



Öffentliche Bekanntmachung

Die öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung findet am Mittwoch, dem 03.03.2021 um 17:00 Uhr in der Mensa der Gesamtschule Ennigerloh-Neubeckum, Turmstraße 20 in 59269 Beckum statt.

Alle Einwohnerinnen und Einwohner sind herzlich zur Teilnahme am öffentlichen Teil der Sitzung eingeladen.

Der Einlass ist nur mit medizinischer Maske – OP-Maske ist ausreichend – zulässig.

Die Maske ist während der gesamten Sitzung zu tragen.

Um den 1,5 Meter-Sicherheitsabstand zu gewährleisten, ist die Zahl der Besucherinnen und Besucher auf 10 Personen und 2 Personen der Presse beschränkt.

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Anfragen von Einwohnerinnen und Einwohnern
2. Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 28.01.2021 – öffentlicher Teil –
3. Bericht der Verwaltung
4. Beratung des Haushaltsplanes 2021 für den Bereich Stadtentwicklung
Vorlage 2021/0071
5. Lärmaktionsplanung – Beschluss des Lärmaktionsplans der Stadt Beckum, Stufe 3
Vorlage 2021/0090
6. Radverkehrskonzept, Zwischenbericht zum aktuellen Sachstand
Vorlage 2021/0087
7. Antrag BGB-Grundstücksgesellschaft Herten zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Lippweg
2021/0074
8. Antrag BGB-Grundstücksgesellschaft Herten auf Änderung des Bebauungsplans N 67 "Vellerner Straße" für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Haselnußweg
Vorlage 2021/0075
9. Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zur Entwicklung von Wohnbebauung im Bebauungsplan Nummer 37 "Südring" – 3. Änderung
Vorlage 2020/0352
10. Bebauungsplan Nummer 37 "Südring", 3. Änderung
 1. Beschluss über die Stellungnahmen
 2. SatzungsbeschlussVorlage 2021/0096

11. Integrierte Gesamtplanung "Auf dem Jakob"
– Projektvorstellung
Vorlage 2021/0072
12. Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt Neubeckum (ISEK Neubeckum)
– Planung eines Pumptracks und Aktualisierung des ISEK Neubeckum
Vorlage 2021/0082
13. Anfragen von Ausschussmitgliedern

Nicht öffentlicher Teil:

1. Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 28.01.2021
– nicht öffentlicher Teil –
2. Bericht der Verwaltung
3. Integrierte Gesamtplanung "Auf dem Jakob"
– Initiierung eines Investor(inn)enauswahlverfahrens
Vorlage 2021/0073
4. Anfragen von Ausschussmitgliedern

Beckum, den 18.02.2021

gezeichnet
Andreas Kühnel
Vorsitz



Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Auskunft erteilt: Herr Denkert
Telefon: 02521 29-170

Vorlage

zu TOP
2021/0071
öffentlich

Beratung des Haushaltsplanes 2021 für den Bereich Stadtentwicklung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung

03.03.2021 Beratung

Haupt-, Finanz- und Digitalausschuss

16.03.2021 Beratung

Rat der Stadt Beckum

25.03.2021 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Die Produkte 090101 – Maßnahmen der Raumplanung und Entwicklung –, 100101 – Aufgaben der Bauordnung und -aufsicht – und 150501 – Förderung von Tourismus und Fremdenverkehr – mit den jeweiligen Produktkonten werden beschlossen.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen Personal- und Sachkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Begründung:

Rechtsgrundlagen

Gemäß § 80 Absatz 2 Satz 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen legt der Bürgermeister den bestätigten Entwurf der Haushaltssatzung dem Rat vor.

Demografischer Wandel

Zur demografischen Entwicklung zählen insbesondere die sich ändernden Bevölkerungsstrukturen und Bevölkerungszahlen bezogen auf Alter und Herkunft.

Die Entwicklungen werden bei der Finanz- und Investitionsplanung auf örtlicher Ebene in ihren verschiedenen Ausprägungen mittelbar oder unmittelbar berücksichtigt und bei den Maßnahmen oder Projekten angesprochen. Beispiele hierfür sind Maßnahmen der Stadtentwicklung wie Strategien zu Wohnbau- und Gewerbeflächen, Maßnahmen der Stadtgestaltung und Attraktivieren der Ortsteile sowie der Verkehrsplanung.

Erläuterungen

In seiner Sitzung am 09.02.2021 wurde dem Rat der Entwurf des Haushaltsplanes 2021 vorgelegt. Im weiteren Verfahren wird der Entwurf auf der Basis des Produktplanes im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten in den Sitzungen der Fachausschüsse beraten.

Den Ratsmitgliedern wurde ein Entwurf des Haushaltsplanes 2021 in der Ratssitzung ausgehändigt. Zudem wurden den Fraktionen zusätzliche Exemplare für die sachkundigen Bürgerinnen und Bürger für die Beratung zur Verfügung gestellt.

Der Vorsitzende wird durch den Produktplan 2021 mit den einzelnen Produktkonten führen.

Die Zuständigkeit des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie ist für folgende Produkte gegeben:

Produkt	Bezeichnung	Seiten im Haushaltsplanentwurf
090101	Maßnahmen der Raumplanung und Entwicklung	625 bis 632
100101	Aufgaben der Bauordnung und -aufsicht	635 bis 640
150501	Förderung von Tourismus und Fremdenverkehr	869 bis 874

Anlage(n):
ohne



Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters
Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung
Fachbereich Umwelt und Bauen
Auskunft erteilt: Herr Denkert
Telefon: 02521 29-170

Vorlage

zu TOP

2021/0090

öffentlich

Lärmaktionsplanung – Beschluss des Lärmaktionsplans der Stadt Beckum, Stufe 3

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung

03.03.2021 Beratung

Rat der Stadt Beckum

25.03.2021 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Der Lärmaktionsplan der Stadt Beckum, Stufe 3, wird beschlossen.

Kosten/Folgekosten

Die Kosten für die Erarbeitung der Lärmaktionspläne der Stufen 2 und 3 belaufen sich insgesamt auf 43.458,80 Euro.

Zusätzlich entstehen Personal- und Sachkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Die für die Erstellung der Lärmaktionsplanung entstehenden Kosten werden aus dem Produktkonto 090101.542944/742944 – Verkehrsentwicklungsplan Beckum finanziert.

Begründung:

Rechtsgrundlagen

Die Lärmaktionsplanung erfolgt gemäß RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm („EG-Umgebungslärmrichtlinie“).

Demografischer Wandel

Die Feststellung und Berücksichtigung der maßgeblichen Aspekte des demografischen Wandels sind Teil einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung.

Die Lärmaktionsplanung dient dabei der Herbeiführung und dem Erhalt von gesunden Lebensbedingungen in Beckum.

Erläuterungen

Die Durchführung von Lärmaktionsplänen beruht auf der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie, die im Jahr 2005 im Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionschutzgesetz – BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt wurde. Gemäß der Richtlinie wird Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Flugverkehrslärm sowie der Lärm, der von Industrie- und Gewerbeanlagen ausgeht, erfasst und bewertet. In Nordrhein-Westfalen wurde die Aufstellung der Lärmaktionspläne als Pflichtaufgabe an die Kommunen weitergegeben. Der im Jahr 2007 begonnene Prozess erfolgte dazu bislang in 3 Stufen. In einer Lärmaktionsplanung wird der Lärm kartiert, Belastungsschwerpunkte ermittelt und mögliche Maßnahmen dokumentiert.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie hatte zuletzt am 12.12.2017 die Lärmaktionsplanung der Stufe 2 beschlossen.

Die weitere Lärmaktionsplanung der Stufe 3 soll nun vor dem Hintergrund des mittlerweile durch den Rat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans 2030 erarbeitet werden.

Für die Berechnung der Lärmkarten zur Stufe 3 müssen dabei grundsätzlich nur die Hauptverkehrsstraßen ausgewertet werden. Zu den Hauptverkehrsstraßen zählen nach Definition des § 47b BImSchG die Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen. Auf diesen Hauptverkehrsstraßen muss in der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung analog zur Stufe 2 eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr vorherrschen, damit sie bei der Lärmkartierung berücksichtigt werden.

Um eine Gleichbehandlung aller Menschen zu gewährleisten, werden über die Mindestanforderungen hinaus auch Stadtstraßen mit einer Belastung von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr separat in die Berechnung einbezogen.

Inzwischen wurden die Belastungen und die Anzahl der betroffenen Menschen auf Grundlage der Verkehrszahlen des Verkehrsentwicklungsplans ermittelt und in einem Zwischenbericht zusammengefasst.

Dieser Zwischenbericht ist in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie am 11.09.2019 durch Herrn Diplom-Geograph Ralf Pröpper vom beauftragten Planungsbüro RP Schalltechnik aus Osnabrück vorgestellt worden.

Anschließend wurden die Unterlagen in der Zeit vom 31.10. bis 02.12.2019 im städtischen Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung ausgelegt und auf der Internetseite der Stadt Beckum öffentlich bereitgestellt, um die Bevölkerung dadurch die Gelegenheit zu geben, die Unterlagen einzusehen und Stellungnahmen zur Problemlage abzugeben. In diesem Rahmen sind 2 Hinweise eingegangen, welche die Zementstraße und die Hauptstraße betrafen.

In einem weiteren Schritt wurden dann geeignete Maßnahmen zu Lärminderung erarbeitet. Diese wurden in einem intensiven Abstimmungsprozess unter anderem auch mit Straßen.NRW erörtert. Hierzu wurden für die betroffenen städtischen Straßenabschnitte durch den Gutachter zusätzliche Wirksamkeitsberechnungen der möglichen Maßnahmen durchgeführt. Das Ergebnis und die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Straßen mit einer Belastung von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr (circa 8200 Kraftfahrzeuge pro Tag) ist im nun vorliegenden Lärmaktionsplan der Stufe 3 dargestellt.

Nach Fertigstellung wird der Bericht an die Bezirksregierung Münster weitergeleitet und somit der Anforderung aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie entsprochen.

In einem weiteren Schritt ist nach derzeitigem Stand bis Oktober 2024 eine Lärmaktionsplanung der Stufe 4 durchzuführen.

Der Gutachter Herr Diplom-Geograph Ralf Pröpper wird in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung anwesend sein, um auf mögliche Fragen zu antworten.

Anlage(n):

Lärmaktionsplan der Stadt Beckum, Stufe 3



Lärmaktionsplan (Stufe 3)

Entwurf

Stand: 06.01.2021

Herausgeber:

STADT BECKUM
DER BÜRGERMEISTER
www.beckum.de



Kontaktdaten:

Stadt Beckum
Weststraße 46
59269 Beckum

02521 29-0
02521 2955-199 (Fax)
stadt@beckum.de



Diese Publikation ist urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Herausgebers.

Diese Druckschrift wird von der Stadt Beckum herausgegeben.

Die Schrift darf weder von politischen Parteien noch von Wahlbewerberinnen und Wahlbewerbern oder Wahlhelferinnen und Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments und für Bürgerentscheide.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der politischen Parteien und Wählergruppen sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien und Wählergruppen oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt.

Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift der Empfängerin oder dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Stadt Beckum zugunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte.

Bearbeitet durch:



RP Schalltechnik

Molenseten 3
49086 Osnabrück
www.rp-schalltechnik.de

Fon 05 41 / 150 55 71
Fax 05 41 / 150 55 72
Mail info@rp-schalltechnik.de

Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Ralf Pröpper

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung.....	1
1.1 Beschreibung der Umgebung.....	1
1.2 Hauptverkehrsstraßen	1
1.3 Stadtstraßen.....	2
1.4 Bundeseigene Schienenstrecken	3
1.5 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	4
1.6 Rechtlicher Hintergrund.....	5
1.7 Geltende Grenzwerte.....	6
2 Ergebnisse der Lärmkartierung Straßenverkehr	9
2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	9
2.2 Geschätzte Anzahl von Personen, die hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind	16
2.3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen	17
3 Ergebnisse der Lärmkartierung Schienenverkehr.....	20
3.1 Berechnungsergebnisse EBA.....	20
3.2 Detailbetrachtung der Ergebnisse Schiene	23
4 Berücksichtigung vorhandener Planungen	24
5 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr.....	26
5.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung.....	26
5.2 Fahrgeschwindigkeiten	27
5.3 Fahrbahnbelag.....	28
6 Allgemeine Maßnahmen und Strategien zur Geräuschkürmung an Straßen	29
7 Ruhige Gebiete	31
8 Maßnahmen zur Lärmkürmung	32
8.1 Auswirkungen Prognosenullfall 1+.....	32
8.2 Prioritäten und Maßnahmen für Hauptverkehrsstraßen.....	34
8.3 Prioritäten und Maßnahmen für Stadtstraßen	42
8.4 Allgemeine Maßnahmen für das Straßennetz	46
9 Kosten.....	46
10 Mitwirkung der Öffentlichkeit	47
10.1 Vorgehen.....	47
10.2 Eingaben der Öffentlichkeit	47

11	<i>Langfristige Strategie</i>	48
12	<i>Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes</i>	48
13	<i>Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes</i>	48

Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Übersicht und Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen 2015.....	2
Tabelle 2: Übersicht und Verkehrsbelastung der Stadtstraßen 2015.....	2
Tabelle 3a/3b: Übersicht und Belastung der Schienenstrecken.....	3
Tabelle 4: Einwirkung von Straßenverkehrslärm (Geschätzte Anzahl Einwohner 2015)	8
Tabelle 5: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete / geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhäuser.....	9
Tabelle 6: Ergebnisübersicht betroffener Personen an Hauptverkehrsstraßen 2015.....	16
Tabelle 7: Ergebnisübersicht betroffener Personen an Stadtstraßen 2015.....	16
Tabelle 8: Ergebnisübersicht betroffener Gebäude an Hauptverkehrsstraßen 2015	17
Tabelle 9: Ergebnisübersicht betroffener Gebäude an Stadtstraßen 2015.....	18
Tabelle 10: Korrekturfaktoren D_{Stro} für unterschiedliche Straßenoberflächen (EU)	27
Tabelle 11: Ergebnisübersicht betroffene Personen an HVS PNF 1+ / Analyse 2015	32
Tabelle 12: Ergebnisübersicht betroffene Personen an Stadtstraßen PNF 1+ / Analyse 2015.....	33
Tabelle 13: Betroffene Gebäude > 65/> 55 dB(A) T/N an HVS.....	34
Tabelle 14: Korrekturfaktoren D_{Stro} für unterschiedliche Straßenoberflächen (RSL-19).....	38
Tabelle 15: Betroffene Gebäude > 65/> 55 dB(A) T/N an Stadtstraßen.....	42

Kartenverzeichnis:

Karte 1: Lärmsituation Neubeckum Hauptverkehrsstraßen 2015 (L_{den}).....	10
Karte 2: Lärmsituation Neubeckum Hauptverkehrsstraßen 2015 (L_{night}).....	11
Karte 3: Lärmsituation Beckum Hauptverkehrsstraßen 2015 (L_{den}).....	12
Karte 4: Lärmsituation Beckum Hauptverkehrsstraßen 2015 (L_{night}).....	13
Karte 5: Lärmsituation Stadtstraße 2015 (L_{den}).....	14
Karte 6: Lärmsituation Stadtstraße 2015 (L_{night}).....	14
Karte 7: Übersicht Lärmsituation Schiene (L_{den}).....	20
Karte 8: Übersicht Lärmsituation Schiene (L_{night}).....	21

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Übersichtung der nationalen Immissionsgrenz- und -richtwerte.....	7
Abbildung 2: Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen.....	23
Abbildung 3: Veränderung der Verkehrsmenge im Vergleich zur Änderung der Lärmbelastung.....	25
Abbildung 4: Geräuschminderung in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Lkw-Anteil am Gesamtverkehr der Lärmbelastung.....	26
Abbildung 5: Lärminderung am Beispiel von ausgewählten Maßnahmen.....	30
Abbildung 6: Untersuchte Straßenabschnitte mit Prioritäten in Beckum.....	35
Abbildung 7: Untersuchte Straßenabschnitte mit Prioritäten in Neubeckum/Roland.....	35

Anlagenverzeichnis:

Isophonenkarten 1.1 bis 1.6 (Analyse 2015)	
Gebäudekarten 2.1 bis 2.6 (Analyse 2015)	
Isophonenkarten 3.1 bis 3.6 (Prognose-Planfall 1+ 2030)	

1 Einleitung

Der vorliegende Lärmaktionsplan für die Stadt Beckum schreibt den Lärmaktionsplan der Stufe 2 fort und orientiert sich am Musteraktionsplan des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen. Er entspricht den Anforderungen für Lärmaktionspläne gemäß Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

1.1 Beschreibung der Umgebung

Die Stadt Beckum liegt im östlichen Münsterland im Landkreis Warendorf. Die Stadt besteht aus den vier Ortsteilen Beckum, Neubeckum, Vellern und Roland.

Im Norden grenzt Beckum an die Gemeinde Ennigerloh, im Osten an Oelde und Wadersloh und im Süden an die Gemeinde Ahlen. Die südliche Grenze des Stadtgebietes ist zugleich die Grenze zum Kreis Soest im Regierungsbezirk Arnsberg. Beckum hat 36.590 Einwohner (Stand: 31.12.2018) und eine Fläche von 111,46 km².

1.2 Hauptverkehrsstraßen

Für die Berechnung der Lärmkarten müssen auf der Basis der 34. BImSchV von der zuständige Stelle nur die Hauptverkehrsstraßen (HVS) ausgewertet. Zu den HVS zählen nach Definition des §47b (BImSchG) die Autobahnen sowie die Bundes- und Landstraßen. Auf einer HVS muss laut Definition auch in der dritten Stufe eine Verkehrsbelastung von mindestens 3 Millionen Kfz pro Jahr vorherrschen, damit sie bei der Lärmkartierung berücksichtigt wird. HVS mit einer Belastung unter 3 Millionen Kraftfahrzeuge (Kfz) sind bei der offiziellen Berechnung des Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) nicht berücksichtigt worden.

Die Stadt Beckum hat entschieden, dass für die Berechnung der Lärmkartierung auf die im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Beckum ermittelten Verkehrsbelastung zurückgegriffen wird.¹ Dabei werden auch Straßenabschnitte mit berücksichtigt, die eine Belastung unterhalb von 3 Millionen Kfz/Jahr aufweisen, wenn die Abschnitte eine Verbindung zwischen zwei Abschnitten aufweisen, die eine Belastung über 3 Millionen Kfz/Jahr aufweisen.

Zu den Hauptverkehrsstraßen, die in der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung untersucht wurden, zählen die in der nachfolgenden Tabelle 1 aufgeführten Straßen.

¹ SHP Ingenieure/Stadt Beckum (März 2019): Verkehrsentwicklungsplan 2030

Tabelle 1: Übersicht und Belastung der Hauptverkehrsstraßen 2015

Klassifizierung	Straßenname (Abschnitt)	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]	Ø Belastung [Kfz/Tag]*
A 2	AS Beckum bis AS Oelde	23,76	65.100
A 2	AS Beckum bis AS Hamm-Uentrup	26,43	72.400
B 475	Neubeckumer Straße, Alleestraße, Dykerhoffstraße, Enniger Straße, Geißlerstraße	2,77-8,72	7.600-23.900
B 58/B 61	Neubeckumer Straße, Hinteler Straße, Roland, Sternstraße, Stromberger Straße	2,55-5,07	7.000-13.900
L 507	Alleestraße	3,43	9.400
L 586	Vorhelmer Straße (Roland)	3,72	10.200
L 794	Ahlener Straße	2,55-3,25	7.000-8.900
L 808	Lippborger Straße	3,25-4,56	8.900-12.500
L 822	Mühlenweg	3,25	8.900

* Kfz/d = Kfz/a/365 (auf die nächste Hunderterstelle gerundet)

1.3 Stadtstraßen

Zusätzlich zu der Betrachtung der Hauptverkehrsstraßen hat die Stadt Beckum entschieden, dass auch Kreis- und Stadtstraßen mit einer Belastung über 3 Millionen Kfz/Jahr separat mit in die Berechnung eingehen. Die Tabelle 2 zeigt die auf der Basis des Verkehrsentwicklungsplanes erhobenen Straßen und deren Belastung. Kreisstraßen sind in Beckum nicht mit einer entsprechenden Belastung vertreten.

Tabelle 2: Übersicht und Belastung der Stadtstraßen

Straßenname	Ø Belastung [Mio. Kfz/Jahr]	Ø Belastung [Kfz/Tag]*
Konrad-Adenauer-Ring	3,83-4,53	10.500-12.400
Vorhelmer Straße (Beckum)	3,72	10.200
Zementstraße	3,65-10,64	10.000-11.000
Hauptstraße	3,80-6,29	10.400-17.230

* Kfz/d = Kfz/a/365 (auf die nächste Hunderterstelle gerundet)

1.4 Bundeseigene Schienenstrecken

Der Schienenverkehrslärm wurde vom Eisenbahnbundesamt kartiert. Dabei sind die in den Tabellen 3a und 3b aufgeführten Belastungsdaten der Strecke Hannover-Dortmund berücksichtigt worden.

Tabellen 3a: Übersicht und Belastung der Schienenstrecke östl. des Bahnhofs

Unique-Rail-ID	DE_q_r1539550			
Verkehrsaufkommen Unique-Rail-ID Abschnitt [Züge/Jahr]	Tag (day)	Abend (evening)	Nacht (night)	Summe
Fernverkehr	13.745	4.498	1.723	19.966
Regionalverkehr	16.889	5.462	4.282	26.633
Güterverkehr	9.237	4.024	10.246	23.507
Sonstiger Verkehr	222	211	27	460
Summe	40.093	14.195	16.278	70.566

Tabellen 3b: Übersicht und Belastung der Schienenstrecke westl. des Bahnhofs

Unique-Rail-ID	DE_q_r1539050			
Verkehrsaufkommen Unique-Rail-ID Abschnitt [Züge/Jahr]	Tag (day)	Abend (evening)	Nacht (night)	Summe
Fernverkehr	13.640	4.498	1.723	19.861
Regionalverkehr	17.005	5.097	4.531	26.633
Güterverkehr	9.197	4.303	10.427	23.927
Sonstiger Verkehr	434	458	1	893
Summe	40.276	14.356	16.682	71.314

1.5 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

In Nordrhein-Westfalen ist das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) für die Lärmkartierung zuständig, soweit es sich nicht um Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes handelt. Zur Unterstützung der Gemeinden betreibt das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz in Verbindung mit dem LANUV eine Lärmdatenbank. Hier werden die landesweit verfügbaren Geometrie- und Verkehrsdaten für die Lärmkartierung festgehalten und über das Internet bereitgestellt. Auch die Ergebnisdaten werden dort gespeichert und können von den Bürgerinnen und Bürgern über das Internet abgerufen werden. Der Zugriff der Daten erfolgt auf der Grundlage der Geodaten-Infrastruktur des Landes Nordrhein-Westfalen.

Die Stadt Beckum hat parallel zur Lärmaktionsplanung den Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt. Daher ist die Lärmkartierung mit den Verkehrsdaten des Verkehrsentwicklungsplans in Abstimmung mit der zuständigen Landesbehörde Straßen.NRW von der Stadt Beckum durchgeführt worden.

Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde:

Stadt Beckum
Weststraße 46
59269 Beckum
Gemeindekennzahl:
05570008

Telefon: 02521/29-0
Fax: 02521/29- 199
Homepage: www.beckum.de
eMail: stadt@beckum.de

1.6 Rechtlicher Hintergrund

Mit der Richtlinie 2002/49/EG² des europäischen Parlaments (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms erarbeitet. Als Ziel ist dort Verhinderung, Minderung und Lärmvorbeugung des Umgebungslärms festgeschrieben. Die wesentlichen Aufgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie sind die Ermittlung der Belastungen durch strategische Lärmkarten und die Verminderung und Vermeidung von Lärm durch Lärmaktionspläne.

Unter Umgebungslärm sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien zu verstehen, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Dazu gehört der Lärm, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.³ Ziel des europäischen und nationalen Rechts ist die Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten sowie die Erstellung von Lärmaktionsplänen, deren Aussagen und Umsetzung zu einer Verminderung des Lärms beitragen sollen.

Der Aufbau dieses Lärmaktionsplanes orientiert sich an Anhang V „Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Artikel 8“ der Richtlinie 2002/49/EG.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes⁴ und durch die Verordnung über die Lärmkartierung in deutsches Recht umgesetzt worden.

Das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ ist vom Bundestag am 16. Juni 2005 verabschiedet worden. Es fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil mit dem Titel „Lärminderungsplanung“ und den § 47 a bis f ein. In der Lärmschutzpraxis werden die Begriffe Lärminderungsplanung und Lärmaktionsplanung häufig gleichbedeutend verwendet.

Zur Bewertung der Schallausbreitung ist für den Tag ein ganztägiger, auf 24-Stunden gewichteter Mittelungspegel als Tag-Abend-Nachtlärmindex L_{den} (day/evening/night) eingeführt worden. Für die Nacht gilt der Lärmindex L_{night} als gemittelter 8-Stunden-Wert. Alle nachfolgenden Karten und Berechnungen basieren auf diesen Indices.

² RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.

³ Begriffsbestimmung entsprechend Art. 3 a Richtlinie 2002/49/EG bzw. § 47 b Ziff. 1 BImSchG

⁴ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch 18.12.2006; BGBl I 3180

1.7 Geltende Grenzwerte

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in dem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind, und machen damit die Lärmprobleme und negativen Lärmauswirkungen sichtbar.

Die Festlegung von Maßnahmen sollte zwar gemäß § 47 d Absatz 1 BImSchG bei der Überschreitung "relevanter Grenzwerte" in den Aktionsplänen erfolgen, jedoch mangelt es bislang sowohl von europäischer Seite als auch von der Seite des Bundes an einer Festlegung verbindlicher Grenzwerte für den Gesundheitsschutz.

Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz empfiehlt daher den Kommunen, ihre Entscheidung über die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes an einem Auslösekriterium zu prüfen. Als Auslösewert wird ein Mittelungspegel als Tag-Abend-Nachtlärmindex L_{den} (gewichteter Lärmpegel day/evening/night) von 70 dB(A) bzw. als Nachtlärmindex L_{night} von 60 dB(A) für Hauptverkehrsstraßen empfohlen.⁵

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation nur zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{den} und L_{night} dargestellten Werten.

Bei der Festlegung von Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist generell zu beachten, dass im deutschen Recht die Beurteilungspegel L_rT (Tag) und L_rN (Nacht) bezogen auf 16 bzw. 8 Stunden bei der Durchsetzung von Maßnahmen maßgeblich sind, während sich die für den Umgebungslärm definierten Lärmindizes L_{den} und L_{night} auf 24 bzw. 8 Stunden beziehen.

Die Abbildung 1 zeigt die nationalen Grenz- und Richtwerte.

⁵ RdErl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1

Abbildung 1: Übersicht der nationalen Immissionsgrenz- und -richtwerte im Bereich des Lärmschutzes⁶

Anwendungsbereich	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen [1]		Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes [2],		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) [3]		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll [4]	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete							70	70

[1] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

[2] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkBfI 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

Die Auslösegrenzwerte wurden gegenüber früherer Festlegungen mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes im März 2010 um 3 dB(A) abgesenkt.

[3] Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

[4] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

Die Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt. Die formalen Vorgaben zur Lärmsanierung ergeben sich aus den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR-97) in Verbindung mit den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990" (RLS-90). Die RLS-90 wird von der RLS-19 abgelöst. Sie wird voraussichtlich am 01.03.2021 in Kraft treten.

Das Inkrafttreten der RLS-19 wird mit der „Zweiten Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)“ erfolgen. Die Lärmsanierung wird von den Straßenbaulastträgern der Bundesstraßen anhand der Auslösewerte der Lärmsanierung geprüft (vgl. Tabelle 1), die am 01.08.2020 vom Gesetzgeber neu eingeordnet wurden.

Für Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen ist am 28.08.2020 der Erlass ergangen, dass eine Absenkung um 3 dB(A) „ab sofort analog auf den Bereich der Landesstraßen in der Zuständigkeit des Landes übertragen werden“.

Die Stadt Beckum folgt der Einschätzung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen für die Bewertung der Stadtstraßen.

⁶ Umweltbundesamt (2008): *Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung – Silent City, Anhang, S. 80 / Handlungsempfehlungen (Musteraktionsplan)*

Auslösewerte der Lärmsanierung in Nordrhein-Westfalen⁷

Gebietstyp	Bundesstraße/Landesstraße Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)	Bundesstraße/Landesstraße Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Schulen, Krankenhäuser, Kur- u. Altenheime	64/64 dB(A)	54/54 dB(A)
Kern,- Dorf- und Mischge- biet	66/64 dB(A)	56/54 dB(A)
Gewerbegebiet	72/54 dB(A)	62/54 dB(A)

Lärmsanierungsmaßnahmen werden in aktive und passive Schutzmaßnahmen unterteilt. Zu den aktiven Maßnahmen gehören Lärmschutzwände und -wälle sowie der Einsatz von lärmarmen Straßendeck-schichten. Passive Maßnahmen bezeichnen Verbesserungen der sogenannten Umfassungsbauteile (Fenster/Türen etc.) von Wohngebäuden.

⁷ <http://www.strassen.nrw.de/de/umwelt/laermschutz.html>

2 Ergebnisse der Lärmkartierung Straßenverkehr

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmberechnung wurden mit Hilfe des Softwaresystems SoundPLAN ermittelt. Die vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ermittelten und im Internet veröffentlichten Ergebnisse sind nur bedingt mit den in dieser Untersuchung veröffentlichten Ergebnissen vergleichbar.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Auswertung der belasteten Flächen, Wohnungen, öffentlichen Einrichtungen und betroffenen Einwohner, die in den Karten 1 bis 6 flächenhaft dargestellt sind.

Tabelle 4: Einwirkung von Straßenverkehrslärm, der von Straßen ausgeht, die mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr belastet sind. (Geschätzte Gesamtzahl der Einwohner 2015)

Name	Intervalle	Alle Straßen		Stadtstraßen		Hauptstraßen	
		Einwohner		Einwohner		Einwohner	
Stadtteile		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Alle Gebiete	50 - 55	4.725	1.264	510	260	4.215	1.004
	55 - 60	1.676	1.058	240	360	1.436	698
	60 - 65	1.068	563	283	297	785	266
	65 - 70	1.053	63	406	9	647	54
	70 - 75	360	0	183	0	177	0
	> 75	28	0	0	0	28	0
Beckum	50 - 55	2.461	625	374	156	2.087	469
	55 - 60	645	742	186	207	459	535
	60 - 65	635	430	151	199	484	231
	65 - 70	754	63	232	9	522	54
	70 - 75	310	0	146	0	164	0
	> 75	27	0	0	0	27	0
Vellern	50 - 55	429	154	0	0	429	154
	55 - 60	244	31	0	0	244	31
	60 - 65	76	1	0	0	76	1
	65 - 70	9	0	0	0	9	0
	70 - 75	0	0	0	0	0	0
	> 75	0	0	0	0	0	0
Neubeckum	50 - 55	701	98	76	56	625	42
	55 - 60	166	89	35	79	131	10
	60 - 65	95	67	70	65	25	2
	65 - 70	104	1	98	0	6	1
	70 - 75	26	0	25	0	1	0
	> 75	1	0	0	0	1	0
Roland	50 - 55	1.135	386	60	47	1.075	339
	55 - 60	621	196	19	75	602	121
	60 - 65	262	64	62	33	200	31
	65 - 70	186	0	75	0	111	0
	70 - 75	23	0	12	0	11	0
	> 75	0	0	0	0	0	0

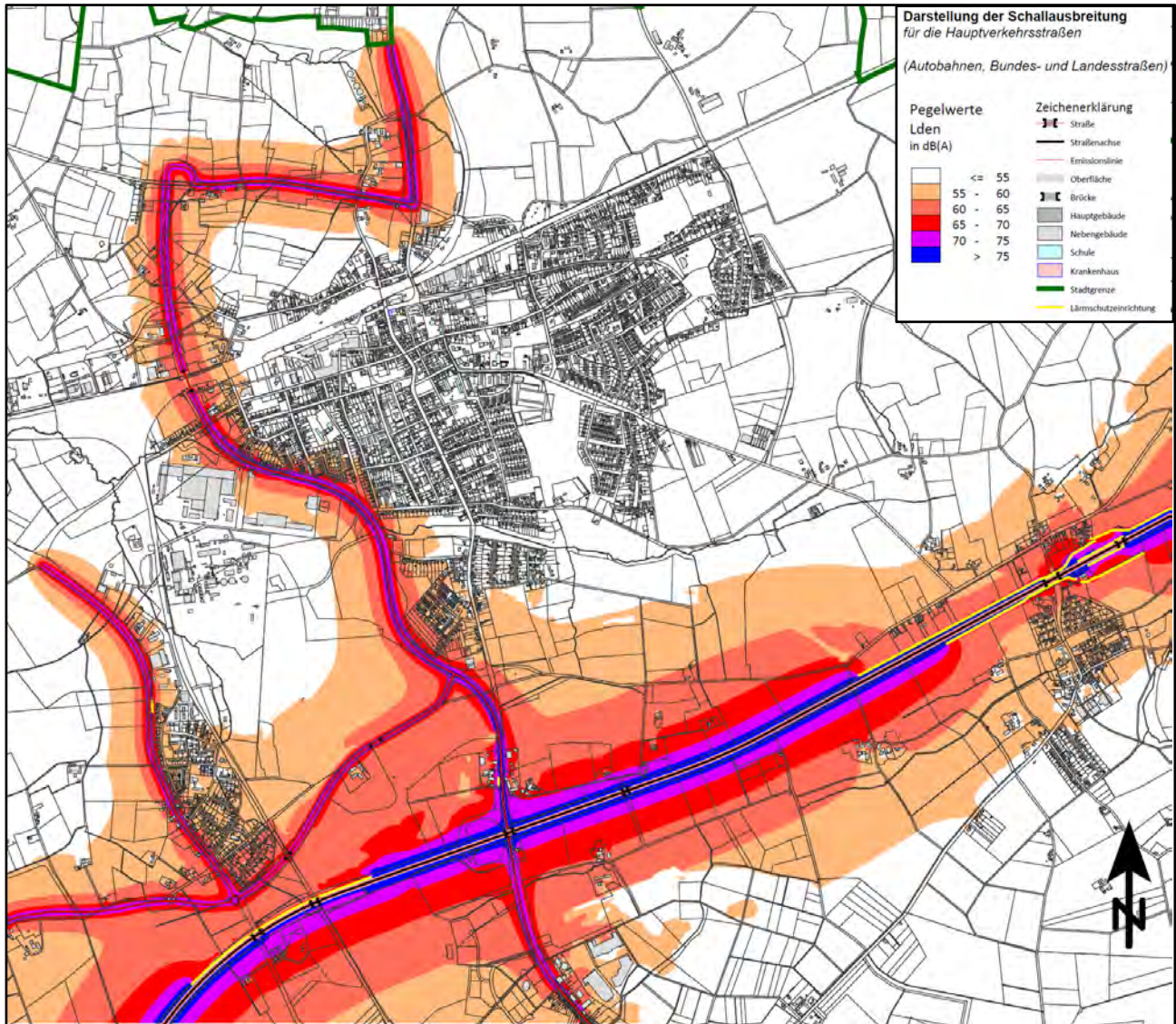
Tabelle 5: Gesamtfläche der lärmbelasteten Gebiete / Geschätzte Gesamtzahl der lärmbelasteten Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäuden*

Name	Intervalle	Alle Straßen		Alle Straßen					
		Größe [km ²]		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
Stadtteile		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Alle Gebiete	55 - 65	19,63	8,49	1.709	914	10	0	0	3
	65 - 75	5,92	1,75	817	69	0	0	3	1
	> 75	1,58	0,52	34	0	0	0	1	0
Beckum	55 - 65	9,49	3,98	750	619	6	0	0	3
	65 - 75	2,87	0,83	593	65	0	0	3	0
	> 75	0,72	0,24	33	0	0	0	0	0
Vellern	55 - 65	4,60	1,66	214	36	3	0	0	0
	65 - 75	1,06	0,34	11	0	0	0	0	0
	> 75	0,36	0,15	0	0	0	0	0	0
Neubeckum	55 - 65	1,09	0,31	159	90	1	0	0	0
	65 - 75	0,24	0,08	79	1	0	0	0	0
	> 75	0,06	0,00	0	0	0	0	0	0
Roland	55 - 65	4,46	2,54	586	170	0	0	0	0
	65 - 75	1,74	0,51	133	3	0	0	0	1
	> 75	0,44	0,13	1	0	0	0	1	0

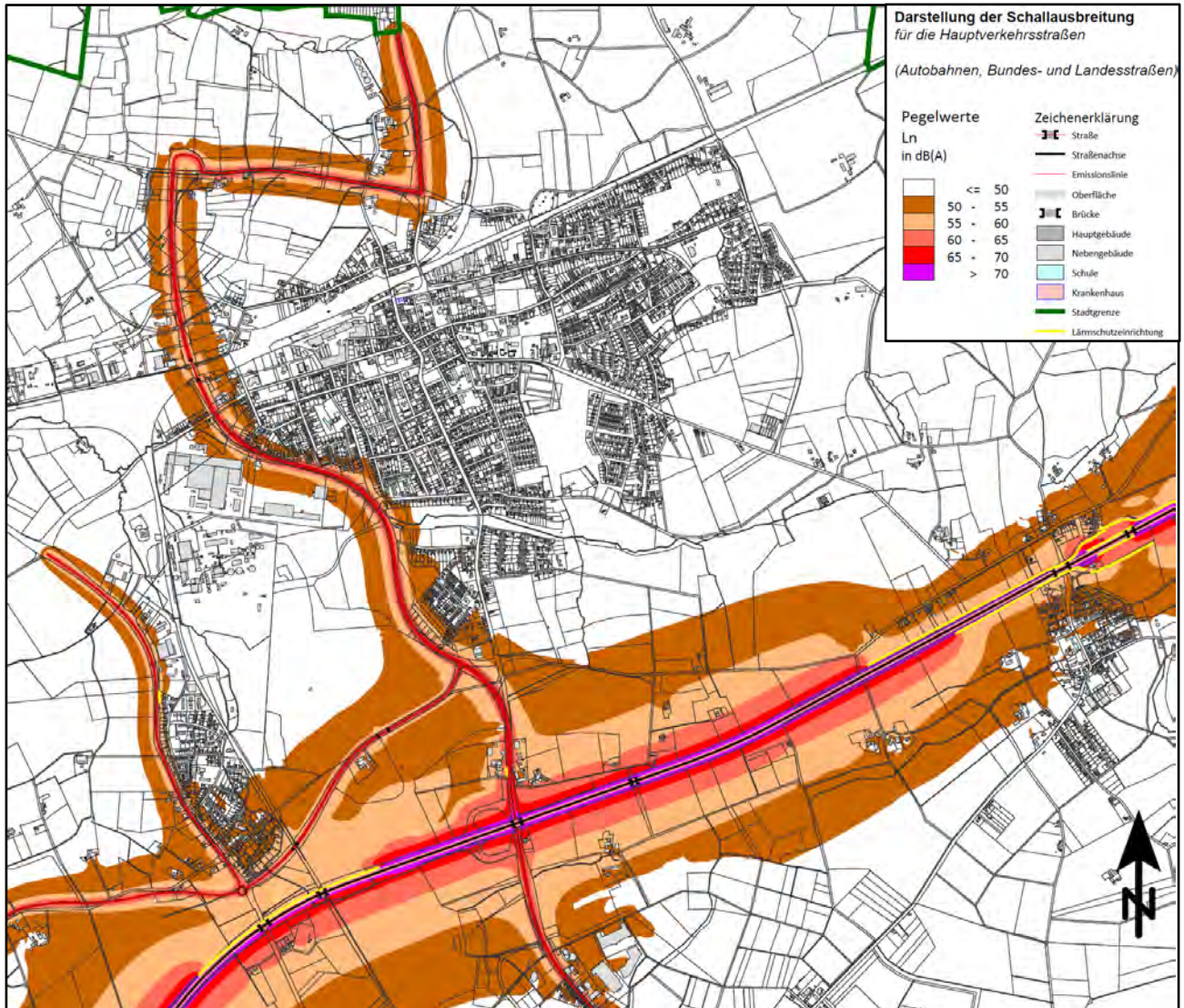
Name	Stadtstraßen Intervalle	Größe [km ²]		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Alle Gebiete	55 - 65	0,53	0,19	240	301	0	0	0	0
	65 - 75	0,17	0,07	296	30	0	0	0	0
	> 75	0,06	0,00	9	0	0	0	0	0
Beckum	55 - 65	0,28	0,10	171	171	0	0	0	0
	65 - 75	0,09	0,05	176	27	0	0	0	0
	> 75	0,04	0,00	8	0	0	0	0	0
Vellern	55 - 65	0,00	0,00	0	0	0	0	0	0
	65 - 75	0,00	0,00	0	0	0	0	0	0
	> 75	0,00	0,00	0	0	0	0	0	0
Neubeckum	55 - 65	0,02	0,01	37	76	0	0	0	0
	65 - 75	0,02	0,01	70	0	0	0	0	0
	> 75	0,00	0,00	0	0	0	0	0	0
Roland	55 - 65	0,23	0,08	32	54	0	0	0	0
	65 - 75	0,07	0,02	50	3	0	0	0	0
	> 75	0,02	0,00	1	0	0	0	0	0

Name	Hauptstraßen Intervalle	Größe [km ²]		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Alle Gebiete	55 - 65	19,10	8,30	1.469	613	10	0	0	3
	65 - 75	5,75	1,68	521	39	0	0	3	1
	> 75	1,52	0,52	25	0	0	0	1	0
Beckum	55 - 65	9,21	3,88	579	448	6	0	0	3
	65 - 75	2,78	0,78	417	38	0	0	3	0
	> 75	0,68	0,24	25	0	0	0	0	0
Vellern	55 - 65	4,60	1,66	214	36	3	0	0	0
	65 - 75	1,06	0,34	11	0	0	0	0	0
	> 75	0,36	0,15	0	0	0	0	0	0
Neubeckum	55 - 65	1,07	0,30	122	14	1	0	0	0
	65 - 75	0,22	0,07	9	1	0	0	0	0
	> 75	0,06	0,00	0	0	0	0	0	0
Roland	55 - 65	4,23	2,46	554	116	0	0	0	0
	65 - 75	1,67	0,49	83	0	0	0	0	1
	> 75	0,42	0,13	0	0	0	0	1	0

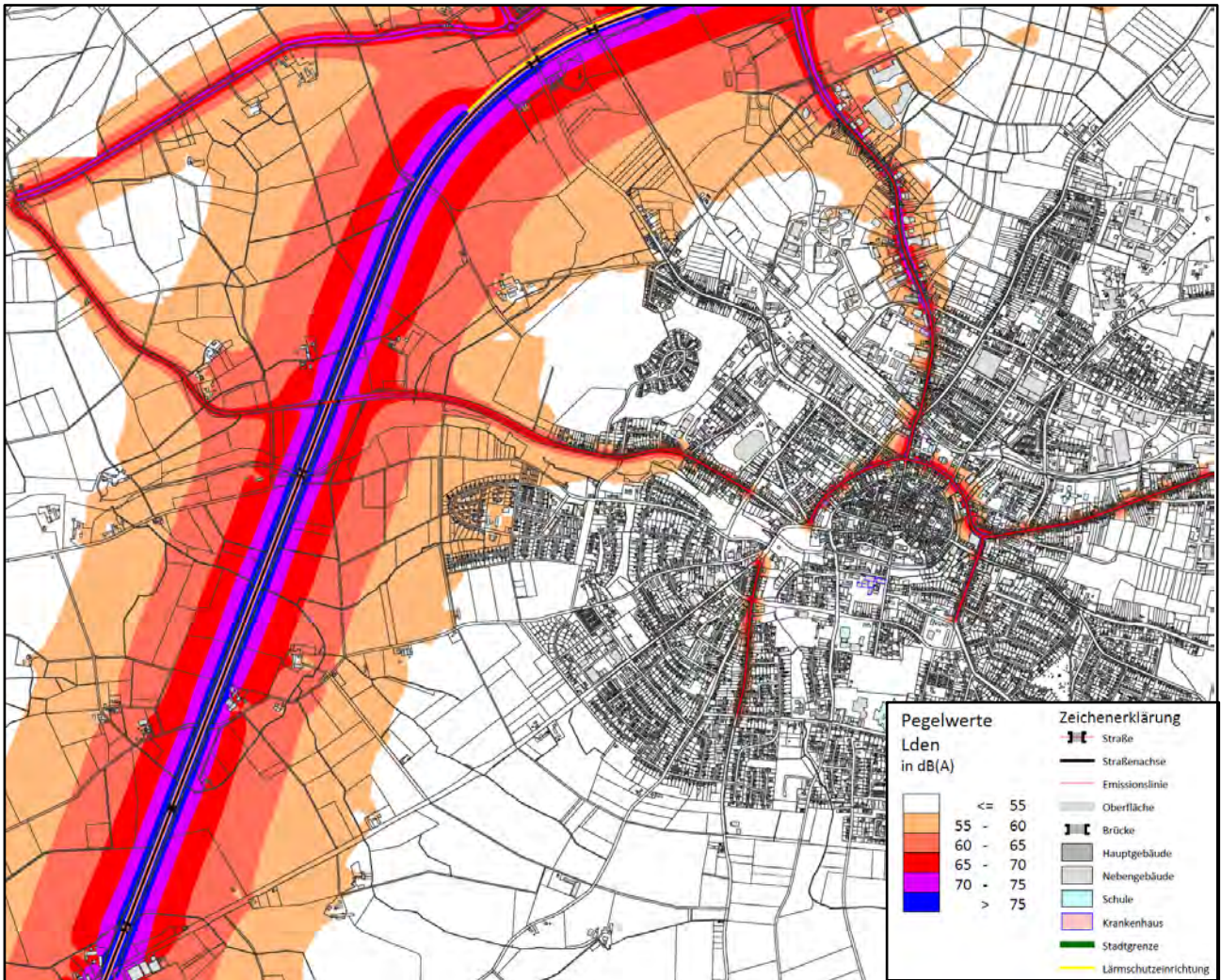
* Schulen und Krankenhäuser bestehen aus mehreren Gebäuden.
Erfasst wurden nur die Einzelgebäude, deren Anzahl hinterlegt ist.



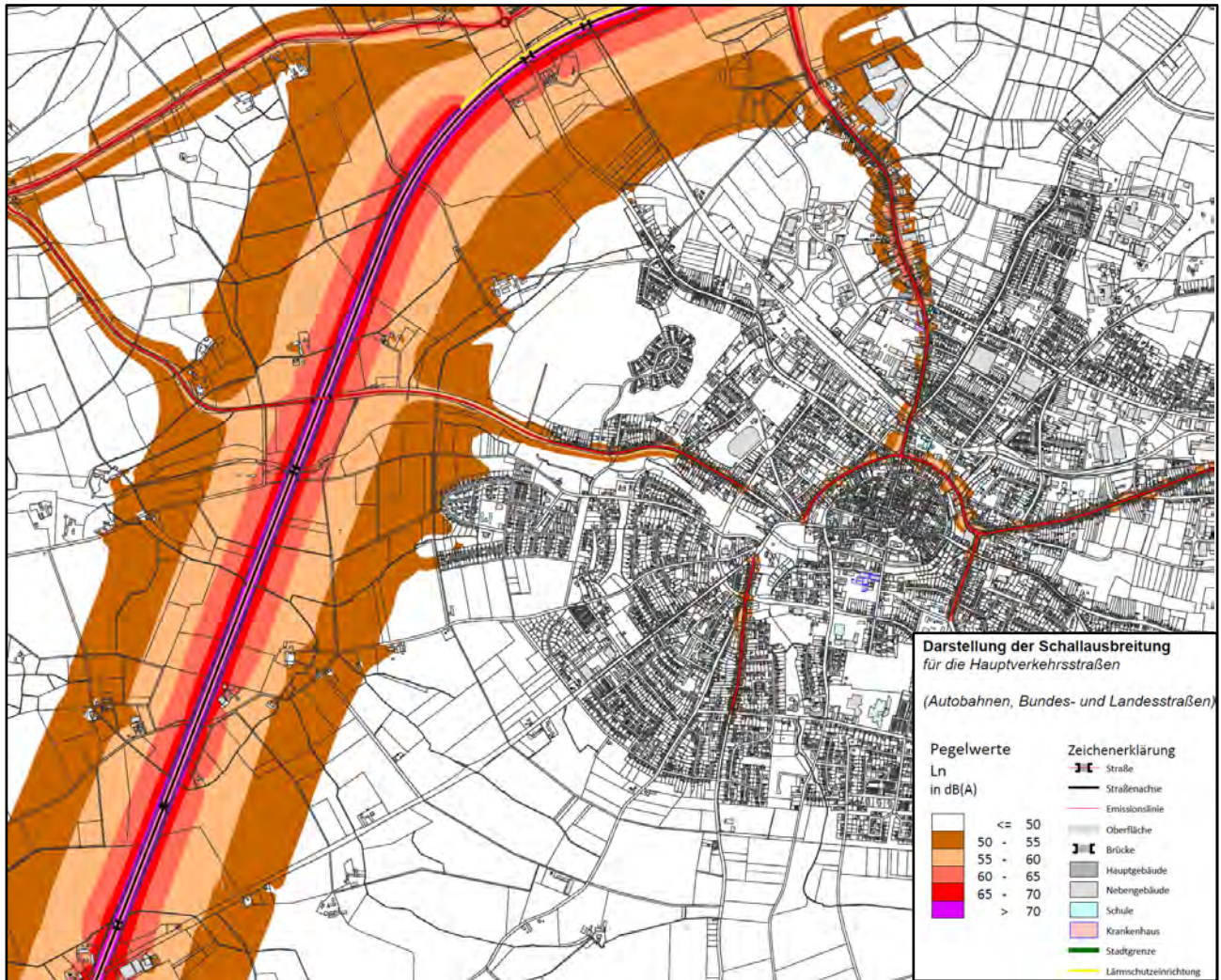
Karte 1: Übersicht Lärmsituation Hauptverkehrsstraßen (3. Stufe) L_{den} (day, evening, night), ohne Maßstab
Bereich Neubeckum, Ausschnitt aus Karte 1.1



Karte 2: Übersicht Lärmsituation Hauptverkehrsstraßen (3. Stufe) L_{night} , genordet, ohne Maßstab
Bereich Neubeckum, Ausschnitt aus Karte 1.2



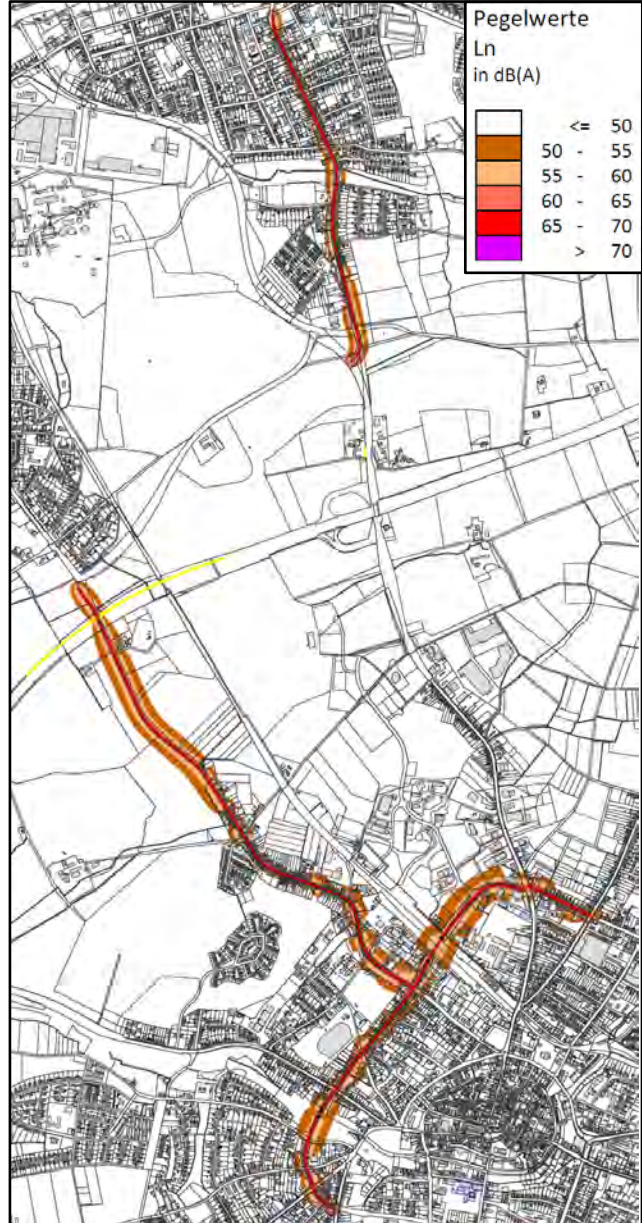
Karte 3: Übersicht Lärmsituation Hauptverkehrsstraßen (3. Stufe) L_{den} (day, evening, night), ohne Maßstab, Bereich Beckum, Ausschnitt aus Karte 1.3



Karte 4: Übersicht Lärmsituation Hauptverkehrsstraßen, (3. Stufe) L_{night} , ohne Maßstab
Bereich Beckum, Ausschnitt aus Karte 1.4



Karte 5: Übersicht Lärmsituation Stadtstraßen, L_{den}
Ausschnitt aus Karte 1.5 (ohne Maßstab)



Karte 6: Übersicht Lärmsituation Stadtstraßen, L_{night}
Ausschnitt aus Karte 1.6 (ohne Maßstab)

2.2 Geschätzte Anzahl von Personen, die hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Personen auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht nicht.

Die Belastungen beziehen auf die Außenseite der Fassade, die Anzahl der Personen ist gemittelt und wurde nach der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB) berechnet.

Folgende Lärmbelastungen sind für die Hauptverkehrsstraßen berechnet worden:

204 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen (> 70 dB(A)) ausgesetzt

320 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen (> 60 dB(A)) ausgesetzt.

648 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen (65 bis 70 dB(A)) ausgesetzt und

696 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen (55 bis 60 dB(A)) ausgesetzt.

785 Menschen sind ganztägig Belästigungen (60 bis 65 dB(A)) ausgesetzt und

1.004 Menschen sind in der Nacht Belästigungen (50 bis 55 dB(A)) ausgesetzt.

Es ist davon auszugehen, dass die Gebäude, die in der Nacht einer sehr Belastung ausgesetzt sind, auch am Tag eine hohe Belastung ertragen müssen.

Für die Personen, die sehr hohen Belastungen ausgesetzt sind, sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation geschaffen werden.

2.3 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von „Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ aufzustellen. Lärmprobleme lassen sich als örtlich abgrenzbare Bereiche unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebietes, der Lärmpegel (Höhe der Belastung) und der Zahl der Belasteten identifizieren.

Einwohner mit ganztätig hohen (65 bis 70 dB(A)) oder sehr hohen Belastungen (über 70 dB(A)) und nächtlich hohen (55 bis 60 dB(A)) oder sehr hohen Belastungen (über 60 dB(A)) sind in den Stadtteilen wie folgt ermittelt worden:

Tabelle 6: Ergebnisübersicht betroffene Personen an Hauptverkehrsstraßen 2015

Stadtteil	Anzahl Personen L_{den}		Anzahl Personen L_{night}	
	Pegelbereiche in dB(A)		Pegelbereiche in dB(A)	
	65 bis ≤ 70	> 70	55 bis ≤ 60	> 60
Beckum	522	191	535	285
Vellern	9	0	31	1
Neubeckum	6	2	8	3
Roland	111	11	122	31
Summe	648	204	696	320

Tabelle 7: Ergebnisübersicht betroffene Personen an Stadtstraßen 2015

Stadtteil	Anzahl Personen L_{den}		Anzahl Personen L_{night}	
	Pegelbereiche in dB(A)		Pegelbereiche in dB(A)	
	65 bis ≤ 70	> 70	55 bis ≤ 60	> 60
Beckum	232	146	207	208
Vellern	0	0	0	0
Neubeckum	98	25	79	65
Roland	75	12	75	33
Summe	405	183	361	306

Insgesamt ist aus den Tabellen 6 und 7 zu erkennen, dass die Gruppen der betroffenen Personen über den Auslösewerten von 70/60 dB(A) an Hauptverkehrsstraßen und Stadtstraßen in etwa gleich groß sind. Ganztags sind ungefähr 200 Personen und nachts ungefähr 300 Personen betroffen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Personen, die ganztags betroffen sind, in der Regel auch nachts zu den Betroffenen zählen. Die genannten Personenzahlen für L_{den} und L_{night} sind daher nicht additiv zu betrachten.

Vorhandene passive Schutzmaßnahmen sind bei der Berechnung der belasteten Personen nicht berücksichtigt worden. Bereiche mit einer geringen Anzahl als zehn Betroffene müssen nach den Vorgaben des Landes NRW nicht weiter untersucht werden.

Die Erarbeitung von Maßnahmen für einzelne Gebäude ist in der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen. Aus Gründen des Datenschutzes wird keine Zuordnung von Personen zu einzelnen Gebäuden veröffentlicht.

Es lassen sich aber die Gebäude identifizieren, die an den einzelnen Straßenabschnitten betroffen sind. Lärmschutzmaßnahmen sind generell auf der Basis der betroffenen Gebäude unter Berücksichtigung nationaler Richtlinien und der Nutzung bzw. Gebietskategorisierung zu bewerten.

Aus diesem Grund steht die Anzahl der Gebäude im Fokus der Betrachtung. Die Tabellen 8 und 9 zeigen die Anzahl der betroffenen Gebäude an den untersuchten Straßenabschnitten. Zu besserer Einordnung werden nicht nur die Gebäude dargestellt, die über den Auslösewerten von 70/60 dB(A) ganztags/nachts betroffen sind, sondern auch die nächst niedrigere Kategorie. Damit ergibt sich ein umfassenderes Bild. Das Umweltbundesamt empfiehlt die Planung von Maßnahmen ab einer Belastung von 65/55 dB(A) ganztags/nachts.

Tabelle 8: Ergebnisübersicht betroffener Wohngebäude an Hauptstraßen 2015

Stadtteil	Anzahl Gebäude L _{den}		Anzahl Gebäude L _{night}	
	Pegelbereiche in dB(A)		Pegelbereiche in dB(A)	
Straßenabschnitte	65 bis ≤70	>70	55 bis ≤60	>60
<u>Beckum</u>				
B 58 Neubeckumer Str.	31	67	42	46
B 58 Sternstraße	8	16	11	13
B 58 Stromberger Str.	127	0	126	12
L 507 Alleestraße	19	17	9	27
L 794 Ahlener Straße	56	2	55	5
L 808 Lippborger Str.	38	1	38	1
L 822 Mühlenweg	57	2	36	23
<u>Vellern</u>				
A 1	11	3	23	7
<u>Neubeckum</u>				
B 475 Enniger Straße	2	1	2	1
B 475 Dykerhoffstraße	20	5	18	12
<u>Roland</u>				
A 1	5	0	5	0
B 58	3	1	2	1
L 586 Vorhelmer Straße	26	4	25	4
Summe	403	119	357	196

Es ist erkennbar, dass eine hohe Anzahl an betroffenen Gebäuden an B 58 der Neubeckumer Straße und Stromberger Straße ermittelt wurden.

An der A 2 handelt sich nicht um homogene Wohnbereiche, sondern einzelne Gebäude, so dass die Gebäude an der A 2 aus der weiteren Betrachtung ausscheiden.

Die Tabelle 9 zeigt die betroffenen Wohngebäude an den untersuchten Stadtstraßen. Die Berechnungen zeigen, dass ein Großteil der betroffenen Gebäude über den Auslösewerten von 70/60 dB(A) an der Vorhelmer Straße und dem Konrad-Adenauer-Ring ermittelt wurde.

Tabelle 9: Ergebnisübersicht betroffener Wohngebäude an Stadtstraßen 2015

Stadtteil	Anzahl Gebäude L _{den}		Anzahl Gebäude L _{night}	
	Pegelbereiche in dB(A)		Pegelbereiche in dB(A)	
	65 bis ≤70	>70	55 bis ≤ 60	>60
<u>Beckum</u>				
Konrad-Adenauer-Ring	16	28	12	35
Zementstraße	8	17	8	18
Vorhelmer Straße	35	57	10	85
<u>Neubeckum</u>				
Hauptstraße	93	6	36	0
Summe	152	102	66	138

3 Ergebnisse der Lärmkartierung Schienenverkehr

3.1 Berechnungsergebnisse EBA

Zur Ermittlung der Schallauswirkungen, die durch bundeseigenen Schienenstrecken erzeugt werden, hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) vom Bund den Auftrag erhalten, schalltechnischen Berechnungen durchzuführen und die Ergebnisse in Form von Iso-phonenkarten und Tabellen für jede betroffene Kommune zu veröffentlichen.

Dabei werden Hauptschienenstrecken untersucht, auf denen mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr stattfinden.

Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEB) sowie kommunale Lärmkennziffer

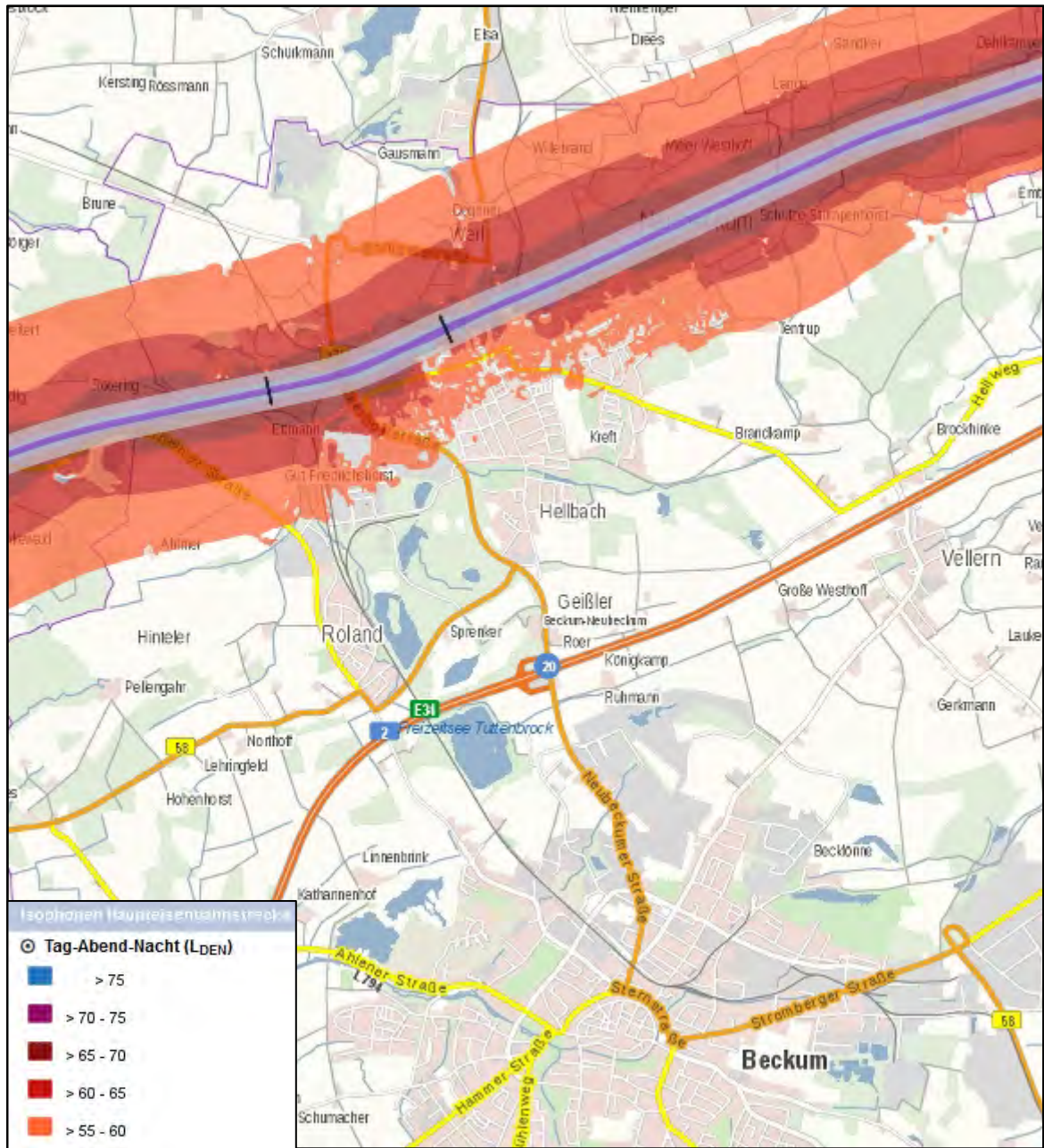
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L _{DEN})			Nacht-Lärmindex (L _{Night})		
Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner	Lärmkennziffer	Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner	Lärmkennziffer
-	-	-	(45 < L _{Night} <= 50)	3.500	-
-	-	-	50 < L _{Night} <= 55	1.310	-
55 < L _{DEN} <= 60	1.700	21.402	55 < L _{Night} <= 60	690	30.568
60 < L _{DEN} <= 65	770		60 < L _{Night} <= 65	370	
65 < L _{DEN} <= 70	420		65 < L _{Night} <= 70	180	
70 < L _{DEN} <= 75	200		L _{Night} > 70	60	
L _{DEN} > 75	100		-	-	

Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

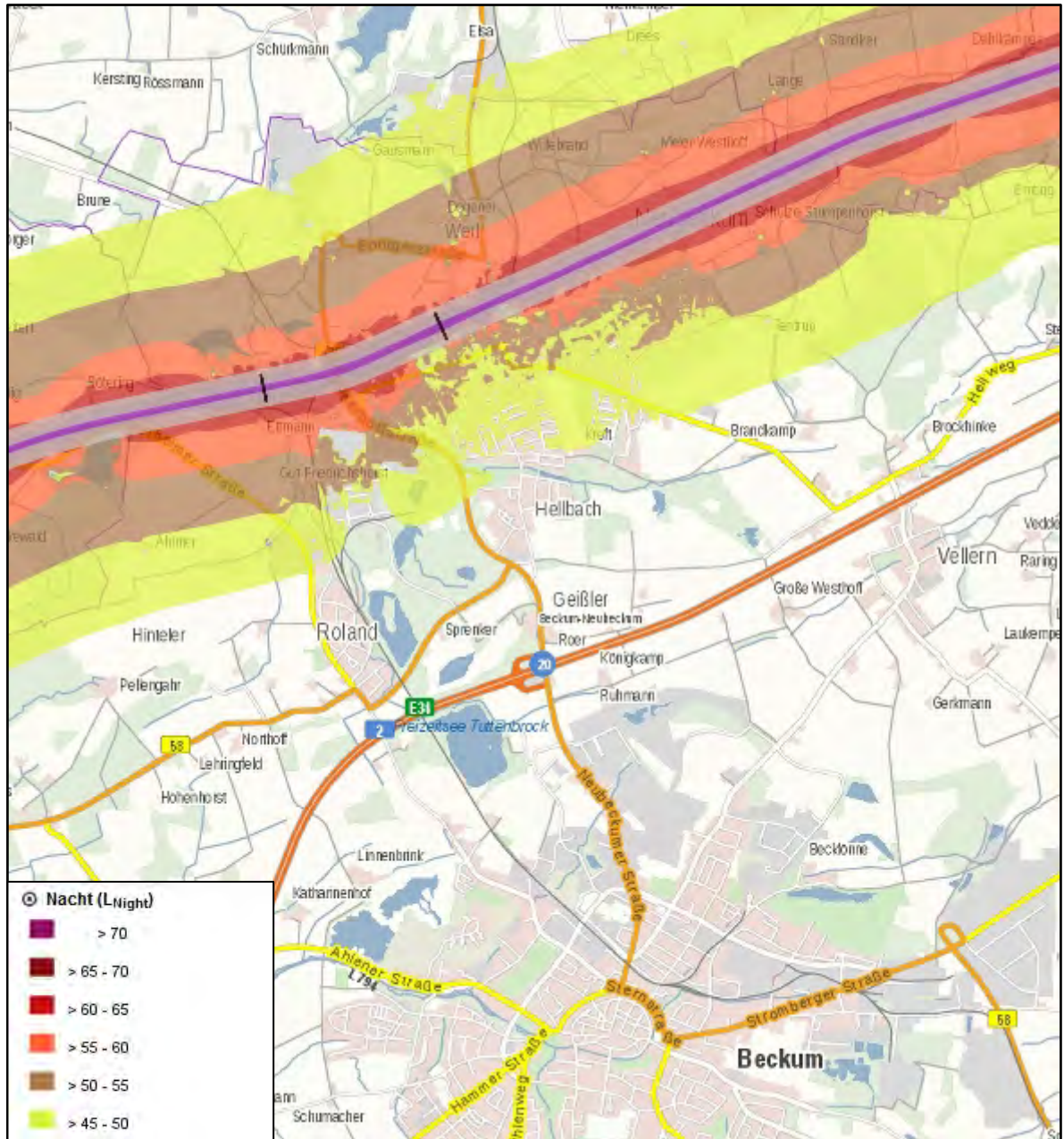
Pegelbereich in dB(A)	Belastete Flächen in km ²	Belastete Wohnungen	Belastete Schulen	Belastete Krankenhäuser
L _{DEN} > 55	9,34	1.498	38	0
L _{DEN} > 65	2,35	337	0	0
L _{DEN} > 75	0,56	47	0	0

Die Ergebnisse der Berechnung sind unter folgendem Link veröffentlicht worden:
<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Die nachfolgenden Karten 7 und 8 zeigen die flächenhafte Darstellung der Schallausbreitung.



Karte 7: Übersicht Lärmsituation Schiene (3. Stufe) L_{den} (day, evening, night), genordnet, ohne Maßstab



Karte 8: Übersicht Lärmsituation Schiene (3. Stufe) L_{Night}, genordet, ohne Maßstab

3.2 Detailbetrachtung der Ergebnisse Schiene

Die Sichtung der Berechnungsergebnisse zeigt eine deutliche Verlärmung des Stadtteils Neubeckum durch die Schienenstrecke. Hinzu kommen diverse Wohngebäude entlang der Schienenstrecke im Außenbereich.

Insgesamt sind ungefähr 300 Personen mit Pegeln über 70 dB(A) ganztags und 610 Personen mit Pegeln über 60 dB(A) nachts betroffen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation in Neubeckum werden vom EBA geplant. Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung steht ein Internetportal zur Verfügung, das über die Lärmaktionsplanung an Hauptschienenstrecken informiert:

<https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/eisenbahnbundesamt/de/home>

4 Berücksichtigung vorhandener Planungen

Die Richtlinie zur Lärmaktionsplanung sieht die Berücksichtigung vorhandener Maßnahmen in der Stadt- und Verkehrsplanung vor, denn verschiedene Planungen haben neben ihrem eigentlichen Ziel auch Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Umgebung.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die mögliche Verzahnung der Lärmaktionsplanung mit anderen Fachplanungen.

Abbildung 2:

Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen⁸



In Beckum ist der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) verabschiedet worden. Im VEP werden für den nichtmotorisierten Individualverkehr umfangreiche Vorschläge zur Förderung und Attraktivitätssteigerungen vorgeschlagen.

⁸ Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2012)

Weiterhin befindet sich die Nordostumgehung der B 58n zurzeit in Bau. Eine Eröffnung ist in den nächsten Jahre geplant.

Darüber hinaus schlägt der VEP verschiedene Maßnahmen vor, die zur Unfallprävention beitragen. Verschiedene Maßnahmen befinden sich zurzeit in der Umsetzung.

Weitere aktuelle Fach- oder Umweltplanungen wie zum Beispiel ein Luftreinhalteplan liegen in Beckum nicht vor.

Städtebaulichen Planungen, die zurzeit umgesetzt werden, stehen nicht in einem direkten Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung und haben keine Auswirkungen auf mögliche Maßnahmen im untersuchten Straßennetz.

5 Lärmerzeugende Faktoren im Straßenverkehr

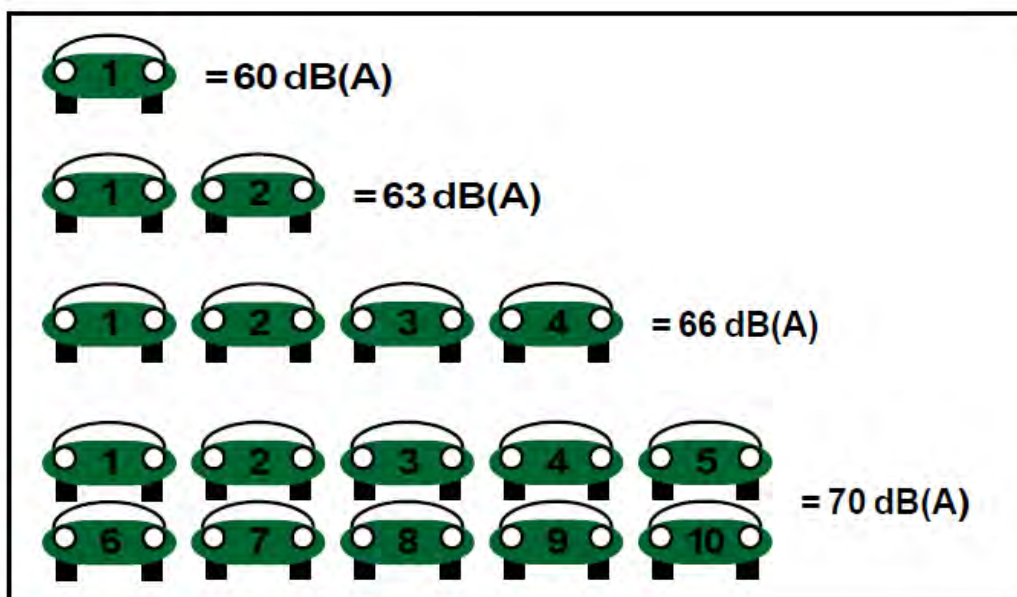
5.1 Verkehrsmenge und Zusammensetzung

Der Lärmberechnung liegen verschiedene Faktoren des Straßenverkehrs zu Grunde. Grundsätzlich ist zunächst die Verkehrsmenge und die Zusammensetzung des Verkehrs ausschlaggebend für die Lärmbelastung.

Dabei gelten folgende Grundsätze:

- Eine Verdoppelung oder Halbierung der Verkehrsmenge bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung bewirkt eine Veränderung um ± 3 dB(A).
- Eine Verzehnfachung der Kraftfahrzeugmenge hat eine Pegelerhöhung um 10 dB(A) zur Folge.
- Um eine Veränderung in der Lärmbelastung von 1 dB(A) zu erreichen, muss sich die Verkehrsmenge um 20% verändern.
- Die Veränderung des Lkw-Anteils am Verkehrsaufkommen von 10% auf 5% bewirkt eine Veränderung der Lärmbelastung um 1 dB(A).

Abbildung 3: Veränderung der Verkehrsmenge im Vergleich zur Änderung der Lärmbelastung⁹



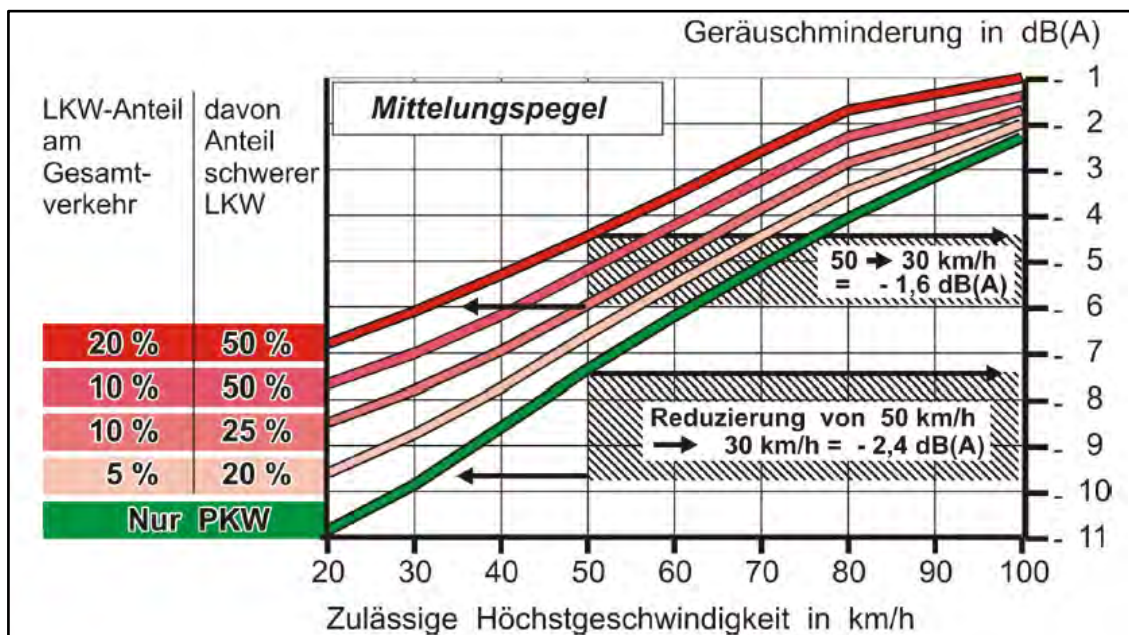
⁹ Quelle: Bundesministerium für Verkehr - Lärmschutz im Verkehr

5.2 Fahrgeschwindigkeiten

Bei der Berechnung des Verkehrslärms ist grundsätzlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw und Lkw zu Grunde zu legen. Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass alle Verkehrsteilnehmer die zulässige Geschwindigkeit fahren. Einzelne Fahrereignisse wie das Anfahren oder Bremsen werden nicht einzeln berücksichtigt, sondern sind im Schalleistungspegel der Fahrzeuge enthalten.

Die Lärmpegel nehmen mit zunehmenden Fahrgeschwindigkeiten zu. Abbildung 4 zeigt den Zusammenhang der Mittelungspegel mit unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten in Zusammenhang mit dem Lkw-Anteil. Dabei ist die Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h immer als Ausgangspunkt zu sehen. Dargestellt ist daher die Reduzierung des Mittelungspegel ausgehend von Tempo 100 in dB(A)-Schritten.

Abbildung 4: Geräuschminderung in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Lkw-Anteil am Gesamtverkehr der Lärmbelastung¹⁰



Der Unterschied zwischen Tempo 50 km/h und 30 km/h beträgt im Mittel 2 bis 3 dB(A) auf einer Straße mit einem Lkw-Anteil von 5 bis 10 %.

¹⁰ Quelle: Umweltbundesamt (2015): Handbuch Lärmaktionspläne – Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung (Texte 81/2015), Seite 57

5.3 Fahrbahnbelag

Der Fahrbahnbelag wirkt sich direkt auf die Höhe der Lärmpegel aus. Die klassifizierten Straßen sind alle in der Unterhaltungspflicht von Straßen.NRW. In Abstimmung mit der Behörde wird ein normaler Ausbauzustand zu Grunde gelegt, da die Behörde der Unterhaltungspflicht nachkommt. Es wurde demnach bei der Berechnung der Lärmpegel ein Zuschlag für einen schlechten Fahrbahnzustand vergeben.

Je nach Fahrbahnoberfläche kann ab einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h eine Minderung von -2 bis -5 dB(A) angesetzt werden. Die untersuchten Hauptverkehrsstraßen sind entsprechend in die Berechnung eingegangen.

Tabelle 10: Korrekturfaktor D_{StRO} für unterschiedliche Straßenoberflächen¹¹

Straßenoberfläche		D_STRO*) in dB(A) bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von			
		30 km/h	40 km/h	≥ 50 km/h	> 60 km/h
1	nicht geriffelte Gussasphalte, Asphaltbetone oder Splittmastixasphalte	0,0	0,0	0,0	
2	Betone oder geriffelte Gussasphalte	1,0	1,5	2,0	
3	Pflaster mit ebener Oberfläche	2,0	2,5	3,0	
4	Sonstiges Pflaster	3,0	4,5	6,0	
5	Betone nach ZTV Beton 78 mit Stahlbesenstrich mit Längsglätter				1,0
6	Betone nach ZTV Beton-StB 01 mit Waschbetonoberfläche sowie mit Jutetuch-Längstexturierung				-2,0
7	Asphaltbetone < 0/11 und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 ohne Absplittung				-2,0
	Offenporige Asphaltdeckschichten, die im Neubau einen Hohlraumgehalt > 15 % aufweisen				
8	-mit Kornaufbau 0/11				-4,0
9	-mit Kornaufbau 0/8				-5,0

*) Für lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, können auch andere Korrekturwerte berücksichtigt werden. (Quelle: VBUS)

Geriffelte Asphalte oder Pflaster werden bei jeder Fahrgeschwindigkeit mit Zuschlägen versehen. Die Berechnung geht generell von einer Fahrgeschwindigkeit von mindestens 30 km/h aus. Unterhalb einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erfolgt eine Berechnung mit 30 km/h.

Unterhalb einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h haben Antriebsgeräusche und die Fahrweise einen höheren Einfluss auf den Emissionspegel der Fahrzeuge. Erst ab 50 km/h überwiegen die Abrollgeräusche und der Luftwiderstand.

¹¹ Quelle: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006

6 Allgemeine Maßnahmen und Strategien zur Geräuschkinderung an Straßen

Wenn „ein Lärmaktionsplan bauliche Maßnahmen an Straßen vorsieht, ist der zuständige Straßenbaulastträger für die Durchführung der Maßnahme verantwortlich. Alle Maßnahmen an Straßen in der Baulast der Gemeinden kann die Stadt selbst durchführen. Lärmschutzmaßnahmen an Straßen in fremder Baulast (Bund, Land, Kreis) muss die Stadt beim zuständigen Baulastträger beantragen. Bei der Entscheidung, ob und wann dieser im Rahmen des Straßenbaus oder der Straßenunterhaltung Maßnahmen durchführt, schränkt der Lärmaktionsplan das Ermessen des Baulastträgers ein.

Für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Straßenverkehrsbehörden zuständig. Diese können gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Die Grenze des zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Lärm so hohe Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können.

Der § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO verlangt eine Prüfpflicht der Behörden, wenn die in der 16. BImSchV genannten Grenzwerte (in reinen und allgemeinen Wohngebieten 59/49 dB(A) tags/nachts, in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 64/54 dB(A) tags/nachts) überschritten werden, also die Lärmbelastungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen der Planfeststellung Schutzauflagen auslösen würden.

Bei Lärmpegeln, die die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV¹² aufgeführten Lärmrichtwerte (für reine und allgemeine Wohngebiete 70/60 dB(A) tags/nachts; für Kern-, Dorf- und Misch- und Gewerbegebiete 72/62 dB(A) tags/nachts) überschreiten, ist das Ermessen der Behörden zur Pflicht einzuschreiten größer.“¹³

Die Ermessensspielräume der Straßenbauverwaltungen werden eingeschränkt, wenn ein Lärmaktionsplan Maßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten vorsieht. Diese Ansicht wird auch durch ein Urteil des VGH Baden-Württemberg gestärkt.¹⁴

¹² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

¹³ Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2017)

¹⁴ VGH Baden-Württemberg, Az. 10S 2449/17 vom 17.07.2018

Darin wird eine Bindungswirkung von Maßnahmen in beschlossenen Lärmaktionsplänen vertreten. Gemeinden können die Umsetzung einfordern, wenn die Maßnahmen mit deutschen Richtlinien und Verordnungen konform gehen.

Zur Lärminderung werden die folgenden allgemeine Schallschutzmaßnahmen aufgezeigt, die als geeignet erscheinen, die Geräuschpegel hinreichend zu reduzieren.

Dazu zählen zunächst die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche Maßnahmen realisieren lassen:¹⁵

- Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens,
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus,
- Reduzierung des Schwerlastverkehrs, gegebenenfalls zeitlich beschränkt,
- Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche (beispielsweise Beseitigung von Schlaglöchern),
- Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung („Grüne Welle“),
- Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden.

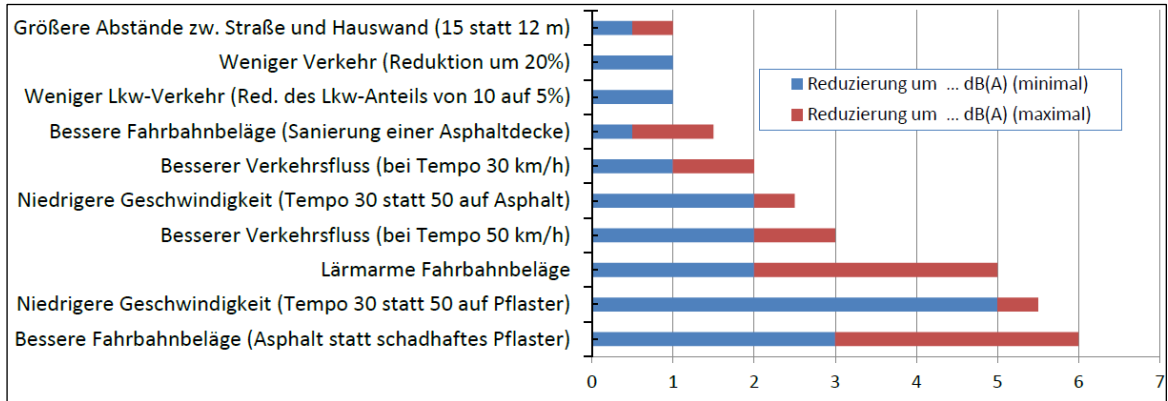
Langfristige Maßnahmen umfassen städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen wie

- die Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes,
- bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag),
- Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort,
- Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen,
- aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und -wälle,
- Vorgaben für die Grundrissgestaltung,
- Beschränkung von Außenwohnbereichen.

¹⁵ Länderausschuss für Immissionsschutz: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (2017)

Die Abbildung 5 zeigt beispielhaft Minderungspotentiale von verschiedenen Maßnahmen.

Abbildung 5: Lärminderung am Beispiel von ausgewählten Maßnahmen¹⁶



7 Ruhige Gebiete

Die Umgebungslärmrichtlinie verlangt die Diskussion von sogenannten ruhigen Gebieten. Ruhige Gebiete sind nach § 47 d Absatz 2 BImSchG Bereiche und Regionen, die vor einer Zunahme von Lärm zu schützen sind. Der Gesetzgeber liefert für die Festlegung ruhiger Gebiete aber keine konkreten Anhaltspunkte. Die Ausweisung von ruhigen Gebieten ist aber hauptsächlich für Ballungsräume wichtig, da die Wege zum Zentrum an den Stadtrand zur Erholung deutlich länger sind als in Kleinstädten oder Gemeinden.

In Beckum lassen sich die Gebiete, die nicht oder nur gering vom Straßenverkehr belastet sind, schnell aufgrund von kurzen Wegen erreichen, so dass die Ausweisung von ruhigen Gebieten nicht erforderlich ist.

¹⁶ Eigene Graphik

8 Maßnahmen zur Lärminderung

Von den in Kapitel 7 vorgestellten Maßnahmen sind einige geeignet, um die Schallbelastung der Anwohner an den betroffenen Straßenabschnitten zu verringern.

Für die Straßenabschnitte der Prioritätenliste werden die Maßnahmen unter Berücksichtigung der Kosten ausgewählt, die geeignet erscheinen, die Betroffenheit der Anwohner wirksam zu mindern.

Die Eingaben der Öffentlichkeit werden mit berücksichtigt, soweit sie sich auf die entsprechenden Straßenabschnitte beziehen und umsetzbar sind.

Grundsätzlich wird unterstellt, dass sich die Fahrbahnoberflächen aller im Folgenden aufgeführten Streckenabschnitte in einen ordnungsgemäßen Zustand befinden oder zu versetzen sind, so dass Ausbesserungen oder Fahrbahnsanierungen nicht einzeln aufgeführt werden.

Der Bau der östlichen Entlastungsstraße (B 58n) wird als Maßnahme mit berücksichtigt. Im Verkehrsentwicklungsplan 2019 sind die Auswirkungen der B 58n als Prognosenullfall im Verkehrsmodell simuliert worden. Im Prognosenullfall sind städtebauliche und demographische Entwicklungen bis zum Jahr 2030 beachtet worden. Darüber hinaus bildet das Szenario Prognosenullfall 1+ die Veränderung der Verkehrsmittewahl ab. Dieser Szenario wird hier zugrunde gelegt.

8.1 Auswirkungen Prognosenullfall 1+

Der Prognosenullfall 1+ (PNF 1+) wird schalltechnisch mit den Verkehrsdaten des Verkehrsentwicklungsplanes simuliert. Die Tabellen 11 und 12 zeigen die betroffenen Personen an den Hauptverkehrsstraße und Stadtstraßen.

Tabelle 11: Ergebnisübersicht betroffene Personen an Hauptverkehrsstraßen PNF 1+ mit Veränderung zu Analyse 2015 (Tabelle 6)

Stadtteil	Anzahl Personen L _{den}		Anzahl Personen L _{night}	
	Pegelbereiche in dB(A)		Pegelbereiche in dB(A)	
	65 bis ≤70	>70	55 bis ≤ 60	>60
Beckum	532 (+10)	179 (-12)	541 (+6)	290 (+5)
Vellern	9 (0)	0 (0)	32 (+1)	1 (0)
Neubeckum	4 (-2)	0 (-2)	5 (-3)	3 (0)
Roland	105 (-6)	18 (+7)	137 (+15)	33 (+2)
Summe	650 (+2)	197 (-7)	715 (+19)	327 (+7)

Tabelle 12: Ergebnisübersicht betroffene Personen an Stadtstraßen PNF 1+ mit Veränderung zu Analyse 2015 (Tabelle 7)

Stadtteil	Anzahl Personen L_{den}		Anzahl Personen L_{night}	
	Pegelbereiche in dB(A)		Pegelbereiche in dB(A)	
	65 bis ≤ 70	> 70	55 bis ≤ 60	> 60
Beckum	214 (-18)	183 (+37)	202 (-5)	232 (+24)
Vellern	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
Neubeckum	101 (+3)	3 (-22)	99 (+20)	24 (-41)
Roland	64 (-11)	17 (+5)	76 (+1)	22 (-11)
Summe	379 (-26)	203 (+20)	377 (+16)	278 (-28)

Die Betrachtung der Differenzen zeigt, dass durch die östliche Entlastungsstraße (B 58n) keine wesentliche Entlastung der Lärmbelastung zu erwarten ist. Die Ergebnisse resultieren aus der Verkehrsverlagerung und der gleichzeitigen Zunahme des Verkehrs bis zum Jahr 2030.

Wie der Verkehrsentwicklungsplan beschreibt, sind auf verschiedenen Straßenabschnitten auch leichte Verkehrszunahmen zu vermerken.¹⁷

Aus diesem Grund sind weitere Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung an verschiedenen Straßenabschnitten zu untersuchen.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgen vorrangig unter lärmtechnischen Aspekten bei Berücksichtigung der städtebaulichen Situation. Verkehrstechnische Gesichtspunkte werden hier nachrangig betrachtet und sind gegebenenfalls in einem Abwägungsprozess mit den zuständigen Behörden zu berücksichtigen.

¹⁷ VEP 2019 a.a.O., Seite 33

8.2 Prioritäten und Maßnahmen für Hauptverkehrsstraßen

Um Maßnahmen entsprechend der Berechnungsergebnisse planen zu können, werden die in Tabelle 8 genannten Straßenabschnitte Prioritäten zugeordnet.

Als Wirkungsnachweis müssen Maßnahmen nach deutschen Richtlinien zum Schutz vor Verkehrslärm anhand von Grenz- und Richtwerten geprüft und bewertet werden. (Siehe Kapitel 1.7, Abbildung 1).

Da die Lärmsanierungswerte für ein Allgemeines Wohngebiet bereits bei 67/57 dB(A) tags/nachts beginnen, sind die beiden Lärmpegelbereiche 65 bis 70 dB(A) und > 70 dB(A) am Tag und 55 bis 60 dB(A) und > 60 dB(A) in der Nacht zusammengefasst worden.

Tabelle 13: Betroffene Gebäude > 65/>55 dB(A) T/N an Hauptverkehrsstraßen

	Gebäude L _{den}	Gebäude L _{night}
Straßenabschnitte	> 65 dB(A)	> 55 dB(A)
<u>Beckum</u>		
B 58 Neubeckumer Str.	98	88
B 58 Sternstraße	24	24
B 58 Stromberger Str.	127	138
L 507 Alleestraße	36	36
L 794 Ahlener Straße	58	60
L 808 Lippborger Str.	39	39
L 822 Mühlenweg	59	59
<u>Vellern</u>		
A 2	11	30
<u>Neubeckum</u>		
B 475 Enniger Straße	3	3
B 475 Dykerhoffstraße	25	30
<u>Roland</u>		
A 2	5	5
B 58	4	3
L 586 Vorhelmer Straße	30	29

Die Prioritäten der Straßenabschnitte lassen sich anhand der Anzahl der belastete Gebäude über 65/55 dB(A) ableiten:

Priorität 1: Straßenabschnitte mit einer Anzahl von mehr als 75 Gebäuden

Priorität 2: Straßenabschnitte mit einer Anzahl zwischen 50 und 75 Gebäuden

Priorität 3: Straßenabschnitte mit einer Anzahl zwischen 10 und 50 Gebäuden

Zusätzlich fließt die Anzahl der Gebäude anteilig in die Bewertung mit ein, die einer sehr hohen Belastung ausgesetzt sind (siehe Tabelle 8).

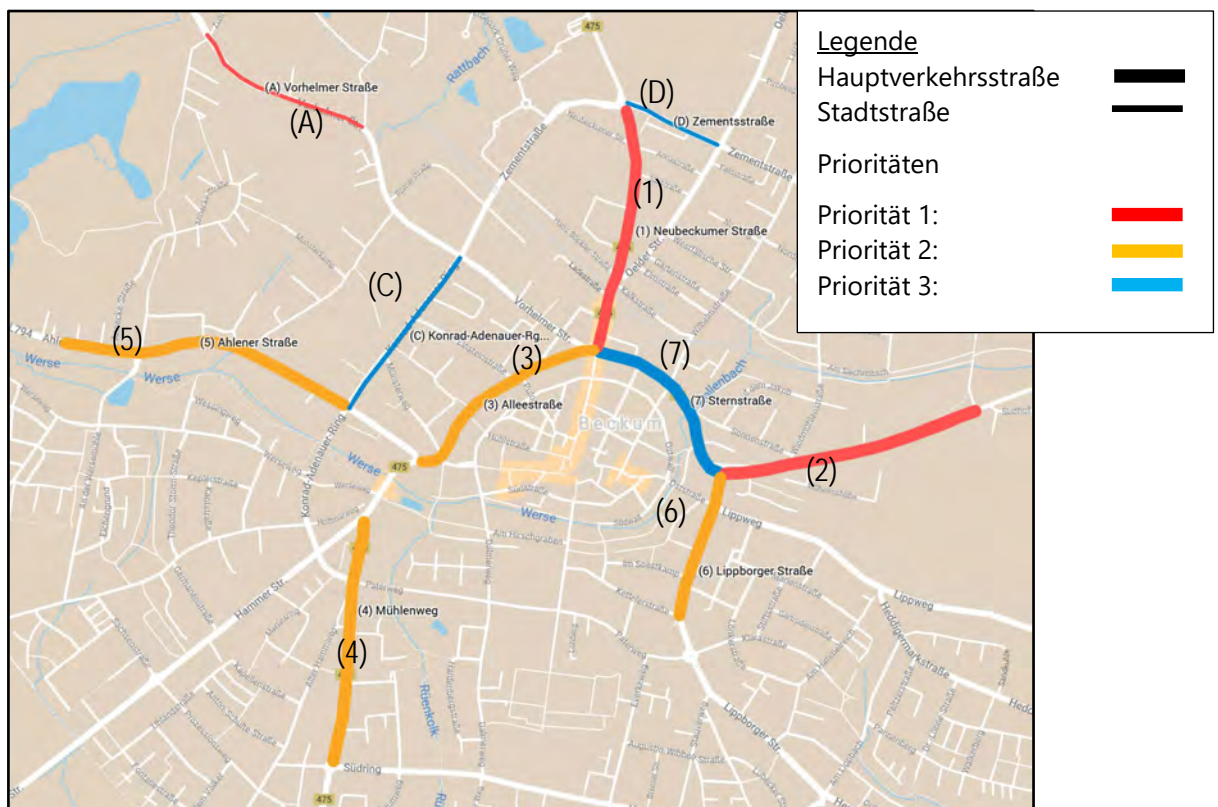
Straßenabschnitte mit weniger als 10 Gebäuden werden nicht eingeordnet, da Einzelgebäude nicht im Fokus der Lärmaktionsplanung stehen.

Aus Tabelle 13 sind klare Belastungsschwerpunkte an den Hauptverkehrsstraßen erkennbar, die sich wie folgt darstellen und aufgrund der Belastungen entsprechende Prioritäten erhalten:

(1) Neubeckumer Straße (B 58)	Priorität 1
(2) Stromberger Straße (B 58)	Priorität 1
(3) Alleestraße (L 507)	Priorität 2
(4) Mühlenweg (L 822)	Priorität 2
(5) Ahlener Straße (L 794)	Priorität 2
(6) Lippborger Straße (L 808)	Priorität 3
(7) Sternstraße (B 58)	Priorität 3
(8) Dykerhoffstraße (B 475)	Priorität 3
(9) Vorhelmer Straße (L 586)	Priorität 3
(10) A 2 (Bereich Vellern)	Priorität 3

Die Belastungsschwerpunkte ändern sich auch nach Fertigstellung der B 58n nicht, wie aus Tabelle 11 erkennbar ist.

Abbildung 6: Untersuchte Straßenabschnitte mit Prioritäten in Beckum



Kartengrundlage: Google MyMaps, ohne Maßstab, genordet

Abbildung 7: Untersuchte Straßenabschnitte mit Prioritäten in Neubeckum/Roland



Kartengrundlage: Google MyMaps, ohne Maßstab, genordet

Das Setzen von Prioritäten und die Einführung von Maßnahmen anhand der Prioritäten ist dann wichtig, wenn Maßnahmen im Straßennetz Wechselwirkungen erzeugen können. So sollte zum Beispiel bei der Einführung von Lkw-Sperrungen oder Tempo 30 auf hochbelasteten Straßenabschnitten ein Monitoring erfolgen, ob an anderen Straßenabschnitten keine Verschlechterung auftritt.

Für die Planung und Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen ist nach deutschem Recht auch die Gebietseinstufung der betroffenen Gebäude entscheidend. An den oben benannten Straßenabschnitten sind laut Flächennutzungsplan Beckum die Gebietseinstufungen Allgemeines Wohngebiet (WA), Mischgebiet (MI) und Gewerbegebiet (GE) anzutreffen. Maßnahmen sind nur für WA- und MI-Gebiete vorgesehen, da nur dort Wohnen gewünscht bzw. zulässig ist.

Alle nachfolgenden Maßnahmen müssen noch auf der Basis der deutschen Richtlinien und Verordnungen geprüft werden, um Grenz- oder Richtwertüberschreitungen nachzuweisen.

Maßnahmen an der B 58 (alt)

Straßenzug Stromberger Straße-Sternstraße-Nordstraße-Neubeckumer Straße

Bei den Hauptverkehrsstraßen sind die insbesondere die Gebäude an der heutigen B 58 im Ortskern von Beckum von hohen Schallpegeln betroffen. Nach Fertigstellung der B 58n kann die heutige Bundesstraßen im Ortskern abgestuft werden. Laut VEP verbleibt im Straßenverlauf eine hohe Verkehrsbelastung. Zur Reduzierung des Verkehrslärms im Straßenverlauf **Stromberger Straße-Sternstraße-Nordstraße-Neubeckumer Straße** sollten daher Maßnahmen zum Lärmschutz unabhängig von der Freigabe der B 58n umgesetzt werden. Insbesondere für die direkt angrenzenden Wohngebiete entlang der Stromberger Straße sind Maßnahmen erforderlich.

Vorgeschlagen wird hier als Maßnahme die Einführung von Tempo 30 auf der Stromberger Straße ab Siechenhausweg in Richtung stadteinwärts in Verbindung mit der Sternstraße in Weiterführung der Nordstraße und Neubeckumer Straße bis zur Kreuzung Zementstraße. Obwohl die Sternstraße in Priorität 3 eingeordnet wurde, ist im Zusammenhang des Straßenverlaufs der B 58 alt gleichzeitig Tempo 30 zu empfehlen.

Die Fahrtroute durch die Innenstadt wird durch die Temporeduzierung für den überörtlichen Verkehr unattraktiver gestaltet. Die neue Umgehungsstraße (B 58n) wird unter anderem zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt gebaut, so dass die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zusätzlich wirkt.

Alternativ kann im hochbelasteten Streckenabschnitt der Stromberger Straße (ab Windmühlenstraße) - Sternstraße auch ein lärm mindernder Asphalt eingebracht werden.

Im Zuge der Einführung der RLS-19 (voraussichtlich 2021)¹⁷ werden neue Korrekturwerte für unterschiedliche Straßendeckschichten auch für Fahrgeschwindigkeiten <60 km/h genannt (siehe nachfolgende Tabelle 4a der RLS-19). Damit können die Beurteilungspegel gegenüber dem Status-Quo gleichwertig oder sogar wirksamer reduziert werden als mit Tempo 30.

Tabelle 14: Korrekturfaktor D_{StrO} für unterschiedliche Straßenoberflächen¹⁸

Tabelle 4a: Korrekturwerte $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ für unterschiedliche Straßendeckschichttypen SDT getrennt nach Pkw und Lkw und Geschwindigkeit v_{FzG} in dB; außer Pflasterbelägen

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{SD,SDT,FzG}(v)$ [dB] bei einer Geschwindigkeit v_{FzG} [km/h] für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Nicht geriffelter Gussasphalt	0,0	0,0	0,0	0,0
Splittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,6		-1,8	
Splittmastixasphalte SMA 8 und SMA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3		-1,8		-2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		-4,5		-4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13		-5,5		-5,4
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche		-1,4		-2,3
Lärmarmen Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07/13, Verfahren B		-2,0		-1,5
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D	-3,2		-1,0	
Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus SMA LA 8 nach E LA D		-2,8		-4,6
Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13	-3,9	-2,8	-0,9	-2,3

Die Kosten steigen gegenüber einer herkömmlichen Deckschicht um 10 bis 20%.¹⁹

Empfehlung für die B 58 (alt):

Einführung Tempo 30

oder

Einbringung eines lärmtechnisch optimierten Fahrbahnbelages

¹⁸ Quelle: FGSV - Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19), Ausgabe 2019

¹⁹ Quelle: Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW – Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau (erstellt durch Straßen.NRW, Betriebssitz Gelsenkirchen)

Maßnahmen an der Alleestraße (L 507)

Für die Alleestraße wird in Zusammenhang mit der Sternstraße Tempo 30 vorgeschlagen. An der Alleestraße ist eine WA- und MI-Nutzung vorhanden, so dass ein Schutzbedürfnis besteht.

Empfehlung für die Alleestraße: Einführung Tempo 30

Maßnahmen am Mühlenweg (L 822)

Am Mühlenweg sind überwiegend Überschreitungen des nächtlichen Auslösewertes festgestellt worden. Die Nutzung ist laut Flächennutzungsplan als WA- und MI-Gebiet einzustufen. Die Einführung von Tempo 30 auf dem Abschnitt Hammer Straße bis Südring für die Nacht ist in diesem Fall gerechtfertigt.

Empfehlung für den Mühlenweg: Einführung Tempo 30 (nachts)

Maßnahmen an der Ahlener Straße (L 794)

An der Ahlener Straße sind insgesamt zwei beziehungsweise fünf Gebäude von einer Überschreitung oberhalb der Auslösewerte 70/60 dB(A) betroffen. Von den Pegelbereichen L_{den} 65 bis 70 dB(A) und L_{night} 55 bis 60 dB(A) werden in beiden Bereichen ungefähr 55 Gebäude berührt. Es handelt sich überwiegend um Gebäude innerhalb von Wohnbauflächen.

Der Bebauungsplan Nr. 33 sieht die für Wohngebäude entlang der Ahlener Straße passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmpegelbereichen vor. Für die übrigen Gebäude bestehen keine Vorgaben, da keine Bebauungspläne vorliegen.

Die Auslösewerte werden in diesem Straßenabschnitt nur unwesentlich überschritten. Daraus lässt sich nicht ableiten, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV signifikant überschritten werden. Die Einführung von planerischen Maßnahmen kann daraus nicht abgeleitet werden.

Empfehlung für die Ahlener Straße:

Einbringung eines lärmtechnisch optimierten Fahrbelages

Maßnahmen an der Lippborger Straße (L 808)

Die Lippborger Straße ist auf einer Länge von circa 400 Meter von einer Belastung oberhalb der Verkehrsbelastung von 8.200 Kfz belastet. Es ist ein Gebäude oberhalb der Auslösewerte betroffen, im darunter liegenden Pegelbereich sind ungefähr 38 Gebäude im südlichen Abschnitt betroffen.

Da die Auslösewerte in diesem Straßenabschnitt nur unwesentlich überschritten werden, besteht keine Indikation, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Da es sich entlang der Lippborger Straße überwiegend um gemischte Bauflächen handelt, besteht auch keine Indikation zur Einführung von Tempo 30.

Es wird empfohlen, im Zuge der nächsten Straßendeckensanierung einen lärmtechnisch optimierten Asphalt entsprechend Tabelle 14 aufzubringen. Damit kann der Beurteilungspegel an den Gebäuden um ungefähr 3 dB(A) gesenkt werden.

Empfehlung für die Lippborger Straße:

Einbringung eines lärmtechnisch optimierten Fahrbahnbelages

Maßnahmen an der Dykerhoffstraße (B 475)

Entlang der Dykerhoffstraße Straße befindet sich zwischen den Abzweigen Am Volkspark im Süden und der Kaiser-Wilhelm-Straße eine halbseitige Bebauungsstruktur mit überwiegend Wohngebäuden.

Die Berechnung hat ergeben, dass circa fünf beziehungsweise 12 Gebäude tags/nachts mit Lärmpegeln oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Die Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen auf einer Bundesstraße lässt sich daraus nicht ableiten. Zusätzlich werden ungefähr 20 Gebäude zusätzlich in der nächst niedrigeren Pegelklasse belastet.

Empfehlung für die Dykerhoffstraße (B 475):

Prüfung von passiven Schutzmaßnahmen gemäß Lärmsanierung

Maßnahmen an der Vorhelmer Straße (L 586) im OT Roland

Entlang der Vorhelmer Straße im Ortsteil Roland besteht eine halbseitiger Anbau mit Wohnbauflächen. Die Berechnung hat ergeben, dass ungefähr vier Gebäude mit Lärmpegeln oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Die Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen lässt sich daraus nicht ableiten.

Bei den im Kreuzungsbereich zur B 58 stehen Gebäuden liegt eine Überlagerung mit dem Straßenverkehrslärm der B 58 und der A 2 vor. Im Zuge des Kreuzungsumbaus (Kreisverkehr B 58/L 586) sind für diese Gebäude Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen vom Straßenbaulastträger Straßen.NRW geprüft und gegebenenfalls bewilligt worden.

Entlang der A 2 ist eine Lärmschutzwand vorhanden, die im Zuge des Ausbaus der A 2 auf sechs Fahrstreifen errichtet wurde. Damit sind für den Ortsteil Roland die Auflagen gemäß Verkehrslärmschutzverordnung erfüllt.

Empfehlung für die Vorhelmer Straße (L 586):

Prüfung von passiven Schutzmaßnahmen gemäß Lärmsanierung

Maßnahmen an der A 2 im OT Vellern

Im Bereich Vellern befinden sich nördlich und südlich der A 2 Wohnbauflächen und Wohngebäude im Außenbereich, die vom Verkehrslärm der A 2 betroffen sind. Im Zuge des Ausbaus der A 2 sind dort Lärmschutzeinrichtungen errichtet worden, so dass die Immissionsgrenzwerte (IGW) der Lärmvorsorge beachtet wurden.

Zusätzlich zu aktiven Maßnahmen sind auch passive Schutzmaßnahmen bei Einzelgebäuden getroffen worden, die bei der Bestandsaufnahmen der Lärmkartierung nicht erfasst wurden und auch nicht erfasst werden konnten. Somit wird hier davon ausgegangen, dass alle IGW an den Wohngebäuden eingehalten werden. Eine Indikation zur Überschreitung der Lärmsanierungswerte ist zurzeit nicht gegeben.

Für alle klassifizierte Straße wird empfohlen, dem Straßenbaulastträger (Straßen.NRW) einen Prüfauftrag nach den deutschen Richtlinien und Verordnungen für die oben benannten Maßnahmen zu geben.

8.3 Prioritäten und Maßnahmen für Stadtstraßen

Für die Stadtstraßen wird die Einstufung anhand der Tabelle 15 vorgenommen.

Tabelle 15: Betroffene Gebäude > 65/>55 dB(A) T/N an Stadtstraßen

	Gebäude L_{den}	Gebäude L_{night}
Straßenabschnitte	> 65 dB(A)	> 55 dB(A)
<u>Beckum</u>		
Konrad-Adenauer-Ring	47	49
Zementstraße	29	30
Vorhelmer Straße	94	96
<u>Neubeckum</u>		
Hauptstraße	100	39

Aus Tabelle 15 könnten die Prioritäten für die untersuchten Stadtstraßen abgeleitet werden.

(A) Vorhelmer Straße	Priorität 1
(B) Hauptstraße	Priorität 1
(C) Konrad-Adenauer-Ring	Priorität 3
(D) Zementstraße	Priorität 3

Maßnahmen an der Vorhelmer Straße

Für die Wohngebäude an der Vorhelmer Straße in Beckum liegt nur in Teilbereichen ein Bebauungsplan vor, der passive Schallschutzmaßnahmen für die Wohngebäude vorschreibt. Es sind ungefähr 85 Gebäude nachts oberhalb des Auslösewertes von 60 dB(A) betroffen, im darunter liegenden Pegelbereich sind ungefähr 10 Gebäude betroffen. Die Anzahl der in der Nacht über dem Auslösewert betroffenen Gebäude übersteigt die Anzahl der täglichen Betrachtung um ungefähr 20.

Da es sich überwiegend um Wohngebäude handelt, besteht die Indikation, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV überschritten werden.

Als Maßnahme wird die Einführung von Tempo 30 auf dem Abschnitt der Vorhelmer Straße empfohlen, an dem sich eine große Anzahl von hoch belasteten Gebäuden befindet. Die Hauptbelastung ist im Bereich zwischen Vorhelmer Straße (Hausnummer 151) und der Einmündung der Straße *Zum Wasserwerk* ermittelt worden.

Der Wirkungsnachweis für die Einführung von Tempo 30 wurde in einer separaten Untersuchung geführt.²⁰ Auf dem oben benannten Abschnitt werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV überwiegend in der Nacht überschritten.

*Empfehlung für die Vorhelmer Straße in Beckum: Einführung **Tempo 30 nachts** zwischen Hausnummer 151 und Einmündung Zum Wasserwerk*

Maßnahmen an der Zementstraße

Die Zementstraße ist auf einer Länge von ungefähr 300 Meter zwischen der Neubeckumer Straße und der Oelder Straße von einer Belastung oberhalb der Verkehrsbelastung von 8.200 Kfz belastet. Es sind 18 Gebäude oberhalb der Auslösewerte betroffen, im darunter liegenden Pegelbereich sind ungefähr acht Gebäude im oben benannten Abschnitt betroffen.

Entlang der Zementstraße handelt es sich um Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen. Es muss geprüft werden ob, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Tempo 30) auf Basis der Lärmschutz-Richtlinien-StV oder im Zuge einer Lärmsanierung Maßnahmen ergriffen werden können. Dazu müssen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV bzw. der 16. BImSchV überschritten werden.

Der Schalltechnische Nachweis für die Umsetzung der Maßnahmen auf Stadtstraßen¹⁹ hat gezeigt, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an den Wohngebäuden im Abschnitt Oelder Straße - Neubeckumer Straße nachts überschritten werden. Die Einführung von Tempo 30 auf dem genannten Abschnitt kann daher zunächst nur für die Nacht empfohlen werden.

*Empfehlung für die Zementstraße (Abschnitt Oelder Straße bis Neubeckumer Straße):
Einführung **Tempo 30 nachts***

Zusätzlich wird empfohlen, im Zuge der nächsten Straßendeckensanierung einen lärmtechnisch optimierten Asphalt entsprechend Tabelle 14 aufzubringen. Damit kann der Beurteilungspegel an den Gebäuden nochmals um ungefähr 2 dB(A) gesenkt werden.

Die Richtwerte für Lärmsanierung werden am Tag und in der Nacht überschritten, so dass die Maßnahme aus Sicht des Schutzes vor dem Verkehrslärm gerechtfertigt ist. Der Nachweis für die Wirksamkeit wurde erbracht.¹⁹

²⁰ RP Schalltechnik: Lärmaktionsplanung Stadt Beckum - Schalltechnischer Nachweis für die Umsetzung der Maßnahmen auf Stadtstraßen

Der westlich der Beckumer Straße untersuchte Abschnitt der Zementstraße weist keine wesentliche Anzahl an Wohngebäuden auf, an denen eine hohe oder sehr hohe Lärmbelastung ermittelt wurde.

Der Abschnitt der Zementstraße östlich der Oelder Straße weist eine Verkehrsbelastung unterhalb von 8.200 Kfz/Tag auf und war somit nicht Untersuchungsgegenstand.

Maßnahmen am Konrad-Adenauer-Ring

In der Verlängerung der Zementstraße in Richtung Süden sind am Konrad-Adenauer-Ring zwischen der Vorhelmer Straße und der Hammer Straße 35 Gebäude oberhalb der Auslösewerte betroffen, im darunter liegenden Pegelbereich zwischen 65 und 70 dB(A) noch 16 Gebäude.

Da die Auslösewerte an diesem Straßenabschnitt überschritten werden, besteht auch hier die Indikation, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV überschritten werden. Entlang der Zementstraße handelt es sich um Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen. Es ist geprüft worden, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Tempo 30) auf der Basis der Lärmschutz-Richtlinien-StV ergriffen werden können. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden tags wie nachts im Abschnitt zwischen der Vorhelmer Straße und Ahlener Straße überschritten. Im südlichen Abschnitt von der Ahlener Straße bis zum Mühlenweg ist eine geringere Betroffenheit ermittelt worden. Die Einführung von Tempo 30 ist dort auch aufgrund der geringen Randbebauung und der Berechnungsergebnisse nicht empfehlenswert. In der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung sollte dort aber für den südlichen Abschnitt eine erneute Überprüfung der Beurteilungspegel vorgenommen werden.

Empfehlung für den Konrad-Adenauer-Ring:

*Abschnitt Vorhelmer Straße – Ahlener Straße: Einführung von **Tempo 30***

Alternativ wurde untersucht, ob im Zuge der nächsten Straßendeckensanierung ein lärmtechnisch optimierten Asphalt entsprechend Tabelle 14 im Sinne der Lärmsanierung wirksam ist. Die Berechnung hat ergeben, dass die Grenzwerte der Lärmsanierung an beiden Abschnitten überschritten werden. Der Einsatz eines lärmarmen Asphalts wird für die nächste Deckensanierung empfohlen.

Maßnahmen an der Hauptstraße

Die Hauptstraße in Neubeckum hat als ehemalige Ortsdurchfahrt noch immer eine Sammel- und Verteilfunktion für den Quell-Zielverkehr und ist dementsprechend hoch belastet. Die Belastung von über 10.000 Kfz täglich führt ganztätig an ungefähr 100 Gebäuden zu einer Lärmbelastung von mehr als 65 dB(A). Nachts sind noch 36 Gebäude von einer Belastung oberhalb von 55 dB(A) betroffen.

Die Randbebauung besteht im südlichen Teil aus Wohnbauflächen, im nördlichen Teil aus gemischten Bauflächen.

Da die Auslösewerte an nur wenigen Gebäuden überschritten werden, besteht hier keine deutliche Indikation für eine Überschreitung der Richtwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Für die Einführung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie z.B. Tempo 30 müssen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Die Prüfung der Richtwerte hat ergeben, dass es am Tag zu keiner Überschreitung kommt. In der Nacht ist eine Überschreitung an verschiedenen Wohngebäuden ermittelt worden.²¹ Daher kann die Einführung von Tempo 30 zunächst nur für die Nacht auf dem Abschnitt *Zum Igelbusch* bis zum Kreisverkehr *Martin-Luther-Straße* empfohlen werden.

Die Grenzwerte der Lärmsanierung²² des Landes Nordrhein-Westfalen vom 28.08.2020 werden an fast allen Wohngebäuden entlang der Hauptstraße überschritten. Daher wird zusätzlich empfohlen, im Zuge der nächsten Straßendeckensanierung einen lärmtechnisch optimierten Asphalt aufzubringen.

<p><i>Empfehlung für die Hauptstraße:</i> Einführung von <i>Tempo 30 nachts</i></p>
--

²¹ RP Schalltechnik: Lärmaktionsplanung Stadt Beckum - Schalltechnischer Nachweis für die Umsetzung der Maßnahmen auf Stadtstraßen

²² <http://www.strassen.nrw.de/de/umwelt/laermschutz.html>

8.4 Allgemeine Maßnahmen für das Straßennetz

Folgende allgemeine Hinweise und lärmindernde Maßnahmen sind für das Straßennetz in Beckum generell zu beachten:

- Es wird unterstellt, dass sich die Fahrbahnoberfläche aller untersuchten Streckenabschnitte in einen ordnungsgemäßen Zustand befindet oder regelmäßig ersetzt wird, so dass Ausbesserungen oder Fahrbahnsanierungen in der Aktionsplanung nicht einzeln betrachtet werden.

Es wird empfohlen, die Fahrbahnoberflächen immer in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, so dass neben den Abrollgeräuschen der Fahrzeuge keine weiteren Geräusche entstehen.

- Die Verstetigung und Kontrolle des Verkehrsflusses in den Ortsdurchfahrten ist ein Mittel, um die vom fließenden Verkehr ausgehenden Emissionen zu reduzieren. Straßen.NRW ist allgemein bestrebt, die Koordinierung von Lichtsignalanlagen-Schaltungen auf den Bundes- und Landesstraßen zu optimieren, um schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden.
- Es wird empfohlen, an Straßenabschnitten, auf denen Personen die Fahrgeschwindigkeiten der Kfz für zu hoch halten, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und digitale Hinweistafeln zu installieren, auf denen die gefahrene Geschwindigkeit angezeigt wird. Die Hinweistafeln können im gesamten Stadtgebiet eingesetzt werden. Die finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen für digitale Hinweistafeln belaufen sich je nach Ausstattung auf 1.000,00 EUR bis 2.000,00 EUR pro Hinweistafel.
- Die Planung neuer Baugebiete und Baumaßnahmen an Bestandsgebäuden unterliegen dem BImSchG sowie den entsprechenden Richtlinien. Somit wird bei neuen Bautätigkeiten in Beckum Lärmvorsorge betrieben.
- Angebote zur Vermeidung von Pkw-Fahrten: Ein Umsteigen auf den ÖPNV im Quell-Zielverkehr und die Nutzung des Fahrrads bzw. das Zufußgehen im Binnenverkehr ist zwecks Lärmvermeidung deutlich zu fördern. Bei der Neuausweisung von Wohngebieten wird ein ÖPNV-orientiertes Siedlungskonzept verfolgt, so dass ein Anschluss an das ÖPNV-Netz gewährleistet ist.

9 Kosten und Wirksamkeit der Maßnahmen

Die durch die Maßnahmen entstehen Kosten werden bei der Einführung von Tempo 30 als gering eingestuft. Die durch den späteren Einbau eines lärmarmen Asphalts anfallen zusätzlichen Kosten bei der Lärmsanierung werden im Zuge der Baumaßnahme geschätzt.

Gleiches gilt für die Anzahl der dann noch betroffenen Einwohner und Einwohnerinnen.

10 Mitwirkung der Öffentlichkeit

10.1 Vorgehen

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert eine Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung und die Mitwirkung bei der Aufstellung des Aktionsplanes. Die Ergebnisse der Mitwirkung sollen berücksichtigt und die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen informiert werden.

Der Zwischenbericht, in dem über die Berechnungsergebnisse informiert wurde, ist am 11.09.2019 im Ausschuss Stadtentwicklung und Demografie öffentlich vorgestellt worden.

Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans wurde vom 31.10. bis 02.12.2019 im Internet unter www.beckum.de veröffentlicht und konnte im Rathaus eingesehen werden. Darüber hinaus wurden die Einwohnerinnen und Einwohner über die örtliche Presse über die Mitwirkungsmöglichkeit am 30.10.2019 informiert. Die Bekanntmachung erfolgte auch im Amtsblatt der Stadt Beckum am 23.10.2019.

10.2 Eingaben der Öffentlichkeit

Es sind zum Zwischenbericht insgesamt zwei Stellungnahmen eingegangen, die abwägungsrelevant sind:

Die Stellungnahmen von zwei Bürger betreffen zum einen die Hauptstraße in Neu-Beckum und die Zementstraße in Beckum als Stadtstraßen. Eingaben zu den Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Lärmaktionsplanung sind nicht eingegangen.

Bei der Öffentlichkeitsbeteiligung der 2. Stufe sind acht Hinweise und Anregungen eingegangen, deren Antworten und Bearbeitung die auf die dritte Stufe verlagert wurden.

In der 2. Stufe wurde auf folgende Straßen hingewiesen:

- Autobahn A 2 (3x)
- Neubeckumer Straße (1x)
- Konrad-Adenauer-Ring (1x)
- Vorhelmer Straße (1x)
- Gesamte Einfallstraßen

Dabei wurde nicht nur auf eine erhöhte Lärmbelastung hingewiesen, sondern im Wesentlichen auf eine hohe Verkehrsbelastung mit dem Wunsch nach Reduzierung.

Auf die einzelnen Straßenabschnitte ist im Maßnahmenkonzept eingegangen und Maßnahmen zum Schutz der Anwohner sind für die Straßenabschnitte vorgestellt worden.

11 Langfristige Strategie

Als langfristige Strategie zur allgemeinen Lärmreduzierung werden Angebote zur Vermeidung von Pkw-Fahrten angesehen. Ein Umsteigen auf den ÖPNV im Quell-Zielverkehr und die Nutzung des Fahrrads bzw. das Zufußgehen im Binnenverkehr ist zwecks Lärmvermeidung auch langfristig zu fördern (Änderung Modal-Split²³). Diese Maßnahme wird auch durch den Verkehrsentwicklungsplan unterstützt.

Im Rahmen der Lärmvorsorge nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz werden in Beckum bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die gültigen Immissionsgrenzwerte und Planungsgrundsätze beachtet, so dass der Lärmschutz bei Neuplanungen gewährleistet wird.

12 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Absatz 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

13 Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes

Das Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplanes entspricht der Beschlussfassung der Stadt Beckum.

Beschluss des Rates der Stadt Beckum vom _____.____.2021

Aufgestellt:
Stadt Beckum

Der Bürgermeister

²³ Modal-Split = Verkehrsmittelwahl eines Untersuchungsraumes

Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Neubeckum

Karte 1.1

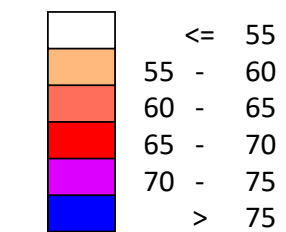
Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Lden (24h)
 nach VBUS / VBEB

Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

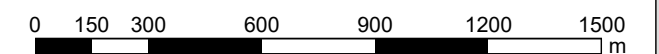
Pegelwerte
 Lden
 in dB(A)



Zeichenerklärung

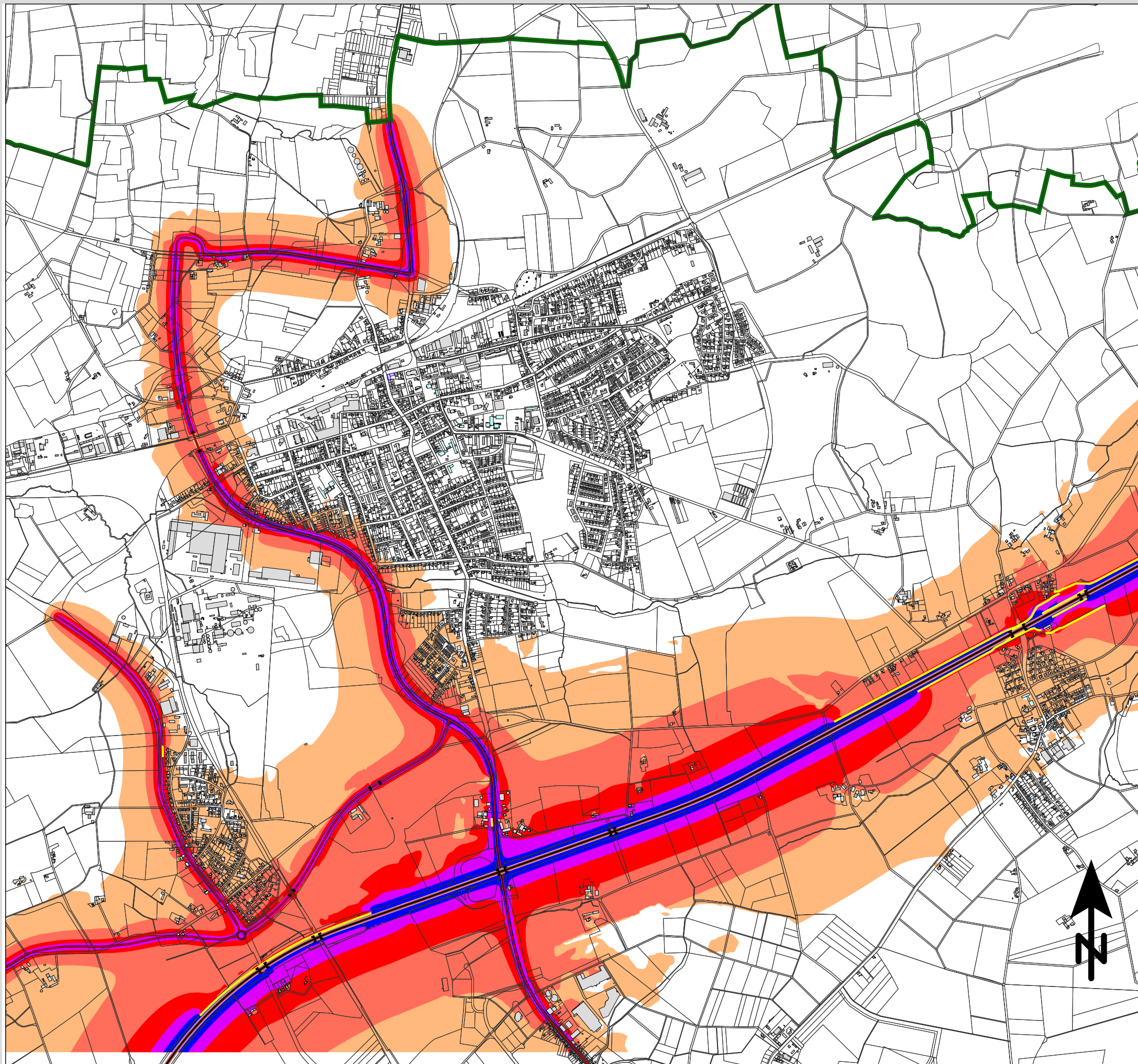
- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Stadtgrenze
- Lärmschutzeinrichtung

Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Neubeckum

Karte 1.2

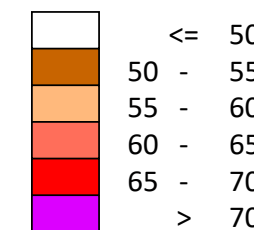
Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Ln (8h - Nacht)
 nach VBUS / VBEB

Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

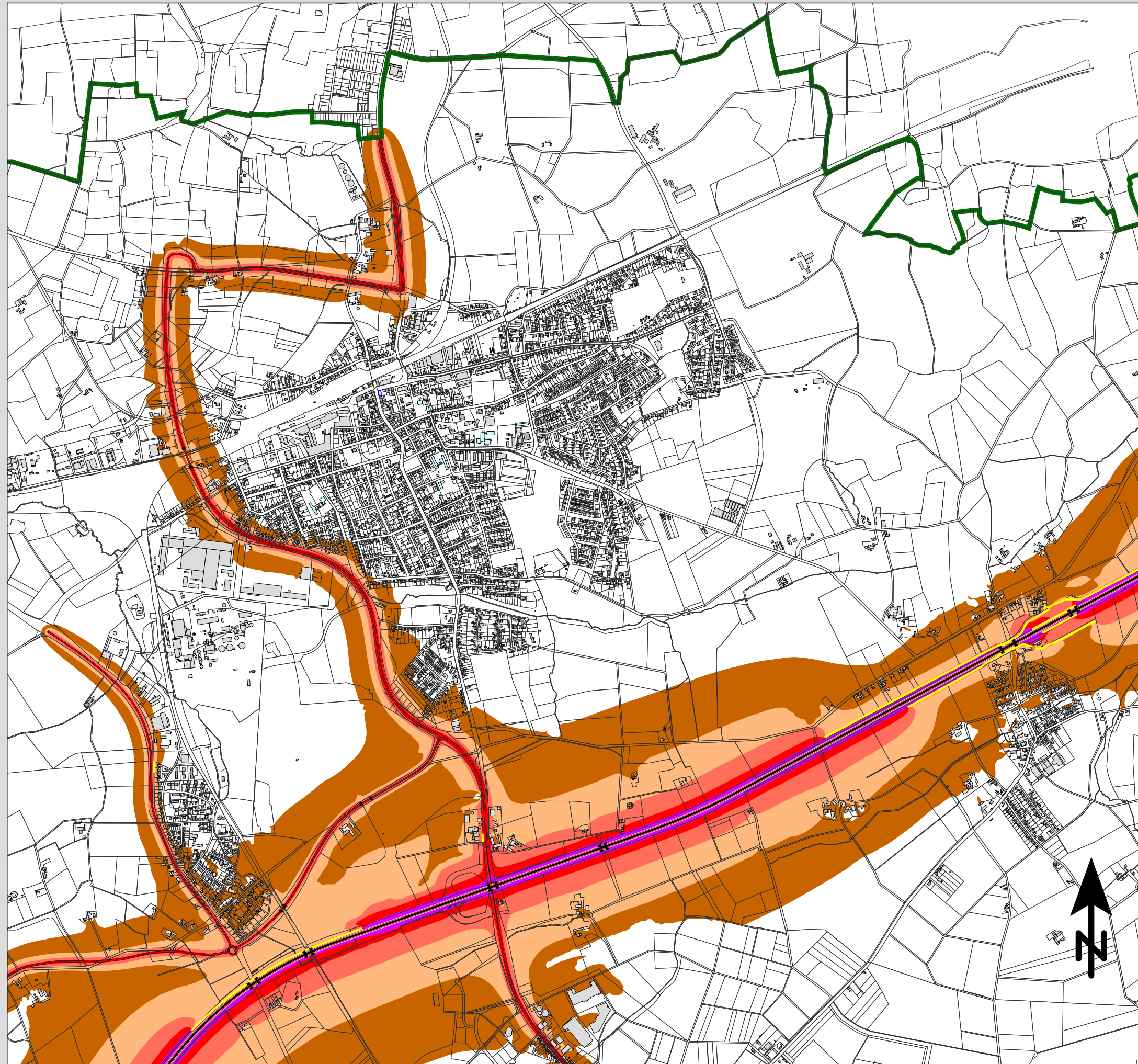
(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

Pegelwerte
 Ln
 in dB(A)

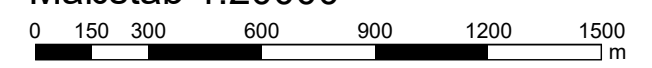


Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Stadtgrenze
- Lärmschutzeinrichtung



Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Beckum

Karte 1.3

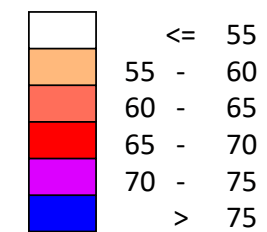
Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Lden (24h)
 nach VBUS / VBEB

Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

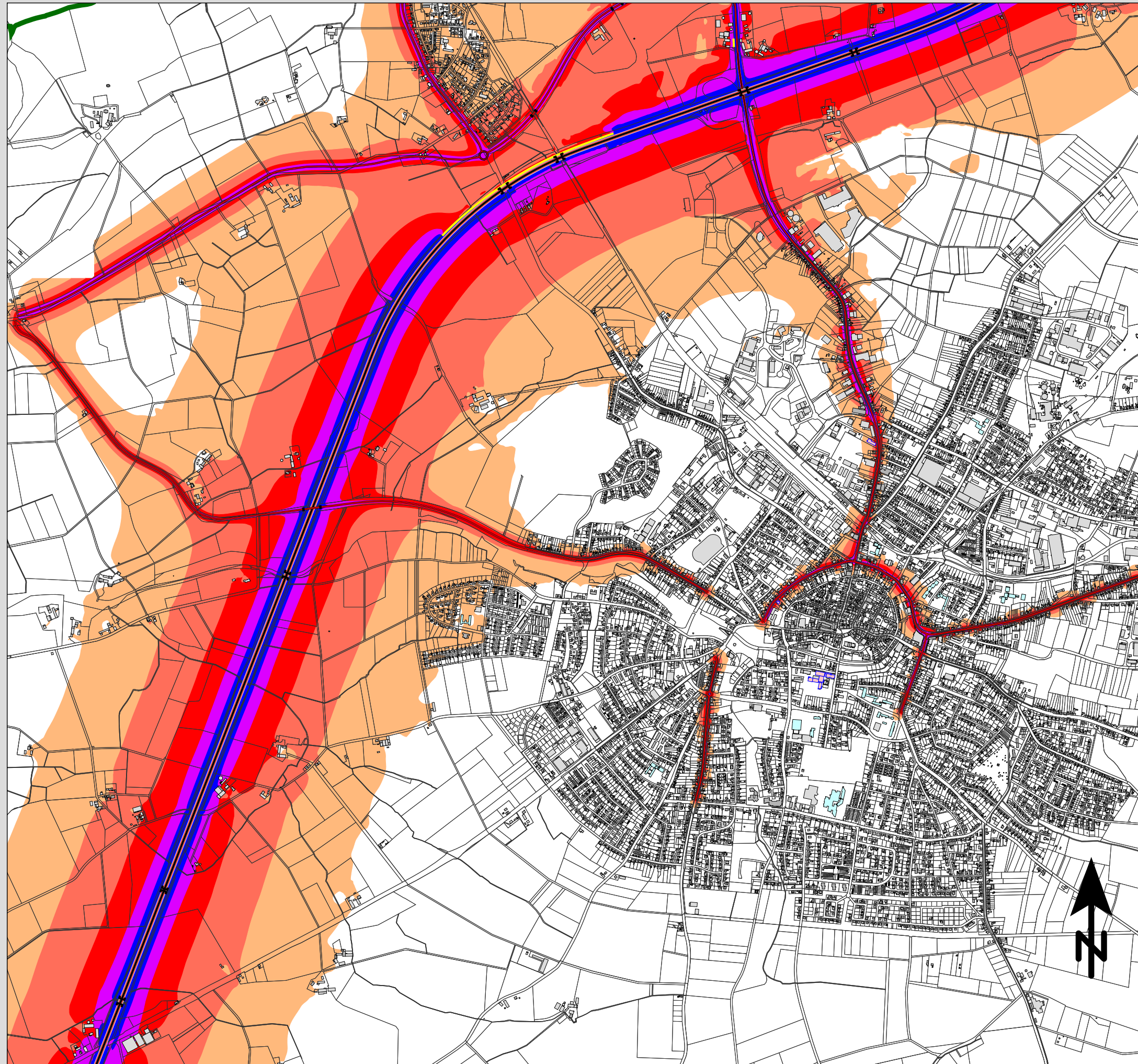
(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

Pegelwerte
 Lden
 in dB(A)

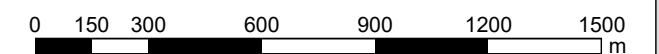


Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Stadtgrenze
- Lärmschutzeinrichtung



Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



www.rp-schalltechnik.de

Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Beckum

Karte 1.4

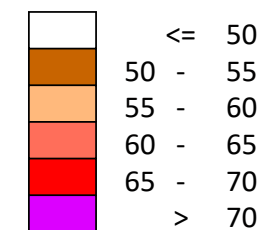
Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Ln (8h - Nacht)
 nach VBUS / VBEB












Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

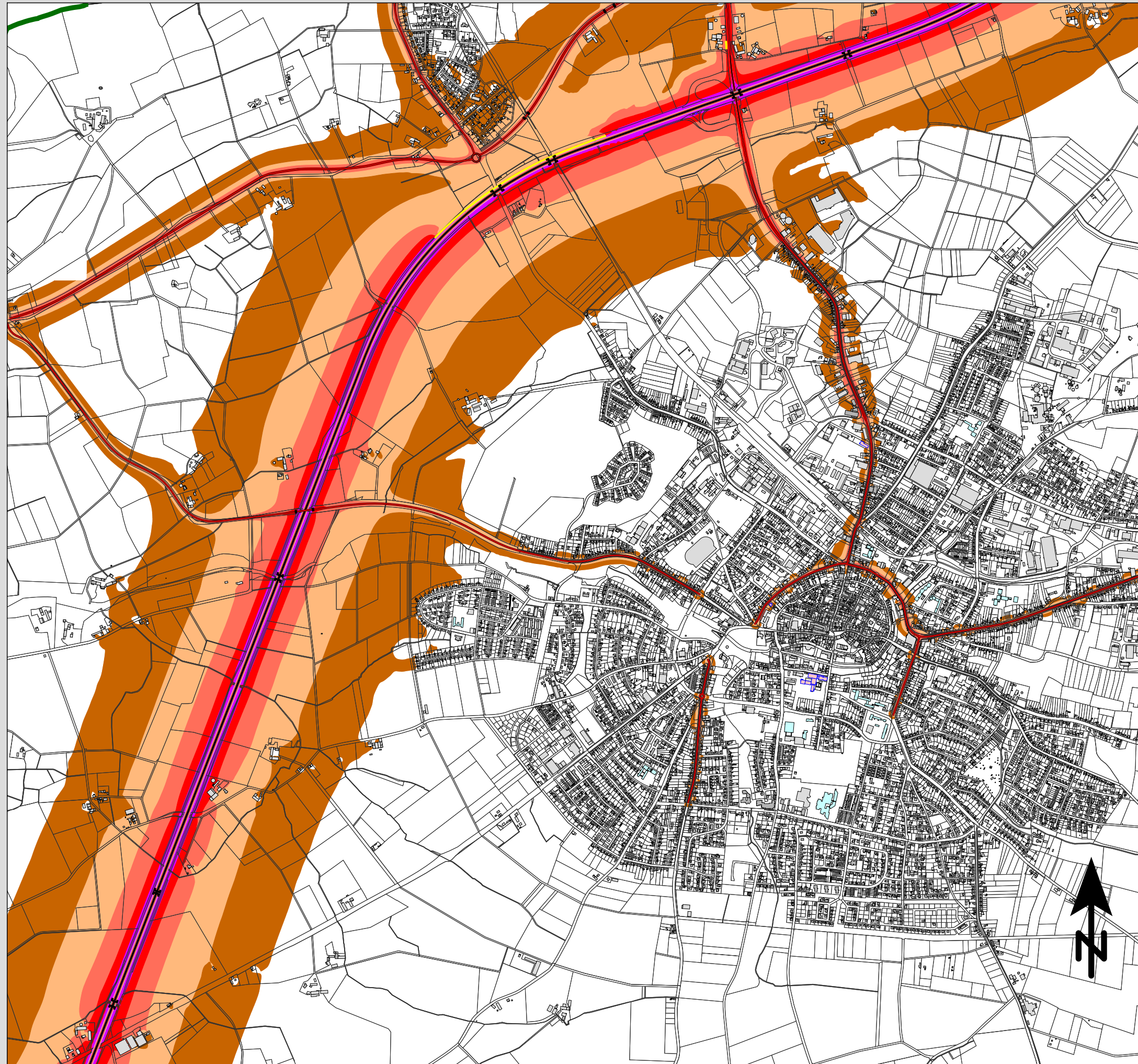
(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

Pegelwerte
 Ln
 in dB(A)

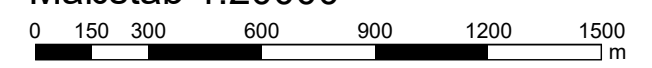


Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Oberfläche
-  Brücke
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Stadtgrenze
-  Lärmschutzeinrichtung



Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

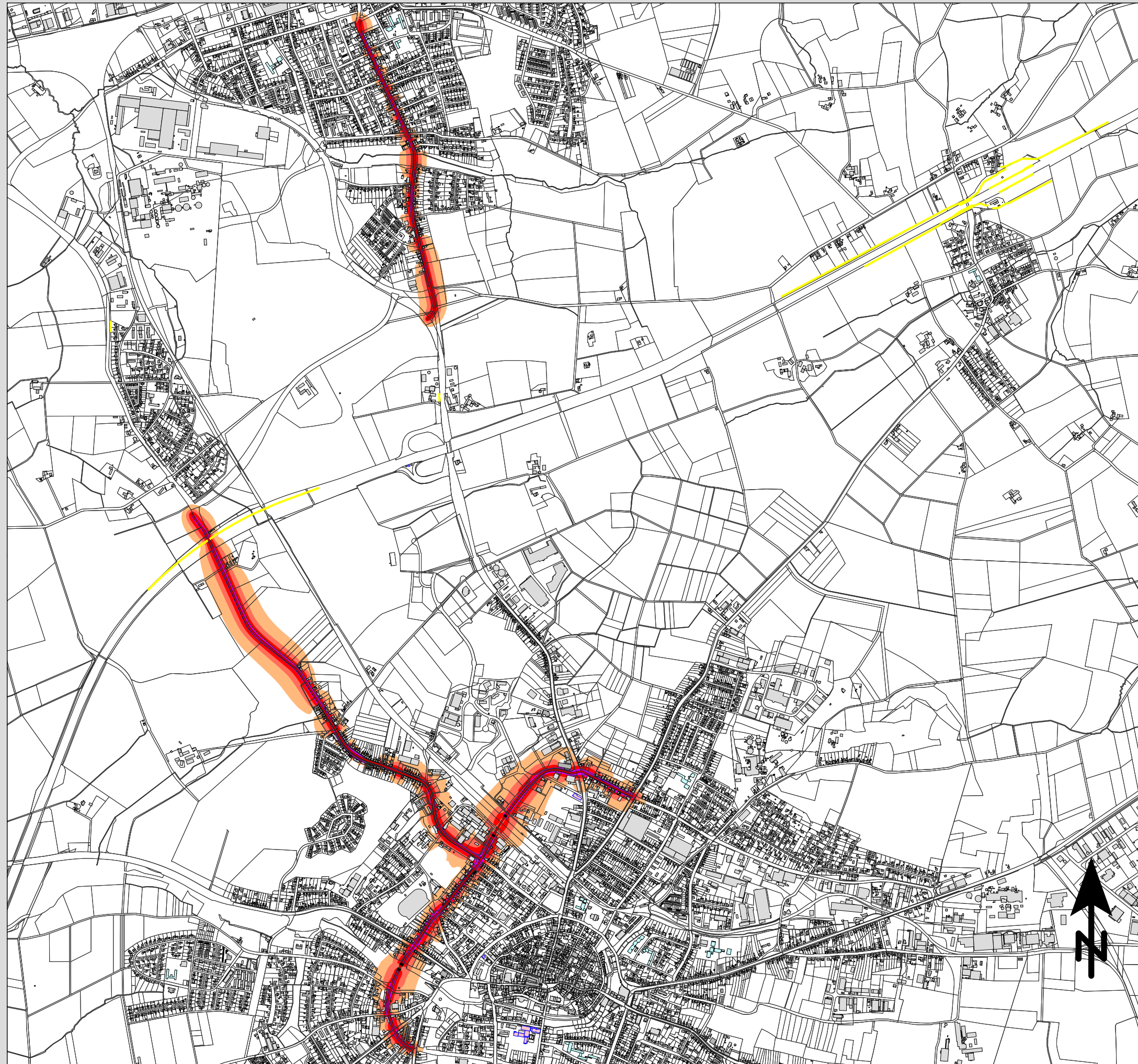
Neubeckum/Beckum

Karte 1.5

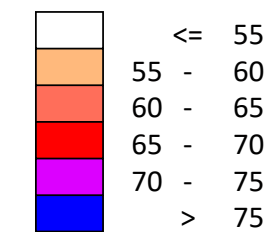
Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Lden (24h)
 nach VBUS / VBEB

Darstellung der Schallausbreitung
 für die Stadtstraßen



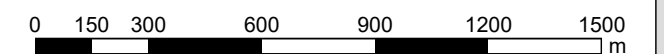
Pegelwerte
 Lden
 in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Stadtgrenze
- Lärmschutzeinrichtung

Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



www.rp-schalltechnik.de

Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

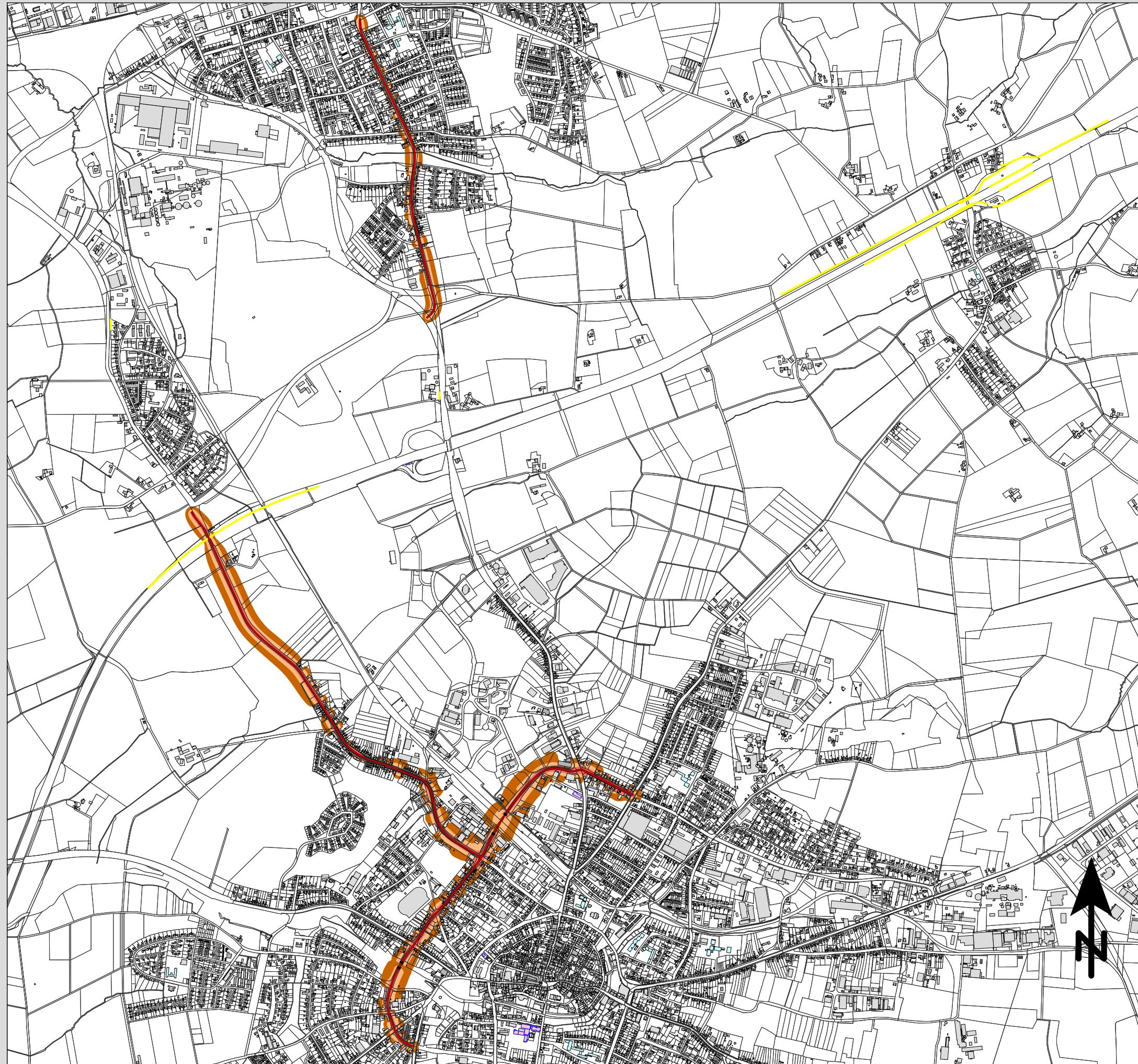
Neubeckum/Beckum

Karte 1.6

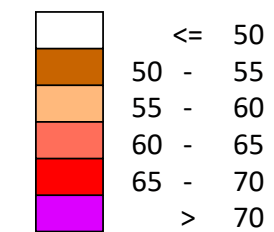
Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Ln (8h - Nacht)
 nach VBUS / VBEB

Darstellung der Schallausbreitung
 für die Stadtstraßen



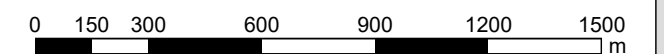
Pegelwerte
 Ln
 in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Stadtgrenze
- Lärmschutzeinrichtung

Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Neubeckum Gebäudekarte 2.1

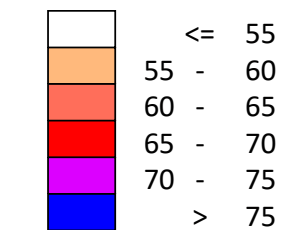
Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Lden (24h)
 nach VBUS / VBEB

Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

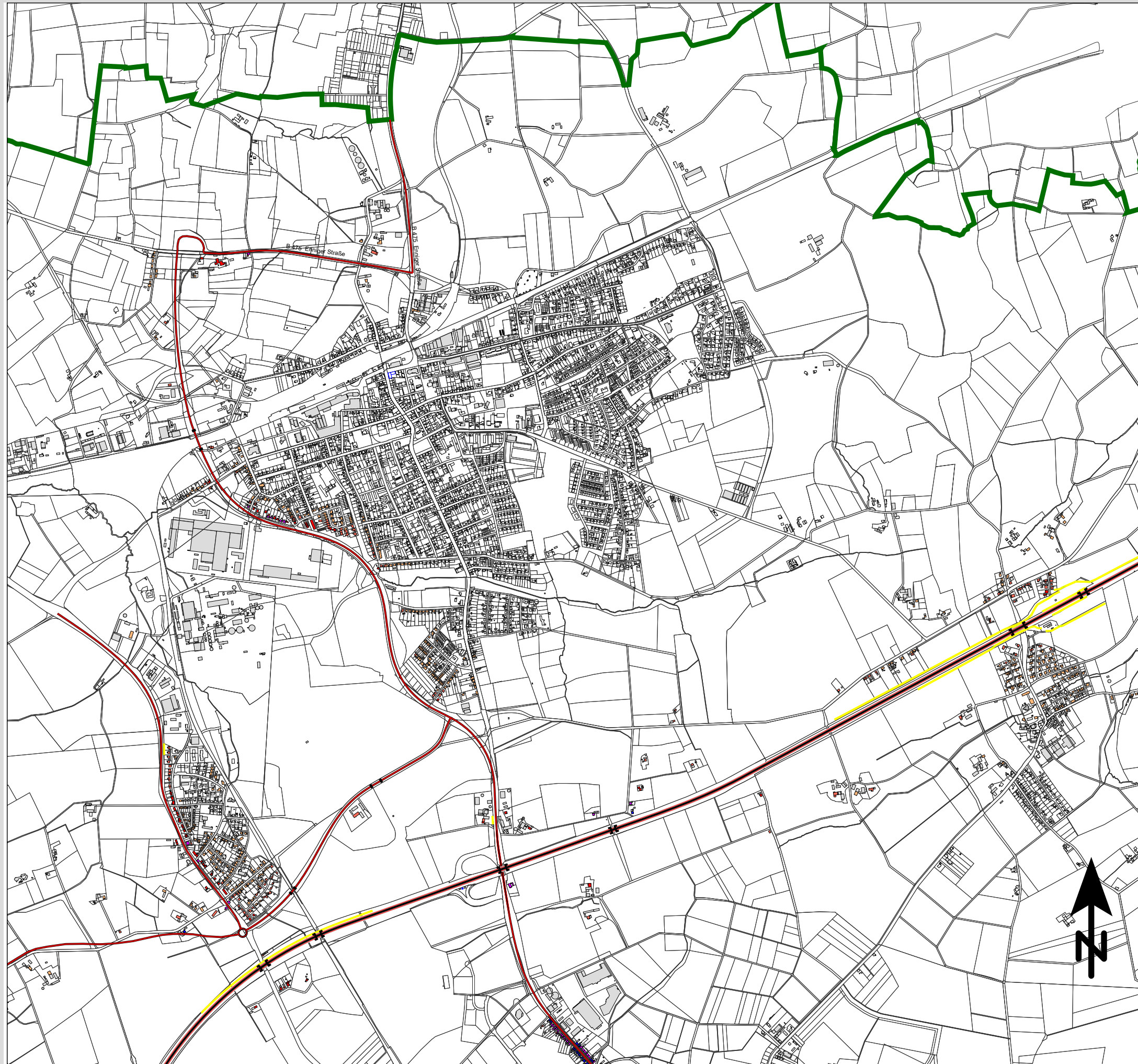
(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

Pegelwerte
 Lden in dB(A)
 für Wohngebäude

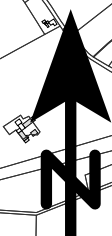
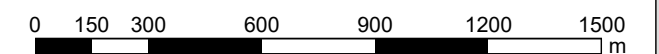


Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Stadtgrenze
- Lärmschutzeinrichtung



Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



www.rp-schalltechnik.de

Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Neubeckum Gebäudekarte 2.2

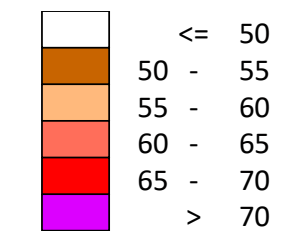
Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Ln (8h)
 nach VBUS / VBEB












Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

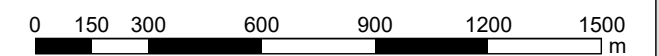
Pegelwerte
 Ln in dB(A)
 für Wohngebäude



eichenerklärung

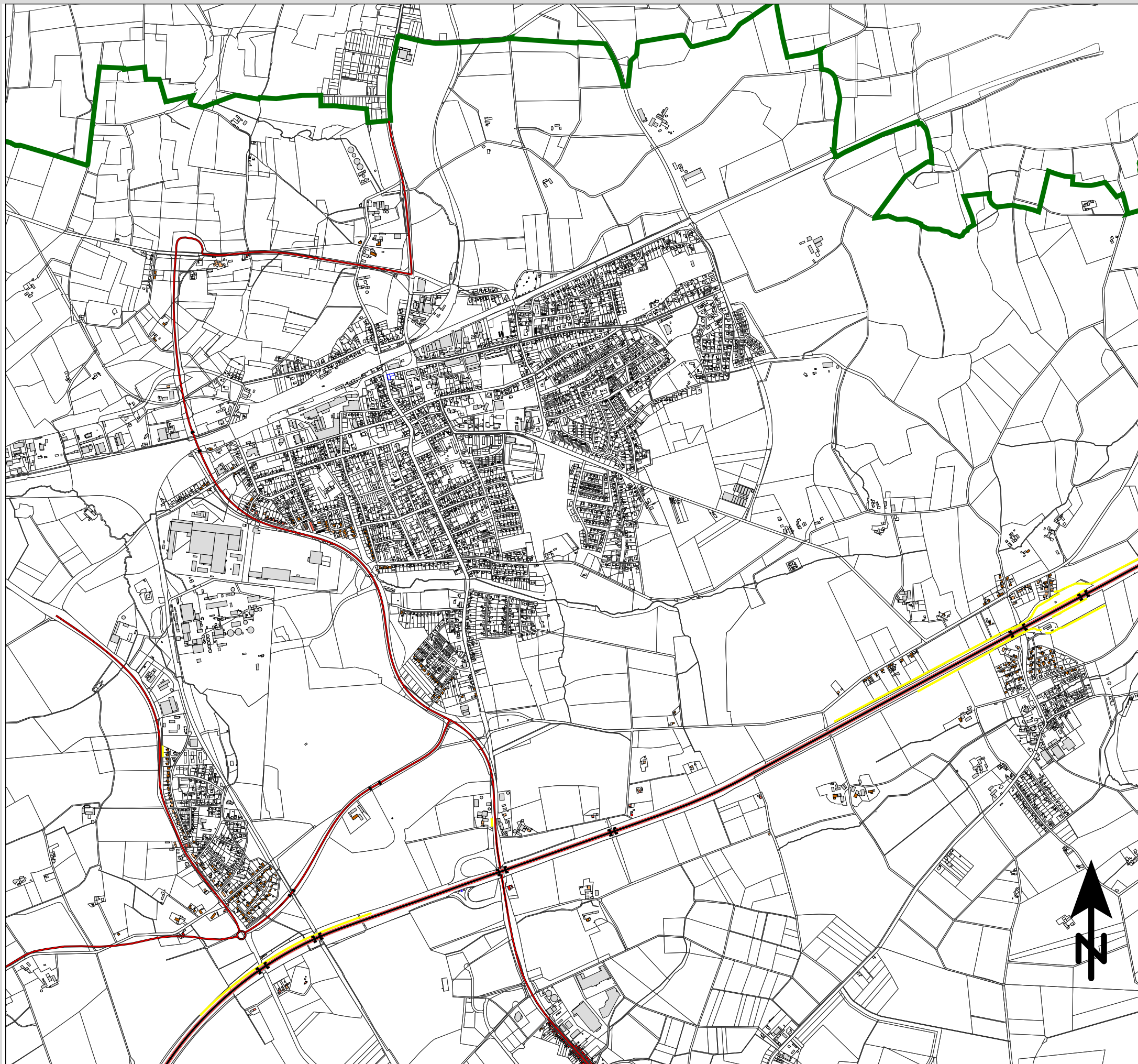
-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Oberfläche
-  Brücke
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Stadtgrenze
-  Lärmschutzeinrichtung

Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019
 im Original: DIN A3



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Beckum

Gebäudekarte 2.3

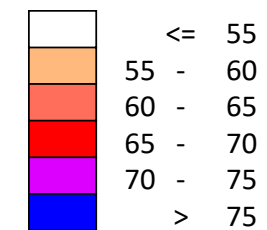
Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Lden (24h)
 nach VBUS / VBEB












Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

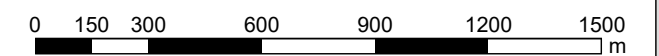
Pegelwerte
 Lden in dB(A)
 für Wohngebäude



Zeichenerklärung

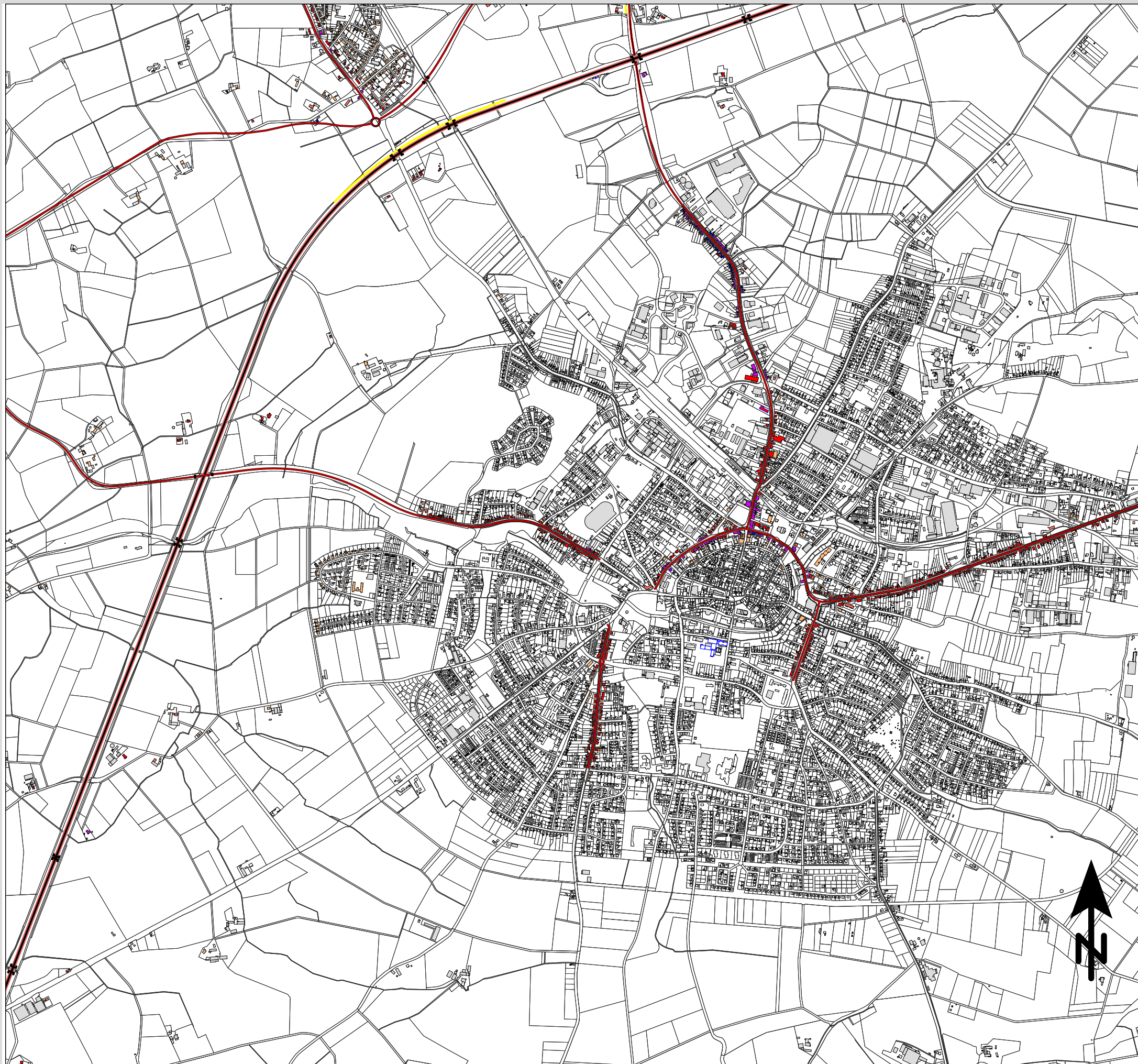
-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Oberfläche
-  Brücke
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Stadtgrenze
-  Lärmschutteinrichtung

Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Beckum

Gebäudekarte 2.4

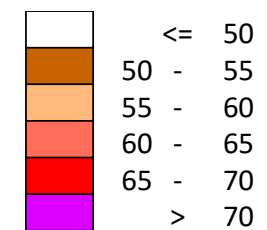
Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Ln (8h)
 nach VBUS / VBEB












Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

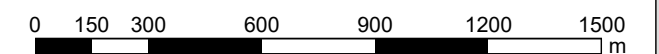
Pegelwerte
 Ln in dB(A)
 für Wohngebäude



Legende

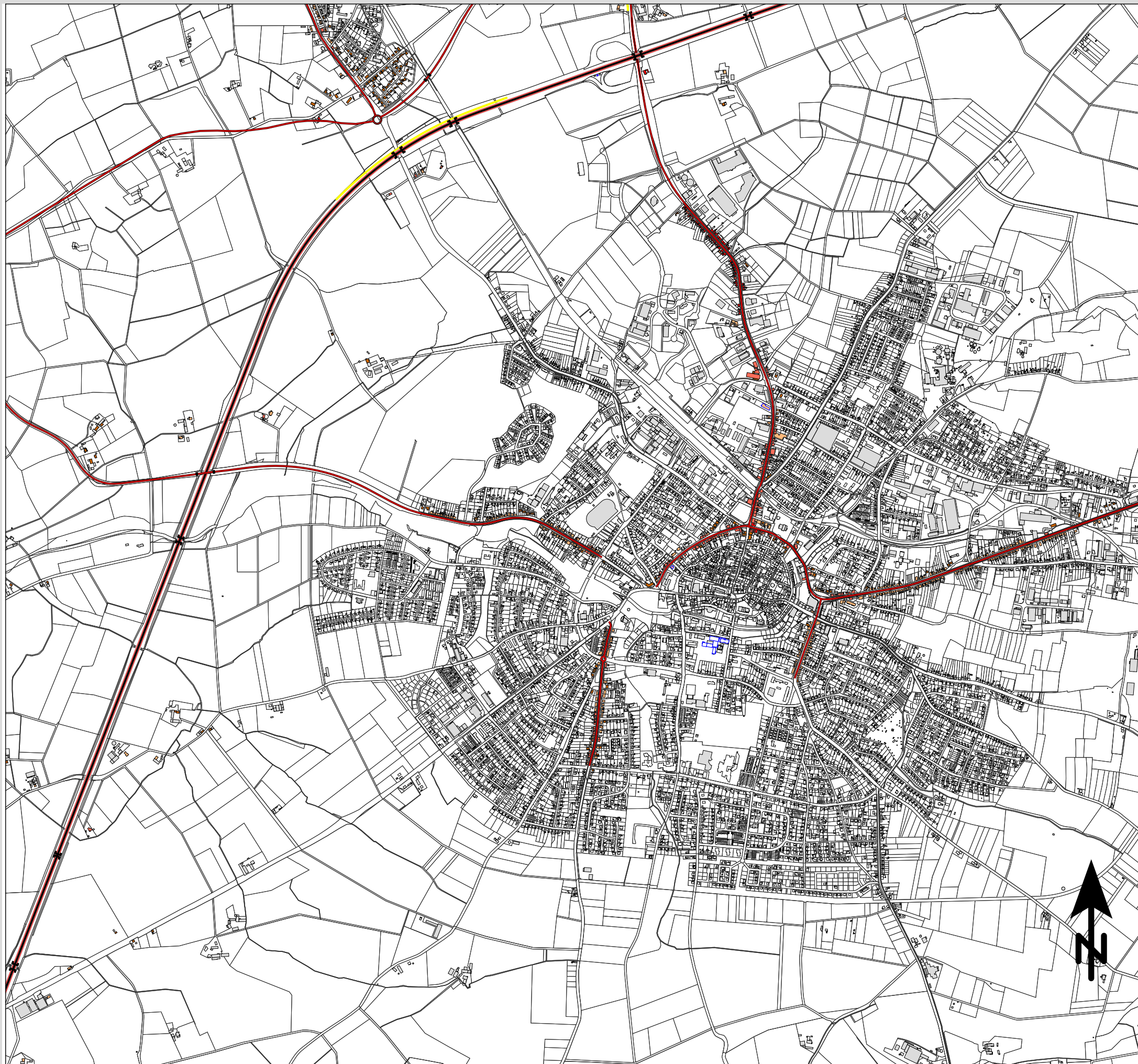
-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Oberfläche
-  Brücke
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Stadtgrenze
-  Lärmschutzeinrichtung

Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019
 im Original: DIN A3



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

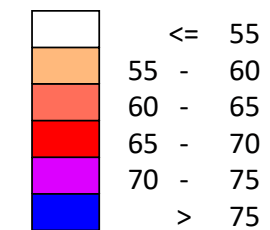
Neubeckum/Beckum Gebäudekarte 2.5

Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie












Ausbreitungsberechnung Lden (24h)
 nach VBUS / VBEB

**Darstellung der Schallausbreitung
 für die Stadtstraßen**

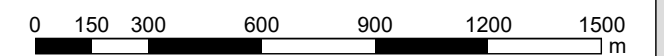
Pegelwerte
 Lden in dB(A)
 für Wohngebäude



Zeichenerklärung

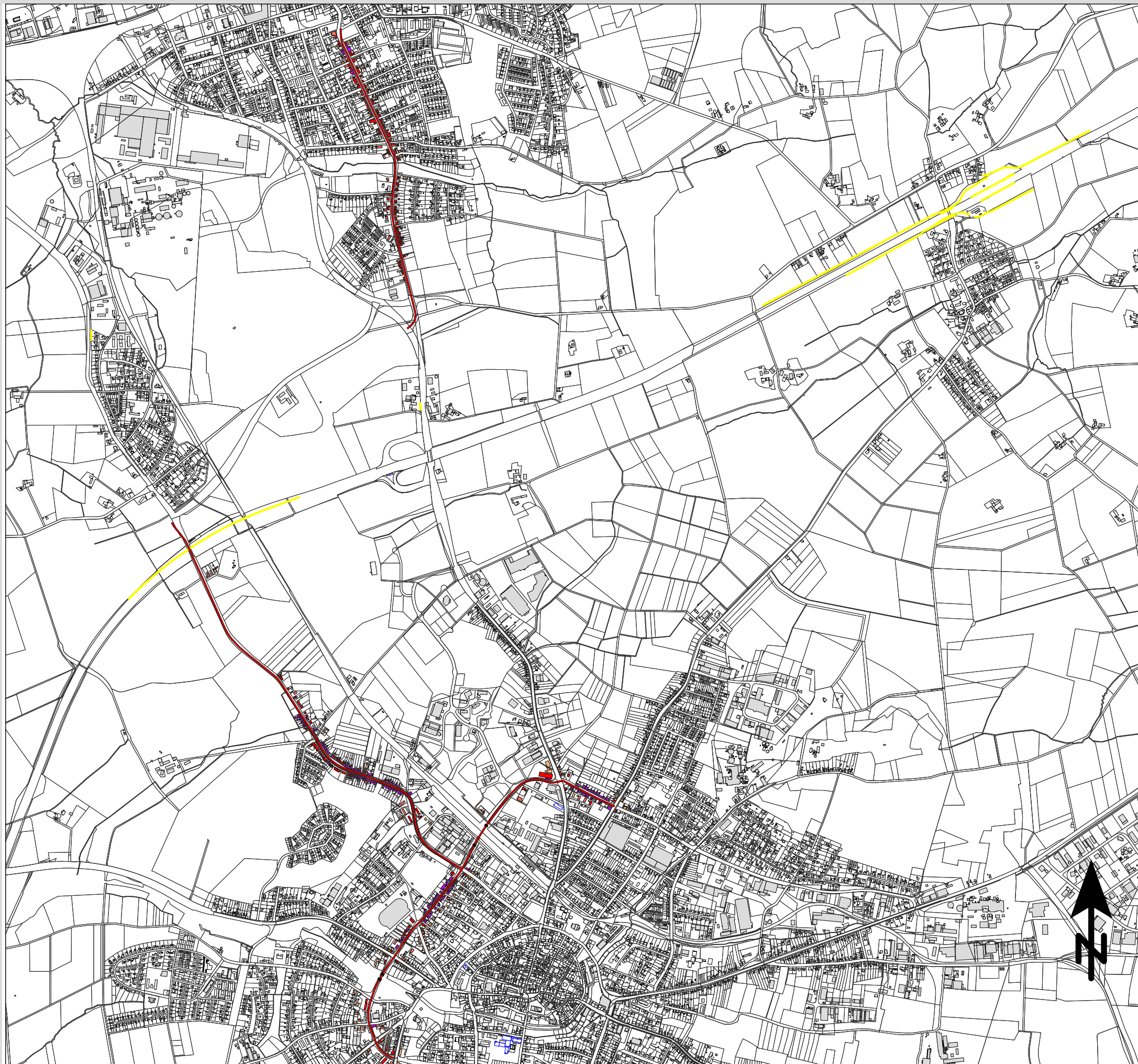
-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Oberfläche
-  Brücke
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Stadtgrenze
-  Lärmschutzeinrichtung

Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

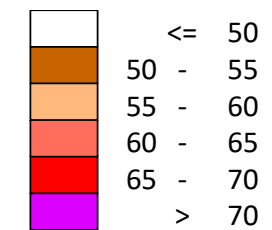
Neubeckum/Beckum Gebäudekarte 2.6

Analyse Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie












Ausbreitungsberechnung Ln (8h)
 nach VBUS / VBEB

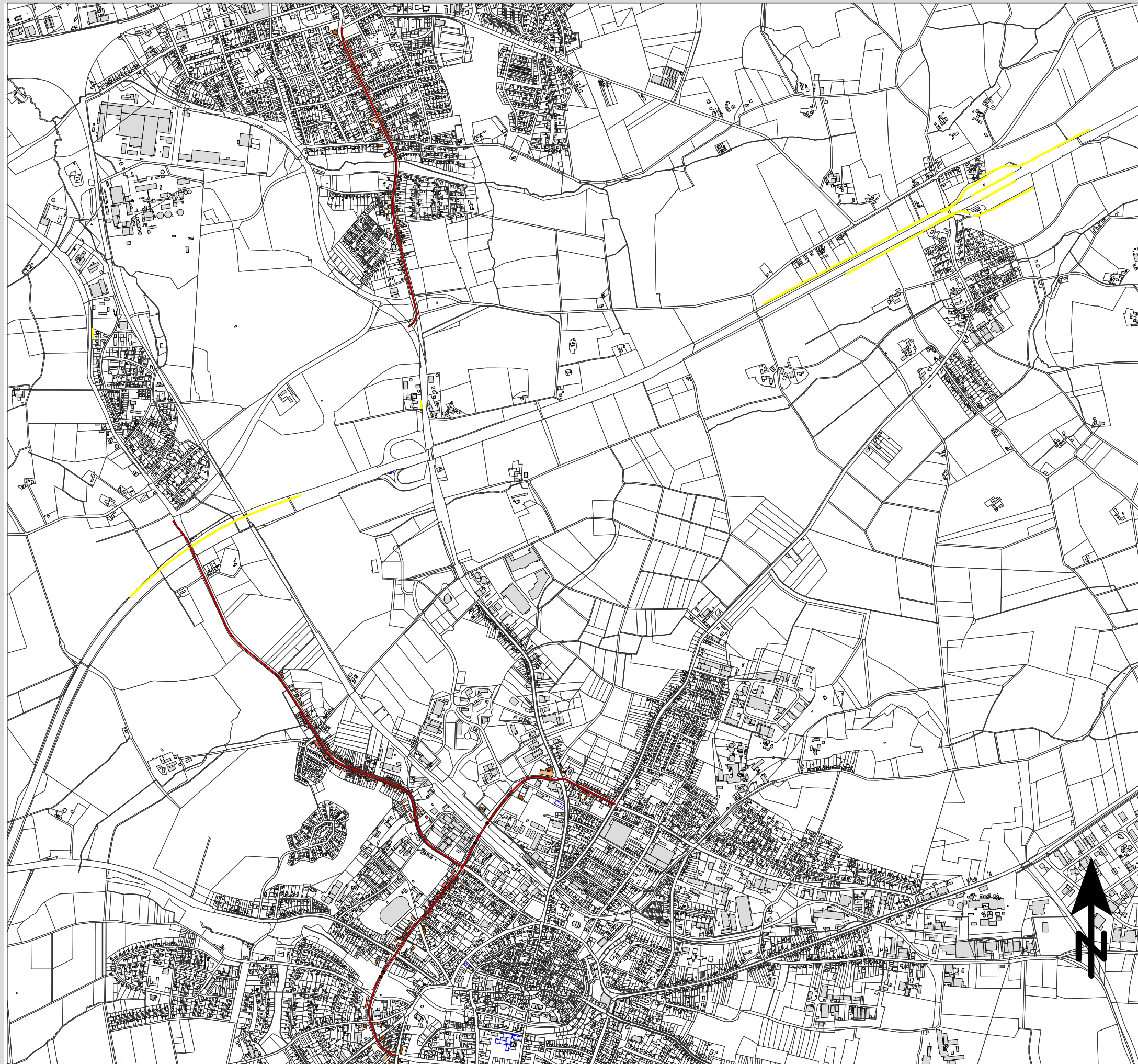
Darstellung der Schallausbreitung
 für die Stadtstraßen

Pegelwerte
 Ln in dB(A)
 für Wohngebäude

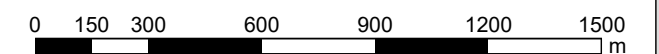


Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Oberfläche
-  Brücke
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Stadtgrenze
-  Lärmschutzeinrichtung



Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



www.rp-schalltechnik.de

Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Neubeckum

Karte 3.1

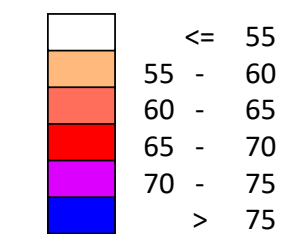
Prognose (PNF+) Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Lden (24h)
 nach VBUS / VBEB












Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

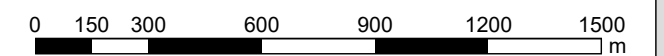
Pegelwerte
 Lden
 in dB(A)



Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Oberfläche
-  Brücke
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Stadtgrenze
-  Lärmschutzeinrichtung

Maßstab 1:20000

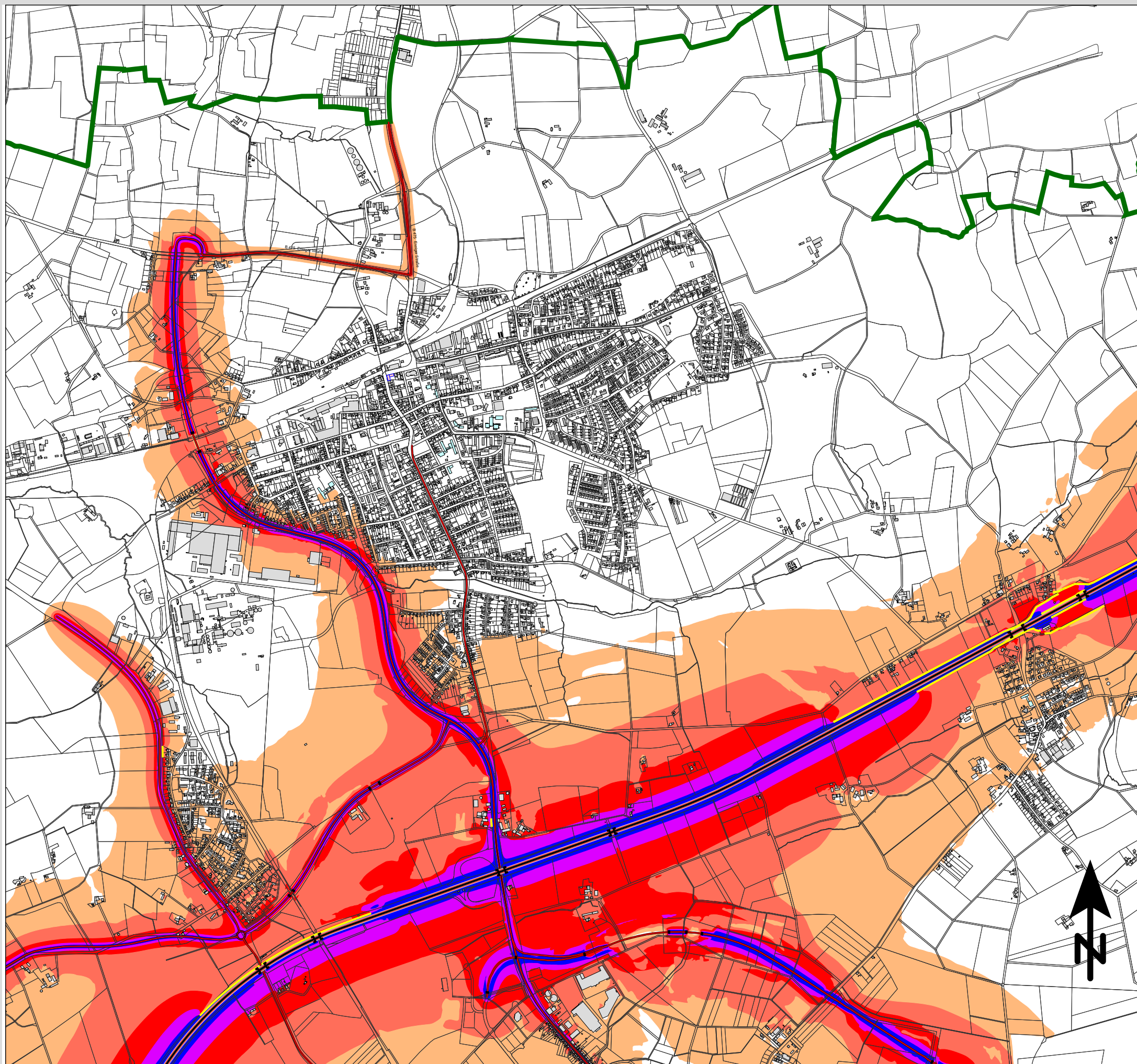


Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



www.rp-schalltechnik.de



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Neubeckum

Karte 3.2

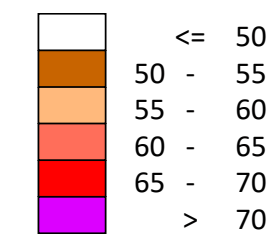
Prognose (PNF+) Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Ln (8h)
 nach VBUS / VBEB












Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

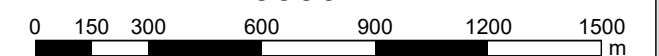
Pegelwerte
 Ln
 in dB(A)



Zeichenerklärung

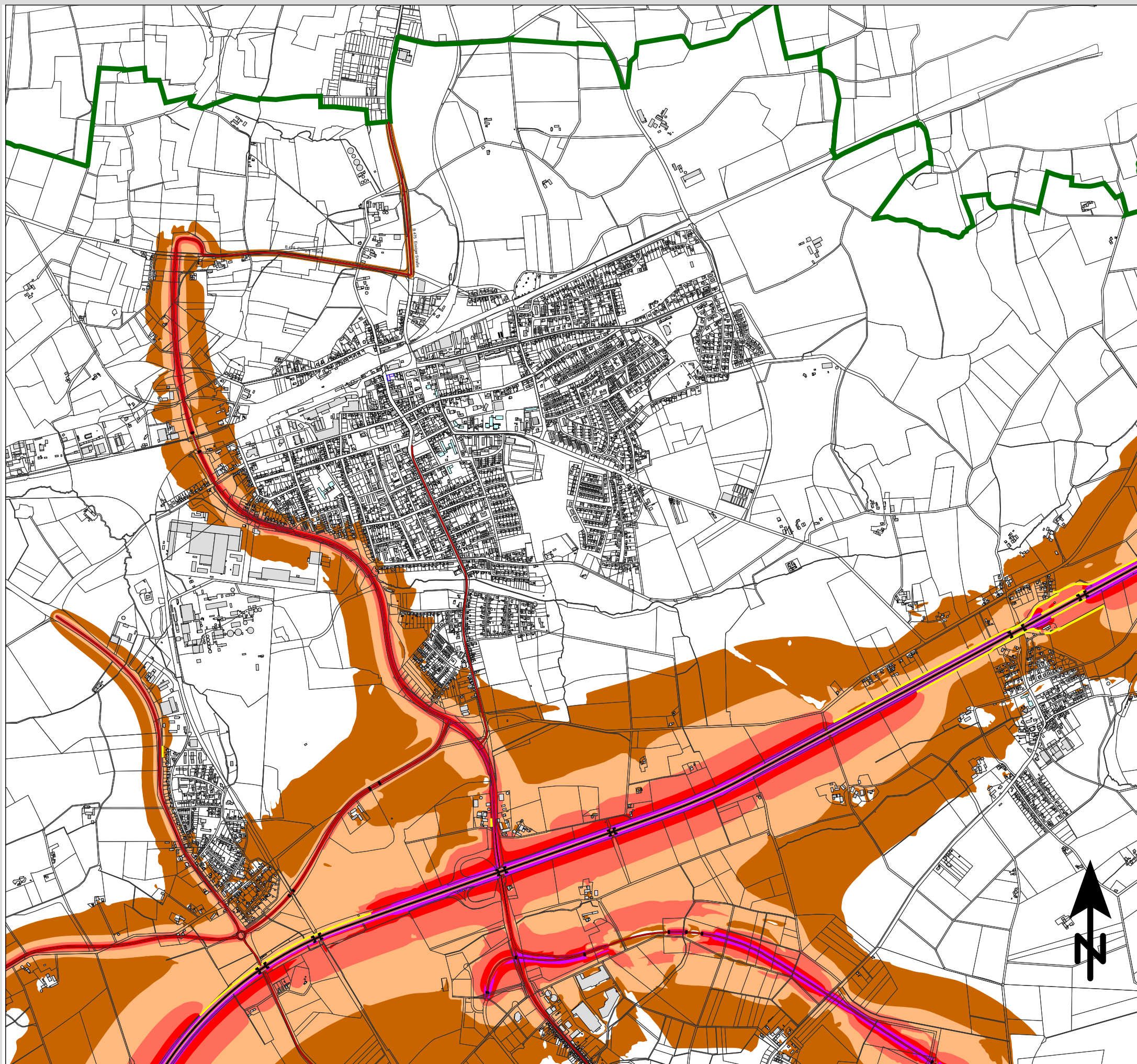
-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Oberfläche
-  Brücke
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Stadtgrenze
-  Lärmschutzeinrichtung

Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Beckum

Karte 3.3

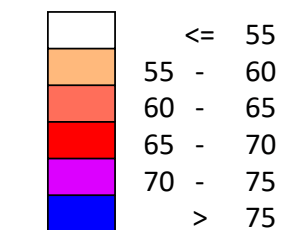
Prognose (PNF+) Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Lden (24h)
 nach VBUS / VBEB












Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

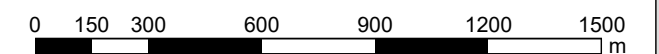
Pegelwerte
 Lden
 in dB(A)



Zeichenerklärung

-  Straße
-  Straßenachse
-  Emissionslinie
-  Oberfläche
-  Brücke
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Stadtgrenze
-  Lärmschutzeinrichtung

Maßstab 1:20000

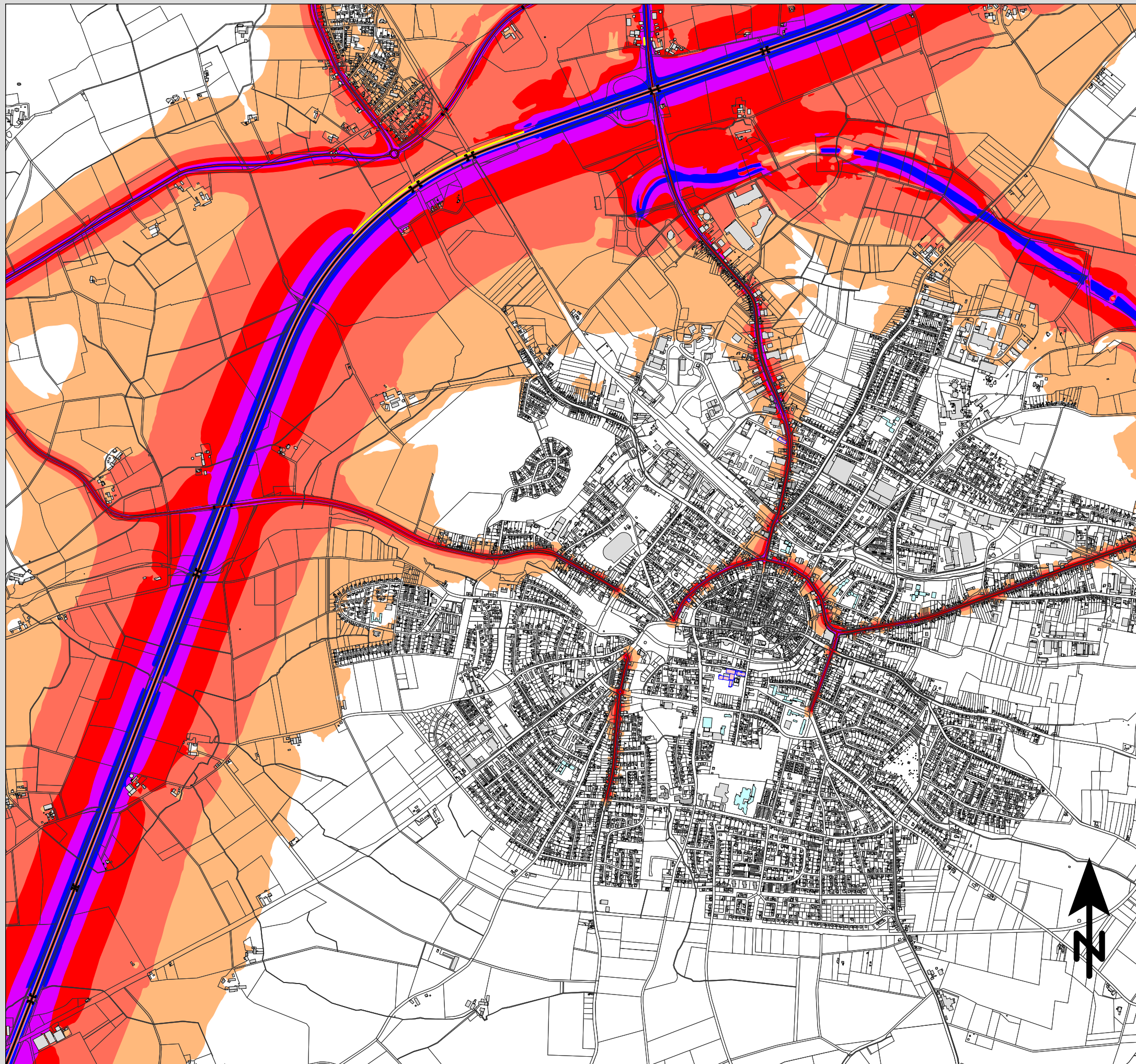


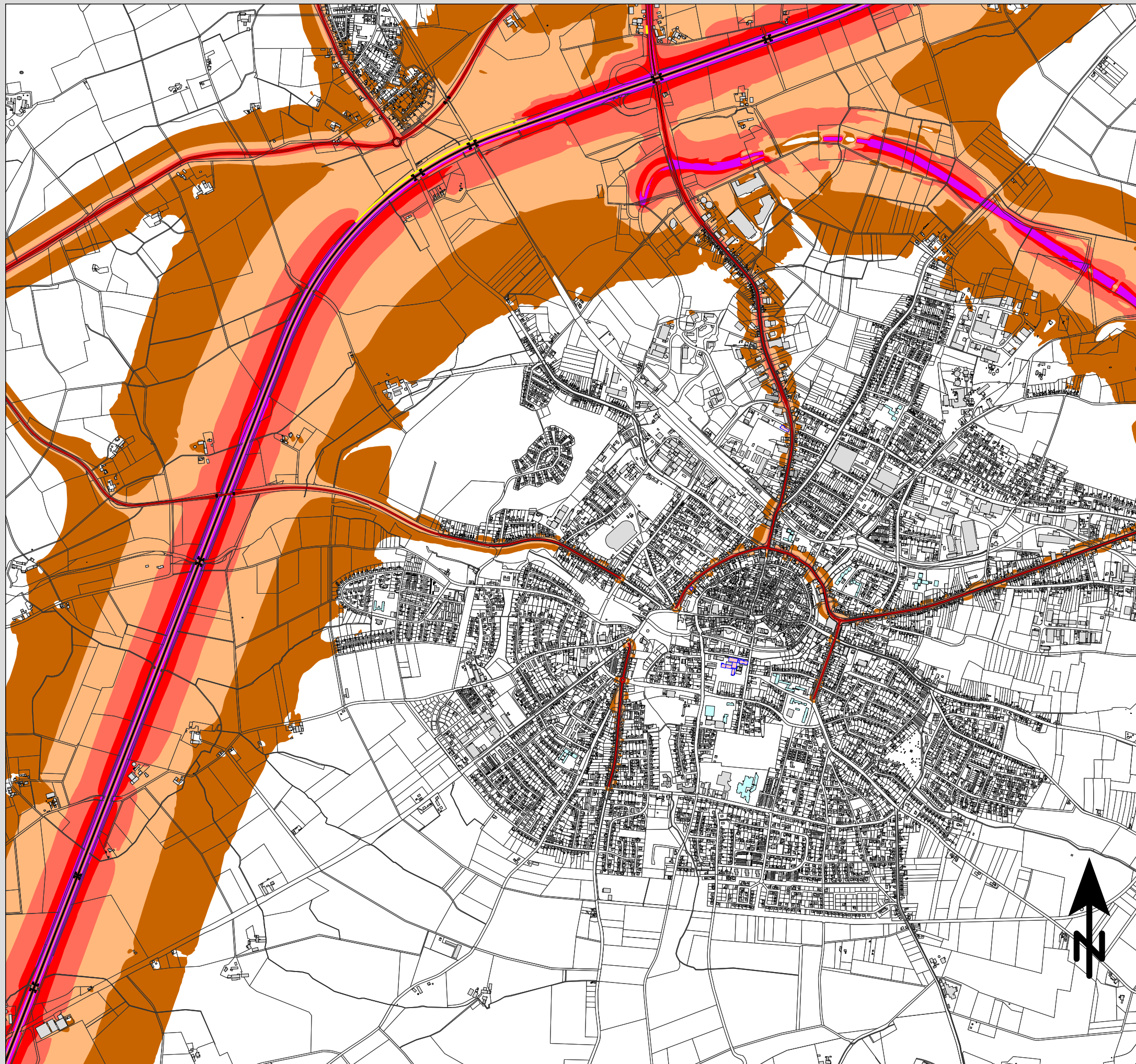
Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



www.rp-schalltechnik.de





Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Beckum

Karte 3.4

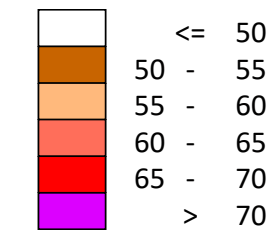
Prognose (PNF+) Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Ln (8h)
 nach VBUS / VBEB

Darstellung der Schallausbreitung
 für die Hauptverkehrsstraßen

(Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen)

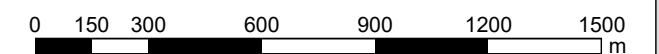
Pegelwerte
 Ln
 in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Stadtgrenze
- Lärmschutzeinrichtung

Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



www.rp-schalltechnik.de

Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

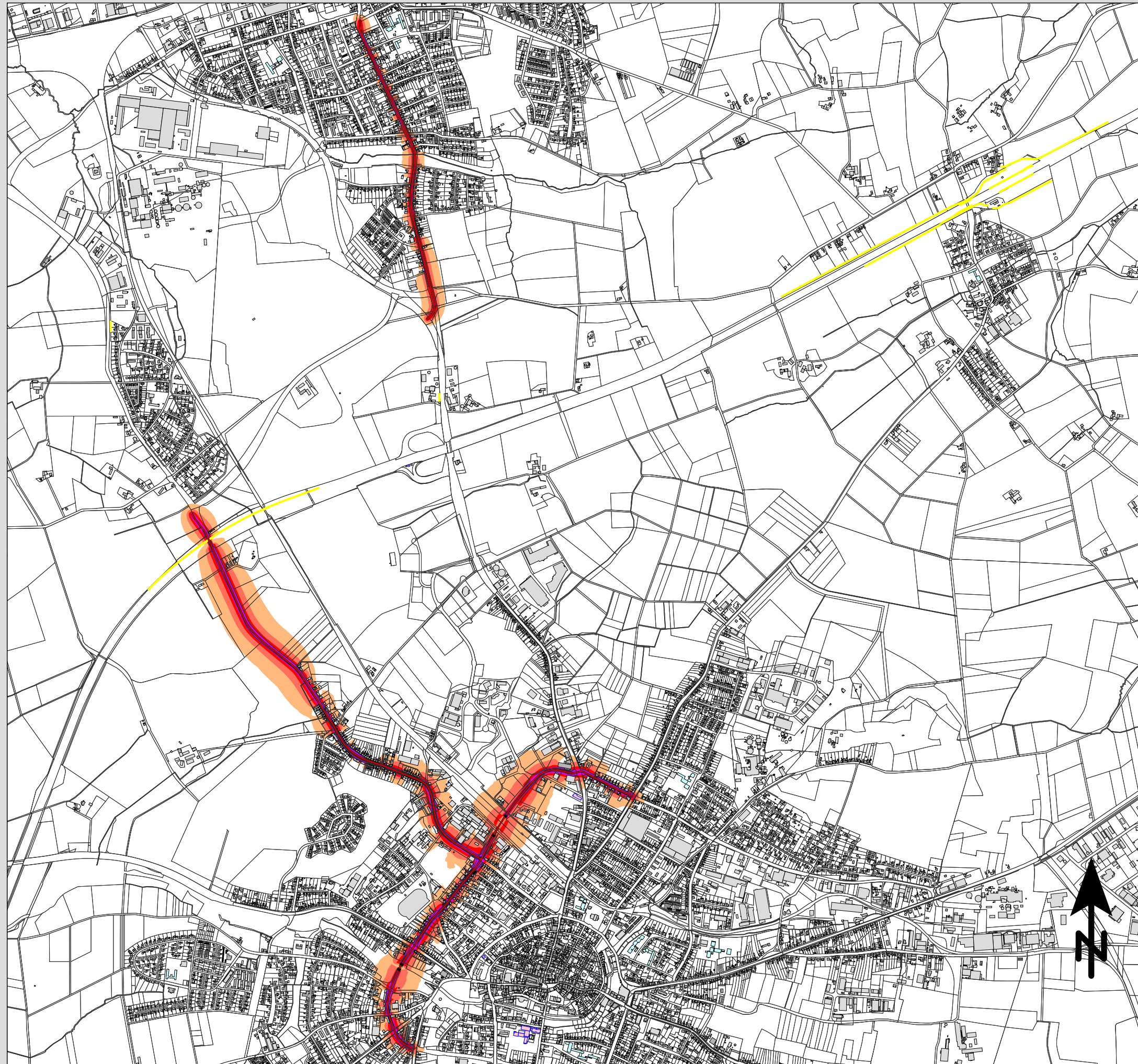
Neubeckum/Beckum

Karte 3.5

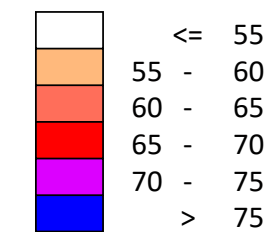
Prognose (PNF+) Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Lden (24h)
 nach VBUS / VBEB

Darstellung der Schallausbreitung
 für die Stadtstraßen



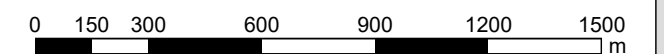
Pegelwerte
 Lden
 in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Stadtgrenze
- Lärmschutteinrichtung

Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019



Stadt Beckum
Lärmkartierung 2015
 EU-Richtlinie 2002/49/EG

Neubeckum/Beckum

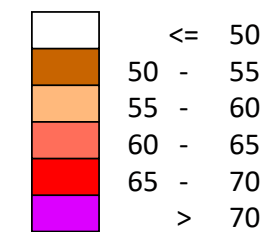
Karte 3.6

Prognose (PNF+) Straßenverkehrslärm
 Auswertung Pegel nach EU-Richtlinie

Ausbreitungsberechnung Ln (8h - Nacht)
 nach VBUS / VBEB

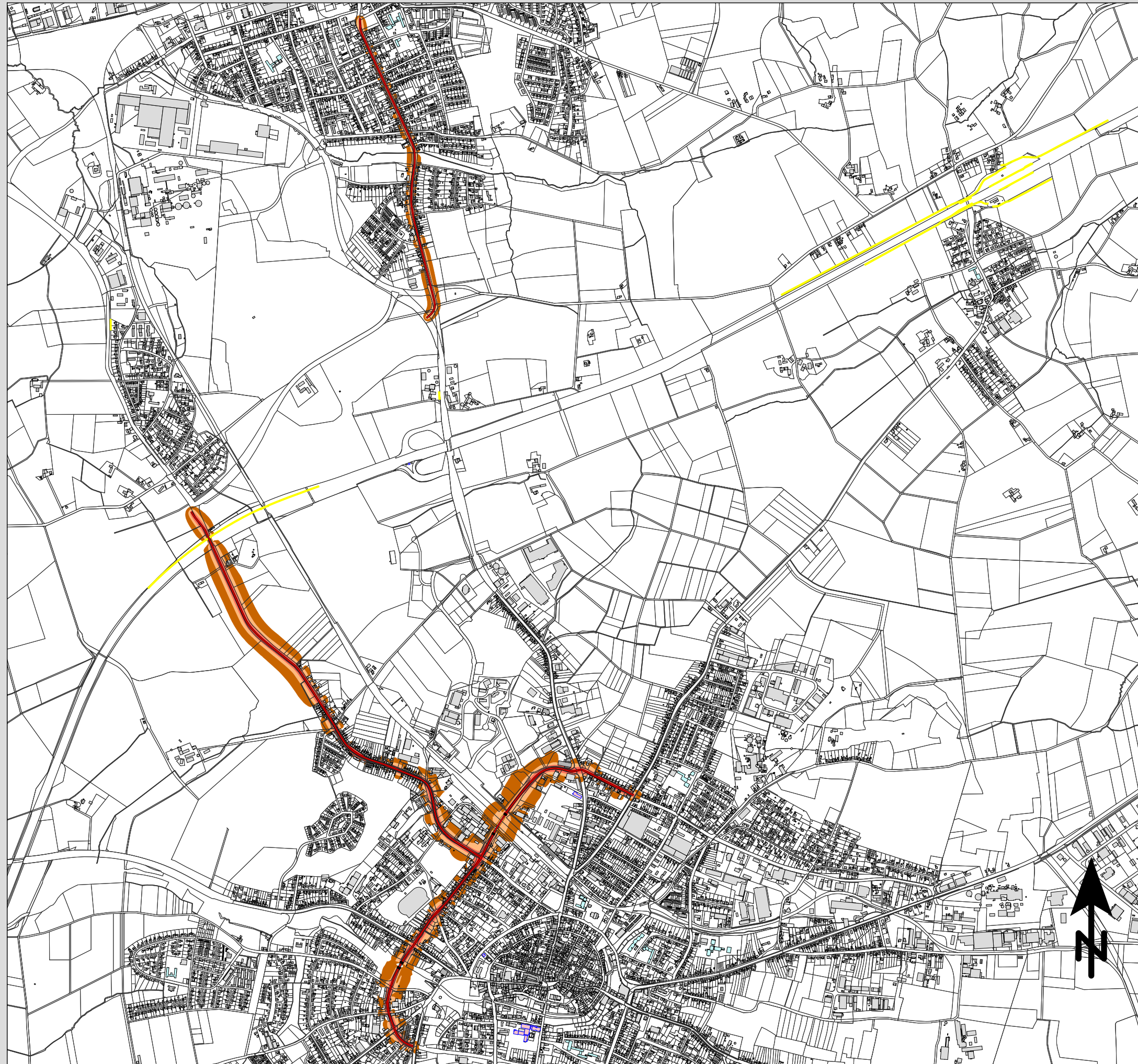
Darstellung der Schallausbreitung
 für die Stadtstraßen

Pegelwerte
 Ln
 in dB(A)

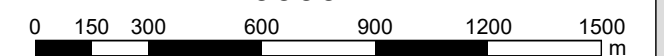


Zeichenerklärung

- Straße
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Stadtgrenze
- Lärmschutzeinrichtung



Maßstab 1:20000



Bearbeitet durch:

Stand: 31.07.2019





Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung
Fachbereich Umwelt und Bauen
Auskunft erteilt: Herr Denkert
Telefon: 02521 29-170

Vorlage zu TOP

2021/0087
öffentlich

Radverkehrskonzept, Zwischenbericht zum aktuellen Sachstand

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.03.2021 Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag: Sachentscheidung

Der vorgetragene Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Kosten/Folgekosten

Für die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes entstehen Kosten von 49.957,51 €.

Finanzierung

Die für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes entstehenden Kosten werden aus dem Produktkonto 090101.542900/742900 – Sonstige Aufwendungen/Auszahlungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten – finanziert.

Begründung:

Rechtsgrundlagen

Die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes erfolgt auf Grundlage der kommunalen Planungshoheit.

Demografischer Wandel

Veränderungen der Demografie innerhalb der Bevölkerung haben auch Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Die Berücksichtigung der maßgeblichen Aspekte des demografischen Wandels ist Teil der Planungen.

Erläuterungen

Der Rat der Stadt Beckum hat im Jahr 2019 den städtischen Verkehrsentwicklungsplan 2030 beschlossen. Im darin enthaltenen Maßnahmenblatt zum Thema Radverkehr wurde als Leuchtturm-/Impulsprojekt die Erarbeitung einer Radverkehrsnetzplanung bestimmt.

Zur Beauftragung eines geeigneten Fachplanungsbüros für die Erstellung des Radverkehrskonzepts hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie in seiner Sitzung am 11.09.2019 über die Inhalte des Radverkehrskonzeptes beraten (siehe Vorlage 2019/0181).

Nach Prüfung der eingegangenen Angebote wurde der Auftrag an das IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung UG aus Kassel vergeben. Über einen ersten Zwischenstand zur Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde in der Sitzung am 20.08.2020 berichtet (siehe Vorlage 2020/0224).

Projektstart war im Frühjahr 2020. Dabei wurden durch das Büro umfangreiche Bestandsaufnahmen durchgeführt und erste Analysen vorgenommen. Hierzu wurde das gesamte Streckennetz mit dem Fahrrad befahren, georeferenziert digitalisiert und die jeweiligen Führungsformen für den Radverkehr ermittelt. Darüber hinaus wurden fahrradbegleitende Infrastrukturen (zum Beispiel Abstellanlagen, E-Ladestationen) erfasst. Mit den vorliegenden Ergebnissen wurden erste Netzbetrachtungen durchgeführt und mögliche Handlungsfelder wie auch Zielvorstellungen formuliert. Diese Ergebnisse wurden in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie in seiner Sitzung am 24.09.2020 durch einen Vertreter des beauftragten Büros IKS in einem ausführlichen Bericht vorgestellt (siehe Vorlage 2020/0271 und Niederschrift zur Sitzung).

Im Nachgang zur Sitzung wurde mit den Fraktionen verabredet, dass zunächst eine kleinere Arbeitsgruppe ohne Vertreter der Fraktionen die weitere Arbeit aufnimmt. Hierzu wurden neben Mitarbeitern des Büros und der Verwaltung auch ein Mitglied der Ortsgruppe des ADFC sowie die örtliche Polizei eingeladen. Seitens der Polizei wurde eine Teilnahme nicht zugesagt, jedoch eine Unterstützung in Einzelfragen angeboten.

Das Treffen des Arbeitskreises war für Dezember 2020 vorbereitet und auch eingeladen. Aufgrund der Corona-Pandemie musste dies jedoch abgesagt werden.

Am 20.01.2021 wurde der Arbeitskreis als Online-Konferenz nachgeholt und erste Maßnahmvorschläge diskutiert. Ein weiterer Online-Arbeitskreis fand am 16.02.2021 statt.

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit ist derzeit angedacht eine Online-Bürgerversammlung durchzuführen, zu der sich vorab nach Bekanntgabe des Termins Interessierte Personen anmelden können. Auch ist beabsichtigt hierzu verschiedene Interessengruppe (zum Beispiel Radsportverein, Schulvertreter et cetera) gezielt einzuladen. Nach Möglichkeit soll der Termin noch vor den Osterferien stattfinden.

Ein Vertreter der IKS Mobilitätsplanung wird den aktuellen Stand der Planungen als Zwischenbericht vorstellen und erläutern.

Anlage(n):
ohne



Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters
Fachbereich Umwelt und Bauen
Auskunft erteilt: Herr Denkert
Telefon: 02521 29-170

Vorlage

zu TOP
2021/0074
öffentlich

Antrag BGB-Grundstücksgesellschaft Herten zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Lippweg

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.03.2021 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Dem Antrag zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Lippweg wird grundsätzlich zugestimmt und die Verwaltung wird beauftragt die weiteren erforderlichen Schritte einzuleiten.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Begründung:

Rechtsgrundlagen

Die Aufstellung von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen erfolgt auf Grundlage des Baugesetzbuches (BauGB).

Demografischer Wandel

Die wohnortnahe Sicherung der Versorgung ist gerade für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen von besonderer Bedeutung und stellt eine Voraussetzung für ein möglichst lange selbstbestimmtes Leben dar. Die Umgestaltung der Lebensmittelmärkte mit mehr Fläche, niedrigeren Regalhöhen und breiteren Gängen zeigt, dass diese Erkenntnis auch bei den Anbieterinnen und Anbietern am Markt angekommen ist.

Die maßgeblichen Aspekte des demografischen Wandels werden dementsprechend berücksichtigt.

Erläuterungen

Die BGB-Grundstücksgesellschaft Herten hat mit Schreiben vom 04.01.2021 die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Lippweg in Beckum gestellt. Der Antrag ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

Städtebauliches Ziel ist es, den heute vorhandenen ALDI-Markt mit einer Verkaufsfläche von 800 Quadratmetern (m²) durch Neubau auf eine Verkaufsfläche von 1275 m² zu vergrößern.

Im Einzelhandelskonzept von 2020 ist dieser Standort als „Nahversorgungsstandort mit besonderer Versorgungsfunktion“ dargestellt und besitzt auch eine Versorgungsfunktion für den Beckumer Südosten. Als Ziele wurden unter anderem die Sicherung der Nahversorgungsfunktion und die Weiterentwicklung der Standortrahmenbedingungen genannt (siehe Seite 110, Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Beckum).

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Beckum stellt für den betroffenen Bereich ein Mischgebiet (MI) dar. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung zu schaffen, müsste parallel zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der FNP geändert werden und eine Sonderbaufläche für den großflächigen Einzelhandel mit der entsprechenden Verkaufsfläche dargestellt werden.

Sofern der Ausschuss das Vorhaben positiv bewertet, würde in einem ersten Schritt die Landesplanerische Zustimmung bei der Bezirksregierung Münster erfragt und die Bauleitplanverfahren mit den zugehörigen städtebaulichen Verträgen vorbereitet werden.

Ein Vertreter von ALDI wird das Vorhaben in der Sitzung vorstellen.

Anlage(n):

Antrag der BGB-Grundstücksgesellschaft Herten vom 04.01.2021

BGB-Grundstücksgesellschaft Herten

BV 7391, Beckum, Lippweg 16

E: 18. JAN. 2021

BGB-Grundstücksgesellschaft Herten · Hohewardstraße 345 – 349 · 45699 Herten

Stadt Beckum
Der Bürgermeister
Fachdienst Stadtplanung
und Wirtschaftsförderung
Weststraße 46

59269 Beckum

Ingo Gebhard
Leiter Immobilien und Expansion
Büro: Runtestr. 11, 59457 Werl
Telefon +49 2922 897-127
Telefax +49 2922 897-149
ingo.gebhard@aldi-nord.de

BGB-Grundstücksgesellschaft
Herten

Postfach 1462
45672 Herten

Telefon +49 2366 306-0
Telefax +49 2366 306-177

Werl, 04.01.2021
WER-ge-sk

**ALDI-Markt, BV 7391, VST WER 04,
Lippweg 16, 59269 Beckum
hier: Antrag auf Aufstellung eines Bebauungsplans**

Sehr geehrter Herr Gerdhenrich,

im Namen und mit Vollmacht der im Briefkopf aufgeführten GbR, gratulieren wir, die ALDI Immobilienverwaltung GmbH & Co. KG, Ihnen nachträglich zum Bürgermeisteramt und wünschen Ihnen und Ihrem Team ein frohes und gesundes neues Jahr.

Wir bitten um die Aufstellung eines Bebauungsplans, um den o.g. Standort langfristig zu sichern und für unsere Kunden attraktiver zu gestalten. Der heutige ALDI-Markt wurde am 21.01.2008 auf rund 800 m² eröffnet und soll mit vergrößerter Verkaufsfläche, mit einer Zielgröße von 1.275 m² auf vorhandenem Grundstück, neu gebaut werden. Das beliebte ALDI-Warensortiment wird breiter aufgestellt werden und durch mehr Übersichtlichkeit unserer immer älter werdenden Gesellschaft gerecht werden. Ein Gutachten zum Nachweis der Verträglichkeit reichen wir zeitnah ein.

Wir sichern Ihnen zu, die Kosten für das anstehende Bauleitverfahren, wie Gutachter und Planungskosten bzw. die Kosten zur Änderung des Flächennutzungsplans zu übernehmen. Zur Unterstützung steht Ihnen das von uns beauftragte Stadtplanungsbüro Post+Welters + Partner mbB, Frau Brunke und Herr Sterl, Arndtstraße 37, 44135 Dortmund zur Verfügung.

Unser Lageplankonzept fügen wir Ihnen in der Anlage bei, das bereits in ähnlicher Form Grundlage unseres Gesprächs mit dem Rechtsunterzeichner am 01.08.2019 sowie mit anderen Nachbarn war. Im Bereich der Anlieferung haben wir bereits eine Lärmschuttwand mit einer Höhe von 3,00 m an der Lkw-Anlieferung zum Schutz unserer Nachbarn berücksichtigt (s. Anlage 1).

Um einen Eindruck unserer modernen Architektur mit bodentiefen Schaufenstern und hochwertigem Klinker zu erhalten, fügen wir Ihnen unter Anlage 2 einen Prospekt zur Visualisierung bei.

Gesellschafter: Jakobus-Stiftung · Lukas-Stiftung · Markus-Stiftung
ID-NR DE 000/000/000 · Bankverbindung: HSBC Trinkaus & Burkhardt Düsseldorf
IBAN: DE00 0000 0000 0000 0000 00 · BIC TUBDDE33

BGB-Grundstücksgesellschaft Herten

BV 7391, Beckum, Lippweg 16

Die auf dem Dach befindliche Photovoltaikanlage produziert Energie sowohl für die Kältetechnik, LED-Marktbeleuchtung, Backöfen als auch sonstige Anlagentechnik (z.B. Papppresse). Die Ost-West-Ausrichtung der Module verhindert eine Stromspitze am Mittag und bewirkt u.a., dass morgens zum Backen und auch abends für die Reinigungsprogramme unserer Backöfen genau dann Strom zur Verfügung steht, wenn er gebraucht wird.

Die Abwärme aus der Kältetechnik wird in die Bodenplatte als Betonkernaktivierung eingespeist, um einen ressourcenschonenden Betrieb gewährleisten zu können. Auf den fossilen Energieträger Erdgas können wir verzichten. Darüber hinaus enthält die Lüftungsanlage Wärmetauscher zur Wärmerückgewinnung. Die Kühltechnik wird aus umweltfreundlichem CO₂-Kältemittel betrieben.

Unsere doppelschalige Gebäudehülle (hinterlüftetes Klinkermauerwerk) wirkt durch die Massenträgheit (Dämpfung) einer Hitzeentwicklung am Tag entgegen. Dadurch kann auf eine aufwendige und energieintensive Klimatisierung verzichtet werden.

Für die Errichtung des Gebäudes werden ausschließlich zugelassene und güteüberwachte Primär- und Recycling-Baustoffe verwendet. Das Schaufenster wird mit hohen, bodentiefen Fenstern aus hochwertiger Pfosten-/Riegelkonstruktion in Metall ausgebildet.

Die moderne Ausstattung setzt sich auch im Innenraum des ALDI-Marktes durch den Einbau hochwertiger, keramischer und hochbelastbarer Steinzeugfliesen fort. In dem neuen Markt wollen wir unseren Kunden mehr Raum bieten, um bequemer und einfacher (auch in Pandemie-Zeiten) einzukaufen. Deshalb sieht unser aktuelles Filialkonzept eine Verkaufsfläche von mindestens 1.275 m² vor, denn Qualität braucht Platz!

Da das Bebauungsplanverfahren erfahrungsgemäß etwa 1,5 Jahre dauert, würden wir uns freuen, wenn Sie uns die Möglichkeit zur Vorstellung unseres Projektes am 03.03.2021 geben würden und danach der Aufstellungsbeschluss gefasst werden würde.

Mit freundlichen Grüßen

ALDI Immobilienverwaltung
GmbH & Co. KG

ppa.

Martin Golly

ppa.

Ingo Gebhard

Anlagen

1. Lageplankonzept V 8
2. ALDI Nord Filialkonzept

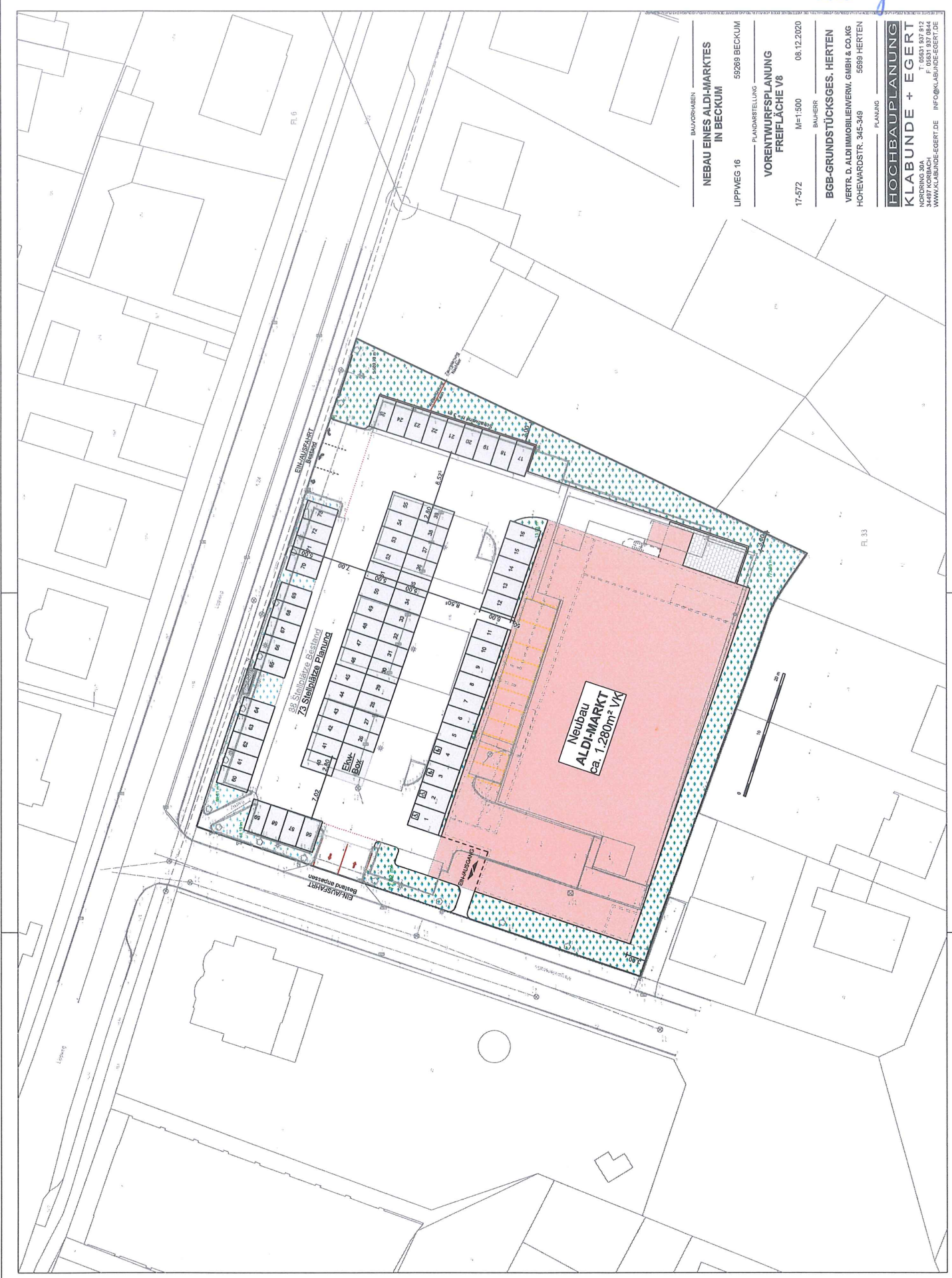
Ø – Post+Welters + Partner, Herr Sterl
Architekturbüro Klabunde + Egert

BAUVORHABEN
**NEBAU EINES ALDI-MARKTES
 IN BECKUM**
 LIPPWEG 16 59269 BECKUM

PLANDARSTELLUNG
**VORENTWURFSPLANUNG
 FREIFLÄCHE V8**
 17-572 M=1:500 08.12.2020

BAUHER
BGB-GRUNDSTÜCKSGES. HERTEN
 VERTR. D. ALDI IMMOBILIENVERW. GMBH & CO. KG
 HOHEWARDSTR. 346-349 56999 HERTEN

PLANUNG
HOCHBAUPLANUNG
KLABUNDE + EGERT
 HOCHBAUPLANUNG
 34487 KORBACH
 WWW.KLABUNDE-EGERT.DE INFO@KLABUNDE-EGERT.DE



Jeden Tag besonders.
Das ALDI Nord Filial-Konzept.



Besonders nah dran.

In Deutschland und Europa:

Mit 30 Regionalgesellschaften und rund 2.200 ALDI Märkten in Deutschland. Zudem finden Sie ALDI Nord in Belgien, Dänemark, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, Polen, Portugal und Spanien.



Besonders wichtig.

Wir bieten unseren Mitarbeitern:

- Gute Karrierechancen und vielfältige Möglichkeiten der Weiterentwicklung.
- Attraktive Bezahlung, Zulagen, Fahrgeld, vermögenswirksame Leistungen und Urlaubsgeld.

Deshalb beträgt die Betriebszugehörigkeit im Schnitt 10 Jahre.





Besonders nachhaltig.

Da geht die Sonne auf:

Unsere Filialen werden zunehmend mit Fotovoltaik-Anlagen ausgestattet und nachhaltig mit Strom versorgt.

- CO₂ und Propan als natürliche Kältemittel.
- Moderne CO₂-Integralanlagen sparen Heizenergie.
- Effiziente Beleuchtung mit LED.
- Konsequente Ressourcenschonung, Verzicht auf Einsatz fossiler Brennstoffe.

Mehr dazu im Nachhaltigkeitsbericht:
aldi-nord.de/verantwortung/unsere-verantwortung/nachhaltigkeitsbericht.html

Besondere Größe zeigen.

Für mehr Qualität und Frische:

Wir sind der Erfinder des Discounts und kennen die Wünsche unserer Kunden – weil wir gut zuhören und hinschauen. In jeder einzelnen unserer Filialen und deren Umgebung.

Darauf basierend haben wir unser aktuelles Filial-Konzept entwickelt, das mehr Raum für Qualität und Frische bietet.

Wir wollen der verantwortungsbewusste, kundenorientierte Nahversorger für die Menschen in der Region sein. Mit bester Qualität zum günstigen Preis.





Besonders einfach.

Alles auf einen Blick:

Wer zu uns kommt, soll mit einem Einkauf bekommen, was er braucht. Attraktiv präsentiert mit:

- kurzen Laufwege,
- viel Platz in den Gängen,
- eine zeitgemäße, modernen Ausstattung.

Mehr Raum für den schnellen und einfachen Einkauf. Schon bei der Ankunft auf dem Parkplatz – und vor allem im Markt.



Besonders großzügig.

Neue Parkplätze – 2,80 m statt 2,50 m:

Unsere Parkplatz-Buchten sind besonders breit – damit jeder, der zu uns kommt, bequem ein- und aussteigen kann.

Sonderstellplätze:

Spezielle Familien- sowie Behinderten-parkplätze sind vorhanden.

Besonders einladend.

Willkommen im ALDI Markt:

- Frontseiten mit hohen, bodentiefen Fenstern für ein helleres Ambiente mit viel Tageslicht.
- Kinder-Einkaufswagen für ein entspanntes und familienfreundliches Einkaufen.
- Reichlich Fahrradständer befinden sich vor dem ALDI Markt.



Besonders ansprechend.

Einkaufen in angenehmer Atmosphäre:

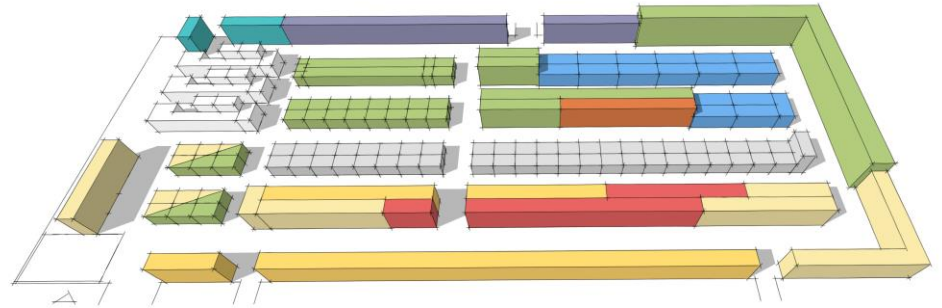
- Verarbeitung hochwertiger Materialien für eine sichtbare Qualität nach außen.
- Oberlichter für eine helle, freundliche Atmosphäre mit viel Tageslicht.
- Mehr Raum für Pfandautomaten und Backwaren.
- Kunden-WC und Wickeltisch.



Im Vergleich: die Verkaufsfläche.

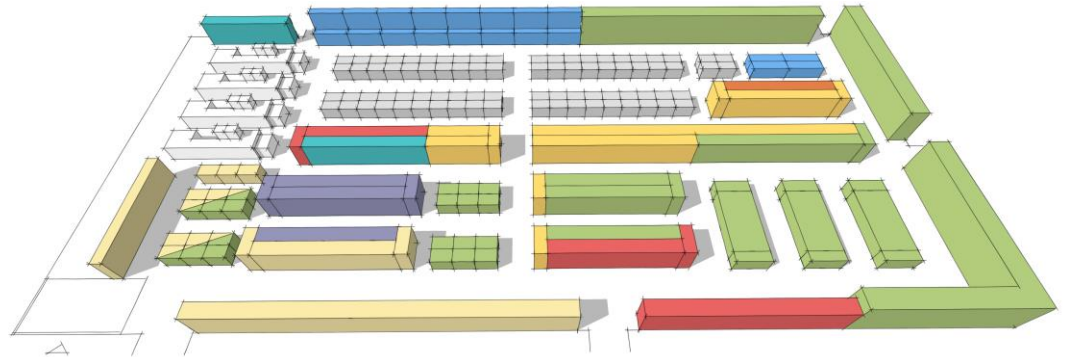
Alter Markt:

- 800 m² Verkaufsfläche



Neuer Markt:

- 1.267 m² Verkaufsfläche

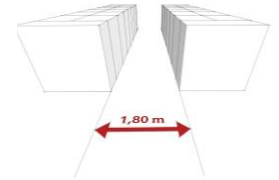
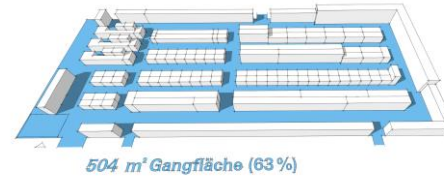
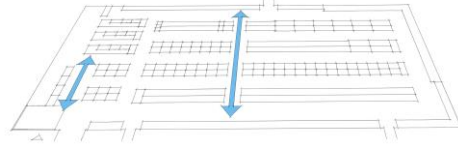


■ Lebensmittelwaren (Frühstück) ■ Getränke ■ Lebensmittelwaren ■ Molkereiprodukte ■ Süßwaren ■ Hygieneartikel ■ Haushaltswaren und Tiernahrung ■ Tiefkühlprodukte ■ Aktionsartikel

Im Vergleich: die Gangfläche.

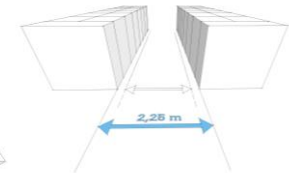
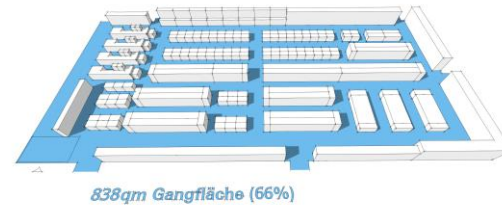
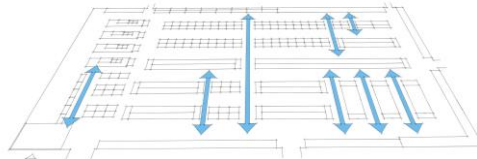
Alter Markt:

- 504 m² Gangfläche
- 1,80 m Gangbreite
- 63 % Anteil Gangfläche



Neuer Markt:

- 838 m² Gangfläche
- 2,25 m Gangbreite
- 66 % Anteil Gangfläche



Besonders praktisch.

Neu

Der neue Leergut-Bereich:

Jetzt in einem eigenen Raum im Eingangsbereich. Schneller zu erreichen und mit viel Platz. Damit Kunden ihr Leergut loswerden, bevor sie in den Markt gehen.

Alt



Besonders guter Geschmack.

Das Backwaren-Regalsystem:

Zur einfachen Entnahme unserer knackfrischen Backwaren. Die Befüllung geschieht unauffällig und einfach von der Rückseite.

Das erleichtert Kunden den Einkauf und Mitarbeitern die Befüllung.





Besonders frisch.

Der neue Obst- und Gemüsebereich:
Unser Angebot an Obst und Gemüse wird attraktiver präsentiert. Ab jetzt im hinteren Marktbereich bei den Kühlmöbeln.

Die Vorteile:

- Hier ist es kühler, Obst und Gemüse bleiben länger frisch.
- Die Kundenwege kreuzen sich nicht mehr an der Kasse.
- LED- statt Halogen-Beleuchtung bietet Vorteile für die Präsentation und den Reifeprozess der Produkte.
- Der Convenience-Bereich mit frischen und fertigen Produkten befindet sich im Kühlwandregal direkt nebenan.

Besonders effizient.

Die Platzierung unserer Produkte:

An vielen Stellen setzen wir jetzt auf eine breitere Platzierung von Produkten.

Die Vorteile:

- Die Waren sind für unsere Kunden besser verfügbar.
- Unsere Mitarbeiter müssen nicht so oft nachfüllen.



Besonders inspirierend.

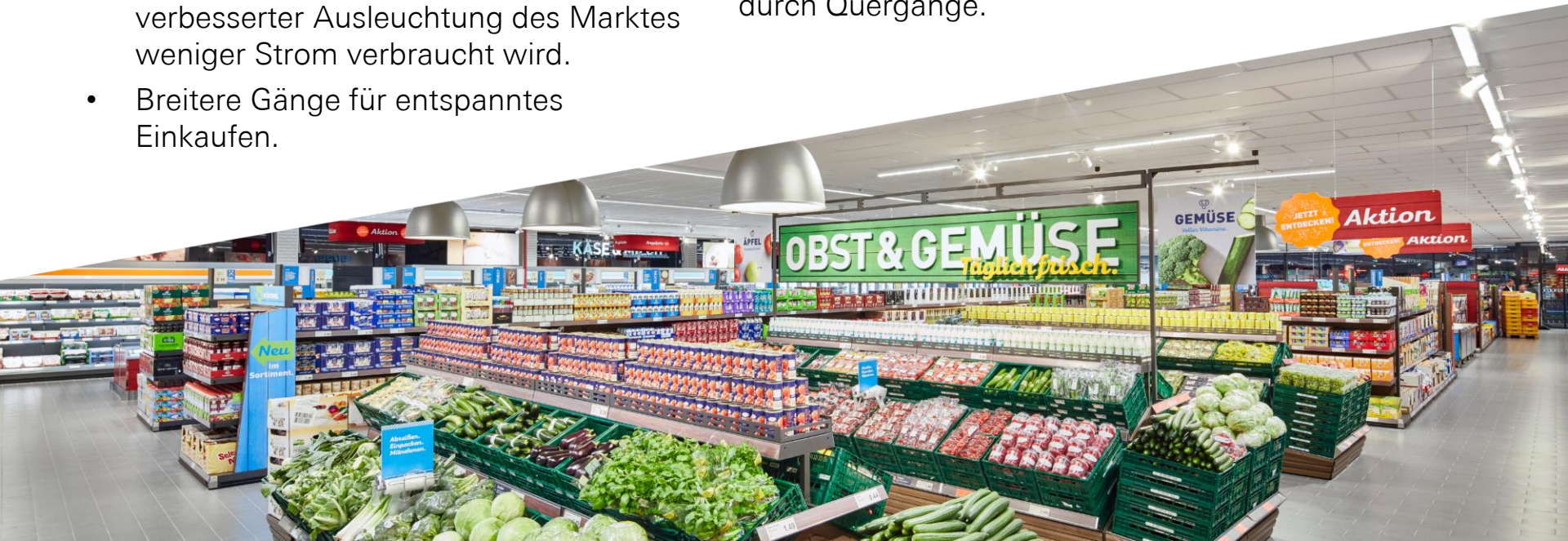
Die Präsentation unserer Produkte:
Exklusive Bereiche für ausgewählte Highlights und Anregungen, zum Beispiel zu besonderen Anlässen, aktuellen Angeboten oder zu gefragten Artikeln wie Bio- oder Frische-Produkten.



Besonders ausgestattet.

Das Gute liegt auch im Detail:

- Höhere Decken: 3,5 m statt 3 m.
- LED statt Halogen: damit trotz verbesserter Ausleuchtung des Marktes weniger Strom verbraucht wird.
- Breitere Gänge für entspanntes Einkaufen.
- Tiefkühlschränke für eine leichtere Entnahme der Waren.
- Schnellere Erreichbarkeit der Produkte durch Quergänge.



Besonders sicher.

Das zeichnet uns aus:

- Wir sind immer in der Nähe – überall dort, wo Menschen arbeiten oder wohnen.
- Wir sind einfach, verantwortungsbewusst und verlässlich.
- Wir treffen langfristige Standortentscheidungen.
- Wir bieten bewusste und abwechslungsreiche Vielfalt und Qualität seit vielen Jahrzehnten zum ALDI Preis.
- Wir wirtschaften vorausschauend und damit nachhaltig.
- Wir bieten die Sicherheit eines eigenkapitalstarken Einzelhandelsunternehmens.





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

aldi-nord.de/ansprechpartner-immobilien

Die Verwendung der männlichen Form bei der Nennung von Personen und Funktionsträgern in den Texten bedeutet keine geschlechterspezifische Festlegung. Es sollen Angehörige beider Geschlechter gleichberechtigt angesprochen werden.



Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters
Fachbereich Umwelt und Bauen
Auskunft erteilt: Herr Denkert
Telefon: 02521 29-170

Vorlage

zu TOP
2021/0075
öffentlich

Antrag BGB-Grundstücksgesellschaft Herten auf Änderung des Bebauungsplans N 67 "Vellerner Straße" für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Haselnußweg

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.03.2021 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Dem Antrag zur Änderung des Bebauungsplans N 67 "Vellerner Straße" für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Haselnußweg wird grundsätzlich zugestimmt und die Verwaltung wird beauftragt die weiteren erforderlichen Schritte einzuleiten.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Begründung:

Rechtsgrundlagen

Die Änderung von Bebauungsplänen erfolgt auf Grundlage des Baugesetzbuches (BauGB).

Demografischer Wandel

Die wohnortnahe Sicherung der Versorgung ist gerade für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen von besonderer Bedeutung und stellt eine Voraussetzung für ein möglichst lange selbstbestimmtes Leben dar. Die Umgestaltung der Lebensmittelmärkte mit mehr Fläche, niedrigeren Regalhöhen und breiteren Gängen zeigt, dass diese Erkenntnis auch bei den Anbieterinnen und Anbietern am Markt angekommen ist.

Die maßgeblichen Aspekte des demografischen Wandels werden dementsprechend berücksichtigt.

Erläuterungen

Die BGB-Grundstücksgesellschaft Herten hat mit Schreiben vom 05.01.2021 einen Antrag auf Änderung des Bebauungsplans N 67 "Vellerner Straße" für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Haselnußweg in Neubeckum gestellt. Der Antrag ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, den heute vorhandenen ALDI-Markt mit einer im Bebauungsplan zulässigen Verkaufsfläche von 770 Quadratmetern (m²) durch Neubau auf eine Verkaufsfläche von maximal 1275 m² zu vergrößern.

Gemäß Einzelhandelskonzept von 2020 nimmt dieser Nahversorgungsstandort insbesondere im Zuge der aktuellen Wohnbauentwicklung südlich des Standortes eine Versorgungsfunktion für den östlichen und südöstlichen Bereich des Stadtteils Neubeckum ein und sollte entsprechend funktionsgerecht entwickelt werden (siehe Seite 114, Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts für die Stadt Beckum).

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Beckum stellt für den betroffenen Bereich bereits eine Sonderbaufläche „Lebensmitteleinzelhandel“ mit einer maximalen Verkaufsflächen von 770 m² dar. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben zu schaffen, müsste parallel zur Änderung des Bebauungsplans der FNP geändert werden und die zulässige Verkaufsfläche entsprechend auf 1275 m² erweitert werden.

Sofern der Ausschuss das Vorhaben positiv bewertet, würde in einem ersten Schritt die Landesplanerische Zustimmung bei der Bezirksregierung Münster erfragt und die Bauleitplanverfahren mit den zugehörigen städtebaulichen Verträgen vorbereitet werden.

Ein Vertreter von ALDI wird das Vorhaben in der Sitzung vorstellen.

Anlage(n):

Antrag der BGB-Grundstücksgesellschaft Herten vom 05.01.2021

BGB-Grundstücksgesellschaft Herten

BV 931 Neubeckum, Haselnussweg 2

E: 18. JAN. 2021

BGB-Grundstücksgesellschaft Herten · Hohewardstraße 345 – 349 · 45699 Herten

Stadt Beckum
 Der Bürgermeister
 Fachdienst Stadtplanung
 und Wirtschaftsförderung
 Weststraße 46

59269 Beckum

Ingo Gebhard
 Leiter Immobilien und Expansion
 Büro: Runtestr. 11, 59457 Werl
 Telefon +49 2922 897-127
 Telefax +49 2922 897-149
 ingo.gebhard@aldi-nord.de

Werl, 05.01.2021
 WER-ge-sk

BGB-Grundstücksgesellschaft
HertenPostfach 1462
45672 HertenTelefon +49 2366 306-0
Telefax +49 2366 306-177

**ALDI-Markt, BV 931, VST WER 05, Haselnussweg 2, 59269 Neubeckum
 hier: Antrag auf Änderung des Bebauungsplans Nr. N67 Vellerner Straße**

Sehr geehrter Herr Gerdhenrich,

im Namen und mit Vollmacht der im Briefkopf aufgeführten GbR, bitten wir, die ALDI Immobilienverwaltung GmbH & Co. KG, um die Änderung des Bebauungsplans Nr. N67 Vellerner Straße, um den o.g. Standort langfristig zu sichern und für unsere Kunden attraktiver zu gestalten. Der heutige ALDI-Markt wurde am 27.11.2002 auf rund 755 m² eröffnet und soll mit vergrößerter Verkaufsfläche, mit einer Zielgröße bis 1.275 m² auf vorhandenem Grundstück, neu gebaut werden. Das beliebte ALDI-Warensortiment wird breiter aufgestellt werden und durch mehr Übersichtlichkeit unserer immer älter werdenden Gesellschaft gerecht werden. Ein Gutachten zum Nachweis der Verträglichkeit reichen wir zeitnah ein.

Wir sichern Ihnen zu, die Kosten für das anstehende Bauleitverfahren, wie Gutachter und Planungskosten bzw. die Kosten zur Änderung des Flächennutzungsplans zu übernehmen. Zur Unterstützung steht Ihnen das von uns beauftragte Stadtplanungsbüro Post+Welters + Partner mbB, Frau Brunke und Herr Sterl, Arndtstraße 37, 44135 Dortmund zur Verfügung.

Unser Lageplankonzept fügen wir Ihnen in der Anlage 1 bei.

Um einen Eindruck unserer modernen Architektur mit bodentiefen Schaufenstern und hochwertigem Klinker zu erhalten, fügen wir Ihnen unter Anlage 2 einen Prospekt zur Visualisierung bei.

Die auf dem Dach befindliche Photovoltaikanlage produziert Energie sowohl für die Klimatechnik, LED-Marktbeleuchtung, Backöfen als auch sonstige Anlagentechnik (z.B. Papppresse). Die Ost-West-Ausrichtung der Module verhindert eine Stromspitze am Mittag und bewirkt u.a., dass morgens zum Backen und auch abends für die Reinigungsprogramme unserer Backöfen genau dann Strom zur Verfügung steht, wenn er gebraucht wird.

Gesellschafter: Jakobus-Stiftung · Lukas-Stiftung · Markus-Stiftung
 ID-NR DE 000/000/000 · Bankverbindung: HSBC Trinkaus & Burkhardt Düsseldorf
 IBAN: DE00 0000 0000 0000 0000 00 · BIC TUBDDE33

Seite 1/2

BGB-Grundstücksgesellschaft Herten

BV 931 Neubeckum, Haselnussweg 2

Die Abwärme aus der Kältetechnik wird in die Bodenplatte als Betonkernaktivierung eingespeist, um einen ressourcenschonenden Betrieb gewährleisten zu können. Auf den fossilen Energieträger Erdgas können wir verzichten. Darüber hinaus enthält die Lüftungsanlage Wärmetauscher zur Wärmerückgewinnung. Die Kühltechnik wird aus umweltfreundlichem CO₂-Kältemittel betrieben.

Unsere doppelschalige Gebäudehülle (hinterlüftetes Klinkermauerwerk) wirkt durch die Massenträgheit (Dämpfung) einer Hitzeentwicklung am Tag entgegen. Dadurch kann auf eine aufwendige und energieintensive Klimatisierung verzichtet werden.

Für die Errichtung des Gebäudes werden ausschließlich zugelassene und güteüberwachte Primär- und Recycling-Baustoffe verwendet. Das Schaufenster wird mit hohen, bodentiefen Fenstern aus hochwertiger Pfosten-/Riegelkonstruktion in Metall ausgebildet.

Die moderne Ausstattung setzt sich auch im Innenraum des ALDI-Marktes durch den Einbau hochwertiger, keramischer und hochbelastbarer Steinzeugfliesen fort. In dem neuen Markt wollen wir unseren Kunden mehr Raum bieten, um bequemer und einfacher (auch in Pandemie-Zeiten) einzukaufen. Deshalb sieht unser aktuelles Filialkonzept eine vergrößerte Verkaufsfläche vor, denn Qualität braucht Platz! Wir behalten uns vor, das Vorhaben aus wirtschaftlichen Gründen im 1. Schritt mit einer Verkaufsfläche von ca. 1.045 m² und einer Erweiterungsfläche von etwa 230 m² zu realisieren.

Da das Bebauungsplanverfahren erfahrungsgemäß etwa 1,5 Jahre dauert, würden wir uns freuen, wenn Sie uns die Möglichkeit zur Vorstellung unseres Projektes am 03.03.2021 geben würden und danach der Aufstellungsbeschluss in der nächsten Sitzung gefasst werden würde.

Mit freundlichen Grüßen

ALDI Immobilienverwaltung
GmbH & Co. KG

ppa.

Martin Golly

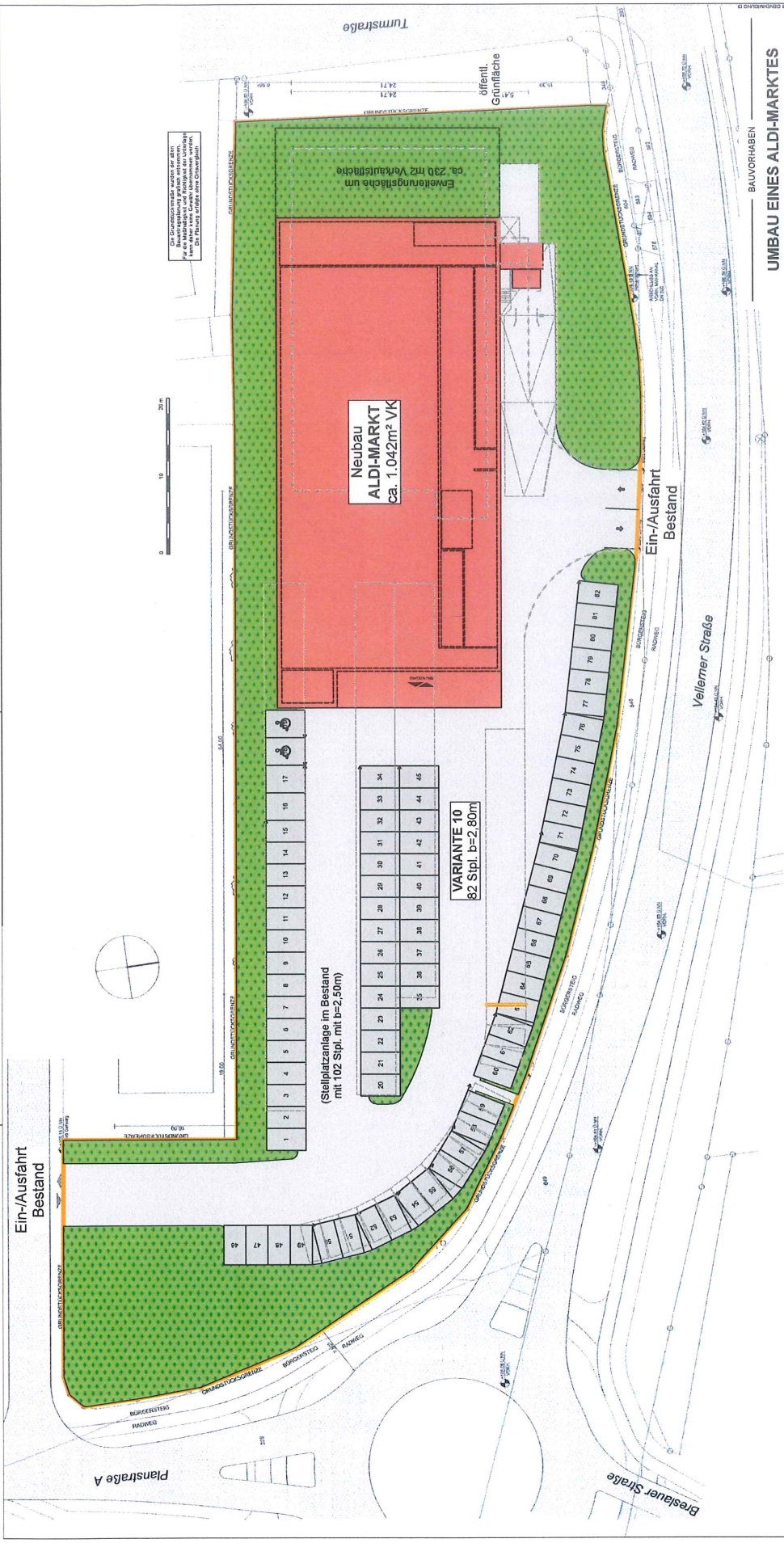
ppa.

Ingo Gebhard

Anlagen

1. Lageplankonzept V 10
2. ALDI Nord Filialkonzept

Ø – Post+Welters + Partner, Herr Sterl
Architekturbüro Klabunde + Egert



Neubau
ALDI-MARKT
ca. 1.042m² VK

Stellplatzanlage im Bestand
mit 102 Stpl. mit b=2,50m

VARIANTE 10
82 Stpl. b=2,80m

BAUVORHABEN
**UMBAU EINES ALDI-MARKTES
IN NEUBECKUM**
HASELNUSSEWEG 2 59289 BECKUM

PLANDARSTELLUNG
**VORENTWURFSPLANUNG
FREIFLÄCHE V10**

13-488 M=1:500 12.09.2018

BAUHERR
BGB-GRUNDSTÜCKSGES. HERTEN
BV931 NEUBECKUM HASELNUSSEWEG
VERTR. D. ALDI IMMOBILIENVERW. GMBH & CO.KG
HOHEWARDSTR. 345-349 45699 HERTEN

PLANUNG
HOCHBAUPLANUNG
KLABUNDE + EGERT
NORDRING 30A T. 05631 937 912
34487 KORBACH F. 05631 937 0844
WWW.KLABUNDE-EGERT.DE INFO@KLABUNDE-EGERT.DE

Jeden Tag besonders.
Das ALDI Nord Filial-Konzept.



Besonders nah dran.

In Deutschland und Europa:

Mit 30 Regionalgesellschaften und rund 2.200 ALDI Märkten in Deutschland. Zudem finden Sie ALDI Nord in Belgien, Dänemark, Frankreich, Luxemburg, den Niederlanden, Polen, Portugal und Spanien.



Besonders wichtig.

Wir bieten unseren Mitarbeitern:

- Gute Karrierechancen und vielfältige Möglichkeiten der Weiterentwicklung.
- Attraktive Bezahlung, Zulagen, Fahrgeld, vermögenswirksame Leistungen und Urlaubsgeld.

Deshalb beträgt die Betriebszugehörigkeit im Schnitt 10 Jahre.





Besonders nachhaltig.

Da geht die Sonne auf:

Unsere Filialen werden zunehmend mit Fotovoltaik-Anlagen ausgestattet und nachhaltig mit Strom versorgt.

- CO₂ und Propan als natürliche Kältemittel.
- Moderne CO₂-Integralanlagen sparen Heizenergie.
- Effiziente Beleuchtung mit LED.
- Konsequente Ressourcenschonung, Verzicht auf Einsatz fossiler Brennstoffe.

Mehr dazu im Nachhaltigkeitsbericht:
aldi-nord.de/verantwortung/unsere-verantwortung/nachhaltigkeitsbericht.html

Besondere Größe zeigen.

Für mehr Qualität und Frische:

Wir sind der Erfinder des Discounts und kennen die Wünsche unserer Kunden – weil wir gut zuhören und hinschauen. In jeder einzelnen unserer Filialen und deren Umgebung.

Darauf basierend haben wir unser aktuelles Filial-Konzept entwickelt, das mehr Raum für Qualität und Frische bietet.

Wir wollen der verantwortungsbewusste, kundenorientierte Nahversorger für die Menschen in der Region sein. Mit bester Qualität zum günstigen Preis.





Besonders einfach.

Alles auf einen Blick:

Wer zu uns kommt, soll mit einem Einkauf bekommen, was er braucht. Attraktiv präsentiert mit:

- kurzen Laufwege,
- viel Platz in den Gängen,
- eine zeitgemäße, modernen Ausstattung.

Mehr Raum für den schnellen und einfachen Einkauf. Schon bei der Ankunft auf dem Parkplatz – und vor allem im Markt.



Besonders großzügig.

Neue Parkplätze – 2,80 m statt 2,50 m:

Unsere Parkplatz-Buchten sind besonders breit – damit jeder, der zu uns kommt, bequem ein- und aussteigen kann.

Sonderstellplätze:

Spezielle Familien- sowie Behinderten-parkplätze sind vorhanden.

Besonders einladend.

Willkommen im ALDI Markt:

- Frontseiten mit hohen, bodentiefen Fenstern für ein helleres Ambiente mit viel Tageslicht.
- Kinder-Einkaufswagen für ein entspanntes und familienfreundliches Einkaufen.
- Reichlich Fahrradständer befinden sich vor dem ALDI Markt.



Besonders ansprechend.

Einkaufen in angenehmer Atmosphäre:

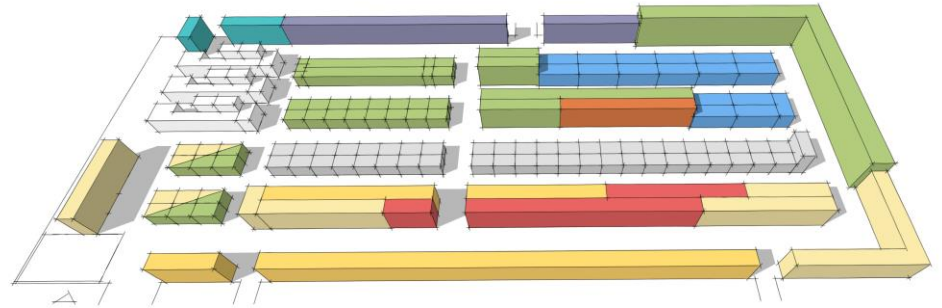
- Verarbeitung hochwertiger Materialien für eine sichtbare Qualität nach außen.
- Oberlichter für eine helle, freundliche Atmosphäre mit viel Tageslicht.
- Mehr Raum für Pfandautomaten und Backwaren.
- Kunden-WC und Wickeltisch.



Im Vergleich: die Verkaufsfläche.

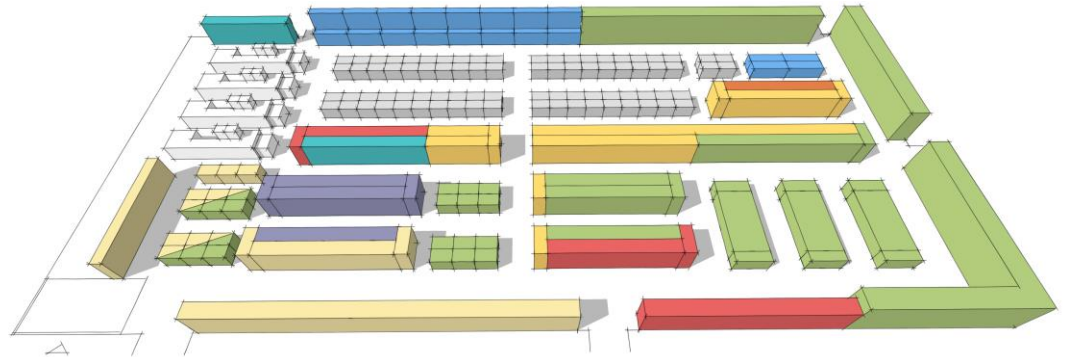
Alter Markt:

- 800 m² Verkaufsfläche



Neuer Markt:

- 1.267 m² Verkaufsfläche

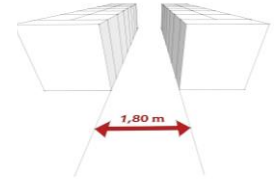
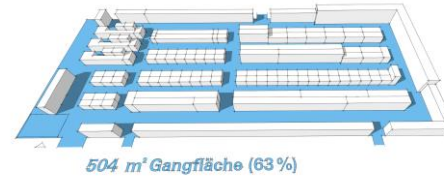
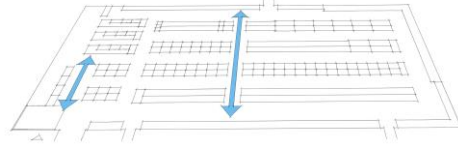


Legend: ■ Lebensmittelwaren (Frühstück) ■ Getränke ■ Lebensmittelwaren ■ Molkereiprodukte ■ Süßwaren ■ Hygieneartikel ■ Haushaltswaren und Tiernahrung ■ Tiefkühlprodukte ■ Aktionsartikel

Im Vergleich: die Gangfläche.

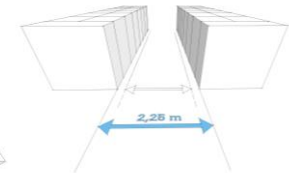
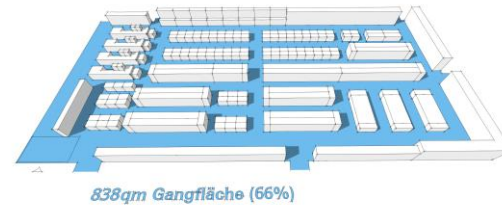
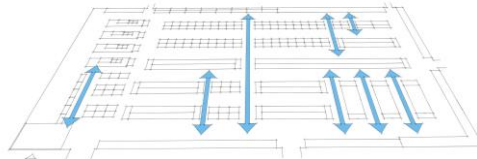
Alter Markt:

- 504 m² Gangfläche
- 1,80 m Gangbreite
- 63 % Anteil Gangfläche



Neuer Markt:

- 838 m² Gangfläche
- 2,25 m Gangbreite
- 66 % Anteil Gangfläche



Besonders praktisch.

Neu

Der neue Leergut-Bereich:

Jetzt in einem eigenen Raum im Eingangsbereich. Schneller zu erreichen und mit viel Platz. Damit Kunden ihr Leergut loswerden, bevor sie in den Markt gehen.

Alt



Besonders guter Geschmack.

Das Backwaren-Regalsystem:

Zur einfachen Entnahme unserer knackfrischen Backwaren. Die Befüllung geschieht unauffällig und einfach von der Rückseite.

Das erleichtert Kunden den Einkauf und Mitarbeitern die Befüllung.





Besonders frisch.

Der neue Obst- und Gemüsebereich:
Unser Angebot an Obst und Gemüse wird attraktiver präsentiert. Ab jetzt im hinteren Marktbereich bei den Kühlmöbeln.

Die Vorteile:

- Hier ist es kühler, Obst und Gemüse bleiben länger frisch.
- Die Kundenwege kreuzen sich nicht mehr an der Kasse.
- LED- statt Halogen-Beleuchtung bietet Vorteile für die Präsentation und den Reifeprozess der Produkte.
- Der Convenience-Bereich mit frischen und fertigen Produkten befindet sich im Kühlwandregal direkt nebenan.

Besonders effizient.

Die Platzierung unserer Produkte:

An vielen Stellen setzen wir jetzt auf eine breitere Platzierung von Produkten.

Die Vorteile:

- Die Waren sind für unsere Kunden besser verfügbar.
- Unsere Mitarbeiter müssen nicht so oft nachfüllen.



Besonders inspirierend.

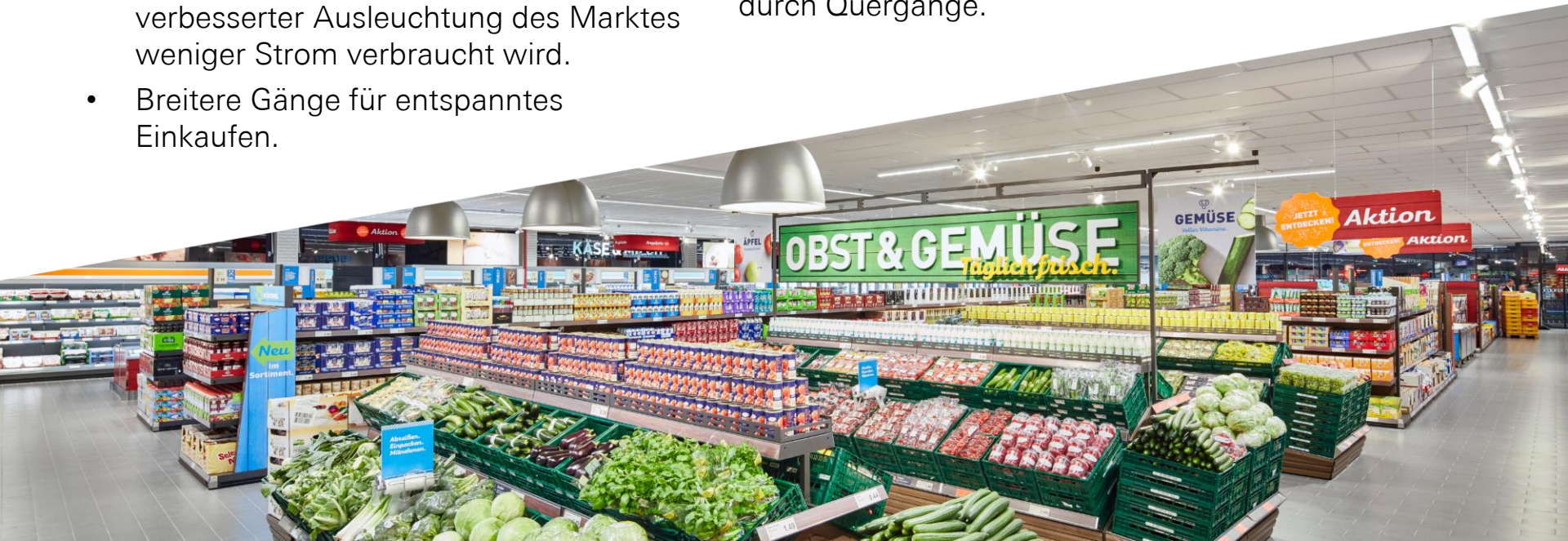
Die Präsentation unserer Produkte:
Exklusive Bereiche für ausgewählte Highlights und Anregungen, zum Beispiel zu besonderen Anlässen, aktuellen Angeboten oder zu gefragten Artikeln wie Bio- oder Frische-Produkten.



Besonders ausgestattet.

Das Gute liegt auch im Detail:

- Höhere Decken: 3,5 m statt 3 m.
- LED statt Halogen: damit trotz verbesserter Ausleuchtung des Marktes weniger Strom verbraucht wird.
- Breitere Gänge für entspanntes Einkaufen.
- Tiefkühlschränke für eine leichtere Entnahme der Waren.
- Schnellere Erreichbarkeit der Produkte durch Quergänge.



Besonders sicher.

Das zeichnet uns aus:

- Wir sind immer in der Nähe – überall dort, wo Menschen arbeiten oder wohnen.
- Wir sind einfach, verantwortungsbewusst und verlässlich.
- Wir treffen langfristige Standortentscheidungen.
- Wir bieten bewusste und abwechslungsreiche Vielfalt und Qualität seit vielen Jahrzehnten zum ALDI Preis.
- Wir wirtschaften vorausschauend und damit nachhaltig.
- Wir bieten die Sicherheit eines eigenkapitalstarken Einzelhandelsunternehmens.





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

aldi-nord.de/ansprechpartner-immobilien

Die Verwendung der männlichen Form bei der Nennung von Personen und Funktionsträgern in den Texten bedeutet keine geschlechterspezifische Festlegung. Es sollen Angehörige beider Geschlechter gleichberechtigt angesprochen werden.



Federführung: Fachbereich Umwelt und Bauen
Beteiligte(r): Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Stadtentwicklung
Städtischer Abwasserbetrieb Beckum
Auskunft erteilt: Herr Schenkel
Telefon: 02521 29-310

Vorlage

zu TOP

2020/0352

öffentlich

Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zur Entwicklung von Wohnbebauung im Bebauungsplan Nummer 37 "Südring" – 3. Änderung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.03.2021 Beratung

Betriebsausschuss
24.03.2021 Beratung

Rat der Stadt Beckum
25.03.2021 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Die Verwaltung wird beauftragt, den als Anlage zur Vorlage beigefügten städtebaulichen Vertrag abzuschließen.

Kosten/Folgekosten

Durch die Vorbereitung, den Abschluss und die Abwicklung des Vertrags entstehen Personal- und Sachkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Begründung:

Rechtsgrundlagen

Der Abschluss des städtebaulichen Vertrages beruht auf § 11 Baugesetzbuch (BauGB).

Demografischer Wandel

Vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung ist unter anderem die Entwicklung von Wohnbauflächen erforderlich, um die Wohnraumbedarfe abdecken zu können.

Mit dem Bebauungsplan Nummer 37 „Südring“ – 3. Änderung werden Wohnbauflächen ausgewiesen. Eine Bebauung ist nicht möglich, da die Erschließung nicht gesichert ist. Durch den Abschluss des städtebaulichen Vertrages kann eine Bebauung kurzfristig ermöglicht werden.

Erläuterungen

Die Markus Bau GmbH Generalunternehmung beabsichtigt ihre Wohnbauflächen innerhalb des Geltungsbereiches des sich in Aufstellung befindenden Bebauungsplanes Nummer 37 „Südring“ – 3. Änderung kurzfristig einer Bebauung zuzuführen. Die Bebauung ist derzeit ausgeschlossen, da die Erschließung nicht gesichert ist.

Die vollständige Erschließung wird durch den Abschluss des städtebaulichen Vertrages sichergestellt. Die genaue Lage des Vertragsgebietes ist aus der Anlage 2 zum städtebaulichen Vertrag ersichtlich.

Der Vertrag ist mit der Markus Bau GmbH Generalunternehmung als Erschließungsträgerin bereits ausgehandelt. Hiermit verpflichtet sich die Erschließungsträgerin

- zur Freilegung der öffentlichen Erschließungsflächen,
- zur Herstellung der öffentlichen Straßen („Schwester-Blanda-Weg“),
- zur Herstellung der öffentlichen und privaten Abwasseranlagen mitsamt Regenrückhaltebecken und Versorgungswegen,
- zur Herstellung des Einfahrtsbereiches „Schwester-Blanda-Weg/Göttfricker Weg“
- zur Herstellung der im Bebauungsplan festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft mitsamt den öffentlichen Fuß- und Radwegen sowie den Brückenbauwerken
- zum etwaigen Umbau der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz/ Spielwiese

Sämtliche Maßnahmen erfolgen auf Kosten und Rechnung der Erschließungsträgerin.

Das für die Erschließung zu tätige Investitionsvolumen beträgt rund 1.524.000 Euro. Die Erschließungsträgerin wird hierüber eine Sicherheitsleistung in Form einer Bürgschaft beibringen.

Ferner enthält der Vertrag eine Regelung zum Baustellenverkehr, um Straßenschäden am „Göttfricker Weg“ sowie Immissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner möglichst gering zu halten. Aufgrund der bestehenden Gewichtsbeschränkung von 16 Tonnen für den „Göttfricker Weg“, wird die Erschließungsträgerin für die Baustellenfahrzeuge eine separate Zuwegung über die südlich angrenzende Ackerfläche herstellen. Diese wird bis zur endgültigen Herstellung der öffentlichen Straße in nutzbarem Zustand erhalten und auch Dritten im Rahmen der Hochbaumaßnahmen zur Verfügung gestellt.

Unter Berücksichtigung des Grundsatzes zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden und einer effektiven Wohnraumbedarfsdeckung, wurde seitens der Verwaltung auf eine Realisierungsverpflichtung zur Bebauung der Grundstücke hingewirkt. Eine Einigung konnte abschließend nicht erzielt werden.

Hinsichtlich der vertraglichen Regelungen zur entwässerungstechnischen Erschließung ergibt sich die Beratungszuständigkeit des Betriebsausschusses, im Übrigen die des Ausschusses für Stadtentwicklung. Für die abschließende Entscheidung über den städtebaulichen Vertrag insgesamt ist der Rat zuständig.

Anlage(n):

Städtebaulicher Vertrag

TOP Ö 9

Städtebaulicher Vertrag
gemäß § 11 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 und Nr. 3 Baugesetzbuch (BauGB)

zwischen

der Stadt Beckum

vertreten durch den Bürgermeister, Weststraße 46, 59269 Beckum,

– nachfolgend „Stadt“ genannt –

und

der Firma Markus-Bau GmbH Generalunternehmung,

vertreten durch die einzelvertretungsberechtigte Geschäftsführerin Beatrix Knipping,
Wittener Straße 130 a, 44789 Bochum

– nachfolgend „Erschließungsträgerin“ genannt –

§ 1

Gegenstand des Vertrages

1. Die im anliegenden Lageplan (Anlage 1) rot schraffierten Grundstücke Gemarkung Beckum, Flur 37, Flurstücke 1083, 1135, 1471, 1473 liegen im räumlichen Geltungsbereich des sich in Aufstellung befindenden Bebauungsplanes Nummer 37 – 3. Änderung „Südring“. Eine Bebauung der nach Bebauungsplan ausgewiesenen und noch zu vermessenden Wohnbaugrundstücke ist ausgeschlossen, da die Erschließung nicht gesichert ist. Die Erschließung und Kostentragung der Erschließungsmaßnahmen ist Gegenstand dieses Vertrages.
2. Da die Stadt die Erschließung nach den zeitlichen Vorstellungen der Erschließungsträgerin nicht selbst durchführen und die Kosten tragen kann, verpflichtet diese sich zur Planung, Herstellung und Kostentragung der erforderlichen Erschließungsanlagen nach § 2–5 dieses Vertrages. Die Stadt überträgt gemäß § 11 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB die Erschließung auf die Erschließungsträgerin. Die Umgrenzung des Erschließungsgebietes ergibt sich aus dem als Anlage 2 beigefügten Plan (blau schraffiert). Die Erschließungsträgerin ist berechtigt, alle für die Erschließung erforderlichen Maßnahmen auf den städtischen Grundstücken im Erschließungsgebiet durchzuführen.
3. Für die Art, den Umfang und die Ausführung der Erschließung sind dieser Vertrag sowie der Bebauungsplan Nummer 37 – 3. Änderung „Südring“ maßgebend.
4. Die Stadt verpflichtet sich, die öffentlichen Erschließungsanlagen bei Vorliegen der in § 8 dieses Vertrages genannten Voraussetzungen in ihre Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht zu übernehmen.

§ 2

Art und Umfang der Erschließungsanlagen

Die Erschließung nach diesem Vertrag umfasst

- a) die Freilegung der öffentlichen Erschließungsflächen,
- b) die erstmalige Herstellung der öffentlichen Straßen einschließlich
 - Fahrbahnen,
 - Stellplätze,
 - Gehwege,
 - Straßenentwässerung,
 - Straßenbeleuchtung,
 - Straßenbegleitgrün,
 - Markierungen und Beschilderungen,
- c) die Herstellung des Einfahrtsbereiches Schwester-Blanda-Weg/Göttfricker Weg,
- d) die erstmalige Herstellung der öffentlichen Abwasseranlagen als Trennsystem einschließlich der Grundstücksanschlussleitungen sowie des Regenrückhaltebeckens inklusive Leitung und Anschluss für die nördlich des Vertragsgebietes liegenden Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 37 – 3. Änderung „Südring“,
- e) die erstmalige Herstellung der privaten Abwasseranlagen innerhalb der nach den Festsetzungen des Bebauungsplans mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastenden Flächen (GFL 1 und GFL 2),
- f) die Herstellung der im Bebauungsplan festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft mitsamt den öffentlichen Fuß- und Radwegen sowie den Brückenbauwerken,
- g) die Herstellung zweier Versorgungswege zum Regenrückhaltebecken, nördlich vom Göttfricker Weg aus durch die Fläche für die Wasserwirtschaft sowie südlich vom Göttfricker Weg aus über die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz/Spielwiese zum Regenrückhaltebecken,
- h) den etwaigen Umbau der öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz/Spielwiese

nach Maßgabe der von der Stadt zuvor genehmigten Ausführungsplanung.

§ 3

Planung und Bau der Erschließungsanlagen

1. Mit der erforderlichen Planung (einschließlich Ausführungsplanung zum Endausbau), Ausschreibung, Bauleitung und Abrechnung der Erschließungsanlagen im Sinne von § 2 beauftragt die Erschließungsträgerin ein leistungsfähiges Ingenieurbüro.
2. Die Entwässerungsanlagen sind in Ausstattung und Qualität so auszuführen, wie dies den anerkannten Regeln der Technik und der werkgerechten Ausführung entspricht. Die Ausführungspläne bedürfen der vorherigen Zustimmung der Stadt. Die hierfür

erforderliche Prüfung erfolgt durch die Stadt ohne schuldhaftes Zögern nach Einreichung der vollständigen Unterlagen seitens der Erschließungsträgerin.

3. Die Planung und der Ausbau der Straßen und Wege haben auf der Grundlage der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)“, Ausgabe 2006 in der jeweils aktuellen Fassung, zu erfolgen. Der Ausführungsplan bedarf der vorherigen Zustimmung der Stadt. Insoweit gilt § 3 Nr. 2 Satz 3 entsprechend. Vor der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlagen im Sinne von § 5 Nr. 2 c), ist durch die Erschließungsträgerin eine Anwohnerversammlung einzuberufen und durchzuführen.
4. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich, Bauleistungen nur nach Ausschreibung auf der Grundlage der in § 3 Nr. 2 und 3 genannten technischen Erfordernisse ausführen zu lassen. Die Vergabe kann öffentlich oder an einen beschränkten Bieterkreis erfolgen.

Die Ausschreibungsunterlagen sind der Stadt rechtzeitig vor dem Versand an den Bieterkreis zur Verfügung zu stellen. Der Zustimmung der Stadt bedürfen die Festlegung des Bieterkreises, die Leistungsverzeichnisse – vor deren Ausgabe – und die Festlegung des wirtschaftlichsten Angebotes für den Bau der öffentlichen Erschließungsanlagen. Die Zustimmung zur Feststellung des wirtschaftlichsten Angebotes ist ohne schuldhaftes Zögern zu erteilen und darf nur verweigert werden, wenn Anhaltspunkte für Unzuverlässigkeit oder mangelnde technische Leistungsfähigkeit vorliegen. Die Erschließungsträgerin hat der Stadt die für die Prüfung erforderlichen Unterlagen nach Abschluss der Bauarbeiten zur Verfügung zu stellen.

5. Für die öffentlichen Erschließungsflächen die innerhalb der Strontianitabbaufäche liegen, wird die Erschließungsträgerin eine Baugrunduntersuchung einholen und der Stadt vorlegen. Eventuell erforderlich werdende Sanierungsmaßnahmen wird die Erschließungsträgerin in enger Abstimmung mit der Stadt durchführen. Etwaige Auffälligkeiten bei der Baudurchführung sind der Stadt unverzüglich anzuzeigen.
6. Die erforderlichen Katastervermessungsarbeiten samt Grenzanzeige für die öffentlichen Erschließungsanlagen werden auf Kosten der Vorhabenträgerin bei einem öffentlich bestellten Vermessungsingenieur in Auftrag gegeben.
7. Im Rahmen der Digitalisierung des Kanalnetzes sind die Daten inklusive des Regenrückhaltebeckens in einer von der Stadt vorzugebenen Form zu liefern.

§ 4

Baudurchführung

1. Der anfallende Baustellenverkehr kann derzeit nur über die Straße „Göttfricker Weg“ abgewickelt werden. Die Benutzung der Straße unterliegt einer Gewichtsbeschränkung im Sinne von § 45 Straßenverkehrsordnung und ist für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 16 Tonnen verboten. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich, den Baustellenverkehr mit Fahrzeugen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 16 Tonnen ausschließlich über eine von ihr herzustellende geeignete Zuwegung über die südlich an das Vertragsgebiet

angrenzende Ackerfläche zu leiten. Ferner verpflichtet sie sich, die Zuwegung für anfallenden Baustellenverkehr Dritter, im Rahmen der Hochbaumaßnahmen, zur Verfügung zu stellen und bis zum Rückbau in einem nutzbaren Zustand zu halten. Im Falle der Weiterveräußerung ihrer Grundstücke wird die Erschließungsträgerin ihre Vertragspartner/-innen auf diese Möglichkeit hinweisen. Der Rückbau der Zuwegung ist der Stadt zwei Wochen vorher schriftlich anzuzeigen und darf erst erfolgen, wenn der „Schwester-Blanda-Weg“ endgültig hergestellt wurde. Auf § 5 Nr. 2 c) wird verwiesen.

2. Die Erschließungsträgerin übernimmt die Abstimmung und Koordination mit Versorgungsträgern und sonstigen Leistungsträgern. Sie wird alle notwendigen Vorkehrungen treffen, damit die Versorgungseinrichtungen für das Erschließungsgebiet (z. B. Kabel für Telekommunikationseinrichtungen, Glasfaser, Strom-, Gas-, Wasserleitung) so rechtzeitig in die Verkehrsflächen verlegt werden können, dass die zügige Fertigstellung der Erschließungsanlagen nicht behindert wird. Die Stadt wird die Erschließungsträgerin hierbei im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen. Die Erschließungsträgerin stellt die Grundstücksanschlussleitungen als Teil der öffentlichen Abwasseranlage her. Die Verlegung der Kabel muss unterirdisch erfolgen.
3. Die Herstellung der Straßenbeleuchtung erfolgt durch den zuständigen Versorgungsträger auf Grundlage des Straßenbeleuchtungsvertrages zwischen der Stadt Beckum und der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG (EVB) auf Kosten der Erschließungsträgerin. Die Stadt wird dafür ein Angebot der EVB einholen und abrechnen. Die hierfür bei der Stadt anfallenden Kosten trägt die Erschließungsträgerin. Die Erschließungsträgerin erstattet die Kosten innerhalb eines Monats nach Vorlage der Schlussrechnung.
4. Der Baubeginn ist der Stadt mindestens 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen. Die Stadt oder ein von ihr beauftragter Dritter ist berechtigt, die ordnungsgemäße Ausführung der Arbeiten zu überwachen und die unverzügliche Beseitigung festgestellter Mängel zu verlangen.
5. Die Pflanzung von Bäumen im Straßenraum ist im Bereich von Leitungstrassen zu vermeiden; ggf. sind die Anordnungen der Stadt bzw. des Leitungsträgers zu beachten und die notwendigen Schutzvorkehrungen zu treffen.
6. Die Erschließungsträgerin hat im Einzelfall auf ein begründetes Verlangen der Stadt von den für den Bau der Anlage verwendeten Materialien nach den hierfür geltenden technischen Richtlinien Proben zu entnehmen und diese in einem von beiden Vertragsparteien anerkannten Baustofflaboratorium untersuchen zu lassen sowie die Untersuchungsbefunde der Stadt vorzulegen. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich weiter, Stoffe oder Bauteile, die diesem Vertrag nicht entsprechen, innerhalb einer von der Stadt zu bestimmenden Frist zu entfernen.
7. Die von der Erschließungsträgerin im Rahmen der Bauarbeiten verursachten Schäden, einschließlich der Straßenaufbrüche an den Baustraßen, sind spätestens bis zur endgültigen Herstellung der Straßen fachgerecht durch diese beseitigen zu lassen.

8. Die Erschließungsträgerin hat notwendige bau-, wasserrechtliche sowie sonstige Genehmigungen, Erlaubnisse bzw. Zustimmungen vor Baubeginn einzuholen und der Stadt vorzulegen.
9. Vor Beginn der Hochbaumaßnahmen sind die Entwässerungsanlagen, die Fläche für die Wasserwirtschaft mitsamt den öffentlichen Fuß- und Radwegen sowie den Brückenbauwerken und die vorgesehene Straße als Baustraße herzustellen.
10. Oberboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen und Erschließungsanlagen im Erschließungsgebiet ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Seine Verbringung und Verwertung außerhalb des Erschließungsgebietes bedarf der vorherigen Zustimmung der Stadt.

§ 5

Fertigstellung der Anlagen

1. Die Erschließungsanlagen müssen zeitlich entsprechend den Erfordernissen der Bebauung hergestellt und spätestens bis zur Fertigstellung der anzuschließenden Bauten benutzbar sein. Die nachfolgend geregelten Fristen bleiben hiervon unberührt.
2. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich folgende Fristen einzuhalten:
 - a) Die Abwasseranlagen inklusive Regenrückhaltebecken und die Fläche für die Wasserwirtschaft sind in Abstimmung mit den Versorgungsträgern innerhalb einer Frist von 10 Monaten nach Wirksamwerden des Vertrages fertig zu stellen.
 - b) Die Baustraßen, Wege und Brückenbauwerke sowie der etwaige Umbau der öffentlichen Grünfläche sind innerhalb einer Frist von 3 Monaten nach Fertigstellung der Abwasseranlagen herzustellen.
 - c) Mit der endgültigen Herstellung des Schwester-Blanda-Weges darf erst begonnen werden, wenn 80 % der Hochbaumaßnahmen fertig gestellt sind. Mit der endgültigen Herstellung ist zu beginnen, wenn 100 % der jeweils durch die Straßen erschlossenen Hochbaumaßnahmen fertig gestellt sind. Unabhängig davon ist spätestens nach 4 Jahren nach Wirksamwerden des Vertrages mit der endgültigen Herstellung des Schwester-Blanda-Weges zu beginnen. Die Straßen sind nach Baubeginn innerhalb von 6 Monaten endgültig herzustellen. Bei Vorliegen eines triftigen Grundes können die Vertragsparteien andere Fertigstellungsfristen vereinbaren.
3. Erfüllt die Erschließungsträgerin ihre Verpflichtungen nicht oder fehlerhaft, so ist die Stadt berechtigt, ihr schriftlich eine angemessene Frist zur Ausführung der Arbeiten zu setzen. Erfüllt die Erschließungsträgerin bis zum Ablauf dieser Frist die vertraglichen Verpflichtungen nicht, so ist die Stadt berechtigt, die Arbeiten auf Kosten der Erschließungsträgerin auszuführen, ausführen zu lassen oder von diesem Vertrag zurückzutreten.

§ 6

Haftung und Verkehrssicherung

1. Vom Tage des Beginns der Erschließungsarbeiten an übernimmt die Erschließungsträgerin im gesamten Erschließungsgebiet die Verkehrssicherungspflicht.
2. Die Erschließungsträgerin haftet bis zur mangelfreien Abnahme der Anlagen für jeden Schaden, der durch die Verletzung der ihr obliegenden allgemeinen Verkehrssicherungspflicht entsteht und für solche Schäden, die infolge der Erschließungsmaßnahme an bereits verlegten Leitungen oder sonst wie verursacht werden. Die Abnahme einzelner abnahmefähiger Teilleistungen ist möglich. Die Erschließungsträgerin stellt die Stadt insoweit von allen Schadenersatzansprüchen frei. Diese Regelung gilt unbeschadet der Eigentumsverhältnisse. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist das Bestehen einer ausreichenden Haftpflichtversicherung nachzuweisen.
3. Die Erschließungsträgerin ist berechtigt, im Innenverhältnis die Verkehrssicherungspflicht auf Dritte zu übertragen.

§ 7

Gewährleistung und Abnahme

1. Die Erschließungsträgerin übernimmt die Gewähr, dass ihre Leistung zur Zeit der Abnahme durch die Stadt die vertraglich vereinbarten Eigenschaften hat, den anerkannten Regeln der Technik und der Baukunst entspricht und nicht mit Mängeln behaftet ist, die den Wert oder die Tauglichkeit zu dem nach dem Vertrag vorausgesetzten Zweck aufheben oder mindern. Die Erschließungsträgerin haftet für die Gewährleistung insbesondere auch dann, wenn die Gewährleistungsansprüche gegen bauausführende Firmen nicht durchgesetzt werden können und die abgetretenen Gewährleistungsbürgschaften nicht auskömmlich sind.
2. Die Gewährleistung richtet sich nach den Regeln der VOB. Die Frist für die Gewährleistung wird auf fünf Jahre festgesetzt. Die Gewährleistung beginnt jeweils mit der Abnahme der einzelnen mangelfreien Erschließungsanlagen durch die Stadt.
3. Die Erschließungsträgerin zeigt der Stadt die vertragsgemäße Herstellung der Anlagen schriftlich an. Bei der Straße wird die fertig gestellte und endausgebaute Straße abgenommen. Die Stadt setzt einen Abnahmetermin auf einen Tag innerhalb von einem Monat nach Eingang der Anzeige fest. Die Bauleistungen sind von der Stadt und der Erschließungsträgerin gemeinsam abzunehmen. Das Ergebnis ist zu protokollieren und von beiden Vertragsparteien zu unterzeichnen. Werden bei der Abnahme Mängel festgestellt, so sind diese von der Erschließungsträgerin unverzüglich zu beseitigen. Im Falle des Verzuges ist die Stadt berechtigt, die Mängel auf Kosten der Erschließungsträgerin beseitigen zu lassen. Wird die Abnahme wegen wesentlicher Mängel abgelehnt, kann die Stadt für jede weitere Abnahme ein Entgelt von 200,00 € angefordert werden. Dies gilt auch, wenn die Erschließungsträgerin beim Abnahmetermin nicht erscheint.

4. Mit der mangelfreien Abnahme tritt die Erschließungsträgerin ihre Gewährleistungsansprüche einschließlich ihrer Rechte aus den vereinbarten Gewährleistungsbürgschaften an die Stadt ab. Die im Rahmen der Gewährleistung anfallenden Arbeiten zur Mängelbeseitigung sind von der Erschließungsträgerin zügig zu veranlassen und bei kleineren Mängeln innerhalb von zwei Wochen zu beheben. Nimmt die Erschließungsträgerin den Dritten auf Gewährleistung in Anspruch, ist die Stadt verpflichtet, ihr die Gewährleistungsansprüche zur Ausübung rückabzutreten. Bei Unfallgefahr ist der Bereich durch die Erschließungsträgerin sofort abzusperren und der Schaden sofort zu beheben.

§ 8

Übernahme der Erschließungsanlagen

1. Im Anschluss an die Abnahme nach § 7 Nr. 3 der mangelfreien Erschließungsanlagen sowie von öffentlichen Abwasseranlagen, die nicht innerhalb der öffentlichen Erschließungsflächen verlegt worden sind und durch Grunddienstbarkeiten und Baulast zugunsten der Stadt gesichert sind, übernimmt die Stadt diese in ihre Baulast wenn die Erschließungsträgerin vorher
 - a) in zweifacher Ausfertigung die vom Ingenieurbüro sachlich, fachtechnisch und rechnerisch richtig festgestellten Schlussrechnungen mit den dazugehörigen Aufmaßen, Abrechnungszeichnungen und Massenberechnungen einschl. der Bestandspläne in Papier- und Dateiform (DWG-Datei) übergeben hat,
 - b) eine Bescheinigung eines öffentlich bestellten Vermessungsingenieurs über die Einhaltung der Grenzen übergeben hat, aus der sich weiterhin ergibt, dass sämtliche Grenzzeichen sichtbar sind,
 - c) einen Bestandsplan (Maßstab 1 : 500) in Papier- und Dateiform (DWG-Datei) und einen Längsschnitt (Maßstab mindestens 1 : 500) in Papier- und Dateiform (DWG-Datei) über die Abwasseranlagen übergeben hat,
 - d) Nachweise erbracht hat über die Schadensfreiheit der erstellten Schächte, Kanalhaltungen und Grundstücksanschlussleitungen durch Dichtheitsprüfung mit Wasser oder Luft und Befilmung (Haltungsprotokoll, Schachtprotokoll auf Datenträger). Die Kanalschächte sind nach dem UTM/ETRS 89 System einzumessen. Die bestehenden Grundstücksanschlusshaltungen sind mit zu erfassen. Die Stammdaten sind im Austauschformat ISYBAU xml auf einem Datenträger zu übergeben.
 - e) Das fertig gestellte Regenrückhaltebecken und die Fläche für die Wasserwirtschaft sind nach dem UTM/ETRS 89 System einzumessen und in einem Bestandslageplan in Papier- und Dateiform (DWG-Datei) darzustellen. Die Böschungen, Bepflanzungen, Kanalisation, Ausläufe, Zaunanlage, Tore, Brücken etc. sind zu erfassen. Der Lageplan ist im Maßstab 1 : 500 zu wählen.
 - f) Die fertig gestellte und endausgebaute Straße ist mit dem Mobilium nach dem UTM/ETRS 89 System vermessungstechnisch zu erfassen und in einem Bestandslageplan in Papier- und Dateiform (DWG-Datei) darzustellen. Die

Straßeneinläufe, Schachtdeckel, Beleuchtungen, Pflanzbeete, etc. sind zu erfassen. Der Lageplan ist im Maßstab 1 : 500 zu wählen.

- g) Die öffentliche Grünfläche mit Zweckbestimmung Spielplatz/Spielwiese ist nach dem UTM/ETRS 89 System vermessungstechnisch zu erfassen und in einem Bestandslageplan in Papier- und Dateiform (DWG-Datei) darzustellen. Der Lageplan ist im Maßstab 1 : 500 zu wählen.
2. Die nach Absatz 1 vorgelegten Unterlagen und Pläne werden Eigentum der Stadt.
 3. Die Stadt bestätigt die Übernahme der Erschließungsanlagen in ihre Verwaltung und Unterhaltung schriftlich.
 4. Die Widmung der Straße erfolgt nach endgültiger Herstellung. Die Erschließungsträgerin stimmt hiermit der Widmung durch die Stadt zu.

§ 9

Sicherheitsleistungen

1. Zur Sicherung aller sich aus diesem Vertrag für die Erschließungsträgerin ergebenden Verpflichtungen leistet sie Sicherheit in Höhe von 1.524.000 € (in Worten: einmillionfünfhundertvierundzwanzigtausend Euro) durch Übergabe einer unbefristeten selbstschuldnerischen Bürgschaft einer deutschen Bank, Sparkasse oder eines deutschen Kreditversicherungsunternehmens. Es können auch mehrere Bürgschaften übergeben werden. Die Erschließungsträgerin ist berechtigt, ihre Verpflichtung dadurch zu sichern, dass sie ihre durch Bürgschaften gesicherten Ansprüche gegen die von ihr mit der Ausführung der Arbeiten beauftragten Dritten an die Stadt abtritt, sofern der Dritte in gleicher Weise die Verpflichtung zu erfüllen hat wie die Erschließungsträgerin. Die Stadt erklärt, dass sie unter diesen Voraussetzungen die Abtretung annimmt. Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Erschließungsträgerin die Bürgschaft bei der Stadt eingereicht hat. Nimmt die Erschließungsträgerin den Dritten auf Vertragserfüllung in Anspruch, ist die Stadt verpflichtet, ihr die Vertragserfüllungsansprüche zur Ausübung rückabzutreten.
2. Im Falle der Zahlungsunfähigkeit der Erschließungsträgerin ist die Stadt berechtigt, noch offen stehende Forderungen Dritter gegen die Erschließungsträgerin für Leistungen aus diesem Vertrag aus der Bürgschaft zu befriedigen.
3. Bei mangelfreier Abnahme einzelner abnahmefähiger Teilleistungen wird die Vertragserfüllungsbürgschaft in entsprechender Höhe freigegeben. Die Stadt verpflichtet sich zur Abnahme von abnahmefähigen Teilleistungen. Soweit zum Zeitpunkt der Abnahme oder Teilabnahme noch Gewährleistungsfristen laufen, wird der entsprechende Teil der Vertragserfüllungsbürgschaft in eine Gewährleistungsbürgschaft in Höhe von 5 % der Abrechnungssumme (einschließlich Mehrwertsteuer) umgewandelt. Anstelle der Umwandlung der Bürgschaften ist die Erschließungsträgerin berechtigt, den Gewährleistungsanspruch dadurch zu sichern, dass sie ihre durch Bankbürgschaften abgesicherten Gewährleistungsansprüche gegen die von ihr mit der Ausführung der Arbeiten beauftragten Dritten an die Stadt abtritt, sofern der Dritte in gleicher Weise Gewähr zu leisten hat wie die

Erschließungsträgerin. Die Gewährleistungsansprüche der Stadt bleiben hiervon unberührt. Nimmt die Erschließungsträgerin den Dritten auf Gewährleistung in Anspruch, ist die Stadt verpflichtet, ihr die Gewährleistungsansprüche zur Ausübung rückabzutreten.

4. Die Bürgschaften sind auf den Vordrucken der Stadt auszustellen.

§ 10

Abrechnung der vertraglichen Leistungen

1. Über die Höhe der Herstellungskosten und die der Erschließungsträgerin entstandenen Planungskosten ist der Stadt in zweifacher Ausfertigung Rechnung zu legen. Diese Rechnungsausfertigungen verbleiben bei der Stadt.
2. Reicht die Erschließungsträgerin eine prüffähige Rechnung nicht ein, so ist die Stadt berechtigt, ihr schriftlich eine angemessene Frist zur Erstellung der Rechnungsunterlagen zu setzen. Legt die Erschließungsträgerin die Rechnung bis zum Ablauf dieser Frist nicht vor, lässt die Stadt die Rechnung auf Kosten der Erschließungsträgerin aufstellen.
3. Die Erschließungsträgerin gliedert die Schlussrechnung so, dass aus ihnen die Höhe des tatsächlichen Erschließungsaufwandes zu ersehen ist, und zwar getrennt für:
 - die Freilegung der öffentlichen Erschließungsflächen
 - die Fahrbahnen, Stellplätze, Gehwege
 - die Straßentwässerung (Einläufe usw.)
 - die Herstellung der öffentlichen Abwasseranlagen gesondert für Schmutz- und Regenwasser
 - die Herstellung des Regenrückhaltebeckens
 - die Herstellung der Fläche für die Wasserwirtschaft mit den Fuß- und Radwegen und dem Wasserlauf
 - die Herstellung der Brückenbauwerke
 - die etwaigen Maßnahmen im Bereich der Strontianitabbaufäche
 - den etwaigen Umbau der öffentlichen Grünfläche mit Zweckbestimmung Spielplatz/Spielwiese
 - die Planung und Bauleitung
 - die Vermessung, Baugrunduntersuchung und Schlussvermessung

§ 11

Kanalanschlussbeiträge

1. Die für die Herstellung des Kanals und des Regenrückhaltebeckens entstandenen und anerkannten Kosten – abzüglich 50% als Anteil für die Straßentwässerung– werden auf die nach der im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses gültigen Satzung für die in § 1 Nr. 1 des Vertrages genannten Wohnbaugrundstücke noch zu erhebenden Kanalanschlussbeiträge angerechnet.
2. Übersteigen die anerkannten Kosten nach Nr.1 die Höhe des satzungsgemäßen Kanalanschlussbeitrages, so hat die Erschließungsträgerin keinen Anspruch auf Erstattung der über die Höhe des Kanalanschlussbeitrages hinausgehenden Kosten.

Nach derzeitiger Ermittlung betragen die Kanalanschlussbeiträge für die angeschlossenen Grundstücke der Erschließungsträgerin insgesamt 141.545,95 €.

§ 12

Private Verkehrsflächen

Die im Bebauungsplan festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der Allgemeinheit, der Anlieger und der Ver- und Entsorgungsträger (GFL 1 und GFL 2) wird die Erschließungsträgerin dinglich im Grundbuch absichern.

§ 13

Bestandteile des Vertrages

Bestandteile des Vertrages sind

- der Grundstückslageplan (Anlage 1)
- der Lageplan mit den Grenzen des Erschließungsgebietes (Anlage 2)

§ 14

Schlussbestimmungen

1. Die Erschließungsträgerin verpflichtet sich, die in diesem Vertrag vereinbarten Pflichten und Bindungen ihrem Gesamt- oder Einzelrechtsnachfolger mit Weitergabeverpflichtung weiterzugeben, wenn Verpflichtungen aus diesem Vertrag als Ganzes oder in Teilen übertragen werden. Die heutige Erschließungsträgerin haftet der Stadt als Gesamtschuldnerin für die Erfüllung des Vertrages neben einem etwaigen Rechtsnachfolger, soweit die Stadt sie nicht ausdrücklich aus dieser Haftung entlässt. Tritt der Fall der Rechtsnachfolge ein, so entscheidet die Stadt nach Ablauf der Gewährleistungsfristen nach pflichtgemäßem Ermessen, ob die heutige Erschließungsträgerin aus der Haftung entlassen werden kann.
2. Vertragsänderungen oder -ergänzungen bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht. Der Vertrag ist zweifach ausgefertigt. Die Stadt und die Erschließungsträgerin erhalten je eine Ausfertigung.
3. Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen dieses Vertrages nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

§ 15

Wirksamwerden

Der Vertrag wird wirksam, wenn die Satzung zum Bebauungsplan Nr. 37 – 3. Änderung „Südring“ in Kraft getreten ist.

Beckum, den _____

Markus-Bau GmbH Generalunternehmung

Beatrix Knipping

Beckum, den _____

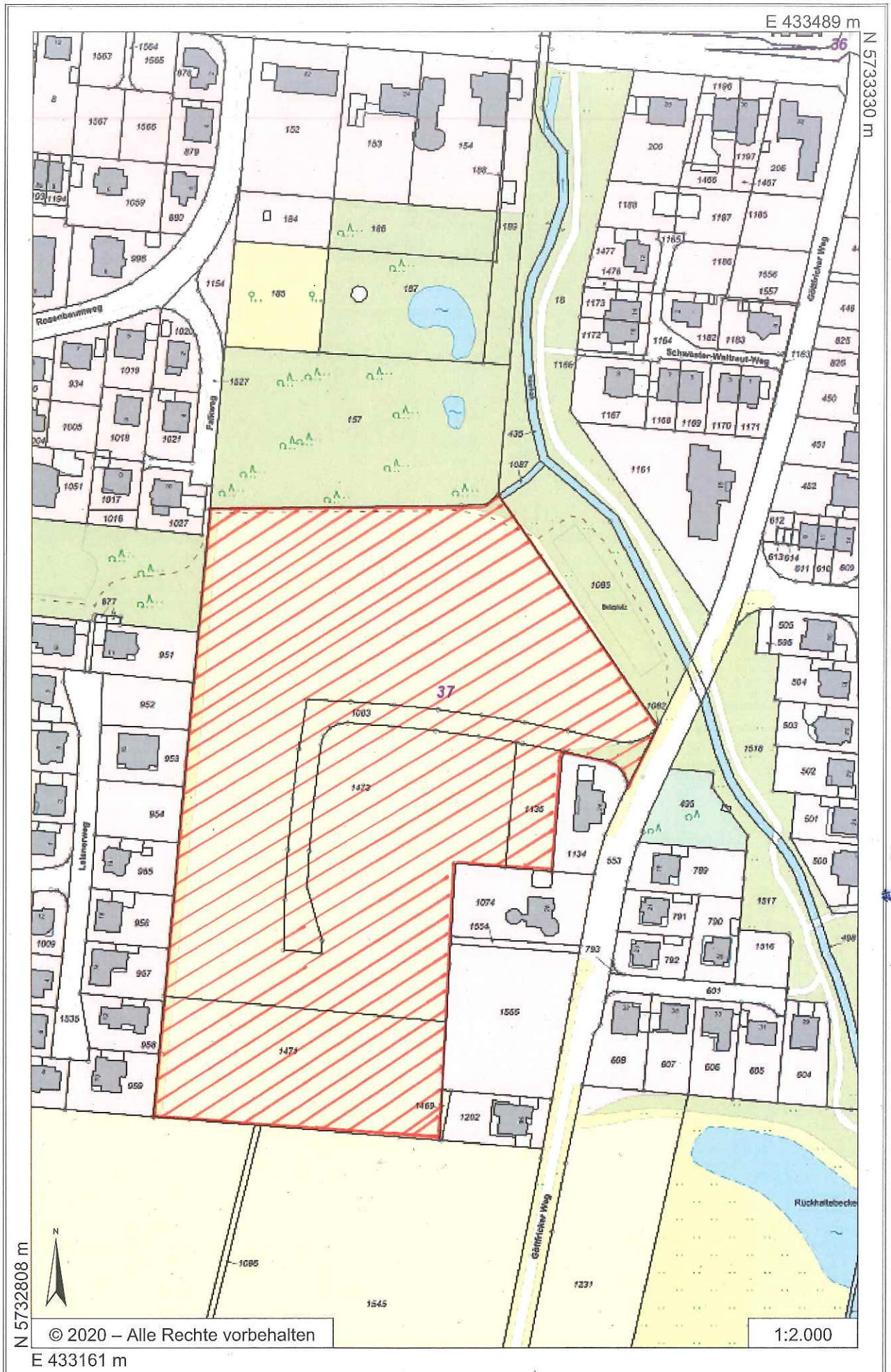
Stadt Beckum

Im Auftrag

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister

Horst Schenkel
Fachbereich Umwelt und Bauen

Anlage 1



Stadt Beckum,

3. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 - Südring - Städtebauliches Konzept - Wohnbaugebiet mit Ergänzungen

Anlage 2

LEGENDE

Planbereich der vorgesehenen baulichen Entwicklung

BEBAUUNG

Geplante Bebauung

Garagen

BEGRÜNUNG / FREIRAUM

Geplante Hausgärten

Öffentliche Grünfläche

Anpflanzungen

Geöffneter Bachlauf

Errichtung Brückenbauwerk

ERSCHLIESSUNG

Öffentliche Verkehrsfläche

Öffentlicher Fuß- und Radweg (Asphalt)

Öffentliche Wegefläche (wassergebunden)

Privater Wohnweg

Privater Stellplatz / Zufahrt

FLÄCHENBILANZ

Planbereich: ca. 29.000 m²
 Geplante Bebauung: ca. 4.100 m²
 Öffentliche Verkehrsfläche: ca. 27.900 m²
 Bruttoablauf: ca. 27.900 m²
 incl. Privatverflechtung

atelier stadt & haus
 Architekturbüro für Stadt- und
 Landschaftsplanung
 Hilbertstraße 30
 45441 Essen
 Telefon: 02 01 / 50051330-5
 www.atsh-planung.de
 mail@atsh-planung.de

10.02.2020

Maßstab 1:500

N





Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters
Fachbereich Umwelt und Bauen
Auskunft erteilt: Herr Denkert
Telefon: 02521 29-170

Vorlage

zu TOP
2021/0096
öffentlich

Bebauungsplan Nummer 37 "Südring", 3. Änderung

1. Beschluss über die Stellungnahmen

2. Satzungsbeschluss

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung

03.03.2021 Beratung

Rat der Stadt Beckum

25.03.2021 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

- 1 Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird über die nachfolgenden Stellungnahmen zum Entwurf des Bebauungsplans Nummer 37 „Südring“, 3. Änderung, im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 28.02.2020 bis 30.04.2020 wie folgt entschieden:
 - 1.1 Stellungnahme „Öffentlichkeit 1“ vom 29.04.2020
Über die Stellungnahme zur Erschließungssituation, der städtebaulichen Konzeption und Gestaltung der Grünanlagen wird wie aus Anlage 1 zur Vorlage, laufende Nummer 1, ersichtlich entschieden.
 - 1.2 Stellungnahme „Öffentlichkeit 2“ vom 29.04.2020
Über die Stellungnahme zur Erschließungssituation, der städtebaulichen Konzeption und Gestaltung der Grünanlagen wird wie aus Anlage 1 zur Vorlage, laufende Nummer 2, ersichtlich entschieden.
 - 1.3 Stellungnahme „Öffentlichkeit 3“ vom 25.03.2020
Über die Stellungnahme zum Maß der baulichen Nutzung wird wie aus Anlage 1 zur Vorlage, laufende Nummer 3, ersichtlich entschieden.
 - 1.4 Stellungnahme „Öffentlichkeit 4“ vom 30.03.2020
Über die Stellungnahme zum Maß der baulichen Nutzung wird wie aus Anlage 1 zur Vorlage, laufende Nummer 4, ersichtlich entschieden.
 - 1.5 Stellungnahme „Öffentlichkeit 5“ vom 02.06.2020
Über die Stellungnahme zum Maß der baulichen Nutzung wird wie aus Anlage 1 zur Vorlage, laufende Nummer 5, ersichtlich entschieden.

1.6 Stellungnahme „Öffentlichkeit 6“ vom 29.04.2020

Über die Stellungnahme zur Belastbarkeit des Göttricker Weges und zum Maß der baulichen Nutzung wird wie aus Anlage 1 zur Vorlage, laufende Nummer 6, ersichtlich entschieden.

1.7 Anregungen gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch

Die aus Anlage 2 zur Vorlage ersichtlichen Anregungen gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung des Bebauungsplanes ist nicht erforderlich.

2 Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit vom 10.07.2020 bis 10.08.2020 zu einzelnen geänderten textlichen Festsetzungen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Anregungen und Bedenken von Seiten der Öffentlichkeit eingegangen sind.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass von Seiten der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange keine Anregungen und Bedenken zu den offengelegten Sachverhalten eingegangen sind.

3 Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit vom 04.01.2021 bis 18.01.2021 zur Änderung der Trauf- und Firsthöhen aufgrund des geplanten Straßenniveaus

Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander wird über die nachfolgenden Stellungnahmen zum Entwurf des Bebauungsplans Nummer 37 „Südring“, 3. Änderung, im Rahmen der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit vom 04.01.2021 bis 18.01.2021 zur Änderung der Trauf- und Firsthöhen aufgrund des geplanten Straßenniveaus wie folgt entschieden:

3.1 Stellungnahme „Öffentlichkeit 7“ vom 17.01.2021

Über die Stellungnahme zum Maß der baulichen Nutzung wird wie aus Anlage 1 zur Vorlage, laufende Nummer 7, ersichtlich entschieden.

3.2 Anregungen gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch

Es wird zur Kenntnis genommen, dass von Seiten der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange keine Anregungen und Bedenken zu den offengelegten Sachverhalten eingegangen sind.

4 Der Entwurf des Bebauungsplans Nummer 37 „Südring“, 3. Änderung, wird gemäß §§ 2 und 10 in Verbindung mit § 13a BauGB als Satzung beschlossen. Die Begründung wird beschlossen.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind. Sämtliche Planungskosten und vorhabenbedingten Bau- und Erschließungskosten sind von den Investorinnen zu finanzieren. Ein entsprechender städtebaulicher Vertrag zur Erschließung des südlichen Plangebietes wurde parallel zum Aufstellungsverfahren erarbeitet.

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Begründung: Rechtsgrundlagen

Die Aufstellung und Änderung von Bauleitplänen erfolgen im Rahmen der kommunalen Planungshoheit nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB).

Demografischer Wandel

Der Wohnraum in Beckum unterliegt ständigen Anpassungsbedarfen, die in der im Jahr 2017 abgeschlossenen Wohnbedarfsanalyse verdeutlicht werden. Hieraus hat der Rat der Stadt Beckum in seiner Sitzung am 19.12.2017 als Leitziel eine Schaffung von circa 70 Wohneinheiten pro Jahr bis zum Jahr 2035 beschlossen. Diesem Ziel dient auch die vorliegende Änderung des Bebauungsplans Nummer 37 „Südring“, die die Schaffung einer größeren Anzahl von Wohneinheiten – in unterschiedlichen Wohnformen – auf der betroffenen Fläche ermöglicht.

Erläuterungen

Die Eigentümerinnen der Flächen haben ihre Bauvorstellungen in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie am 12.12.2018 (siehe Vorlage 2018/0199 – Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 "Südring" – Projektvorstellung) vorgestellt.

Zur Umsetzung der Konzeption ist eine Änderung des Bebauungsplans erforderlich. Insbesondere soll dabei die Struktur der Baufelder geändert werden, sodass eine heute in Beckum übliche 2-geschossige Bebaubarkeit mit einer Grundflächenzahl von 0,4 ermöglicht wird. In den für den Geschosswohnungsbau vorgesehenen Bereichen (WA 3 und WA 5) soll eine 3-geschossige Bebauung bei gleichbleibender Grundflächenzahl zugelassen werden.

Das Verfahren wird gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt. Der räumliche Geltungsbereich der 3. Änderung des Bebauungsplans Nummer 37 „Südring“ wird begrenzt:

- im Norden durch die rückwärtigen Grenzen der Wohnbaugrundstücke am Südring (Flurstücke 153 und 154),
- im Osten durch die rückwärtigen Grenzen der Wohnbebauung am Göttfricker Weg sowie durch die westlichen Grenzen der dem Bachlauf Ruenkolk zuzuordnenden Grundstücke und dem Flurstück 189,
- im Süden durch eine landwirtschaftlich genutzte Fläche (nördliche Grenze der Flurstücke 1545, 1086 und 1544 der Flur 37) und
- im Westen durch die rückwärtigen Grenzen der Wohnbaugrundstücke entlang des Leisnerwegs sowie entlang der Verkehrsflächen des Falkwegs und entlang der östlichen Grenzen der Flurstücke 185 und 184.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange hat in der Zeit vom 28.02.2020 bis 30.04.2020 stattgefunden.

Von Seiten der Öffentlichkeit sind 6 Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern eingegangen. Von den Anliegerinnen und Anliegern der Schubertstraße wurden im Wesentlichen die Belastbarkeit des Göttfricker Weges und die städtebauliche Konzeption der bis zu dreigeschossigen Bauweise der Mehrfamilienhäuser im vorderen Abschnitt des neuen Baugebietes sowie die Grüngestaltung thematisiert. Von den Anliegerinnen und Anliegern des Südrings wurde im Wesentlichen das Maß der baulichen Nutzung in den neu überplanten Flächen an den gemeinsamen Grundstücksgrenzen angesprochen.

Das im Rahmen der Bauleitplanung erstellte Verkehrsgutachten (Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan, Bondzio Brilon Weiser, Bochum, November 2018) trifft zur Einschätzung der Belastbarkeit des Göttfricker Wegs im Zusammenhang mit der Ausweisung der geplanten öffentlichen Erschließung folgende Einschätzung:

„Der Göttfricker Weg, der der Erschließung des südlichen Teilbereichs des Wohngebiets dient, ist als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO) ausgewiesen. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) dürfen verkehrsberuhigte Bereiche nur für Straßen oder Bereiche ausgewiesen werden, die „von sehr geringem Verkehr“ beansprucht werden. Nach Kesting et al. (2015) ist davon auszugehen, dass es sich dabei um „deutlich weniger als 400 Kfz“ in der Spitzenstunde handelt.

Für den Prognose-Planfall wurde auf dem Göttfricker Weg unmittelbar südlich des Knotenpunkts Südring/Hansaring/ Dalmerweg/Göttfricker Weg (KP 1) eine Querschnittsbelastung von 139 Kfz/h in der maßgebenden Spitzenstunde ermittelt. Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei um ein sehr geringes Verkehrsaufkommen im Sinne der VwV-StVO handelt und die Vorgaben der VwV-StVO zum Verkehrsaufkommen damit auch nach Entwicklung des Wohngebiets erfüllt sind.“

Gemäß der Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplans durch den Rat der Stadt Beckum in seiner Sitzung am 10.04.2019 wird wegen der Gewährleistung einer erhöhten Verkehrssicherheit ein Ausbau neuer Erschließungen generell als Tempo-30-Zone vorgesehen (so auch der Stich in das neue Baugebiet). Zur einheitlichen Widmung der Verkehrsflächen ist insofern gegebenenfalls auch der Abschnitt des Göttfricker Weges vom Kreuzungspunkt mit dem Südring bis zur Abzweigung in das neue Baugebiet perspektivisch in eine Tempo-30-Zone umzuwandeln.

Zur Begrenzung der Höhenentwicklung der Gebäude mit 2 Vollgeschossen werden eine Traufhöhe von maximal 6,5 Meter (m) und eine maximale Gebäudehöhe von 10,5 m festgesetzt. Mit dieser Höhenbeschränkung ist die Ausbildung eines zweigeschossigen Gebäudes mit geneigter Dachfläche möglich. In den Wohngebieten, in denen eine Bebauung mit drei Vollgeschossen zulässig ist (WA 3 und 5) wird ebenfalls eine maximale Gebäudehöhe von 10,5 m ermöglicht. Hierdurch kann eine Bebauung im Geschosswohnungsbau mit drei Vollgeschossen und Flachdach oder flach geneigtem Pultdach (< 10° Dachneigung) entstehen. Die Festsetzung der Höhen orientiert sich damit an der Höhe der geplanten angrenzenden Erschließungsflächen. Die Bedenken werden als unbegründet zurückgewiesen.

Der Ursprungsbebauungsplan sieht unter Berücksichtigung notwendiger Erschließungsflächen für die rückwärtigen Flächen vom Südring die gleiche bauliche Ausnutzung vor, wie auf den angrenzenden, nun überplanten Flächen. Die Abgrenzung des überplanten Bereiches führt dazu, dass die überbaubaren Flächen gegenüber den benachbarten Flurstücken um 3,0 m zurückgenommen werden. Eine Schlechterstellung im Sinne einer heranrückenden Bebauung gegenüber der bisherigen Planung ist für die Einwanderinnen und Einwander daher nicht zu erkennen.

Weitere Erläuterungen zu allen aufgeführten und sonstigen vorgebrachten Punkten sind der Abwägungstabelle in Anhang 1 zu entnehmen.

Von Seiten der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange wurden keine Hinweise gegeben, die eine Änderung der Planung erfordert hätten.

Eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit fand vom 10.07.2020 bis 10.08.2020 statt (vergleiche Beschlussvorlage 2020/0193).

Diese hatte ausschließlich einzelne Änderungen in den textlichen Festsetzung zum Inhalt, um die Eindeutigkeit und Rechtssicherheit der inhaltlich gleich bleibenden Festsetzungen zu erhöhen. Von Seiten der Öffentlichkeit wurden keine Anregungen gegeben. Auch die Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange haben keine Hinweise zu den Änderungsinhalten gegeben.

Eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit fand vom 04.01.2021 bis 18.01.2021 statt (vergleiche Beschlussvorlage 2020/0395). Die hier zur Beteiligung gestellten Änderungen betrafen insbesondere die festgesetzten Traufhöhen, die an die in der Ausführungsplanung festgelegten Straßenausbauhöhen angepasst wurden, um durchgängig eine 2-geschossige, in den Baugebieten WA 3 und 5 3-geschossige, Bauweise zu ermöglichen. Von Seiten der Öffentlichkeit wurden keine Anregungen zu den geänderten Sachverhalten vorgetragen. Es wurde eine Anregung abgegeben, die sich auf die bereits in der ersten Offenlage gemachten Anregungen bezog (vergleiche Anlage 1 zur Vorlage). Auch von den Trägern öffentlicher Belange wurden keine Anregungen zu den geänderten Inhalten vorgetragen.

Der vorliegende Satzungsstand wird daher zum Beschluss empfohlen.

Über die Beschlussvorschläge ist aufgrund der verfahrensrechtlichen Relevanz einzeln abzustimmen.

Anlage(n):

- 1 Abwägungstabelle Öffentlichkeit
- 2 Abwägungstabelle Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange
- 3 Planzeichnung zum Bebauungsplan Nummer 37 „Südring“, 3. Änderung
- 4 Begründung

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
1	Öffentlichkeit 1 Schreiben vom 29.04.2020	<p>mit beiliegenden Vollmachten zeigen wir an, dass</p> <p>1. Öffentlichkeit 1 und</p> <p>2. Öffentlichkeit 2 uns mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen beauftragt haben.</p> <p>In Bezug auf die offengelegte 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 geben wir nachfolgende Stellungnahme ab.</p> <p>Zentrales Anliegen unserer Mandanten ist die Erschließung des Plangebietes, die bislang nur über den Göttricker Weg vorgesehen ist, sowie der Erhalt des Baumbestandes im Bereich der festgesetzten öffentlichen Grünfläche. Darüber hinaus zeigen wir auf, dass der Bebauungsplan an weiteren Fehlern leidet.</p>	<p>Die Erschließung des Plangebietes für die 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 „Südring“ orientiert sich an den Festsetzungen des zugrundeliegenden rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 37 „Südring“. In der Änderung des Bebauungsplans sind die geplanten Baugebiete entsprechend in einen nördlichen (WA 4 und 5) und einen südlichen Teilbereich (WA 1 – 3) getrennt. Für den nördlichen Teilbereich ist analog der Festsetzung des rechtskräftigen Bebauungsplans, eine Erschließung vom westlich gelegenen Falkweg festgesetzt. Die südliche Teilfläche ist durch eine Sticherschließung vom östlich angrenzenden Göttricker Weg gesichert.</p> <p>Beide Teilflächen trennt eine öffentliche Grünfläche entsprechend der planerischen Zielsetzung des Bebauungsplans Nr. 37.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>1. Erschließung</p> <p>Zwar sah auch schon der bisherige Bebauungsplan Nr. 37 vor, dass der südliche Teil des jetzigen Geltungsbereiches allein über eine Stichstraße vom Göttricker Weg erschlossen wird.</p> <p>Der so erschlossene Bereich wird mit der 3. Änderung jedoch vergrößert, weil die den Geltungsbereich trennende Grünfläche/Wasserfläche um ca. 10 – 20 m nach Norden verschoben wird.</p>	<p>Hinsichtlich der Abgrenzung, vor allem der südlichen Baugebiete (WA 1 – 3) ergeben sich durch die 3. Änderung des Bebauungsplans Abweichungen gegenüber der Abgrenzung im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 37.</p> <p>Es ist zutreffend, dass die Lage der ursprünglich festgesetzten öffentlichen Grünfläche nun in nördlicher Richtung verschoben wurde. Aufgrund der im Änderungsverfahren aktuell zu berücksichtigenden fachplanerischen Auflage zur Offenlegung des vorhandenen unterirdischen Wasserlaufs ist die ursprünglich als öffentliche Grünfläche festgesetzte Freifläche als Fläche für die Wasserwirtschaft festgesetzt. Der Grund für die Verschiebung liegt in dem größeren Flächenanspruch und einer unter städtebaulichen Gesichtspunkten optimierten Ausnutzung der Baugebiete begründet. Die gewählte Abgrenzung orientiert sich zudem an den vorhandenen Grundstückszuschnitten im Plangebiet. Daher orientiert sich die nördliche Begrenzung der Fläche für Wasserwirtschaft und damit die Trennung der Baugebiete an vorhandenen Flurstücksgrenzen (Flurstücke 1473 und 157). Hierüber hat es als Voraussetzung für die Durchführung des vorliegenden Änderungsverfahrens des Bebauungsplans eine Abstimmung zwischen den beteiligten Grundstückseignern gegeben.</p> <p>Obwohl die trennende Grünfläche/Fläche für Wasserwirtschaft in nördlicher Richtung verschoben worden ist, muss in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden, dass sich die Breiten und damit die Ausdehnung der Fläche geändert hat.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
			<p>Die in dem Ursprungsplan festgesetzte Grünfläche wurde mit einer Breite von 15,0 m bestimmt und verläuft von Westen nach Osten quer durch das jetzige Plangebiet. Die Festsetzungen der 3. Änderung des Bebauungsplanes sehen in diesem Bereich eine nach Norden verschobene Fläche in einer Breite von jedoch 20,0 m. Das bedeutet, dass die Fläche an sich vergrößert worden ist.</p> <p>Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass in dem ursprünglichen Bebauungsplan ausgehend von der relevanten Westgrenze der 3. Änderung unmittelbar Festsetzungen von Bauflächen des WR – Gebietes festgesetzt sind.</p> <p>Aufgrund der im Rahmen der Änderung zu berücksichtigenden Fachthemen (Offenlegung vorhandener verrohrter Gewässer) ist entlang des Verlaufs der kompletten westlichen Plangebietsgrenze ein 15,0 m breiter Streifen für die Festsetzung einer Fläche für die Wasserwirtschaft zu Lasten von Flächen für die geplanten Baugebiete.</p> <p>Zur Berücksichtigung der gesamten Belange der Wasserwirtschaft ist zusätzlich an der Südgrenze der 3. Änderung des Bebauungsplans über die gesamte Breite ein Grünstreifen für die Wasserwirtschaft festgesetzt. Dieser dient im Überflutungsfall der Aufnahme oberflächlicher Niederschlagswasser.</p> <p>Insgesamt hat sich für die südlichen Baugebiete damit in der 3.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		Zudem wird das Maß der baulichen Nutzung in dem	<p>Änderung des Bebauungsplans eine Verschiebung und Änderung der südlichen Baugebiete ergeben.</p> <p>Während durch die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37, südlich der festgesetzten Grünfläche ein Fläche von ca. 2,83 ha des vorliegenden Geltungsbereichs der 3. Änderung des Bebauungsplans an den Göttricker Weg als Baugebiet, einschließlich der internen Stickerschließung angebunden sind, ergibt sich aufgrund der o. a. Anpassungen für die 3. Änderung in seiner Abgrenzung entgegen der angenommenen Vergrößerung eine verkleinerte Fläche von ca. 2,73 ha, die als geplanten Baugebieten ausgewiesen werden.</p> <p>Hierbei ist noch nicht die gegenüber der Ursprungsplanung vorgenommene Vergrößerung der notwendigen öffentlichen Verkehrsfläche berücksichtigt. Hierfür können zusätzlich circa 0,1 ha in Ansatz gebracht werden.</p> <p>Mit der Verminderung der Baufläche im südlichen Teilbereich, aufgrund der im Wesentlichen für die Belange der Wasserwirtschaft in Anspruch genommenen Flächen wird zusätzlich, wegen der Verschiebung der Grünfläche/Fläche für Wasserwirtschaft, die zur Verfügung stehende Baufläche im nördlichen Bereich des Ursprungsbebauungsplans für die 3. Änderung ebenfalls verkleinert.</p> <p>Die Festsetzungen für das Maß der baulichen Nutzung werden in den Baugebieten der 3. Änderung differenziert vorgenom-</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Gebiet erhöht, weil in den WA 3 und 5 erstmals eine dreigeschossige Bebauung zulässig werden soll.</p>	<p>men.</p> <p>Für das in Rede stehende Baugebiet (WA 1 – 3), südlich der trennenden Grünfläche/ Fläche für Wasserwirtschaft werden unterschiedliche Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung festgesetzt.</p> <p>Die WA - Gebiete 1 und 2 weisen hinsichtlich der Geschossigkeit die Festsetzung von 2 Vollgeschossen auf. Das geplante WA 3 soll im Eingangsbereich eine Bebauung mit drei Vollgeschossen ermöglichen. Der Grund für die Möglichkeit einer höheren Geschossigkeit liegt in der städtebaulichen Zielsetzung des Bebauungsplans begründet, auf geänderte Nachfragesituationen auf dem Wohnungsmarkt zu reagieren. Hier ist in jüngster Vergangenheit eine erhöhte Nachfrage nach Eigentumswohnungen in Mehrfamilienhäuser zu verzeichnen. Für diese Wohnungstypologie eignen sich Bauweisen, die eine Dreigeschossigkeit berücksichtigen. Unter energie- und klimaoptimierenden Eigenschaften weisen diese kompakten Baukörper zudem eine höhere Effizienz auf.</p> <p>Zusätzlich erfolgt eine Regelung der Höhe von Gebäude durch die Festsetzung von differenzierten Gebäudehöhen. Zur Begrenzung der Höhenentwicklung der Gebäude mit 2 Vollgeschossen werden eine maximale Traufhöhe von 6,5 m und eine maximale Höhe von 10,5 m der Gebäude im Bereich der Bebauung mit zwei Vollgeschossen festgesetzt. Mit dieser Höhenbeschränkung ist die Ausbildung eines zweigeschossigen</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Es ist ein städtebaulicher Misstand, wenn ein so großes Teilgebiet nur über eine einzige Zufahrt verfügt und der Verkehr sich erst ab der Kreuzung Göttricker Weg/Südring in alle Richtungen verteilen kann. Vom Wendehammer in der Stichstraße bis zur Kreuzung Göttricker Weg/Südring sind es rund 500 m, davon 300 m auf dem verkehrsberuhigten Göttricker Weg. Es ist nicht auszuschließen, dass sich dort wegen eines Unfalls, eines Brandes, aufgrund von Straßenbauarbeiten,</p>	<p>Gebäudes mit geneigter Dachfläche möglich (zur Regelung von Gebäuden mit Flachdach siehe Kapitel 6.2.1). In den Wohngebieten, in denen eine Bebauung mit drei Vollgeschossen zulässig ist (WA 3 und 5) wird ebenfalls eine maximale Gebäudehöhe von 10,5 m ermöglicht. Hierdurch kann eine Bebauung im Geschosswohnungsbau mit drei Vollgeschossen und festgesetztem Flachdach oder flach geneigtem Pultdach (< 10° Dachneigung) entstehen. Mit der zusätzlichen Regelung der Dachform wird die absolute Höhe der Gebäude an die Bebauung mit zwei Vollgeschossen und geneigtem Dach angepasst, so dass eine extreme Überhöhung der Gebäude mit drei Vollgeschossen nicht zu befürchten ist. Die Festsetzung der Höhen orientiert sich an der Höhe der geplanten angrenzenden Erschließungsflächen.</p> <p>Entsprechende Festsetzungen gelten jeweils für die WA 4 und 5 im nördlichen Teilbereich.</p> <p>Die Entfernung von der südlichen Zufahrt zum Wendehammer der geplanten Stickerschließung bis zur Kreuzung mit dem Göttricker Weg beträgt circa 270 m. Von dort aus ist die Kreuzung Göttricker Weg / Südring in einer Entfernung von circa 200 m erreicht.</p> <p>Bei der Evaluierung möglicher Anbindungen im Planungsprozess zur Aufstellung der 3. Änderung wurde das ursprüngliche Konzept des rechtskräftigen Bebauungsplans weiterhin verfolgt, die Erschließung des Plangebietes für die Nord- und Süd-</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>eines unzulässig geparkten Fahrzeugs o. ä. Zufahrtshindernisse ergeben, die dann nicht umfahren werden können.</p>	<p>fläche zu teilen. Eine Verbindung beider Teilflächen wurde hierbei bewusst nicht vorgesehen. Eine zusätzliche Anbindung an bestehende Verkehrswege ist für beide Teilflächen aufgrund der vorhandenen privaten Eigentumsituation an die Verkehrsflächen angrenzender bestehender Grundstücke und deren Verfügbarkeit nicht möglich.</p> <p>Generell ist davon auszugehen, dass der Göttricker Weg mit einer Breite von circa 10,0 m trotz Einbauten als verkehrsberuhigter Bereich eine ausreichende Breite aufweist, die in den dargestellten besonderen Fällen nicht zu einer Gesamtspernung der Straße führt. Zu bedenken ist in diesem Zusammenhang, dass auch bereits bestehende Wohngrundstücke ausschließlich über den Göttricker Weg angebunden sind. In einem Zwischenfall, könnte je nach Lage der Unterbrechung der Befahrbarkeit auch eine Umfahrung des Göttricker Weges über den Händelweg erfolgen.</p> <p>Zur Erreichbarkeit der festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft besteht, ausgehend vom Falkweg eine weitere Wegeverbindung, die für die Bürger als Fuß- oder Radweg genutzt werden kann. Damit die Erreichbarkeit der Fläche für Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen für die geeigneten Fahrzeuge möglich wird ist eine Verbreiterung der bestehenden Wegeverbindung im Geltungsbereich des Bebauungsplans auf eine Breite von ca. 3,50 m festgesetzt. Die hierfür vorzusehende Fläche wird als öffentliche Verkehrsfläche in entsprechender Breite von 1,50 m festgesetzt. In einem außergewöhnlichen Zwischenfall</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Hinzu kommt, dass der Göttfricker Weg nur als verkehrsberuhigter Bereich an den Südring angebunden ist und ausfahrende Fahrzeuge daher jedem anderen Verkehrsteilnehmer Vorrang gewähren müssen, etwa auch Linksabbiegern aus dem Dalmerweg. Es ist nicht zu erwarten, dass die rund 100 Fahrzeuge in der morgendlichen oder abendlichen Spitzenstunde reibungslos ausfahren können. Auch mittags zwischen 13:00 und 14:00 Uhr, wenn das Gymnasium, die Berufsschule und - unmittelbar gegenüber der Einmündung Göttfricker Weg - auch der AWO-Kindergarten schließen (dieser Fall ist im Verkehrsgutachten von November 2018 nicht untersucht worden) wird es dort erhebliche Probleme geben.</p>	<p>wäre eine Nutzung dieser Verbindung als befahrbarer „Überlauf“ in die Prüfung einzubeziehen.</p> <p>Das im Rahmen der Bauleitplanung erstellte Verkehrsgutachten (Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan, Bondzio Brilon Weiser, Bochum November 2018) trifft zur Einschätzung der Widmung des Göttfricker Wegs im Zusammenhang mit der Ausweisung der geplanten öffentlichen Erschließung folgende Einschätzung:</p> <p><i>„Der Göttfricker Weg, der der Erschließung des südlichen Teilbereichs des Wohngebiets dient, ist als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO) ausgewiesen. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) dürfen verkehrsberuhigte Bereiche nur für Straßen oder Bereiche ausgewiesen werden, die „von sehr geringem Verkehr“ beansprucht werden. Nach Kesting et al. (2015) ist davon auszugehen, dass es sich dabei um „deutlich weniger als 400 Kfz“ in der Spitzenstunde handelt. [...] An den untersuchten Knotenpunkten kann das für den Prognose-Planfall ermittelte Verkehrsaufkommen mit einer mindestens guten Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV B) (Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.) abgewickelt werden. Die Rückstaulängen sind an allen Knotenpunkten gering. Des Weiteren bestehen noch deutliche Kapazitätsreserven.</i></p> <p><i>Auch die straßenräumliche Gestaltung im umliegenden Straßen-</i></p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Laut dem Vorschlag des Verkehrsgutachters, Seite 17, soll auch die Stichstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Im verkehrsberuhigten Bereich ist maximal Schrittgeschwindigkeit erlaubt, nach unterschiedlichen Urteilen max. 7 oder 10 km/h. Es ist wenig wahrscheinlich, dass sich Verkehrsteilnehmer auf einer Länge von 500 m (!) an eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung halten werden. Gefährdungen der Anwohner, etwa auch der Bewohner des Schwester-Blanda-Hauses, wären zu befürchten, wenn eine Geschwindigkeitsbegrenzung ausgewiesen ist, die tatsächlich nicht eingehalten wird.</p>	<p><i>netz ist geeignet, die nach Entwicklung des Wohngebiets zu erwartenden Verkehrsbelastungen aufzunehmen.“</i></p> <p>Das Verkehrsgutachten führt hierzu aus:</p> <p><i>„Für den Prognose-Planfall wurde auf dem Göttfricker Weg unmittelbar südlich des Knotenpunkts Südring / Hansaring / Dalmerweg / Göttfricker Weg (KP 1) eine Querschnittsbelastung von 139 Kfz/h in der maßgebenden Spitzenstunde ermittelt. Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei um ein sehr geringes Verkehrsaufkommen im Sinne der VwV-StVO handelt und die Vorgaben der VwV-StVO zum Verkehrsaufkommen damit auch nach Entwicklung des Wohngebiets erfüllt sind.</i></p> <p><i>Hinsichtlich der Längenentwicklung des verkehrsberuhigten Bereichs ist festzustellen, dass der Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Südring / Hansaring / Dalmerweg / Göttfricker Weg (KP 1) und dem vorgesehenen Anbindungspunkt des Wohngebiets eine Länge von etwa 270 m aufweist. In Deutschland gibt es jedoch kein verbindliches Regelwerk, das einheitliche Gestaltungsgrundsätze von verkehrsberuhigten Bereichen vorgibt. Auch in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 (vgl. FGSV, 2006b) sowie in der Straßenverkehrsordnung sind keine Hinweise zur maximal zulässigen oder vorteilhaften Länge verkehrsberuhigter Bereiche enthalten.</i></p> <p><i>Nach aktuellen Erkenntnissen (vgl. Kesting et al., 2015) ist offensichtlich viel mehr die Gestaltung eines verkehrsberuhigten Be-</i></p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Es würde sich städtebaulich anbieten, die vorgesehene Stichstraße im südlichen Teil des Plangebietes nach Norden bis zu der Stichstraße zu verlängern, die vom</p>	<p><i>reichs als dessen Länge ursächlich für das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer. "</i></p> <p>Gemäß der Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplans durch den Rat der Stadt Beckum in seiner Sitzung am 10.04.2019 wird wegen der Gewährleistung einer erhöhten Verkehrssicherheit ein Ausbau neuer Erschließungen generell als Tempo – 30 – Zone vorgesehen. Ein entsprechender Ausbau erfolgte bereits auch in dem benachbarten Neubaugebiet „Pflaumenallee“ und soll auch im vorliegenden Fall für die Erschließung der Baugebiete umgesetzt werden. Zur einheitlichen Widmung der Verkehrsflächen soll aus diesem Grund auch der Abschnitt des Göttricker Weges vom Kreuzungspunkt mit dem Südring bis zur Abzweigung in das neue Baugebiet perspektivisch in eine Tempo – 30 – Zone umgewandelt und umgebaut werden. Die Anforderungen für die Widmung als Tempo – 30 – Zone sollen mit angemessenen Umbaumaßnahmen erreicht werden. Diese dienen vor allem dazu, die Sicherheit aller Anrainer und Verkehrsteilnehmer auf dem Göttricker Weg und somit auch der Bewohner des Schwester-Blanda-Hauses ausreichend zu gewährleisten. Eine Festlegung des Aufwandes wird im städtebaulichen Vertrag zwischen Investor und der Stadt Beckum festgelegt.</p> <p>Eine Anbindung des südlichen Teilgebietes an den Falkweg und in Verlängerung an den Rosenbaumweg ist durch die Aufstellung der 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 nicht beabsichtigt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Falkweg aus vorgesehen ist. Mit dem Rosenbaumweg würde dann schon nach rund 200 m eine Straße erreicht, die kein verkehrsberuhigter Bereich ist. Der Verkehr aus dem Plangebiet könnte dann über den Rosenbaumweg und die B 475 in südliche Richtung abfahren. Um beide Stichstraßen zu verbinden, müsste lediglich an einer Stelle der Grünzug/Bach überquert werden, entweder mit einer Brücke oder mit einer kurzen Verrohrung des Baches auf ca. 10 m. Da in der Planung keine Wege entlang des Grünzuges vorgesehen sind, würde eine solche Querung des Grünzuges die dort neu entstehende Natur für die Anwohner, deren Grundstücke nicht am Grünzug liegen, erst erlebbar machen. Angesichts der geringen Wassermengen in dem - derzeit wohl verrohrten - Gewässer, wäre eine Belassung der Verrohrung, gegebenenfalls ein Ersatz durch eine größer dimensionierte Verrohrung auf rund 10 m Länge, bautechnisch ohne größere Schwierigkeiten machbar.</p> <p>2. Baumbestand Grünfläche Die Planung sieht vor, dass ein Teil des bislang vorgesehenen Bolzplatzes für ein Regenrückhaltebecken in Anspruch genommen wird und eine "öffentliche Grünfläche" mit der Zweckbestimmung "Spielplatz/Spielwiese" im südlichen Anschluss daran neu entsteht. Im Kapitel</p>	<p>Städtebaulich ist es Ziel der Planung, die beiden Teilgebiete getrennt voneinander zu erschließen. Der wesentliche Grund hierfür liegt in einer zusammenhängenden, nicht unterbrochenen Entwicklung der Grünfläche/Fläche für die Wasserwirtschaft. Diese ist über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinaus in direkter Verbindung mit dem westlich anschließenden Grünbereich mit Spielplatz zu sehen. In östlicher Richtung bestehen direkte Freiraum- und Wegeverbindungen zum Wasserlauf mit begleitenden Wegen des Rünenkolk.</p> <p>Innerhalb der Grünfläche/Fläche für die Wasserwirtschaft werden Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr angelegt, damit die Frei- und Erholungsräume durch die Anlieger(innen)/Bürger(innen) genutzt werden können. Die Festlegung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich, da es sich um Flächen handelt, die in das Eigentum der Stadt Beckum übergehen. Eine Ausbauplanung sichert dann die Anlage von Wege- und Aufenthaltsbereichen sowie der notwendigen Brückenbauwerke. Eine Festlegung des Aufwandes wird im städtebaulichen Vertrag zwischen Investor und der Stadt Beckum festgelegt.</p> <p>Der Bebauungsplan trifft die für die geplanten Nutzungen notwendigen Festsetzungen und deren Abgrenzung. Ziele der Festsetzungen für die abgestimmte Planung sind der Umgang mit dem Niederschlagswasser innerhalb des Plangebiets sowie die Berücksichtigung der Nutzung der betroffenen Fläche für Freizeitaktivitäten. In der heutigen Ausgestaltung und dem Zu-</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>6.1.8 findet sich zur Gestaltung der öffentlichen Grünfläche lediglich die Aussage: "Die vorhandene Grünfläche wird hiermit in verminderter Ausdehnung weiterhin Bestand haben und eine Fläche mit entsprechende Aufenthalts- und Erholungsfunktion darstellen." Ob dort wieder ein Bolzplatz entstehen soll und ob die dort derzeit vorhandenen Bäume erhalten oder beseitigt werden sollen, ergibt sich aus der Planung nicht.</p> <p>Die Bäume an dieser Stelle der Kreuzung von Göttfricker Weg mit dem Wanderweg am Rünenkolk sind ökologisch wertvoll und auch für die Abschirmung des neuen Baugebietes zu dem bereits vorhandenen Baugebiet an der Schubertstraße von Bedeutung. Auch wenn in Plangebieten nach § 13a BauGB keine Eingriffsausgleich erforderlich ist, ist über vorgesehene Eingriffe in Natur und Landschaft doch im Rahmen der Abwägung zu entscheiden. Im Kapitel 8.1 der B-Plan Begründung findet sich die Aussage, der Freiraum Rünenkolk und der bestehende, westlich an das Plangebiet anschließende Grünzug werde mit Umsetzung der Planung erhalten und</p>	<p>stand der Ausstattung ist eine intensive Nutzung der Fläche als Ballspielfläche nicht zu erkennen. Die Rasenfläche beispielsweise zeugt nicht von intensiver Nutzung.</p> <p>In der planungsrechtlichen Sicherung einer Fläche für die Freizeitnutzung erscheint die Ausweisung eines Bolzplatzes nicht adäquat. Dennoch soll ein Angebot für Freizeitnutzung planungsrechtlich gesichert werden, weshalb die Festsetzung einer ausreichend dimensionierten Grünfläche als Fläche für Spielplatz / Spielwiese zielführend erachtet wurde. Zur Sicherung einer angemessenen Gestaltung der Fläche erfolgen eine entsprechende Ausbauplanung und die Sicherung der Umsetzung der Maßnahme in einem abzuschließenden städtebaulichen Vertrag zwischen Investor und der Stadt Beckum.</p> <p>Die projektierte Fläche des geplanten Regenrückhaltebeckens ist derzeit mit Gehölzen gesäumt. Hierzu liegt ein lagegenaues Aufmaß vor. Zum Teil handelt es sich augenscheinlich um Strauchwerk und Baumstandorte. Die vorgesehene Fläche und damit im Bestand vorhandene Gehölze stehen im öffentlichen Eigentum. Im Rahmen der konkretisierenden Objektplanung eines Regenrückhaltebeckens und zugehörigen Anlagen werden notwendige Baumfällungen oder die Beseitigung von Gehölzen mit den entsprechenden Fachämtern abgestimmt auf der Basis des vorliegenden Aufmaßes und im Falle der Einstufung als erhaltenswerte Gehölze durch Neupflanzungen ausgeglichen. Für Ersatzpflanzungen bieten sich Standorte innerhalb der Grünfläche/ Fläche für die Wasserwirtschaft an. Eine Fest-</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>eingebunden. Dies würde bedeuten, dass zumindest im Bereich des vorhandenen Baumbestandes kein Bolzplatz angelegt wird. Die Planung sollte diese Frage eindeutig beantworten und auch von der Möglichkeit Gebrauch machen, erhaltenswerte Bäume im Bebauungsplan als zu erhalten festzusetzen.</p> <p>Sollte dagegen ein Bolzplatz beabsichtigt sein, sollten zunächst die Lärmfragen näher untersucht werden. Der Bolzplatz würde an vorhandene Gebäude am Göttfricker Weg und an der Schubertstraße näher heranrücken. Es ist anzunehmen, dass schon der bisherige Bolzplatz die Grenzwerte der Sportanlagenlärmschutzverordnung nicht eingehalten hat. Er ist mit Metalltoren und mit Metallzäunen versehen. Entgegen der Ausweisung wird er im Sommer auch abends häufig von Jugendlichen mit entsprechendem Lärm genutzt. Schon in der Planung sollte daher überlegt und gutachterlich geprüft werden, ob ein Bolzplatz entsteht, mit welchen Einrichtungen er versehen werden soll, für welche Nutzer er freigegeben werden soll und wie die für den Lärmschutz erforderlichen Nutzungsbeschränkungen sichergestellt werden können.</p>	<p>setzung von erhaltenswerten Bäumen im Bebauungsplan ist nicht vorgesehen.</p> <p>Bei dem durchgeführten Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans 37, 3. Änderung, handelt es sich um die Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung im vereinfachten Verfahren, gemäß §13a BauGB.</p> <p>Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung im Sinne des § 13a BauGB, ist gemäß §13a Absatz 2 in Verbindung mit §13 Absatz 2 und 3 Satz 1 BauGB weder eine Umweltprüfung, noch ein Umweltbericht erforderlich. § 13a Absatz 2 Nummer 4 BauGB stellt Bebauungspläne der Innenentwicklung mit einer Grundfläche bis 20.000 qm von einer naturschutzrechtlichen Eingriff-/ Ausgleichsbilanzierung frei. Für diese Bebauungspläne wird vorausgesetzt, dass die Eingriffe vor der planerischen Entscheidung im Sinne des § 1a Absatz 3 Satz 5 BauGB erfolgt oder zulässig sind.</p> <p>Das geplante Baugebiet am Göttfricker Weg liegt in einer Entfernung von circa 65,0 – 70,0 m zu der Bebauung an der Schubertstraße. Innerhalb des räumlichen Abstandes befinden sich ausgeprägte Gehölzstrukturen, die einen Sichtschutz für die Bebauung an der Schubertstraße gegenüber der Neubebauung gewährleisten und sicherstellen.</p> <p>Die innerhalb dieses Abstandes vorhandenen Bäume und Gehölze sind in dem planungsrechtlich zugrunde liegenden Bebauungsplans Nr. 34 als Flächen zum Anpflanzen von Bäumen</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>3. Sonstige Festsetzungsfehler Der Bebauungsplan muss ohnehin aus anderen Gründen überarbeitet erneut offengelegt werden:</p> <p>a) Es ist nicht zulässig, in einem allgemeinen Wohngebiet "Schank und Speisewirtschaften" für ausnahmsweise zulässig zu erklären.</p> <p>Weder der in der textliche Festsetzung 1.1 angeführte § 1 Abs. 5 BauNVO noch die sonstigen Absätze des § 1 BauNVO lassen es zu, in einem allgemeinen Wohngebiet Nutzungen zuzulassen, die nach § 4 Abs. 2 und 3 BauNVO weder allgemein noch ausnahmsweise zulässig sind.</p> <p>Auch § 1 Abs. 9 BauNVO lässt es lediglich zu, Unterarten der in § 4 BauNVO genannten Nutzungen zum Gegenstand von Festsetzungen nach § 1 Abs. 5-8 BauNVO zu machen.</p> <p>Schank- und Speisewirtschaften werden zwar in § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO genannt. Das Tatbestandsmerkmal "die</p>	<p>und Sträuchern festgesetzt und gesichert.</p> <p>In einem Allgemeinen Wohngebiet sind gemäß § 4 Absatz 2 Nummer 2 BauNVO die der Versorgung dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe zulässig.</p> <p>Entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung des Bebauungsplans sollen in den Allgemeinen Wohngebieten (WA 3 und 5) über die vorwiegende Nutzung „Wohnen“ hinaus, weitere Nutzungen zulässig sein. Neben den festgesetzten allgemein zulässigen Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sollen die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe ausnahmsweise zulässig sein (§ 1 Absatz 5 BauNVO), sofern die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes gewahrt bleibt.</p> <p>In der Festsetzung des Bebauungsplans zum Entwurf der öffentlichen Auslegung wurde das Tatbestandsmerkmal „die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden“ nicht auch auf die zulässige Nutzung „Schank- und Speisewirtschaften“ erweitert.</p> <p>Mit der dargelegten Herleitung der ausnahmsweisen zulässigen</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>der Versorgung des Gebiets dienenden" erstreckt sich jedoch nicht nur auf "Läden", sondern auch auf die "Schank und Speisewirtschaften".</p> <p>Vgl. Vietmeier, in Bönker/Bischopink, BauNVO, 2. Aufl. (2018), § 4 Rn. 21 mit weiteren Nachweisen, etwa BVerwG, B. v. 3.9.1998 - 4 B 85.98, BRS 60 Nr. 67</p> <p>Gegenstand differenzierender Regelungen nach § 1 Abs. 4 - 9 BauNVO können daher nur "die der Versorgung des Gebiets dienenden Schank und Speisewirtschaften" sein. Mit der bislang vorgesehenen textlichen Festsetzung würden unzulässigerweise auch andere Schank und Speisewirtschaften ausnahmsweise zulässig.</p>	<p>Nutzung wird die textliche Festsetzung Nummer 1.1 des Bebauungsplans für die Fassung des Satzungsbeschlusses wie folgt angepasst:</p> <p>Ausnahmsweise können in dem WA 3 und 5 zugelassen werden (§ 1 Absatz 5 BauNVO):</p> <ul style="list-style-type: none">- der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe. <p>Die Absicht der städtebaulichen Planung für das Wohngebiet besteht in der Zielsetzung, neben der zulässigen Nutzung „Wohnen“ weitere Nutzungen zur Erhöhung der Wohnqualität, der Infrastruktur und Versorgung angemessen für die wohnbaulich geprägte Entwicklung der Fläche, ausnahmsweise zuzulassen.</p> <p>Mit einer ausnahmsweisen Zulässigkeit der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetrieben sollen ergänzende Angebote zur Erledigung der Bedürfnisse der zukünftig dort wohnenden Beckumer Bevölkerung geschaffen werden.</p> <p>Hierbei ist für die ausnahmsweise Zulässigkeit des zugrundeliegenden Versorgungsraums von dem verbraucherbezogenen Einzugsbereich des Wohngebietes ausgegangen worden.</p> <p>Inwieweit sich im Plangebiet genehmigungspflichtige, entsprechende Anlagen ansiedeln, ist nicht Regelungsgegenstand des</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Da nicht anzunehmen ist, dass innerhalb eines solchen Wohngebietes (zumal ohne ausreichende Erschließung) eine Gastwirtschaft einerseits rentabel betrieben andererseits die Lärmrichtwerte gegenüber der Nachbarschaft einhalten kann, können die der Versorgung des Gebiets dienenden Schank- und Speisewirtschaften auch gleich ausgeschlossen werden.</p> <p>Der Bedarf an Gaststätten kann besser im Kerngebiet oder in Mischgebieten gedeckt werden.</p> <p>b) Die textliche Festsetzung 2.2 bestimmt: "In dem WA-Gebiet 3 und 5 sind Aufenthaltsräume oberhalb des dritten Geschosses unzulässig."</p> <p>Für eine solche Festsetzung fehlt eine Ermächtigungsgrundlage. Bei Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB ist die Gemeinde an die Festsetzungsmöglichkeit nach §§ 16-21 BauNVO gebunden. Vgl. Ernst-Zinkahn-Bielenberg, BauGB, § 9 Rn. 33</p>	<p>Bebauungsplans. Für eine mögliche Ansiedlung sind im Baugenehmigungsverfahren die entsprechenden Nachweise (Gutachten) zu erbringen.</p> <p>Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für die WA 3 und-5 ist durch den Bebauungsplan eine Bebauung mit drei Vollgeschossen gemäß BauNVO festgesetzt. Die Definition des Vollgeschosses gilt entsprechend der Regelungen der BauO NRW von 2018.</p> <p>Zur Vermeidung einer unerwünschten überhöhten Bebauung oberhalb der drei möglichen Vollgeschosse sieht der Bebauungsplan eine Begrenzung durch die Festsetzung einer maximalen Gebäudehöhe vor. Diese ist als maximale Obergrenze über Normalhöhennull (NHN) im Bebauungsplan für die jeweiligen überbaubaren Flächen in Abhängigkeit und Orientierung an die geplante angrenzende Erschließung festgesetzt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Die §§ 16 - 21 BauNVO sehen eine solche Festsetzung nicht vor. Auch § 1 Abs. 7 BauNVO greift nicht, weil "Aufenthaltsräume" keine Nutzungsart im Sinne der BauNVO ist.</p> <p>Es wird nicht verkannt, dass es städtebaulich an dieser Stelle sehr wohl angebracht ist, Aufenthaltsräume oberhalb des dritten Geschosses auszuschließen. Der Bebauungsplan Nr. 37 vom 1983 sah für die Flächen der jetzigen WA 3 und 5 bislang nur eine ein- bis zweigeschossige Bebauung vor. Dies entspricht auch weitgehend der Bebauung östlich und westlich des Plangebietes. Wenn der Bebauungsplan nun eine bis zu dreigeschossige Bebauung zulässt, ist es naheliegend, dass nicht zusätzlich noch Aufenthaltsräume mit entsprechenden Dachflächenfenstern, Gauben oder Loggien in einem vierten Geschoss errichtet werden dürfen. Dieses Anliegen müsste jedoch mit den Festsetzungsmöglichkeiten nach § 16-21 BauNVO durchgesetzt werden.</p>	<p>Für das WA 3 sind maximale Gebäudehöhen von 126,50 m beziehungsweise 126,70 m festgesetzt. Für das WA 5 sind Höhen zwischen 124,5 m und 125,5 m festgesetzt.</p> <p>In dem Wohngebiet WA 3 wird damit eine absolute maximale Gebäudehöhe von 10,5 m ermöglicht (in Bezug auf die projektierte Gradienten der angrenzenden Planstraße liegt die Höhe der Gebäude aufgrund des Längsgefälles zu Teilen bis zu 0,3 m darunter). Für das WA 5 werden in Bezug auf die geplante Gradienten der Erschließung in Abhängigkeit des Längsgefälles absolute maximale Gebäudehöhen bis 10,0 m entstehen. Geringfügige Änderungen sind in Abhängigkeit der Erschließungsplanung möglich.</p> <p>Mit der festgesetzten Höhenbegrenzung kann eine Bebauung im Geschosswohnungsbau mit drei Vollgeschossen unter Berücksichtigung der zusätzlich festgesetzten Gestaltung mit Flachdach oder flach geneigtem Pulldach mit ausreichendem Spielraum entstehen. Die Festsetzung der Höhen orientiert sich hierbei, wie dargelegt an der Höhe der geplanten angrenzenden Erschließungsflächen.</p> <p>Die Höhenfestsetzung als zusätzliches Regelungsinstrument zur Steuerung der Höhe der Bebauung wurde bewusst gewählt, um eine ungewünschte Höhenentwicklung mehrgeschossiger Gebäude zu vermeiden. Mit der definierten Höhenfestsetzung ist daher grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass entsprechend der heutigen Anforderungen an modernen Wohnraum</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Angesichts der in der Regel nur eingeschossigen Bebauung östlich des Änderungsbereiches schlagen wir vor, auf die Zulässigkeit eines 3. Vollgeschosses in den Plangebieten WA 3 und 5 ganz zu verzichten und lediglich Trauf- und Firsthöhen vorzusehen, die zwei normale Vollgeschosse und ein weiteres Geschoss unter geeigneten Dachflächen erlauben, das dann aber rechnerisch ein drittes Vollgeschoss sein darf. Die Traufhöhe könnte etwa auf 5,60 - 5,80 m über Geländehöhe, die Dachneigung mit 45° und die Firsthöhe mit ca. 11 m festgesetzt werden (allerdings umgerechnet auf die im Plan verwendeten Höhen NHN). Dadurch könnten dort, in den Plangebieten W A 3 und 5, Mehrfamilienhäuser mit einer Vielzahl von Wohneinheiten entstehen, ohne dass städtebauliche Spannungen zum benachbarten älteren Plangebiet begründet werden.</p>	<p>Gebäude entstehen, die eine Geschossigkeit von mehr als drei Geschossen aufweisen.</p> <p>Östlich des Änderungsbereichs schließt die Bebauung östlich des Göttfricker Weges an. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 34 „Everke Kamp“ festgesetzt. Zulässig ist in den angrenzenden Baugebieten eine Bebauung mit zwei Vollgeschossen.</p> <p>Ziel des gegenständlichen Bebauungsplans ist die Sicherung der Voraussetzungen zur Schaffung eines Angebotes unterschiedlicher Wohnformen im Plangebiet. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass der Bebauungsplan ein Potenzial schafft, der derzeitigen Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt der Stadt Beckum ein Angebot entgegenzustellen. Aus diesem Grund sind neben der Generierung von Bauflächen für eine typische Einzel- und Doppelhausbebauung, Baufelder an geeigneter Stelle ausgewiesen worden, die bewusst der Nachfrage nach Eigentumswohnungen entsprechen. Diese Teilbaugebiete weisen daher städtebauliche Kennziffern einer höheren baulichen Dichte aus, die dennoch dem Standort und dem gering entfernten baulichen Umfeld hinsichtlich der städtebaulichen Integration Rechnung tragen (vergleiche. Stellungnahme der Verwaltung zum gleichen Schreiben, Punkt 1. Maß der baulichen Nutzung und Punkt 3 a.). Dies wird unter anderem. durch die Festsetzung von Flachdächern oder flachgeneigten Dächern (< 10° Dachneigung) erreicht.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
			<p>Die festgesetzten Baugebiete für die Zulässigkeit einer höhergeschossigen Bebauung liegen bewusst gewählt nicht in direkter Nachbarschaft vorhandener Bebauung. In Bezug auf das WA 3 wurde der Standort im Eingangsbereich nördlich der Planstraße gewählt. Das Baugebiet wird gegenüber der vorhandenen Bebauung weitestgehend durch ausgeprägte und teils dichte Gehölzstrukturen gegenüber der bestehenden Bebauung abgeschirmt. Dies ist durch den Grünraum des Gewässerungsverlaufs des Rünenkolks in nordwestlicher und westlicher Richtung bis zur Schubertstraße östlich des Göttfricker Wegs gewährleistet.</p> <p>Für das geplante WA 5 im nördlichen Plangebiet bieten in östlicher und westlicher Richtung Freiräume des Rünenkolks im Osten und gärtnerische Nutzflächen im Westen ausreichend Puffer gegenüber der nächsten Bestandsbebauung.</p> <p>Mit dem Schwester-Blanda-Haus besteht zudem am Göttfricker Weg ein Einzelgebäudekomplex mit einer höheren baulichen Ausnutzung, als die sonst vorherrschenden Einfamilienhäuser.</p> <p>Als weitere Festsetzung zur Regelung der Höhenentwicklung von Gebäuden wird in den Bebauungsplan zum Satzungsbeschluss eine Umformulierung der angesprochenen textlichen Festsetzung Nummer 2.2 in der Art vorgenommen, dass oberhalb des dritten Geschosses keine weiteren Geschosse (Nicht-Vollgeschosse/Dachgeschosse) zulässig sind.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>c) Die landesrechtliche Festsetzung Nr. 1, vierter Absatz, sieht vor, dass "die seitlichen Flächen zwischen Garagen und/oder Nebenanlagen sowie öffentlichen Verkehrsflächen oder der mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belasteten Flächen mit mindestens 1,0 m und max. 2,0 m hohen Heckenpflanzungen oder Sträuchern zu begrünen" sind.</p> <p>Nach der textlichen Festsetzung Nr. 5 sind Nebenanlagen in den Vorgärten "und in den übrigen straßenseitig zugewandten Flächen im Abstand von 3,0 m unzulässig".</p> <p>Diese Festsetzungen lassen nicht erkennen, wo die geforderten Hecken und Sträucher anzubringen sind. Gilt der Ausschluss von Nebenanlagen im Abstand von 3 m zur Straße auch für die Gartenbereiche von Eckgrundstücken? Falls ja, würde es keinen Sinn machen, auf einer Breite von mehr als 3 m Hecken oder Sträucher vorzuschreiben. Falls nein könnten Garagen und Nebenanlagen (außer im Vorgang) mit beliebigem Abstand zu einer seitlichen Verkehrsfläche errichtet werden, sie können etwa direkt an die Straße gebaut oder mit 10 m Abstand zur Straße errichtet werden. Auch dann wäre unklar, in welchen Fällen die geforderten Hecken und Sträucher anzupflanzen sind.</p>	<p>Die landesrechtliche Festsetzung Nummer 1, vierter Absatz, ist für die Fassung des Bebauungsplans zur Satzung entsprechend der folgenden Formulierung angepasst:</p> <p>"die seitlichen Flächen zwischen Garagen und öffentlichen Verkehrsflächen oder der mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belasteten Flächen sind auf einer Breite von mindestens 0,6 m durch mindestens 1,0 m und maximal 2,0 m hohe Heckenpflanzungen oder Sträucher zu begrünen".</p>
2	Öffentlichkeit 2	mit beiliegenden Vollmachten zeigen wir an, dass	siehe Stellungnahme der Verwaltung zum Schreiben mit der

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
	Schreiben vom 29.04.2020	<p>1. Öffentlichkeit 1 und</p> <p>2. Öffentlichkeit 2 uns mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen beauftragt haben.</p> <p>In Bezug auf die offengelegte 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 geben wir nachfolgende Stellungnahme ab. Zentrales Anliegen unserer Mandanten ist die Erschließung des Plangebietes, die bislang nur über den Göttfricker Weg vorgesehen ist, sowie der Erhalt des Baumbestandes im Bereich der festgesetzten öffentlichen Grünfläche. Darüber hinaus zeigen wir auf, dass der Bebauungsplan an weiteren Fehlern leidet.</p> <p>1. Erschließung Zwar sah auch schon der bisherige Bebauungsplan Nr. 37 vor, dass der südliche Teil des jetzigen Geltungsbereiches allein über eine Stichstraße vom Göttfricker Weg erschlossen wird. Der so erschlossene Bereich wird mit der 3. Änderung jedoch vergrößert, weil die den Geltungsbereich trennende Grünfläche/Wasserfläche um ca. 10-20 m nach Norden verschoben wird. Zudem wird das Maß der baulichen Nutzung in dem Gebiet erhöht, weil in den W A 3 und 5 erstmals eine dreigeschossige Bebauung zulässig werden soll.</p>	laufenden Nummer 1.

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Es ist ein städtebaulicher Missstand, wenn ein so großes Teilgebiet nur über eine einzige Zufahrt verfügt und der Verkehr sich erst ab der Kreuzung Göttfricker Weg/Südring in alle Richtungen verteilen kann. Vom Wendehammer in der Stichstraße bis zur Kreuzung Göttfricker Weg/Südring sind es rund 500 m, davon 300 m auf dem verkehrsberuhigten Göttfricker Weg. Es ist nicht auszuschließen, dass sich dort wegen eines Unfalls, eines Brandes, aufgrund von Straßenbauarbeiten, eines unzulässig geparkten Fahrzeugs o. ä. Zufahrtshindernisse ergeben, die dann nicht umfahren werden können.</p> <p>Hinzu kommt, dass der Göttfricker Weg nur als verkehrsberuhigter Bereich an den Südring angebunden ist und ausfahrende Fahrzeuge daher jedem anderen Verkehrsteilnehmer Vorrang gewähren müssen, etwa auch Linksabbiegern aus dem Dalmerweg. Es ist nicht zu erwarten, dass die rund 100 Fahrzeuge in der morgendlichen oder abendlichen Spitzenstunde reibungslos ausfahren können. Auch mittags zwischen 13:00 und 14:00 Uhr, wenn das Gymnasium, die Berufsschule und - unmittelbar gegenüber der Einmündung Göttfricker Weg - auch der AWO-Kindergarten schließen (dieser Fall ist im Verkehrsgutachten von November 2018 nicht untersucht worden) wird es dort erhebliche Probleme geben.</p>	

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Laut dem Vorschlag des Verkehrsgutachters, Seite 17, soll auch die Stichstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Im verkehrsberuhigten Bereich ist maximal Schrittgeschwindigkeit erlaubt, nach unterschiedlichen Urteilen max. 7 oder 10 km/h. Es ist wenig wahrscheinlich, dass sich Verkehrsteilnehmer auf einer Länge von 500 m (!) an eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung halten werden. Gefährdungen der Anwohner, etwa auch der Bewohner des Schwester-Blanda-Hauses, wären zu befürchten, wenn eine Geschwindigkeitsbegrenzung ausgewiesen ist, die tatsächlich nicht eingehalten wird.</p> <p>Es würde sich städtebaulich anbieten, die vorgesehene Stichstraße im südlichen Teil des Plangebietes nach Norden bis zu der Stichstraße zu verlängern, die vom Falkweg aus vorgesehen ist. Mit dem Rosenbaumweg würde dann schon nach rund 200 m eine Straße erreicht, die kein verkehrsberuhigter Bereich ist. Der Verkehr aus dem Plangebiet könnte dann über den Rosenbaumweg und die B 475 in südliche Richtung abfahren. Um beide Stichstraßen zu verbinden, müsste lediglich an einer Stelle der Grünzug/Bach überquert werden, entweder mit einer Brücke oder mit einer kurzen Verrohrung des Baches auf ca. 10m. Da in der Planung keine Wege entlang des Grünzuges vorgesehen sind, würde eine solche Querung des Grünzuges die dort neu entstehende Natur für die Anwohner, deren Grundstü-</p>	

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>cke nicht am Grünzug liegen, erst erlebbar machen. Angesichts der geringen Wassermengen in dem - derzeit wohl verrohrten - Gewässer, wäre eine Belassung der Verrohrung, gegebenenfalls ein Ersatz durch eine größer dimensionierte Verrohrung auf rund 10 m Länge, bautechnisch ohne größere Schwierigkeiten machbar.</p> <p>2. Baumbestand Grünfläche Die Planung sieht vor, dass ein Teil des bislang vorgesehenen Bolzplatzes für ein Regenrückhaltebecken in Anspruch genommen wird und eine "öffentliche Grünfläche" mit der Zweckbestimmung "Spielplatz/Spielwiese" im südlichen Anschluss daran neu entsteht. Im Kap. 6.1.8 findet sich zur Gestaltung der öffentlichen Grünfläche lediglich die Aussage: "Die vorhandene Grünfläche wird hiermit in verminderter Ausdehnung weiterhin Bestand haben und eine Fläche mit entsprechende Aufenthalts- und Erholungsfunktion darstellen." Ob dort wieder ein Bolzplatz entstehen soll und ob die dort derzeit vorhandenen Bäume erhalten oder beseitigt werden sollen, ergibt sich aus der Planung nicht.</p> <p>Die Bäume an dieser Stelle der Kreuzung von Göttfricker Weg mit dem Wanderweg am Ruenkolk sind ökologisch wertvoll und auch für die Abschirmung des neuen Baugebietes zu dem bereits vorhandenen Baugebiet an der Schubertstraße von Bedeutung. Auch wenn in Plangebieten nach § 13a BauGB keine Eingriffsausgleich erfor-</p>	

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>derlich ist, ist über vorgesehene Eingriffe in Natur und Landschaft doch im Rahmen der Abwägung zu entscheiden. Im Kap. 8.1 der B-Plan Begründung findet sich die Aussage, der Freiraum Rünenkolk und der bestehende, westlich an das Plangebiet anschließende Grünzug werde mit Umsetzung der Planung erhalten und eingebunden. Dies würde bedeuten, dass zumindest im Bereich des vorhandenen Baumbestandes kein Bolzplatz angelegt wird. Die Planung sollte diese Frage eindeutig beantworten und auch von der Möglichkeit Gebrauch machen, erhaltenswerte Bäume im Bebauungsplan als zu erhalten festzusetzen.</p> <p>Sollte dagegen ein Bolzplatz beabsichtigt sein, sollten zunächst die Lärmfragen näher untersucht werden. Der Bolzplatz würde an vorhandene Gebäude am Göttfricker Weg und an der Schubertstraße näher heranrücken. Es ist anzunehmen, dass schon der bisherige Bolzplatz die Grenzwerte der Sportanlagenlärmschutzverordnung nicht eingehalten hat. Er ist mit Metalltoren und mit Metallzäunen versehen. Entgegen der Ausweisung wird er im Sommer auch abends häufig von Jugendlichen mit entsprechendem Lärm genutzt. Schon in der Planung sollte daher überlegt und gutachterlich geprüft werden, ob ein Bolzplatz entsteht, mit welchen Einrichtungen er versehen werden soll, für welche Nutzer er freigegeben werden soll und wie die für den Lärmschutz</p>	

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>erforderlichen Nutzungsbeschränkungen sichergestellt werden können.</p> <p>3. Sonstige Festsetzungsfehler Der Bebauungsplan muss ohnehin aus anderen Gründen überarbeitet erneut offengelegt werden:</p> <p>a) Es ist nicht zulässig, in einem allgemeinen Wohngebiet "Schank und Speisewirtschaften" für ausnahmsweise zulässig zu erklären. Weder der in der textliche Festsetzung 1.1 angeführte § 1 Abs. 5 BauNVO noch die sonstigen Absätze des § 1 BauNVO lassen es zu, in einem allgemeinen Wohngebiet Nutzungen zuzulassen, die nach § 4 Abs. 2 und 3 BauNVO weder allgemein noch ausnahmsweise zulässig sind. Auch § 1 Abs. 9 BauNVO lässt es lediglich zu, Unterarten der in § 4 BauNVO genannten Nutzungen zum Gegenstand von Festsetzungen nach § 1 Abs. 5-8 BauNVO zu machen. Schank- und Speisewirtschaften werden zwar in § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO genannt. Das Tatbestandsmerkmal "die der Versorgung des Gebiets dienenden" erstreckt sich jedoch nicht nur auf "Läden", sondern auch auf die "Schank und Speisewirtschaften".</p> <p>Vgl. Vietmeier, in Bönker/Bischopink, BauNVO, 2. Aufl. (2018), § 4 Rn. 21 mit weiteren Nachweisen, etwa BVerwG, B. v. 3.9.1998 - 4 B 85.98, BRS 60 Nr. 67</p>	

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Gegenstand differenzierender Regelungen nach § 1 Abs. 4 - 9 BauNVO können daher nur "die der Versorgung des Gebiets dienenden Schank und Speisewirtschaften" sein. Mit der bislang vorgesehenen textlichen Festsetzung würden unzulässigerweise auch andere Schank und Speisewirtschaften ausnahmsweise zulässig.</p> <p>Da nicht anzunehmen ist, dass innerhalb eines solchen Wohngebietes (zumal ohne ausreichende Erschließung) eine Gastwirtschaft einerseits rentabel betrieben andererseits die Lärmrichtwerte gegenüber der Nachbarschaft einhalten kann, können die der Versorgung des Gebiets dienenden Schank- und Speisewirtschaften auch gleich ausgeschlossen werden.</p> <p>Der Bedarf an Gaststätten kann besser im Kerngebiet oder in Mischgebieten gedeckt werden.</p> <p>b) Die textliche Festsetzung 2.2 bestimmt: "In dem WA-Gebiet 3 und 5 sind Aufenthaltsräume oberhalb des dritten Geschosses unzulässig."</p> <p>Für eine solche Festsetzung fehlt eine Ermächtigungsgrundlage. Bei Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB ist die Gemeinde an die Festsetzungsmöglichkeit nach §§ 16-21 BauNVO gebunden.</p> <p>Vgl. Ernst-Zinkahn-Bielenberg, BauGB, § 9 Rn. 33</p> <p>Die §§ 16 - 21 BauNVO sehen eine solche Festsetzung nicht vor. Auch § 1 Abs. 7 BauNVO greift nicht, weil</p>	

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>"Aufenthaltsräume" keine Nutzungsart im Sinne der BauNVO ist.</p> <p>Es wird nicht verkannt, dass es städtebaulich an dieser Stelle sehr wohl angebracht ist, Aufenthaltsräume oberhalb des dritten Geschosses auszuschließen. Der Bebauungsplan Nr. 37 vom 1983 sah für die Flächen der jetzigen WA 3 und 5 bislang nur eine ein- bis zweigeschossige Bebauung vor. Dies entspricht auch weitgehend der Bebauung östlich und westlich des Plangebietes. Wenn der Bebauungsplan nun eine bis zu dreigeschossige Bebauung zulässt, ist es naheliegend, dass nicht zusätzlich noch Aufenthaltsräume mit entsprechenden Dachflächenfenstern, Gauben oder Loggien in einem vierten Geschoss errichtet werden dürfen. Dieses Anliegen müsste jedoch mit den Festsetzungsmöglichkeiten nach § 16-21 BauNVO durchgesetzt werden.</p> <p>Angesichts der in der Regel nur eingeschossigen Bebauung östlich des Änderungsbereiches schlagen wir vor, auf die Zulässigkeit eines 3. Vollgeschosses in den Plangebietes W A 3 und 5 ganz zu verzichten und lediglich Trauf- und Firsthöhen vorzusehen, die zwei normale Vollgeschosse und ein weiteres Geschoss unter geneigten Dachflächen erlauben, das dann aber rechnerisch ein drittes Vollgeschoss sein darf. Die Traufhöhe könnte etwa auf 5,60 - 5,80 m über Geländehöhe, die Dachneigung mit 45° und die Firsthöhe mit ca. 11 m</p>	

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>festgesetzt werden (allerdings umgerechnet auf die im Plan verwendeten Höhen NHN). Dadurch könnten dort, in den Plangebieten W A 3 und 5, Mehrfamilienhäuser mit einer Vielzahl von Wohneinheiten entstehen, ohne dass städtebauliche Spannungen zum benachbarten älteren Plangebiet begründet werden.</p> <p>c) Die landesrechtliche Festsetzung Nr. 1, vierter Absatz, sieht vor, dass "die seitlichen Flächen zwischen Garagen und/oder Nebenanlagen sowie öffentlichen Verkehrsflächen oder der mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belasteten Flächen mit mindestens 1,0 m und max. 2,0 m hohen Heckenpflanzungen oder Sträuchern zu begrünen" sind.</p> <p>Nach der textlichen Festsetzung Nr. 5 sind Nebenanlagen in den Vorgärten "und in den übrigen straßenseitig zugewandten Flächen im Abstand von 3,0 m unzulässig".</p> <p>Diese Festsetzungen lassen nicht erkennen, wo die geforderten Hecken und Sträucher anzubringen sind. Gilt der Ausschluss von Nebenanlagen im Abstand von 3 m zur Straße auch für die Gartenbereiche von Eckgrundstücken? Falls ja, würde es keinen Sinn machen, auf einer Breite von mehr als 3 m Hecken oder Sträucher vorzuschreiben. Falls nein könnten Garagen und Nebenanlagen (außer im Vorgang) mit beliebigem Abstand zu</p>	

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>einer seitlichen Verkehrsfläche errichtet werden, sie können etwa direkt an die Straße gebaut oder mit 10 m Abstand zur Straße errichtet werden. Auch dann wäre unklar, in welchen Fällen die geforderten Hecken und Sträucher anzupflanzen sind.</p>	
3	<p>Öffentlichkeit 3 Schreiben vom 25.03.2020</p>	<p>Im nördlichen Bereich des o. g. Bebauungsplans befindet sich der sogenannte Bebauungsbereich W A 5. Dieser Bebauungsbereich grenzt unmittelbar an unsere Grundstücke Flur 37, Flurstücke 184 und 185. Diese Flurstücke sind ebenfalls Baugrundstücke im B.-plan Nr. 37. Die 3. Änderung des o. g. B.-plans ermöglicht nun im Bereich WA 5 eine 3-geschossige Bebauung (nur Vollgeschoss!). Darüber hinaus sind die Baufenster in diesem Bereich so angelegt, dass die Bebauung im Bereich W A 5 mit einem Abstand von nur 3.0 m zu unserer Grundstücksgrenze errichtet werden kann und das sowohl an der Ost- als auch an der Südgrenze.</p>	<p>Die betroffenen Grundstücke der Einwender mit den Flurstücksnummern 184 und 185 liegen im Geltungsbereich des rechtskräftigen Ursprungsbebauungsplans Nr. 37 „Südring“. Dieser setzt für diese Grundstücke ein WR – Gebiet fest. Für beide Flurstücke wird fast gänzlich eine überbaubare Fläche durch Baugrenzen überlagert. Hiervon nicht betroffen sind lediglich die Mindestabstände zu den westlich angrenzenden öffentlichen Flächen und dem nördlich angrenzenden Grundstück Nummer 152. Für die Grundstücke 184 und 185 besteht aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplans die Möglichkeit zur Errichtung einer Bebauung in zweigeschossiger Bauweise mit geneigtem Dach, unter Einhaltung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,8. Die Grundstücke sind nicht Gegenstand der 3. Änderung des Bebauungsplans. Die Grundstücke sind derzeit nicht bebaut und werden gärtnerisch genutzt (unter anderem Streuobstwiese).</p> <p>Für die östlich angrenzenden Grundstücke sieht der Ursprungsbebauungsplan unter Berücksichtigung notwendiger Erschließungsflächen die gleiche bauliche Ausnutzung vor.</p> <p>Mit der 3. Änderung des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Wir als Eigentümer der Grundstücke Flur 37, Flurstücke 185 und 184 sehen darin eine äußerst starke Beeinträchtigung. Es ist davon auszugehen, dass, begünstigt durch die Neufassung des § 6 Abs. 5 der LBO NRW 2018, sowohl an der Ost- als auch an der Südgrenze unseres Grundstücks eine Bebauung mit nur 3,0 m Abstand er-</p>	<p>einer baulichen Nutzung der östlich an die Grundstücke des Einwenders anschließenden Flächen neu geordnet.</p> <p>Die Abgrenzung der überbaubaren Flächen wird für die benachbarten Flurstücke gegenüber der Grundstücksgrenze um 3,0 m zurückgenommen.</p> <p>Gegenüber dem Flurstück 184 wird die benachbarte Baugrenze in der Tiefe an der Nordseite um 7,0 m nach Süden gekürzt.</p> <p>Gegenüber dem Flurstück 185 wird die Baugrenze differenzierter festgesetzt. Während in dem Ursprungsbebauungsplan die Baugrenze über die gesamte Breite des Flurstücks 185 verlief, grenzt mit der 3. Änderung des Bebauungsplans im Norden die Schmalseite der festgesetzten Baugrenze in einer Tiefe von circa 10,0 m und in einem Abstand von 3,0 m an das Flurstück 184 an. In südlicher Richtung folgt in einem Abstand von 6,0 m eine weitere eigenständige überbaubare Fläche über einer Länge von 20,0 m. Bis zur südlichen Grenze des Flurstückes 185 verbleibt ein nicht überbaubarer Bereich von circa 5,0 m in dem lediglich Garagen und Stellplätze zulässig sind.</p> <p>Im Vergleich zu der an die östliche Seite der Flurstücke 184 und 185 über die gesamte Länge/Breite angrenzenden überbaubaren Grundstücksfläche, festgesetzt durch den Ursprungsbebauungsplan, wird die Abgrenzung der überbaubaren Flächen durch die 3. Änderung des Bebauungsplans zurückgenommen. So grenzen überbaubare Flächen über eine Länge von 40,0 m</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>richtet wird, deren Fußboden des höchstgelegenen Aufenthaltsraums ca. 8,50 m über dem umliegenden Gelände liegen wird.</p> <p>Bei der Brüstung einer, mit hoher Wahrscheinlichkeit, errichteten Dachterrasse würden mit nur 3,0 m Abstand zu unserer Grundstücksgrenze ca. 9,50 m hohe Wände errichtet, sowohl an der Ost- als auch an der Südseite. Ebenfalls mit hoher Wahrscheinlichkeit würde darüber hinaus noch ein zurückgesetztes Staffelgeschoss entstehen, so dass mit einer Gesamtgebäudehöhe von ca. 11,50 m bis 12,00 m zu rechnen ist.</p> <p>Es ist also davon auszugehen, dass mit nur 3,0 m Abstand vor unserer Grundstücksgrenze eine Bebauung mit geradezu bedrohlicher Höhe und immenser Schattenwirkung entsteht. Obschon diese Bauweise durch die LBO NRW 2018 gestattet wird, so bedeutet sie doch für unsere Flurstücke eine deutliche Minderung des Wohnwertes und somit auch eine merkantile Wertminderung.</p> <p>Der Bebauungsbereich WA 3 des o. g. B.-plans weist die gleichen Möglichkeiten aus. Hier wurde aber auf ausreichend große Abstände zu den Nachbargrundstücken geachtet, so dass die Vermarktungschancen ja nicht beeinträchtigt werden. Im Bereich WA 5 wurde der B.-plan</p>	<p>in einem Abstand von 3,0 m an die betroffenen Grundstücke an. Zuvor waren dies cirka 58,0 m, innerhalb derer natürlich auch der Grenzabstand gemäß Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 Nordrhein-Westfalen – BauO NRW 2018) einzuhalten ist.</p> <p>Die Gebäudehöhe der geplanten dreigeschossigen Bebauung wird über die Festsetzung der Geschossigkeit hinaus durch die maximale Gebäudehöhe begrenzt. Die Gebäudehöhe ist in Abhängigkeit der projektierten angrenzenden Verkehrsfläche mit einer Höhe von 10,5 m für die Baufelder festgesetzt (siehe Planzeichnung sowie textliche Festsetzung Nummer 2 des Bebauungsplans). Gebäude mit einer Gesamtgebäudehöhe von cirka 11,50 m –12,0 m Höhe entstehen daher nicht.</p> <p>Grundlage zur Beurteilung der Abstandflächen ist die BauO NRW 2018. Demnach betragen die Abstandflächen 0,4 H der Höhe der Gebäude, mindestens jedoch 3,0 m.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>aus unserer Sicht möglichst profitabel und ohne Rücksicht auf die Vermarktungsmöglichkeiten anderer gestaltet.</p> <p>Wir bitten deshalb dringend darum, den Bebauungsplan Nr. 37 im Bereich WAS zu korrigieren, sei es durch eine signifikante Vergrößerung der Grenzabstände oder durch eine Herabsetzung der Geschossanzahl.</p>	
4	<p>Öffentlichkeit 4 Schreiben vom 30.03.2020 (ohne Anlagen)</p>	<p>Hiermit zeigen wir an, dass uns Öffentlichkeit 4 mit der Wahrnehmung ihrer Interessen in Bezug auf ihr Grundstück, Gemarkung Beckum, Flur 37, Flurstücke 184 u. 185 beauftragt hat. Eine entsprechende Vollmacht kann auf Wunsch vorgelegt werden.</p> <p>Wie schon in einem getrennten Schreiben (...) an die Stadt Beckum geschildert wurde, geht von einer möglichen Bebauung im Rahmen des Bebauungsplans 37, 3. Änderung, im B.-plan-Bereich WA 5 eine unzumutbare Beeinträchtigung der o. g. Flurstücke aus. Zum Zweck der Verdeutlichung haben wir dieser Mail eine Skizze angehängt, die die Verschattung insbesondere des Flurstücks 185 verdeutlichen soll.</p> <p>Wie man leicht aus dieser Skizze erkennen kann, ist sogar eine Bebauung mit 2 Vollgeschossen über weite Teile des Jahres komplett verschattet. Im Falle eines möglichen Geschosswohnungsbaus auf dem Flurstück 185</p>	<p>Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zum Schreiben der laufenden Nummer 3 verwiesen.</p> <p>Zur Skizze: Das Flurstück 185 wurde mit 20,0 m bemessen, tatsächlich hat dieses eine Tiefe von ca. 37,0 m. Ein Gebäude auf dem Grundstück würde voraussichtlich zum Falkweg orientiert. Die beste-</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>wäre eine Erdgeschosswohnung, die über weite Teile des Jahres im Schatten liegt, kaum zu vermieten oder zu verkaufen. Eine 1 ½ -geschossige Bebauung oder gar ein Bungalow wären bei dieser Nachbarbebauung gar keine Option mehr. Am Einfallswinkel des Jahresmittels sieht man, dass ein Garten auf dem Flurstück 185 deutlich mehr als ein halbes Jahr vollständig im Schatten liegt.</p> <p>§ 15 BauNVO enthält allgemeine Voraussetzungen für die Zulässigkeit baulicher und sonstiger Anlagen hinsichtlich der Nutzungsart. Er ist insbesondere eine Ausprägung des Gedankens der Rücksichtnahme im Städtebaurecht. Am ehesten wird in einem Bebauungsplan bei seitlichen oder auch hinteren Baulinien oder Baugrenzen eine nachbarschützende Zielsetzung verfolgt. So können etwa Baulinien oder Baugrenzen, die einen größeren Grenzabstand ermöglichen sollen, etwa um das hinreichende Mindestmaß an Besonnung und Belichtung zu gewährleisten, nachbarschützende Wirkung entfalten und notwendige Wohnqualität sichern. Bei dem derzeitigen Planstand des betreffenden B.-Plans ist dies ganz offensichtlich nicht der Fall.</p> <p>Wir bitten Sie daher, als planende Gemeinde, dringend darum, die Planung des Bebauungsplans 37, 3. Änderung, im Bereich WA 5, im Sinne des Rücksichtnahmegebots des § 15 BauNVO in Verbindung mit dem § 9</p>	<p>hende Baugrenze erlaubt eine Errichtung in 3,0 m Abstand zur westlichen Grundstücksgrenze. Demnach ergibt sich ein anderer Abstand zum Flurstück 185.</p> <p>Mit einem möglichen westorientierten Garten wäre die Hauptfassade eines Gebäudes nach Westen orientiert, eine Verschattung durch geplante Gebäude im Bereich des WA 5 wäre nicht gegeben.</p> <p>In der Darstellung ist die Schemazeichnung des viergeschossigen Gebäudes zu hoch, dieses darf aufgrund der getroffenen textlichen Festsetzungen nur 10,5 m, nicht 12,0 m hoch sein.</p> <p>Generell ist eine Verschattung im Winter nicht auszuschließen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>BauGB dahingehend zu korrigieren, dass entweder die mögliche Geschossanzahl herabgesetzt wird und/oder die Mindestgrenzabstände der Bebauung signifikant vergrößert werden.</p>	
5	<p>Öffentlichkeit 5 Schreiben vom 29.04.2020</p>	<p>Mir und meiner Familie als Anlieger der Schubertstraße und des Göttricker Weges stellen sich einige Fragen, da der Göttricker Weg in Zukunft als Zufahrt für den südlichen Teil des neuen, geplanten Wohngebietes genutzt werden soll.</p> <p>Aktuell ist der Göttricker Weg für Verkehr bis zu 16t tatsächlichem Gewicht zugelassen und als „verkehrsberuhigter Bereich“ (Zeichen 325 StVO) ausgewiesen. Schon in den letzten Wochen, während der Erstellung und Gartengestaltung de zu letzt erstellten Wohnhauses am südlichen Teil des Göttricker Weges wurde der Göttricker Weg (wie selbstverständlich) durch Fahrzeuge mit einem höheren tatsächlichen Gewicht, als den aktuell erlaubten 16t befahren. Frage: Gab es hierfür eventuell eine entsprechende Ausnahmegenehmigung?</p> <p>Während der Erschließung des Baugebietes Pflaumenallee wurde der Bauverkehr durch ein Verbot vom LKW > 7,5t zur Schonung der Substanz des Göttricker Weg ferngehalten und entsprechend</p>	<p>Eine Beurteilung über die Befahrung und spezifische Nutzung der Straße Göttricker Weg ist nicht Regelungsgegenstand des Verfahrens.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>umgeleitet.</p> <p>Frage: Was ist für den Zeitraum der Bauphase der geplanten ca. 65 Wohneinheiten vorgesehen, um die Substanz der Straße zu sichern und dem entsprechend hohen Aufkommen an Baustellenverkehr Herr zu werden und die Anwohner vor Lärm zu schützen?</p> <p>Frage: Wer trägt die Kosten für die Reparatur oder ggfs. Sanierung der Straße und ggfs. Lärmschutzmaßnahmen?</p>	<p>Eine verlässliche Prognose über die Dauer und die Intensität des Baustellenverkehrs kann bei einer Angebotsplanung für individuell zu errichtende Einzel- und Mehrfamilienhäuser, wie im vorliegenden Fall, nicht abgegeben werden. Nach dem vorliegenden Kenntnisstand strebt der Investor einen zügigen Verkauf der Einzelgrundstücke an und wird auf der Grundlage eines öffentlich- rechtlichen Erschließungsvertrages mit der Stadt Beckum die Erschließung des Plangebietes im Rahmen der Vertragsfristen zeitnah vornehmen, so dass die Realisierung der individuellen Hochbaumaßnahmen ausschließlich von der Nachfragesituation am Grundstücksmarkt abhängig sein wird. Hier ist auf Grund des Bedarfes an individuellen Einzelbaugrundstücken nicht davon auszugehen, dass sich die Vermarktung und damit die Bauaktivitäten über viele Jahre oder gar Jahrzehnte hinziehen werden. Die durch die Planung möglichen 27 Einzel- und 7 Mehrfamilienhäuser in zwei- und dreigeschossiger Bauweise sind auch von der Anzahl und vom Umfang der Baumaßnahmen her überschaubar, so dass sich die zu erwartenden Bauaktivitäten einschließlich des Baustellenverkehrs ebenfalls in einem überschaubaren und üblichen Rahmen bewegen werden, die nicht mit unzumutbaren Beeinträchtigungen für die Nachbarschaft verbunden sind. Die mit den Baumaßnahmen üblicherweise einhergehenden Beeinträchtigungen werden somit als hinnehmbar bewertet.</p> <p>Baustellenverkehr entsteht in Folge des Planverfahrens zu-</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
			<p>nächst im Zusammenhang mit der Herstellung der Erschließung des Plangebietes. Diese erfolgt durch den Investor auf der Grundlage eines öffentlich- rechtlichen Erschließungsvertrages mit der Stadt Beckum. In diesem Vertrag wird geregelt, dass in diesem Zusammenhang festgestellte Schäden im Bereich der öffentlichen Zufahrtsstraßen auch durch den Investor wieder zu beseitigen sind. Weiterhin wird Baustellenverkehr in Folge der einzelnen individuellen Hausbaumaßnahmen stattfinden. Dies stellt eine übliche, im gesamten Stadtgebiet kontinuierlich und immer wieder stattfindende Belastung der öffentlichen Straßen dar und ist im vorliegenden Fall durch die Begrenzung auf insgesamt 34 mögliche Hauseinheiten überschaubar und es sind keine besonderen Schadenspotenziale zu erwarten. Hinsichtlich möglicher Schäden durch diesen Baustellenverkehr gilt hier jedoch auch das Verursacherprinzip, wenn der jeweilige Verursacher festgestellt werden kann. Treten Schäden auf, für die ein Verursacher nicht ermittelt werden kann, so sind diese im Rahmen der üblichen Straßenunterhaltungsmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger, in diesem Falle die Stadt Beckum zu beseitigen. Es ist in diesem Falle nicht möglich, dass Kosten für solche Schadensbeseitigungen zum Beispiel über das Kommunalabgabengesetz (KAG) durch die Stadt Beckum an die Anlieger weitergegeben werden können.</p> <p>Es ist grundsätzlich nicht auszuschließen, dass es während der Bauphase temporär zu erhöhten Beeinträchtigungen durch Staub- und Geräuscentwicklungen im Umfeld kommen kann. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens können hierzu aber</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>In der Begründung zur 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 „Südring“ ist unter 5.2.1 davon die Sprache, dass trotz der Einschätzung im Verkehrsgutachten, auch der Göttricker Weg als „verkehrsberuhigter Bereich“ (Zeichen 325 StVO) in der Lage wäre, das erhöhte Verkehrsaufkommen aufzunehmen, dieser in eine 30er Zone umgewandelt werden soll.</p> <p>Frage: Es ist die Formulierung „soll“ gewählt, heißt dieses es ist eine Option oder ist es bereits beschlossen?</p> <p>Frage: Wer trägt die Kosten für die Umbaumaßnahmen und gibt es eine Anliegerbeteiligung an den Kosten?</p> <p>Frage: Wer trägt die Kosten für die Umbaumaßnahmen und gibt es eine Anliegerbeteiligung an den Kosten?</p> <p>Frage: Ist die Ausführung des Ausbaus des Göttricker Weg in eine 30er Zone, wie in der Begründung in der Form wie für das neue Baugebiet beschrieben, geplant?</p>	<p>keine Regelungen getroffen werden, da es sich nicht um nachteilige Auswirkungen handelt, die originär und dauerhaft mit der künftig planungsrechtlich zulässigen Nutzung verbunden sind.</p> <p>Siehe hierzu Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1 der vorliegenden Abwägung.</p> <p>Die Kosten trägt der Investor in Abstimmung mit der Stadt Beckum. Eine Kostenbeteiligung mit den Anliegern ist nicht vorgesehen.</p> <p>Siehe oben.</p> <p>Gemäß der Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplans durch den Rat der Stadt Beckum in seiner Sitzung am 10.04.2019 wird wegen der Gewährleistung einer erhöhten Verkehrssicherheit ein Ausbau neuer Erschließungen generell als Tempo – 30 – Zone vorgesehen. Ein entsprechender Ausbau er-</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Frage: Wurde andere Zuwegungen zu dem Baugebiet in Erwägung gezogen und wenn ja welche? Z.B direkt zum Mühlenweg (L822) angrenzend an das bestehende Baugebiet „Rosenbaumweg/Leisnerweg“ oder über die südliche Verlängerung des Göttricker Weg, mit Abbindung ab der Einmündung Händelweg zum nördlichen Göttricker Weg?</p> <p>Frage: Wie und in welcher Form ist die Ausgestaltung und Einordnung der weiteren, angrenzenden Straßen, wie z. B. der Händelweg geplant?</p> <p>In dem Verkehrsgutachten wird folgende Aussage getroffen: Nach aktuellen Erkenntnissen (vgl. Kesting et al., 2015) ist offensichtlich viel mehr die Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs als dessen Länge ursächlich</p>	<p>folgte bereits auch in dem benachbarten Neubaugebiet „Pflaumenallee“. Aus diesem Grund soll auch der Abschnitt des Göttricker Weges vom Kreuzungspunkt mit dem Südring bis zur Abzweigung in das neue Baugebiet perspektivisch als Tempo – 30 – Zone umgebaut werden. Die Anforderungen für die Widmung als Tempo – 30 – Zone sollen mit angemessenen Umbaumaßnahmen erreicht werden. Eine Festlegung des Aufwandes wird im städtebaulichen Vertrag zwischen Investor und der Stadt Beckum festgelegt. Die Erschließung des Neubaugebiets ist ebenfalls als Tempo – 30 – Zone geplant.</p> <p>Die äußere Erschließung des Plangebietes ist über das umgebende Straßennetz (Göttricker Weg/ Südring und Falkweg/ Rosenbaumweg) sichergestellt. Von dem Göttricker Weg führt die Hauptzufahrt in das südliche Teilgebiet, von dem Falkweg in den nördlichen Teilbereich des Wohngebietes.</p> <p>Der Händelweg ist nicht Bestandteil des vorliegenden Bauleitplanverfahrens.</p> <p>Prognosen und sonstige Einschätzungen der Umwidmung des Göttricker Weg in eine Tempo – 30 – Zone liegen generell und zu dem konkreten Fall nicht vor.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>für das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer. Nach meinem Kenntnisstand haben längerfristige Geschwindigkeitsmessung in der Vergangenheit das Ergebnis gebracht, dass mehr als die Hälfte der Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten mit weit als 30 km/h, bei erlaubter „Schrittgeschwindigkeit“, den Göttricker Weg befahren haben, und das bei der aktuellen baulichen Ausgestaltung als „verkehrsberuhigter Bereich“. Frage: Gibt es Prognosen, Hochrechnungen oder Einschätzungen, wie stark sich die bauliche Umgestaltung in eine 30er Zone auf die zu erwartenden Geschwindigkeiten auswirkt, da laut Gutachten die bauliche Gestaltung einer Straße ursächlich für das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer ist.</p>	
6	<p>Öffentlichkeit 6 Mail vom 02.06.2020</p>	<p>Bezugnehmend auf das von uns am 19. 5. 2020 mit Herrn Waldmüller geführte Abstimmungsgespräch, möchten wir noch einmal ergänzend (...) folgendes mitteilen:</p> <p>Übereinstimmend mit Herrn Waldmüller ist nun doch festzustellen, dass der Bebauungsplan 37, „Südring“ in seiner bisherigen Fassung in der Tat nur eine 2-geschossige Bebauung zulässt. Bei 2-geschossigen Gebäuden ist maximal ein Drempele von 30 cm Höhe gemäß §103 (1) Nr. 1 der BauO NW zulässig. Staffelgeschosse, auch die, die keine Vollgeschosse sind, sind also nicht zulässig. Daher ist die Gebäudehöhe unter wirtschaftlichen Aspekten auf eine Traufhöhe von ca. 7m</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der Ursprungsbebauungsplan setzt für die betroffenen Grundstücke eine maximal zweigeschossige Bebauung fest. Zur Definition eines Drempeles führt das OVG Nordrhein-Westfalen aus:</p> <p><i>„Ein Drempele (auch Kniestock) ist ein konstruktiver Bauteil des Dachgeschosses, der durch Höherführung auch der traufseitigen Umfassungswände über die Decke des obersten Geschosses, das</i></p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>begrenzt. Dächer haben eine Dachneigung von maximal 30°.</p>	<p><i>unterhalb des Dachraums liegt, entsteht und der Vergrößerung des Dachgeschosses dient.</i></p> <p><i>Für die Frage, ob das Dachgeschoss (Geschoss mit geneigten Dachflächen) eines Hauses einen Drempel aufweist, ist unerheblich, ob dieses Dachgeschoss nach der jeweils einschlägigen landesrechtlichen Legaldefinition (hier: § 2 Abs. 5 Satz 3 BauO NRW) als Vollgeschoss zu qualifizieren ist oder nicht. [...]</i></p> <p><i>Der Begriff "Drempel" ist allerdings weder in der BauO NRW noch im Bebauungsplan näher definiert. Die auf § 86 BauO NRW i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB gestützten, in den Bebauungsplan aufgenommenen gestalterischen Festsetzungen gehen damit ersichtlich von dem Verständnis dieses Begriffes aus, wie es in der Fachwelt - namentlich der Architektur - allgemein anerkannt ist. Insoweit ist den Antragstellern zuzugestehen, dass die verschiedenen nicht stets wortidentischen Umschreibungen dieses Begriffes zu Missdeutungen Anlass geben können. Gemeinsam ist den Umschreibungen stets, dass es sich bei einem Drempel, häufig auch "Kniestock" genannt, um eine höhenmäßige Verlängerung der Außenwand handelt, auf der die Dachkonstruktion ruht. Hiernach wird ein Drempel oder Kniestock dann gebaut, wenn das Tragwerk des Daches nicht unmittelbar auf der darunter liegenden Geschossdecke ruht, sondern wenn über der Geschossdecke die Außenwand - zumeist um mehrere Lagen Steine - aufgemauert wird und die Dachkonstruktion auf dieser Aufmauerung ruht. (vgl. Bild unter www.pro-future-massivhaus.de/kniestock.htm)</i></p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
			<p><i>Die Anlage eines Drempels oder Kniestocks ist damit ein architektonisches Mittel, um die Nutzbarkeit des Raumes (Dachgeschoss) zu verbessern, der sich unterhalb der Schrägen eines Daches befindet. Dies kommt etwa in folgender Umschreibung des Drempels (bzw. Kniestocks) in der Rechtsprechung zum Ausdruck:</i></p> <p><i>"Man versteht darunter herkömmlicherweise einen konstruktiven Bauteil des Dachgeschosses, der durch Höherführung auch der traufseitigen Umfassungswände über die Decke des obersten Geschosses entsteht und der Vergrößerung des Dachgeschosses dient."</i></p> <p><i>So wörtlich: VGH Bad. -Württ., Urteil vom 15.2.1984 - 3 S 1279/83 - BRS 42 Nr. 114 (S. 273).</i></p> <p><i>Der Sache nach nichts anderes ergibt sich aus der von den Antragstellern bereits im erstinstanzlichen Verfahren vorgelegten Definition, die im Internet unter www.architekturlexikon.de/lexikon/drempel.htm zu finden ist:</i></p> <p><i>"Der Drempel ist die senkrechte Wand zwischen der lastaufnehmenden Dachkonstruktion und der obersten Geschossdecke, also die Verlängerung der Hausaußenwand nach oben unter das Dach. Je höher diese Wand ist, desto mehr Platz bietet das Dachgeschoß zum aufrechten Gehen und umso komfortabler wird die Wohnung. Da der Drempel in etwa kniehoch ist, wird er auch Kniestock genannt."</i></p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
			<p><i>Beiden Umschreibungen gemeinsam ist eine Unschärfe, die zu Missdeutungen Anlass geben kann. Wenn in ihnen vom "obersten Geschoss" bzw. der "obersten Geschossdecke" die Rede ist, ist damit nicht etwa das oberste Geschoss des gesamten Gebäudes gemeint, das sich bei Häusern mit geneigtem Dach regelmäßig erst im Dachraum befindet und Dachschrägen aufweist. Gemeint ist vielmehr das oberste der Geschosse, die nicht im Dachraum selbst liegen und damit keine Dachschrägen aufweisen. Dies folgt auch daraus, dass in beiden Definitionen unterschieden wird zwischen dem "obersten Geschoss" bzw. "der obersten Geschossdecke" einerseits und dem - zwangsläufig darüber liegenden - Dachgeschoss andererseits. Die beiden genannten Umschreibungen sind daher dahin zu ergänzen, dass hinter die Worte "des obersten Geschosses" bzw. "der obersten Geschossdecke" jeweils die Worte "unterhalb des Dachraums" zu setzen sind, um zu verdeutlichen, dass ein Drempel stets dann vorliegt, wenn die Außenwände des betreffenden Geschosses nicht allseits in voller Höhe senkrecht sind, sondern an den Traufseiten über höhenmäßig verkürzten Außenwänden Dachschrägen aufweisen. " (Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen Beschluss verkündet am 18.01.2005 Aktenzeichen: 7 B 2751/04)</i></p> <p>Ob ein zurückspringendes Staffelgeschoss von der zitierten Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 37 betroffen ist, ist demnach nicht geklärt. Sicherlich ist ein Staffelgeschoss, welches ein Vollgeschoss wäre aufgrund der Festsetzung der maximalen Geschossigkeit nicht zulässig.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Entsprechend der 3. Änderung des B.-plans 37 wird im Bereich WA 5 eine Bebauung mit einer Attikahöhe von ca. 10,50 m gestattet. Darüber hinaus werden Dachaufbauten ermöglicht, die keine Aufenthaltsräume i. S. des §2 Abs. 7 LBO NRW enthalten dürfen.</p> <p>Somit ist mit einer Gebäudehöhe von ca. 14,00 m zu rechnen.</p> <p>Ohne Abstandsflächenberechnungen anstellen zu müssen, ist die Diskrepanz zwischen den beiden Bereichen des B.-plans doch ganz offensichtlich. Auch die Beschattungswirkung, die diese Bebauung entlang der Ost- und der Südseite zu den Flurstücken 184 und 185 auslöst, ist enorm.</p> <p>Wir unterstützen grundsätzlich eine bauliche Verdichtung des Stadtraums. Aber hier geschieht dies deutlich zum, nicht zuletzt merkantilen, Nachteil der Grundstücke (...) und wir sehen das Rücksichtnahmegebot der BauNVO empfindlich gestört. Darüber hinaus sehen wir auch gar keine Notwendigkeit, die Verdichtung und die damit verbundene Profitabilität derart zu Ungunsten der Nachbarschaft zu betreiben. Erhöhte Grenzabstände zum Beispiel, ließen sich innerhalb des neuen Plangebietes, insbesondere in der großzügigen öffentlichen Grünfläche, leicht korrigieren.</p>	<p>Bei einer möglichen Erhöhung eines zweigeschossigen Gebäudes durch ein Staffelgeschoss, welches kein Vollgeschoss ist, wäre folglich auch eine Höhe, größer 7,0 m denkbar.</p> <p>In der 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 wird zur Regelung des Maßes der baulichen Nutzung in dem betroffenen Baugebiet WA 5 die Geschossigkeit auf drei Vollgeschosse begrenzt. Weiterhin erfolgt durch textliche Festsetzung eine Höhenbegrenzung der Gebäude insgesamt auf eine Höhe von 124,50 m über NHN. Mit dieser Höhenbegrenzung ist die Errichtung eines Gebäudes mit einer Höhe von 10,5 m in Bezug auf die projektierte angrenzende Erschließungsfläche möglich. Eine weitere Erhöhung, wie dargestellt, über die begrenzende Höhenfestsetzung hinaus ist nicht zulässig. Die Festsetzung Nummer 2.2 wurde dahingehend geändert, dass sie sich nicht nur auf Aufenthaltsräume oberhalb eines dritten Geschosses beschränkt. Auch für diese gilt die Höhenbegrenzung des Gebäudes von 10,5 m. Eine Gebäudehöhe in einer genannten Höhe von 14,0 m ist daher ausgeschlossen.</p> <p>Zu den Abständen und potenziellen Verschattungen vergleiche Stellungnahme der Verwaltung zum Punkt Nummer 4.</p>

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		Wir appellieren also noch einmal dringend, die neue Bauleitplanung in dem von uns geschilderten Sinne zu korrigieren.	

atelier stadt & haus, Gesellschaft für Stadt- und Bauleitplanung

in Abstimmung

mit der Stadt Beckum – FD Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung
Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Absatz 3 BauGB
Erneute Offenlage vom 10.07.2020 bis 10.08.2020

01.02.2021

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
-------------	------------------------------	----------------	---

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Anregungen aus der Öffentlichkeit eingegangen sind.

atelier stadt & haus, Gesellschaft für Stadt- und Bauleitplanung

in Abstimmung

mit der Stadt Beckum – FD Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung
Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 BauGB
Erneute Offenlage vom 04.01.2021 bis 18.01.2021

01.02.2021

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
7	<p>Öffentlichkeit 7 Mail vom 17.01.2021</p>	<p>Der Bebauungsplan Nr. 37 "Südring", 3. Änderung befindet sich noch bis einschließlich Montag, den 18.1.2021, in der öffentlichen Auslegung. Es wird darauf hingewiesen, dass sich Stellungnahmen nur auf die geänderten Inhalte beziehen sollen.</p> <p>Am 15.12.2020 befand sich auf der Internetseite der Stadt Beckum eine Aufstellung von insgesamt drei Änderungen. Diese Aufstellung wurde in der Zwischenzeit von dieser Seite entfernt. Trotzdem möchten wir noch einmal zu Punkt 1 dieser Änderungen Stellung nehmen. Dieser bezieht sich auf die Wohnbereiche WA3 und WA5. Entgegen der textlichen Festsetzung des Bebauungsplans unter 2.2, die ausschließlich Aufenthaltsräume oberhalb des 3. Geschosses untersagt, wurden gemäß dieser Änderung sämtliche Aufbauten oberhalb des 3. Geschosses untersagt.</p> <p>Gerne hätten wir gewusst, warum man diese Änderungen von der Internetseite entfernt und somit der Veröffentlichung entzogen hat. Da bis zum Ende des letzten Jahres die oben angesprochene Änderung des B.-Plans 37 noch durch die Stadt Beckum auf ihrer Internetseite veröffentlicht wurde, möchten wir, als von der Familie bevollmächtigtes Architekturbüro, gern die Gelegenheit</p>	<p>Im Zuge der erneuten öffentlichen Auslegung vom 10.07.2020 bis 10.08.2020 wurde die textliche Festsetzung Nummer 2.2 geändert um die Höhenentwicklung möglicher Gebäude weiter zu beschränken. Die Formulierung wurde wie folgt vorgenommen:</p> <p>„In den Baugebieten WA 3 und WA 5 sind über die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse hinaus keine weiteren Geschosse (wie Nicht-Vollgeschosse / Dachgeschosse) zulässig.“</p> <p>Als weitere zu berücksichtigende Reglementierung sind für die Baugebiete Höhenbeschränkungen in Form von maximalen Gebäudehöhen festgesetzt. Diese liegen im WA 5 bei 124,5 m über Normalhöhennull (NHN). Mit dieser maximalen Höhe können Gebäude errichtet werden die eine Höhe von circa 10,5 m aufweisen. Gebäude mit einer Höhe von 14,0 m sind daher nicht zulässig.</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung
Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 BauGB
Erneute Offenlage vom 04.01.2021 bis 18.01.2021

01.02.2021

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
----------	------------------------------	----------------	---

		<p>zur Stellungnahme nutzen:</p> <p>Im Zuge der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan Nr. 37 „Südring“, 3. Änderung hatte (...) bereits mit ihrem Schreiben vom 26.3.2020 Bedenken gegen partielle Festsetzungen des o. g. B.-plans geäußert. In unserer Mail vom 30.3.2020 haben wir, als bevollmächtigtes Architekturbüro, die Befürchtung der Familie geteilt. Die Festsetzungen des neuen B.-plans 37 im Teilbereich WA5 führen zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der unmittelbaren Nachbarschaft i. S. des Rücksichtnahmegebots nach § 15 der BauNVO.</p> <p>Auf dem Grundstück der Familie ist es vorgesehen, die Flurstücke 184, 185 und 1154 zusammenzufassen und in vier, für heutige Verhältnisse marktübliche Wohnbaugrundstücke aufzuteilen, die jeweils Größen zwischen 450m² und 550m² haben sollen. Eine Zeichnung dieser Aufteilung liegt als Lageplan der beigefügten Besonnungsuntersuchung zu Grunde. Die von der Stadt Beckum angestrebte Bebauung im Bereich WA5 hat eine Höhenbegrenzung zwischen Geländeniveau und Attika von ca. 10,50m. Nach augenblicklichem Stand sind darüber hinaus Aufbauten die keine Aufenthaltsräume sind gestattet, so dass teilweise von einer Gebäudehöhe von</p>	
--	--	---	--

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung
Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 BauGB
Erneute Offenlage vom 04.01.2021 bis 18.01.2021

01.02.2021

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>bis zu 14m ausgegangen werden muss.</p> <p>Unsere Besonnungsuntersuchung geht erst einmal von einer Höhe von 10,50m aus. Sie stellt in fünf Schritten den Tageslichtverlauf am 1. November dar. Wie deutlich zu sehen ist, bekommt bereits am 1. November eines jeden Jahres das an der Süd-Ostecke gelegene Grundstück zu keiner Zeit des Tages Sonnenlicht. Dieser Zustand verbessert sich erst wieder am 20. Februar. Das bedeutet, für deutlich mehr als ein Viertel des Jahres liegt das betreffende Grundstück komplett im Schatten.</p> <p>Wie wir bereits in früher angefertigten Skizzen darzustellen versucht haben, betrifft dies nicht nur die Grundstücksfläche, sondern logischerweise auch die darauf stehende Bebauung. Für über ein Vierteljahr bekommen sämtliche Räume eines zweigeschossigen Wohnhauses keinerlei direktes Sonnenlicht, so als hätte das Haus lediglich Nordfenster. Man muss heutzutage keinem mehr erklären, dass der Sonneneinfall großen Einfluss auf das Wohlbefinden der Menschen hat. Gemäß §47 Abs. 2 BauO NRW sind Wohnungen mit reiner Nordlage aller Wohn- und Schlafräume unzulässig.</p> <p>Was bei dem Grundstück an der Süd-Ostecke für die</p>	<p>Hinsichtlich der Besonnungsstudie ist folgendes anzumerken:</p> <p>Die in der Studie dargestellten Kubaturen auf den überbaubaren Flächen des Bebauungsplans nutzen die gesamten Baugrenzen aus. Sie sind damit bis auf 3,0 m an die Grundstücksgrenze unter Ausnutzung der maximalen Gebäudehöhe von 10,5 m herangerückt. Unter der Berücksichtigung von rechtlich erforderlichen Abstandflächen kann die dargestellte Kubatur jedoch nicht bis 3,0 m an die Grundstücksgrenze heranrücken. Mit einer Höhe von 10,5 m ist ein Abstand von mindestens 4,2 m zur Grundstücksgrenze einzuhalten.</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung
Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 BauGB
Erneute Offenlage vom 04.01.2021 bis 18.01.2021

01.02.2021

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Gesamtfläche gilt, gilt bei dem Grundstück an der Süd-Westecke des-Areals für die östliche Hälfte, auf der normalerweise ein Wohngebäude platziert würde, um den Garten nach Süd-Westen auszurichten. Auch hier bekommt das gesamte Haus gerade in der dunklen Winterzeit keinerlei direktes Sonnenlicht.</p> <p>Wohlgemerkt bezieht sich diese Untersuchung auf die Gebäudehöhe von 10,50m, die nach unserer ersten Intervention als bindend festgeschrieben werden sollte. Sollte die Stadt Beckum die darüber hinausragenden Dachaufbauten gestatten, dehnt sich dieser Zustand natürlich sowohl zeitlich als auch flächenmäßig – bis auf die Fläche der weiteren Grundstücke - aus.</p> <p>Ein Grundstück, dass in seiner gesamten Ausdehnung über mehr als ein Vierteljahr komplett beschattet wird und dessen Wohngebäude über den selben Zeitraum – gerade in den Wintermonaten – keinerlei direktes Sonnenlicht bekommen, ist nach unserer Auffassung nicht nur nahezu unverkäuflich, es erfüllt über einen nicht unerheblichen Zeitraum des Jahres noch nicht einmal die Forderungen der BauO NRW.</p> <p>Auch die Literatur zur Wertermittlung von Grundstücken</p>	<p>In der Bekanntmachung vom 22.12.2020 zur erneuten Be-</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung
Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 BauGB
Erneute Offenlage vom 04.01.2021 bis 18.01.2021

01.02.2021

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>sieht in dem Entzug der Besonnung insbesondere in Wohngebieten einen bedeutenden wertmindernden Faktor. (siehe hierzu: Wolfgang Kleiber, „Marktwertermittlung nach der Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV).</p> <p>Auch wenn die Bebauung im Bereich WA5 aufgrund des §6 BauO NRW zunächst zulässig erscheinen mag, so ist im Sinne des §15 der BauNVO folgendes zu beachten:</p> <p>„Eine bauliche oder sonstige im Baugebiet allgemein zulässige oder ausnahmsweise zulässige Anlage ist auch dann im Einzelfall unzulässig, wenn sie ihrem Umfang nach der Eigenart des Baugebiets widerspricht. Dies ist der Fall, wenn sie gemessen an ihrer Größe gegenüber der konkreten Umgebung aus dem Rahmen fällt und deshalb nach den hierfür geltenden Maßstäben rücksichtslos wirkt. Dies kann durch die bautechnische Dimensionierung des Baukörpers gegeben sein, kann aber auch etwa mit den durch eine funktionsgerechte Nutzung der Anlage notwendigerweise einhergehenden Folgewirkungen, z.B. im Hinblick auf einen verstärkten Zu- und Abgangsverkehr, zusammenhängen.“ (siehe König/Roeser/Stock §15 Rn. 20; Fickert/Fieseler §15 Rn. 10.2; PdK-Bund/Stange BauNVO §15 Rn. 26).</p>	<p>teiligung wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Sachverhalten eingebracht werden können. Hinsichtlich der sonstigen Inhalte wird auf Stellungnahme der Verwaltung zur öffentlichen Auslegung verwiesen.</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung
Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 BauGB
Erneute Offenlage vom 04.01.2021 bis 18.01.2021

01.02.2021

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
----------	------------------------------	----------------	---

		<p>„Maßgeblich für die Beurteilung nach §15 Abs. 1 S. 1 ist nicht die Einhaltung der Festsetzung im Bebauungsplan über das Maß der baulichen Nutzung; diese sind nicht Prüfungsgegenstand des § 15 Abs. 1. Vielmehr ist hier entscheidend, ob im Einzelfall Quantität in Qualität umschlagen kann, dass also die Größe einer baulichen Anlage die Art der Nutzung erfassen kann (BverwG Urt. v. 16.3.1995 – 4C 3.94, NvwZ 1995, 899f.).</p> <p>Wie aus unseren Ausführungen und insbesondere aus dem o. g. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts hervorgeht, ist die geplante Bebauung im Bereich WA5 des B.-Plans 37 „Südring“ sowohl aufgrund ihrer Größe als auch ihrer Grenznähe in Bezug auf die unmittelbare Umgebung eindeutig unzulässig. Es ist auch völlig unverständlich, aus welchem Grund die Bebauung im Bereich WA5 mit nur 3m Grenzabstand geplant wurde. Es wäre ein leichtes den Grenzabstand zu vergrößern, vor allem in Südrichtung, zu Ungunsten des sehr breit angelegten Grünzuges.</p> <p>Wir fordern Sie daher auf, im Sinne des Nachbarschutzes und des Bürgerwohls und nicht zugunsten von Immobilien-Investoren die o. a. Festsetzungen zu korrigie-</p>	
--	--	---	--

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung
Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 4a Abs. 3 BauGB
Erneute Offenlage vom 04.01.2021 bis 18.01.2021

01.02.2021

Ifd. Nr.	Bürger(in)/ Einwender(in)	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>ren und die Bebauung im Bereich WA5 auf zwei Geschosse zu reduzieren oder den Grenzabstand zu den Flurstücken 184 und 185 signifikant zu vergrößern. Rechtssystematisch findet der §15 BauNVO in erster Linie Anwendung in Genehmigungs- Zustimmung- und Anzeigeverfahren. Trotzdem halten wir es für ratsam, diese Korrektur bereits im Zuge der Bauleitplanung vorzunehmen, damit spätere Genehmigungsverfahren geordnet ablaufen können.</p>	

atelier stadt & haus, Gesellschaft für Stadt- und Bauleitplanung

in Abstimmung

mit der Stadt Beckum – FD Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

TOP Ö 10
 Belauungsplan Nr. 17, Südhang Göttricker Weg, 3. Änderung
 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB
 Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

19.05.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
1	Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstellen Gütersloh / Münster / Warendorf Stellungnahme vom 02.03.2020	Die Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen bringt als Träger öffentlicher Belange - Landwirtschaft - zu der Planung keine Anregungen oder Bedenken vor.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
2	Westnetz GmbH – Münster Stellungnahme vom 02.03.2020	Zu diesem Entwurf teilen wir Ihnen mit, dass innerhalb des im Plan gekennzeichneten Bereiches weder Gas- oder Stromversorgungsleitungen des Transportnetzes noch des Verteilnetzes der innogy Netze Deutschland GmbH verlaufen und die Legung von Versorgungsleitungen in absehbarer Zeit nicht vorgesehen ist. Gegen den Entwurf werden keine Bedenken und Anregungen geäußert.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
3	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 03.03.2020	Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr nicht berührt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
4	<p>PLEdoc GmbH Schreiben vom 14.03.2016 (ohne Anlagen)</p>	<p>Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Open Grid Europe GmbH, Essen 2. Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen 3. Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg 4. Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen 5. Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen 6. Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund 7. Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen 8. GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) 9. Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt 	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
		<p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsver-</p>	<p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt vollständig innerhalb des von der PLEdoc GmbH dargestellten</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>läufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p>Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p>	<p>räumlichen Ausdehnungsbereichs.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Eine Erweiterung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes oder eine Ausdehnung des Arbeitsraumes über die dargestellten Grenzen hinaus ist nicht geplant. Die Ausführungsplanung hinsichtlich des zukünftigen Arbeitsraumes ist allerdings nicht Gegenstand eines Bebauungsplanverfahrens.</p>
5	<p>Wasserversorgung Beckum GmbH Stellungnahme vom 04.03.2020 (ohne Anlagen)</p>	<p>Vielen Dank für die Unterlagen zu dem Gebiet. Beide Teilgebiete können erschlossen werden. Da es sich um Stichstraßen handelt, wird die innere Erschließung mit Trinkwasser entsprechend klein dimensioniert nach dem Regelwerk des DVGW. Die Löschwasserbereitstellung erfolgt für das nördliche Gebiet über bestehenden Hydranten im Rosenbaumweg bzw. am Südring im Umkreis von 300 m. Im Südgebiet wäre bei einer Stichleitung eine Löschwassermenge von bis zu 48 cbm/h an einen mittleren Verbrauchstag zu erzielen. Im Kreuzungsbereich Göttfricker Weg/ Einfahrt zum Planungsgebiet wären Löschwassermengen bis zu 98 cbm/h erzielbar.</p> <p>Es wäre allerdings wünschenswert eine Verbindungstrasse aus dem südlichen Teilgebiet in westlicher Richtung über den dargestellten Fußweg zum Falkweg zu-</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Mit der dargestellten Wasserbereitstellung kann eine ausreichende Versorgung gesichert werden.</p> <p>Eine zusätzliche Verbindungstrasse ist mit der dargestellten Versorgung nicht notwendig. Sollte dennoch eine zusätzliche Anbindung des Plangebietes vom Falkweg erfol-</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		sätzlich zu erhalten.	gen, ist eine Abstimmung hierzu im Rahmen der Ausbauplanung möglich.
6	<p>Bezirksregierung Arnsberg Abteilung 6 Bergbau und Energie Stellungnahme vom 09.03.2020</p>	<p>Zu den bergbaulichen Verhältnissen im Planungsraum erhalten Sie folgende Hinweise:</p> <p>Das o. a. Bebauungsplangebiet befindet sich außerhalb verliehener Bergbauberechtigungen. Steinkohlefelder sind hier nicht verliehen.</p> <p>In den hier vorliegenden Unterlagen (Grubenbildern) ist im Bereich des Bebauungsplanes Altbergbau (Strontianitbergbau) nicht dokumentiert. Der nächstgelegene hier dokumentierte Grubenbau ist ein ca. 14 m tiefer Strontianitschacht ca. 100 m östlich der Bebauungsplanfläche. Ein Übersichtskartenwerk weist die Strontianitlagerstätte bis an die östliche Bebauungsplangrenze aus. Ob die Lagerstätte (und somit möglicher -allerdings- hier nicht dokumentierter Strontianitbergbau) bis in den Planungsraum reicht kann von hier nicht beurteilt werden.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Den Planunterlagen liegen keine konkreten Grubenbilder und Nachweise für einen Strontianitbergbau innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans zu Grunde. Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Beckum ist östlich an das Plangebiet angrenzend eine Fläche als Bereich des ehemaligen oberflächennahen Strontianitabbaus dargestellt. Die Darstellung im Flächennutzungsplan stimmt mit der Aussage der Bezirksregierung Arnsberg überein.</p> <p>Allerdings ist in dem für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 Südring 3. Änderung zugrunde liegenden rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 37 „Südring“ eine Darstellung eines Bereichs des ehemaligen oberflächennahen Strontianit-Abbaus nachrichtlich innerhalb des Plangebietes übernommen worden. In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 37 wird hierzu ausgeführt:</p> <p><i>„Der Flächennutzungsplan der Stadt Beckum stellt im Planbereich Nr. 37 eine Fläche dar, die ein verliehenes Steinkohlefeld darstellt bzw. einen Bereich des ehem. oberflächen-</i></p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Ich empfehle Ihnen diesbezüglich, soweit nicht bereits geschehen, den Geologischen Dienst NRW - Landesbetrieb, De-Greiff-Straße 195 in 47803 Krefeld, um Stellungnahme zu bitten.</p>	<p><i>nahen Strontianitabbaus. Diese Darstellung wird im Bebauungsplan Nr. 37 übernommen. Die Standorte werden aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Nähere Angaben über Tiefen, Querschnitte oder Verfüllung können vom Bergamt Hamm nicht gemacht werden. Da keine genauen Angaben zur Lage gemacht werden können, ist mit Antreffen von Schächten innerhalb des gekennzeichneten Gebietes zu rechnen. Seitens der Bauaufsicht ist in der Baugenehmigung ein Hinweis auf den Bereich des Strontianitabbaus zu geben.“</i></p> <p>Die Stellungnahme des Bergamtes Hamm kann der vorliegenden Abwägung (siehe Stellungnahme mit der laufenden Nummer 11) entnommen werden.</p> <p>Der Geologische Dienst NRW – Landesbetrieb ist im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 27.02.2020 um Abgabe einer Stellungnahme gebeten worden. Die Stellungnahme kann der vorliegenden Abwägung (siehe Stellungnahme mit der laufenden Nummer 9) entnommen werden. Weitergehende Informationen ergeben sich aus dieser Stellungnahme hinsichtlich des Themas Strontianitbergbaus nicht.</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Ich weise abschließend, nur der Vollständigkeit halber darauf hin, dass die Planfläche über dem Feld der Erlaubnis zu wissenschaftlichen Zwecken "CBM RWTH" liegt. Inhaberin der Erlaubnis ist die RWTH Aachen. Die Erlaubnis gewährt das befristete Recht zur Aufsuchung des Bodenschatzes "Kohlenwasserstoffe" innerhalb der festgelegten Feldesgrenzen.</p> <p>Eine Thematisierung dieses befristeten Aufsuchungsrechtes auf der Ebene dieses Bebauungsplanes erscheint aus hiesiger Sicht nicht erforderlich.</p> <p>Bearbeitungshinweis: Diese Stellungnahme wurde bezüglich der bergbaulichen Verhältnisse auf Grundlage des aktuellen Kenntnisstandes erarbeitet. Die Bezirksregierung Arnsberg hat die zugrunde liegenden Daten mit der zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben erforderlichen Sorgfalt erhoben und zusammengestellt. Die fortschreitende Auswertung und Überprüfung der vorhandenen Unterlagen sowie neue Erkenntnisse können zur Folge haben, dass es im Zeitverlauf zu abweichenden Informationsgrundlagen auch in Bezug auf den hier geprüften Vorhabens- oder Planbereich kommt. Eine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Genauigkeit der Daten kann in-</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Einschränkungen für die Planung ergeben sich hieraus nicht.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>soweit nicht übernommen werden. Soweit Sie als berechnete öffentliche Stelle Zugang zur Behördenversion des Fachinformationssystems "Gefährdungspotenziale des Untergrundes .in NRW" (FIS GDU) besitzen, haben Sie hierdurch die Möglichkeit, den jeweils aktuellen Stand der hiesigen Erkenntnisse zur bergbaulichen Situation zu überprüfen. Details über die Zugangs- und Informationsmöglichkeiten dieses Auskunftssystems finden Sie auf der Homepage der Bezirksregierung Arnsberg (www.bra.nrw.de) mithilfe des Suchbegriffs "Behördenversion GDU". Dort wird auch die Möglichkeit erläutert; die Daten neben der Anwendung ebenfalls als Web Map Service (WMS) zu nutzen.</p>	
7	<p>Thyssengas GmbH, Dortmund Stellungnahme vom 11.03.2020</p>	<p>Durch die o. g. Maßnahme werden keine von Thyssengas GmbH betreuten Gasfernleitungen betroffen. Neuverlegungen in diesem Bereich sind von uns zz. nicht vorgesehen.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
8	<p>Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG (EVB) Stellungnahme vom 17.03.2020</p>	<p>Als Anlage zu Ihrem Schreiben vom 27.02.2020 haben Sie uns die Planunterlagen zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 37 "Südring", 3. Änderung zur Stellungnahme übermittelt. Für die stromtechnische Versorgung des Geltungsbereiches bitten wir um Übernahme und Festsetzung der erforderlichen Fläche von 3m x 5m zur Errichtung einer 10 kV-Kompaktstation in</p>	<p>Aus Sicht des Plangebers erscheint der gewählte Standort problematisch. In der gewählten Aufweitung des Mündungsbereichs der Planstraße nördlich, innerhalb der vorgesehenen Grünfläche würde die Kompaktstation über dem geplanten Kanal stehen und diesen überbauen. Auf der gegenüberliegenden Seite, südlich der Planstraße, wäre ein Standort ebenfalls ungünstig, da eine Kompaktstation</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>den Bebauungsplan. Den genauen Bereich entnehmen Sie bitte der beigefügten pdf-Datei "Standort_Stromstation_3m x 5m_evb_20200317.pdf.</p> <p>Aus versorgungstechnischer Sicht bestehen gegen die 3. Änderung des Bebauungsplanes unsererseits keine Bedenken. Auch weitere Anregungen werden nicht geltend gemacht.</p> <p>Die Stellungnahme betrifft sowohl die elektrotechnische als auch die gastechischen Belange der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG.</p> <p>Wir danken für die Beteiligung und bitten um weitere Verfahrensberücksichtigung sowie Zusendung aktueller Planunterlagen.</p>	<p>on hier direkt vor dem Bestandshaus mit der Hausnummer 24 stehen würde.</p> <p>Von daher wird in Abstimmung mit der derzeit in Erstellung befindlichen Kanal- und Straßenplanung ein alternativer Standort im Westen des Plangebietes an der in das Plangebiet führenden Fußwegeverbindung vom Falkweg präferiert. Dies hätte zudem den Vorteil, dass hier in nächster Nähe bereits 10 kV – Leitungen vorhanden sind.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der Ausbauplanung.</p>
9	<p>Geologischer Dienst Schreiben vom 20.03.2020</p>	<p>zu o. g. Verfahren gebe ich folgende Informationen und Hinweise: <u>Baugrund</u> Im Plangebiet stehen kreidezeitliche Kalkmergelsteine</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>und Kalksteine an, die örtlich von geringmächtigen quartärzeitlichen Ablagerungen in Bach- und Flusstälern (Schluff und Sand) und Ablagerungen der Grundmoräne (sandiger, kiesiger Schluff und Ton) überdeckt werden.</p> <p>Die Baugrundeigenschaften sind objektbezogen zu untersuchen und zu bewerten.</p> <p><u>Bergbau</u> In der Onlineauskunft des Geologischen Dienstes (GD) NRW „Gefährdungspotentiale des Untergrundes in Nordrhein-Westfalen“ (GDU-Behördenversion) ist östlich des Plangebietes eine Zone, in der möglicherweise tagesnaher Bergbau auf Strontianit stattgefunden hat, dargestellt. In diesem Bereich liegen ca. 100 m östlich bis 300 m nordöstlich des Plangebietes drei verlassene Tagesöffnungen.</p> <p>In dem Bebauungsplanentwurf ist in dem Bereich des Plangebietes eine „Fläche des ehemaligen Strontianit-Abbaus“ dargestellt, die nach den Angaben in der Begründung zum Bebauungsplan nachrichtlich aus dem Flächennutzungsplan in die Planzeichnung des Bebauungsplans übernommen wurde. Diese Fläche liegt ca. 300 m westlich des in den Unterlagen des GD NRW</p>	<p>Im Zuge der Umsetzung der Maßnahme wird der Baugrund standardgemäß durch gutachterliche Untersuchung beurteilt.</p> <p>Hinsichtlich der bergbaulichen Situation wird auf die Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg Abteilung 6 Bergbau und Energie vom 09.03.2020 (laufende Nummer 6) verwiesen.</p> <p>Hinsichtlich der bergbaulichen Situation wird auf die Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg Abteilung 6 Bergbau und Energie vom 09.03.2020 (laufende Nummer 6) verwiesen.</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>dargestellten Bereiches. Es sollte abgeklärt werden, ob ein Übertragungsfehler bei der Übernahme der Fläche in den Bebauungsplanentwurf vorliegt.</p> <p>Zur genauen Lage der verlassenen Tagesöffnungen empfehle ich, soweit dies nicht bereits geschehen ist, eine Anfrage bei der bei der Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6 – Bergbau und Energie in NRW, zu stellen.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	
10	<p>Kreis Warendorf – Der Landrat Stellungnahme vom 01.04.2020</p>	<p>Zu dem o.a. Planungsvorhaben habe ich folgende Anregungen und Bedenken:</p> <p><u>Untere Naturschutzbehörde:</u> Gegen die Änderung des o.g. Bebauungsplans bestehen aus naturschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken.</p> <p><u>Hinweise:</u> 1. Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist die Beseitigung von Bäumen, Hecken, Wallhecken und Gebüsch als potenzielle Lebensstätten geschützter Tierarten nur in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. eines Jahres vorzunehmen.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In den Bebauungsplan wurde bereits ein Hinweis aufgenommen, dass die Beseitigung von Bäumen, Hecken, Wallhecken und Gebüsch nur außerhalb der Schutzzeit, in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. eines Jahres vorzunehmen ist.</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p><u>Untere Wasserbehörde – Wasserwirtschaft und Gewässerschutz:</u> Nach Prüfung der Unterlagen bestehen keine Bedenken gegen die 3. Änderung des Bebauungsplans unter Beachtung nachfolgender Auflagen (A) und Hinweise (H) keine Bedenken:</p> <p>1. Das namenlose Gewässer Nr. 174 soll nach der Offenlegung den Namen „Heuckmanngraben“ tragen. Die Namensbezeichnung Hirschgraben ist bereits in Beckum vergeben. (A)</p> <p>2. Für die geplante Gewässeroffenlegung und naturnahe Gestaltung ist ein wasserrechtlicher Antrag gemäß § 68 Wasserhaushaltsgesetz beim Amt für Umweltschutz, Untere Wasserbehörde, Sachgebiet Wasserwirtschaft und Gewässerschutz, Waldenburger Str. 2 in 48231 Warendorf zu stellen. Ihre Ansprechpartnerin für das wasserrechtliche Verfahren ist Frau Vogel, erreichbar unter der Rufnummer 02581/53 66 26 bzw. per Mail unter christiane.vogel@kreis-warendorf.de. (H)</p> <p>3. Für den Bau und Betrieb der Regenwasserkanalisation</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Benennung des offen zu legenden Gewässers Nr. 174 wird in den Unterlagen zum Satzungsbeschluss redaktionell mit der Benennung „Heuckmanngraben“ geändert.</p> <p>Im Verfahren wurde bereits mit der Unteren Wasserbehörde Kontakt aufgenommen und die Planung abgestimmt. Dies betrifft die wasserrechtlichen Belange im Rahmen des Bauleitplanverfahrens und die vorbereitenden Abstimmungen hinsichtlich der Umsetzung der Offenlegung des Gewässers im Rahmen der Baugenehmigungsphase. Das hierzu parallel beauftragte Ingenieurbüro steht im intensiven Austausch mit dem Sachgebiet Wasserwirtschaft und Gewässerschutz des Kreises Warendorf. Der wasserrechtliche Antrag gemäß § 68 Wasserhaushaltsgesetz wird rechtzeitig für die geplante Gewässeroffenlegung gestellt.</p> <p>Ebenso erfolgt die notwendige Antragstellung für den Bau</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
----------	---------------------------------------	----------------	---

		<p>einschließlich des geplanten Regenrückhaltebeckens ist ein Antrag nach § 57 Landeswassergesetz beim Amt für Umweltschutz, Untere Wasserbehörde, Sachgebiet Wasserwirtschaft und Gewässerschutz, Waldenburger Str. 2 in 48231 Warendorf zu stellen. Ihre Ansprechpartnerin für das wasserrechtliche Verfahren ist Frau Vogel, erreichbar unter der Rufnummer 02581/53 66 26 bzw. per Mail unter christiane.vogel@kreiswarendorf.de. (H)</p> <p><u>Rechtliche Grundlagen</u> WHG Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz) LWG Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz) Blaue Richtlinie Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in NRW ZustVU Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz</p> <p><u>Untere Bodenschutzbehörde:</u> Weder das Kataster des Kreises über altlastverdächtige Flächen und Altlasten noch das Verzeichnis über Altanlagen, Altstandorte und schädliche Bodenveränderungen enthalten zur Zeit Eintragungen im Plangebiet/Änderungsbereich und im Untersuchungsgebiet der Umweltprüfung.</p>	<p>des geplanten Regenrückhaltebeckens gemäß § 57 Landeswassergesetz.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	--	--

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>Auch darüber hinaus liegen hier keine Anhaltspunkte vor, die den Verdacht einer Altlast oder schädlichen Bodenveränderung begründen.</p> <p>Ich bitte in der Begründung zu bestätigen, dass auch dem Planungsträger keine Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten (§ 4 (3) Landesbodenschutzgesetz) vorliegen.</p> <p>Bezüglich der Umweltprüfung werden Belange des Bodenschutzes in der Begründung/im Umweltbericht auch vom Umfang und Detaillierungsgrad her in ausreichendem Maße berücksichtigt. Ergänzungen sind aus meiner Sicht nicht erforderlich.</p>	<p>Von Seiten des Planungsträgers wird bestätigt, dass keine Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten vorliegen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
11	<p>Bergamt Hamm Stellungnahme vom 13.04.1981</p>	<p>Der Bereich des o. g. Bebauungsgebiets berührt ein früheres Strontianitabbaugebiet, so dass mit dem Antreffen von verlassenen oberflächennahen Grubenbauen gerechnet werden muss. Ggf. sind Sicherungsmaßnahmen zu treffen.</p> <p>Nach den bei Bergamt vorliegenden, jedoch nicht vollständigen Unterlagen, befindet sich im nordöstlichen Bereich des Plangebietes ein verlassener Schacht. Angaben über Teufe, Querschnitt oder eine mögliche Ver-</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich der bergbaulichen Situation wird auf die Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg Abteilung 6 Bergbau und Energie vom 09.03.2020 (laufende Nummer 6) verwiesen.</p>

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

19.05.2020

Offenlage vom 28.02.2020 – 30.04.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
		<p>füllung fehlen.</p> <p>Die Lage des Schachtes in Gauß-Krüger-Koordinaten, abgegriffen aus einer Topographischen Karte im Maßstab 1:25 000, ist R 34 33 450 und H 57 35 070.</p> <p>In bergaufsichtlicher Hinsicht bestehen gegen den Bebauungsplan keine Bedenken.</p>	

atelier stadt & haus, Gesellschaft für Stadt- und Bauleitplanung
in Abstimmung
mit der Stadt Beckum – FD Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB

01.02.2021

Erneute Offenlage vom 10.07.2020 – 10.08.2020

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
-------------	--	----------------	---

Es wird zur Kenntnis genommen, dass von Seiten der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange keine Anregungen und Bedenken zu den offengelegten Sachverhalten eingegangen sind.

Bebauungsplan Nr. 37, Südring / Göttfricker Weg, 3. Änderung

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB

01.02.2021

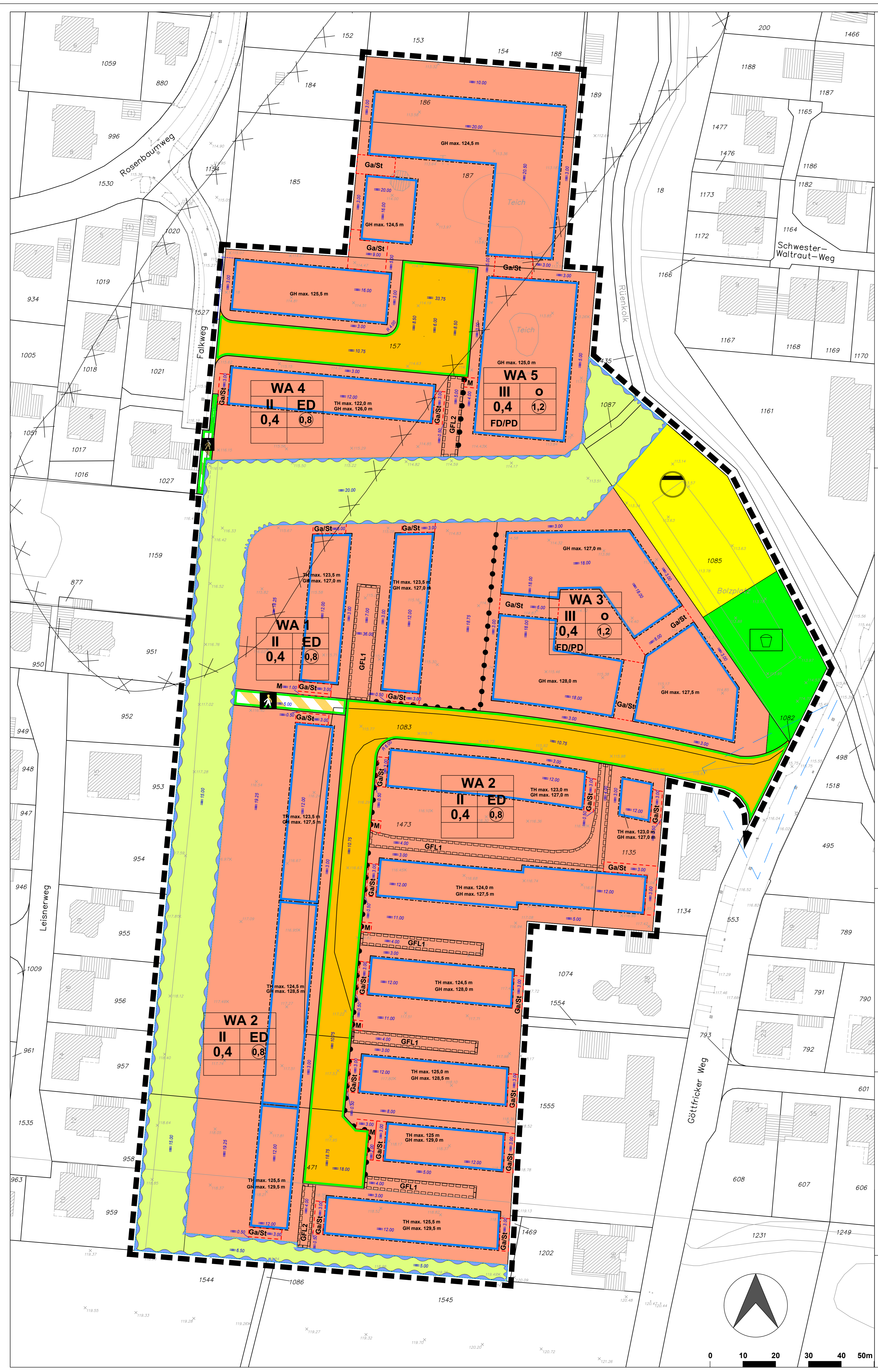
Erneute Offenlage vom 04.01.2021 – 18.01.2021

Ifd. Nr.	Behörden/ Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägung (Stellungnahme der Verwaltung)
-------------	--	----------------	---

Es wird zur Kenntnis genommen, dass von Seiten der Trägerinnen und Träger öffentlicher Belange keine Anregungen und Bedenken zu den offengelegten Sachverhalten eingegangen sind.

atelier stadt & haus, Gesellschaft für Stadt- und Bauleitplanung

in Abstimmung
mit der Stadt Beckum – FD Stadtplanung und Wirtschaftsförderung



- ### I. TEXTLICHE FESTSETZUNGEN
- 1. Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 111 BauVO)**
 1.1 Allgemeine Wohngebiete (§ 4 BauVO):
 Die Allgemeinen Wohngebiete dienen vorwiegend dem Wohnen.
 Zulässig sind:
 - Wohngebäude,
 - Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
 Ausnahme: keine Gewerbebetriebe.
 Ausnahme: können zugelassen werden (§ 1 Abs. 5 BauVO):
 - Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe,
 - der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe.
 Ausschluss von ausnahmsweise zulässigen Nutzungen in den allgemeinen Wohngebieten gem. § 1 Abs. 6 BauVO:
 Von den Nutzungen im Sinne von § 4 Abs. 3 BauVO sind nicht zulässig:
 - Tankstellen,
 - Anlagen für Verwaltungen.
- 2. Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 16 - 21 BauVO)**
 2.1 Höhe baulicher Anlagen (§ 18 BauVO):
 Als Bezugspunkt für die Höhe baulicher Anlagen (Trauf-/Gebäudehöhe) wird die Höhe über dem Meeresspiegel (NN) festgesetzt. Die Gebäudehöhe wird definiert als oberster Dachabschluss einschließlich Antika. Eine Überschreitung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhe durch untergeordnete Dachaufbauten ist zulässig für Konstruktionselemente, Dachausstiege und haustechnische Anlagen auf max. 10 % der Dachfläche bis zu 2,5 m Höhe bei einem Rücksprung von mind. 2,0 m von der darunterliegenden aufliegenden Wand. Von der Einhaltung eines Rücksprungs sind Aufzugsberiefe ausgenommen. Bei Flach- und Pultdächern sind Solar- und Fotovoltaikanlagen grundsätzlich bis 1,5 m über der festgesetzten Gebäudehöhe zulässig, wenn diese mindestens drei ihrer Höhe zur Dachkante einhalten. Die Traufhöhe wird definiert als Schnittpunkt über aufliegender Außenwand und Dachtrauf.
- 2.2m dem WA-Gebiet 3 und 5 sind Aufenthaltsräume oberhalb des dritten Geschosses unzulässig:**
 in den Baugebieten WA3 und WA5 sind über die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse keine weiteren Geschosse (wie Nicht-Vollgeschosse / Dachgeschosse) zulässig.
- 3. Überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 BauVO)**
 In den Allgemeinen Wohngebieten ist eine Überschreitung der gartenseitigen (von den Erschließungsflächen abgewandten Seiten) Baugrenzen durch untergeordnete Bauteile bis zu 3,0 m Höhe und maximal 3,00 m Tiefe zulässig, soweit diese zu mindestens 50 % aus transparenten Bauteilen bestehen (Glasbauten, Wintergärten, Überdachungen von Terrassen etc.) und soweit landschaftliche Vorschriften nicht entgegenstehen. Bei Überschreitungen ist zu Nachbargrenzen ein Abstand von 5,0 m einzuhalten.
- 4. Flächen für Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 BauVO)**
 4.1 Garagen, Carports und Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen, bzw. den nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB festgesetzten Flächen für Stellplätze und Garagen zulässig. Vor Garagen ist ein Abstand von 5,0 m zur Straßenbegrenzungslinie bzw. zu den Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen (private Verkehrsfläche) einzuhalten.
 4.2 In den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 sind Stellgaragen innerhalb und außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.
 4.3 In den allgemeinen Wohngebieten WA 3 und WA 5 sind für den Nachweis des gesamten Stellplatzbedarfs innerhalb eines Baugebietes maximal 40 % oberirdische Stellplätze / Garagen zulässig. Der darübergehende Bedarf an Stellplätzen ist in Tiefgaragen nachzuweisen.
- 5. Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 14 BauVO)**
 Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauVO sind in den Vorgärten (Grundstücksflächen zwischen Straßenbegrenzungslinie bzw. der mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen und straßenseitigen Baugrenzen) und in den übrigen straßenseitig zugewandten Flächen im Abstand von 3,0 m unzulässig. Ausnahme: begrenzte Müllstellplätze mit einer maximalen Höhe von 2,50 m zulässig werden.
- 6. Anzahl der Wohnungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB)**
 Die höchstzulässige Zahl der Wohnungen für die Allgemeinen Wohngebiete WA 1 und WA 2 auf maximal 2 je Wohngebäude beschränkt.

- 7. Fläche für die Wasserwirtschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)**
 Im Bereich der festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft (Gewässer WL 174) sind die Anlage von dem Gewässer querenden Brücken, die Anlage von Fußwegen, von der Kanalisation und sonstige gestalterische Elemente zulässig.
- 8. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)**
 8.1 Die zeichnerisch festgesetzte Fläche mit der Kennzeichnung "GFL1" ist mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger sowie der Ver- und Entsorgungsträger zu belasten.
 8.2 Die zeichnerisch festgesetzte Fläche mit der Kennzeichnung "GFL2" ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger zu belasten.
- 9. Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und 25a BauGB)**
 9.1 Die Dachflächen der obersten Geschosse von Wohngebäuden und Garagen mit einer Dachneigung (DN) von weniger als 10° sind mindestens extensiv zu begrünen. Von der Verpflichtung zur Begrünung sind Flächen für Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien, verglaste Flächen und technische Aufbauten ausgenommen. Eine Kombination beider Maßnahmen ist möglich. Im Bereich der extensiv begrünenden Dachflächen muss die Dicke der Substratschicht mindestens 12 cm betragen. Die extensive Dachbegrünung ist auf den Dächern der Wohngebäude und der Garagen zu entwickeln und anzupflanzen, auf Dauer zu erhalten und bei Abgangigkeit gleichwertig zu ersetzen.
 9.2 Begrünung von Tiefgaragen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB i.V.m. § 89 BauO NRW):
 Begrünung: Die nicht überbauten Decken von Tiefgaragen sind extensiv zu begrünen, soweit sie nicht für eine andere zulässige Verwendung benötigt werden. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten und zu pflegen.
 Bodenaufbau: Die Mindeststärke der Drain-, Filter- und Vegetationstragschicht beträgt 60 cm. Zur Anpassung an das umgebende Gelände bzw. im Übergangsbereich zu anderen zulässigen Verwendungen auf den Decken von Tiefgaragen (z. B. Terrassen, Hauseingänge, Wege) kann die Mindeststärke bis auf 35 cm reduziert werden.
 9.3 Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche ist pro 300 qm Verkehrsfläche ein kleinkröniger, heimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von 16 - 18 cm zu pflanzen. Zum Schutz der Bäume sind mindestens 2 m breite und mindestens 4 m große Baumschutten anzulegen. Die Baumschutten sind durch Begrünung mit bodendeckendem Kleingehölz oder Stauden vor Oberflächenverdrängung zu schützen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a und b BauGB).
- ### II. Landesrechtliche Festsetzungen
- 1. Gestalterische Festsetzungen nach BauO NRW (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 89 BauO NRW)**
 Aneinander gebaute Wohnheiten sind in gleicher First- und Traufhöhe sowie gleicher Dachform und -neigung zu errichten. In den mit WA 1-2 und 4 bezeichneten WA-Gebieten sind Gebäude mit Flachdächern zwingend zweigeschossig zu errichten.
 Der Anteil von Dachgäuben und -einschnitten darf in der Summe der Breite auf einer Dachseite höchstens ein Drittel der Gebäudebreite dieser Dachseite betragen. Der Abstand zur Traufkante muss mindestens drei Planerheiten (mind. 1,0 m) betragen.
 In den Vorgärten sind Einfriedlungen bis zu einer Höhe von maximal 1,0 m Höhe zulässig.
 Die seitlichen Flächen zwischen Garagen und/oder Nebenanlagen sowie öffentlichen Verkehrsflächen oder der mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belastenden Flächen sind auf einer Breite von mindestens 60 cm mit mindestens 1,0 m und max. 2,0 m hohen Heckenpflanzungen oder Sträuchern zu begrünen.
- ### III. HINWEISE
- 1. MUTTERBODEN**
 Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Änderungen der Erdoberfläche ausgetrieben wird, ist in nutzbaren Zustand zu erhalten und vor Vermischung oder Vergeudung zu schützen (§ 202 BauGB). Er ist vorordentlich im Plangebiet zu sichern, zur Wiederverwendung zu lagern und später wieder einzubauen.
- 2. DENKMÄLER**
 Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturbeschichtliche Bodendenkmale, d.h. Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfübungen in der natürlichen Bodenschichten) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westfälisches Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege, Münster unverzüglich anzuzeigen (§§ 15 und 16 DSchG NRW).
- 3. ARTENSCHUTZ**
 Bäume sollten nur außerhalb der Schutzzette (01.10. - 28.02.) gefällt werden.

Nutzungsschablone

Art der baulichen Nutzung	WA		Zulässige Bauweise
	II	ED	
Höchstzulässige Grundflächenzahl (GFZ)	0,4	0,8	
Dachform (z.B. Pultdach)	FD		

Art der baulichen Nutzung
 § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
WA Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauVO) mit fortlaufender Nummerierung

Maß der baulichen Nutzung
 § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 18, 19 und 20 BauVO
 0,4 Grundflächenzahl
 0,8 Geschossflächenzahl

Zahl der Vollgeschosse
 z. B. II als Höchstmaß

Höhe baulicher Anlagen
 GH z.B. max. 127,00 m
 TH z.B. max. 37,00 m

Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen
 § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauVO
 O offene Bauweise
 ED nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie der Stadt Beckum hat am ... den Entwurf des Bebauungsplanes gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen.
 Die Beschluss ist am ... öffentlich bekannt gemacht worden.
 Beckum, den ...

Der Entwurf zu diesem Bebauungsplan und die Begründung haben gemäß § 3 BauGB Abs. 2 auf die Dauer eines Monats vom ... einschließlich zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.
 Beckum, den ...

Der erneute Entwurf zu diesem Bebauungsplan und die Begründung haben gemäß § 4a Abs. 3 BauGB auf die Dauer eines Monats vom ... einschließlich zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.
 Beckum, den ...

Der erneute Entwurf zu diesem Bebauungsplan und die Begründung haben gemäß § 4a Abs. 3 BauGB auf die Dauer eines Monats vom ... einschließlich zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.
 Beckum, den ...

Der erneute Entwurf zu diesem Bebauungsplan und die Begründung haben gemäß § 4a Abs. 3 BauGB auf die Dauer eines Monats vom ... einschließlich zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.
 Beckum, den ...

Der erneute Entwurf zu diesem Bebauungsplan und die Begründung haben gemäß § 4a Abs. 3 BauGB auf die Dauer eines Monats vom ... einschließlich zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.
 Beckum, den ...

RECHTSGRUNDLAGEN
Baugesetzbuch (BauGB)
 in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20.07.2017 (BGBl. I S. 2808).
Baunutzungsverordnung (BauVO)
 in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057).
Planzeichenverordnung 1990 (PlanZV 90)
 vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991, I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057).
Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen - Landesbauordnung - (BauO-NRW)
 vom 21.07.2018 (GV-NRW, 2018 S. 421).
Gemeindeordnung für das Land NRW (GO NRW)
 in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV-NRW, S. 666 - SGV-NRW, S. 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.01.2018 (GV-NRW S. 90).

Verkehrsflächen
 § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB
 Straßenbegrenzungslinie
 Öffentliche Verkehrsfläche
 Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Zweckbestimmung:
 Fuß- und Radweg
 Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser
 § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB
 Zweckbestimmung: Regenrückhaltebecken

Grünflächen
 § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB
 Öffentliche Grünfläche

Zweckbestimmung:
 Spielplatz / Spielwiese

Flächen für die Wasserwirtschaft
 § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB
 Fläche für die Wasserwirtschaft / Wasserauf Hirschgäben (siehe textliche Festsetzung Nr. 7)

Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen
 § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB
 GFL1 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger und der Ver- und Entsorgungsträger (siehe textliche Festsetzung Nr. 8.1)
 GFL2 Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit sowie Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger (siehe textliche Festsetzung Nr. 8.2)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie der Stadt Beckum hat am ... den Entwurf des Bebauungsplanes und die öffentliche Auslegung des Entwurfs gemäß § 12 BauGB i. V. m. § 3 Abs. BauGB beschlossen.
 Beckum, den ...

Der Rat der Stadt Beckum hat am ... diesen Bebauungsplan - einschließlich der blau eingetragenen Änderungen - gemäß § 10 Abs. 1 BauGB eingetragenen sind, beschlossen.
 Beckum, den ...

Der Rat der Stadt Beckum hat am ... diesen Bebauungsplan - einschließlich der blau eingetragenen Änderungen - gemäß § 10 Abs. 1 BauGB eingetragenen sind, beschlossen.
 Beckum, den ...

Der Rat der Stadt Beckum hat am ... diesen Bebauungsplan - einschließlich der blau eingetragenen Änderungen - gemäß § 10 Abs. 1 BauGB eingetragenen sind, beschlossen.
 Beckum, den ...

Der Rat der Stadt Beckum hat am ... diesen Bebauungsplan - einschließlich der blau eingetragenen Änderungen - gemäß § 10 Abs. 1 BauGB eingetragenen sind, beschlossen.
 Beckum, den ...

Der Rat der Stadt Beckum hat am ... diesen Bebauungsplan - einschließlich der blau eingetragenen Änderungen - gemäß § 10 Abs. 1 BauGB eingetragenen sind, beschlossen.
 Beckum, den ...

Der Rat der Stadt Beckum hat am ... diesen Bebauungsplan - einschließlich der blau eingetragenen Änderungen - gemäß § 10 Abs. 1 BauGB eingetragenen sind, beschlossen.
 Beckum, den ...

Sonstige Planzeichen
 Flächen für Stellplätze und Gemeinschaftsanlagen § 9 Abs. 1 Nr. 4 u. 22 BauGB
 Ga Garagen
 St Stellplätze
 M Gemeinschaftsmilstandort
 Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen

Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes
 § 9 Abs. 7 BauGB

Festsetzungen nach § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 89 BauO NRW
 Zulässige Dachform:
 FD Flachdach
 PD Flach geneigtes Pultdach (Dachneigung < 10°)

Nachrichtliche Übernahme
 (§ 9 Abs. 6 BauGB)
 Umgrenzung von Flächen, des ehemaligen Strontanit-Abbaus (je nach Bestandsunterlagen digitalisiert)

Sonstige Darstellungen
 Sichtdreiecke

STADT BECKUM DER BÜRGERMEISTER

Bebauungsplan Nr. 37 - 3. Änderung "Südring" -

Verfahrensstand: Satzungsfassung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

im Sinne des § 30 BauGB, rechtsverbindlich seit Maßstab 1:500

Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung www.beckum.de

atelier stadt & haus

Stand: 03.03.2021

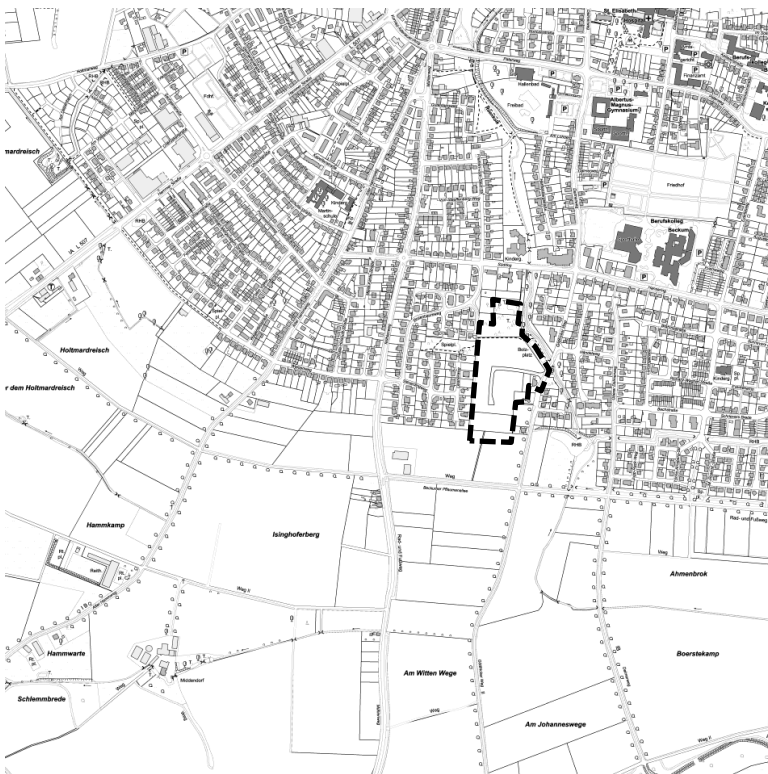


Bebauungsplan Nr. 37

3. Änderung

„Südring“

Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB



Fachdienst

Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Stand: 03.03.2021

Herausgeber:

STADT BECKUM

DER BÜRGERMEISTER

www.beckum.de



Kontaktdaten:

Stadt Beckum

Weststraße 46

59269 Beckum

02521 29-0

02521 2955-199 (Fax)

stadt@beckum.de



Diese Publikation ist urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Herausgebers.

Diese Druckschrift wird von der Stadt Beckum herausgegeben.

Die Schrift darf weder von politischen Parteien noch von Wahlbewerberinnen und Wahlbewerbern oder Wahlhelferinnen und Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments und für Bürgerentscheide.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der politischen Parteien und Wählergruppen sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien und Wählergruppen oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt.

Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift der Empfängerin oder dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Stadt Beckum zugunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte.

Bebauungsplan Nr. 37

3.Änderung

„Südring“

Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB

Fassung vom 03.03.2021

Verfahrensstand: Satzungsfassung gem. § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch

Bearbeitung:

atelier stadt & haus
Gesellschaft für Stadt- und Bauleitplanung mbH
Hallostraße 30
45141 Essen

Tel: 0201/560 513 - 90
mail@ash-planung.de
www.ash-planung.de

atelier stadt & haus
Gesellschaft für Stadt- und Bauleitplanung mbH



1	Räumlicher Geltungsbereich	5
1.1	Begrenzung	5
2	Anlass der Planung und Entwicklungsziele	6
2.1	Anlass der Planung	6
2.1.1	Verfahren.....	7
2.2	Entwicklungsziele	7
3	Planungsrechtliche Situation	9
3.1	Ziele der Raumordnung.....	9
3.1.1	Flächennutzungsplan – FNP	9
3.1.2	Bebauungsplanung.....	9
3.1.3	Landschaftsplan	10
3.1.4	Stadtentwicklungskonzept.....	10
4	Bestandsbeschreibung	11
4.1	Örtliche Situation	11
4.2	Verkehr.....	11
4.2.1	Individualverkehr/ Verkehrsuntersuchung.....	11
4.2.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	12
4.2.3	Fußgänger und Radfahrer	12
4.3	Naturhaushalt.....	13
4.4	Gewässer, verrohrter Wasserlauf.....	13
4.5	Immissionsschutz	14
4.6	Altlasten.....	14
4.7	Strontianitabbau.....	14
5	Städtebauliches Planungskonzept	15
5.1	Städtebau.....	15
5.2	Verkehr.....	16
5.2.1	Widmung Göttfricker Weg als verkehrsberuhigter Bereich.....	17
5.3	Grün / Freiraum, Wasserlauf.....	18
5.4	Ver- und Entsorgung	18

5.4.1 Schmutzwasser	18
5.4.2 Regenwasser	19
5.4.3 Trinkwasserversorgung	19
5.4.4 Energieversorgung	19
5.4.5 Abfallentsorgung	19
5.4.6 Wasserlauf / Hochwasserschutz	19
6 Planinhalte	21
6.1 Planungsrechtliche Festsetzungen	21
6.1.1 Art der baulichen Nutzung	21
6.1.2 Maß der baulichen Nutzung	21
6.1.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	22
6.1.4 Flächen für Stellplätze und Gemeinschaftsanlagen	23
6.1.5 Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden	24
6.1.6 Öffentliche Verkehrsflächen	24
6.1.7 Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	25
6.1.8 Öffentliche Grünfläche	25
6.1.9 Flächen für die Wasserwirtschaft	26
6.1.10 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen	26
6.1.11 Grünordnung	27
6.2 Landesrechtliche Festsetzungen	28
6.2.1 Gestalterische Festsetzungen	28
6.3 Hinweise	28
6.3.1 Mutterboden	28
6.3.2 Denkmäler	28
6.3.3 Artenschutz	29
7 Städtebauliche Kenndaten	30
8 Umweltbelange	31
8.1 Schutzgut Mensch/Erholung	31
8.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen	31
8.2.1 Artenschutzrechtliche Prüfung	32
8.3 Schutzgut Wasser	32
8.4 Schutzgüter Luft/Klima	33
8.5 Schutzgut Boden	33

8.6	Schutzgut Landschaftsbild	33
8.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	34
8.8	Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern.....	34
9	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	34
10	Bodenordnung	34
11	Kosten und Finanzierung	34
	Anlagen	35

1 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 37, 3. Änderung „Südring“ befindet sich im Süden des Ortsteiles Beckum und umfasst eine Fläche von ca. 4,74 ha.

1.1 Begrenzung

- im Norden durch die rückwärtigen Grenzen der Wohnbaugrundstücke am Südring (Flurstücke 153 und 154)
- im Osten durch die rückwärtigen Grenzen der Wohnbebauung am Göttfrierker Weg sowie durch die westlichen Grenzen der dem Bachlauf „Rüenkolk“ zuzuordnenden Grundstücke und dem Flurstück 189;
- im Süden durch eine landwirtschaftlich genutzte Fläche (nördliche Grenze der Flurstücke 1545, 1086 und 1544 der Flur 37);
- im Westen durch die rückwärtigen Grenzen der Wohnbaugrundstücke entlang des Leisnerwegs sowie entlang der Verkehrsflächen des Falkwegs und entlang der östlichen Grenzen der Flurstücke 185 und 184.

Das Plangebiet umfasst folgende Flurstücke:

- Flur 37, Flurstücke 18 und 1159 teilweise, 157, 186, 187, 1082, 1083, 1085, 1087, 1135, 1471 und 1473.



Abb 1: Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches

2 Anlass der Planung und Entwicklungsziele

2.1 Anlass der Planung

Der Bebauungsplan Nr. 37 „Südring“ trat am 9. April 1983 in Kraft und umfasst den Bereich südlich des Südrings, westlich des Göttricker Wegs und östlich des Mühlenwegs. Mit der Planung sollten seinerzeit weitere Flächen für den Wohnungsbau im Beckumer Süden entstehen.

Allerdings wurde ein wesentlicher Teil des Bebauungsplangebietes aus verschiedenen Gründen (u.a. nicht mehr zeitgemäße Ausnutzung hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung) bis heute nicht erschlossen respektive bebaut.

Während die Bevölkerungszahlen in Beckum von 2003 bis 2013 kontinuierlich sanken, ist seit 2014 wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Die Wohnbedarfsanalyse für die Stadt Beckum (Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln, Oktober 2017) geht davon aus, dass pro Jahr 70 Wohnungen in Beckum gebaut werden müssen, um den Bedarf bis 2035 zu decken. Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung von Wohnbauflächen dringend erforderlich; hierfür bietet das Plangebiet aufgrund der Lage im Siedlungszusammenhang und der Grundstücksverfügbarkeit gute Voraussetzungen. Mit der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 37 soll auf der Grundlage eines abgestimmten städtebaulichen Konzeptes ein Angebot an attraktiven und zeitgemäßen Wohnflächen in der Nähe zum Kernbereich von Beckum eröffnet werden.

Die städtebauliche Zielsetzung des Investors ist es nun, auf der ca. 4,74 Hektar großen Fläche neuen Wohnraum in Form von Einfamilienhäusern sowie Mehrfamilienhäusern zu schaffen. Insgesamt sollen voraussichtlich ca. 110 Wohneinheiten entstehen, davon ca. 38 Wohneinheiten als Einfamilienhäuser. Dies entspricht den auch in der Wohnbedarfsanalyse empfohlenen Zahlen.

Durch die Einbindung und Grünvernetzung des geplanten Wohnquartiers mit dem Freiraum (Grünkorridor des Gewässers Ruenkolk sowie dessen geplante Verbindung mit der westlich des Plangebiets gelegenen öffentlichen Grünfläche) soll eine hohe Wohnumfeldqualität entstehen.

Zur umfeldverträglichen Erschließung der geplanten Wohneinheiten soll der nördliche Teil des Baugebietes an den Falkweg und der südliche Teil an den Göttricker Weg angebunden werden. Diese Verkehrskonzeption entspricht dem Grundsatz des bisherigen Planungsrechts des Bebauungsplans Nr. 37.

Zur Umsetzung dieser beabsichtigten städtebaulichen Konzeption besteht das Erfordernis, den derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan zu ändern. Dies betrifft insbesondere den Umgang mit dem im Plangebiet verlaufenden verrohten Fließgewässer (Offenlegung des Gewässers WL 174).

Im Rahmen des erforderlichen Planverfahrens sind darüber hinaus sämtliche Fragen der inneren sowie der äußeren Gebietserschließung zu klären. Dies sind insbesondere die Verlegung und ökologische Aufwertung des Fließgewässers,

die Entwässerung des Gebietes, die Anbindung an den Grünzug Rünenkolk sowie die verkehrliche Erschließung.

2.1.1 Verfahren

Der Bebauungsplan Nr. 37, 3. Änderung soll gemäß § 2 (1) BauGB i. V. m. § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt werden, da er im baulichen Innenbereich der Stadt Beckum liegt und der Wiedernutzbarmachung von Flächen bzw. der Nachverdichtung dient. Mit der Planung wird die städtebauliche Neuausrichtung des nicht mehr marktgängigen, rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 37 ermöglicht; sie stellt somit einen sinnvollen Beitrag zur Innenentwicklung dar.

Für einen „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ kann gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB ein beschleunigtes Verfahren durchgeführt werden, sofern für die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung (BauN-VO) eine Größe der Grundfläche von weniger als 2 ha festgesetzt wird, wobei die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen sind.

Im vorliegenden Fall befindet sich im Hinblick auf den sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang kein weiterer Bebauungsplan in direkter Umgebung im Aufstellungsverfahren. Weiterhin begründet der Bebauungsplan nicht die Zulässigkeit eines Vorhabens, das der Pflicht der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter liegen nicht vor. Die Größe der festgesetzten Grundfläche beträgt weniger als 20.000 m².

Insofern erfüllt der Bebauungsplan Nr. 37, 3. Änderung die Vorgabe gemäß § 13a Abs. 1 BauGB.

Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB entsprechend, das heißt u. a. dass von der Umweltprüfung, von dem Umweltbericht, von der Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung abgesehen wird. Zudem gelten gem. § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder als zulässig.

2.2 Entwicklungsziele

Neben dem grundsätzlichen Entwicklungsziel der Schaffung und Bereitstellung den aktuellen Anforderungen entsprechender Wohnbauflächen sind mit der Aufstellung des Bebauungsplans die folgenden Einzelziele verbunden:

- Anpassung der Grundstücksgrößen an marktgängige Größen,

- Berücksichtigung umweltrelevanter Sachverhalte, wie Überflutungsschutz und Öffnung des verrohrten Wasserlaufs des Gewässers WL 174
- Schaffung einer fußläufigen Ost-West-Grünverbindung
- Ausbildung geeigneter Erschließungsformen unter Berücksichtigung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit.

3 Planungsrechtliche Situation

3.1 Ziele der Raumordnung

Die Bauleitpläne sind gem. § 1 (4) BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen. Im Regionalplan Münsterland des Regierungsbezirkes Münster liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes im allgemeinen Siedlungsbereich. Die Planung entspricht somit den im Regionalplan Münsterland dargestellten Zielen der Raumordnung und erfüllt die Anforderungen des Anpassungsgebotes nach § 1(4) BauGB.

3.1.1 Flächennutzungsplan – FNP

In dem seit dem 12.07.2003 wirksamen FNP der Stadt Beckum wird das Plangebiet als Wohnbaufläche dargestellt. Der nördliche Bereich wird von der südlichen Teilfläche bereits auf der Ebene des Flächennutzungsplans durch eine in Ost-West-Richtung verlaufende Grünfläche getrennt. Innerhalb der dargestellten Grünfläche ist der bestehende Bolzplatz als Widmung „Sportfläche“ ausgewiesen.

Damit entspricht die Planung den Zielen des geltenden Flächennutzungsplans.

3.1.2 Bebauungsplanung

Der Geltungsbereich des aufzustellenden Bebauungsplans ist Bestandteil des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 37 „Südring“.

Für das Plangebiet trifft dieser folgende Festsetzungen:

- Reines Wohngebiet, 1 Vollgeschoss mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,5; 2 Vollgeschosse mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 0,8,
- Berücksichtigung einer Ost-West-Grünverbindung mit Fußweg durch Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche,
- Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen zur Erschließung der Teilgebiete.

Der geltende Bebauungsplan Nr. 37 ist für Teilflächen bereits geändert worden. In einer ersten Änderung ist der nordöstliche Bereich östlich des Bachlaufs des Rüenkolk als Allgemeines Wohngebiet (vorher Grünfläche Zweckbestimmung Schulsportanlage) ausgewiesen worden. Gegenstand der zweiten Änderung war die Anpassung der überbaubaren Fläche im südlichen Bereich des festgesetzten Allgemeinen Wohngebietes, östlich des Rüenkolk zur Realisierung einer seniorengerechten Wohnanlage.

Angrenzend an das Plangebiet, westlich des Falkweges ist für einen Bereich der 1. vereinfachten Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 eine Anpassung der zu realisierenden Grundstücksgrößen vorgenommen worden, um auf eine geänderte Nachfrage nach kleineren Grundstücken reagieren zu können.

Die Festsetzungen des nicht von der vorliegenden 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 „Südring“ betroffenen rechtskräftigen Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 37 „Südring“ haben weiterhin Bestand.

3.1.3 Landschaftsplan

Der Geltungsbereich liegt außerhalb des für das Beckumer Stadtgebiet gültigen Landschaftsplanes „Beckum“ des Kreises Warendorf. Planungskonsequenzen ergeben sich somit nicht.

3.1.4 Stadtentwicklungskonzept

Mit einer seit dem Höchststand von Wohnungssuchenden in den neunziger Jahren durchgeführten Bautätigkeit wurden seitdem kontinuierlich Baufertigstellungen für ergänzenden Wohnraum realisiert. Der Südring ist Bestandteil der Wohnbauflächenentwicklung; eine Bebauung wurde allerdings bislang nicht umgesetzt.

Im Stadtentwicklungskonzept wird hierzu ausgeführt:

„Dieser Entwicklung ist künftig durch Bereitstellung entsprechender Angebote Rechnung zu tragen.

Im Rahmen der Wohnbauflächenentwicklung wurden insbesondere durch die Aufstellung von Bebauungsplänen im Beckumer Süden und Südwesten neue Wohnbauflächen geplant, welche Zug um Zug erschlossen wurden.

Durch die Planung und Erschließung verschiedener Wohngebiete sowie durch die übrigen vorhandenen Flächenpotenziale konnte in der Vergangenheit Vorsorge für eine ausreichende Bereitstellung von Wohnbauflächen getroffen werden, so dass Engpässe oder gar eine Verknappung nicht zu befürchten sind.“

Daher ist es auch weiterhin das im Stadtentwicklungskonzept formulierte Ziel der Stadt Beckum,

„ausreichenden und geeigneten Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen bzw. alle Ansprüche an die verschiedenen Wohnformen bereit zu stellen oder die Voraussetzungen hierfür zu schaffen. Dabei sollen alle Ortsteile im Rahmen Ihrer Bedeutung und Entwicklungsmöglichkeiten ausreichend Berücksichtigung finden.

Zum Schutz des Freiraumes und vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung hin zu einer schrumpfenden und älter werdenden Gesellschaft soll der Innenentwicklung Vorrang gegenüber der Außenentwicklung eingeräumt werden.“

Mit der Neuaufstellung des vorliegenden Bebauungsplans kann diesem Ziel unter dem heutigen Nachfragepotenzial entsprochen werden.

4 Bestandsbeschreibung

4.1 Örtliche Situation

Das Plangebiet stellt sich derzeit überwiegend als eine landwirtschaftlich genutzte Fläche dar. Die aufgrund der bisherigen Planung bereits in den Plandarstellungen ausparzellierte Erschließung „Schwester-Blanda-Weg“ ist bisher baulich noch nicht realisiert worden.

Die nördliche Teilfläche ist nach Süden und gegenüber dem Falkweg durch eine Mauer eingefriedet. Sie stellt sich weitestgehend als gerodete Freilandfläche dar.

Der Geltungsbereich ist auf der Ost- sowie Westseite von Wohnbebauung umgeben, die vor allem aus freistehenden Häusern oder Doppelhäusern mit größeren Gärten gebildet wird. Nördlich grenzen die Privatgärten der Bebauung am Südring an. Der Bach „Rüenkolk“ verläuft östlich des Plangebietes, fließt weiter in nördliche Richtung und wird von einem Grünstreifen begleitet. Südlich des Plangebietes liegen ausgedehnte Ackerflure.

4.2 Verkehr

4.2.1 Individualverkehr/ Verkehrsuntersuchung

Das Plangebiet soll über die bereits im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans „Südring“ projektierte Erschließung des „Schwester-Blanda-Weges“ an das öffentliche Straßennetz angeschlossen werden. Im Süden erfolgt die Anbindung an den Göttricker Weg, für den nördlichen Teil wird ein Anschluss an den Falkweg vorgesehen. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wurde im Zuge der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens im Rahmen eines Verkehrsgutachtens untersucht (Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan, Bondzio Brilon Weiser, Bochum November 2018).

Grundlage der gutachterlichen Einschätzung ist das abgestimmte städtebauliche Konzept mit den entsprechenden städtebaulichen Kenndaten und der Unterteilung des Wohngebiets in einen nördlichen Teilbereich mit ca. 45 Wohneinheiten und einen südlichen Teilbereich mit ca. 65 Wohneinheiten.

Im Rahmen einer Verkehrserhebung wurden zunächst die aktuellen Verkehrsbelastungen ermittelt. Die Erhebung erfolgte am Dienstag, 04. September 2018, an folgenden Knotenpunkten (KP):

- KP 1: Südring / Hansaring / Dalmerweg / Göttricker Weg
- KP 2: Südring / Freiherr-vom-Stein-Straße / Rosenbaumweg
- KP 3: Mühlenweg (L 822) / Südring / Maria-Kahle-Straße
- KP 4: Mühlenweg (L 822) / Weidenweg / Sieverdingweg

Anschließend wurde auf Grundlage des vorliegenden Baukonzeptes das zusätzliche Verkehrsaufkommen bei Entwicklung des Wohngebiets prognosti-

ziert. Bei Anwendung gebräuchlicher Kennziffern zum Zusammenhang zwischen Flächennutzung und Verkehrsaufkommen ist von etwa 749 Kfz-Fahrten/Werktag bzw. 56 Kfz/h in der maßgebenden Morgenspitzenstunde und 76 Kfz/h in der maßgebenden Nachmittagspitzenstunde auszugehen (jeweils Summe beider Richtungen). Die Berechnung des Neuverkehrs erfolgte im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung unter Anwendung hoher Ansätze.

Auf Grundlage der im Rahmen der Verkehrserhebung erfassten Verkehrsbelastungen und des prognostizierten Neuverkehrs wurde das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nach Entwicklung des Wohngebiets berechnet (Prognose-Planfall). Danach wurden die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens untersucht und bewertet.

An den untersuchten Knotenpunkten kann das für den Prognose-Planfall ermittelte Verkehrsaufkommen mit einer mindestens guten Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering) abgewickelt werden. Die Rückstaulängen sind an allen Knotenpunkten gering. Des Weiteren bestehen noch deutliche Kapazitätsreserven. Auch bei der beabsichtigten Umwandlung der verkehrlichen Widmung des Göttricker Wegs (verkehrsberuhigter Bereich in Tempo-30-Zone) ändert sich an den Kapazitätsreserven nichts Wesentliches.

Auch die heutige straßenräumliche Gestaltung im umliegenden Straßennetz ist geeignet, die nach Entwicklung des Wohngebiets zu erwartenden Verkehrsbelastungen aufzunehmen. Maßnahmen in der Gestaltung des Straßenraums des Göttricker Wegs bei Umwidmung in eine Tempo-30-Zone führen nicht zu einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes.

4.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet ist über die Haltestelle Rosenbaumweg an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Hier verkehren jedoch nur Schulbusse, abgestimmt auf die Schulzeiten. Dieses Angebot kann aber von jedermann genutzt werden. Es verkehren mehrmals täglich zwei Buslinien (Linie 438 und 440). Eine weitere Haltestelle „Altenheim“ befindet sich am Südring. Hier bestehen Verbindungen zum Busbahnhof Beckum und zu weiteren ÖPNV-Angeboten, so dass auch Anschlüsse zu den Ortsteilen Roland und Neubeckum bestehen.

Mit der zuvor genannten Einschränkung ist das Plangebiet nur ausreichend an das Netz des ÖPNV angebunden.

4.2.3 Fußgänger und Radfahrer

Fußgänger und Radfahrer können das Plangebiet über die geplanten Anbindungen am Göttricker Weg und Falkweg erreichen. Eine zusätzliche Wegeverbindung für fußläufigen Verkehr und Radverkehr wird in Ost-West-Richtung

ausgehend vom vorhandenen Grünzug westlich des Plangebietes bis zum Grünzug mit dem Bachlauf des Rünenkolks vorgesehen.

4.3 Naturhaushalt

Das gesamte Plangebiet wurde am 15.05.2018 und der nördliche Teil erneut am 27.03.2019 besichtigt. Der Planbereich umfasst im Wesentlichen einen intensiv genutzten Ackerschlag, der in 2018 mit Weizen bestellt war und nur vereinzelt Ackerunkräuter in den Randbereichen aufwies.

Nördlich des Ackers befindet sich ein mit Zaun und Mauern umgebener Privatgarten. Dieser war in 2018 nur in Teilen einsehbar und umfasste neben dem Grundstück einrahmenden Gehölzstreifen auch extensiv genutzte offene Strukturen. Die Gehölze waren zum Zeitpunkt der Nachbegehung im März 2019 nahezu vollständig gerodet. Der Acker grenzt daher nunmehr fast unmittelbar an die Mauer des Gartengrundstücks, der ehemals dichte Gehölzstreifen (u.a. zusammengesetzt aus Hänge-Birke, Hainbuche, Bergahorn, Feldahorn und Hasel) ist auf wenige Einzelgehölze reduziert. Zwischen dem Acker und dem den Garten abgrenzenden Zaun verläuft ein Grasweg bzw. Trampelpfad.

Im nordöstlichen Teil des Geltungsbereichs befindet sich eine kleine Ballspielfläche, die von Laubgehölzen umgeben ist.

An den Acker grenzen die Wohnbebauungen des Leisnerwegs westlich und des Göttfricker Wegs östlich an. Im nördlichen Abschnitt des Leisnerwegs sind einige Grundstücke noch unbebaut, entlang der Gärten ist eine Brennesselflur vorhanden.

Am Göttfricker Weg stehen bisher drei Häuser angrenzend an die Ackerfläche. Zwischen zwei dieser Grundstücke ist eine größere Grünlandfläche („Baulücke“) vorhanden. Vor allem in den Randbereichen der Gärten der bereits bebauten Grundstücke stocken Gehölze.

Südlich des Änderungsbereiches schließen sich weitere ausgedehnte offene Landwirtschaftsflächen an.

4.4 Gewässer, verrohrter Wasserlauf

Das Plangebiet von Süden nach Nordosten querend, verläuft das Gewässer 174 in einem unterirdischen Rohrsystem (Betonkanal DN 400). Im nördlichen Bereich der heutigen Spielwiese tritt dieser als Rinnsal an die Oberfläche, um dann in den offen liegenden Rünenkolk zu münden.

Mit der Umsetzung des Bebauungsplans ist entsprechend der geltenden gesetzlichen Bestimmungen die Offenlegung des Wasserlaufes beabsichtigt. Hiermit verbunden sind Maßnahmen für den Überflutungsschutz des Geländes, aufgrund der topografischen Situation mit abnehmender Geländehöhe der südlich angrenzenden Ackerfläche in Richtung des Plangebietes.

4.5 Immissionsschutz

Zu berücksichtigende Lärmeinwirkungen aus der Umgebung auf das Plangebiet sind weder aufgrund vorhandener Verkehrsbelastungen noch durch gewerbliche Emittenten zu erwarten. Von der Ballspielwiese wirken ebenfalls keine relevanten Lärmentwicklungen auf das Plangebiet ein. Weitergehende lärmtechnische Untersuchungen sind daher im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans nicht notwendig.

Zu den planbedingten Auswirkungen, s. Kapitel Umweltbelange Schutzgut Mensch und seine Gesundheit.

4.6 Altlasten

Im Verzeichnis des Kreises über Altlasten-Verdachtsflächen und Altlasten liegen für das Plangebiet keine Eintragungen vor. Darüber hinaus liegen auch keine Erkenntnisse in Bezug auf Auffüllungen, ehemalige andere Nutzungen o. ä. vor.

4.7 Strontianitabbau

Der Flächennutzungsplan der Stadt Beckum stellt im Planbereich des Bebauungsplans Nr. 37 eine Fläche dar, die einem verliehenen Steinkohlenfeld zuzuordnen ist, beziehungsweise einen Bereich des ehemaligen oberflächennahen Strontianitabbaus.

Diese Darstellung wird im Bebauungsplan Nummer 37, 3. Änderung übernommen. Der Standort wird aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Nähere Angaben über Tiefen, Querschnitte oder Verfüllung können vom Bergamt Hamm nicht gemacht werden. Da keine genauen Angaben zur Lage vorliegen, ist mit Antreffen von Schächten innerhalb des Gebietes zu rechnen. Seitens der Bauaufsicht ist in der Baugenehmigung ein Hinweis auf den Bereich des Strontianitabbaus zu geben.

Die Lage des Gebietes ist gemäß § 9 Abs. 6 nachrichtlich in die Planzeichnung des Bebauungsplans übernommen worden.

5 Städtebauliches Planungskonzept

5.1 Städtebau

Das städtebauliche Konzept gliedert das Plangebiet in zwei Teilflächen, die aus der örtlichen Situation und den eigentumsrechtlichen Gegebenheiten abgeleitet werden. Die Teilung wird durch die Ausbildung einer Ost-West-Grünverbindung erlebbar. Sie führt den vorhandenen Grünzug fort, der im Westen an das Plangebiet angrenzt. Als weiteres entwurfsbestimmendes Element dient der Grünzug in Nord-Süd-Richtung, am Westrand des Plangebietes, der Einbindung des zu öffnenden Gewässers WL 174. Gleichzeitig stellt diese Freifläche eine Abgrenzung der Planung gegenüber der westlich angrenzenden Bestandsbebauung dar.

Grundsätzlich wird für das Plangebiet eine flexible, den heutigen Ansprüchen an Wohnformen und Grundstücksgrößen angepasste Bebauung ermöglicht. Zugleich werden städtebauliche Rahmenbedingungen geschaffen, die gewährleisten, dass sich die zukünftige Bebauung in das Erscheinungsbild der vorhandenen Siedlungsstrukturen einpasst.

Sowohl für den südlichen als auch für den nördlichen Teilbereich werden daher die Voraussetzungen geschaffen, dass einige Teilflächen für eine Bebauung in klassischer Einfamilienhausbauweise und andere für eine Bebauung mit Geschosswohnungsbau genutzt werden können.

So ist für die südliche Teilfläche beidseitig der geplanten Stickerschließung überwiegend eine Entwicklung von Grundstücken für Einzel- und Doppelhäuser vorgesehen. Im Eingangsbereich entwickeln sich diese, südlich der Planstraße. In dem Abschnitt der Nord-Süd-verlaufenden Planstraße ist eine Bebauung beidseitig in dieser Eigentumsform vorgesehen. Zur Optimierung der Ausrichtung sollen die Grundstücke westlich der Erschließung in Ost-West-Richtung realisiert werden, östlich der Planstraße ist eine Südausrichtung der Bebauung und Grundstücke beabsichtigt. Die geplanten Grundstücke östlich der Planstraße sollen dabei über privat gewidmete Erschließungsstiche an die Planstraße angeschlossen werden.

Im Eingangsbereich der südlichen Teilfläche vom Göttfricker Weg ist die Entwicklung von Wohnbauflächen in Form von Geschosswohnungsbau vorgesehen. Hier kann ein kleines, in sich geschlossenes Quartier entstehen, welches trotz einer höheren baulichen Ausnutzung (Geschossigkeit) an diesem Standort für das Umfeld verträglich ist. Mit der angrenzenden Einfamilienhausbebauung erfolgt gegenüber dem Grünzug mit zu öffnendem Wasserlauf und gegenüber den Freiflächen südlich des Plangebietes eine bauliche Abstufung und Auflockerung.

Die nördliche Teilfläche weist südlich der vom Falkweg ausgehenden neuen Erschließungsstraße ein Baugebiet für Einzel- und Doppelhäuser aus. Die restliche Bebauung soll sich mit Mehrfamilienhäusern um die geplante Stickerschließung mit Platzaufweitung gruppieren.

Es ist beabsichtigt, die vorgesehenen Baugebiete für eine Einfamilienhausbebauung als Einzel- und Doppelhäuser in zweigeschossiger Bauweise festzusetzen. Die Bebauung für die beabsichtigten Mehrfamilienhäuser soll als Einzelbaukörper in offener, maximal dreigeschossiger Bauweise realisiert werden. In den Baugebieten WA 3 und WA 5 sind über die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse hinaus keine weiteren Geschosse (wie Nicht-Vollgeschosse / Dachgeschosse) zulässig.

Mit der geplanten Bebauungsstruktur können ca. 38 Hauseinheiten für eine Einzel- und Doppelhausbebauung realisiert werden. Der Anteil an Mehrfamilienhäuser ermöglicht entsprechend der Darstellung des städtebaulichen Konzeptes die Realisierung von ca. 72 Wohneinheiten.

Gewisse Abweichungen in der Anzahl an Wohneinheiten und dem Verhältnis unterschiedlicher Wohnformen zueinander, können sich durch die endgültige Ausgestaltung des städtebaulichen Konzeptes, basierend auf einem konkreten Vorhaben, ergeben.

5.2 Verkehr

Die Anbindung der Teilgebiete des Bebauungsplans ist bereits dargelegt worden. Die Planstraßen sollen als öffentliche Verkehrsflächen realisiert werden und sind als Sticherschließungen geplant. Die Verkehrsflächen weisen eine Breite von 10,75 m auf. Mit der Dimensionierung eines solchen Querschnittes können beidseitige Gehwege sowie Parkplatzmöglichkeiten untergebracht werden. Die Fahrbahn weist mit der vorgesehenen Dimensionierung eine ausreichende Breite auf. Zur Gliederung des Straßenraumes werden Baumpflanzungen im Straßenraum vorgesehen.. Jeweils am Ende der Sticherschließung ist die Ausbildung einer Platzaufweitung geplant, die funktional als Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge dienen wird. Die notwendigen Abmessungen als Voraussetzung des Wendemanövers der entsprechenden Fahrzeuge sind berücksichtigt. Gleiches gilt für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr. Gestalterisch sollen die Platzflächen, gerade auch im nördlichen Teilgebiet, z. B. durch Baumpflanzungen und eine attraktive Freiflächengestaltung als Aufenthalts- und Kommunikationsorte aufgewertet werden. Nähere Details hierzu werden im Rahmen der Ausbauplanung festgelegt.

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs ist für die Teilgebiete unterschiedlich vorgesehen. In den Wohngebieten, in denen eine Einzel- und Doppelhausbebauung realisiert werden soll, ist die Unterbringung der Kraftfahrzeuge auf den privaten Grundstücksflächen in Garagen bzw. Stellplätzen und vorgelagerten Abstellmöglichkeiten gesichert. Für die Mehrfamilienhausbebauung sollen auf den gemeinschaftlichen Grundstücken Stellplatzflächen in ausreichender Anzahl vorgesehen werden. Hierbei wird von einem Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz je Wohneinheit ausgegangen. Sollten hierfür nicht genügend oberirdische Flächen zur Verfügung stehen, ist eine Unterbringung in Tiefgaragen vorzusehen. Der Bebauungsplan setzt für überirdisch zulässige Stellplätze bzw. Garagen

eine Quote von maximal 40 % fest. Diese gilt für die geplanten Wohngebiete mit einer Mehrfamilienhausbebauung (WA-Gebiete 3+5).

Ergänzend zu dem Stellplatzangebot für die zukünftigen Bewohner werden innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche öffentliche Besucherparkplätze angeboten. Bei Umsetzung der vorgesehenen Planung können hier ca. 39 Besucherparkplätze geschaffen werden. Dies entspricht einem gängigen Verhältnis von ca. 1 Besucherparkplatz je 3 Wohneinheiten.

5.2.1 Widmung Göttricker Weg als verkehrsberuhigter Bereich

Das im Rahmen der Bauleitplanung erstellte Verkehrsgutachten (Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan, Bondzio Brilon Weiser, Bochum November 2018) trifft zur Einschätzung der Widmung des Göttricker Wegs im Zusammenhang mit der Ausweisung der geplanten öffentlichen Erschließung folgende Einschätzung:

„Der Göttricker Weg, der der Erschließung des südlichen Teilbereichs des Wohngebiets dient, ist als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO) ausgewiesen. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) dürfen verkehrsberuhigte Bereiche nur für Straßen oder Bereiche ausgewiesen werden, die „von sehr geringem Verkehr“ beansprucht werden. Nach Kesting et al. (2015) ist davon auszugehen, dass es sich dabei um „deutlich weniger als 400 Kfz“ in der Spitzenstunde handelt.

Für den Prognose-Planfall wurde auf dem Göttricker Weg unmittelbar südlich des Knotenpunkts Südring / Hansaring / Dalmerweg / Göttricker Weg (KP 1) eine Querschnittsbelastung von 139 Kfz/h in der maßgebenden Spitzenstunde ermittelt. Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei um ein sehr geringes Verkehrsaufkommen im Sinne der VwV-StVO handelt und die Vorgaben der VwV-StVO zum Verkehrsaufkommen damit auch nach Entwicklung des Wohngebiets erfüllt sind.

Hinsichtlich der Längenentwicklung des verkehrsberuhigten Bereichs ist festzustellen, dass der Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Südring / Hansaring / Dalmerweg / Göttricker Weg (KP 1) und dem vorgesehenen Anbindungspunkt des Wohngebiets eine Länge von etwa 270 m aufweist. In Deutschland gibt es jedoch kein verbindliches Regelwerk, das einheitliche Gestaltungsgrundsätze von verkehrsberuhigten Bereichen vorgibt. Auch in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 (vgl. FGSV, 2006b) sowie in der Straßenverkehrsordnung sind keine Hinweise zur maximal zulässigen oder vorteilhaften Länge verkehrsberuhigter Bereiche enthalten.

Nach aktuellen Erkenntnissen (vgl. Kesting et al., 2015) ist offensichtlich viel mehr die Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs als dessen Länge ursächlich für das Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrer. “

Gemäß der Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplans durch den Rat der Stadt Beckum in seiner Sitzung am 10. April 2019 wird wegen der Gewährleis-

tung einer erhöhten Verkehrssicherheit ein Ausbau neuer Erschließungen generell als Tempo-30-Zone vorgesehen. Ein entsprechender Ausbau erfolgte bereits auch in dem benachbarten Neubaugebiet „Pflaumenallee“. Aus diesem Grund soll auch der Abschnitt des Göttfricker Weges vom Kreuzungspunkt mit dem Südring bis zur Abzweigung in das neue Baugebiet perspektivisch als Tempo-30-Zone umgebaut werden.

Die Anforderungen für die Widmung als Tempo-30-Zone sollen mit angemessenen Umbaumaßnahmen erreicht werden. Diese dienen vor allem dazu, die Sicherheit aller Anrainer und Verkehrsteilnehmer auf dem Göttfricker Weg und somit auch der Bewohner des Schwester-Blanda-Hauses ausreichend zu gewährleisten. Eine Festlegung des Aufwandes wird im städtebaulichen Vertrag zwischen Investor und der Stadt Beckum festgelegt.

5.3 Grün / Freiraum, Wasserlauf

Gemäß der städtebaulichen Zielsetzung sollen eine Freiraumentwicklung unter Berücksichtigung der Öffnung des Gewässers WL 174 sowie für die Weiterentwicklung des vorhandenen Ost-West-Grünzuges Grundlagen der städtebaulichen Entwicklung sein.

Daher ist an der westlichen Seite des Plangebietes die Öffnung des Gewässers WL 174 in einer 15 m breiten Fläche mit der oberirdischen Führung des Wasserlaufs berücksichtigt.

Zur Gliederung des Plangebietes ist in West-Ost-Richtung die Fortführung des vorhandenen Grünzuges westlich des Plangebietes in einer Breite von 20 m beabsichtigt. Der Grünzug soll einschließlich befestigter Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer bis zum vorhandenen, östlich gelegenen Erholungsbereich am Rünenkolk fortgeführt werden. Innerhalb des Grünzuges wird der Verlauf des geöffneten Gewässers WL 174 projektiert. Ausgehend von der befestigten Wegeverbindung aus dem Plangebiet heraus, besteht in nördlicher Richtung eine Wegeverbindung Richtung Innenstadt. Mit einer fußläufigen Anbindung des Freiraums aus dem Plangebiet heraus und der Querung des projektierten Wasserlaufs in westlicher Richtung sowie des Rünenkols in östlicher Richtung werden somit Verbindungen in das Umfeld des Plangebietes geschaffen und ermöglicht. Dieses trägt zur Steigerung der Erholungs- und der Aufenthaltsqualität des Grünzuges bei.

5.4 Ver- und Entsorgung

Hinsichtlich des Umgangs mit Wasser erfolgt eine strikte Trennung zwischen der Ableitung der anfallenden Abwässer und der Öffnung des Wasserlaufs im Plangebiet. Es ist beabsichtigt, das Plangebiet im Trennsystem zu entwässern.

5.4.1 Schmutzwasser

Die Einleitung des Schmutzwassers kann in Abstimmung mit Fachbehörden der Stadt Beckum an die öffentliche Kanalisation im Göttfricker Weg (Schacht

33341270) und im Falkweg (zwischen den Schächten 33351470 und 33351480) erfolgen.

5.4.2 Regenwasser

In den geöffneten Bachlauf (Gewässer WL 174) sollen keine Niederschlagswässer aus dem Baugebiet an mehreren Stellen eingeleitet werden. Zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers wird ein offenes zentrales Rückhaltebecken im nordöstlichen Planbereich vorgesehen. Über dieses Regenrückhaltebecken soll das anfallende Niederschlagswasser gedrosselt ortsnah in den Rünenkolk oder das geöffnete Gewässer eingeleitet werden.

Die Einleitung der Niederschlagswasser aus der nördlichen Teilfläche erfolgt durch eine Zuleitung in südlicher Richtung. Hierbei wird der zu öffnende Wasserlauf zur Anbindung des Regenwasserkanals an das Regenrückhaltebecken unterquert. Ein entsprechendes Leitungsrecht sichert die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit auf den privaten Flächen im nördlichen Teilgebiet.

Für die südliche Teilfläche ist ein Leitungsanschluss von der Erschließungsstraße über die geplante öffentliche Grünfläche bis zum Regenrückhaltebecken vorgesehen.

5.4.3 Trinkwasserversorgung

Zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung ist seitens der Wasserversorgung Beckum grundsätzlich die Erweiterung des bestehenden Versorgungsnetzes vorgesehen. Die Vorhaltung notwendiger Löschwassermengen wird im Zuge dessen ebenfalls gesichert und durch eine ausreichende Anzahl von Hydranten zur Entnahme, vor allem in den Bereichen der geplanten Mehrfamilienhäuser berücksichtigt.

5.4.4 Energieversorgung

Die Versorgung mit Strom und Gas ist in Abstimmung mit der EVB (Energieversorgung Beckum) für das Plangebiet gesichert. Details werden im Baugenehmigungsverfahren zwischen der EVB und den Investoren geregelt.

5.4.5 Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung ist im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben gesichert.

5.4.6 Wasserlauf / Hochwasserschutz

Das zurzeit verrohrte Gewässer WL 174 (Betonkanal DN 400) soll im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes geöffnet werden und der neue, oberirdisch verlaufende Wasserlauf in den Rünenkolk einmündet. Der Bachlauf soll zukünftig an der westlichen Grundstücksgrenze bzw. zwischen der nördlichen und südlichen Teilfläche verlaufen.

Im Süden des Plangebiets ist ein 5 m breiter Streifen als Hochwasserschutzmulde mit Anschluss an den Bachlauf auszubilden.

Im südlichen Plangebiet wird das Gewässer WL 174 in einem 6,50 m breiten Bereich geführt

Die Gestaltung der Grabenprofile wird im Zuge der weiteren Ausbauplanung konkretisiert und mit den Fachämtern abgestimmt.

6 Planinhalte

6.1 Planungsrechtliche Festsetzungen

6.1.1 Art der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. §§ 1 – 15 BauNVO)

Als Art der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan für die überbaubaren Grundstücksflächen „Allgemeine Wohngebiete“ gem. § 4 BauNVO fest. Diese Festsetzung dient entsprechend der Zielsetzung der Stadt Beckum der Entwicklung einer Wohnbebauung als Fortsetzung der bereits im Süden der Stadt vorgenommenen Baugebiete (z. B. Pflaumenallee).

Die Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet erfolgt vor dem Hintergrund, dass in diesen Bereichen auch Nutzungen zulässig sein sollen, die die vorwiegende Wohnnutzung ergänzen. Daher sollen für die allgemeinen Wohngebiete sonstige nicht störende Gewerbebetriebe gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO zulässig sein. Eine Nutzung einzelner Gebäude z. B. durch nicht störende Handwerksbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften oder kleine Läden, die der Versorgung des Gebietes dienen sollen nur ausnahmsweise und nur in den Wohngebieten WA 3 und WA 5 zulässig sein, da hier die entsprechend des städtebaulichen Konzeptes beabsichtigte Bebauung mit Mehrfamilienhäusern durch Ergänzung dieser Nutzungen städtebaulich vertretbar ist und die vorgenommenen Festsetzungen hinsichtlich der überbaubaren Grundstücksflächen und Bauweise diese unterstützen.

Für die allgemeinen Wohngebiete sind die nach § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen - Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen - unzulässig, so dass eine unverträgliche Belastung durch Verkehr nicht zu befürchten ist.

6.1.2 Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. §§ 16 – 20 BauNVO und § 9 (4) BauGB)

Entsprechend der Obergrenze des § 17 BauNVO soll für die festgesetzten Allgemeinen Wohngebiete das Maß der baulichen Nutzung für die Grundflächenzahl (GRZ) auf 0,4 beschränkt werden. Die Geschossflächenzahl (GFZ) wird im Bereich der Mehrfamilienhäuser im WA 3 und 5 auf 1,2 beschränkt, da hier drei Vollgeschosse als zulässig festgesetzt werden. Ergänzend regelt die Festsetzung der maximalen Gebäudehöhe die absolute Höhe der dreigeschossigen Bebauung (s. u.).

In den übrigen Baugebieten (WA1–2+4), in denen eine zweigeschossige Bebauung mit Einzel- und Doppelhäusern mit einer GRZ von 0,4 vorgesehen ist, wird die GFZ dementsprechend auf 0,8 beschränkt. Zur Begrenzung der Höhenentwicklung der Gebäude werden eine maximale Traufhöhe von 6,5 m gewährleistet und eine maximale Höhe von 10,5 m der Gebäude im Bereich der Bebauung mit zwei Vollgeschossen festgesetzt. Mit dieser Höhenbeschränkung ist die

Ausbildung eines zweigeschossigen Gebäudes mit geneigter Dachfläche möglich (zur Regelung von Gebäuden mit Flachdach s. Kapitel 6.2.1). In den Wohngebieten, in denen eine Bebauung mit drei Vollgeschossen zulässig ist (WA 3+5) wird eine maximale Gebäudehöhe von 10,5 m ermöglicht. Hierdurch kann eine Bebauung im Geschosswohnungsbau mit drei Vollgeschossen und Flachdach oder flach geneigtem Pultdach entstehen. Die Festsetzung der Höhen orientiert sich an der Höhe der geplanten angrenzenden Erschließungsflächen.

Die Sicherung der angestrebten Gebäudehöhe erfolgt im Bebauungsplan durch die eindeutige Festsetzung der absoluten Höhe über Normal-Höhen-Null (NHN). Die festgesetzte Oberkante der Gebäude wird definiert als oberster Dachabschluss einschließlich Attika; eine Überschreitung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhe um bis zu 2,5 m Höhe bei einem Rücksprung von mindestens 2,0 m von der darunterliegenden aufgehenden Wand durch untergeordnete Dachaufbauten wie Konstruktionselemente, Dachausstiege und haustechnische Anlagen ist auf max. 10 % der Dachgrundfläche zulässig. Von der Einhaltung eines Rücksprungs sind Aufzugsüberfahrten ausgenommen. Darüber hinaus sind bei Flach- und Pultdächern Solar- und Fotovoltaikanlagen grundsätzlich bis 1,5 m über der festgesetzten Gebäudehöhe zulässig, wenn diese mindestens den Abstand ihrer Höhe zur Dachkante einhalten.

Die Traufhöhe wird definiert als Schnittpunkt über aufgehender äußerster Außenwand und Dachhaut.

Weiterhin wird festgesetzt, dass in dem WA-Gebiet 3 und 5 ~~über die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse hinaus keine weiteren Geschosse (wie Nicht-Vollgeschosse / Dachgeschosse) zulässig oberhalb des dritten Geschosses keine Aufenthaltsräume zulässig sind.~~ Die Festsetzung trägt dazu bei, dass innerhalb der genannten Baugebiete Gebäude mit einem maximalen dreigeschossigen Erscheinungsbild entstehen.

Mit diesen Festsetzungen erfolgt insgesamt eine der Lagequalität entsprechende und zeitgemäße Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung, so dass eine angemessene Hochbauplanung auf den Baugrundstücken umgesetzt werden kann.

6.1.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 (1) Nr. 2 BauGB)

Für die Baugebiete, in denen eine Bebauung mit Mehrfamilienhäusern angestrebt ist, wird eine offene Bauweise gemäß § 22 BauNVO festgesetzt. Entsprechend der städtebaulichen Konzeption und der Zielsetzung für das sonstige Plangebiet sind in den Baugebieten im Übergang zum Freiraum bzw. dem Grünzug (WA 1, 2 und 4) ausschließlich Einzel- und Doppelhäuser zulässig.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden ohne Ausnahme durch Baugrenzen festgesetzt und sichern zu den öffentlichen Verkehrsflächen und zu den privaten Erschließungsflächen eine Vorgartenzone von 3,0 m. Die Tiefe der über-

baubaren Grundstücksflächen beträgt in der Regel 12,0 m, um für die Baukörperstellung auf dem Grundstück einen gestalterischen Spielraum, z. B. für Vor- und Rücksprünge sowie Erker zu gewährleisten.

Davon ausgenommen sind die überbaubaren Grundstücksflächen in den Allgemeinen Wohngebieten WA 3 + 5; hier beträgt die Tiefe der überbaubaren Grundstücksfläche 18,0 m, um eine optimierte Mehrfamilienhausbebauung realisieren zu können. Im Baugenehmigungsverfahren sind die Belange der Feuerwehr zu berücksichtigen.

Um bei den Baugrundstücken eine angemessene Ausnutzung zu sichern, dürfen die rückwärtigen Baugrenzen durch eingeschossige Glasanbauten (Wintergärten), Terrassen und Garagen um bis zu 3,0 m überschritten werden.

6.1.4 Flächen für Stellplätze und Gemeinschaftsanlagen

(§ 9 (1) Nr. 4 und 22BauGB)

Die erforderlichen Stellplätze sollen jeweils in Garagen oder Carports, die sich überwiegend im Grenzabstand zu der benachbarten Bebauung befinden, nachgewiesen werden. Die hierfür vorgesehenen Flächen werden, sofern sie nicht innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen liegen, gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB als Flächen für Garagen und Stellplätze festgesetzt. Die Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen ermöglicht auch die heutzutage vielfach üblichen, bis zu neun Meter langen Garagen.

Der seitliche Abstand zu den öffentlichen Verkehrsflächen gewährleistet einen Mindestabstand von einem halben Meter, so dass hier eine Begrünung erfolgen kann. Der Bebauungsplan sieht hierfür eine entsprechende Festsetzung vor.

Um zu vermeiden, dass Stellplätze, Garagen oder Carports in den Vorgartenbereichen oder den rückwärtigen Gartenflächen untergebracht werden, wird gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 BauNVO festgesetzt, dass diese Nutzungen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. der entsprechend festgesetzten Flächen zulässig sind. Dies soll dazu dienen, die hinteren Ruhebereiche (Gärten) für die gesamte Nachbarschaft auch in dieser Funktion zu erhalten und die Vorgärten als solche zu gestalten und nicht als Parkplatz dem eigentlichen Zweck zu entfremden. Weiterhin ist festgesetzt, dass vor Garagen ein Abstand von 5,0 m zur Straßenbegrenzungslinie bzw. zu den mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastenden Flächen (private Verkehrsfläche) einzuhalten ist. Hierdurch kann sichergestellt werden, dass beim Öffnen des Garagentors das Fahrzeug nicht innerhalb der Verkehrsfläche abgestellt wird. Zusätzlich kann die Vorzone als zusätzliche Abstellmöglichkeit auf dem privaten Grundstück genutzt werden.

Für die allgemeinen Wohngebiete WA 3 und 5 werden zusätzlich Tiefgaragen innerhalb und außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen als zulässig erklärt. Mit der Unterbringung der privaten Kfz in Tiefgaragen kann gewährleistet werden, dass die nicht überbauten Flächen qualitativ hochwertig gestaltet wer-

den können und nicht hauptsächlich der Herstellung privater Stellplatzflächen dienen. Der Bebauungsplan setzt für überirdisch zulässige Stellplätze bzw. Garagen eine Quote von maximal 40 % fest. Diese gilt für die geplanten Wohngebiete mit einer Mehrfamilienhausbebauung (WA-Gebiete 3+5).

Zur ansprechenden Gestaltung der Vorgartenbereiche wird festgesetzt, dass Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO in den Vorgärten (Grundstücksflächen zwischen Straßenbegrenzungslinie bzw. der mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen und straßenseitiger Baugrenze) und in den übrigen straßenseitig zugewandten Flächen im Abstand von 3,0 m unzulässig sind. Ausnahmsweise können begrünte Müllstellplätze mit einer maximalen Höhe von 2,50 m zugelassen werden.

Die erforderlichen Gemeinschaftsmüllstandorte der Grundstücke, die über eine Privatstraße Fläche für GFL) erschlossen sind, sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gem. § 12 Abs. 6 BauNVO außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen nur im Bereich der gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB hierfür festgesetzten Flächen zulässig. Mit dieser Festsetzung wird die städtebauliche Konzeption gesichert und die Inanspruchnahme weiterer Flächen verhindert. Mit der Festlegung Standorte für Gemeinschaftsmüllstandorte sollen das gewünschte Gestaltungskonzept für die Siedlung gesichert und eine Willkür bei der Platzierung, auch über die Ersterrichtung des geplanten Wohngebietes hinaus verhindert werden.

6.1.5 Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden

(§ 9 (1) Nr. 6 BauGB)

Um eine übermäßige Verdichtung der Wohnnutzungen in der Siedlungsrandlage als unerwünschte städtebauliche Entwicklung sowie damit verbundene zusätzliche Verkehrsbelastungen zu vermeiden, wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB festgesetzt, dass in den allgemeinen Wohngebieten WA 1 + 2 maximal zwei Wohnungen je Wohngebäude zulässig sind.

6.1.6 Öffentliche Verkehrsflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Die äußere Erschließung des Plangebietes ist über das umgebende Straßennetz (Göttfricker Weg/Südring und Falkweg/Rosenbaumweg) sichergestellt.

Von dem Göttfricker Weg führt die Hauptzufahrt in das südliche Teilgebiet, von dem Falkweg in den nördlichen Teilbereich des Wohngebietes. Die hier zu errichtenden Planstraßen sollen mit beidseitigen straßenbegleitenden Gehwegen und einseitigen Parkstreifen ausgeführt werden. Die Erschließungen münden jeweils in Wendeanlagen, die für die notwendigen Fahrzeuge (Müllfahrzeug, Feuerwehr) entsprechend dimensioniert sind.

Die neuen Erschließungsstraßen werden gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Dagegen sollen die von der südlichen Haupter-

schließung abzweigenden untergeordneten Sticherschließungen als private Erschließungsflächen umgesetzt werden.

Von den geplanten Verkehrsflächen ausgehend sind die Grundstücke mit ihren Garagen und vorgelagerten Stellplätzen anzufahren. Damit einerseits ein gefahrenloses Ein- und Ausfahren vom Grundstück gewährleistet wird und andererseits Parkplätze im öffentlichen Straßenraum angelegt werden können, sind die Verkehrsflächen mit einer Breite von 10,75 m dimensioniert. Entlang der Planstraßen sind beidseitig begleitend Gehwege vorgesehen. Innerhalb der Verkehrsflächen werden Parkmöglichkeiten vorgehalten. Mit der vorgesehenen Breite ist auch gewährleistet, dass Müll- und Rettungsfahrzeuge die angrenzenden Grundstücke anfahren und erreichen können.

Ausgehend von der südlichen Erschließungsstraße wird eine zusätzliche Anbindung in Richtung der Grünzone westlich des Plangebietes als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung / Fuß- und Radweg festgesetzt.

Zur Erreichbarkeit der festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft besteht, ausgehend vom Falkweg eine Wegeverbindung. Damit die Erreichbarkeit der Fläche für Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen für die geeigneten Fahrzeuge möglich wird ist eine Verbreiterung der bestehenden Wegeverbindung im Geltungsbereich des Bebauungsplans auf eine Breite von ca. 3,50 m nötig. Die hierfür vorzusehende Fläche wird als öffentliche Verkehrsfläche in entsprechender Breite von 1,50 m festgesetzt.

Bereich ohne Ein- und Ausfahrt

Aufgrund der in Vergangenheit gemachten Erfahrungen mit vorangegangenen Baugebieten soll die Umsetzung zur Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes mit der Anordnung von Besucherparkplätzen und angestrebten Baumpflanzungen im öffentlichen Straßenraum gesichert werden. Daher werden für die betreffenden Straßenabschnitte private Zufahrten, außer den festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechten von den Grundstücken ausgeschlossen und gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt.

6.1.7 Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser

(§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)

Zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers wird eine zentrale Entwässerungsanlage in Form eines offenen Regenrückhaltebeckens vorgesehen. Über dieses Becken soll das anfallende Niederschlagswasser gedrosselt ortsnah in den Rünenkolk oder dem geplanten Bachlauf eingeleitet werden. Die Lage des Regenrückhaltebeckens ist im nordöstlichen Plangebiet in der Freifläche am Rünenkolk vorgesehen. Im Bebauungsplan ist die Fläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB als Fläche für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser, mit der Zweckbestimmung „Regenrückhaltebecken“ festgesetzt.

6.1.8 Öffentliche Grünfläche

(§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Der im östlichen Planbereich liegende Grünzug mit der bestehenden Anbindung an den Göttfricker Weg wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz / Spielwiese“ festgesetzt. Die vorhandene Grünfläche wird hiermit in verminderter Ausdehnung weiterhin Bestand haben und eine Fläche mit entsprechender Aufenthalts- und Erholungsfunktion darstellen. Optisch wird weiterhin auch der Gesamtfreiraum einschließlich des Rückhaltebeckens erlebbar bleiben, da dieses weitestgehend naturnah gestaltet und in den Grünbereich integriert werden soll.

6.1.9 Flächen für die Wasserwirtschaft (§ 9 (1) Nr. 16 BauGB)

Das zurzeit verrohrte Gewässer WL 174 (Betonkanal DN 400) soll im Zuge der Erschließung im Plangebiet offen gelegt werden und als oberirdischer Wasserlauf in den Rünenkolk einmünden. Der zukünftige Bachlauf soll an der westlichen Grundstücksgrenze bzw. zwischen der nördlichen und südlichen Teilfläche verlaufen. Die hierfür notwendigen Flächen werden im Bebauungsplan als Flächen für die Wasserwirtschaft gem. § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB festgesetzt. Im westlichen Bereich weist der hierfür vorgesehene Korridor eine Breite von 15 m, in anschließender Ost-West-Richtung eine Breite von 20 m auf.

Im Süden wird der zukünftige Bachlauf in einem 6,50 m breiten Bereich bis zur bestehenden Verrohrung des Gewässer WL 174 geführt.

Für das Abfangen der Überflutungswassermengen von den Ackerfläche ist im Süden des Plangebiets ein 5,00 m breiter Streifen als Hochwasserschutzgraben auszubilden, der ebenfalls als Fläche für die Wasserwirtschaft festgesetzt wird und der an den zukünftigen Bachlauf anschließt.

Im Bereich der festgesetzten Fläche für die Wasserwirtschaft sind die Anlage von das Gewässer querenden Brücken und die Anlage von Fußwegen, von der Kanalisation, sowie ergänzender Gestaltungselemente zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität zulässig.

Die geplante Regenwasserkanalisation der nördlichen Teilfläche wird durch den geplanten Fuß- und Radweg entlang des Bachlaufes zum zentralen Regenrückhaltebecken verlegt.

Über den geplanten Fuß- und Radweg kann das Regenrückhaltebecken angefahren werden.

Für die geplante Regenwasserkanalisation der südlichen Teilfläche ist von der Erschließungsstraße über die öffentliche Grünfläche ein Anschluss an das zentrale Regenrückhaltebecken vorgesehen. Diese Anbindung kann auch als Zufahrt aus südlicher Richtung zum Regenrückhaltebecken dienen.

6.1.10 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 (1) Nr. 21 BauGB)

Die Erschließung von Einzel- oder Doppelhäusern, die zur Gewährleistung einer optimalen Gebäudeausrichtung nicht unmittelbar an die öffentliche Straße angrenzen, wird gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB über die Festsetzung von Geh- und Fahrrechten zugunsten der Anlieger sowie von Leitungsrechten zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger gesichert.

Eine weitere Wegeverbindung, die ausgehend von der nördlichen Teilfläche in den Grünzug mündet, wird als Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit und als Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorger festgesetzt. Innerhalb dieser Fläche ist die Verlegung eines Regenwasserkanals zur Entwässerung der nördlichen Teilflächen vorgesehen. Zudem ermöglicht diese Verbindung für die späteren Anwohner die Erreichbarkeit des Erholungs- und Aufenthaltsraumes an dem geöffneten Bachlauf, so dass neben einem Leitungsrecht auch ein Wegerecht zugunsten der Allgemeinheit eingerichtet werden soll.

6.1.11 Grünordnung

(§ 9 (1) Nr. 20 und 25 a BauGB)

Flachdächer und flach geneigte Dächer mit einer Dachneigung $< 10^\circ$ der obersten Geschosse von Gebäuden und Garagen sind dauerhaft und flächendeckend extensiv zu begrünen. Von der Verpflichtung zur Begrünung sind Flächen für Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien, verglaste Flächen und technische Aufbauten ausgenommen. Die Kombination mit einer Dachbegrünung ist soweit möglich für diese Flächen natürlich denkbar. Die Substratschicht muss mindestens 12 cm betragen. Die Begrünung von Flachdächern hat insbesondere die Aufgabe, Regenwasser zu speichern, so dass es verzögert der Kanalisation bzw. dem nächsten Vorfluter zufließt. Zudem trägt die vorgesehene Begrünung zu einer Verbesserung des Mikroklimas bei und hat positive thermische Effekte für die Gebäude selbst (u.a. Kühleffekt im Sommer, Wärmedämmeffekt im Winter).

Die nicht überbauten Dächer von Tiefgaragen sind intensiv zu begrünen, soweit sie nicht für eine andere zulässige Verwendung benötigt werden. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Die Mindeststärke der Drän-, Filter- und Vegetationsschicht beträgt 60 cm. Zur Anpassung an das umgebende Gelände bzw. im Übergangsbereich zu anderen zulässigen Verwendungen auf den Decken von Tiefgaragen (z. B. Terrassen, Hauseingängen, Wege) kann die Mindeststärke bis auf 35 cm reduziert werden.

Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche ist pro 300 qm Verkehrsfläche ein kleinkroniger, heimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von 16 - 18 cm zu pflanzen. Zum Schutz der Bäume sind mindestens 2 m breite und mindestens 4 qm große Baumscheiben anzulegen. Die Baumscheiben sind durch Bepflanzung mit bodendeckendem Kleingehölz oder Stauden vor Oberflächenverdichtung zu schützen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a und b BauGB).

Die Pflanzung von Einzelbäumen innerhalb des öffentlichen Straßenraums hat die Aufgabe, die Wohngebiete entlang der öffentlichen Verkehrsflächen mit Grün zu gliedern und zu beleben. Deshalb reicht eine aufgelockerte Bepflan-

zung aus, bei denen die Bäume keinen Kronenschluss haben. Auf diese Weise soll die Wohngebiete insbesondere attraktiv gestaltet und die Aufheizung abgemildert werden; durch die Bäume und zwischen den Bäumen soll kühle und feuchtere Luft entstehen (Verdunstungskälte), die sich dann in den Wohngebieten verteilt. Aus Gründen der planerischen Zurückhaltung werden die Standorte der Baumpflanzung im Bebauungsplan nicht festgelegt, um eine gewisse Flexibilität in der Ausbildung und Lage möglicher Zufahrten zu gewährleisten.

6.2 Landesrechtliche Festsetzungen

6.2.1 Gestalterische Festsetzungen

(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 89 BauO NW)

Der Bebauungsplan soll ein breites Spektrum an möglichen Bauformen eröffnen, da auch individuell gestaltete Häuser möglich sein sollen. Dennoch soll verhindert werden, dass aneinander gebaute Häuser unterschiedlich gestaltet werden. Daher wird festgesetzt, dass zusammenhängende Hauseinheiten von Doppelhäusern mit identischer Sockel- und Drenpelhöhe, Dachform und Dachneigung auszuführen sind. Des Weiteren sind Regelungen zur Gestaltung der Dachflächen mit Gauben und / oder Einschnitten vorgesehen.

Mit der Festsetzung einer zwingenden Zweigeschossigkeit von Gebäuden mit Flachdach innerhalb der Baugebiete für eine Einzel- und Doppelhausbebauung soll vermieden werden, dass eingeschossige Gebäude als Bungalows mit Flachdach entstehen, die auch unter energiewirtschaftlichen Gesichtspunkten und der damit verbundenen klimatischen Auswirkungen wenig effizient sind.

Zur Gestaltung der Vorgärten wird festgesetzt, dass Einfriedungen von Vorgartenflächen eine maximale Höhe von 1,0 m aufweisen dürfen. Hierdurch wird verhindert, dass Straßenräume ohne Einsichtnahme der Vorgärten und Gebäude durch überhöhte Einfriedungen entstehen. Mit Einfriedungen in der vorgegebenen Höhe kann trotzdem die Privatsphäre ausreichend gesichert werden.

6.3 Hinweise

Ergänzend zu den sonstigen Inhalten des Bebauungsplanes werden Hinweise zu folgenden Punkten aufgenommen:

6.3.1 Mutterboden

Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Änderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen (§ 220 BauGB). Er ist vordringlich im Plangebiet zu sichern, zur Wiederverwendung zu lagern und später wieder einzubauen.

6.3.2 Denkmäler

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Die Entdeckung von

Bodendenkmälern ist der Gemeinde und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westfälisches Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege, Münster unverzüglich anzuzeigen (§§ 15 und 16 DSchG NRW).

6.3.3 Artenschutz

Bäume dürfen nur außerhalb der Schutzzeit (01.10. – 28.02.) gefällt werden.

7 Städtebauliche Kenndaten

Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes	47.400 qm
Baugebiet Nord (WA 4 und 5)	9.420 qm
Baugebiet Süd (WA 1, 2 und 3)	24.270 qm
Öffentliche Verkehrsfläche	4.390 qm
Öffentliche Grünfläche	1.000 qm
Fläche für die Wasserwirtschaft	6.840 qm
Fläche Regenrückhaltebecken	1.410 qm

8 Umweltbelange

Da das Planverfahren auf der Grundlage des § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung durchgeführt wird, ist für das Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung begründet. Ein Umweltbericht wird auf Grundlage von § 13a BauGB nicht erstellt.

Im Folgenden werden die Belange der Umweltschutzgüter aber zusammenfassend dargelegt und bewertet.

8.1 Schutzgut Mensch/Erholung

Aufgrund der überwiegenden nur eingeschränkten Bedeutung des von der Baumaßnahme betroffenen Erlebnisraumes für die Naherholung sind die mit der Planung verbundenen Auswirkungen auf die landschaftsbezogene Erholungsfunktion des Untersuchungsgebietes von nachrangiger Erheblichkeit. Die vorhandenen Potenziale, wie der Freiraum des Rünenkolk und der bestehende, westlich an das Plangebiet anschließende Grünzug werden mit Umsetzung der Planung erhalten und eingebunden.

Bezogen auf das Schutzgut Mensch steht daher die mit der Planung verbundene Lärmeinwirkung im Vordergrund. Das Umfeld des Plangebietes ist durch Wohnnutzungen geprägt. Beeinträchtigungen durch gewerbliche Nutzungen sind nicht zu erwarten. Ebenso sind die Einwirkungen durch Straßenverkehrslärm der umgebenden Erschließungen zu vernachlässigen. Die durch die Planung hervorgerufenen Verkehre verteilen sich auf die Anbindungen des Göttfricker Weges und des Falkweges. Planbedingte Belastungen können ebenfalls vernachlässigt werden.

8.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Das Plangebiet ist derzeit überwiegend durch landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen am südlichen Rand der Siedlungsfläche von Beckum (zwischen dem Göttfricker Wege und dem Leisner- bzw. Falkweg) gekennzeichnet. Nördlich des Ackers befindet sich ein mit Zaun und Mauern umgebener Privatgarten. Die ursprünglich dort vorhandenen Gehölze waren im März 2019 nahezu vollständig gerodet.

Somit ist der Eingriff in Natur und Landschaft aufgrund der fast überwiegenden Inanspruchnahme von strukturarmen Flächen insgesamt als gering zu bezeichnen. Durch die neu anzulegenden Gartenflächen und den Grünzug wird zudem ein gewisser Ausgleich des Eingriffs erreicht.

Da es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne des § 13a BauGB handelt, ist gemäß § 13a Abs. 2 i. V. m. § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB weder eine Umweltprüfung, noch ein Umweltbericht erforderlich. § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB stellt Bebauungspläne der Innenentwicklung mit einer Grundfläche bis 20.000 qm von einer naturschutzrechtlichen Eingriff-/ Ausgleichsbilanzierung frei. Für diese Bebauungspläne wird angenommen, dass die Eingriffe vor der

planerischen Entscheidung im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB erfolgt oder zulässig sind.

8.2.1 Artenschutzrechtliche Prüfung

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist über eine artenschutzrechtliche Vorprüfung nachzuweisen, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG ausgelöst werden. Eine gutachterliche Einschätzung zur Betroffenheit der Belange des Artenschutzes wurde vom Umweltbüro Essen vorgenommen.

Konkrete Hinweise auf das Vorkommen sog. „planungsrelevanter Arten“ liegen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor. Daher wurde zunächst eine artenschutzrechtliche Prüfung in Form einer Vorprüfung durchgeführt, die zwar eine Ortsbegehung, jedoch keine faunistischen Kartierungen umfasste. Die Vorprüfung wurde als Sichtprüfung durchgeführt. Im Mittelpunkt steht die Beurteilung des Artenschutzpotenzials, also die Untersuchung auf geeignete Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Die artenschutzrechtliche Prüfung eines Vorhabens zielt darauf ab, die mögliche Betroffenheit von tatsächlich auftretenden Arten abzuschätzen. Wesentliche Informationen über das mögliche Auftreten von planungsrelevanten Arten liefert das Fachinformationssystem (FIS) des LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen). Das FIS verzeichnet im Plangebiet 35 Vogelarten, die potenziell auftreten könnten. Fledermäuse sind nicht verzeichnet. Dies kann aber nicht als Ausdruck des generellen Fehlens verstanden werden, sondern verdeutlicht lediglich Lücken in der Dokumentation auftretender Arten. Zumindest vom Auftreten der Zwergfledermaus im Quadranten des Katasterblattes ist mit großer Wahrscheinlichkeit auszugehen, da diese auch im Säugetieratlas NRW1 für das Messtischblatt verzeichnet ist.

Die Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 (1) BNatSchG in Verbindung mit den Regelungen des § 44 (5) BNatSchG auszuschließen ist und artenschutzrechtliche Belange der Realisierung der Planungsziele nach derzeitigem Kenntnisstand nicht entgegenstehen. Eine erhebliche Beeinträchtigung der im Fachinformationssystem verzeichneten „planungsrelevanten Arten“ aus der Gruppe der Vögel und Fledermäuse ist insgesamt nicht zu erwarten.

8.3 Schutzgut Wasser

Einziges Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet ist der in Richtung Stadtzentrum verlaufende Rüenkolk. Dem Rüenkolk und seiner Quelle wird eine hohe Verschmutzungsgefährdung zugesprochen.

Unterirdisch verläuft aus südlicher Richtung kommend der verrohrte Wasserlauf des Gewässers WL 174 diagonal durch das Plangebiet. Der Wasserlauf tritt im Bereich nördlich der Ballspielwiese westlich des Rüenkolk an die Oberfläche, um dann direkt in den Rüenkolk zu münden.

Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ergeben sich vor allem durch die Versiegelung von Flächen im Plangebiet und die damit verbundene Unterbindung der Versickerung von Niederschlagswasser.

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ergeben sich nicht, zumal zur Verstetigung des Oberflächenwasserabflusses im Rahmen der Umsetzung der Planung ein Regenrückhaltebecken verwirklicht wird, in das das aus dem Plangebiet anfallende Niederschlagswasser eingeleitet wird.

8.4 Schutzgüter Luft/Klima

Der Landschaftsraum zeigt die typischen Ausprägungen eines ausgeglichenen maritimen Klimas. Den geschlossenen Siedlungsbereichen im Norden und Westen des Plangebietes wird aufgrund des Versiegelungsgrades und den damit verbundenen charakteristischen Eigenschaften wie höhere Temperaturen und geringere Luftfeuchtigkeit die Funktion eines Lastraumes zugesprochen.

Den überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen des Plangebietes kommt aufgrund ihrer Größe und Nutzungsstruktur eher die Funktion eines Kaltluftentstehungsgebietes zu. Allerdings werden die Entlastungswirkungen für die Siedlungen nur als mittel eingestuft. Eine hohe Bedeutung für den Klimahaushalt wird dem Grünzug Rünenkolk zugesprochen.

Insgesamt ist auch aufgrund der als nachrangig zu bewertenden bioklimatischen Ausgleichsfunktion der betroffenen Fläche das mit der geplanten Baumaßnahme verbundene Risiko für die Schutzgüter Luft und Klima gering einzustufen.

8.5 Schutzgut Boden

Mit der Verwirklichung des Vorhabens wird in den Naturhaushalt eingegriffen. Der Eingriff besteht im Wesentlichen in der Versiegelung von Boden durch Befestigung und Abdichtung der Stellplätze und ihrer Zufahrten sowie durch die Errichtung der Wohngebäude. Die Bodenversiegelung hat zur Folge, dass der offene Boden verdichtet wird. Austauschvorgänge zwischen Boden und Atmosphäre werden eingeschränkt.

Die mit der Planung beabsichtigte bauliche Entwicklung sieht eine arrondierende Wohnbebauung vor. Hierfür werden Flächen in Anspruch genommen, die bereits einer planungsrechtlichen Entwicklung unterliegen und aus diesen Gründen dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ Rechnung tragen. Es werden durch die Planung keine neuen Flächen im Außenbereich in Anspruch genommen, sondern bereits erschlossene Flächen entwickelt.

8.6 Schutzgut Landschaftsbild

Das Landschaftsbild des Plangebietes ist geprägt durch eine intensiv landwirtschaftlich, durch Siedlungsbereiche eingefasste genutzte Landschaft. Mit der Umsetzung der Maßnahme wird sich der begrenzt offene Blick weiter verringern. Gegenüber den südlich angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flä-

chen wird eine klare Siedlungskante, analog der benachbarten Siedlungsbereiche entstehen. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind daher eher gering einzustufen, auf das Siedlungsbild ergeben sich für den Planungsraum größere Auswirkungen.

8.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Plangebiet befinden sich keine Bau- und Bodendenkmäler.

Das Schutzgut untersucht alle im Zusammenhang mit der historischen Landschaftsentwicklung stehenden Belange. Erkennbar wird eine durch historische Siedlungstätigkeit bedingte Störung der historischen Kontinuität im Landschaftsraum. Zwar ist auch heute noch die landwirtschaftliche Ackernutzung im Plangebiet vorherrschend, die Vorbelastungen sind jedoch so hoch, dass dem Plangebiet nur eine geringe kulturhistorische Bedeutung zugesprochen werden kann.

8.8 Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern

Die Auswirkungen von Vorhaben auf den Naturhaushalt bestehen in der Regel in der Versiegelung von Boden sowie in der Zerstörung von Biotopen. Als sekundäre Auswirkungen der Bodenversiegelung ist die Verringerung des Lebensraums für Flora und Fauna, die Verhinderung der Neubildung und Speicherung von Grundwasser, die Beeinträchtigung der Luft- und Klimaregulation sowie der von intaktem Boden abhängigen Funktionen für die land- oder forstwirtschaftliche Produktion oder als Lebens- und Erholungsraum zu nennen.

Die vorgestellten Wechselwirkungen sind bei dem hier geprüften Vorhaben irrelevant.

9 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Mit den vorgesehenen Festsetzungen von Wohnbauflächen kann der Bebauungsplan Nr. 37, 3. Änderung „Südring“ vollständig aus den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans entwickelt werden.

10 Bodenordnung

Der Bebauungsplan umfasst im Wesentlichen private Grundstückflächen. Das Flurstück Nr. 1085 steht im Eigentum der Stadt Beckum und ist für die Ausweisung der öffentlichen Grünfläche und der Fläche für das Regenrückhaltebecken in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen. Bodenordnende Maßnahmen sind darüber hinaus nicht erforderlich.

11 Kosten und Finanzierung

Dem Bebauungsplan liegt eine private Projektentwicklung zugrunde. Die Investoren erklären sich bereit und in der Lage, die Kosten für die öffentliche Erschließung des Plangebietes zu tragen. Dazu werden entsprechende Vereinbarungen in einem städtebaulichen Vertrag getroffen.

Anlagen

- Gutachterliche Einschätzung zur Betroffenheit der Belange des Artenschutzes gem. § 44 BNatSchG (Artenschutzprüfung Stufe 1 – Vorprüfung); umweltbüro essen, Essen Juli 2019;
- Verkehrsuntersuchung zur Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 „Südring“ in Beckum; Brilon Bondzio Weiser; Bochum November 2018;
- Erläuterungen Entwässerung; atelier stadt & haus Gesellschaft für Ingenieur- und Straßenplanung mbH; Essen September 2019;

Stadt Beckum

Der Bürgermeister

Fachdienst Stadtplanung
und Wirtschaftsförderung



Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Jugend und Soziales
Fachbereich Umwelt und Bauen
Auskunft erteilt: Herr Denkert
Telefon: 02521 29-170

Vorlage zu TOP

2021/0072
öffentlich

Integrierte Gesamtplanung "Auf dem Jakob" – Projektvorstellung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung

03.03.2021 Beratung

Rat der Stadt Beckum

25.03.2021 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

1. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Entwicklung des städtischen Grundstücks Gemarkung Beckum, Flur 6, Flurstücksnummer 1256 (ehemalige Overbergschule) die städtebauliche Zielsetzung der Ansiedlung einer Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte sowie die Schaffung eines Wohnstandortes mit rund 50 Wohneinheiten zu verfolgen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Planung und Umsetzung des Vorhabens ein offenes Investor(inn)enauswahlverfahren zu initiieren.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Die Kosten für das Investorenauswahlverfahren sind im Entwurf des Haushaltsplans 2021 bei dem Produktkonto 090101.542900/742900 – Sonstige Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten – veranschlagt.

Begründung: Rechtsgrundlagen

Die Aufstellung und Änderung von Bauleitplänen und Satzungen nach den §§ 34 und 35 Baugesetzbuch (BauGB) erfolgen im Rahmen der gemeindlichen Planungshoheit nach den Vorschriften des BauGB.

Demografischer Wandel

Seit einigen Jahren steigt die Geburten- und damit Kinderzahl; darüber hinaus verändert sich die Bevölkerungsstruktur.

Vor dem Hintergrund dieser Bevölkerungsentwicklung ist die Planung und Erschließung von Wohnbauflächen erforderlich, um die Wohnraumbedarfe abdecken zu können. Mit der Veräußerung des Grundstücks im Rahmen des Investorenauswahlverfahrens mit Bauverpflichtung entstehen zusätzliche Wohnungen.

Durch den hohen Bedarf an Kinderbetreuungsangeboten ist ein weiterer Ausbau der Plätze in Kindertageseinrichtungen erforderlich.

Erläuterungen

Durch den Umzug der Astrid-Lindgren-Schule in die ehemalige Paul-Gerhard-Schule wird der ehemalige Standort an der Straße „Auf dem Jakob“ vom Kreis Warendorf freigezogen. Das städtische Grundstück umfasst 8 338 Quadratmeter und soll entsprechend seiner exponierten Lage überplant und neu entwickelt werden (siehe Anlage 1 zur Vorlage).

Das Grundstück zeichnet sich insbesondere durch seine zentrale Lage mit direkter Nähe zur Innenstadt sowie der Einbindung in das angrenzende Wohngebiet aus (siehe Anlage 2 zur Vorlage). Durch die Lage des Grundstücks am Grünzug des renaturierten Kollenbachs weist das Areal eine hohe Wohnumfeldqualität auf.

Im Rahmen einer städtebaulichen Konzeption sollen auf dem Gelände städtebauliche Ziele der Innenentwicklung umgesetzt werden. Planungsrechtlich liegt das Grundstück nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, sondern ist zumindest in Teilen als unbeplanter Innenbereich gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Abhängig von einer städtebaulichen Konzeption soll das Planungsrecht im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) geschaffen werden.

Ziel ist es, das innerörtliche Quartier als Wohnstandort zu stärken und das Flächenpotenzial zur Ansiedlung einer Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte zu nutzen. Der Bedarf einer Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte ergibt sich aus der Situation der Kindertageseinrichtungen in der Stadt Beckum und der daraus resultierenden Bedarfsplanung zur Kindertagesbetreuung (siehe Vorlage 2021/0003 sowie 2021/0045).

Im Rahmen einer ersten Projektvorstellung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie am 06.10.2020 (Vorlage 2020/0295, nicht öffentlich) sind Bedenken gegen das Projekt geäußert worden. Die Bedenken bezogen sich sowohl auf das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen auf den Straßen Auf dem Jakob und Sonnenstraße sowie fehlende Park- und Wendemöglichkeiten und damit verbundene Konfliktsituationen als auch auf die Größe der geplanten Kindertagesstätte. Zur Abwägung der geäußerten Bedenken wurden die inhaltlichen Kritikpunkte zur Ausgestaltung der Grundvorgaben des Verfahrens überprüft. Im Weiteren werden daher ausführliche Informationen für eine Entscheidungsfindung vorgelegt.

Einplanung einer Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte

Die zu errichtende Kindertageseinrichtung „Auf dem Jakob“ ist mit 6 Gruppen erforderlich, um den Bedarf an strukturell hochwertigen Plätzen in Kindertageseinrichtungen zu decken und die bisherigen provisorischen oder nicht mehr den Anforderungen genügenden Plätze abzulösen.

Die Gebäude der Kindertageseinrichtungen „Rappelkiste“ und „Rumskedi“ genügen den Anforderungen an eine moderne Kindertageseinrichtung nicht mehr und sind auch nicht sinnvoll zu ertüchtigen. Darüber hinaus muss die Kindertageseinrichtung „Rappelkiste“ aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen und einer Auflage des Landesjugendamtes um 10 Plätze auf 1 Gruppe mit dann 20 Plätzen zurückgeführt werden. Kindertageseinrichtungen mit weniger als 4 Gruppen sind dauerhaft weder pädagogisch-strukturell noch wirtschaftlich zu führen, sodass die Kindertageseinrichtung ganz aufgegeben wird.

Die 31 provisorischen Zusatzplätze aus den Kindertageseinrichtungen „Die kleinen Strolche“, Windmühlenstraße 82 und „Großes Zwergenhaus“, Dechant-Schepers-Straße 3 sind nur durch eine befristete Betriebserlaubnis bis zur Fertigstellung von regulären Plätzen durch das Landesjugendamt genehmigt, zur Zeit bis zum 31.07.2022.

Durch die Aufgabe der Kindertageseinrichtungen „Rappelkiste“ (30 Plätze), Auf dem Völker 24, und „Rumskedi“ (45 Plätze), Alter Hammweg 36, werden insgesamt 75 Plätze aus dem gut versorgten Südwesten in den unterversorgten Norden verlagert. Dadurch wird die Erreichbarkeit aus den nördlichen Bereichen des Stadtteils Beckum insbesondere für Familien mit eingeschränkter Mobilität verbessert (siehe Anlage 3 zur Vorlage).

Mit der Kindertageseinrichtung „Auf dem Jakob“ in der geplanten Größe wird der augenblickliche Ausbaustand erhalten. Die Platzzahl steigt lediglich um 4 Plätze. Dabei ergibt sich eine Veränderung zwischen den Altersgruppen von 14 zusätzlichen Plätzen für Kinder unter 3 Jahren und eine Verringerung von 10 Plätzen für Kinder ab 3 Jahren (siehe Tabelle 1 der Vorlage).

Kindertageseinrichtung	Plätze gesamt	davon	
		U3	Ab 3
Rumskedi (Aufgabe)	45	6	39
Rappelkiste (Aufgabe)	30	10	20
Die kleinen Strolche (Zusatzplätze)	16	0	16
Großes Zwergenhaus (Zusatzplätze)	15	0	15
Gesamt	106	16	90
Auf dem Jakob (geplant)	110	30	80
Saldo	+4	+14	-10

Tabelle 1: Verschiebung der Kindertageseinrichtungsplätze in Beckum

Eine Kindertageseinrichtung mit 6 Gruppen bietet zudem mehrere Vorteile:

Die Mietpauschale für Kindertageseinrichtungen ist durch das Kinderbildungsgesetz sowohl der Höhe nach als auch in der Nutzfläche begrenzt. Pro altersgemischter Gruppe werden unabhängig von der Gruppenanzahl bis 185 Quadratmeter finanziert. Mit zunehmender Gruppenzahl wird der Anteil der Flächen für allgemeine Funktionsräume kleiner. Räume für Leitung, Personal, Bewegung, Küche und Mensa werden pro Kindertageseinrichtung nur einmal benötigt. Das schafft Raum für zusätzliche Gruppenneben- und Therapie-räume, was die pädagogische Qualität deutlich verbessert.

Durch das größere Team lassen sich zudem Personalausfälle und -veränderungen leichter auffangen. Darüber hinaus sind Wissenstransfer und Kontinuität leichter sicher zu stellen.

Bei einer guten architektonischen Planung und mit Hilfe einer differenzierten Konzeption bleiben die Gruppenbereiche auch für kleine Kinder überschaubar.

Verkehrssituation:

Das in Rede stehende Grundstück für die geplante Kindertagesstätte und Wohnbebauung sowie der neue Schulstandort werden im Bestand über die Straßen Auf dem Jakob und Sonnenstraße angebunden. Diese verbinden das Quartier über die Windmühlenstraße im Norden mit der innerstädtischen Hauptverkehrsstraße Zementstraße und im Süden mit der Hauptverkehrsstraße Stromberger Straße hin zum klassifizierten Straßennetz.

Bedingt durch die Ansiedlung der Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte und der Entwicklung des Wohnstandortes mit rund 50 Wohneinheiten wird es zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen kommen.

Da die verkehrstechnische Situation zu Zeiten der Vollaustattung der beiden Schulstandorten im Bereich der Straßen Auf dem Jakob und Sonnenstraße zu den Spitzenzeiten durch „Eltern-Taxis“, Schul- und Taxi-Busse angespannt war, wurde im Rahmen der konzeptionellen Vorplanung die derzeitige Situation (Astrid-Lindgren-Schule) mit der zu erwartenden Situation durch die Ansiedlung der Kindertagesstätte betrachtet.

Das Verkehrsaufkommen der Einrichtungen gliedert sich in unterschiedliche Wegezwecke, den Quell- und Zielverkehr. Den Großteil der Wege macht erfahrungsgemäß der Bring- und Abholverkehr aus. Eltern bringen ihre Kinder zur Schule oder Kindertagesstätte und holen sie anschließend wieder ab, soweit diese nicht zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad oder dem Bus fahren. Pro Kind ist davon auszugehen, dass sowohl morgens als auch nachmittags ein Bring- sowie Abholvorgang stattfindet. Daraus ergeben sich 4 Wege, die pro Kind täglich zurückgelegt werden. Zudem werden Wege durch die Beschäftigten der Einrichtungen zurückgelegt und es entsteht Wirtschaftsverkehr zur Ver- und Entsorgung der Einrichtungen.

Dem Beschäftigtenverkehr und dem Wirtschaftsverkehr wird im Folgenden eine untergeordnete Bedeutung zugerechnet. Zum einen erreichen/verlassen die Angestellten in der Regel vor/nach den Kindern den Standort, verfügen über feste Parkmöglichkeiten und beeinträchtigen somit nicht die Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Zum anderen würden Fahrten des Wirtschaftsverkehrs (wie zum Beispiel die der Müllabfuhr und von Paketdiensten) auf dieser Route vermutlich auch ohne die neue Nutzung stattfinden. Aus diesem Grund werden diese Verkehre in der Betrachtung nicht rechnerisch berücksichtigt.

Ausgangssituation:

Zur Analyse der Ausgangssituation und als Grundlage für die Folgenabschätzung wurden die derzeitigen Verkehrsbelastungen an den aufgeführten Messstellen der Tabelle 2 der Vorlage jeweils in beide Richtungen in den Zeiträumen von 0 bis 24 Uhr ermittelt. Die Ergebnisse der Messungen sind der Anlage 4 zur Vorlage zu entnehmen.

Entsprechend den Messungen gibt es derzeit ein Verkehrsaufkommen von circa 185 Kfz/24 Stunden (h) auf der Straße Auf dem Jakob und circa 350 Kfz/24 h auf der Sonnenstraße. Die tägliche Spitzenstunde liegt in der Zeit zwischen 07:00 und 08:00 Uhr mit einem Gesamtwert von circa 40 Fahrten in der Stunde auf der Sonnenstraße und circa 41 Fahrten in der Stunde auf der Straße Auf dem Jakob.

Entgegen der vormittägliche Spitzenstunde, streut die nachmittägliche Spitzenstunde deutlicher: ihr Beginn schwankt zwischen 11:00 und 16:00 Uhr.

Die Spitzenstunde spiegelt dabei die relevante Bringzeit der Astrid-Lindgren-Schule wider.

Verkehrsmessungen

Messstelle		Datum
Sonnenstraße	Höhe Hausnummer 20	Mittwoch, 28.10.2020 Donnerstag, 29.10.2020
Auf dem Jakob	Halteverbotsschild gegenüber der Astrid-Lindgren-Schule	Dienstag, 03.11.2020 Mittwoch, 04.11.2020
Windmühlenstraße	Vorfahrtsschild gegenüber der Sekundarschule	Dienstag, 17.11.2020 Mittwoch, 18.11.2020
Windmühlenstraße	Höhe Hausnummer 127	Mittwoch, 25.11.2020 Donnerstag, 26.11.2020

Tabelle 2: Verkehrsmessungen

Die Astrid-Lindgren-Schule wird im Schuljahr 2020/2021 von 110 Schülerinnen und Schülern besucht. Eine Abfrage bezüglich der Schülerbeförderung ergab, dass derzeit 45 Schülerinnen und Schüler einen Schüler(innen)spezialtransport (SST) nutzen und 37 Schülerinnen und Schüler eine Fahrkarte für den ÖPNV besitzen, was einen Anteil von rund 75 Prozent ausmacht.

Unter der Annahme, dass rund 10 Prozent zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Schulweg bewältigen, verbleibt ein Anteil „gebrachter“ (und geholter) Schülerinnen und Schüler beziehungsweise am motorisierten Individualverkehr (MIV) von circa 15 Prozent.

Anzahl Schüler(innen)	Anwesenheit	MIV-Anteil		Hol-/Bring-Verkehr (Wege/Tag)	Kfz-Fahrten pro Tag
110	90 %	15 %		4,0	60
		SST-Anteil	Besetzungsgrad		
110	90 %	40 %	8 ohne Fahrer(in)	4,0	20
Fahrten gesamt					80
Quellverkehr					40
Zielverkehr					40

Tabelle 3: Verkehrserzeugung der Astrid-Lindgren-Schule (Tageswert) durch Bring- und Holverkehr der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2020/2021

Aktuell ergibt sich aufgerundet eine Gesamtanzahl von 60 Kfz-Wegen/24 h zuzüglich der Schüler(innen)spezialtransporte (20 Fahrten/24 h), die gleichmäßig auf den Quell- und Zielverkehr aufzuteilen sind. Diese ermittelte Zahl entspricht den dargestellten, aktuellen Verkehrszählungen zur Spitzenstunde (40 Kfz-Fahrten/Spitzenstunde).

Die Sonnenstraße wie auch die Straße Auf dem Jakob sind als Wohnstraßen zu charakterisieren. Gemäß der „Richtlinie für den Ausbau von Stadtstraßen (RASt 06)“ beträgt ein der Funktion der Wohnstraße angemessenes Verkehrsaufkommen bis zu 400 Kfz/h.

Umgerechnet auf eine tägliche Verkehrsstärke verträgt eine Wohnstraße damit 4 000 Fahrzeuge pro Tag (Multiplikation des Stundenwertes mit dem Faktor 10). Das heutige Belastungsniveau liegt deutlich unter diesem Wert.

Die Verkehrserhebungen lassen zwar deutlich die Existenz der Schule als typische Verkehrsquelle mit konzentrierten Anfangszeiten erkennen, ohne jedoch in der Gesamtheit außergewöhnlich hohe Verkehrsbelastungen herbeizuführen.

Zukünftige Situation:

Zur Bewertung der verkehrlichen Situation ist neben der Kenntnis der oben ermittelten Verkehrszahlen eine Prognose zu erstellen, welche zu erwartenden Verkehre zukünftig von der Astrid-Lindgren-Schule ausgehen werden, da nach dem Umzug der Astrid-Lindgren-Schule in das ehemaligen Schulgebäude der Paul-Gerhard-Schule die Schüler(innen)anzahl ab dem Schuljahr 2021/2022 auf circa 160 Schülerinnen und Schüler ansteigen wird. Daraus ergibt sich eine Erhöhung der Schülerinnen und Schüler wie auch des Verkehres um circa 45 Prozent – von 80 Fahrten/24 h auf 116 Fahrten/24 h (Erhöhung um circa 36 Fahrten/24 h).

Anzahl Schüler(innen)	Anwesenheit	MIV-Anteil		Hol-/Bring-Verkehr (Wege/Tag)	Kfz-Fahrten pro Tag
160	90 %	15 %		4,0	87
		SST-Anteil	Besetzungsgrad		
160	90 %	40 %	8 ohne Fahrer(in)	4,0	29
Fahrten gesamt					116
Quellverkehr					58
Zielverkehr					58

Tabelle 4: Verkehrserzeugung der Astrid-Lindgren-Schule (Tageswerte) durch Bring- und Holverkehr der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2021/2022

Im Folgenden werden die durch den Kindertagesstätten-Bau zu erwartenden Neuverkehre prognostiziert sowie die entsprechenden Auswirkungen auf die Straßen auf dem Jakob und die Sonnenstraße dargestellt.

Die Planung sieht 110 Betreuungsplätze in 6 Gruppen für Kinder vor.

Aufgrund der räumlichen Nähe zahlreicher Wohngebäude ist davon auszugehen, dass ein Teil der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Dem ÖPNV wird bei der gegebenen Erschließung nur eine untergeordnete Bedeutung beigemessen, sodass insgesamt von einem Anteil des Umweltverbundes von nur 20 Prozent ausgegangen wird. Durch die Bildung von Fahrgemeinschaften (beispielsweise Besuch der Kindertagesstätte durch mehrere Kinder einer Familie) ist außerdem davon auszugehen, dass im Durchschnitt mehr als ein Kind pro Bring- und Abholweg transportiert wird. Angenommen wird hier, ähnlich der üblicherweise angenommenen Mitnahmewirkungen im Berufsverkehr, ein durchschnittlicher Pkw-Besetzungsgrad von 1,2 [zuzüglich Fahrer(in)]. So ergibt sich aufgerundet eine Gesamtanzahl zurückgelegter Kfz-Wege von 250, die gleichmäßig auf den Quell- und Zielverkehr aufzuteilen sind (siehe Tabelle 5 der Vorlage).

Betreuungsplätze	Anwesenheit	Hol-/Bring-Verkehr (Wege/Tag)	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Kfz-Fahrten pro Tag
110 Kinder	85 %	4,0	80 %	1,2 ohne Fahrer(in)	250
Quellverkehr					125
Zielverkehr					125

Tabelle 5: Verkehrserzeugung der neuen Kindertagesstätte (Tageswerte) durch Bring- und Holverkehr

In einer Gesamtbetrachtung folgt daraus, dass sich bei zukünftig circa 160 Schülerinnen und Schülern und 110 Kindergarten-Kindern circa 366 Kfz-Fahrten/24 h durch Hol- und Bringverkehre ergeben.

Wohnbebauung

Neben der neuen Kindertagesstätte wird auch die neue Wohnbebauung zusätzliche Kfz-Fahrten erzeugen, die über die Straßen im Wohngebiet abgewickelt werden müssen.

Basierend auf anerkannten Berechnungsverfahren werden im Folgenden die zu erwartenden Kfz-Fahrten der neuen Bewohnerinnen und Bewohner sowie deren Besucherinnen und Besuchern berechnet.

Für den Modal Split wird die Annahme getroffen, dass 64 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner und der Besucherinnen und Besucher ihre Wege mit dem Kfz als Fahrerin beziehungsweise Fahrer oder Mitfahrerin und Mitfahrer zurücklegen. Dieser Wert wurde aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 abgeleitet.

Darüber hinaus wird für die Verkehrserzeugung eine Wegehäufigkeit von 3,7 Wegen je Bewohnerin und Besucher und 2 Wegen je Besucherin und Besucher angenommen. Bei den Einwohnerinnen und Einwohnern muss außerdem berücksichtigt werden, dass teilweise Wege mit Quelle und Ziel außerhalb des Gebiets erfolgen. Daher werden die Gesamtwege um 15 Prozent abgemindert. Der Besetzungsgrad wird bei den Bewohnerinnen und Bewohnern mit 1,5 Personen/Kfz und bei den Besucherinnen und Besuchern mit 1,7 Personen/Kfz angenommen.

Durch den Neubau von 50 Wohneinheiten kann mit etwa 125 Bewohnerinnen und Bewohnern gerechnet werden.

Werden die zuvor angenommenen Eingangsgrößen berücksichtigt, so ergibt dies einen Tagesverkehr von 168 Kfz/24 h der Bewohnerinnen und Bewohner und 10 Kfz/24 h der Besucherinnen und Besucher. Zusammen resultieren daraus insgesamt 178 Kfz/24 h (siehe Tabelle 6 der Vorlage). Richtungsbezogen ergibt dies im Quell- sowie Zielverkehr jeweils 89 Kfz/24 h.

Von wesentlicher Bedeutung für die Beurteilung der künftig zu erwartenden Verkehrssituation im Straßennetz ist die zeitliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens über den Tagesverlauf. Zur Berechnung der Spitzenstunde wird der Divisor 10 in Ansatz gebracht. Dies entspricht in dieser Darstellung 18 Kfz-Fahrten/Spitzenstunde. Die neue Wohnbebauung ist für den fließenden Verkehr dementsprechend weniger bedeutsam, ein Augenmerk muss vielmehr auf den ruhenden Verkehr gelegt werden. Aus diesem Grund ist im Rahmen eines städtebaulichen Konzepts für die Verkehrserschließung der Wohnbebauung ein entsprechendes Stellplatzkonzept mit attraktiver Erschließungsanlage (Tiefgarage oder Garagengeschosse) zu entwickeln.

Nutzer(inne)-gruppen	Anzahl	Wege-häufigkeit	Wege	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Tagesverkehr
Wohneinheiten: 50		Wege/Person	Gesamt	64 %	Person/Kfz	Kfz/24 h
Bewohner(innen)	125	3,7	393 [85 %]	252	1,5	168
Besucher(innen)	12	2,0	24 [100 %]	16	1,7	10
KFZ-Fahrten gesamt						178
Quellverkehr						89
Zielverkehr						89
Kfz-Fahrten/Spitzenstunde [Divisor 10]						18

Tabelle 6: Verkehrserzeugung unter Berücksichtigung der vorgegebenen 50 Wohneinheiten

Fazit:

Die neue Kindertagesstätte wie auch die Wohnbebauung werden wie oben dargestellt zusätzliche Kfz-Fahrten erzeugen. Insgesamt kann mit circa 464 zusätzlichen Kfz-Fahrten/Tag sowie circa 201 Kfz-Fahrten/Spitzenstunde insgesamt gerechnet werden (siehe Tabelle 7). Den Großteil davon machen die Hol- und Bringverkehre der Kinder beziehungsweise ihrer Eltern aus. Schwerverkehr ist nahezu nicht zu erwarten.

Neben diesen Neubelastungen ergeben sich durch den Wegfall der Paul-Gerhard-Schule (189 Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2019/2020) auch Entlastungen im Straßennetz, insbesondere hinsichtlich des voraussichtlichen Wegfalls von großen Schulbussen. Bei einem Vergleich der Anzahl der Schülerinnen und Schüler beziehungsweise zukünftig Kindergartenkinder ist zu erkennen, dass die damalige maximale Auslastung durch die Neuplanung nicht erreicht wird (siehe Anlage 5 zur Vorlage).

Nutzer(innen)gruppen	Kfz-Fahrten/24 h – zusätzlich –	Kfz-Fahrten/24 h – gesamt –	Kfz-Fahrten/ Spitzenstunde
Astrid-Lindgren-Schule	36	116	58
Kindertagesstätte „Auf dem Jakob“	250	250	125
Wohnbebauung	178	178	18
Gesamt	464	544	201

Tabelle 7: Zusätzliche Verkehrserzeugung unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungen

Auch nach Verlagerung und Neuverkehr durch den neuen Kindertagesstätten-Standort werden die umliegenden Straßenräume nicht über ein der Straßenfunktion entsprechendes, zumutbares Maß hinausgehend belastet werden. Die Verkehrszunahmen durch den Hol- und Bringverkehr werden zwar insbesondere in der Spitzenstunde temporär für die Anliegerinnen und Anlieger bemerkbar sein, liegen jedoch auch mit über 200 Kfz-Fahrten/h immer noch deutlich unter dem für den Straßentyp der Wohnstraße empfohlenen Belastungsrahmen (angemessenes Verkehrsaufkommen bis zu 400 Kfz/h).

Um die Belastung dennoch möglichst gering zu halten, sind bauliche Maßnahmen umzusetzen. Vor der neuen Kindertagesstätte sind Flächen für Kurzzeitstellplätze in entsprechender Anzahl für die Hol- und Bringverkehre der Eltern anzubieten, so dass die Abstellmöglichkeiten im Straßenraum nur wenig durch die Kindertagesstätten-Nutzung beansprucht werden beziehungsweise wenn, dann auch nur als kurzzeitige Ausweichmöglichkeit genutzt werden würden.

Zudem wird der Bau einer Wendeanlage empfohlen (siehe Anlage 6 der Vorlage). Eine unmittelbare Notwendigkeit für ordnungsbehördliche Maßnahmen sind den Zahlen derzeit nicht abzuleiten.

Vor diesem Hintergrund ist im Rahmen des Verfahrens der erforderliche Stellplatzbedarf für die Beschäftigten sowie für den Bring- und Holverkehr der Kinder zu ermitteln und in einer Entwurfsplanung zu berücksichtigen.

Generell bedeutet die Lage im Osten des Stadtteils Beckum, in direkt angrenzender Lage zur Wohnbebauung, ein gutes Potenzial für die nahmobile Erschließung. In einem Radius von 300 Metern befinden sich bereits zahlreiche Wohnhäuser (insbesondere im Bereich der Straßen Auf dem Jakob, Sonnenstraße, Gerhard-Gertheinrich-Straße, Benno-Happe-Weg und dem Ostwall); in einem Radius von 500 Metern ist bereits der östliche Innenstadtbereich sowie ein Großteil der Wohngebiete rund um die Wilhelmstraße und der Windmühlenstraße sowie der westliche Bereich der Stromberger Straße inklusive Wilhelmshöhe und Dr.-Max-Hagedorn-Straße angebunden. Darüber hinaus ist das Vorhaben, bei einer maximalen Distanz von 2,5 Kilometern, aus dem gesamten Stadtteil Beckum gut mit dem Fahrrad zu erreichen. Um diese Potenziale zu nutzen, ist insbesondere auch eine Ertüchtigung und Verbesserung der Zuwegung für den Fuß- und Radverkehr von der „Sternstraße“ aus im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklung zu Berücksichtigen.

Die Ansiedlung einer Kindertagesstätte mit 6 Gruppen sowie die Planung von 50 Wohneinheiten sind demnach in der Größenordnung machbar und städtebaulich an dieser integrierten Lage vertretbar.

Investor(inn)enauswahlverfahren:

Auf Grund der vorgenannten wichtigen innerstädtischen Lage, der städtebaulichen Ziele aber auch verkehrlichen Herausforderungen wird an die Planung insbesondere ein hoher gestalterischer wie auch funktionaler Anspruch gestellt. Um auf die zukünftige Entwicklung maßgeblichen Einfluss nehmen zu können, soll die Veräußerung des städtischen Grundstücks (Flur 6, Flurstücksnummer 1256) mit der Verpflichtung zur Entwicklung von Wohnbebauung (50 Wohneinheiten) und einer ergänzenden Sechs-Gruppen-Kindertagesstätte (30 U-3 Plätze und 75 Ü-3 Plätze) im Rahmen eines offenen Investor(inn)enauswahlverfahrens mit städtebaulicher Konzeption durchgeführt werden.

Im Rahmen dieses Investor(inn)enauswahlverfahrens können die städtebauliche Qualität, wohnungspolitische Ziele und die wirtschaftliche und fachliche Leistungsfähigkeit einer Investorin oder eines Investors neben dem Höchstgebot für das Grundstück berücksichtigt werden. So ist es möglich, erfahrene Teams aus Investorinnen und Investoren beziehungsweise Architektinnen und Architekten anzusprechen und zwischen mehreren Konzepten anhand eines vorher entwickelten Kriterienkatalogs auswählen zu können.

So kann die wirtschaftliche Veräußerung einer kommunalen Fläche mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung zusammenwirken und bei der Entscheidung über die Veräußerung neben dem fiskalischen Kriterium überwiegend die konzeptionelle Qualität und dessen Umsetzbarkeit in einem vorgegebenen Zeitraum berücksichtigt werden.

Die Durchführung des Verfahrens soll in einem 2-stufigen Investor(inn)enauswahlverfahren, welches sich in ein vorgeschaltetes Interessenbekundungsverfahren/Bewerbungsverfahren (1. Phase) und das eigentliche Auswahlverfahren (Konzeptvergabe, 2. Phase) gliedert, durchgeführt werden. Die Grundlagen der Auswahlentscheidung bilden das einzureichende städtebauliche und architektonische Konzept sowie das Kaufpreisangebot.

Eine Fachjury prüft und bewertet schließlich die eingereichten Unterlagen entsprechend einem Bewertungsschema und spricht eine Empfehlung an das zuständige Gremium der Stadt Beckum über den Zuschlag aus.

Die Gewichtung der Kriterien setzt sich – vergleichbar anderer Auswahlverfahren – wie folgt zusammen:

Integrierte Gesamtplanung/Quartiersentwicklung – 75 Prozent

1. Städtebauliches Gesamtkonzept – 30 Punkte
2. Gebäudekonzept/Nutzungskonzept – 30 Punkte
3. Konzept für verkehrliche und technische Infrastruktur – 15 Punkte

Wirtschaftlichkeit/Kaufpreis – 25 Prozent

4. Kaufpreis – 25 Punkte (Gebot x 25 ./.. höchstes Gebot)

Die Bewertung der oben genannten Oberkriterien erfolgt nach Unterkriterien und einem Punktesystem.

Weiteres Vorgehen:

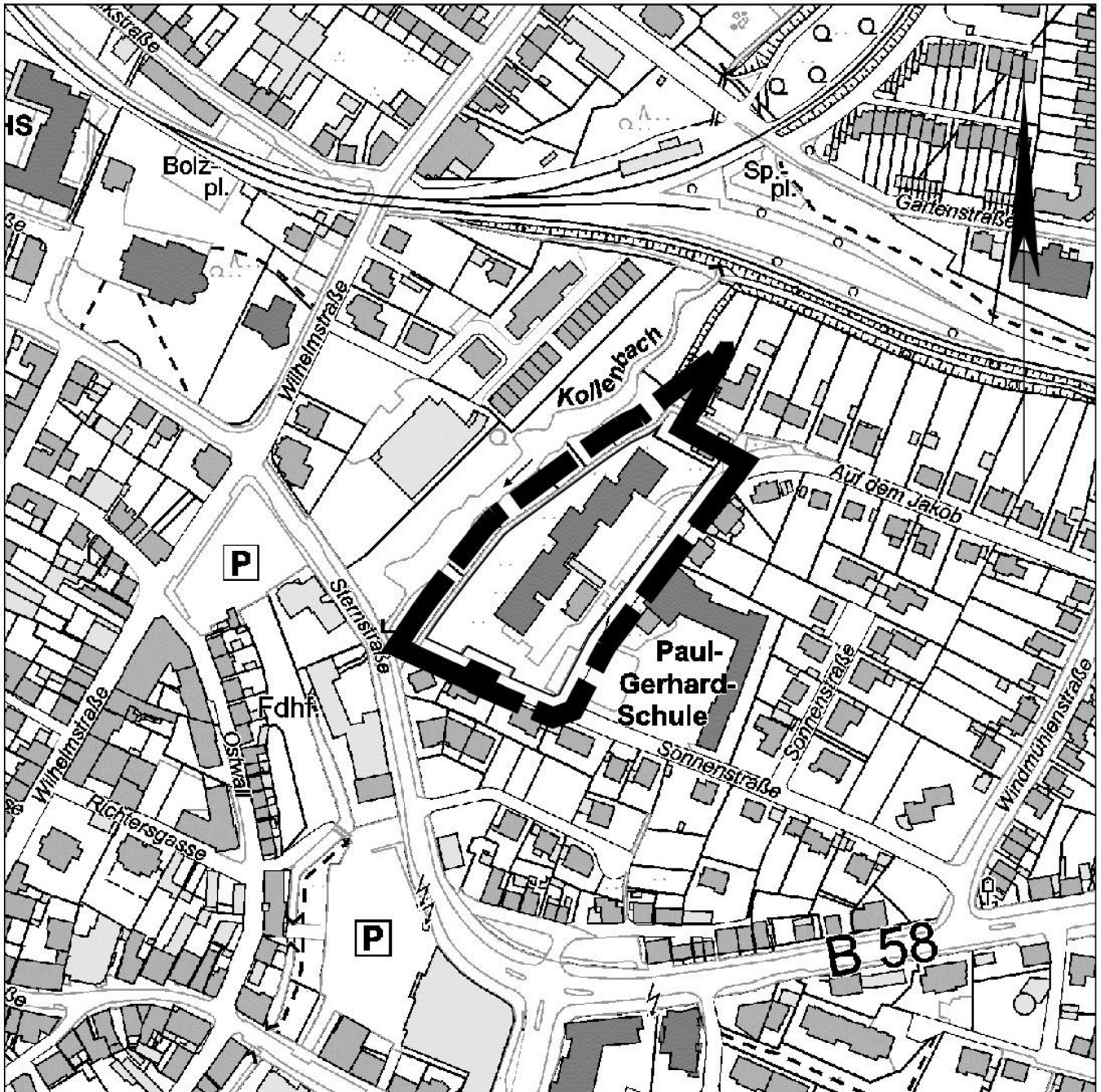
Die Verwaltung schlägt vor, das Investorenauswahlverfahren für eine integrierte Gesamtplanung „Auf dem Jakob“ zu beginnen.

Nach Zustimmung des Beschlussvorschlages können die Ausschreibungsunterlagen für das Investorenauswahlverfahren vorbereitet und veröffentlicht werden.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass aufgrund der dann noch notwendigen Planungsschritte (Bauleitplanung, baurechtliche Genehmigungen) ungefähr 1 Jahr nach Vergabe mit den konkreten Baumaßnahmen begonnen werden könnte. Mit der Inbetriebnahme der Kindertagesstätte kann im August 2024 gerechnet werden.

Anlage(n):

1. Geltungsbereich „Auf dem Jakob“
2. Übersichtsplan „Auf dem Jakob“
3. Räumliche Verteilung der Kita-Standorte
4. Messergebnisse der Verkehrszählungen
5. Schüler- und Betreuungszahlen am Standort
6. Skizze möglicher baulicher Maßnahmen



Quelle: Datenlizenz Deutschland – Land NRW/Kreis Warendorf (2019) – Version 2.0

Unmaßstäbliche Darstellung des Geltungsbereichs – Integrierte Gesamtplanung „Auf dem Jakob“

TOP Ö 11

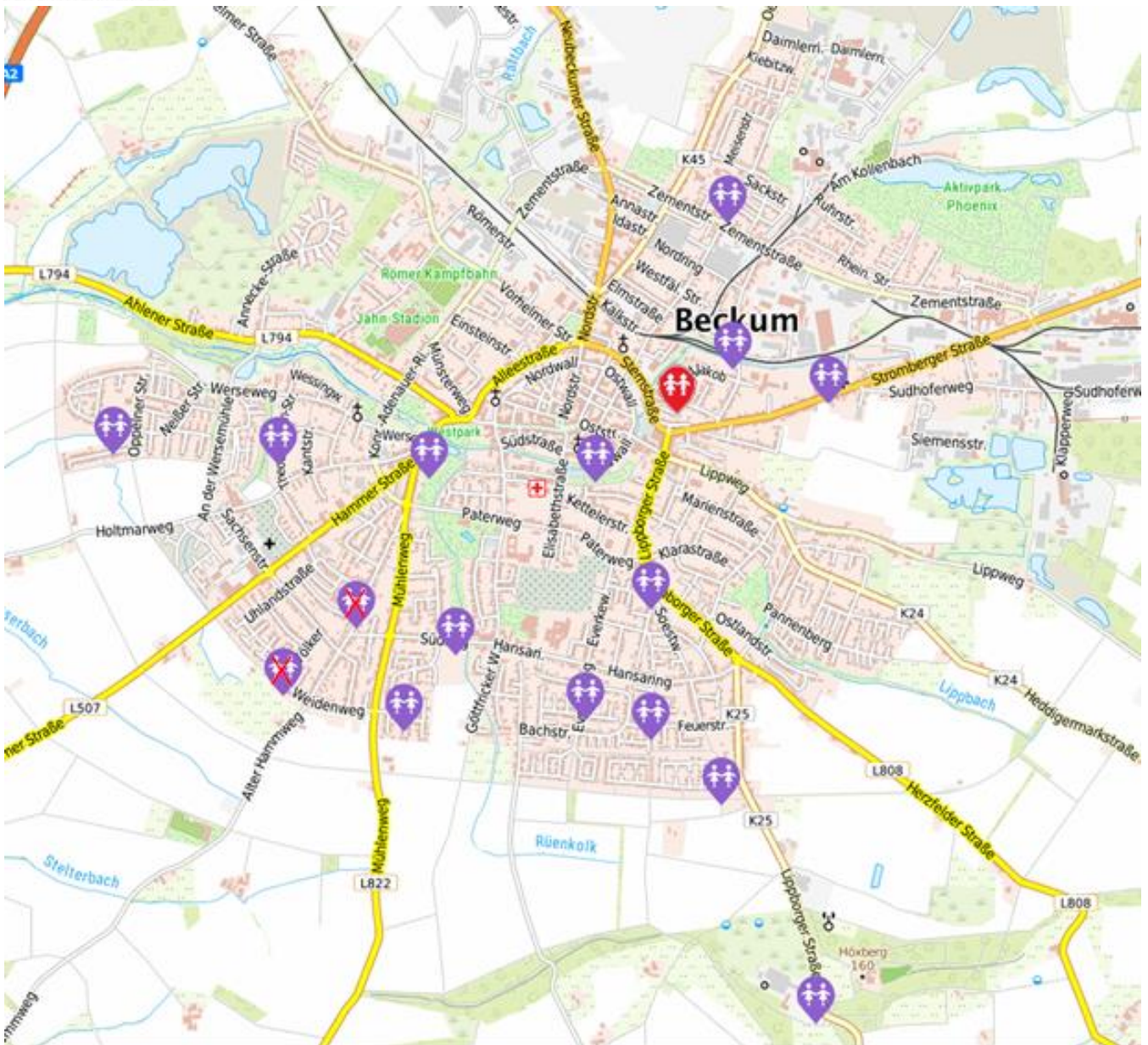


Quelle: Datenlizenz Deutschland – Land NRW/Kreis Warendorf (2019) – Version 2.0
Unmaßstäbliche Übersichtsplan – Integrierte Gesamtplanung „Auf dem Jakob“

STADT BECKUM
DER BÜRGERMEISTER



Anlage 2 zur Vorlage 2021/0072



Quelle: Datenlizenz Deutschland – Land NRW/Kreis Warendorf (2019) – Version 2.0
Unmaßstäbliche Darstellung der Kita-Standorte, Stadt Beckum



TOP 0 11

Messung vom 28.10.2020; 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr
Messstelle an Straßenlaterne vor Hausnummer 20, Sonnenstraße**Spur 1: Richtung Windmühlenstraße Spur 2: Richtung Auf dem Jakob**

Datum	Zeit	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Gesam-	Gesam-	Gesam-	Gesam-	Gesam-	Gesam-	
		schnitt	schnitt	schnitt	schnitt	schnitt							schnitt
		Gesamt	KLEIN	PKW	VAN	LKW	LZ	t	t	t	t	t	
								Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax
28.10.2020	00:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	38	40
28.10.2020	01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28.10.2020	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28.10.2020	03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28.10.2020	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28.10.2020	05:00	6	0	2	3	1	0	1	43	45	5	38	45
28.10.2020	06:00	11	1	7	2	1	0	3	38	40	8	43	45
28.10.2020	07:00	47	2	34	8	3	0	13	38	40	34	43	50
28.10.2020	08:00	23	0	16	5	1	1	4	38	40	19	38	50
28.10.2020	09:00	7	0	5	2	0	0	1	38	40	6	33	40
28.10.2020	10:00	19	1	17	1	0	0	9	38	45	10	38	45
28.10.2020	11:00	26	2	16	4	4	0	9	43	50	17	38	45
28.10.2020	12:00	25	3	16	4	2	0	5	33	45	20	38	50
28.10.2020	13:00	19	1	11	4	1	2	7	38	45	12	33	55
28.10.2020	14:00	24	1	19	4	0	0	12	38	45	12	38	45
28.10.2020	15:00	30	2	20	4	3	1	7	33	35	23	33	40
28.10.2020	16:00	34	2	31	1	0	0	16	38	50	18	38	45
28.10.2020	17:00	20	0	18	1	1	0	11	38	45	9	38	40
28.10.2020	18:00	17	0	14	2	1	0	10	38	45	7	43	45
28.10.2020	19:00	20	0	17	3	0	0	14	38	55	6	33	45
28.10.2020	20:00	13	4	8	1	0	0	3	38	40	10	43	50
28.10.2020	21:00	6	0	5	0	1	0	2	48	50	4	38	45
28.10.2020	22:00	3	0	3	0	0	0	2	33	35	1	38	40
28.10.2020	23:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	38	40
		352	19	261	49	19	4	129			223		

Datum	Zeit	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Gesam-	Gesam-	Gesam-	Gesam-	Gesam-	Gesam-	
		schnitt	schnitt	schnitt	schnitt	schnitt							schnitt
		Gesamt	KLEIN	PKW	VAN	LKW	LZ	t	t	t	t	t	
								Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax
29.10.2020	00:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	38	40
29.10.2020	01:00	3	0	3	0	0	0	0	0	0	3	48	50
29.10.2020	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29.10.2020	03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29.10.2020	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29.10.2020	05:00	13	3	9	1	0	0	1	43	45	12	38	50
29.10.2020	06:00	8	0	5	2	1	0	1	33	35	7	43	50
29.10.2020	07:00	34	2	26	3	1	2	10	43	45	24	38	40
29.10.2020	08:00	24	2	19	2	0	1	8	38	50	16	38	45
29.10.2020	09:00	13	0	8	4	1	0	5	38	40	8	38	45
29.10.2020	10:00	17	0	13	2	2	0	8	33	40	9	38	50
29.10.2020	11:00	34	3	27	2	0	2	13	38	50	21	43	50
29.10.2020	12:00	26	1	20	2	1	2	12	38	45	14	38	45
29.10.2020	13:00	25	1	13	6	3	2	7	33	40	18	43	50
29.10.2020	14:00	20	1	15	3	1	0	10	38	55	10	43	45
29.10.2020	15:00	30	2	21	5	1	1	10	38	45	20	43	55
29.10.2020	16:00	29	1	24	4	0	0	11	38	40	18	38	50
29.10.2020	17:00	22	0	20	2	0	0	14	38	40	8	43	50
29.10.2020	18:00	18	0	18	0	0	0	11	38	45	7	38	40
29.10.2020	19:00	11	0	11	0	0	0	2	33	35	9	38	45
29.10.2020	20:00	5	0	5	0	0	0	2	28	30	3	43	45
29.10.2020	21:00	3	2	1	0	0	0	1	28	30	2	43	45
29.10.2020	22:00	1	0	1	0	0	0	1	38	40	0	0	0
29.10.2020	23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		337	18	260	38	11	10	127			210		

Messung vom 03.11.2020; 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr
Messstelle Auf dem Jakob am VZ 283 gegenüber der Schule

Spur 1: Richtung Windmühlenstraße Spur 2: Richtung Sonnenstraße

Datum	Zeit	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	
		schnitt	schnitt	schnitt	schnitt	schnitt							t
		Gesamt	KLEIN	PKW	VAN	LKW	LZ	Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax
03.11.2020	00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.11.2020	01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.11.2020	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.11.2020	03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.11.2020	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.11.2020	05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.11.2020	06:00	3	0	2	0	1	0	1	23	25	2	38	40
03.11.2020	07:00	37	11	22	1	3	0	23	33	40	14	33	40
03.11.2020	08:00	24	6	14	2	2	0	13	28	40	11	28	40
03.11.2020	09:00	6	1	2	2	1	0	4	28	35	2	38	40
03.11.2020	10:00	4	2	2	0	0	0	2	33	35	2	28	30
03.11.2020	11:00	14	0	9	2	2	1	11	33	40	3	33	35
03.11.2020	12:00	12	3	5	0	3	1	10	33	35	2	33	35
03.11.2020	13:00	35	13	16	3	3	0	28	28	35	7	38	45
03.11.2020	14:00	6	1	3	1	1	0	2	33	35	4	33	35
03.11.2020	15:00	10	2	7	0	1	0	7	33	45	3	48	50
03.11.2020	16:00	16	5	9	2	0	0	9	43	45	7	38	50
03.11.2020	17:00	9	1	4	4	0	0	4	38	40	5	58	65
03.11.2020	18:00	2	0	2	0	0	0	2	33	35	0	0	0
03.11.2020	19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.11.2020	20:00	3	1	1	1	0	0	1	38	40	2	33	35
03.11.2020	21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.11.2020	22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.11.2020	23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		181	46	98	18	17	2	117	64				

Datum	Zeit	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	
		schnitt	schnitt	schnitt	schnitt	schnitt							t
		Gesamt	KLEIN	PKW	VAN	LKW	LZ	Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax
04.11.2020	00:00	1	0	1	0	0	0	1	38	40	0	0	0
04.11.2020	01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.11.2020	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.11.2020	03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.11.2020	04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.11.2020	05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.11.2020	06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.11.2020	07:00	45	16	24	2	2	1	19	28	35	26	28	40
04.11.2020	08:00	26	7	16	2	0	1	17	33	40	9	33	35
04.11.2020	09:00	7	0	4	1	2	0	4	33	45	3	38	40
04.11.2020	10:00	6	2	3	0	1	0	1	23	25	5	38	40
04.11.2020	11:00	15	2	9	3	0	1	11	33	45	4	28	35
04.11.2020	12:00	10	1	3	3	3	0	9	23	30	1	28	30
04.11.2020	13:00	18	3	7	5	3	0	13	28	35	5	38	45
04.11.2020	14:00	12	1	7	2	2	0	7	43	50	5	38	45
04.11.2020	15:00	25	9	12	2	2	0	20	38	40	5	28	30
04.11.2020	16:00	6	1	4	1	0	0	3	33	35	3	38	40
04.11.2020	17:00	5	0	4	1	0	0	4	33	35	1	38	40
04.11.2020	18:00	5	0	3	2	0	0	2	33	35	3	43	45
04.11.2020	19:00	3	0	3	0	0	0	3	28	30	0	0	0
04.11.2020	20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.11.2020	21:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	33	35
04.11.2020	22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.11.2020	23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		185	42	100	25	15	3	114	71				

Messung vom 17.11.2020; 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr
Messstelle Windmühlenstraße am VZ 306 gegenüber der Sekundarschule

Spur 1: Richtung Zementstraße

Spur 2: Richtung Strombergerstraße

Datum	Zeit	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam		
		schnitt	schnitt	schnitt	schnitt	schnitt							schnitt	
		Gesamt	KLEIN	PKW	VAN	LKW	LZ	t	t	t	t	t	t	
		Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax	
17.11.2020	00:00	2	0	2	0	0	0	1	48	50	1	43	45	
17.11.2020	01:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	58	60	
17.11.2020	02:00	1	0	0	1	0	0	1	58	60	0	0	0	
17.11.2020	03:00	3	0	2	1	0	0	1	63	65	2	48	50	
17.11.2020	04:00	8	0	5	2	0	1	4	43	60	4	43	55	
17.11.2020	05:00	47	1	45	1	0	0	28	43	55	19	48	75	
17.11.2020	06:00	57	15	39	2	0	1	41	43	50	16	48	50	
17.11.2020	07:00	150	56	81	11	1	1	64	38	55	86	38	50	
17.11.2020	08:00	142	40	84	13	3	2	51	33	45	91	43	55	
17.11.2020	09:00	91	25	56	3	6	1	31	33	40	60	43	50	
17.11.2020	10:00	97	29	59	3	6	0	40	38	45	57	43	55	
17.11.2020	11:00	110	23	70	6	10	1	51	38	45	59	43	55	
17.11.2020	12:00	147	14	109	13	9	2	64	38	50	83	48	60	
17.11.2020	13:00	133	13	96	18	6	0	63	38	45	70	43	50	
17.11.2020	14:00	122	7	94	13	8	0	47	38	50	75	48	55	
17.11.2020	15:00	186	11	147	21	4	3	61	43	50	125	48	55	
17.11.2020	16:00	186	22	149	13	2	0	73	38	45	113	48	60	
17.11.2020	17:00	140	9	123	8	0	0	62	43	50	78	43	55	
17.11.2020	18:00	93	1	89	2	1	0	54	43	55	39	48	60	
17.11.2020	19:00	65	2	57	5	1	0	31	43	60	34	48	55	
17.11.2020	20:00	28	1	26	1	0	0	14	43	55	14	48	60	
17.11.2020	21:00	14	0	14	0	0	0	4	38	45	10	48	50	
17.11.2020	22:00	12	0	10	2	0	0	2	43	45	10	48	50	
17.11.2020	23:00	4	0	4	0	0	0	1	28	30	3	48	50	
		1839	269	1362	139	57	12	789				1050		

Datum	Zeit	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam		
		schnitt	schnitt	schnitt	schnitt	schnitt							schnitt	
		Gesamt	KLEIN	PKW	VAN	LKW	LZ	t	t	t	t	t	t	
		Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax	
18.11.2020	00:00	4	0	3	1	0	0	2	48	50	2	58	60	
18.11.2020	01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18.11.2020	02:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	68	70	
18.11.2020	03:00	3	0	1	2	0	0	1	58	60	2	48	50	
18.11.2020	04:00	8	1	6	1	0	0	2	53	55	6	53	55	
18.11.2020	05:00	45	1	41	3	0	0	26	48	50	19	53	55	
18.11.2020	06:00	57	4	52	1	0	0	40	43	55	17	48	50	
18.11.2020	07:00	175	28	124	19	3	1	93	38	55	82	43	55	
18.11.2020	08:00	154	12	115	21	6	0	74	38	50	80	43	55	
18.11.2020	09:00	106	3	89	10	4	0	45	43	50	61	48	55	
18.11.2020	10:00	108	2	90	12	3	1	51	43	60	57	43	65	
18.11.2020	11:00	113	4	89	11	6	3	48	43	60	65	48	85	
18.11.2020	12:00	132	6	110	9	6	1	64	43	50	68	48	55	
18.11.2020	13:00	103	5	86	7	5	0	53	43	50	50	43	60	
18.11.2020	14:00	146	13	115	13	3	2	58	43	55	88	48	60	
18.11.2020	15:00	205	16	163	20	4	2	89	38	50	116	43	55	
18.11.2020	16:00	187	19	153	10	5	0	74	43	60	113	48	65	
18.11.2020	17:00	131	5	114	8	3	1	64	43	60	67	48	55	
18.11.2020	18:00	86	6	75	3	1	1	40	38	55	46	43	75	
18.11.2020	19:00	61	0	54	7	0	0	26	43	60	35	48	60	
18.11.2020	20:00	28	6	22	0	0	0	15	43	55	13	48	60	
18.11.2020	21:00	21	1	19	1	0	0	9	63	65	12	43	50	
18.11.2020	22:00	25	2	20	0	3	0	10	53	55	15	53	55	
18.11.2020	23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		1899	134	1542	159	52	12	884				1015		

Messung vom 25.11.2020; 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr
Messstelle Windmühlenstraße beim VZ 306 gegenüber Hausnummer 127

Spur1: Zufahrend zur Windmühlenstraße

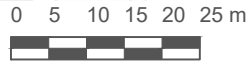
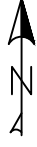
Spur2: Abfahrend zur Strombergerstraße

Datum	Zeit	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam		
		schnitt	schnitt	schnitt	schnitt	schnitt							schnitt	
		Gesamt	KLEIN	PKW	VAN	LKW	LZ	t	t	t	t	t	t	
		Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax							
25.11.2020	00:00	4	0	4	0	0	0	1	38	40	3	38	40	
25.11.2020	01:00	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	38	40	
25.11.2020	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
25.11.2020	03:00	5	0	3	2	0	0	3	43	45	2	38	40	
25.11.2020	04:00	14	0	12	1	0	1	2	43	45	12	38	45	
25.11.2020	05:00	34	0	30	3	1	0	19	38	45	15	38	50	
25.11.2020	06:00	73	3	62	4	3	1	51	38	45	22	43	45	
25.11.2020	07:00	239	25	168	31	11	4	136	33	50	103	38	45	
25.11.2020	08:00	211	10	160	34	5	2	108	33	45	103	38	50	
25.11.2020	09:00	130	7	96	20	5	2	65	33	55	65	38	45	
25.11.2020	10:00	98	5	80	5	6	2	46	33	40	52	38	45	
25.11.2020	11:00	138	6	104	16	9	3	67	33	40	71	38	55	
25.11.2020	12:00	186	12	149	14	7	4	98	33	50	88	38	45	
25.11.2020	13:00	153	13	119	8	10	3	77	33	45	76	33	45	
25.11.2020	14:00	153	7	121	20	4	1	64	33	40	89	38	45	
25.11.2020	15:00	219	7	174	27	7	4	75	38	45	144	38	50	
25.11.2020	16:00	168	6	137	20	3	2	64	38	40	104	38	45	
25.11.2020	17:00	155	11	112	29	3	0	65	38	45	90	38	45	
25.11.2020	18:00	106	5	80	19	1	1	49	38	50	57	38	45	
25.11.2020	19:00	66	7	49	9	1	0	36	38	45	30	38	50	
25.11.2020	20:00	41	2	34	4	0	1	19	43	50	22	38	45	
25.11.2020	21:00	22	1	18	3	0	0	8	38	40	14	38	40	
25.11.2020	22:00	15	1	14	0	0	0	4	33	35	11	33	45	
25.11.2020	23:00	5	0	5	0	0	0	3	28	30	2	43	45	
		2236	128	1732	269	76	31	1060				1176		

Datum	Zeit	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Quer-	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam	Gesam		
		schnitt	schnitt	schnitt	schnitt	schnitt							schnitt	
		Gesamt	KLEIN	PKW	VAN	LKW	LZ	t	t	t	t	t	t	
		Anzahl	v85%	vmax	Anzahl	v85%	vmax							
26.11.2020	00:00	1	0	1	0	0	0	1	33	35	0	0	0	
26.11.2020	01:00	3	0	3	0	0	0	0	0	0	3	38	40	
26.11.2020	02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
26.11.2020	03:00	3	0	2	1	0	0	2	38	40	1	38	40	
26.11.2020	04:00	5	0	5	0	0	0	1	33	35	4	38	45	
26.11.2020	05:00	41	2	33	5	1	0	22	38	50	19	38	45	
26.11.2020	06:00	53	2	49	2	0	0	32	38	45	21	38	45	
26.11.2020	07:00	219	27	166	21	4	1	141	33	55	78	38	45	
26.11.2020	08:00	192	15	148	21	6	2	98	33	50	94	38	45	
26.11.2020	09:00	115	1	99	8	6	1	49	38	40	66	38	50	
26.11.2020	10:00	111	2	93	12	4	0	47	33	45	64	38	45	
26.11.2020	11:00	129	7	89	17	12	4	62	33	50	67	38	50	
26.11.2020	12:00	164	12	132	9	10	1	84	33	45	80	38	50	
26.11.2020	13:00	136	3	109	16	3	5	63	38	45	73	38	45	
26.11.2020	14:00	170	11	141	10	6	2	79	38	45	91	38	45	
26.11.2020	15:00	239	26	175	28	9	1	98	33	45	141	38	50	
26.11.2020	16:00	172	8	139	22	1	2	55	33	45	117	38	45	
26.11.2020	17:00	146	10	129	5	2	0	70	38	45	76	38	50	
26.11.2020	18:00	87	5	74	8	0	0	54	38	45	33	38	45	
26.11.2020	19:00	72	1	64	6	1	0	32	33	45	40	38	45	
26.11.2020	20:00	33	3	27	3	0	0	17	38	45	16	38	45	
26.11.2020	21:00	29	2	26	1	0	0	14	38	45	15	38	45	
26.11.2020	22:00	15	1	14	0	0	0	9	38	40	6	38	40	
26.11.2020	23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		2135	138	1718	195	65	19	1030				1105		

Jahr	Paul-Gerhard-Schule	Overberg-schule	Astrid-Lindgren-Schule	Kita „Auf dem Jakob“	Gesamt-anzahl
	Schüler/-innen	Schüler/-innen	Schüler/-innen	Kinder	
2012/13	230	94	-	-	324
2013/14	235	77	-	-	312
2014/15	243	65	-	-	308
2015/16	212	51	-	-	263
2016/17	216	89	-	-	305
2017/18	216	61	-	-	277
2018/19	207	72	-	-	279
2019/20	189	-	86	-	275
2020/21	-	-	110	-	110
2021/22	-	-	~160	-	~160
2022/23	-	-	~160	-	~160
2023/24	-	-	~160	110	~270

Tabelle: Schülerinnen und Schüler beziehungsweise Kindergartenkinder am Standort "Auf dem Jakob"/"Sonnenstraße"





Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung
Beteiligte(r): Büro des Rates und des Bürgermeisters
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Jugend und Soziales
Fachbereich Umwelt und Bauen
Auskunft erteilt: Herr Denkert
Telefon: 02521 29-170

Vorlage

zu TOP

2021/0082

öffentlich

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt Neubeckum (ISEK Neubeckum) – Planung eines Pumptracks und Aktualisierung des ISEK Neubeckum

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.03.2021 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Errichtung eines Pumptracks am Standort „Grünfläche im Baugebiet N 67 Vellerner Straße/nördlich angrenzend interkultureller Garten“ unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu planen.
2. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept für die Innenstadt Neubeckum (ISEK Neubeckum) soll für die Errichtung eines Pumptracks am Standort „Grünfläche im Baugebiet N 67 Vellerner Straße/nördlich angrenzend interkultureller Garten“ aktualisiert werden.

Kosten/Folgekosten

Die Kosten für die Planung eines Pumptracks belaufen sich auf rund 19.600 Euro. Für erforderliche Gutachten wird mit zusätzlichen Kosten von rund 5.000 Euro gerechnet.

Die Kosten für die Aktualisierung des ISEK Neubeckum betragen voraussichtlich rund 3.000 Euro.

Nach den Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008) sind die aufgeführten Kosten für die Planung des Pumptracks und die Aktualisierung des ISEK Neubeckum förderfähig. Die Beantragung der Förderung kann rückwirkend nach Umsetzung der jeweiligen Maßnahme erfolgen.

Finanzierung

Für die Planung eines Pumptracks ist im Entwurf des Haushaltsplans 2021 unter dem Produktkonto 130103.785209 – Auszahlungen für Straßen- und Stadtmobiliar, Wartehäuschen, Pflanzhochbeete etc. – bei der Investitionsmaßnahme 1091 – Errichtung eines Pumptrack – ein Haushaltsansatz von 20.000 Euro für das Jahr 2021 und von 280.000 Euro für das Jahr 2022 gebildet worden.

Die erforderlichen Haushaltsmittel für zusätzliche Gutachten und die Aktualisierung des ISEK Neubeckum sind unter dem Produktkonto 090101.542900/742900 – Sonstige Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten – veranschlagt.

Begründung: Rechtsgrundlagen

Die Planung eines Pumptracks und die Erstellung von Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepten sind Angelegenheiten der kommunalen Selbstverwaltung.

Demografischer Wandel

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist die Verfügbarkeit attraktiver Freizeitangebote für alle Altersgruppen ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung.

Erläuterungen

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 10.12.2020 (siehe Vorlage 2020/0320 – Standortsuche zur Errichtung eines Pumptracks im Stadtteil Neubeckum und Niederschrift über die Sitzung) ist die Verwaltung mit der Prüfung beauftragt worden, ob sowohl ein Pumptrack als auch darüber hinaus Angebote für Skater im Bereich der „Grünfläche im Baugebiet N 67 Vellerner Straße/nördlich angrenzend interkultureller Garten“ errichtet werden können. Die genannte Fläche hat sich im Rahmen einer Gesamtbewertung potenzieller Standorte als gut geeignet für die Errichtung eines Pumptracks herausgestellt.

Die Verwaltung hat in Vorgesprächen mit einem spezialisierten Freianlagenplaner und einem Gutachter für Schallimmissionsprognosen festgestellt, dass der Standort „Grünfläche im Baugebiet N 67 Vellerner Straße/nördlich angrenzend interkultureller Garten“ für die Errichtung eines Pumptracks grundsätzlich geeignet ist. Zur abschließenden Beurteilung möglicher Lärmbeeinträchtigungen im Bereich der nächstgelegenen Wohngebäude ist im Rahmen der Vorplanung der Maßnahme ein Schallimmissionsgutachten zu erstellen. Klassische Skateanlagen erfordern nach Aussage des hinzugezogenen Freianlagenplaners und unter Bezugnahme auf eine fachgutachterliche Untersuchung weitere als die am Standort vorhandenen Abstände zu schutzbedürftiger Bebauung in einem Allgemeinen Wohngebiet. Aus diesem Grund kann eine Skateanlage voraussichtlich nicht am vorgesehenen Standort realisiert werden. Die Ergänzung des Pumptracks um zusätzliche, schalltechnisch mögliche Rollsportanlagen wird geprüft.

Die Verwaltung schlägt vor, die Planung eines Pumptracks für diesen Standort durchzuführen. Die Planung soll unter Beteiligung der Öffentlichkeit, insbesondere von Jugendlichen, im Rahmen eines Workshops erfolgen. Ziel ist es, zum 30.09.2021 einen Förderantrag für das Sonderprogramm „Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten“ oder über die reguläre Städtebauförderung für das Programmjahr 2022 zu stellen und den Pumptrack dann im Jahr 2022 zu errichten. Die erforderlichen Planungsleistungen sind daher zeitnah zu vergeben.

Der Standort „Grünfläche im Baugebiet N 67 Vellerner Straße/nördlich angrenzend interkultureller Garten“ liegt außerhalb der Gebietsabgrenzung des ISEK Neubeckum. Nach Abstimmung mit der Bezirksregierung Münster als Fördergeberin kann die Stadt Beckum die Gebietskulisse jedoch im Zuge einer Aktualisierung des ISEK Neubeckum um den geplanten Standort erweitern.

Entsprechend der erweiterten Gebietsabgrenzung kann anschließend die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Innenstadt Neubeckum“ angepasst werden. Damit kann grundsätzlich ein Förderzugang für die Städtebauförderung geschaffen werden.

Ohne diese Erweiterung der Gebietsabgrenzung und Aktualisierung des ISEK Neubeckum ist die Bewilligung von Städtebaufördermitteln für die Errichtung eines Pumptracks nicht zu erwarten.

Die Verwaltung schlägt vor, die Aktualisierung des ISEK Neubeckum zu erarbeiten.

Anlage(n):

ohne