Erstausfertigung

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 98 a der Stadt Marl (Hülszubringer)

I. Anlaß zur Aufstellung und räumlicher Geltungsbereich

Die planerischen Überlegungen für den Hülszubringer reichen zurück bis in die Mitte der sechziger Jahre. Sie sind intensiviert worden im Zusammenhang mit den Planungen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe für die A 43 und die L 522.

Die planungsrechtliche Sicherung der Trasse für den Hülszubringer sollte durch die Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 82 und 98 sichergestellt werden. Das Teilstück zwischen Bergstraße und Lipper Weg war mit im Bebauungsplan Nr. 82 enthalten. Das Teilstück zwischen Lipper Weg und Lipperandstraße sollte durch den Bebauungsplan Nr. 98 planungsrechtlich gesichert werden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 82 wurde im Jahre 1973 und mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 98 im Jahre 1975 begonnen. Der Bebauungsplan Nr. 82 hat zuletzt in der Zeit vom 23.03. bis 23.04.81 und der Bebauungsplan Nr. 98 in der Zeit vom 14.06. bis 14.07.78 öffentlich ausgelegen.

Die Teilstücke zwischen Bergstraße und Lipper Weg und zwischen Lipperandstraße und Hülsstraße/Ovelheider Weg sind als 1. Bauabschnitt inzwischen hergestellt, wobei für das Teilstück zwischen Bergstraße und Lipper Weg nur zwei der geplanten vier Fahrspuren ausgebaut worden sind. Aufgrund der Ergebnisse des Generalverkehrsplanes hat der Rat der Stadt Marl am 27.10.77 für das Teilstück zwischen Lipper Weg und dem Teilabschnitt "Auf Höwingsfeld" im Bereich der Loemühle nur noch einen zweispurigen Regelquerschnitt vorgesehen.

Der jetzt geplante 2. Bauabschnitt betrifft das Teilstück zwischen Lipper Weg und Hülsstraße im Einmündungsbereich der Droste-Hülshoff-Straße. Aufgrund der heutigen Verkehrsbelastung wird die Realisierung dieses Bauabschnittes zur Entlastung der Hülsstraße (wie später noch erwähnt wird) z.Zt. für erforderlich gehalten. Für den Bereich des 2. Bauabschnittes soll das Planverfahren als Bebauungsplan Nr. 98 a, als Teilbereich aus dem Bebauungsplan Nr. 98, geführt werden. Ein Teilstück nördlich des Lipper Weges, das bisher im Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 82 lag, wird mit in den Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 98 a einbezogen, weil hier die zweispurige Fahrbahn um eine Linksabbiegerspur in den Lipper Weg erweitert werden muß.

II. Ziele und Zwecke der Planung

Der Hülszubringer ist im z. Zt. gültigen Flächennutzungsplan als örtlicher Hauptverkehrszug dargestellt. Das Anschlußstück an die Hülsstraße ist als Anbindung der Droste-Hülshoff-Straße an den Hülszubringer zu betrachten. Die Droste-Hülshoff-Straße ist kein örtlicher Hauptverkehrszug und deshalb auch nicht im Flächennutzungsplan dargestellt. Somit ist der Bebauungsplan Nr. 98 a aus dem z. Zt. gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Marl entwickelt.

Der Planbereich berührt das Loemühlenbachtal und kreuzt auch den Bachverlauf. Im Rahmen von notwendigen Hochwasserschutzmaßnahmen soll der Bachverlauf in geringem Umfang verlegt werden. Das hierzu notwendige Verfahren nach dem Wasserhaushaltsgesetz soll in Kürze neu eingeleitet werden. Das wasserrechtliche Verfahren für das Hochwasserrückhaltebecken am Oberlauf des Loemühlenbaches wird voraussichtlich Anfang 1987 abgeschlossen sein. Mit der Genehmigung dieses Detailplanes ist die Gesamtkonzeption der Sanierung des Loemühlenbaches und seines Einzugsbereiches (Loekampbach und Freerbruchbach) festgelegt und zwar entsprechend einem Vorgutachten von Prof. Dr. Ing. W. Hartung vom 11.02.1971 für den Gesamtbereich, welches das Tiefbauamt der Stadt Marl hat anfertigen lassen.
Durch dieses Gutachten und die entsprechenden Beschlüsse des Rates der Stadt Marl ist sichergestellt, daß die entsprechenden Maßnahmen am Unterlauf des Loemühlenbaches und zwar zwischen Lipper Weg und Spanenkamp durchgeführt werden. Es ist also unkritisch, wenn im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 98 a insoweit Vorgaben für das wasserrechtliche Verfahren gegeben werden.

Sollte der Straßenausbau vor dem Bachausbau durchgeführt werden, so ist der Wasserabfluß im vorhandenen Bachbett durch den Bau eines Durchlasses unter der neuen Straße (Kastenprofil 2 x 2 m) zu sichern.

Andere städtebauliche Pläne mit Festsetzung nach § 9 Bundesbaugesetz sowie nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen bestehen für den Bereich nicht.

Bereits vor einigen Jahren wurde der nördliche Teil der Hülsstraße auf einer Länge von ca. 180 m zu einer Fußgängerzone umgebaut. Infolge dessen muß der Nord-Süd-Kfz-Verkehr über die Bergstraße, "Auf Höwingsfeld", den Lipper Weg und die Hülsstraße geführt werden. Durch diese Verkehrsführung und das hohe Verkehrsaufkommen ergeben sich im Bereich des Siedlungsschwerpunktes Hüls Behinderungen für den motorisierten Verkehr, Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrer sowie Imissionsbelastungen. Immer häufiger kommt es im Bereich des Oberganges in die Fußgängerzone zu Konflikten.

Durch die Herstellung einer Umgehung des Zentrums wird die Verkehrsbelastung auf der Hülsstraße wesentlich geringer. Dies wiederum führt zu einer erheblichen Steigerung der Verkehrssicherheit der "schwächeren Verkehrsteilnehmer" wie Fußgänger und Radfahrer, insbesondere der Schulkinder. Ebenso wird durch die neue Straßenführung die hohe Lärm- und Abgasbelastung erheblich reduziert. Der Abstand zwischen der geplanten Straße und der vorhandenen Bebauung beträgt ca. 120 m, so daß die Beeinträchtigungen insgesamt verringert werden.

Lärmschutzuntersuchungen haben ergeben, daß die Planungsrichtpegel gem. Vornorm DIN 18005 nur maximal bis zu 10 dB(A) (nachts) überschritten werden. Überschreitungen bis zu 10 dB(A) sind gemäß der DIN 18005 ausnahmsweise zulässig. Die Überschreitung der Planungsrichtpegel wird für zumutbar gehalten, weil sich die Immissionsbelastung insgesamt vermindert und andererseits die Errichtung von Lärmschutzwällen sich sehr negativ auf das Landschaftsbild des Loemühlenbachtales auswirken würde.

Hinzu kommt die Attraktivitätssteigerung des Hülser Zentrums in städtebaulicher und wirtschaftlicher Hinsicht durch die Möglichkeit der Verlängerung der Fußgängerzone oder durch verkehrsberuhigende Maßnahmen. Schließlich ist die Herstellung eines weiteren Teilabschnittes des Hülszubringers die Voraussetzung für die Verbesserung des Anschlusses an die Lipperandstraße und Bundesautobahn A 43.

Die Straßenplanung selbst beruht im Grundsatz auf den Vorgaben, die der Bauausschuß in seiner Sitzung am 12. Dezember 1984 festgelegt hat. Danach ist der Knotenpunkt Hülszubringer/Hülsstraße/Droste-Hülshoff-Straße in Form einer Kreuzung ausgebildet worden, bei der aus Gründen der Reduzierung von Grunderwerbsflächen auf den Rechtsabbiegerstreifen ohne Lichtzeichenregelung verzichtet wurde. Eine Überprüfung hat ergeben, daß die erforderliche Leistungsfähigkeit gewährleistet ist.

Die Linienführung wurde in Abstimmung mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung so festgelegt, daß der Eingriff in die Landschaft möglichst gering gehalten wird. Der landschaftspflegerische Begleitplan (der im Auftrag der Stadt Marl erstellt wurde) basiert auf den Vorgaben der Straßenplanung, obgleich beide Planungsmaßnahmen in wechselseitiger Abstimmung erarbeitet wurden. Als übergeordnetes Ziel wurde die Talraumneugestaltung unter Berücksichtigung des dort ausgewiesenen Grünzuges herausgestellt. Die sich daraus ergebenden Maßnahmen bezwecken:

" - Die Erhaltung und Entwicklung des Talcharakters;

- die Einbindung der Trasse in den Landschaftsraum und die Abschirmung der Grünflächen von der Trasse;

- die Beibehaltung und Neugestaltung der Wegeverbindungen unter dem Aspekt einer Grundverbindung im Talraum;

- die Einbindung der aus stadtgestalterischer Sicht wichtigen Knotenpunkte. "

Im Bebauungsplan werden neben den reinen Verkehrsflächen die Flächen für die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen als "Verkehrsgrünflächen" festgesetzt, wobei letztere auch die Geh- und Radwege aufnehmen sollen. Weil im Bebauungsplan nicht alle Details des Straßenbaus festgesetzt werden, wird dieser Begründung zum besseren Verständnis des Planes der Lageplan im Maßstab 1 : 500 zum Straßenausbauplan und der landschaftspflegerische Begleitplan zum Straßenausbau der "verlegten Hülsstraße" beigefügt. Der landschaftspflegerische Begleitplan kann noch Änderungen erfahren, wenn es im Verfahren zum Ausbau des Loemühlenbaches zu Änderungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes zum Bachausbau kommt. Änderungen können sich auch noch auf Grund der Erteilung von Baugenehmigungen ergeben, soweit hierauf Rechtsansprüche bestehen.

Die Flächen für die Straßenböschungen im nordwestlichen und südwestlichen Quadranten der Straßenkreuzung geplanter Hülszubringer (Hülsstraße), Droste-Hülshoff-Straße werden im Bebauungsplan als

"Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern" gem. § 9 Abs. 1 Nr. 26 Bundesbaugesetz und nicht als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Diese Festsetzung soll der Stadt Marl planungsrechtlich die Möglichkeit sichern, bei der Herstellung der Straße außerhalb der eigentlichen Verkehrsfläche liegende Anlagen (Böschungen), herstellen zu können. Die Fläche verbleibt dabei im Privatbesitz und kann bei Vorliegen der Voraussetzungen für eine Bebauung genutzt werden. Bis zu einer Bebauung der Privatgrundstücke werden die Straßenböschungen von der Stadt Marl bepflanzt, gepflegt und die Privatgrundstücke entlag des Hülszubringers und der Hülsstraße eingefriedigt.

Nicht alle Flächen aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan werden im Bebauungsplan festgesetzt, weil diese noch für den Ausbau des Loemühlenbaches benötigt werden und hierüber Regelungen im Planfeststellungsverfahren nach dem Wasserhaushaltsgesetz getroffen werden sollen. So wird z. B. die Weiterführung der Geh- und Radwege im Bachbereich dort geregelt werden.

Gem. § 4 Abs. 2 u. 4 Landschaftsgesetz NW (LG) ist die Stadt Marl bei der Errichtung von Straßen im Außenbereich für diesen Eingriff in Natur und Landschaft zu Ausgleichsmaßnahmen verpflichtet, wie sie im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen sind. Für Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht an Ort und Stelle ausgeglichen werden können, ist der Verursacher gem. § 5 LG zu Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle verpflichtet. Diese Ersatzmaßnahmen werden in Absprache mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Recklinghausen durchgeführt.

Die vorhandene Verkehrsbelastung (Zählung 1986) liegt bei etwas über 9.000 Kraftfahrzeugen am Tage, was der im Generalverkehrsplan prognostizierten Tagesbelastung von knapp 10.000 PKW-Einheiten entspricht.

Bei einer Spitzenstundenbelastung von etwa 10 % des Tagesverkehrs (also etwa 1.000 PKW-Einheiten pro Stunde) ist ein Querschnitt von 6,50 m Fahrbahnbreite, 2 x 0,25 m Leitstreifen und 2 x 1,50 m Bankett, also insgesamt eine Breite von 10 m erforderlich aber auch ausreichend.

Im Zuge des Hülszubringers wird die Überquerung des Loemühlenbaches zweimal erforderlich und zwar im Kreuzungsbereich mit dem Lipper Weg (geplante Verlegungsstrecke des Hochwasserabflusses des Loemühlenbaches) sowie kurz vor der Einmündung des Hülszubringers in die Hülsstraße.

Während im ersteren Fall lediglich ein Kastenprofil von 3 m lichter Weite und 2 m Höhe bei 49 m Länge gewählt wird, sind für das 2. Bauwerk größere Abmessungen erforderlich. In diesem Fall wird nämlich auch der dem Loemühlenbach verbleibende Pflegeweg, der in diesem Fall zugleich auch Fußgänger- und Radfahrerquerungen ermöglichen soll, unter den Hülszubringer entlanggeführt. Das Bauwerk soll eine lichte Weite von 14 m, eine lichte Höhe von 3,90 m sowie eine nutzbare Breite in der Achse der Straße von 16,90 m erhalten.

Beim Bebauungsplan Nr. 98 a handelt es sich um einen Plan im Sinne von § 9 Bundesbaugesetz.

Bau und Bodendenkmäler sind im Planbereich nicht vorhanden, so daß die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege nicht berührt werden.

III. Bodenordnung, soziale Maßnahmen, Kosten und Finanzierung

Ein Teil der Flächen für die öffentlichen Verkehrsflächen müssen von der Stadt Marl noch erworben werden. Falls erforderlich, soll der Bebauungsplan Grundlage für gesetzliche Bodenordnungsmaßnamen sein.

Bei der Verwirklichung des Planes sind nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der in dem Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht zu erwarten. Grundsätze für soziale Maßnahmen sind deshalb nicht darzulegen.

Die Kosten für den Straßenbau einschließlich der Bauwerke für die Bachquerung sowie des Grunderwerbs betragen 4.304.000,00 DM.
Hiervon wurden bereits 444.000,00 DM für den Grunderwerb ausgegeben.
Die übrigen Mittel für die Finanzierung der Herstellungskosten sind in den Haushalten für die Jahre 1987 und 1988 vorgesehen.
Zuschüsse von Bund und Land in Höhe von 80 % der zuschußfähigen Kosten werden erwartet.

Marl, 12. Februar 1987

Breugst
Beigeordneter

Anlage
Lageplan zum Straßenausbauplan Maßstab 1 : 500
Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Straßenausbau
Formblatt Be- und Entwässerung

Diese Begründung hat gemäß § 2a Abs. 6 BBauG in der zur Zeit gültigen Fassung in der Zeit vom 22.04.1987 bis 22.05.1987 öffentlich ausgelegen.

Marl, 26.05.1987
Der Stadtdirektor
Im Auftrag

Beier
Stadtvermessungsdirektor

Anlage zur Begründung des Bebauungsplanes Nr. 98 a

Stadt Marl, Tiefbauamt
Amt 66-2

Marl, 17.2.1987

Amt ~~64~~/62

Wassertechnisches Formblatt zu Plänen gem. § 2 BBauG

Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 98 a
~~der Flächennutzungsplanänderung Nr. .....~~
(Bereich: Auf Höwings Feld .....)

1. Wasserversorgung

Das Plangebiet wird zentral durch Gelsenwasser mit Trinkwasser versorgt.

2. Entwässerung

Das Plangebiet wird teilweise ~~zentral~~ durch die städtische Kanalisation im Mischsystem - ~~Trennsystem~~ - entwässert.
~~Ein entsprechender generelle Entwässerungsentwurf liegt gem. § 58 LWG genehmigt vor wird wurde dem Regierungspräsidenten in Münster zur Prüfung vorgelegt wird aufgestellt~~
~~Der vorh. Entwässerungsentwurf wird überarbeitet.~~

Das Abwasser wird über den Hauptsammler in der Hülsstraße .....
.....
über die Kläranlage Marl-Ost .....
in den .....Sickingmühlen - ... Bach - ~~Graben~~ -
(Gew. ...II... Ordnung) - geleitet.

Zur Auslastung der Kläranlage wird der Betreiber der Anlage, der Lippeverband, in diesem Planverfahren gehört.

Beanstandungen: - k e i n e -
.....
.....

Das ~~im Regenwasserkanal anfallende~~ - im RÜ Lipper Weg
überströmende Wasser wird in den Loemühlen- Bach-
~~Graben~~ (Gew. II. Ordnung) eingeleitet.

(Raum für andere bzw. weitere Angaben)
Der Bereich von km 0 + 100 bis 0 + 450 soll direkt in den Loemühlenbach entwässert werden.
Das wasserrechtliche Verfahren für die Erlaubnis zur Einleitung der Wassermengen in den Loemühlenbach wird eingeleitet.

3. Vorhandene Gewässer

Innerhalb des Plangebietes sind folgende Gewässer vorhanden:

1. Loemühlenbach (Gew. II. Ordnung)
2. ..... (Gew. ..... Ordnung)

Die Gewässer sollen in ihrer Lage und ihrer Form - ~~nicht~~ - verändert werden.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:
Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Loemühlenbaches ist beantragt.
Die anfallenden Mehrwassermengen sind in dem Entwurf berücksichtigt.

Das für die Änderungen erforderliche Gelände ist als Vorbehaltsfläche in die Pläne eingetragen.

4. Sonstige wasserwirtschaftliche Angelegenheiten

(nicht Zutreffendes ist zu streichen)

Seifert
Dipl.-Ing.

Erstausfertigung

Ergänzung der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 98 a der Stadt Marl (Hülszubringer)

Durch den Ausbau des Hülszubringers werden durch die Fahrbahn 4.050 m² und durch die Radwege 1.750 m² an Flächen versiegelt. Als Ersatz hierfür werden von der Stadt Marl gleichgroße Flächen im Bereich des Loemühlenbachtales für Ersatzmaßnahmen zur Verfügung gestellt und in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde bei der Kreisverwaltung Recklinghausen landschaftspflegerisch gestaltet.

er zubringer
Die Hüls~~bergstraße~~ kann nicht ohne das Hochwasserrückhaltebecken in der Matena ausgebaut werden. Diese städtische Absicht beruht auf der folgenden Forderung des Staatl. Amtes für Wasser- und Abfallwirtschaft in Lippstadt:

Der Bau des Hochwasserrückhaltebeckens muß vor dem Bau des Hülszubringers, zumindest jedoch zeitgleich durchgeführt werden. Des weiteren muß seitens der Stadt Marl sichergestellt werden, daß die Umlegung des Loemühlenbaches im Bereich des geplanten Hülszubringers rechtzeitig durchgeführt werden kann, damit die Vorflut in den Loemühlenbach jederzeit sichergestellt ist.
Dies hat die Stadt Marl dem Amt in Lippstadt zugesichert. Der Bau der für den Straßenbau erforderlichen Brückenbauwerke kann von der Stadt Marl allerdings auf eigenes Risiko unabhängig von den Hochwasserschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Marl, den 05.10.1988

Breugst
Beigeordneter

B e g r ü n d u n g

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 98 a

für den Bereich Hülszubringer

Endstandsfassung vom 28.04.2003

In diese Begründung sind alle vom Rat der Stadt Marl am 13.12.2001 beschlossenen Änderungen und Ergänzungen eingearbeitet.

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 98 a umfasst den 2. Bauabschnitt der Straßenneubautrasse (Hülszubringer) als Teilstück zwischen dem Lipper Weg und Hülsstraße im Einmündungsbereich der Droste-Hülshoff-Straße.

I. Anlass der Änderung

Durch die notwendige Erschließungssicherung des Baugebietes südlich vom Gymnasium am Loekamp "B-Plan Nr. 178" wird die Änderung des seit dem 27.06.1988 rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 98 a (Hülszubringer) für den Anschlussbereich im südlichen Kurvenverlauf zwischen den Stationierungen der Baukilometer 0+302,623 und 0+405,916 notwendig. Das Änderungs-verfahren wird parallel zum Bebauungsplanverfahren Nr. 178 geführt, um eine übereinstimmende Rechtswirksamkeit der Erschließungssicherung zu erlangen.
Die Entwicklung eines neuen Baugebietes südlich des Loekampgymnasiums und dessen stadtverträgliche Erschließungsanbindung erfordert die Zuführung der Erschließungsstraße an den Hülszubringer im Teilabschnitt zwischen Hülsstraße und Lipper Weg.
Das übergeordnete Ziel ist eine Erschließungssicherung des Plangebietes unter der Vermeidung von Beeinträchtigungen durch das zu erwartende Verkehrsaufkommen gegenüber dem Siedlungsraum. Die Wahl der Anbindungsstelle ermöglicht die Umsetzung der Zielvorgabe, die Verkehrsführung stadt- und umweltverträglich abzuwickeln.
Die Abhängigkeiten zur Wahl der Anbindungsstelle werden aus der Verkehrsführung innerhalb des Plangebietes (B-Plan Nr. 178) und aus den örtlichen Gegebenheiten abgeleitet.
Die Änderung sichert die äußere Erschließungsituation des B-Plangebietes Nr. 178 und steht in der direkten Abhängkeit zu dem geplanten Siedlungsraum.

II. Bestehende Bauleitplanung

Der Hülszubringer ist im geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Marl als örtlicher Hauptverkehrszug dargestellt. Das Anschlussstück an die Hülsstraße ist als Anbindung der Droste-Hülshoff-Straße an den Hülszubringer zu betrachten.
Die Droste-Hülshoff-Straße ist kein örtlicher Hauptverkehrszug und auch nicht im Flächennutzungsplan dargestellt. Dieses trifft auch auf die Erschließung des neuen Baugebietes (BP Nr. 178) zu.
Für den östlich des B-Plan Nr. 98 a gelegenden Loemühlenbach und dessen geplante Verlegung besteht ein Planfestellungsverfahren. Die Auswirkungen der geplanten Verlegung des Loemühlenbaches betreffen das Bebauungsplangebiet Nr. 98 a im Süden und im Norden durch die erforderlichen Brückenbauwerke.
Der wirksame Bebauungsplan Nr. 98 a und die 1. Änderung entsprechen den Vorgaben der vorbereitenden Bauleitplanung und sind aus dem geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Marl entwickelt.

III. Änderungsbereich

Der Bereich der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 98a betrifft den geplanten Straßenanschlusspunkt des Bebauungsplangebiets Nr. 178 im südlichen Kurvenverlauf des Hülszubringers zwischen den Stationierungen der Baukilometer 0+302,623 und 0+405,916 , der als Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden soll. Durch diesen Anschlusspunkt entsteht in den Randbereichen eine geringfügige Erweiterung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 98 a.
Die Erweiterungen des Geltungsbereichs stellen sich im Süden und im Norden an dem Anschlusspunkt zwischen den Stationierungen der Baukilometer 0+302,623 und 0+405,916 in ihrer weitesten Auslage mit max. 10 m dar. Diese Erweiterungen des Geltungsbereichs begründen sich durch die Einordnung des Kreisverkehrsplatzes, der gegenüber einer durchgehenden Streckenführung einen größeren Flächenbedarf hervorruft.
Weitere redaktionelle Änderungen bestehen in der geringfügigen Rücknahme von Böschungsflächen im Anschlussbereich des Hülszubringers an das Anschlussstück Hülsstraße und Droste-Hülshoff-Straße und in der

nachrichtlichen Übernahme, der im Rahmen der Verlegung des Loemühlenbaches erforderlichen Brückenbauwerke im nördlichen Anschluss an die Straße Lipperweg.
Zur Verdeutlichung der Planungsabsicht und zur Klarheit der Gesamtplanung ist die 1. Änderung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 98 a auf einem Beiblatt völlig neu dargestellt, wobei die Neufestsetzung zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 98 a in rot dargestellt sind und die nicht geänderten Festsetzungen entsprechend der Planzeichenverordnung in der z.Z. geltenden Fassung unter der Berücksichtigung der vorhandenen Katastersituation übernommen wurden.

IV. Änderungsfestsetzung
Innerhalb des erweiterten Geltungsbereichs am Anschlusspunkt im südlichen Kurvenverlauf der Planstraße (Hülszubringer) zwischen den Stationierungen der Baukilometer 0+302,623 und 0+405,916 erfolgt die Änderung als Verkehrsflächenfestsetzung zur Einpassung des Kreisverkehrsplatzes.
Der Kreisverkehrsplatz dient als leistungsfähige Anbindung für das neu zu erschließende Plangebiet südlich des Loekampgymnasiums (B-Plan Nr. 178).
Der Außendurchmesser der Kreisverkehrsbahn beträgt 36 m und fällt somit als Kreisverkehrsplatz unter die Kategorie der kleinen Kreisverkehrsplätze (entsprechend des Merkblatts für die Anlage von Kleinkreisverkehrsplätzen 1998). Danach wird die gesamte Verkehrsfläche dimensioniert und entsprechend festgesetzt.
Die Kreisverkehrsfahrbahn hat eine Breite von 6,50 m, die sich in den Außenring (Breite = 4,50 m) und Innenring (Breite = 2 m) aufteilt. Das Verhältnis der Ringe sowie die Knotenpunktzufahrten und Knotenpunktausfahrten, Fahrbahnbreite und Breiten der Überquerungshilfe sind entsprechend des Merkblatts bemessen.
Für den fußläufigen Verkehr werden in den einzelnen Ästen Fahrbahnteiler errichtet, um eine möglichst gefahrlose Überquerung sicherzustellen. Der Radverkehr wird außerhalb der Kreisverkehrsfahrbahn auf einer separat abgesetzten Fahrspur geführt.

Auswirkungen
Durch diese Form der Anbindung des neuen Baugebietes sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die verkehrstechnische Abwicklung und Zuordnung des Hülszubringers zu erwarten.
Die Funktionen des geplanten Hülszubringers bleiben im vollen Umfang erhalten.
Durch die Herstellung einer Umgehung des Zentrums wird die Verkehrsbelastung auf der Hülsstraße wesentlich geringer. Dieses wiederum führt zu einer erheblichen Steigerung der Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer und insbesondere der Schulkinder.
Ebenso wird durch die neue Straßenführung des Hülszubringers die hohe Lärm- und Abgasbelastung erheblich reduziert. Der Abstand zwischen den geplanten Straßen und der vorhandenen Bebauung bleibt in der Form erhalten (ca. 120 m), so dass Beeinträchtigungen insgesamt verringert werden.

Lärmimmissionen
Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 98 a wurden bereits Lärmschutzuntersuchungen durchgeführt, die ergeben haben, dass die Planungsrichtpegel gemäß damaliger Vornorm DIN 18005 überschritten werden.
Unabhängig zu der bestehenden Aussage des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 98 a wurde im Zusammenhang mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 98 a eine schalltechnische Untersuchung als Ergänzung durchgeführt (siehe schalltechnische Untersuchungen Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge - Anlage Nr. 1-).
Die schalltechnische Untersuchungen vom Januar 1999, Neubau des Hülszubringers 2. Baubschnitt, Verfasser Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge, Sitz Münster GmbH, ist Bestandteil des Verfahrens und Anlage Nr. 1 der Begürndung.
Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Änderungen des Bebauungsplans mit Anschluss des Kreisverkehrsplatzes keine direkten Auswirkungen auf die gesamten Lärmimmissionen hervorrufen.
Eine weitere Aussage der Untersuchung gegenüber der Abhandlung in dem rechtswirksamen Bebauungsplan Nr .98 a stellt die Anspruchsgrund-voraussetzung für den passiven Lärmschutz des Gesamtgebietes dar.
In der Bauleitplanung fehlt es an einer Verpflichtung, Vorkehrungen, die dem passiven Schallschutz an baulichen Anlagen dienen, festsetzen zu müssen. Das planerische Instrumentarium des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVFG findet in der (planfeststellungersetzenden) Bauleitplanung nicht unmittelbar Anwendung. Die Vorschrift des § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB eröffnet nur die Möglichkeit, nicht aber die Verpflichtung, neben aktiven auch passive Schutzmaßnahmen zur Vermeidung der mit den Verkehrsvorhaben verbundenen Lärmimmissionen vorzusehen. Dies darf allerdings nicht zu Lasten der Betroffenen gehen, die auf die Wahl des Planungsmittels durch den Vorhabenträger keinen Einfluss haben.

Da über eine Entschädigungsfestsetzung noch nicht entschieden wurde, findet die Verkehrslärmschutzverordnung für die noch zu treffende Lärmschutz-entscheidung zum Neubau des Hülszubringers Anwendung.
Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 u. 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 14.05.1990 in der Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen " Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-schutzgesetzes (Verkehrs-Lärmschutzverordnung - 16.BImSch V) vom 12.Juni 1990".
Für insgesamt zwölf der als repräsentativ nachgewiesenen Gebäude sind die Anspruchsgrundvoraussetzungen für passiven Lärmschutz erfüllt. Desweiteren sind für zwei Außenwohnbereiche (Terrasse, Balkon) der Gebäude Hülsstraße Nr.50 und Nr.54 die Anspruchsvoraussetzungen auf Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm erfüllt.
Ob passiver Lärmschutz erforderlich wird, kann erst nach Einzelobjektprüfung nach der 24. BImSch V (Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung) festgestellt werden.
Gemäß Punkt IX der VLärmSchR-97 sind Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen nicht erforderlich, wenn eine bauliche Anlage bei Auslegung des Entwurfs der Bauleitplanung mit ausgewiesener Wegeplanung noch nicht genehmigt war. Bauliche Anlagen, die nach der Auslegung des Bebauungsplanentwurfs Nr. 98 a (Auslegung vom 22.04.1987 bis 22.05.1987) noch nicht genehmigt waren, sind im Rahmen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung nicht überprüft worden, da mit der Anwendung der VLärmSchR-97 - Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 - ein Ausschluss des Lärmschutzes besteht. Von dieser Regelung ist u.a. der Kindergarten nördlich des Loekampgymnasiums betroffen.
In der erweiterten schalltechnischen Untersuchung vom Juli 2001/ Oktober 2001wird für die Kindertagesstätte ein aktiver Lärmschutz " Wallanlage" vorgeschlagen.
Die Wallanlage mit einer Höhe von 3,50 m und einer Länge von 85,00 m wird im Bereich der Grünflächen entlang der Verkehrsfläche "Hülsumgehung" innerhalb des Bebauungsplangebietes Nr.98a und auf der nördlich der Kindertagesstätte liegenden Grünfläche mit einer Höhe von 3,20 m und einer Länge von 85,00 m im Rahmen der Ausbaumaßnahmen Hülsumgehung und Verlegung des Lohmühlenbaches durch die Stadt Marl hergestellt.
Weil der aktive Lärmschutz " Wallanlage" der Kindertagesstätte zuzuordnen ist und die Maßnahmen im öffentlichen Bereich auf städtischen Flächen erfolgt, ist die Umsetzung in der Ausführungsplanung gewährleistet. Da außer dem städtischen Interesse keine weiteren Betroffenen berührt werden und die Umsetzung der Maßnahme durch die Ausführungsplanung bestimmt ist, wird auf eine Festsetzung einer Lärmschutzanlage im Bebauungsplan verzichtet.
Die Sicherrung der gegebenfalls notwendigen Anspruchsmaßnahmen zum passiven Schallschutz sind in den Erschließungsvertrag aufzunehmen.
Die Auswirkungen der Lärmimmissionen durch den Hülszubringer auf das neue Baugebiet sind in dem separaten Gutachten mit entsprechenden Maßnahmen im Bebauungsplan Nr. 178 abgehandelt (siehe Anlage 1a Untersuchungsbericht).

Eingriff in Natur und Landschaft
Auswirkungen der Änderung für den Anschlusspunkt der Erschließung des neuen Baugebietes durch einen Kreisverkehrsplatz auf die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind als gering zu beurteilen.
Die Grundzüge des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) zu den Vorgaben der Straßenplanung, die im Rahmen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 98 a erstellt wurden, werden nicht durch die Änderung des Bebauungsplans betroffen.
Die auslösenden Wirkungen der Änderung auf die Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans sind in der geringen Veränderung der Verkehrsflächen und deren direkt anschließende Seitenräume als unerheblich zu bezeichnen.
Durch das Beibehalten der Ausweisung in dem Bebauungsplan als Verkehrsgrünfläche werden die Festsetzungen aufrecht erhalten und in dem betroffenen Gebiet lediglich von ihrem Standort gerinfügig abweichend neu festgesetzt.
Folgende Abweichungen stellen sich durch die Änderung ein:

- Erhöhung der Flächenversieglung von 5.850 m² auf 6.740 m²
- Veränderung der Böschung mit den Baumstandorten.
- Veränderung der Grünflächen im Bereich des Kreisverkehrsplatzes

Die Maßnahmenplanungen des LBP zum rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 98 a bleiben grundsätzlich bestehen.
Als zusätzlich Maßnahme erfolgt die Anpflanzung einer Lindenallee entlang des Hülszubringers.

Die vorgenommene Anpassung des bisherigen Maßnahmenkonzeptes bringt nur geringfügige Abweichungen der Kompensationsbilanz. Die Kompensation erfolgt durch Pflanzung von 45 Laubbäumen im Straßenbereich (Allee, Kreisverkehr). Damit sind die durch die Bebauungsplanänderung bedingten zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen innerhalb des Plangebietes vollständig kompensiert.
Die Abweichungen gegenüber der Urfassung des landschaftspflegerischen Begleitplans sind im Rahmen der Anpassung des landschaftspflegerischen Begleitplans zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr .98 a aufgenommen und als Anlage Nr. 2 der Begründung beigefügt.

Verkehrsbelastung
Im Rahmen der Aktualisierung der Planung ergaben sich für den Hülszubringer Überprüfungen der Verkehrsbelastung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Marl " Netzvariante 5 / Trend-Szenario 2000 mit dem Prognosehorizont 2010. Der prognostizierte DTV-Wert für das Jahr 2010 wird mit 17.400 Kfz/24h zwischen Hülstraße und Lipperweg vorgegeben.
Diese Werte wurden den ergänzenden lärmtechnischen Untersuchungen und auch der verkehrstechnischen Überarbeitung zugrunde gelegt.
Technische Infrastruktur
In der Anhörung der Versorgungsträger zum Ausbauentwurf des Hülszubringers mit der Änderung " Anschlussbereich" vom 21.01.2000 erfolgten von den Beteiligten keine Anregungen.
Der entwässerungstechnische Teil wird von der Änderung nicht berührt und bleibt in dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 98 a und in der Begründung bestehen.

Flächenbilanz
In der Dimensionierung und in der abschließenden Flächenzuordnung der Verkehrsflächen haben sich in der Überarbeitung außerhalb des Änderungsbereiches keine Verschiebungen ergeben.
Daher werden die ausgewiesenen Flächen in der Bebauungsplanung in ihren Abgrenzungen beibehalten. Bei der Verwirklichung des Plans sind nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände, der in dem Wohngebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen, nicht zu erwarten. Grundsätze für soziale Maßnahmen sind deshalb nicht darzulegen.

Kosten
Die Kosten für den Straßenbau, einschließlich der Bauwerke für die Bachquerung sowie des Grunderwerbes, betragen 4,5 Millionen DM. Die Finanzierung erfolgt über Bundes- und Landesmittel im Rahmen der bestehenden Bewilligung und durch den Erschließungs- und Vorhabenträger. Der Stadt Marl entstehen keine Kosten.

Marl, 28.04.2003
Die Bürgermeisterin
Im Auftrag

L. S. gez. Rath

Baudezernent