



Stadt Lüdinghausen

Der Bürgermeister

Sitzungsvorlage

Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung am 25.09.2012		öffentlich		
		Vorlagen-Nr.: FB 3/613/2012		
Nr. 1 der TO				
Dez. I	FB 3: Planen und Bauen	Datum: 18.07.2012		
FBL / stellv. FBL	FB Finanzen	Dezernat I / II	Der Bürgermeister	
Beratungsfolge:				
Gremium:	Datum:	TOP	Zuständigkeit	Bemerkungen:
Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung	25.09.2012		Vorberatung	

Beratungsgegenstand:

Bebauungsplan "Höckenkamp-Süd" - Verkehrsanbindung

I. Beschlussvorschlag:

Dem Rat wird empfohlen, die öffentliche Auslegung des Entwurfes zum Bebauungsplan „Höckenkamp-Süd“ einschließlich Begründung gem. § 3 Abs.2 und § 4 Abs.2 BauGB auf Grundlage der von der Verwaltung empfohlenen verkehrlichen Anbindung zu beschließen.

II. Rechtsgrundlage:

BauGB, BauNVO, § 41 GO, Zuständigkeitsregelung des Rates

III. Sachverhalt:

Für den Vorentwurf zum Bebauungsplan "Höckenkamp-Süd" ist nach öffentlicher Bekanntmachung am 25.4.2012 das Verfahren zur frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 7.5.2012 bis einschließlich 29.5.2012 durchgeführt worden. Die Behörden und Stellen, deren Belange durch die Planung möglicherweise berührt sein könnten, wurden gem. § 4 Abs.1 BauGB mit Schreiben vom 4.5.2012 eingebunden.

Zuvor hat am 23.4.2012 für die Bürger eine Informationsveranstaltung mit etwa 100 Teilnehmern im Kapitelsaal der Burg Lüdinghausen stattgefunden. Die dort vorgebrachten Anregungen sind thematisch in der Übersicht der Stellungnahmen zusammengefasst eingeflossen. Der Gesamtverlauf kann in der beigelegten Niederschrift nachvollzogen werden.

Sowohl in der Bürgerversammlung als auch im vergangenen APS ist eine angeregte Debatte geführt worden, wie das Neubaugebiet "Höckenkamp-Süd" verkehrlich angebunden werden kann. Die Frage lässt sich zwar grundsätzlich aufteilen in die Anbindung an

- das Wohngebiet "Rott",
- den "Baumschulenweg",
- die "Stadtfeldstraße",
- das übergeordnete Verkehrsnetz (B 235, B 58) sowie zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahmen.

Dennoch können die einzelnen Elemente nicht gänzlich isoliert betrachtet werden, sondern sind in ihrer Gesamtwirkung zu sehen. Hier ist auch zu berücksichtigen, welche Wohnbereiche

voraussichtlich (dies kann lediglich plausibel angenommen werden) welche Verkehrsrouten wählen würden.

Die angehängten Grafiken zeigen die Bausteine in der Übersicht und im einzelnen auf. Sie werden wie folgt eingeschätzt:

Anbindung an den "Baumschulenweg"

- 1 zentrale Anbindung "Baumschulenweg"
 - sie soll gemäß Entwurf das Rückgrat der Erschließung bilden, über das die überwiegenden Pkw-Ströme abgewickelt werden
- 1a nördliche Anbindung "Baumschulenweg" &
- 1b mittlere Anbindung "Baumschulenweg" &
- 1c südliche Anbindung "Baumschulenweg"
 - die Grafik zeigt eine Einschätzung, welche Einzugsgebiete sich voraussichtlich ergeben würden, wenn eine oder mehrere der drei Stichstraßen bis an den "Baumschulenweg" durchgebunden würden; der Entlastungseffekt wird für sehr gering gehalten,
 - im Gegenzug ginge die hohe Standortgunst verloren, an einer Sackgasse zu wohnen

Anbindung an das Wohngebiet "Rott"

- 2a westliche Anbindung Rott, "Brucknerstraße"
 - mit Hilfe der Zufahrt zur "Brucknerstraße" sieht bereits das ursprüngliche Konzept vor, dem Baugebiet eine zweite, wenn auch deutlich untergeordnete Erschließung zu geben;
 - diese Fahrtroutenwahl würde sich voraussichtlich auf die Pkw beschränken, die relativ direkt, kurz und mit wenigem Abbiegen ins Wohngebiet Rott gelangen würden (s. Grafik);
 - die Anbindung wird für die Dauer der Tief- und Hochbaumaßnahmen (ca. 6-7 Jahre) per Pflanzkübel oder Poller für Pkw / Lkw gesperrt werden;
 - hierdurch gelänge vermutlich auch der Effekt, dass sich die Pkw-Fahrer an die Hauptachse zum "Baumschulenweg" gewöhnen
- 2b mittlere Anbindung Rott, "Händlerstraße"
 - eine Zufahrt zur "Händlerstraße" würde vermutlich nur von einer geringen Pkw-Anzahl genutzt (s. Grafik),
 - im Gegenzug ginge die exklusive Anbindung für Fußgänger und Radfahrer verloren, der Grünzug müsste deutlich beschnitten werden, ein kurzes Teilstück der Anbindung wäre nur einseitig anbaubar
- 2c östliche Anbindung Rott, "Mozartstraße"
 - eine Zufahrt zur "Mozartstraße" würde vermutlich nur von einer vergleichsweise geringen Pkw-Anzahl genutzt (s. Grafik), deren nächstes Fahrtziel wiederum der "Baumschulenweg" wäre
 - das Ursprungskonzept sieht aber ohnehin eine Fuß-/Radverknüpfung dort vor, die sich ohne großen Aufwand aufweiten ließe

vorzeitige Anbindung an die "Stadtfeldstraße"

- 3 nordwestliche Anbindung "Stadtfeldstraße"
 - das Konzept sieht ohnehin vor, bei der mittelfristigen Umsetzung des nördlichen Bauabschnitts eine Direktverbindung an die "Stadtfeldstraße" zu schaffen; (bei vorzeitiger Realisierung wäre bereits frühzeitig die Verlängerung des von Westen kommenden Radweges entlang der "Stadtfeldstraße" bis zu dieser neuen Einmündung einzuplanen)
 - sie wäre voraussichtlich zumindest für die Bewohner westlich, ggfs. auch östlich des Grünzugs attraktiv, um Richtung Innenstadt zu gelangen
 - soweit im Süden eine Zufahrt zur bzw. von der "Brücknerstraße" besteht, wäre die Strecke ggfs. auch für die Bürger im gekennzeichneten Bereich des Wohngebiets "Rott" attraktiv, was zu Mehrverkehren in der "Brücknerstraße" führen würde
 - mit einer vorzeitigen Realisierung (zunächst anbaufrei) würde man sich bereits jetzt sehr detailliert auf die dortigen Grundstücksgrößen westlich zur "Hermann-Stehr-Straße" festlegen und möglichen Spielraum zur Anpassung an die Grundstücksnachfrage aufgeben
 - die mit den Eigentümern der betroffenen Flächen geführten Gespräche haben Mitwirkungsbereitschaft erkennen lassen

4 nordöstliche Anbindung "Stadtfeldstraße"

- statt auf 150m (s. Baustein 3) würde die Erschließung über 200m anbaufrei verlaufen und Bereiche zerschneiden, die aktuell für die Rollrasen-Erzeugung genutzt werden, der Fahrtrouten-Vorteil im Vergleich zum ohnehin nahegelegenen "Baumschulenweg" dürfte gering sein
- mit einer vorzeitigen, zunächst anbaufreien Realisierung würde in großem Maße Spielraum aufgegeben, auf verschiedene Szenarien für die Hofanlage Höckenkamp zu reagieren

Anbindung an die B 235 "Sendener Straße"

5 Ausbau Strecke zur VVG / B 235

- die 7-9m breite Parzelle ist zur Zeit mit etwa 3,5m Asphalt ausgebaut und mit der seitlichen Bankette geschottert, sie ist in dem für den Außenbereich erstellten Strategischen Wegekonzept in die Kategorie A (auch dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienend) eingestuft und wird bereits heute auch von Bewohnern der Ortslage als direkte Zuwegung Richtung Senden / Münster genutzt
- Hinsichtlich der geplanten Streckenführung zur B 235 ist ein Schreiben der VVG eingegangen, das auf mögliche Gefahren im Falle entlaufener Schweine / Rinder sowie auf tierschutz- / tierseuchenrechtliche Problematik hinweist. Es ist als Anlage beigefügt. Hierin wird angeführt, dass hinsichtlich einer Mehrfrequentierung a) aus tierseuchen- und tierschutzrechtlicher Sicht sowie b) aus verkehrstechnischer Sicht (Gefahr bei entlaufenden Rindern / Schweinen) Bedenken bestünden.
- Letztlich ist dem jedoch zu entgegen, dass bereits die heutige Frequentierung einen Ausbau nahelegt; das Verkehrsaufkommen wäre wegen der Erfordernis der allgemeinen öffentlichen Befahrbarkeit nicht alleinig durch "Anlieger-Frei-Regelung" oder gar durch Streckensperrung zu verhindern.

6 Ausbau Strecke zur B235 / L 835 "Hiddingseler Straße"

- der Neubau einer derartigen Straße auf der Trasse des heute vorhandenen grünen Weges (Gesamtbreite Parzelle ca. 6m, davon etwa 2,5m anfangs geteert, anschließend geschottert; benachbart zahlreiche private Flächeneigentümer, tlw. sogar im Streckenverlauf) wäre mit erheblichen Kosten, Aufweitungen sowie Eingriffen in den Naturhaushalt verbunden; es ist zwar nicht auszuschließen, dass eine langfristige Entwicklung von Wohnbauflächen zwischen der "Stadtfeldstraße", dem Aabach bis zur B 235 (siehe Entwurf Regionalplan) genau eine solche Streckenführung erfordern wird, zum jetzigen Zeitpunkt würde es sich jedoch um eine sehr aufwändige, völlig anbaufreie Maßnahme handeln

zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahmen

7 Verkehrsberuhigung "Baumschulenweg"

- wie bereits heute im südlichen Abschnitt auf Höhe des Wohngebietes "Im Rott-Ost" könnten Baumpflanzungen und Versätze den Autofahrern signalisieren, nicht auf freier Strecke zu sein und entsprechend die Geschwindigkeit drosseln

8 Verkehrsberuhigung "Stadtfeldstraße"

- ergänzend zu den zum Teil eingezeichneten Parkflächen (die aber nicht immer beparkt sind und verkehrsberuhigend wirken) auf der "Stadtfeldstraße" ist zu prüfen, ob - ggfs. auch provisorisch - Pflanzkübel aufgestellt werden können, die geschwindigkeits-hemmende Wirkung haben

9 Verkehrsberuhigung Wohngebiet Rott

- die zahlreichen Schwellen, Versätze, Baumtore, Rechts-vor-Links-Regelungen machen bereits heute ein Durchfahren des Quartiers für Schleichverkehr unattraktiv, hier sind sinnvolle weitere Maßnahmen kaum noch umzusetzen

Aus den o.g. Möglichkeiten mit den vorgestellten Vor- und Nachteilen resultieren folgende

Vorschläge seitens der Verwaltung

- die zentrale Anbindung an "Baumschulenweg" (Baustein 1) bleibt wie gehabt wesentlicher Kernpunkt der Konzeption, weitere Zufahrten (Bausteine 1a-c) zum "Baumschulenweg" werden nicht geschaffen
- die südwestliche Anbindung an die "Brucknerstraße" (Baustein 2a) soll wie gehabt in Zukunft das alte und das neue Wohnquartier verbinden, sie wird aber für die Dauer der Tief- und

Hochbaumaßnahmen (ca. 6-7 Jahre) für Pkw und Lkw gesperrt, um Schäden durch den Baustellenverkehr auszuschließen; das hat den positiven Nebeneffekt, dass vorab über längere Zeit hinweg die Fahrtroutenwahl / -gewohnheiten geprägt wird;

- weitere Zufahrten zum Wohngebiet "Rott" (Bausteine 2b+c) werden nicht geschaffen
- die nordwestliche Anbindung an die "Stadtfeldstraße" (Baustein 3) soll planerisch bereits insoweit vorbereitet werden, dass sie als schlauchartige Verkehrsfläche nach Norden in den aktuell anstehenden Bebauungsplan der südlichen Hälfte mit einbezogen und festgesetzt wird, so dass sie bei Bedarf kurzfristig umgesetzt werden kann; vor Baubeginn wird jedoch zunächst die verkehrliche Entwicklung beobachtet
- die Strecke an der VVG vorbei wird - wie auch im Strategischen Wegekonzept vorgesehen - in den kommenden Jahren auch in Hinsicht auf Kurvenradien und Übersichtlichkeit ausgebaut (Baustein 5)
- die nördliche Hälfte des "Baumschulenwegs" soll für Baufahrzeuge auf 5,50m Breite ertüchtigt werden, aber durch Versätze bremsende Wirkung entfalten (Baustein 7)
- die endgültige Gestaltung der "Stadtfeldstraße" soll erst erfolgen, wenn auch die nördliche Hälfte des Höckenkamp-Gebietes bebaut ist (Baustein 8)

Somit ergeben sich folgende Abwägungsvorschläge zu den eingebrachten Anregungen:

a) Anregungen aus der Informationsveranstaltung vom 23.4.2012

Anregungen	Abwägungsvorschlag
Thema Verkehr Anwohner aus dem Wohngebiet Rott befürchten deutlich steigende Verkehrsbelastungen durch die vorgesehene Anbindung an den westlichsten der drei vorhandenen Stiche "Brucknerstraße". Die Anbindung an die "Brucknerstraße" sei eine Einladung an die Bewohner des Wohngebietes Rott, zukünftig dort entlang stadtauswärts zu fahren.	Das Neubaugebiet ist an den "Baumschulenweg" als Hauptverkehrsstraße angebunden, zu dem sich voraussichtlich die überwiegende Mehrheit der Verkehrsteilnehmer orientieren wird. Die Verknüpfung mit der "Brucknerstraße" wird in ihrer Verkehrserheblichkeit als untergeordnet, aber dennoch notwendig eingeschätzt. Um per Pkw in die Innenstadt zu gelangen ist die Strecke über "Baumschulenweg" / "Ascheberger Straße" mit 1,2km bis zum Mühlenpoat-Kreisel nur 200m länger als der Weg durch das verflochtene und geschwindigkeitshemmende Straßensystem des Wohngebietes Rott. Hier müsste man etliche Schwellen, Baumtore, Einengungen passieren und mehrere Male abbiegen. Insofern werden durch das Neubaugebiet keine wesentlichen Verkehrszunahmen auf dem südlich angrenzenden Straßennetz des Wohngebietes "Rott" erwartet. Der Anregung - soweit mit ihr beabsichtigt ist, auch die "Brucknerstraße" dauerhaft abgebunden zu lassen - wird nicht gefolgt. Während der Bauphase soll sie jedoch lediglich für Fußgänger / Radfahrer passierbar sein.
Es wird insbesondere davor gewarnt, dass Baufahrzeuge die "Brucknerstraße" nutzen könnten.	Der Bebauungsplan trifft zu temporären verkehrsregelnden Maßnahmen keine Festsetzungen. Es hat sich aber bewährt, derartige Straßen während der Bauphase auf jeden Fall so abzubinden, dass Baufahrzeuge sie nicht nutzen können. Der Anregung soll gefolgt werden (s.o.), eine derartige Festsetzung kann der Bebauungsplan jedoch nicht treffen.

Vereinzelt wird angeregt, verkehrsberuhigende Maßnahmen im Straßennetz des Wohngebietes Rott umzusetzen. Sie hinterfragen den Sinn einer Verbindung an der "Brucknerstraße" zum bestehenden Wohngebiet und regen im Gegenzug aber auch an, bspw. die mittig gelegene "Händlerstraße" anzubinden. Es wird vorgeschlagen, bereits jetzt durch den Bereich des künftigen Entwicklungsabschnitts "Höckenkamp-Nord" eine Verbindung zur "Stadtfeldstraße" zu schaffen. Der "Baumschulenweg" entwickle sich zu einer Rennstrecke, auch auf der "Stadtfeldstraße" werde zu schnell gefahren. Für die großräumige Anbindung an die B 235 wird vorgeschlagen, a) eine Verbindung von der "Stadtfeldstraße" bis zur "Hiddingseler Straße" zu schaffen, oder b) die Straßenführung entlang der	Der Bebauungsplan "Höckenkamp-Süd" trifft keine Aussage zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Im Rott" bzw. "Im Rott-Ost". Zudem ist aber auch kritisch zu hinterfragen, welche weitergehenden Maßnahmen im ohnehin bereits durch Schwellen, Baumtore, Verengungen etc. beruhigten Wohngebiet Rott noch erfolgen können. Der Anregung kann im Bebauungsplan nicht gefolgt werden. Es ist vorteilhaft, ein Wohngebiet an mehr als einer Straße anzubinden, da die Hauptzufahrt zum "Baumschulenweg" beispielsweise auch einmal durch Rettungsfahrzeuge oder Bauarbeiten behindert sein kann Die "Händlerstraße" ist für die Anbindung lediglich eines selbständig geführten Fuß-/ Radweges im zentralen Grünzug vorgesehen, Pkw-Fahrten würden diese Konzeption dort stören. Der Anregung wird nicht gefolgt. Für die zweite, zukünftige nördliche Entwicklungsstufe sieht das Baukonzept zwei Anbindungen an die "Stadtfeldstraße" und eine weitere Anbindung an den "Baumschulenweg" vor. Die nordwestliche etwa 150m lange Anbindung wird vorweg in den aktuell anstehenden Bebauungsplan übernommen, um zumindest kurzfristig auf einen sich möglicherweise abzeichnenden Bedarf kurzfristig reagieren und bauen zu können. Der Anregung wird insofern gefolgt, dass die Anbindung bereits in den Bebauungsplan "Höckenkamp-Süd" übernommen wird. Auf dem bislang geradlinigen nördlichen Teilstück des "Baumschulenweges" sollten geschwindigkeitshemmende Maßnahmen (Baumtore, optische Einschränkungen) durchgeführt werden, die dennoch ihre Leistungsfähigkeit als Hauptverkehrsstraße aufrechterhalten. Aktuelle Messungen der Polizei auf der Stadtfeldstraße haben die empfundenen überhöhten Geschwindigkeiten nicht bestätigt. Auch wenn der Bebauungsplan keine verkehrsregelnde Maßnahmen festsetzen kann, soll der Hinweis insofern beachtet werden, dass im späteren Straßenausbau des "Baumschulenes" derartige Maßnahmen baulich umgesetzt werden. Eine Verbindung bis an die "Hiddingseler Straße" wäre grundsätzlich begrüßenswert, aber sehr schwierig zu realisieren. Sie wäre 500m über einen schmalen Feldweg zu führen und würde
--	---

Viehvermarktungsgenossenschaft (VVG) zu verbessern. Thema Graben / Wasserführung Von Angrenzern des im südöstlichen Plangebietes verlaufenden Grabens wird vorgeschlagen, diesen zu Auflockerung und aus ökologischen Gründen zu erhalten. Falls dies jedoch nicht möglich sei, äußern sie ihr Interesse an einem Erwerb des Streifens. Ein Bürger erkundigt sich, ob eine Wasserführung mittig des Straßenraums wie im Wohngebiet "Rott-Nord" vorgesehen sei. Thema Bewuchs Eine Anwohnerin weist auf zwei Platanen und eine Kugelakazie hin, die im Bereich der vorgesehenen Straßenanbindung stünden. Sie sollten zur Verkehrsberuhigung erhalten bleiben. Thema Mehrfamilienhäuser Eine Bürgerin erkundigt sich, ob im Plangebiet Mehrfamilienhäuser vorgesehen seien.	sinnvollerweise in einem Kreisverkehr auf der B 235 enden. Dahingegen sieht das Wirtschaftswegekonzept eine hohe Verkehrsbedeutung für die unter b) vorgeschlagene Strecke an der VVG vor. Insofern soll hier eine bessere Erreichbarkeit der südlich der "Stadtfeldstraße" gelegenen Wohngebiete über einen entsprechenden Ausbau zur B 235 erreicht werden. Der Anregung wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens in Teilen gefolgt. Der Graben ist für die Wasserführung des Neubaugebietes nicht geeignet, er wird in einem etwa 5m breiten Streifen westlich parallel des "Baumschulenweges" geführt werden müssen. Der Beibehalt als öffentliche Grünfläche würde zu hohem Unterhaltungsaufwand und der Gefahr schleichender privater Inbesitznahme führen. Daher wird er als Teil der Wohngrundstücke festgesetzt. Ob das Eigentum dann von den nördlichen oder südlichen Angrenzern übernommen wird ist städtebaulich unerheblich, somit könnte er durchaus - soweit dies nicht zu ungünstigen Grundstückszuschnitten führt - auch an die bisherigen Anlieger veräußert werden. Der Anregung zum Erhalt wird nicht gefolgt. Das Kaufinteresse wird zur Kenntnis genommen und im Einzelfall hinsichtlich der Vermarktbarkeit der neuen Grundstücke geprüft. Der Bebauungsplan trifft keine Aussagen zum Straßenausbau, eine derartige Wasserführung ist jedoch nicht beabsichtigt. Diese Baumstandorte sind erst Inhalt der Detailplanung des Straßenausbaus, der Bewuchs ist aber als so nachrangig einzustufen, dass er nicht der Gesamterschließung entgegenstehen kann. Im Rahmen des Straßenausbaus wird die Möglichkeit, den Bewuchs verkehrsberuhigend zu nutzen, geprüft. Eine entsprechende Erhaltungsfestsetzung trifft der Bebauungsplan jedoch nicht. Der BPlan-Vorentwurf lässt im zentralen östlichen Zufahrtsbereich bis zu 6 Wohneinheiten je Gebäude zu. Darüber hinaus wird die Eignung des Quartiers für Mehrfamilienhäuser - auch wenn aktuell Investitionsbereitschaft hierzu besteht - aufgrund der Stadtrandlage für vergleichsweise gering eingestuft. Es soll an
---	--

Thema Pulldächer Ein Bürger wünscht, dass die an der westlichen zentralen Achse vorgesehenen Pulldächer generell Richtung Süden geneigt sein sollten, um eine optimale Photovoltaiknutzung zu ermöglichen.	diesem Standort auch keine zu starke Verdichtung erfolgen. Der Anregung ist in einem Teilgebiet gefolgt worden. Zur Straße hin soll die jeweils niedrigere Traufe orientiert sein, damit keine erdrückende schluchtartige Wirkung durch bis zu 10m hohe Gebäudefassaden und keine Maßstabsprünge entstehen. Somit könnten zwei Varianten für die Optimierung der Nutzungen von Pulldächern angeboten werden: nördlich der Straße die Photovoltaikanlagen, südlich der Straße die passive Nutzung durch Raumerwärmung / Lichtdurchflutung. Der Anregung ist nur zum Teil gefolgt.
---	--

b) Einwender A, Schreiben vom 24.4.2012

Anregungen	Abwägungsvorschlag
Die Einwender A regen an, den vorhandenen Graben an der südöstlichen Plangebietsgrenze als Kleinbiotop zu erhalten. Alternativ - falls der Graben aus Entwässerungsgründen nicht mehr zu halten ist - melden sie ihr Kaufinteresse an der Fläche an.	Der Graben ist für die Wasserführung des Neubaugebietes nicht geeignet, er wird in einem etwa 5m breiten Streifen westlich parallel des "Baumschulenweges" geführt werden müssen. Der Beibehalt als öffentliche Grünfläche würde zu hohem Unterhaltungsaufwand und der Gefahr schleichender Inbesitznahme führen. Daher wird er als Teil der Wohngrundstücke festgesetzt. Ob das Eigentum dann von den nördlichen oder südlichen Angrenzern übernommen wird ist städtebaulich unerheblich, somit könnte er durchaus - soweit dies nicht zu ungünstigen Grundstückszuschnitten führt - auch an die bisherigen Anlieger veräußert werden. Der Anregung zum Erhalt wird nicht gefolgt. Das Kaufinteresse wird zur Kenntnis genommen und im Einzelfall hinsichtlich der Vermarktbarkeit der neuen Grundstücke geprüft.

c) Einwender B, E-Mail vom 25.4.2012

Anregungen	Abwägungsvorschlag
Einwender B hat zwei Grundstücke südlich der zentralen Zufahrt vom Osten ausgesucht, auf denen er ein Mehrfamilienhaus mit 4 oder 6 Wohnungen bauen möchte.	Der BPlan-Vorentwurf lässt für den ins Auge gefassten Bereich bis zu 6 Wohneinheiten je Gebäude zu. Darüber hinaus wird die Eignung des Quartiers für Mehrfamilienhäuser - auch wenn aktuell Investitionsbereitschaft hierzu besteht - aufgrund der Stadtrandlage für vergleichsweise gering eingestuft. Es soll an diesem Standort auch keine zu starke Verdichtung erfolgen. Der Anregung ist bereits gefolgt.

d) Einwender C, E-Mail vom 27.4.2012

Anregungen	Abwägungsvorschlag
Einwender C regt an, die zulässige Dachneigung von 27° (gemeint ist vermutlich der zentrale westliche Zufahrtsbereich) auf 22° zu ändern, damit die ins Auge gefasste Stadtvilla realisiert werden kann.	"Stadtvilla" ist kein klar definierter Begriff, unter ihm werden von Interessenten verschiedene Bauformen u.a. auch mit sehr unterschiedlichen Dachformen (oft Zeltdach) und -neigungen (zumeist vglw. flach) verstanden. Der Entwurf grenzt verschiedene Bereich ab, in denen Varianten unterschiedlicher gängiger Dachneigungen (38-45°, 27-33°, 0-5°) ermöglicht werden. Bei diesen Spielräumen sollte es belassen werden, weitere Aufweitungen würden zu einer pauschalen Zulässigkeit führen, die dann den Gebäuden den kleinsten gemeinsamen Nenner entzöge. Der Anregung wird nicht gefolgt.

e) Einwender D und E, Schreiben vom 14.5.2012

Anregungen	Abwägungsvorschlag
Die Einwender regen ebenfalls den Erhalt des Begrenzungsgrabens vom Neubaugebiet zur "Mozart-"/"Händelstraße" an, auch aufgrund seiner natürlichen Bedeutung sowie der optischen Auflockerung zwischen den Wohngebieten.	siehe Ausführungen oben zu Einwender A Der Anregung zum Erhalt wird nicht gefolgt. Das Kaufinteresse wird zur Kenntnis genommen und im Einzelfall hinsichtlich der Vermarktbarkeit der neuen Grundstücke geprüft.

f) zwei Einwender F, sprechend für die Anwohner der "Werdener Straße", des "Strotkampweges", der "Bruckner-" und der "Händelstraße", Schreiben vom 18.5.2012

Anregungen	Abwägungsvorschlag
Gegen folgende Punkte werden Bedenken erhoben, zugleich aber auch Lösungen vorgeschlagen: 1. Die Einwender kritisieren die vorgesehene, nach ihrer Ansicht jedoch nicht vertretbare Anbindung des neuen Baugebietes an die "Brucknerstraße". Der Verkehr fließe auf der "Werdener Straße" am DRK-Heim, Kindergarten und Caritas-Behindertenwohnheim vorbei, was zu unzumutbaren und gefährlichen Situationen führe. Die Lage auf diesen Straßen sei unübersichtlich, zudem seien auch die weiteren betroffenen Straßen grundsätzlich 30er-Zonen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die "Brucknerstraße" eine Sackgasse ist, und der Verkehr des neuen Baugebietes überwiegend über die o.a. Straßen erfolgen werde. Daher solle das Neubaugebiet maximal für Fußgänger und Radfahrer an das bestehende Wohngebiet Rott angebunden werden.	Das Neubaugebiet ist an den "Baumschulenweg" als Hauptverkehrsstraße angebunden, zu dem sich voraussichtlich die überwiegende Mehrheit der Verkehrsteilnehmer orientieren wird. Die Verknüpfung mit der "Brucknerstraße" wird in ihrer Verkehrserheblichkeit als untergeordnet, aber dennoch notwendig eingeschätzt. Um per Pkw in die Innenstadt zu gelangen ist die Strecke über "Baumschulenweg" / "Ascheberger Straße" mit 1,2km bis zum Mühlenpoat-Kreisel nur 200m länger als der Weg durch das verflochtene und geschwindigkeitshemmende Straßensystem des Wohngebietes "Rott". Hier müsste man etliche Schwellen, Baumtore, Einengungen passieren und mehrere Male abbiegen. Insofern werden durch das Neubaugebiet keine wesentlichen Verkehrszunahmen auf dem südlich angrenzenden Straßennetz des Wohngebietes "Rott" erwartet. Eine Beschränkung lediglich auf eine Fußgänger-/Radfahreranbindung nähme auch den Anliegern

2. Die genannten Straßen seien zur Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs nicht ausgelegt. Eine Anbindung des Neubaugebietes über diese Straßen für Rettungsfahrzeuge - wie in der Bürgerinformationsveranstaltung dargestellt - sei absurd sowie gefährdend für die Bewohner, da schnelle Notfallversorgung durch das verflochtene und geschwindigkeitshemmende Straßensystem unrealistisch sei. Die Anfahrt für Rettungsfahrzeuge solle über "Stadtfeldstraße" bzw. "Baumschulenweg" als effizientere Wegeführung erfolgen. 3. Es sei unverständlich, warum nur eine einzige Anbindung des aktuellen Neubaugebietes an den "Baumschulenweg" vorgesehen sei. Die verkehrsberuhigende Wirkung durch viele Stichstraßen des "Rott" zum "Baumschulenweg" habe sich bewährt, das freie Stück habe sich hingegen zur Rennstrecke entwickelt. Die Sicherheit der Menschen habe absolute Priorität vor dem Erhalt des Alleecharakters, der zudem auch bei zusätzlichen Anbindungen erhalten bleiben könne. Deshalb wird vorgeschlagen, das neue Baugebiet an mehreren Stellen an den "Baumschulenweg" anzubinden. 4. Die verkehrstechnische Anbindung des Neubaugebietes durch bzw. an den Wohngebieten vorbei sei äußerst ungünstig, was zu Anwohnerbelästigungen und Unfallrisiko führe. Stattdessen sei bereits jetzt eine Anbindung an die "Stadtfeldstraße" dringend geboten, womit auch die Baustellenanbindung optimiert werde. Die Wohngebiete südlich der "Stadtfeldstraße" hätten Dimensionen angenommen, die zwingend eine Anbindung an die B 235 erforderten. Alternativ wird hier a) eine Verlängerung der "Hiddingseler Straße" oder b) der Ausbau der Strecke an der Viehvermarktungsstelle vorgeschlagen.	des Rott die Möglichkeit, per Pkw zu dem Neubaugebiet zu gelangen. Der Anregung - soweit mit ihr beabsichtigt ist, auch die "Brucknerstraße" dauerhaft abgebunden zu lassen - wird nicht gefolgt. Während der Bauphase soll sie jedoch lediglich für Fußgänger / Radfahrer passierbar sein. Die Aussage in der Bürgerinformationsveranstaltung bezog sich darauf, dass es für den seltenen Fall einer Blockade (bspw. durch einen Rettungseinsatz, durch eine Baustelle) sinnvoll ist, neben der zentralen Zufahrt zum "Baumschulenweg" noch eine weitere Anbindung an das Straßennetz vorzuhalten. Selbstverständlich werden den Einsatzfahrzeugen keine Vorgaben gemacht, wie sie zu einem Unfall- / Brandort gelangen. Vielmehr wählen sie die Anfahrsstrecke, auf der sie nach ihrer Einschätzung am schnellsten durchkommen. Der Anregung wird nicht gefolgt. Dass viele Zufahrten nicht zwangsläufig eine angemessene Fahrweise erzwingen können, zeigt der Abschnitt der "Stadtfeldstraße", bei der gut zwei Dutzend Grundstückszufahrten aus dem Wohngebiet "Rott-Nord" unmittelbar auf die "Stadtfeldstraße" münden. Vielmehr sollten - neben der im zweiten Bauabschnitt "Höckenkamp-Nord" vorgesehenen zweiten Hauptanbindung an den "Baumschulenweg" auch auf dem nördlichen Teilstück des "Baumschulenweges" geschwindigkeitshemmende Maßnahmen (Baumtore, optische Einschränkungen) durchgeführt werden, die dennoch ihre Leistungsfähigkeit als Hauptverkehrsstraße aufrechterhalten. Der Anregung wird nicht gefolgt. Die nordwestliche etwa 150m lange Anbindung wird vorweg in den aktuell anstehenden Bebauungsplan übernommen, um zumindest kurzfristig auf einen sich möglicherweise abzeichnenden Bedarf kurzfristig reagieren und bauen zu können. Der Anregung wird insofern gefolgt, dass die Anbindung bereits in den Bebauungsplan "Höckenkamp-Süd" übernommen wird. Grundsätzlich begrüßenswert, aber sehr schwer zu realisieren wäre eine Verbindung bis an die "Hiddingseler Straße". Sie wäre 500m über einen schmalen Feldweg zu führen und würde sinnvollerweise in einem Kreisverkehr auf der B 235 enden. Dahingegen sieht das Wirtschaftswegekonzept eine hohe Verkehrsbedeutung für die unter b)
---	--

5. In einem weiteren Punkt sprechen sich die Einwohner gegen eine in der Informationsveranstaltung angekündigte zulässige Traufhöhe von 10m aus, da diese im Süden nicht mit dem benachbarten Wohngebiet "Rott" vereinbar sei.	vorgeschlagene Strecke an der VVG vor. Insofern soll hier eine bessere Erreichbarkeit der südlich der "Stadtfeldstraße" gelegenen Wohngebiete über einen entsprechenden Ausbau zur B 235 erreicht werden. Der Anregung wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens in Teilen gefolgt. Die maximal 10m sind als Festsetzung nicht für die <i>Trauf</i>-, sondern für die <i>First</i>höhe vorgesehen. Die Traufhöhe ist vielmehr am südlichen Rand mit 5m (für II-geschossige Flachdachhäuser 7m) vorgegeben, die Häuser des Wohngebietes "Rott" haben dort Firsthöhen von bis zu 9,00 / 9,40m, so dass erkennbar kein Maßstabssprung vorliegt. Zudem liegt die Neubebauung nördlich der vorhandenen Wohnhäuser, so dass weder Verschattungen, noch erdrückende Wirkungen zu befürchten sind. Der Anregung - soweit mit ihr eine Verringerung der First- / Traufhöhen beabsichtigt ist - wird nicht gefolgt.
---	--

g) LWL - Archäologie, Schreiben vom 23.5.2012

Anregungen	Abwägungsvorschlag
Der LWL weist darauf hin, dass der BPlan eine mittelalterliche / frühneuzeitliche Hofstelle tangiere, daher wird a) um rechtzeitige Anmeldung von Erdbewegungen, b) um direkte Information des LWL bei Auffälligkeiten und c) um Betretungsrechte für die Grundstücke gebeten.	Der LWL hat wegen personeller Knappheit darauf verzichtet, Grabungen im Vorfeld durchzuführen. Ein entsprechender Hinweis zum Verhalten bei auffälligen Bodenfunden ist aber bereits in der Planzeichnung enthalten. Der Anregung ist bereits gefolgt.

h) Lippeverband, Schreiben vom 24.5.2012

Anregungen	Abwägungsvorschlag
Der Lippeverband bittet um konkrete Aussagen zur geplanten Entwässerung und Prüfung verschiedener denkbarer Möglichkeiten.	Zur Zeit ist eine entsprechende Entwässerungsuntersuchung in Arbeit. Der Anregung wird gefolgt.

i) Kreis Coesfeld, E-Mail und Schreiben vom 29.5.2012

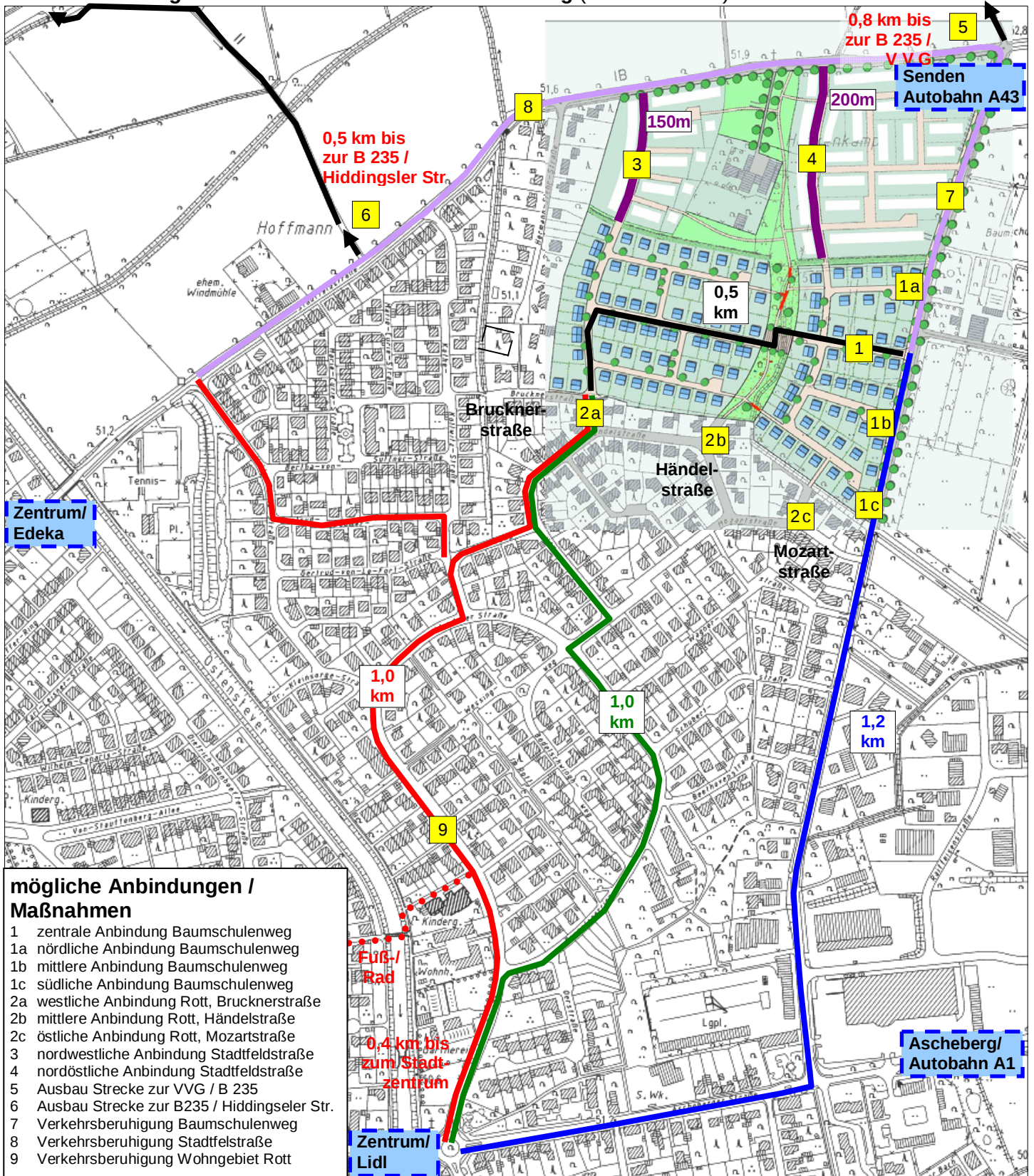
Anregungen	Abwägungsvorschlag
Der Fachdienst Altlasten / Bodenschutz bittet darum, dass hinsichtlich der vorangegangenen Nutzungen als Baumschul- / Rollrasenfläche geprüft wird, ob Pflanzenschutzmittel den Boden belasten. Zudem werde in der BPlan-Begründung eine Aussage erwartet, inwieweit gleichartig geeignete Brachflächen alternativ für eine Wohnbebauung zur Verfügung stünden. Der Fachdienst Oberflächengewässer kann mangels entsprechender Planaussagen keine Stellungnahme abgeben, weist jedoch auf den	Ein Auftrag für eine entsprechende Prüfung ist erteilt. Der Anregung wird gefolgt. Der Anregung wird gefolgt. Nach Einschätzung der Stadtverwaltung gibt es jedoch keine gleichartig geeigneten alternativen Potentialflächen. Die Aussagen zur Entwässerung werden dem Fachdienst in der zweiten Beteiligungsstufe vorgelegt.

das Plangebiet berührenden Gewässerabschnitt hin. Der Fachdienst Kommunale Abwasserbeseitigung weist auf die noch ausstehenden städtischen Aussagen sowie zu den üblichen Anzeigen / Anträgen der Niederschlags- / Schmutzwasser-beseitigung hin. Die Untere Landschaftsbehörde verweist auf die erforderliche Eingriffsbilanzierung und die Festsetzung angemessener Ausgleichsmaßnahmen. Die Brandschutzdienststelle weist auf die üblichen Erfordernisse bezüglich Zufahrten, Achslasten, Löschwasserbereitstellung, Hydrantenanordnung hin.	Der Anregung wird gefolgt. Die Aussagen zur Entwässerung werden dem Fachdienst in der zweiten Beteiligungsstufe vorgelegt. Der Anregung wird gefolgt. Zur Zeit werden die entsprechenden Berichte, Bilanzierungen und Prüfungen erstellt, die Aussagen werden in der zweiten Beteiligungsstufe getroffen. Der Anregung wird gefolgt. Die Belange sind bereits berücksichtigt bzw. können erst im Rahmen des konkreten Straßenausbaus bzw. der Baugenehmigungsverfahren befolgt werden.
--	---

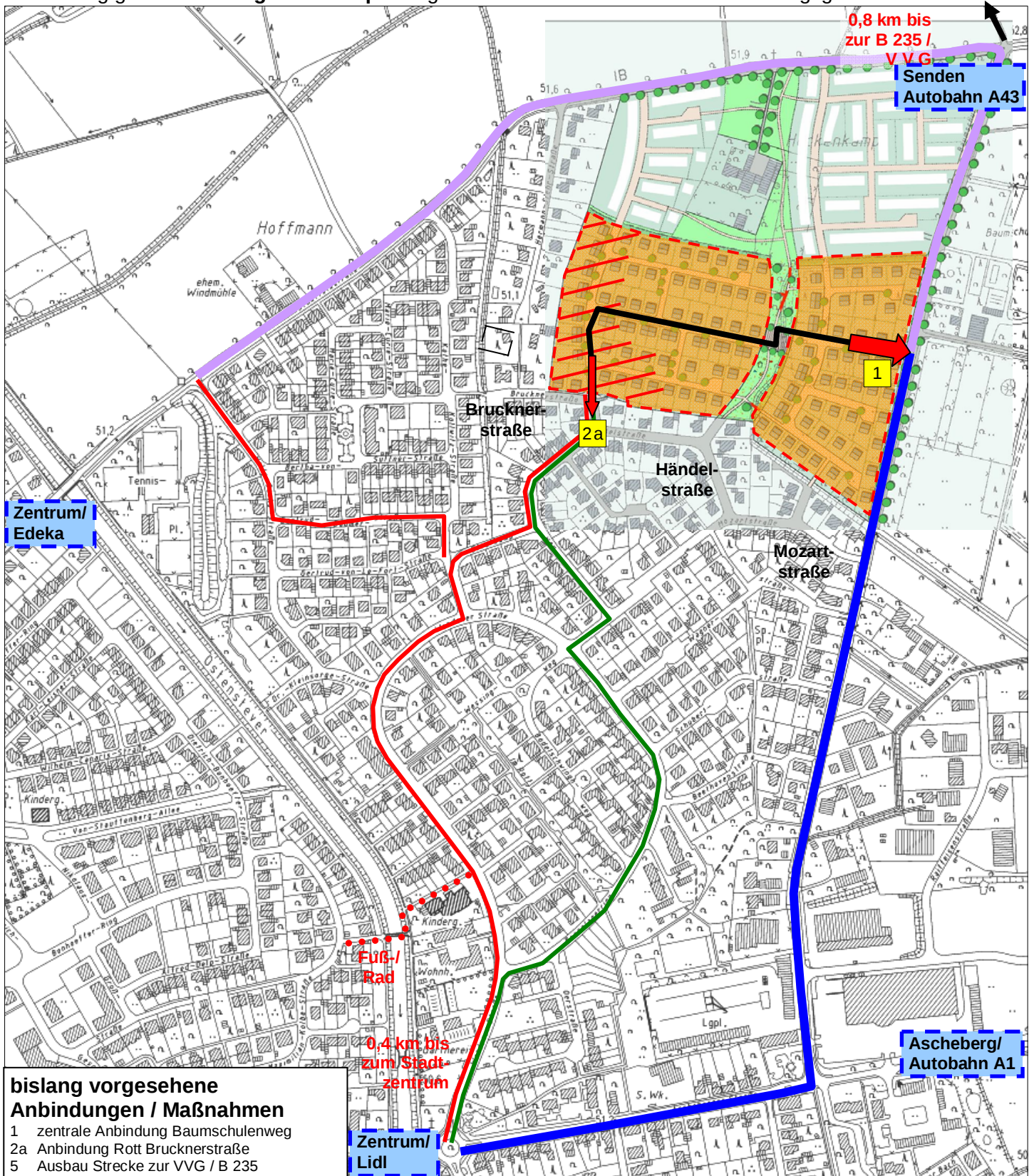
**j) Einwender G mit einer Unterschriftenliste von ca. 50 Unterzeichnern,
Schreiben vom 12.6.2012**

Anregungen	Abwägungsvorschlag
Die Einwender beziehen sich inhaltlich in gleicher Weise auf die Verkehrsproblematik wie die Einwender F. Als Alternative schlagen sie ebenfalls wie die Einwender F mehr direkte Anbindungen des Neubaugebietes an den "Baumschulenweg" vor. Eine weitere Möglichkeit zur Entlastung sei eine vorzeitige Öffnung des neuen Baugebietes zur "Stadtfeldstraße".	siehe Ausführungen oben zu Einwender F

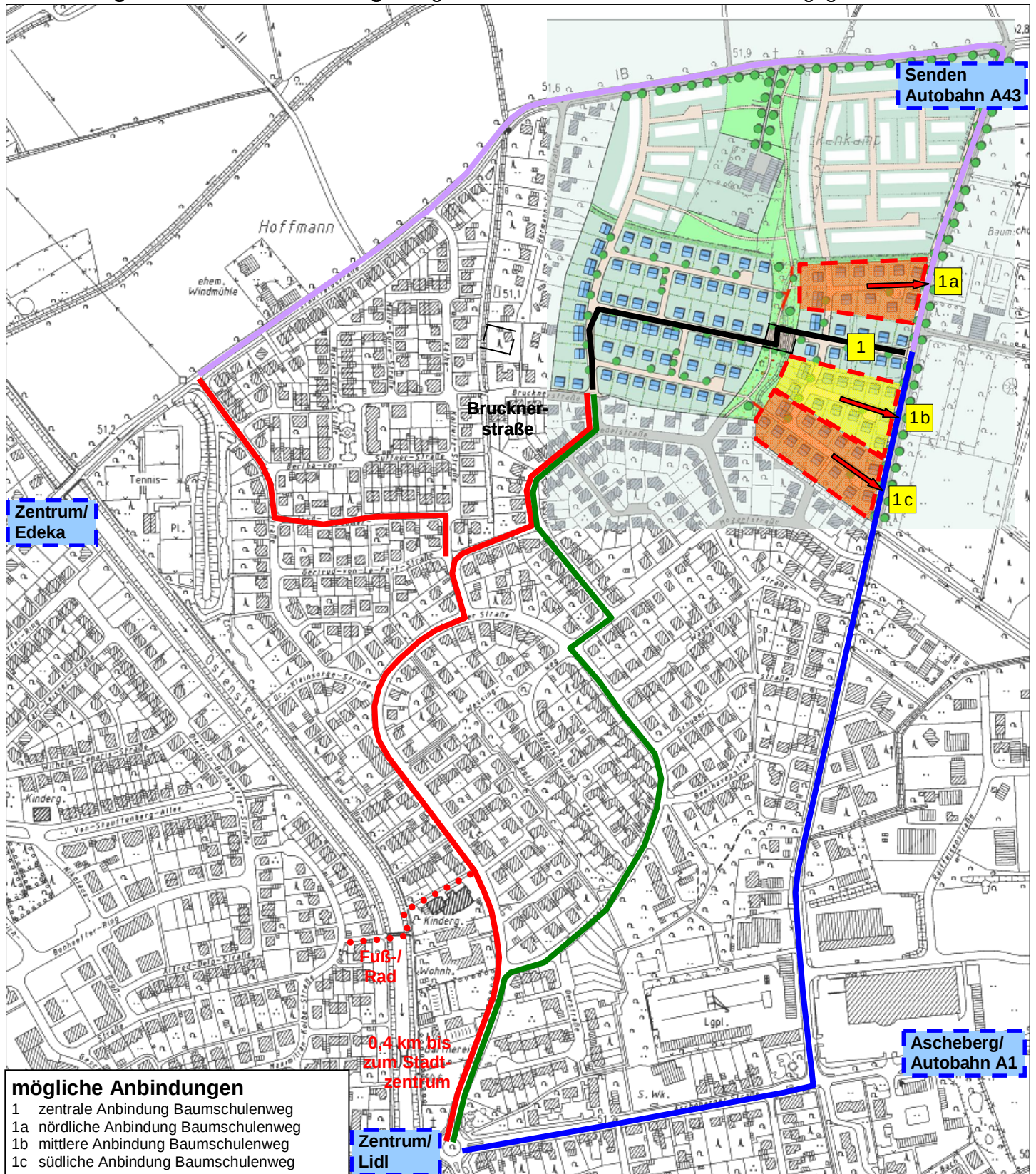
Übersicht der Möglichkeiten zur verkehrlichen Anbindung (unmaßstäblich)



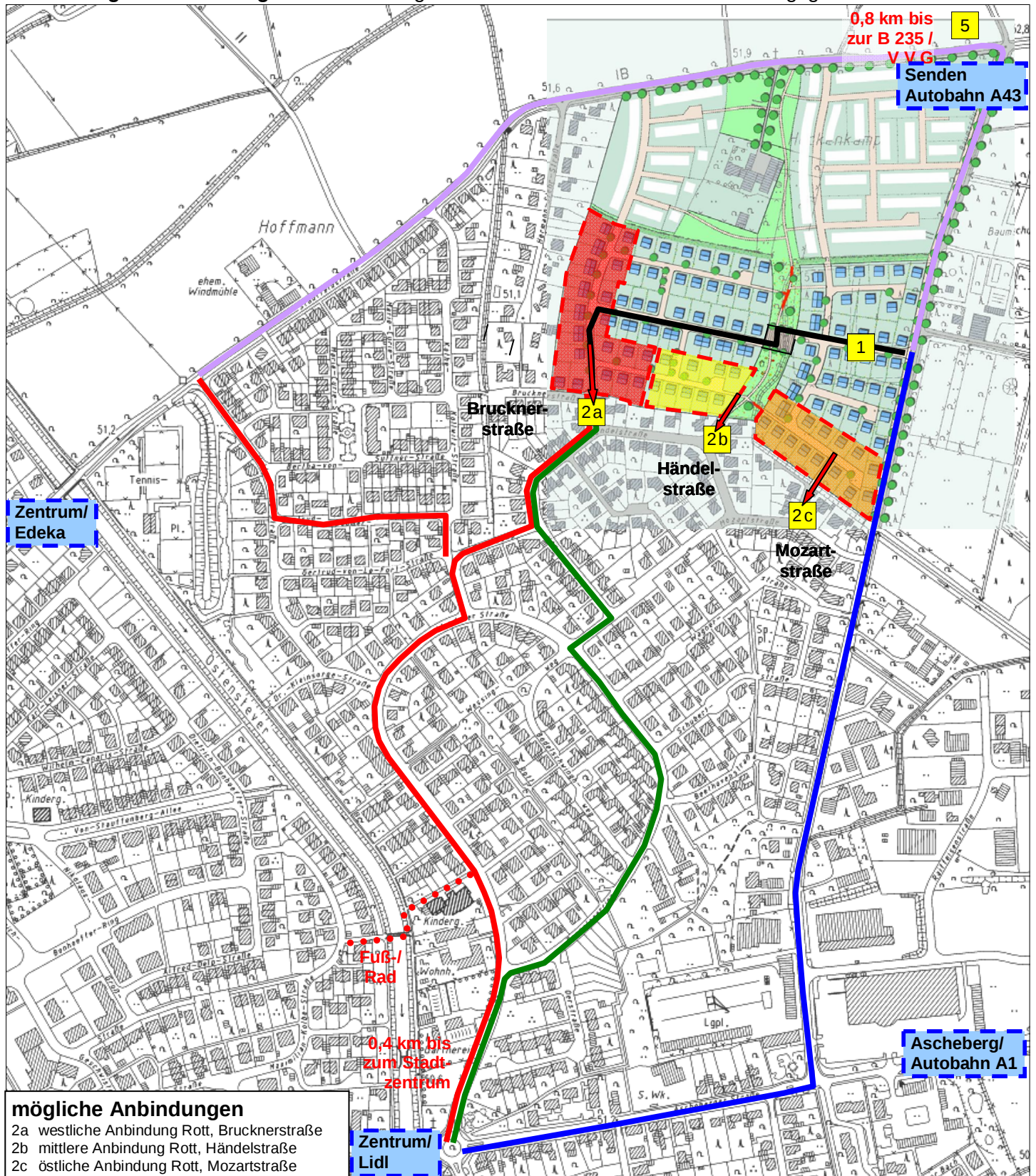
Anbindung gemäß **bisherigem Konzept** - angenommene Fahrtroutenwahl und Einzugsgebiete



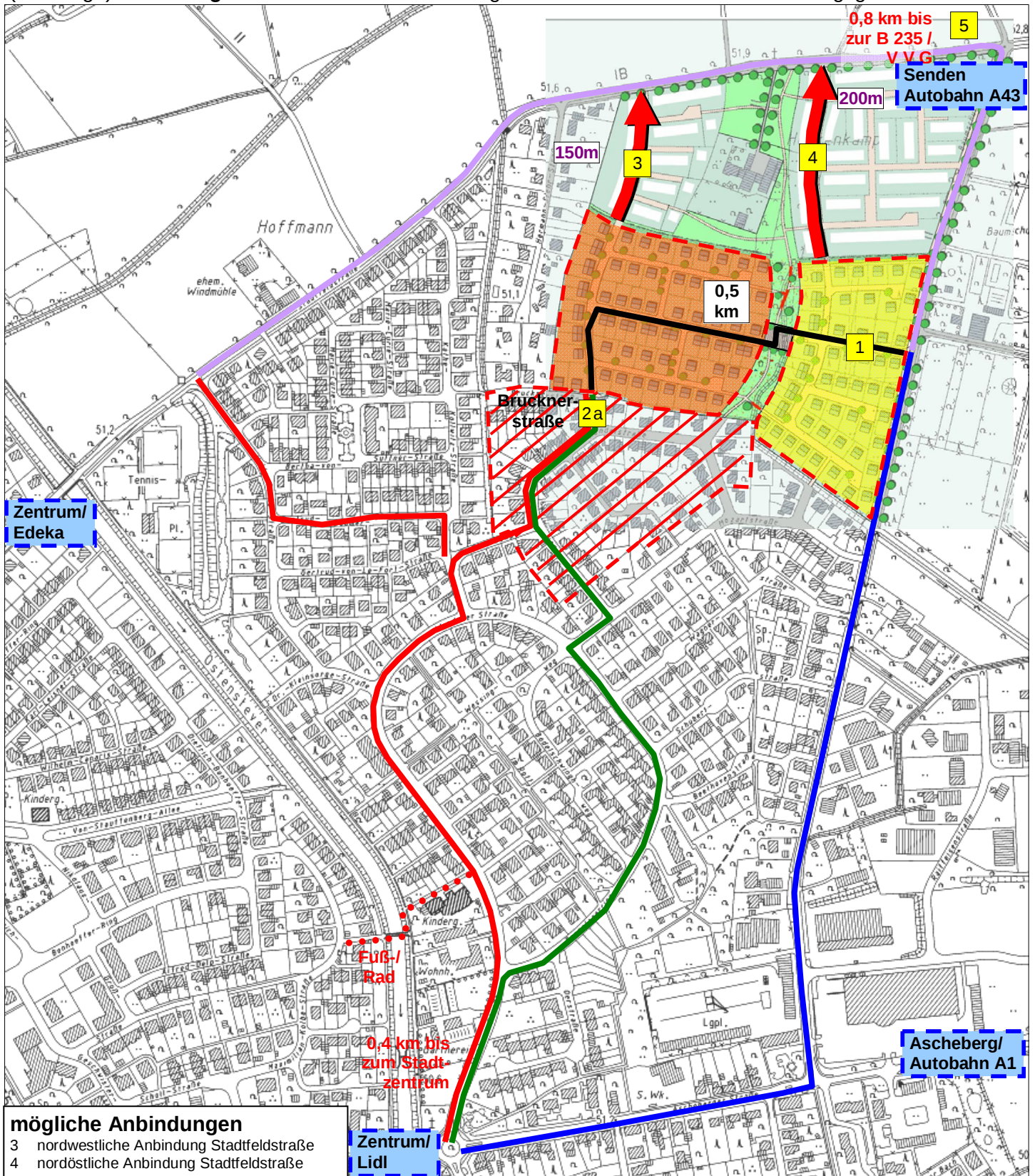
Anbindung an den Baumschulenweg - angenommene Fahrtroutenwahl und Einzugsgebiete



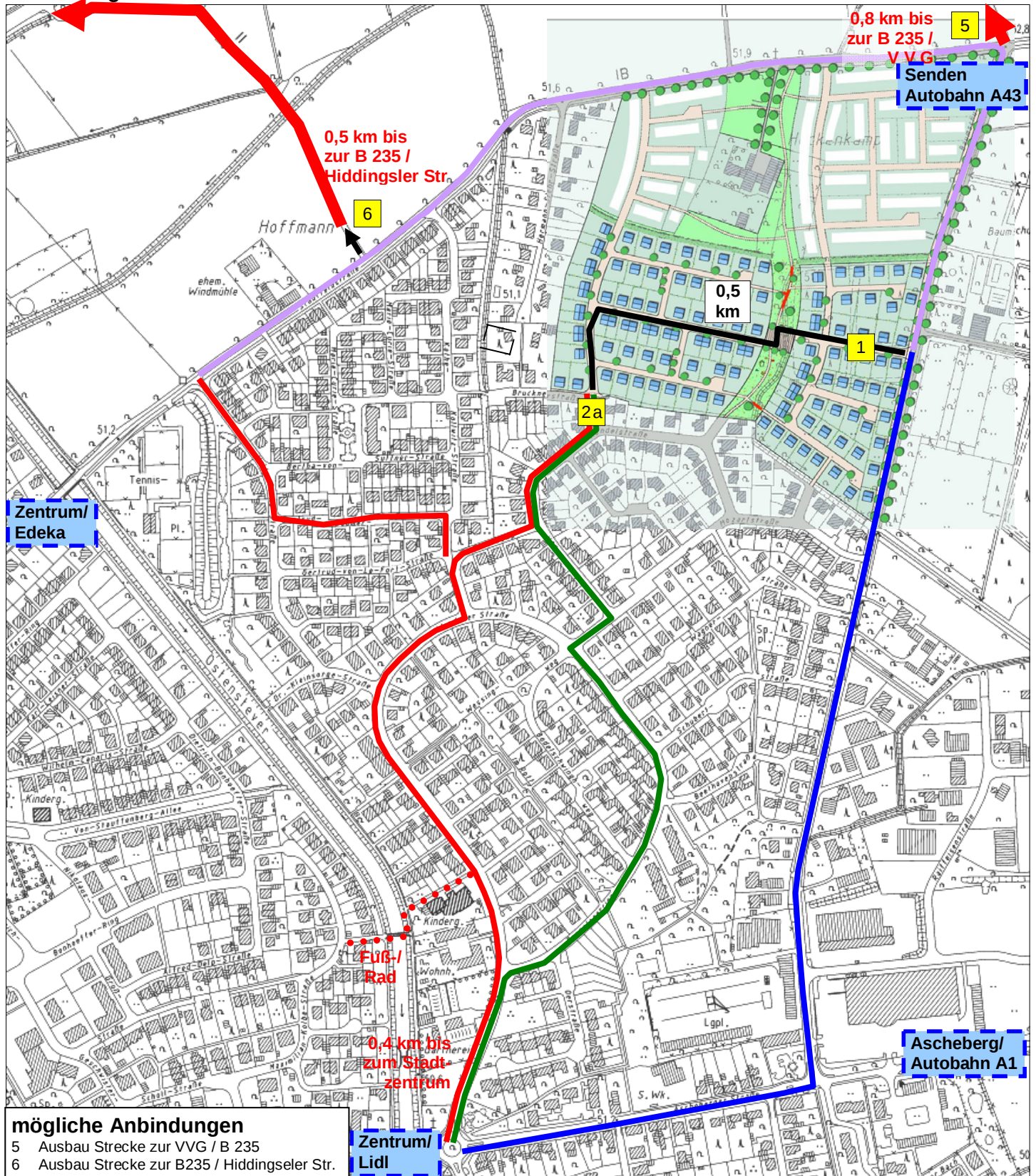
Anbindung an das Wohngebiet Rott - angenommene Fahrtroutenwahl und Einzugsgebiete



(vorzeitige)Anbindung an die Stadtfeldstraße - angenommene Fahrtroutenwahl / Einzugsgebiete



Anbindung Stadtfeldstraße an die B 235 Sendener Straße



mögliche verkehrsberuhigende Maßnahmen

