

Unseres Erachtens besteht somit nicht der geringste Grund, diese Erschließungsstraße für maximal 4 Grundstücke auf 6,00 m Breite festzulegen.

Wir erwarten hier eine erhebliche Zurücknahme der Straßenbreite.

2. Altlastenverdachtsfläche auf dem Grundstück Hauptstraße 26.

Um den südlichen Teil des Grundstückes aus der Altlastenverdachtsfläche herausnehmen zu können, wurden in KW 32 von Herrn Klostermann, Kreis Warendorf, mehrere Schürfe auf dem Grundstück vorgenommen.

Da keinerlei schädliches Material gefunden wurde, sagte Herr Klostermann zu, unserer Anregung vom 21.6.2013 in seiner Stellungnahme nachzukommen. Wir beantragen die Eintragung im Bebauungsplan entsprechend zu ändern.

3. Abweichende Bauweise –Grenzbebauung –

In der Niederschrift über die Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 09.07.2013 wird unseres Erachtens zumindest zweifelhaft festgestellt, dass Grenzbebauung an der westlichen Grundstücksseite möglich sei.

Durch Telefonate mit der Verwaltung (Frau Große Vogelsang am 7.8. und 12.8.2013) konnte nicht geklärt werden, durch welche gesetzliche Regelung dieses gewährleistet ist.

Rückfragen mit dem Planungsbüro und dem Kreis Warendorf sollen hier gem. Verwaltungsauskunft Klärung schaffen.

Sollte sich herausstellen, dass die Möglichkeit der Grenzbebauung bau- oder/und planungsrechtlich nicht besteht, beantragen wir hiermit weiterhin die Festsetzung des Planzeichens „a“ für die Westgrenze.

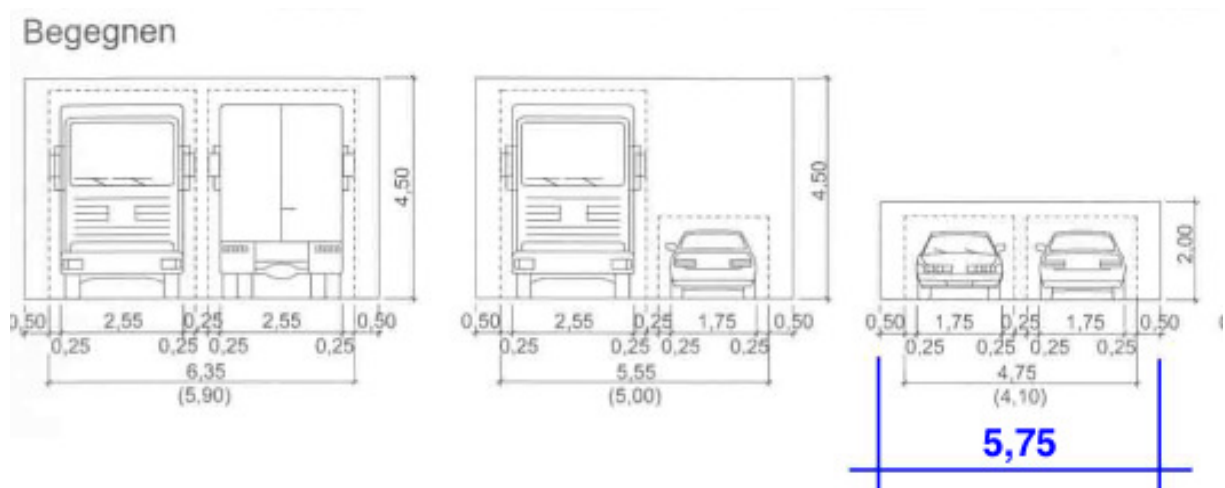
Abwägung:

Zu 1.:

Mit dem o. a. Schreiben fordern die Einwender A eine „erhebliche Zurücknahme der Straßenbreite“.

Da die Stichstraße künftig Stellplätze neuer Gebäude erschließen soll (mögliche Bauvorhaben auf den Flurstücken 14, 17, 94 und 181) ist grundsätzlich von möglichem Begegnungsverkehr auszugehen. Der Begegnungsfall Lkw/Pkw braucht nicht berücksichtigt werden. Lkw-Verkehr ist nur in Ausnahmefällen zu erwarten.

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfehlen für den Begegnungsverkehr Pkw/Pkw einen Verkehrsraum von 4,75 m Breite bzw. einen „Lichten Raum“ von 5,75 m Breite. Dabei wird unterstellt, dass die Fahrzeuge ohne Außenspiegel eine Breite von 1,75 m nicht überschreiten.



Da davon ausgegangen werden muss, dass die geplante Stichstraße gemäß Bebauungsplanentwurf von beiden Seiten angebaut werden wird, kann der lichte Raum nur innerhalb der Straßenparzelle abgebildet werden. Bei einer Fläche von 6,00 m Breite kann der Querschnitt aussehen wie folgt: 15 cm Rückenstütze; 8 cm Tiefbordstein; 32 cm Rinne; 4,90 m Pflaster oder Asphalt; 32 cm Rinne; 8 cm Tiefbordstein; 15 cm Rückenstütze. Da die überfahrbare Breite lediglich 4,75 m betragen soll, kann alternativ die Befestigung einschl. Bordsteinanlage und Rückenstütze mit 2 x 23 cm Breite auf einer Gesamtbreite von rechnerisch 5,21 m dargestellt werden. Der lichte Raum soll aber 5,75 m betragen; insofern wären außerhalb dieser Befestigung insgesamt 54 cm (mithin auf jeder Seite 27 cm) anders zu gestalten.

Wenn die Fahrbahn über eine Einseitneigung entwässert werden kann, ist die zweite Rinne nur aus optischen Gründen erforderlich. Bei einer Pflasterung der Fahrbahn im gleichen Farbton wie die Rinne kann auf eine Rinne verzichtet werden.

Die von Einwender A angeführten Beispiele mit schmalere Ausbaubreiten zeigen zum Teil sehr gut die Problematik von zu schmal ausgebauten Straßen. So ist es z. B. am Michael-Keller-Weg regelmäßig notwendig, das Bankett zu überarbeiten, weil die Fahrzeuge dort über die befestigte Fahrbahn hinaus ausweichen müssen. Erschwerend kommt dort hinzu, dass auch Lkw-Verkehr betroffen ist, der die Bordanlage beschädigt. Bei einem möglichen Anbau bis an die Straßengrenze ist ein Ausweichen nicht mehr möglich. Dann muss ein Fahrzeug zurücksetzen, was grundsätzlich zu Gefährdungen führen kann.

Auf der Stichstraße kann u. a. zur Anlieferung der Geschäftslokale geparkt werden. Zudem handelt es sich bei dem Weg um eine zusätzliche Nutzung als Fuß- und Radweg. Ungehindertes Begegnen muss auch in den vorgenannten Fällen möglich sein.

Im Falle eines Brandes und parkender / anliefernder Fahrzeuge genügt die verbleibende Fläche nicht für die Anfahrt mit einem Feuerwehrfahrzeug aus, wenn die Breite der Fahrbahn verringert wird.

Durch Reduzierung der Verkehrsfläche entsteht für bauliche Anlagen zudem kein Vorteil. Zwei Gebäude müssen untereinander mindestens 6 m Abstand einhalten. Die Abstandsfläche mit jeweils 3 m können dabei überlagernd auf die öffentliche Verkehrsfläche angerechnet werden. Bei einer Reduzierung der Breite der Verkehrsfläche kann ein Gebäude nicht weiter an die südliche bzw. nördliche Straßengrenze gebaut werden als bisher bei einer 6 m breiten Verkehrsfläche.

Der Anregung wird nicht nachgekommen.

Zu 2.:

In der Stellungnahme der unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Warendorf vom 27.08.2013 wird auf die im Bebauungsplan gekennzeichnete Altlastverdachtsfläche Hauptstraße 26, Parzelle 14 eingegangen.

Die Fläche wird vom Kreis Warendorf unter der Bezeichnung Key. Nr. 10359 in seinem Verzeichnis als altlastverdächtige Fläche geführt. Als Ergebnis einer aktuell durchgeführten örtlichen Sachverhaltsüberprüfung geht der Kreis Warendorf davon aus, dass der südliche Teil des Grundstückes früher nicht gewerblich genutzt wurde.

Dort befand sich früher ein Wohnhaus mit Gartennutzung. Daher hat der Kreis Warendorf in seinem Verzeichnis die gekennzeichnete Fläche entsprechend reduziert.

Die im Entwurf des Bebauungsplanes vorgenommene Kennzeichnung wird entsprechend seiner Darstellung im Altlastenverzeichnis aktualisiert.

Der Anregung wird nachgekommen.

Zu 3.:

In einem Gespräch beim Kreis Warendorf am 20.08.2013 wurde erneut die Festsetzung einer abweichenden Bauweise erörtert.

Städtebaulich ist die Festsetzung an dieser einen Grundstücksgrenze nicht begründbar, so dass eine Festsetzung aus Sicht des Kreises nicht vertretbar ist.

Zulässig ist die Festsetzung nur, wenn sie größere Bereiche umfasst und nicht nur eine Grenze eines Grundstücks.

Wenn eine abweichende Bauweise festgesetzt ist, muss diese im Bebauungsplan durch Text und / oder Zeichnung inhaltlich genau bestimmt werden. Da weder die Bebauung auf dem Grundstück des Einwenders noch die des angrenzenden Grundstücks bekannt ist, sollte derzeit eine konkrete Festsetzung nicht getroffen werden.

Bei jedem Bauantrag, auch im weiteren Ortskernbereich, ist im Einzelfall zu klären, wie eine mögliche Grenzbebauung aussehen kann. So kann durch eine vorhabenbezogene Einzelfallregelung die Eintragung einer Baulast notwendig werden.

Nach sorgfältiger Abwägung kann, auch mit Rücksicht auf die angrenzenden Grundstücke, der Anregung nicht nachgekommen werden.