Region, aus dem gesamten Bundesgebiet und aus dem Ausland nach Warendorf.

Die geplante "Nördliche Stadtstraße" würde bewirken, daß fast der gesamte hierdurch entstehende Verkehr über die B 64 und von dort über die Ostumgehung bzw. von Sassenberg kommend direkt über diese geplante Straßenverbindung an die Sportzentren und damit dem Veranstaltungsort geführt werden könnte.

Da sich aber die städtebauliche Entwicklung Warendorfs zum einen aufgrund der ortsnahen Linienführung der B 64 n im Süden und zum anderen aufgrund des Wassergewinnungsgebietes im Osten (Wasserwerk Vohren) im wesentlichen im Norden der Stadt konzentrieren wird, ist die planungsrechtliche Absicherung der gesamten Trasse der “Nördlichen Stadtstraße” einschließlich Emsüberquerung von großer Bedeutung, um mittel- und langfristige Stadtentwicklungen gemäß Ausweisungen im Entwurf zum Gebietsentwicklungsplan und im Flächennutzungsplan nicht zu blockieren.

Schon heute zeigt sich bei den bestehenden und z. T. expandierenden Einrichtungen im Norden der Stadt sowie aufgrund der Einwohnerzahl von ca. 8.000 Personen im nördlichen Stadtgebiet, daß die bestehende straßenbauliche Infrastruktur stark ausgelastet ist. Der Bau der Nördlichen Stadtstraße ist somit im Hinblick auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung unter Abwägung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, der Wirtschaft sowie der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung erforderlich.

- Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

  Durch den Bau der "Nördlichen Stadtstraße" wird in erster Linie eine Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastungen der Wohnbevölkerung in den durch die "Nördliche Stadtstraße" entlasteten Straßen erwartet. In den vorhandenen Straßen sind aktive Schutzmaßnahmen (Bau von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen) entweder technisch / wirtschaftlich oder städtebaulich nicht realisierbar. Die geplante "Nördliche Stadtstraße" kann aufgrund der im Trassenverlauf zur Verfügung stehenden Flächen überall dort, wo unzumutbare Lärmimmissionen gemäß Bundes-Immissions-Schutz-Gesetz (16. BImSchV) erwartet werden, mit aktiven Lärmschutzeinrichtungen (Lärmschutzwälle) ausgestattet werden. Gemäß Unterlage "Schalltechnische Beurteilung" wird für die gesamte betroffene Bebauung ein ausreichender aktiver Lärmschutz erreicht.

- Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

  Die Linienführung ist durch die möglichen, verkehrlich sinnvollen Anbindepunkte an das übergeordnete Straßennetz im Westen und Osten und die von Bebauung freigehaltene Parzelle zwischen L 830 - Milter Straße und K 51 - Dr.-Rau-Allee weitgehend vorgegeben.

  Alternativen gab es im Bereich zwischen B 64 und L 830. In den ursprünglichen Konzeptionen als "Nordumgehung B 64" war eine rd. 1 km weiter westlich gelegene Anbindung an die B 64 vorgesehen. Neben der für die angestrebte Zweckbestimmung der "Nördlichen Stadtstraße" (Abwicklung innerstädtischer Verkehre) verkehrstechnisch ungeeigneten Verknüpfung mit dem Hauptverkehrsstraßengerüst hatte diese Linienführung auch durch die diagonale Zerschneidung der Emsauen unter Beeinträchtigung vorhandener Ems-Altarme erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zur Folge. Die jetzt gewählte Linienführung kreuzt die Emsaue nahezu senkrecht und beansprucht damit die geringstmöglichen Flächen, dabei wurde noch eine unter schalltechnischen Aspekten möglichst nahe an die bebauten Bereiche gelegte Trassenführung gewählt, so daß die von der freien Landschaft abgeschnittenen Landschaftsteile ebenfalls minimiert wurden. Eine zwischenzeitlich diskutierte Variante mit rd. 100 m weiter westlich gelegener Kreuzung der Ems (Ziel: Schonung eines Pappelwäldchens) wurde wieder aufgegeben, da der Schutz des Pappelwäldchens gegenüber den Nachteilen der Beeinträchtigung der Ems-Altarme und Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen nicht genug Vorteile bot.

Das Brückenbauwerk über die Ems wurde unter den Aspekten "Hochwasserabfluß" und "Beeinträchtigung des Landschaftsbildes" in Varianten untersucht und optimiert. Ergebnis war eine an die Ausbildung der vorhandenen Andre-Marie-Brücke (rd. 700 m weiter östlich gelegen) angelehnte Gestaltung mit einer lichten Weite von rd. 100 m und einer niedrigen Gradiente.

Der Verknüpfungspunkt mit der L 830 - Milter Straße wurde aus verkehrlichen Gründen so dicht wie möglich an den Ortseingangsbereich gelegt, wobei die tatsächlich mögliche Heranrückung durch die schalltechnischen Erfordernisse begrenzt wurde.

Im Abschnitt zwischen L 830 - Milter Straße und K 51 Dr.-Rau-Allee war die Trasse durch die vorhandene, nicht bebaute Parzelle weitgehend vorgegeben. In diesem Abschnitt wurde aus schalltechnischen Gründen die Trasse rd. 1 m unter vorhandenes Geländeniveau gelegt, um so mit dem dabei gewonnenen Boden aktiven Lärmschutz in Form von beidseitigen Lärmschutzwällen realisieren zu können.

Im Abschnitt zwischen K 51 - Dr.-Rau-Allee und K 44 - Lange Wieske wurde die ursprüngliche Konzeption südlich des Geländes der Bundeswehr-Sportschule aufgrund der damit verbundenen Eingriffe in ein parkähnliches Wäldchen aufgegeben. Die Trasse wird jetzt weitgehend auf Gelände der Bundeswehr geführt, hier ist kein wertvoller Gehölzbestand gefährdet, lediglich der vorhandene Sicht- und Lärmschutzwall wird verdrängt und neu hergestellt.

Im Abschnitt zwischen K 44 - Lange Wieske und B 475 / L 830 - Sassenberger Straße wurde die Trasse unter Beachtung der Schallschutzaspekte des südlich gelegenen Krankenhauses und der nördlich gelegenen Wohnbebauung so gelegt, daß beiderseits auch ohne Lärmschutzmaßnahmen eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV gewährleistet ist. Die ursprünglich vorgesehene Anbindung des Krankenhauses über die Flurstraße wurde aufgegeben, um eine direkte Anbindung an das weiterführende Verkehrsnetz zu bekommen und eine Belastung des Siedlungsbereiches zu vermeiden.
Das Ende der Trasse wird durch die verkehrstechnisch erforderlich Verknüpfung an der vorhandenen Einmündung B 475 / L 830 - Sassenberger Straße bestimmt.

Der vorgesehene Radweg wird auf der stadteinwärts gelegene Seite der "Nördlichen Stadtstraße" gelegt, da bei dieser Lage die geringste Anzahl erforderlicher Kreuzungen der "Nördlichen Stadtstraße" erwartet wird.
Aufgrund der starken Frequentierung wird die vorhandene Rad-/Gehwegverbindung zwischen Velsener Weg und Gallitzinstraße in Form einer Radfahrer-/Fußgängerbrücke über die "Nördliche Stadtstraße" geführt.

Die Verkehrsbelastung der "Nördlichen Stadtstraße" wurde im "Verkehrsentwicklungsplan" der Stadt Warendorf (1991) errechnet. Für den vorliegenden Entwurf wird der Netzfall 2 zugrundegelegt, da dieser den Netzfall mit der maximalen Verkehrsbelastung darstellt und damit ausreichende Dimensionierung aller Einrichtungen gewährleistet. Zur Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsmengenentwicklung, die gerade im Norden von Warendorf aufgrund der geplanten Wohnbauflächenentwicklungen stärker als im allgemeinen Durchschnitt sein wird, werden die auf Verkehrszählungen aus dem Jahre 1989 basierenden Verkehrsbelastungen um 30 % erhöht. Die Hochrechnung der im VEP angegeben Verkehrsmengen in [Kfz/Spitzenstunde] auf den DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) erfolgt gem. VEP mit dem Faktor 11
Damit ergeben für das Jahr 2010 folgende Prognosebelastungen für die Abschnitte der "Nördlichen Stadtstraße":

Münsterweg - L 830 Milter Str.	12.155 Kfz / Tag
L 830 Milter Str. - K 51 Dr.-Rau-Allee	12.870 Kfz / Tag
K 51 Dr.-Rau-Allee - K 44 Lange Wieske	15.590 Kfz / Tag
K 44 Lange Wieske - B 475 / L 830	12.155 Kfz / Tag

Für die aufgrund erheblicher baulicher Veränderungen oder erheblicher Zunahme der Verkehrsbelastungen zu berücksichtigenden gekreuzten Straßen ergeben sich folgende Prognosebelastungen:

L 830 Milter Str. - auswärts	6.720 Kfz / Tag
L 830 Milter Str. - einwärts	6.580 Kfz / Tag
K 51 Dr.-Rau-Allee - auswärts	8.440 Kfz / Tag
K 51 Dr.-Rau-Allee - einwärts	12.590 Kfz / Tag
K 44 Lange Wieske - auswärts	5.580 Kfz / Tag

Bezüglich einer Radwegeverbindung des Siedlungsbereiches Gröblingen (nördlich der Nördlichen Stadtstraße) ist festzustellen:

Eine Fahrradquerung der Nördlichen Stadtstraße ist im Rahmen der Entwurfsbearbeitung und der Beratungen des Fachausschusses diskutiert und abgelehnt worden. Die offizielle Rad- und Fußweganbindung Gröblingen-Stadt führt heute entweder über Lange Wieske oder B 475. Die Verbindung über das Krankenhausgelände ist lediglich ein inoffizieller "Trampelpfad", der keine öffentliche Verkehrsfläche darstellt und jederzeit durch Maßnahmen der jeweiligen Grundstückseigentümer unterbunden werden kann. Eine Querung der Nördlichen Stadtstraße in diesem Bereich würde also nur Sinn machen, wenn auch eine entsprechende Weiterführung in beiden Richtungen gesichert werden könnte. Die Möglichkeiten dazu sind im Rahmen des B-Plans nicht gegeben. Die vorhandenen Verbindungen über Lange Wieske und B 475 werden aufrechterhalten, es tritt also keine Verschlechterung ein.

- Verhältnis zur Planung der B 64n

  Entsprechend den Aussagen des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt vom Dezember 1991 sowie der Resolution des Rates zum Bundesfernstraßenbedarfsplan und Landesstraßenbedarfsplan NW vom Oktober 1992 fordert der Rat der Stadt Warendorf unverändert den Neubau von Ortsumgehungen für Warendorf (B 64 n) und Freckenhorst (L 547 n).
  Das Beibehalten der innerörtlichen Trassenführung der B 64 ist nicht vertretbar, da die bestehende Situation mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr vom 14.000 bis 15.000 Kraftfahrzeugen in einem innerstädtischen Umfeld mit überwiegender Wohn- und Geschäftsnutzung als unverträglich angesehen wird.

Die bestehende Bundesstraße stellt durch ihre Lage im städtischen Zusammenhang mit ihrer großen Verkehrsbelastung eine städtebauliche Zäsur mit starker Trennwirkung dar, die durch den gegebenen verkehrsgerechten Ausbau noch verstärkt wird. Sie bildet eine Barriere für den innerörtlichen Querverkehr und hat geringe Aufenthaltsqualität.

Demgegenüber soll am südlichen Ortsrand Warendorfs eine leistungsfähige Umgehungsstraße realisiert werden, die für heutige und zukünftige Verkehrsmengen ausreichend dimensioniert ist. Diese entlastet nicht nur das Stadtzentrum, sondern auch die durch Wohngebiete verlaufenden Hauptverkehrsadern Reichenbacher Straße und Im Grünen Grund. Die Südtangente bietet durch die Anordnung von Erdwällen einen aktiven Lärmschutz, der im innerstädtischen Zusammenhang nicht möglich ist.
Insoweit ist hinsichtlich der Planungen der Nördlichen Stadtstraße und der B 64n zu differenzieren hinsichtlich der Belange des innerörtlichen und des überörtlichen Verkehrs. Beiden ist allerdings gemeinsam, daß damit eine wesentliche Entlastung der Innenstadt (s.o.) bewirkt werden soll. Nach dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt und den damit verbundenen städtebaulichen Zielsetzungen sind beide Straßenbaumaßnahmen von Bedeutung und für die künftige städtebauliche Entwicklung der Stadt unverzichtbar.

- Erfordernis der Inanspruchnahme des bestehenden Landschaftsschutzgebietes

Die Trasse der geplanten "Nördlichen Stadtstraße", die als innerstädtische Verkehrsstraße zu klassifizieren ist und zu deren planungsrechtlicher Absicherung der Bebauungsplan Nr. 1.58 z. Z. das Aufstellungsverfahren durchläuft, soll einschließlich der zugehörigen Böschungsflächen aus dem Geltungsbereich des geplanten Naturschutzgebietes bzw. der Zielkulisse ausgeschlossen werden. Die Baumaßnahme wäre gemäß der Verordnung über das Naturschutzgebiet nicht zulässig bzw. bedürfte einer Einzelzulassung. Der entsprechende Antrag liegt den zuständigen Behörden vor.

Des weiteren wurde von der Stadt Warendorf der Antrag gestellt, das Landschaftsschutzgebiet "Emstal" im Bereich der Trasse der "Nördlichen Stadtstraße" einschließlich der zugehörigen Böschungsflächen aufzuheben.

Da sich die städtebauliche Entwicklung Warendorfs zum einen aufgrund der ortsnahen Linienführung der B 64 n im Süden und zum anderen aufgrund des Wassergewinnungsgebietes im Osten (Wasserwerk Vohren) im wesentlichen im Norden der Stadt konzentrieren wird, ist die planungsrechtliche Absicherung der gesamten Trasse der "Nördlichen Stadtstraße" einschließlich Emsüberquerung von großer Bedeutung, um mittel- und langfristige Stadtentwicklungen gemäß Ausweisungen im Entwurf zum

Gebietsentwicklungsplan und im Flächennutzungsplan nicht zu blockieren (siehe die Ausführungen oben).

Schon heute zeigt sich bei den bestehenden und z. T. expandierenden Einrichtungen im Norden der Stadt sowie aufgrund der Einwohnerzahl von ca. 8.000 Personen im nördlichen Stadtgebiet, daß die bestehende straßenbauliche Infrastruktur stark ausgelastet ist. Der Bau der Nördlichen Stadtstraße ist somit im Hinblick auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung unter Abwägung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, der Wirtschaft sowie der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung erforderlich.

Die erforderlichen ökologischen Kompensationsmaßnahmen, die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1.58 ermittelt und festgesetzt worden sind, werden seitens der Stadt durchgeführt und gewährleisten eine umfassende Kompensation der zu erwartenden Eingriffe. Da unter Hinweis auf die Ausführungen zur Trassenwahl (s.o.) eine alternative Trassenführung nicht zur Verfügung steht (s. auch die Ausführungen im landschaftspflegerischen Begleitplan) ist die Teil-Aufhebung des Landschaftsschutzgebietes im Bereich der Trasse der Nördlichen Stadtstraße unverzichtbar, gleichwohl mit den Belangen des Landschaftsschutzes aber ausweislich der durchgeführten Untersuchungen vereinbar.

Diese o.g. Planungsleitlinien sowie die Darlegungen zum Planungserfordernis führen im Ergebnis unter Beachtung der Vorgaben des wirksamen Flächennutzungsplanes einschl. der 54. Änderung zu der Festlegung der Trasse, da damit die nach § 1 (5) BauGB zu berücksichtigenden Belange zu einem sachgerechten Abwägungsergebnis geführt werden können.

Unter Berücksichtigung dieser Planungsleitlinien und des voranstehend beschriebenen Planungserfordernisses einschl. Beschreibung der Trassenwahl sowie Betrachtung von Alternativen sind die nachfolgend beschriebenen und begründeten Festsetzungen des Bebauungsplanes getroffen worden.

3.4 Festsetzungen des Bebauungsplanes

Die Trassierungselemente, der Regelquerschnitt sowie die Aussagen zu den Knotenpunkten sind dem anliegenden Erläuterungsbericht zum Straßenbauentwurf zu entnehmen.
Für die Trasse der Nördlichen Stadtstraße ist ein Mindest-Querschnitt von 21,0 m mit folgenden Merkmalen vorgesehen:

Pflanzstreifen	2,00 m	
Grunderwerbsstreifen	0,60 m	
Mulde	2,00 m	
Bankett	1,00 m	
Fahrbahn	6,50 m	
Bankett	1,00 m	
Mulde	2,00 m	
Bankett	0,50 m	
komb. Beidrichtungs-Rad-/Gehweg	2,30 m	
Bankett	0,50 m	
Grunderwerbsstreifen	0,60 m	
Pflanzstreifen	2,00 m	
Verkehrsraum gesamt:	21,00 m	(Regelquerschnitt)

Hinzu kommen, je nach Trassenverlauf, Böschungen zum Ausgleich des Höhenunterschiedes zwischen Straße und Gelände, Flächen für aktive Lärmschutzmaßnahmen sowie Aufweitungen in Knotenpunktsbereichen.
In den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes wird ein Verkehrsraum festgesetzt, der auf Grundlage eines straßenbautechnischen Konzeptes (Achsberechnung und Gradientenfestlegung) erstellt wurde.

Der Bebauungsplan setzt insgesamt nur den künftigen öffentlichen Verkehrsraum (= öffentliche Verkehrsfläche) ohne Differenzierung fest. Im Planentwurf sind allerdings - ohne endgültige Verbindlichkeit - die wesentlichen Entwurfsmerkmale nachrichtlich dargestellt, zum besseren Planverständnis.

Darüber hinaus setzt der Bebauungsplan durch Planzeichen die erforderlichen Lärmschutzwälle/-wände sowie Maßnahmenflächen für Naturschutzzwecke als der Verkehrsanlage zugeordnete Flächeninanspruchnahmen fest.
Dieses Erfordernis ergibt sich aus der Berücksichtigung der Belange des Immissionsschutzes und des Naturschutzes.
Alle Details sind den Straßenbauentwurfsunterlagen in der Anlage zu entnehmen.

Im Bereich der Knotenpunkte mit der L 830, K 51, K 44 und B 475 / L 830 sind die erforderlichen Verkehrsflächen für Knotenpunktlösungen als Kreisverkehrsplätze durch entsprechende Aufweitung des Verkehrsraums enthalten. Die erforderlichen Detailpläne im Maßstab 1: 200/ 1: 250 werden vor Beginn der Straßenbaumaßnahme den Straßenbaulastträgern zur weiteren Abstimmung vorgelegt.

Der Bebauungsplanentwurf regelt zudem die Anbindung des südlich der Trasse gelegenen Krankenhauses einschl. der Aufhebung von Teilen der Straße Lange Wieske in diesem Bereich.

4. Ver- und Entsorgung

Die Oberflächenentwässerung ist Aufgabe der Stadt Warendorf und wird von ihr sichergestellt.

Aufgrund des sandigen Untergrundes ist eine weitgehende Versickerung des von der Straße anfallenden Oberflächenwassers möglich (Ausnahme: Altlastbereich).
Hinsichtlich der Verkehrsanlage ist im Rahmen der Entwurfsbearbeitung Straßenbau ein gesonderter wasserwirtschaftlicher Entwurf erstellt, der die gesetzlichen Anforderungen berücksichtigt. Dieses ist bereits mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.
Nach dem Stand der Entwurfsbearbeitung kann das anfallende Oberflächenwasser der Verkehrsanlage über die geplanten Entwässerungsanlagen schadlos den vorhandenen Vorflutern zugeführt bzw. versickert werden. Zusätzliche Retentionsanlagen sind danach nicht erforderlich. Die Anforderungen des Landeswassergesetzes §§ 87, 97, 99 und 113 sowie § 31 Wasserhaushaltsgesetz werden beachtet.

Mit allen Versorgungsträgern ist darüber hinaus bereits eine Vorabstimmung -im Rahmen des Verfahrens gemäß § 4(1) BauGB- vorgenommen worden.
Die dort gegebenen Hinweise sind in die Entwurfsbearbeitung eingeflossen. Vorhandene Ver- und Entsorgungsanlagen wie Leitungen sind in die Planzeichnung übernommen bzw. im Straßenbauentwurf und der Entwässerungsplanung berücksichtigt worden. Eine weitere Abstimmung mit den Versorgungsträgern ist vorgesehen; dieses schließt eine umfangreiche Koordination aller Bauarbeiten ein.
Im Abschnitt Teilpläne 2 und 3 berücksichtigt das Planungskonzept ergänzend die Entwässerung künftig geplanter Baugebiete durch Anlage eines Grabens.
Die diesbezüglich mit den Entsorgungsbetrieben Abwasser der Stadt Warendorf geführten Abstimmungen und diesbezüglichen Vorgaben sind in Planzeichnung bzw. in die Wasserwirtschaftliche Planung umgesetzt worden.

5. Bodenfunde

Soweit im Rahmen der Baumaßnahmen archäologische Bodenfunde getätigt werden, ist die Stadt Warendorf zu benachrichtigen, die entsprechend den gesetzlichen Anforderungen die zuständigen Fachbehörden einschalten wird.

Seitens des Westfälischen Museums für Archäologie werden folgende Hinweise und Anregungen für die Planung gegeben:

Durch die Planung ist die sog. Stadtlandwehr von Warendorf betroffen.

Es ist seitens der Stadt festzustellen, daß eine Realisierung der Planung ohne Beeinträchtigung und tlw. Beseitigung des Bodendenkmals nicht möglich ist, da alternative Trassenführungen nicht zur Verfügung stehen.
Die diesbezüglichen Anforderungen des Westf. Museums für Archäologie werden wie folgt berücksichtigt:

1. Die Baumaßnahme wird so geplant, daß die Beeinträchtigung des Bodendenkmals so gering wie möglich gehalten wird.

2. Die Teile des Bodendenkmals, die von der Baumaßnahme zwingend betroffen sind, werden vor Baubeginn archäologisch untersucht. Die Kosten für diese Untersuchung (Maschinenkosten) werden vom Verursacher getragen, zumal die Beseitigung des Bodendenkmals im Rahmen der Baumaßnahme ohnehin anfallen müßte. Die Kosten für die notwendigen Dokumentationsarbeiten wie auch die Beaufsichtigung der Erdarbeiten und die Durchführung der Dokumentation könnten vom Westf. Museum für Archäologie übernommen werden. Einzelheiten der Abwicklung werden möglichst frühzeitig in gemeinsamen Gesprächen geklärt werden.

3. Der Beginn der Baumaßnahme wird dem Westf. Museum für Archäologie möglichst frühzeitig, spätestens jedoch 6 Wochen vor Baubeginn mitgeteilt.

4. Das Gelände wird dem Westf. Museum für Archäologie für die Dauer der Untersuchungen kostenlos überlassen.

Folgende ergänzenden Auflagen werden beachtet:

1. Dem Westf. Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege (Tel. 0251/2105-252) oder der Stadt als Untere Denkmalbehörde sind Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) unverzüglich zu melden. Ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden (§§ 15 und 16 DSchG).
2. Dem Amt für Bodendenkmalpflege oder seinen Beauftragten ist das Betreten der betroffenen Grundstücke zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 19 DSchG NRW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.
3. Erste Erdbewegungen werden rechtzeitig (ca. 14 Tage vor Beginn) dem Amt für Bodendenkmalpflege, Bröderichweg 35, 48159 Münster, schriftlich mitgeteilt.

6. Grünordnung / Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Straßenbauvorhaben "Nördliche Stadtstraße" soll über die Bauleitplanung realisiert werden; auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach Straßenrecht wird verzichtet. Der B-Plan wird damit einen entsprechenden Planfeststellungsbeschluß für Straßenbauvorhaben nach § 17 Abs. 3 FStrG ersetzen. Hieraus ergibt sich, daß der Bebauungsplan alle gesetzlichen Anforderungen der sog. Eingriffsregelung gemäß § 8 BNatSchG einschließlich der erforderlichen Vorkehrungen zur Vermeidung sowie der Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und ggf. Ersatzmaßnahmen) abschließend und konkret zu regeln hat.
Für den Bau der Nördlichen Stadtstraße wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, der die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benennt.

Dieser Begleitplan ist Anlage-Bestandteil der Planbegründung gemäß § 9 (8) BauGB. Er beinhaltet eine Beschreibung des Zustandes der derzeit vorhandenen Gegebenheiten. Die vorhandenen Biotoptypen wurden erfaßt, abgegrenzt und nach einem Bewertungsrahmen bewertet.

Des weiteren wurden die voraussichtlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbauvorhabens auf die vorhandenen Funktionen und Werte des Naturhaushaltes sowie des Landschaftsbildes (Versiegelungsaspekte, Zerschneidungsschäden, Auswirkungen auf die bewerteten Biotoptypen sowie auf Boden, Wasser, Luft und Tierwelt) bewertet.

Aufbauend darauf, welche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch das geplante Straßenbauvorhaben zu erwarten sein werden, ist ferner dargelegt worden, welche Vorkehrungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen vorgesehen sind, welche unvermeidbaren Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können und welche nichtausgleichbaren Beeinträchtigungen ersetzt werden müssen. Hierzu werden entsprechende Flächen nach Vorgabe aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan im Bebauungsplan abgesichert; die auf diesen Flächen zu realisierenden Kompensationsmaßnahmen sind damit durch Übernahme in den Bebauungsplan verbindlich.

Die Planzeichnung regelt, daß diese Flächen nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes zu realisieren sind.

Der Zusammenhang zwischen der Erfassung und Bewertung von Natur- und Landschaft, den Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie den im B-Plan dargestellten / festgesetzten "Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" fand entsprechende Anwendung. Die Flächen sind ausreichend groß bemessen (Bilanzierung des Eingriffs); Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen werden konkret benannt. Ergebnis der Eingriffsbilanzierung ist, nach entsprechender Abstimmung mit den Fachbehörden, daß durch die Maßnahmen ein Ausgleich der mit diesem Bauleitplan bewirkten Eingriffe möglich ist und keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zurückbleiben. Durch die in Folge der Abwägung der Stellungnahmen des Kreises und des Staatlichen Umweltamtes zur 1. Auslegung zusätzlich ausgewiesenen Ersatzflächen wird diese Bewertung zusätzlich unterstrichen.

Die zusätzlich ausgewiesenen Ersatzmaßnahmen im Bereich der Emsaue (siehe landschaftspflegerischer Begleitplan sowie Ausführungen unter Punkt 1 dieser Begründung) vervollständigen die Maßnahmenkonzeption insbesondere bezüglich der Eingriffe durch Querung der Ems und schaffen Ersatz für den Eingriff in vorhandenen Waldbestand.

Zur Ems-Aue wird ergänzend festgestellt:

Voranzustellen ist, daß das Verfahren zur Aufstellung eines Ems-Auen-Schutzkonzeptes nicht abgeschlossen ist, ein solches ist bisher lediglich geplant. Im übrigen sind im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes umfangreiche Aussagen zur Emsquerung, zu den möglichen Eingriffen sowie zum Ausgleich dieser Eingriffe vorgenommen worden. Herauszustellen ist, daß die Stadt Warendorf hier eine Planung betreibt, die auf den wirksamen Flächennutzungsplan zurückgeht, d. h. dort ist bereits eine Querung der Emsaue behördenwirksam - auch unter Beteiligung des Staatlichen Umweltamtes Münster - abgestimmt. Diese abgestimmte Planung wird nunmehr durch Aufstellung dieses Bebauungsplanes bzw. des parallel geänderten Flächennutzungsplanes konkretisiert, es werden aber bezüglich der Emsquerung keine neuen oder gar wesentlich geänderten Sachverhalte in diese Planung eingestellt. Insoweit geht die Stadt davon aus, daß, wie schon vor einigen Jahren behörden-

wirksam abgestimmt, die Planung dieser Straße mit Querung der Ems, weiterhin auch die Zustimmung der beteiligten Fachbehörden findet.
Letztlich ist festzustellen, daß die Auswirkungen der Emsquerung nicht auf ein Ems-Auen-Schutzkonzept abzustellen waren oder sind, da es ein solches nicht gibt. Gleichwohl ist im landschaftspflegerischen Begleitplan die Emsquerung Gegenstand umfangreicher Untersuchungen gewesen, bis hin zu alternativen Konzeptionen hinsichtlich der Gestaltung der Brücke. Hervorzuheben ist, daß hier ausdrücklich wegen der Emsquerung eine Brückenkonstruktion mit großer lichter Weite (als weitaus kostenintensivere Variante) gewählt worden, um die Zerschneidungswirkung zu verringern (Variante 1b der vorgestellten Varianten).

Im Ergebnis gewichtet die Stadt Warendorf hier die Belange des Verkehrs, des Immissionsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung der Stadt (Wohnqualität/Wohnraumversorgung) gleichrangig mit den Belangen des Naturschutzes.
Daraus folgt, daß die im Begleitplan ermittelten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in vollem Umfang realisiert werden sollen und es keine Gesichtspunkte gibt, etwa den Belang des Naturschutzes höher (also weitere Ausgleichsflächen) oder gar geringer (weniger Ausgleichsflächen) zu gewichten.
Von daher ist Ergebnis der Abwägung, die Ergebnisse des Begleitplanes in vollem Umfang umzusetzen.

In der Zusammenfassung des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist festzustellen:

Die Baumaßnahme stellt laut § 4 Landschaftsgesetz NRW einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.
Als Ausgleichsmaßnahmen sind die Entsiegelung von Flächen, eine Sukzession auf vorher intensiv genutzten Bereichen und umfangreiche Strauch- und Baumpflanzungen außerhalb des direkten Straßenseitenraumes geplant.

Diese Maßnahmen können jedoch das Kompensationsdefizit nicht vollständig ausgleichen, so daß entsprechende Ersatzmaßnahmen notwendig werden. Deshalb ist die Entwicklung von Feuchtgrünland auf einem derzeitigen Ackerstandort in der Emsaue geplant (Gesamtgröße ca. 6,7 ha). Hiervon werden für Ersatzmaßnahmen im Zuge der nördlichen Stadtstraße ca. 4,35 ha benötigt; weitere Maßnahmen in der Emsaue sind ergänzend vorgesehen (siehe oben).

Alle unmittelbar die Straße begleitenden Maßnahmen (Anlage von Gräben und Sickermulden, Begrünung von Bankett, Trennstreifen, Böschungsraum, Anbindungsinnenflächen und im Bereich von Lärmschutzwällen und straßenbegleitende Strauch- und Baumpflanzungen) sind Gestaltungsmaßnahmen, die lediglich der Eingliederung des Straßenbauwerkes in die Landschaft und der Bodensicherung im Bereich der Böschungen dienen. Diese Flächen können daher nicht zum Ausgleich des Eingriffes herangezogen werden.

Bei der Anlage der Ersatzmaßnahmen (Maßnahmenflächen für Naturschutzzwecke) ist es wesentliches Anliegen der Stadt, daß bestehende Wegebeziehungen (Fuß- und Radwege) aufrecht erhalten und diese Verbindungen auch künftig nutzbar gehalten werden.

7. Kosten der Gesamtmaßnahme/Finanzierung

Die Gesamtkosten der Maßnahme sind im Rahmen des Straßenbaukonzeptes mit rd.15 Mio. DM geschätzt worden.
Die Finanzierung der Maßnahme soll durch GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) und Eigenmittel der Stadt erfolgen, eine Kostenbeteiligung Dritter ist derzeit nicht absehbar.
Eine detaillierte Kostenschätzung ist Bestandteil der Ausführungsplanung.

8. Belange des Immissionsschutzes

Zur Beurteilung der Emissionen und Immissionen der geplanten Verkehrsanlage in teilweiser Nachbarschaft zu Wohnbebauung wurde eine schalltechnische Beurteilung erstellt.
Darin ist auf Grundlage des Straßenbauentwurfs die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen untersucht worden. Danach ist festgestellt worden, daß teilweise Anspruch auf Schallschutz entsprechend den Bestimmungen der 16. BImSchV besteht.
Entsprechende Festsetzungen in Form von aktiven Schallschutzmaßnahmen sieht der Bebauungsplanentwurf vor.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden für die in jedem Bereich schalltechnisch am stärksten belasteten Häuser, d. h. die der Nördlichen Stadtstraße nächstgelegenen Gebäude durchgeführt.

Die jeweils maximalen Pegel für markante Objekte sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.
Grau hinterlegt sind die Objekte, bei denen die gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte (IGW) gem. 16. BImSchV überschritten sind, d. h. bei denen dem Grunde nach Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz besteht.

Objekt	Bezeichnung	Front	SW	Pegel t/n dB(A)	Nutzung / IGW
2	Zurstraßenweg 31	West	2	56 / 46	W 59/49
4	Am Nordufer 48	Nordwest	2	60 / 50	W 59/49
4	Am Nordufer 48 Garten	-	-	61 / 0	W 59/0
13	Vor den Knäppen 6 - 8	Nord	3	63 / 53	W 59/49
13	Vor d. Kn. 6-8 Garten	-	-	63 / 0	W 63/0
15	Fürstenbergstr. 17	Nord	2	60 / 50	W 59/49
15	Fürstenbstr. 17 Garten	-	-	61 / 0	W 59/0
19	Gröblinger Weg 25	Nord	2	60 / 50	W 59/49
22	Mozartstr. 46	Süd	2	63 / 54	W 59/49
22	Mozartstr. 46 Garten	-	-	64 / 0	W 59/0
24	Mozartstr. 70 Kindergarten	Süd	1	62 / 0	SOS 57/0
25	Lortzingstr. 39	Süd	2	62 / 52	W 59/49
25	Lortzingstr. 39 Garten	-	-	63 / 0	W 59/0
30	Bundeswehr-Kasernen	Süd	3	57 / 47	W 59/49
31	Luise-Hensel-Str. 18	Nordost	2	54 / 44	W 59/49
32	Josefs-Hospital Schwestern-wohnheim	Nord	5	56 / 45	W 59/49
33	Josefs-Hospital Krankenhaus	Nord	7	53 / 43	SOK 57/47
35	Gröblingen 50	Südwest	2	58 / 48	MI 64/54

Die vollständigen Berechnungsergebnisse sind der Unterlage 11 "Schalltechnische Beurteilung; "Ergebnistabelle VERKEHR", Anlage 2 zu entnehmen.

- Verkehrslärmimmissionen mit aktivem Lärmschutz

  In den Bereichen Am Nordufer, Vor den Knäppen, Fürstenbergstr. , Mozartstr., Lortzingstr. und Dr.-Rau-Allee 30 sind Überschreitungen der gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte um bis zu 4 dB(A) zu verzeichnen. Da beim Neubau von Verkehrswegen Lärmschutz vorzugsweise als aktiver Lärmschutz, d. h. in Form von baulichen Anlagen entlang der Straße realisiert werden soll, werden nachfolgend die erforderlichen Maßnahmen dimensioniert.

  Bereich Am Nordufer

  Hier wird die Nördliche Stadtstraße aufgrund des Anstieges vom Emstal zur Milter Straße ohnehin in Einschnittslage geführt. Eine Aufhöhung der entstehenden südlichen Einschnittsböschung zu einem Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,0 m über Gradiente der Nördlichen Stadtstraße ist ausreichend, die ohnehin nur knapp überschrittenen Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Die Pegelminderung liegt zwischen 1,0 und 2,6 dB(A). Der Lärmschutzwall beginnt in km 1+925 und reicht bis km 2+035 (Länge = 110 m).

  Bereich zwischen Milter Str. und Dr.-Rau-Allee, südlich der Nördlichen Stadtstraße

  Da in diesem Bereich ausreichende Flächen zwischen der nördlichen und südlichen vorhandenen Bebauung zur Verfügung stehen, wird der aktive Lärmschutz in Form von Wällen realisiert. Um den erforderlichen Boden zu gewinnen und die erforderliche Höhe der Lärmschutzwälle über Gelände einzuschränken, wird die Nördliche Stadtstraße rd. 100 m nach Kreuzung der Milter Str. rd. 1 m unter vorhandenes Geländeniveau abgesenkt und erst zur Kreuzung mit der Dr.-Rau-Allee wieder auf vorhandenes Niveau angehoben. Der Lärmschutzwall auf der Südseite beginnt in km 2+077,5. Bis km 2+245 (Länge = 167,5 m) wird der Lärmschutzwall außerhalb des Radweges angeordnet (Sichtweiten im Kurvenbereich der Straße!), mit einer Höhe von 1,5 m über Gradiente.

Im Bereich der beginnenden Straßenabsenkung (km 2+230) wird der Lärmschutzwall an die Straße gelegt (Abstand vom Fahrbahnrand: 1 m Seitenstreifen plus 2 m Mulde). Der Lärmschutzwall steigt auf rd. 55 m von 0,5 m bis auf 1,5 m über vorhandenes Gelände. Von km 2+285 bis km 2+685 (Länge rd. 400 m) weist der Lärmschutzwall eine konstante Höhe von 1,5 m über Gelände auf (Wallkrone wird im Bebauungsplan mit H_{WOK} = 57,05 m über NN festgelegt). Damit erhält der Lärmschutzwall eine Höhe von rd. 2,6 bis 2,7 m über Gradiente der Nördlichen Stadtstraße. Von km 2+415 bis km 2+585 (Länge rd. 170 m) muß auf den Lärmschutzwall eine 1 m hohe Lärmschutzwand aufgesetzt werden, da ansonsten kein aktiver Lärmschutz für die 3-geschossige Bebauung an Vor den Knäppen erreicht wird. Da der Lärmschutzwall eine Kronenbreite von 2,0 m erhält ist dies technisch unproblematisch. In diesem Bereich weist der aktive Lärmschutz auch mit 4,3 m die größte Höhe über Gradiente auf.

Ab km 2+685 steigt der Lärmschutzwall auf einer Länge von rd. 165 m (km 2+850) von 1,5 m auf 2,0 m über Gelände (H_{WOK} = 57,55 m über NN). Von km 2+850 bis km 2+900 verbleibt der Lärmschutzwall in 2.0 m Höhe über Gelände. Auf den folgenden rd. 20 m wird der Lärmschutzwall auf die Höhe der gekreuzten Landwehr (km 2+940) abgesenkt.

Mit diesen aktiven Maßnahmen wird eine maximale Pegelminderung um 8,8 dB(A) erreicht (Objekt 11, Vor den Knäppen 14 - 16, Ostseite, Erdgeschoß). Überwiegend beträgt die Pegelminderung für die hier geschützte Bebauung zwischen 5 und 7 dB(A). Es wird ein vollständiger aktiver Lärmschutz erreicht.

Bereich zwischen Milter Str. und Dr.-Rau-Allee, nördlich der Nördlichen Stadtstraße

Auf der Nordseite der Nördlichen Stadtstraße beginnt der Lärmschutzwall ab km 2+230. Bis km 2+285 steigt die Höhe auf rd. 55 m von 0,5 m bis auf 1,5 m über Gelände. Von km 2+285 bis km 2+435 (Länge rd. 150 m) bleibt die Höhe konstant bei 1,5 m über Gelände (H_{WOK} = 57.05 m über NN). Die Höhe über Gradiente der Nördlichen Stadtstraße beträgt hier zwischen 2,7 und 3,3 m. Von km 2+435 bis km 2+485 (Länge rd. 50 m) steigt der Lärmschutzwall von 1,5 m über Gelände auf 2,5 m über Gelände an. Von km 2+485 bis km 2+965 (Ende des Lärmschutzwalls) bleibt auf einer Länge von rd. 480 m die Höhe des Lärmschutzwalles konstant bei 2,5 m über Gelände. Die maximale Höhe über Gradiente der Nördlichen Stadtstraße beträgt 4,3 m.

Mit diesem aktiven Lärmschutz werden Pegelminderungen bis zu maximal 8,0 dB(A) erreicht (Objekt 22, Mozartstr. 46, Garten). Im allgemeinen liegen die Pegelminderungen zwischen 5 und 7 dB(A). Damit wird an allen Objekten ein vollständiger aktiver Lärmschutz erreicht.

Bereich zwischen Dr.-Rau-Allee und Lange Wieske

In diesem Bereich wird die Trasse zum Schutz des parkähnlichen Bewuchses teilweise auf Bundeswehrgelände geführt. Hier wird ein vorhandener Wall (maximale Höhe rd. 2,5 m über Gelände) angeschnitten und verdrängt. Vom Eigentümer wurde bereits im Vorfeld eine Wiederherstellung des Walles gefordert. Da in diesem Bereich ein Wohnhaus (Objekt 29, Dr.-Rau-Allee) Anspruch auf Lärmschutz hat, wird der Wall so ausgebildet, daß eine ausreichende Pegelminderung an diesem Objekt eintritt (maximale Pegelminderung 4,3 dB(A)). Der Wall beginnt in km 3+025 und bindet nach rd. 155 m in km 3+180 in die bestehende Wallsituation ein. Die Höhe des Walls über Gelände beträgt rd. 2,65 m, über Gradiente der Nördlichen Stadtstraße 2,5 m.

Mit diesen oben beschriebenen aktiven Maßnahmen wird im gesamten Einflußbereich der "Nördlichen Stadtstraße" eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV erreicht.

Aufgrund der im Verkehrsentwicklungsplan von 1991 ermittelten Verkehrsentlastungen durch den Bau der Nördlichen Stadtstraße wird sich in der Folge insbesondere in der Andreasstraße, der Milter Straße, der Sassenberger Straße und der Gallitzinstraße eine wesentliche Verbesserung der Immissionssituation einstellen.

Letztlich wird eine Entlastung und damit Minderung der Immissionen auch im Zuge der heutigen B 64 eintreten, dieses vor allem aber erst nach Fertigstellung der B 64n als Südumgehung.

Hinsichtlich der Entlastungs- und Verlagerungseffekte der Verkehrsführung in der Stadt Warendorf ist in die Abwägung bzw. letztlich in die Entscheidung über dieses Straßenbauprojekt eingeflossen, daß im Zuge der derzeitigen B 64 wesentliche Entlastungseffekte erreicht werden, wenn eine B 64 n südlich von Warendorf geführt wird. Für die Planung der nördlichen Stadtstraße sind aber über die Wirkung der B 64 hinausgehende gesamtstädtische Entwicklungsziele zu beachten. Zum einen ist darauf zu verweisen, daß diese Straßenplanung

Bedeutung für die künftigen Siedlungsentwicklungen im Norden von Warendorf hat. Des weiteren ist von Bedeutung, daß im innerstädtischen Bereich durch eine Planung der B 64 n nicht in allen Bereichen Entlastungseffekte eintreten würden, die aber bei Planung der nördlichen Stadtstraße erreicht werden. Weiterhin ist maßgeblich, daß hier eine Straßenplanung verfolgt wird, die im Rahmen der Flächennutzungsplanung immer verknüpft worden ist mit der künftigen gesamtstädtischen Entwicklung und insoweit ja auch bei der bisherigen Siedlungsentwicklung durch Freihaltung der Trasse Berücksichtigung gefunden hat. Die Anforderungen des Immissionsschutzes und der Gesundheit werden in diesem Zusammenhang dann auch folgerichtig durch Berücksichtigung entsprechender aktiver Lärmschutzmaßnahmen beachtet. Dabei ist von Bedeutung, daß es Zielsetzung der Stadt sein muß, gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse gesamtstädtisch sicherzustellen. Bei Nichtdurchführung dieser Planungsmaßnahme Nördliche Stadtstraße würden im Stadtgefüge Bereiche verbleiben, die weder entlastet werden, noch durch aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der vorhandenen Bebauungssituation geschützt werden könnten. Gerade dieses ist aber im Bereich der nördlichen Stadtstraße möglich. Insoweit wird in der Gesamtbilanz aller Wohn- und Siedlungsbereiche eine wesentliche Verbesserung erreicht, die zwar in Teilbereichen zu einer erhöhten Belastung bisher durch Straßen nicht unmittelbar berührter Siedlungsbereiche führt. Diese werden aber den gesetzlichen Anforderungen entsprechend durch entsprechende Immissionsschutzmaßnahmen aufgefangen. Insoweit wird aufgrund der gesamtstädtischen Zielsetzungen die Beibehaltung dieser Planung für erforderlich gehalten.

9. Waldflächen

Für überplante Waldflächen/Baumbestände werden Ersatzanpflanzungen vorgenommen.
Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht entsprechende Aussagen vor; diese sind im Bereich des Teilplanes 1 noch ergänzt worden (siehe auch landschaftspflegerischer Begleitplan).
Eine Abstimmung mit den zuständigen Forstbehörden wird vorgenommen.

10. Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft und der Existenz landwirtschaftlicher Betriebe werden wie folgt berücksichtigt:

Generell ist festzustellen, daß die Fragen des Grunderwerbs sowie ggf. erforderlichen Ersatzlandes im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu klären sind. In diesem Zusammenhang wird auf § 189 BauGB verwiesen, wonach die Stadt bei Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Flächen mit dem Eigentümer des Betriebes klären soll, ob er land- oder forstwirtschaftliches Ersatzland anstrebt. Die Stadt soll sich um die Beschaffung oder Bereitstellung geeigneten Ersatzlandes bemühen und ihr gehörende Grundstücke als Ersatzland zur Verfügung stellen, soweit Sie diese nicht für ihre obliegenden Aufgaben benötigt.
Diesen Vorgaben wird die Stadt in der Umsetzung folgen.

Im übrigen ist bei der Realisierung sowie im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen auch die Frage des Ersatzes vorhandener Drainagen bzw. der Kostenerstattung vorhandener Anlagen zu klären; ebenso ist abschließend die Verwendung von Restparzellen bzw. unwirtschaftlichen Flächenzuschnitten abzuhandeln.

11. Altablagerung

Die Altablagerung Nr. 4013/12 im Bereich Zurstraßenweg ist im Bebauungsplan gekennzeichnet. Es handelt sich hier um eine ehemalige Hausmülldeponie.
Diese Altablagerung ist in der Vergangenheit mehrfach untersucht und beobachtet werden. Weitere Untersuchungen stehen an.
Bezüglich dieser Altablagerung in Zusammenhang mit der vorgesehenen Straßenbaumaßnahme hat eine Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden stattgefunden.
Danach ist festgelegt:
Die Entscheidung über die Behandlung der Altlasten erfolgt vor der Bauausführung der Nördlichen Stadtstraße auf der Basis von entsprechenden gutachterlichen Untersuchungen und den zum Zeitpunkt der Bauausführung gültigen gesetzlichen Regelungen und Vorschriften.

Bearbeitet:

Wallenhorst, den 18.10.1996

Ev/Ra/Fg

INGENIEURPLANUNG

Geändert:

Wallenhorst, den 19.03.1997

Ev/Ra

INGENIEURPLANUNG

Gez. Eversmann
(Eversmann)

Diese Begründung einschl. der Anlagen (s. Anlagenverzeichnis) hat dem Rat der Stadt beim Satzungsbeschluß in seiner Sitzung am 10.09.1997 vorgelegen.

Warendorf, den 10.09.1997

Stadt Warendorf
Der Stadtdirektor
Im Auftrag

(Meyer)
Städt. Baudirektor