

**Bebauungsplan Nr. 01-30/11 „Justizverwaltung“, 1. Änderung
Stadt Detmold
Ortsteil: Detmold-Nord**

Begründung

1. Räumlicher Geltungsbereich und Bestandteile des Bebauungsplanes

Das Änderungsgebiet liegt im Westen der Detmolder Innenstadt in unmittelbarer Nähe des Gerichtsviertels, des Kaiser-Wilhelm-Platzes, dem Lippischen Landesmuseum und dem Detmolder Schloß; es umfaßt einen Teilbereich des Quartiers von Paulinenstraße, Grabbe-straße, Ameide und Bruchstraße. Dieser Bereich bildet den östlichen Abschluß des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 01.39/11 „Justizverwaltung“ aus dem Jahr 1984.

Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan mit den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen sowie der Begründung gem. § 9 (8) BauGB.

2. Verfahren

Der Rat der Stadt Detmold hat in seiner Sitzung am 28.11.1996 beschlossen:

- die Aufstellung des Bebauungsplanes 01-30/11 „Justizverwaltung“, 1. Änderung
- die Durchführung der frühzeitigen Bürgeranhörung gem. § 3 (1) BauGB und daraus folgend
- die Planungsabsichten gem. § 3 (2) BauGB frühzeitig öffentlich für einen Monat auszulegen und
- die Träger öffentlicher Belange (TÖB) über die Auslegung zu unterrichten.

Die frühzeitige Bürger- und TÖB-Beteiligung zum Vorentwurf des Bebauungsplanes hat vom 24.02.1997 bis 24.03.1997 stattgefunden.

Am 26.02.1997 ist der Bebauungsplan-Vorentwurf dem Stadtentwicklungsausschuß des Rates der Stadt Detmold vorgestellt worden. Im Verlauf der Sitzung hatten die Bürger die Möglichkeit, sich über Inhalte des Bebauungsplanvorentwurfs zu informieren und weitere Eingaben, auch schriftlich, zu formulieren.

Die während der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Eingaben sind, sofern sie berücksichtigt wurden, im Rahmen des Abwägungsverfahrens in den Bebauungsplan eingearbeitet worden.

3. Raumordnung und Landesplanung

Die Bauleitpläne sind gem. § 1 (4) BauGB den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Der Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold - Teilabschnitt Lippe - weist das Plangebiet als Wohnsiedlungsbereich mit mittlerer Siedlungsdichte aus. Somit entspricht der Bebauungsplan diesen Zielen der Raum- und Landesplanung.

4. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Detmold stellt für den Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung gemischte Bauflächen dar. Im Änderungsbereich des B-Planes wird MK-Nutzung (Kerngebiet) festgesetzt, somit entspricht der Bebauungsplan den Darstellungen des Flächennutzungsplans und gilt insofern als aus diesem entwickelt.

5. Ziel und Zweck der Planung

In Anlehnung an die Aussagen des Rahmenplans „Stadtkern Detmold“ aus dem Jahr 1977 wurde bereits in der rechtskräftigen Fassung des Bebauungsplans von 1984 im Bereich des heutigen Parkplatzes eine Überbauung, die diesen innerstädtisch wichtigen Raum stadtgestalterisch aufwertet, berücksichtigt. An dieser planerischen Zielsetzung hat sich bis heute auch grundsätzlich nichts geändert.

Im Rahmen des 1994 ausgeschriebenen landesweiten Studentenwettbewerbs „Bauen im historischen Stadtkern“ wurde für diesen attraktiven Standort eine Wohnbebauung geplant, die sich in Architektur und Gestaltung in das historische Umfeld einfügt.

Es handelt sich dabei um eine sehr differenzierte Wohnbebauung, die an diesem Standort städtebaulich gut verträglich ist und sich in gestalterischer Hinsicht, in ihrer Höhenentwicklung und Kubatur der vorhandenen Situation anpaßt.

6. Situationsbeschreibung

Die von der Bebauungsplanänderung betroffene Fläche dient bis heute als öffentlicher Parkplatz mit einer Gesamtkapazität von 35 Stellplätzen. Der überwiegende Teil des Änderungsbereiches besteht aus einer gestalterisch nüchternen Betonsteinpflasterfläche. Wegen der günstigen Innenstadtlage wird dieser Parkplatz relativ häufig angefahren. Als Folge ist hier ein erhebliches Verkehrsaufkommen, negative Umweltbeeinträchtigungen sowie ein gestörtes stadtgestalterisches Erscheinungsbild erkennbar in unmittelbarer Nachbarschaft überregional bedeutender Baudenkmale.

Unter dem Aspekt der Bereitstellung ausreichender Stellplatzkapazitäten für Kunden und Besucher des Stadtzentrums ist ein Wegfall der bestehenden öffentlichen Parkplätze im Bereich „Mittelmühle“ vertretbar.

Schon 1990/91 ist die Planungsgruppe Nord (PGN) bei ihren Untersuchungen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Kernstadtbereich zu dem Ergebnis gekommen, daß die Stadt Detmold im Stadtzentrum grundsätzlich über ausreichende Parkraumkapazitäten verfügt und daß das Angebot bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl im Vergleich zu den anderen Städten gleicher Größenordnung als deutlich überdurchschnittlich zu bewerten ist. Nach den von der PGN durchgeführten Erhebungen waren die Probleme in der Bewältigung des ruhenden Verkehrs primär darauf zurückzuführen, daß große Teile des vorhandenen Stellplatzangebotes durch Langzeitparker blockiert wurden und damit für die relevanten Nutzergruppen praktisch nicht mehr verfügbar waren.

Ausgehend von dieser Problemanalyse zielten die gutachterlichen Vorschläge der PGN dann auch im wesentlichen darauf ab, durch eine deutliche Erhöhung der Kurzparkmöglichkeiten die bessere Erreichbarkeit der Innenstadt für Kunden und Besucher sicherzustellen.

Ferner wurde für das Stadtzentrum eine Attraktivitätssteigerung angestrebt, indem durch eine möglichst weitgehende Herausnahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus

dem Altstadtbereich die Aufenthaltsqualität und der Wohnwert der Altstadtstraßen erheblich verbessert werden sollte. Als wichtiger Faktor zur Reduzierung des MIV wurde in diesem Zusammenhang die Vermeidung unnötiger und störender Parksuchverkehr angesehen, die überall dort besonders stark auftreten, wo bei hoher Lagegunst und geringen Stellplatzkapazitäten ein permanenter Nachfrageüberhang besteht. Eben dies ist im Bereich „Mittelmühle“ der Fall. Folglich kann nach Auffassung der Gutachter der Parkplatz „Mittelmühle“ als öffentlicher Parkplatz langfristig ganz entfallen.

Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der Grundlage des Konzeptes der PGN (Variante III) ist am 26.03.1992 vom Rat beschlossen worden.

Nachdem die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt 1994/95 flächendeckend eingeführt worden ist und mehr als 2000 öffentliche Stellplätze gebührenpflichtig geworden sind, hat sich die Wirksamkeit der Maßnahmen inzwischen eindeutig bestätigt. Die Parkraumkapazitäten stehen jetzt vorrangig für die Kurzparker zur Verfügung, können pro Tag mehrfach genutzt werden und von wenigen Ausnahmesituationen (lange Samstage, Großveranstaltungen) abgesehen stehen für Kunden und Besucher des Stadtzentrums jederzeit ausreichend freie Stellplätze zur Verfügung.

Negative Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems der Parkraumbereitstellung und -nutzung im Stadtzentrum sind bei einem Wegfall der Stellplätze im Bereich „Mittelmühle“ nicht zu erwarten.

7. Belange des Städtebaus

Unter dem Aspekt der zuvor genannten Standortqualitäten soll der zu ändernde Bebauungsplan vorrangig folgende Grundsätze berücksichtigen:

- a) die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung bei Vermeidung einseitiger Bevölkerungsstrukturen
- b) die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der jungen und alten Menschen und der Behinderten
- c) die Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sowie die Gestaltung des Ortsbildes und letztendlich
- d) die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die das benachbarte Umfeld des Änderungsbereiches entscheidend prägen.

7.1 Art der baulichen Nutzung

7.1.1 Kerngebiete (MK)

Der Gebietscharakter des Änderungsbereiches bleibt unberührt, die Kerngebietenutzung einschließlich der hier ausgewiesenen geschlossenen Bauweise wird aus der früheren Planfassung übernommen.

Mit Rücksicht auf das im Plangebiet zu realisierende Bauvorhaben sind Wohnungen ausdrücklich allgemein zulässig, da sie den Wohnstandort der Innenstadt und damit die hier vorhandene Bevölkerungsstruktur stärken.

Unzulässig dagegen sind Betriebe im Sinne der §§ 33 a und 33 i (Peep-Shows, Sex-Shops, Spielhallen u. ä.) der Gewerbeordnung, da gerade diese Betriebe aufgrund ihrer überproportionalen Finanzausstattung mühelos in der Länge sind, bestehende Miet- und Boden-

preisstrukturen der Detmolder Innen- und Altstadt zu gefährden und damit einem schleichenden „trading down“-Effekt (Senkung der Qualität des Warenangebotes) mit allen unerwünschten städtebaulichen Negativerscheinungen Vorschub leisten würde.

7.2 Verkehrsflächen

Die öffentliche Verkehrsfläche im Bereich zwischen Bruchstraße und dem Übergang zum Spieker ist Fußgängerzone. Mit dieser Festsetzung soll der öffentliche Zugang entlang der Wallgrabenzone sowie der weitere Fußwegverlauf zur Grabbestraße gesichert werden. Neben dieser Kennzeichnung differenziert der B-Plan zwei weitere Bereiche nichtöffentlicher Verkehrsflächen. Die mit Nr. 1 dargestellte Fläche sichert zugunsten der Allgemeinheit durch Geh-, Fahr- und Leitungsrecht die Möglichkeit hier als Fußgänger oder Radfahrer das Quartier in Nord-Südrichtung zu durchqueren wie bisher. Die mit Nr. 2 ausgewiesene Fläche dient der inneren Erschließung des Quartiers und ist somit ausschließlich den betroffenen Anliegern der Flurstücke 32, 38, 41, 90, 91 und 101 vorbehalten. Beide Flächen können, sofern gewünscht, in Privateigentum überführt werden.

7.3 Nicht überbaubare Flächen

Des weiteren setzt der Bebauungsplan zwei Arten nicht überbaubarer Flächen fest. Zum einen handelt es sich dabei um eine Fläche, die schon heute als Vorgarten dient und diese Nutzung auch in Zukunft behält (Flurstück 90), zum anderen wird im Rahmen des Neubauvorhabens „Mittelmühle“ eine künftige Vorgartenzone festgelegt, die sich parallel zum Wallgraben orientiert. Mit dieser Festsetzung wird die Grünflächenbilanz des Quartiers erheblich verbessert.

7. 4. Maß der baulichen Nutzung/Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen

Die Bebauungsplanänderung setzt für das künftige Bauvorhaben maximale Trauf-, First- und Brüstungshöhen verbindlich fest. Dies geschieht mit besonderer Rücksicht auf die höchst sensible stadtgestalterische Gesamtsituation und sichert somit die gewünschte optische Einbindung und maßstabsgerechte Einfügung zur Nachbarbebauung in der Grabbe- und Bruchstraße sowie zur Ameide.

8. Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Änderungsgebiet ist nahezu vollflächig gepflastert, so daß Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gem. § 8 a BNatSchG sich erübrigen, da der Änderungsbereich des B-Planes künftige einen größeren Grünflächenanteil berücksichtigt als bisher.

Darüber hinaus werden im Plan noch weitergehende Grünfestsetzungen festgesetzt:

1. Die eingeschossige Flachdachabdeckung des Garagengeschosses ist extensiv zu begrünen und durch Kletter- und Rankgewächse im Fassadenbereich zu ergänzen (Verbesserung der lufthygienischen Verhältnisse).
2. Im Bereich der Wallgrabenzone ist die vorhandene Baumsubstanz zu erhalten und durch Anpflanzen großkroniger Bäume ebenfalls zu ergänzen.
Das anfallende Niederschlagswasser ist mangels ausreichender Versickerungsflächen überwiegend über den im Gebiet vorhandenen Regenwasserkanal zu entsorgen. Dagegen ist die Verwendung offenporiger bzw. versickerungsfähiger Wegematerialien bei Um-

oder Neugestaltung der Erschließungsflächen zu berücksichtigen, um somit einen, wenn auch geringfügigen, Beitrag zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu bewirken.

9. Verkehr

9.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Änderungsgebiet tangiert jeweils mit einer schmalen Zu- und Abfahrt die Grabbestraße und mit dem Fuß- und Radweg entlang des Mühlengrabens die Bruchstraße und damit die für das Gebiet wesentlichen öffentlichen Erschließungsstraßen. Beide Straße enden hier jeweils als Sackgasse. Für das Änderungsgebiet ergibt sich lediglich Verkehrsaufkommen, daß durch die Anlieger selbst erzeugt wird. Für den allgemeinen motorisierten Individualverkehr ist das Gebiet bedeutungslos.

9.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Änderungsgebiet selbst ist durch ÖPNV nicht direkt angebunden. In unmittelbarer Nähe, an der Paulinenstraße, befindet sich jedoch der Haltepunkt (Gericht) der von den Buslinien 702, 703, 794, 356 und 390 angefahren wird. Die Versorgung des Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist somit zufriedenstellend.

9.3 Rad-/Fußverkehr

Im Bereich der geplanten Fußgängerzone parallel zum Mühlengraben sowie in Fortsetzung hierzu mit Anbindung an die Grabbestraße wird für die Öffentlichkeit ein Fuß- und Radweg berücksichtigt, der auch in Zukunft die gewohnten innerstädtischen Verkehrsfunktionen sichert.

10. Wasserversorgung/Abwasserentsorgung

Das Änderungsgebiet ist in ausreichendem Maße an die städtische Wasserversorgung/Abwasserentsorgung angeschlossen.

11. Altablagerungen

Altablagerungen sind innerhalb des B-Plans nicht bekannt.

12. Erschließungskosten/Hochbaukosten

Die Ermittlung der Kosten basieren auf Schätzungen (ohne Grunderwerb)

Kanalbaukosten	45.000,00 DM
Straßenbaukosten (öffentl. Fußgängerber.)	170.000,00 DM
Straßenbaukosten (priv. Bereich)	80.000,00 DM
Hochbaukosten	2.220.000,00 DM

13. Bodenordnung

Zur Durchsetzung der im B-Plan festgelegten Ziele sind bodenordnerische Maßnahmen nicht zu ergreifen. Eventuelle Grundbesitzänderungen sind im Wege privatrechtlicher Vereinbarungen zu treffen.