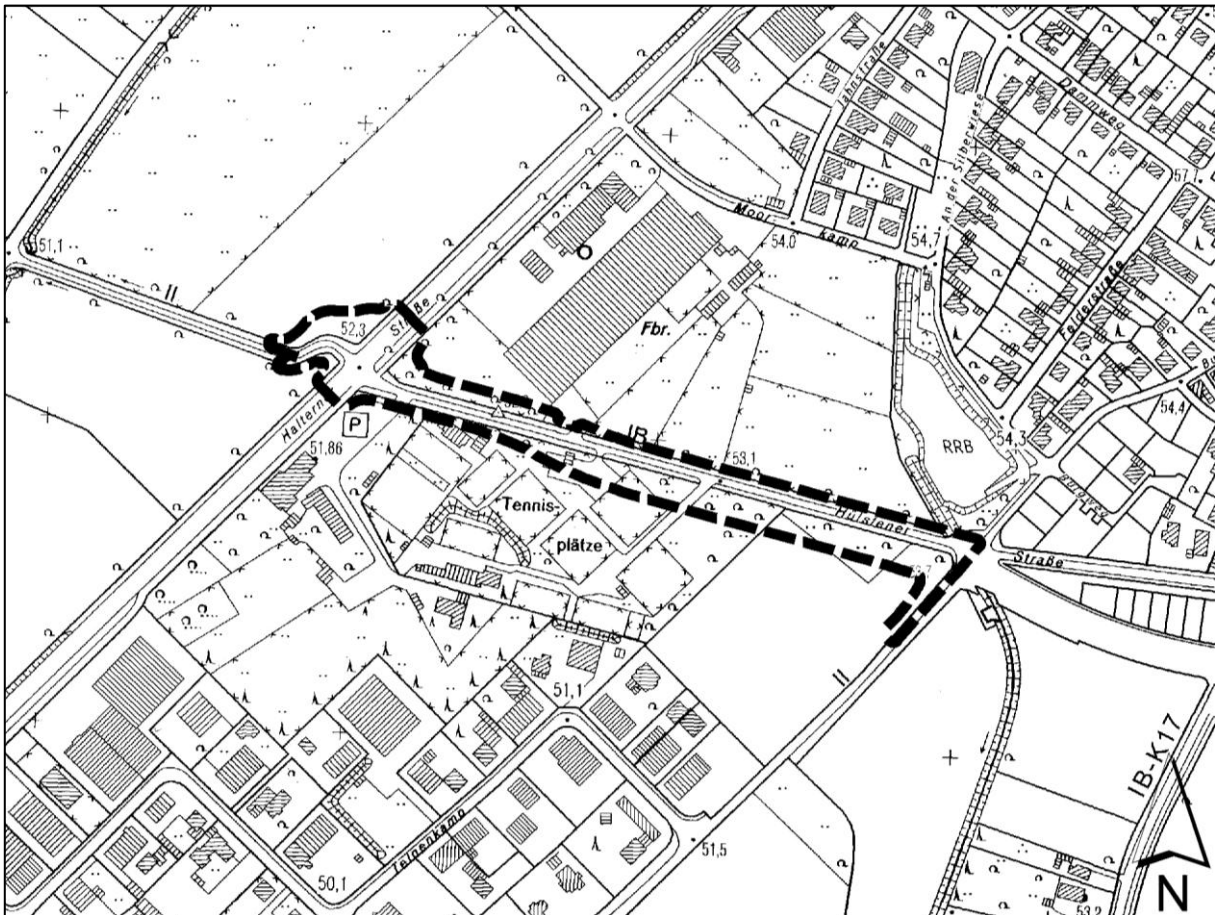


BEGRÜNDUNG

zur IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“



Gemarkung Dülmen-Stadt, Flur 15 und 18

Inhalt:

- 1. Lage im Raum und räumlicher Geltungsbereich**
- 2. Vorhandene Nutzung des Plangebietes und seiner Umgebung**
- 3. Bestehendes Planungsrecht**
- 4. Anlass, Ziel und Zweck der Planung, städtebauliches Konzept**
- 5. Verkehrliche Erschließung**
- 6. Ver- und Entsorgung**
- 7. Eingriffe in Natur und Landschaft, Grünordnung**
- 8. Immissionsschutz**
- 9. Maßnahmen zur Bodenordnung**
- 10. Altlasten, Bodenschutz**
- 11. Denkmalschutz**
- 12. Flächenbilanz**
- 13. Kosten**

1. Lage im Raum und räumlicher Geltungsbereich

Der Bereich der IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“ liegt im Ortsteil Dülmen-Mitte, südwestlich des Stadtzentrums. Das Plangebiet umfasst den westlichen Abschnitt der Hülstener Straße und wird im Westen durch die Halterner Straße (L 551) sowie im Osten durch die Straßenzüge „Gausepatt“, Burgweg und den Tiberbach begrenzt.

Der räumliche Geltungsbereich der IV. Änderung betrifft damit eine kleine Teilfläche der bereits seit dem 20.10.2006 rechtskräftigen II. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“. Im Bereich des geplanten Kreisverkehrs an der Halterner Straße hat sich durch geringfügige Veränderung des Fuß- und Radweges sowie eine Anpassung an die zwischenzeitlich erhöhten Anforderungen der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) eine entsprechende Erweiterung des ursprünglichen Geltungsbereichs ergeben. Die Größe des Änderungsbereiches beträgt rund 1,3 ha.

2. Vorhandene Nutzung des Plangebietes und seiner Umgebung

Das Plangebiet besteht aus der Trasse der Hülstener Straße einschließlich ihres alleeartigen, orts- und landschaftsbildprägenden Altbaumbestandes (Ahorne). Die Flächen nördlich der Straßentrasse werden bisher im Osten als Pferdekoppel und im Westen durch großflächiges Gewerbe genutzt. Der Bereich südlich der Straßentrasse wird im Wesentlichen von einer Tennisanlage sowie einer Acker- und Grünfläche bestimmt.

3. Bestehendes Planungsrecht

Ausgehend von der im Flächennutzungsplan (FNP) nachrichtlich dargestellten Trassenführung einer „Südtangente“ setzt die seit 2006 rechtskräftige II. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“ im Bereich der Hülstener Straße eine Verkehrsfläche fest.

Den Bereich nördlich der Hülstener Straße zwischen der Halterner Straße, der Straße „Moorkamp“ und dem Tiberbach setzt der Bebauungsplan „Gausepatt“ im Wesentlichen als Gewerbegebiet, ergänzend als Verkehrsfläche zugunsten einer Erschließungsstraße sowie als Fläche für die Abwasserbeseitigung zugunsten eines Regenrückhaltebeckens westlich des Tiberbachs fest. Der südlich an die Hülstener Straße angrenzende Bereich ist als private Grünfläche mit einer der tatsächlichen Nutzung entsprechenden Zweckbestimmung „Sportplatz“ festgesetzt.

Die vorgenannten Festsetzungen auf der Ebene des Bebauungsplanes basieren auf den zugrundeliegenden Darstellungen einer gewerblichen Baufläche bzw. Grünfläche innerhalb des FNP.

Die weitere südliche Umgebung des Plangebietes befindet sich ebenfalls im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, der in der rechtswirksamen Form der III. Änderung hier neben den erforderlichen Verkehrsflächen und einer privaten Grünfläche ausnahmslos Gewerbegebiete festsetzt.

Während die westliche und südöstliche Umgebung dem planungsrechtlichen Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch (BauGB) zuzuordnen und im FNP als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt ist, bilden die nach Norden bzw. Nordwesten anschließenden und im FNP als Wohnbauflächen dargestellten Wohngebiete einen Bestandteil des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles gemäß § 34 BauGB.

Für den unmittelbar östlich angrenzenden Bereich der Umgebung des Plangebietes wurde auf Grundlage der 41. Änderung des FNP im Parallelverfahren der Bebauungsplan Nr. 190 „Südumgehung“ neu aufgestellt. Mit diesem Bebauungsplan wurden ebenso wie mit der II. Änderung des Bebauungsplanes „Gausepatt“ primär die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau einer Verbindungsstraße zwischen der K 27 („Lange Nase“) und der Halterner Straße mit dem Ziel der verkehrlichen Entlastung der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wurde die Grundlage für eine Erweiterung des bestehenden Wohngebietes nördlich der Hülstener Straße und eine damit verbundene bauliche Abrundung und Neugestaltung des Ortsrandes geschaffen.

4. Anlass, Ziel und Zweck der Planung, städtebauliches Konzept

Mit dem Verfahren zur IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“ sollen innerhalb des Plangebietes im Wesentlichen die bisher für die „Südumgehung“ vorgesehene Verkehrsführung im Bereich der Hülstener Straße modifiziert und in diesem Zusammenhang die Bindungen für die Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen überarbeitet werden.

Die der II. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“ zugrundeliegende Verkehrsplanung folgt der Zielsetzung, den alleeartigen Baumbestand im Verlauf der Hülstener Straße zu erhalten und sieht daher in diesem Bereich zwei Fahrstreifen vor, die durch die bestehende, südliche Baumreihe der Allee getrennt werden. Ein dazu im Jahre 2003 beauftragtes Baumgutachten beurteilte die Hülstener Straße zwischen der Halterner Straße und Gausepatt/ Burgweg als Allee mit grundsätzlich vitalem Baumbestand.

Ausgehend von dem langen, seither vergangenen Zeitraum, in dem das Lebensalter der Bäume zugenommen hat und mittlerweile auch vereinzelte Ausfälle und zunehmend offensichtliche Schäden festzustellen waren und sind, wurde im Rahmen der weiteren Planungen und bauvorbereitenden Maßnahmen für die Realisierung der Südumgehung im Bereich der II. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“ Ende 2015 ein zweites Baumgutachten beauftragt, um die aktuelle

Vitalität der Bäume unter Berücksichtigung der Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme zu überprüfen. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass bereits bei unveränderten Standortbedingungen aufgrund der fortgeschrittenen Zeit 15 der 39 Bäume eine Lebensdauer von weniger als 15 Jahren aufweisen. Die Baumaßnahme würde die Bäume zusätzlich beeinträchtigen, sodass von einer noch geringeren Lebensdauer ausgegangen werden müsste.

Um die Bäume trotzdem zu erhalten, wären aufgrund ihres aktuellen Zustands darüber hinaus aufwendigere, kostenintensivere bauliche Maßnahmen als bisher vorgesehen erforderlich. Dies betrifft speziell die Straßenentwässerung, sowie den Baumschutz während der Bauphase. Ebenso wäre der langfristige Erhaltungsaufwand des Baumbestandes durch engmaschige, regelmäßige Baumkontrollen, insbesondere bei den bereits vorgeschädigten Bäumen, sowie der allgemeine Unterhaltungsaufwand der Verkehrsfläche durch die getrennten Fahrstreifen und die Begrünung in der Mitte vergleichsweise hoch. Gleichwohl dürften sich weitere Ausfälle einzelner Bäume absehbar nicht vermeiden lassen, so dass sich trotz möglicher Nachpflanzungen das Bild der Allee stark verändern und seine Charakteristik verlieren würde.

Vor diesem Hintergrund erschien es auch mit Blick auf den ökologischen Wert und die stadtbildprägende Bedeutung des Altbaumbestandes unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit und der Nachhaltigkeit geboten, die bisherige Planung im betreffenden Abschnitt der Südumgehung insoweit zu modifizieren, dass auf dem gesamten Streckenabschnitt eine gemeinsame Fahrbahn in der Trasse der jetzigen Hülstener Straße entsteht. Der Geh- und Radweg verläuft südlich der Fahrbahn und wird durch einen Grünstreifen von dieser getrennt. Für die Umsetzung der Planung ist die Entfernung des gesamten Baumbestandes erforderlich. Als Ersatz ist sowohl nördlich der Fahrbahn und südlich des Fuß- und Radweges als auch auf dem zwischen Fahrbahn und Fuß- und Radweg liegenden Grünstreifen je eine Baumreihe geplant, sodass eine dreireihige, neuaufgebaute homogene Allee entsteht.

Durch die gemeinsam geführte Fahrbahn ist neben dem geringeren baulichen Aufwand für die Herstellung der Straße und der Entwässerungsanlagen sowie der schmaleren und günstigeren Ausführung des Brückenbauwerks auch der langfristige Aufwand für die Straßenunterhaltung und Verkehrssicherung geringer, als bisher in der II. Änderung des Bebauungsplanes vorgesehen.

Die bestehenden Alleebäume unterscheiden sich stark in ihrem Alter und dadurch auch in ihrer Größe sowie ihrer Vitalität und der voraussichtlichen Standzeit. Das Erscheinungsbild der Allee ist dadurch sehr heterogen. Der Gutachter empfahl 2015 aus Sicherheitsgründen die Beseitigung von zwei Bäumen, was zwischenzeitlich bereits erfolgt ist. Zudem ist bei einem Sturm im September 2017 ein weiterer Baum beschädigt und daraufhin beseitigt worden. Weitere Ausfälle einzelner Bäume

werden sich absehbar nicht vermeiden lassen, wodurch sich das Bild der Allee weiter verändern wird.

Mit Blick auf die zum Teil eingeschränkte Vitalität der bestehenden Bäume und deren zusätzliche Beeinträchtigung durch die Baumaßnahme erscheint es daher als ökologisch vertretbar und unter Berücksichtigung des Stadtbildes sinnvoll, eine dreireihige, vollständig neue und homogene Allee aufzubauen. Durch den vollständigen Neuaufbau der Allee sind keine aufwendigen und kostenintensiven Schutzmaßnahmen während der Baumaßnahme erforderlich, da die Bäume erst nach Herstellung der Fahrbahn gepflanzt werden. Ebenso ist der Erhaltungsaufwand durch die Neuanpflanzung in den nächsten Jahren gering, u.a. durch die größeren Intervalle der erforderlichen Baumkontrollen. Dadurch, dass die Bäume erst nach der erfolgten Baumaßnahme gepflanzt werden, können sich diese an die gegebenen Standortbedingungen anpassen, sodass die Bäume nicht in ihrer Vitalität eingeschränkt werden. Die Neupflanzung zielt demnach auf den langfristigen Erhalt einer homogenen Allee entlang dieses Abschnitts der Hülstener Straße ab, unter Berücksichtigung der stadtbildprägenden Wirkung und auch im Hinblick auf deren naturschutzrechtlich gebotenen Schutz.

Die Trasse verbleibt weitestgehend innerhalb der bestehenden Flurstücksgrenzen, so dass die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen für die Planung und deren Umsetzung unmittelbar vorliegen.

5. Verkehrliche Erschließung

Der Ausbau der Hülstener Straße als Abschnitt der Südumgehung bildet das zentrale Element der Planung. Zum Anschluss der Südumgehung an die Halterner Straße (L 551) sieht der Bebauungsplan auch weiterhin aus Gründen eines gleichmäßigen Verkehrsflusses und der verkehrlichen Leistungsfähigkeit die Errichtung eines Kreisverkehrs vor, wobei die Planung nach den zwischenzeitlich geänderten Anforderungen der RAL und des Landesbetriebes Straßenbau als zuständigem Straßenbaulastträger der Landesstraße in geringem Umfang modifiziert wurde und der Geltungsbereich des Bebauungsplanes um die betreffenden Flächen des Kreisverkehrs erweitert wird.

Ausgehend von der planerischen Gesamtkonzeption der Südumgehung schließen die Festsetzungen zur verkehrlichen Erschließung einen separierten streckenbegleitenden Fuß- und Radweg, der einen Netzschluss zwischen den Radwegen im Verlauf der Halterner Straße, des Mühlenweges und der K 27 herstellt, auf der Südseite der Straßentrasse ein.

Sowohl zum nördlich angrenzenden Gewerbegebiet als auch südlich entlang der Grünflächen ist zugunsten eines gleichmäßigen Verkehrsflusses ein Zu- und Abfahrtsverbot festgesetzt, das lediglich an den bestehenden Einfahrtsbereichen unterbrochen wird.

6. Ver- und Entsorgung

Das auf der Hülstener Straße anfallende Niederschlagwasser kann in die angrenzenden Grünflächen zur dortigen Versickerung geleitet werden.

7. Eingriffe in Natur und Landschaft, Grünordnung

Nach den Ergebnissen der im Dezember 2016 durchgeführten artenschutzrechtlichen Vorprüfung mit erneuter Untersuchung im Juni 2017¹ ist eine Beeinträchtigung der im Fachinformationssystem des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) aufgeführten planungsrelevanten Arten auf der Vorhabenfläche nicht zu erwarten. Insgesamt zeigt die artenschutzrechtliche Vorprüfung im Ergebnis, dass ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG mit der Planung nicht begründet wird.

Aufgrund einer bei der Durchführung des Bebauungsplanes voraussichtlichen Flächenversiegelung von weniger als 20.000 qm finden auf den Bebauungsplan die Vorschriften des § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Anwendung. Danach gelten Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

8. Immissionsschutz

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 06/1 „Südumgehung“ und der II. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“ wurde eine lärmtechnische Untersuchung des damals mit der Entwurfsplanung des Straßenbauvorhabens beauftragten Ingenieurbüros NTS, Münster, durchgeführt. Dadurch, dass sich der Abstand zwischen der geplanten Straßentrasse und der Wohnbebauung durch die veränderte Linienführung nicht verringert, können auch weiterhin immissionsschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen der angrenzenden Wohnnutzungen ausgeschlossen werden. Selbst bei einer deutlichen Erhöhung des ursprünglich prognostizierten Verkehrsaufkommens, kann nach gutachterlicher Untersuchung aufgrund der bestehenden Entfernungen zwischen den nächstgelegenen Wohngebäuden und dem betreffenden Straßenabschnitt davon

¹ Gutachterliche Einschätzung zur Betroffenheit der Belange des Artenschutzes gem. § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zum Ausbau der Hülstener Straße (geplanter Neubau der K17n / südliche Entlastungsstraße) in Dülmen, Umweltbüro Essen, 21.12.2016 mit Nachtrag vom 13.06.2017

ausgegangen werden, dass die maßgeblichen immissionsschutzrechtlichen Grenzwerte der 16. Verkehrslärmschutzverordnung (BlmSchV)² eingehalten werden.

9. Maßnahmen zur Bodenordnung

Im August 2012 wurde in diesem Abschnitt das Umlegungsverfahren zur Südumgehung abgeschlossen, wodurch die Flurstücksgrenzen entsprechend der Festsetzungen der II. Änderung des Bebauungsplanes entstanden sind. Entsprechend liegen die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung weitestgehend vor. Der Grunderwerb für die durch die geringfügige Modifizierung der Kreisverkehrsplanung zusätzlich erforderlichen Flächen ist vorbereitet und erfolgt voraussichtlich im Vorfeld der Baumaßnahme. Sofern ein freihändiger Erwerb der in Privateigentum befindlichen Flächen nicht möglich sein sollte und Maßnahmen zur Bodenordnung erforderlich werden, sind diese nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (§ 45 ff. BauGB, Umlegung) durchzuführen.

10. Altlasten, Bodenschutz

Im Hinblick auf die bestehende Vornutzung des Plangebietes liegen weder Anhaltspunkte noch konkrete Erkenntnisse über eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vor.

Es wird eine im Wesentlichen bereits versiegelte Fläche in Anspruch genommen. Die Erweiterung der versiegelten Fläche ergibt sich aus der planerischen Zielsetzung zugunsten der Südumgehung, wozu die Fahrbahnbreiten entsprechend vergrößert werden müssen. Die Inanspruchnahme einer anderen Fläche ist aufgrund des unmittelbaren Standortbezuges entsprechend den Ausführungen zu den Zielen und Zwecken des Bebauungsplanes nicht möglich.

11. Denkmalschutz

Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehen weder im Plangebiet noch in seiner unmittelbaren Umgebung Boden- oder Baudenkmäler bzw. schutzwürdige Objekte im Sinne des Denkmalschutzgesetzes. Soweit jedoch archäologische Funde bzw. Be-

² Gemäß § 2 Abs. 1 16. BlmSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten die Immissionsgrenzwerte von 59 Dezibel (A) am Tag und 49 Dezibel (A) in der Nacht nicht überschreitet.

funde nicht auszuschließen sind, enthält der Bebauungsplan Hinweise auf entsprechende denkmalschutzrechtliche Verhaltensanforderungen an die jeweiligen Grundstückseigentümer.

12. Flächenbilanz

Für den Bereich der IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“ ergeben sich nach den getroffenen Festsetzungen folgende Flächengrößen:

Gebietsart	Fläche in m ²	Flächenanteil in v.H.
Verkehrsfläche	13.399	100,0
Summe:	13.399	100,0

13. Kosten

Für die Maßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplanes ist von folgenden Kosten auszugehen (ohne Grunderwerbskosten):

Straßenbau (inkl. Grünflächen):	ca. 1.000.000 EUR
Summe:	ca. 1.000.000 EUR

Aufgestellt:
 Dülmen, 16.11.2017
 Dez. III / FB 61
 i.V.

Leushacke
 Erster Beigeordneter
 Stadtbaurat