

Begründung

zum Bebauungsplan

01-66A/I „Arminstraße Ost/I“,

1. (beschleunigte) Änderung

INHALTSVERZEICHNIS

Begründung zum Bebauungsplan 01-66A/I „Arminstraße Ost/I“, 1. (beschleunigte) Änderung	3
Verfahrensstand: Satzungsbeschluss	3
1 Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans	3
2 Verfahren	3
3 Raumordnung und Landesplanung	4
4 Flächennutzungsplan	4
5 Anlass und Ziele der Änderung des Bebauungsplans	4
6 Situationsbeschreibung	6
7 Belange des Städtebaus und der Wirtschaft	10
9 Verkehrliche Erschließung	13
9.1 Ruhender Verkehr	13
9.2 Rad- und Fußverkehr	14
9.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	14
10 Ver- und Entsorgung	14
10.1 Trinkwasser/Schmutzwasser/Löschwasser	14
10.2 Niederschlagswasserentsorgung	15
10.3 Elektrizitäts- und Gasversorgung	15
10.4 Abfallbeseitigung	15
11 Auswirkungen von gekennzeichneten Leitungstrasse auf Nutzung und Bebauung	15
12 Immissionsschutz	15
13 Altablagerungen und Bodenschutz	17
13.1 Flächen mit Bodenbelastungen und deren Kennzeichnung	17
13.2 Begrenzung der Bodenversiegelung und vorrangige Inanspruchnahme von Brachflächen	17
13.3 Erhalt schutzwürdiger Böden	17
13.4 Vermeidung von nachteiligen Bodenveränderungen	17
13.5 Kampfmittelbelastungen	18
14 Umweltbelange	18
15 Erschließungskosten	18
16 Flächenbilanz	19
17 Bodenordnung	19

Begründung zum Bebauungsplan 01-66A/I „Arminstraße Ost/I“, 1. (beschleunigte) Änderung

Ortsteil: Detmold Nord
Änderungsgebiet: zwischen Industriestraße und Eisenbahnlinie im Bereich Kronenplatz

Verfahrensstand: Satzungsbeschluss

Hinweis:

Fehlende Gliederungspunkte sind kein Zeichen von Unvollständigkeit. Die in der Begründung verwendete Nummerierung ist nicht fortlaufend.

1 Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans wird begrenzt

im Norden durch die Industriestraße im Bereich des Kronenplatzes,
im Süden durch die Bahnflächen,
im Osten durch die Paulinenstraße,
und im Westen durch die ehemaligen Güterbahnflächen.

Der verbindliche Geltungsbereich des Änderungsgebietes des Bebauungsplans ist im Plan selbst durch Planzeichen festgesetzt. Der Bebauungsplan besteht gem. § 9 (8) BauGB zum Entwurfsbeschluss aus:

- dem Plan mit den zeichnerischen Festsetzungen und dem Festlegungsriß
- den textlichen Festsetzungen und
- der Begründung.

Der Projektplan „Verkehrsanbindung, Personenunterführung, Park+Ride-Anlage“ und der Freiflächengestaltungsplan sind nicht Bestandteile des B-Planverfahrens. Sie dienen nur nachrichtlich zur Vorstellung und Verklärung der dem Änderungsverfahren zu Grunde liegenden Projektplanung.

Des Weiteren wurde folgendes Gutachten zum B-Planänderungsverfahren erstellt: „Schalltechnische Untersuchung zur Errichtung eines öffentlichen P+R-Parkplatzes zwischen der Industriestraße und der Gleisanlage nördlich des Bahnhofs in Detmold“, AKUS GmbH vom 06.02.2017.

Im Rahmen des B-Planverfahrens 01-66 „Arminstraße“ wurde die „Orientierende Untersuchung von Verdachtsflächen“, Dr. Kerth + Lampe im September 2005 erstellt. Unter Punkt 6.3.4 wurde als Fläche 4 das Bahngelände mit ehemaligen Schrottplatz gutachterlich untersucht. „Die Ergebnisse und Beurteilung“ unter Punkt 6 sowie die „Zusammenfassende Beurteilung“ zur Fläche 4 unter Punkt 7 werden als Auszug aus der o. g. Untersuchung für das Änderungsverfahren herangezogen. Beide Gutachten sind Anlagen zur Begründung.

2 Verfahren

Aufstellungsbeschluss vom 20.04.2016

Frühzeitige Beteiligung der Bürger und der TÖB vom 19.09.2016 bis 21.10.2016

Entwurfsbeschluss am 08.03.2017

Offenlage mit Beteiligung Träger öffentlicher Belange vom 20.03.2017 bis zum 21.04.2017

Satzungsbeschluss des Rates der Stadt Detmold vom 06.07.2017

Gemäß § 13a BauGB wird der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung angepasst.

3 Raumordnung und Landesplanung

Die Bauleitpläne sind gem. § 1 (4) BauGB den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold - Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld - weist das Änderungsgebiet als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) aus. Die Flächenfestsetzungen im Bebauungsplan entsprechen den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

4 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Detmold stellt für das ca. 0,82 ha große Änderungsgebiet überwiegend „Grünfläche-Parkanlage“ sowie im südlichen Änderungsbereich kleinere Flächenanteile als „Verkehrsfläche-Bahnverkehr“ dar. Eine erforderliche Entwidmung der Bahnflächen steht in Aussicht. Im Rahmen der 1. beschleunigten Änderung des B-Planes 01-66A/I „Arminstraße Ost/I“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung der städtischen Planungen zur Neugestaltung des Gebiets zwischen Bahndamm und Kronenplatz geschaffen werden. Diese umfassen den Neubau einer Fußgängerunterführung vom Bahnhofsgelände zum Kronenplatz und die Erstellung einer Park und Ride Anlage. Hierfür wurde das 1. (beschleunigte) Änderungsverfahren des Bebauungsplans mit der neuen Zielsetzung der Festsetzung von Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Öffentliche Parkfläche“ eingeleitet. Der Bebauungsplan ist gem. § 8 (2) BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Aus diesem Grund werden die Darstellungen des Flächennutzungsplanes, die den Festsetzungen der Bebauungsplanänderung noch entgegenstehen, gemäß § 13a BauGB im Wege der Berichtigung angepasst. Im Flächennutzungsplan soll ebenfalls eine Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Parkfläche“ dargestellt werden. Das Landesplanerische Einverständnis der Bezirksregierung Detmold gem. § 34 Landesplanungsgesetz für die Berichtigung des FNP wurde mit dem Schreiben vom 14.09.2016 erteilt.

5 Anlass und Ziele der Änderung des Bebauungsplans

Im Jahr 2013 hat die Stadt Detmold die Planungen der Neugestaltung des Gebiets zwischen Bahndamm und Kronenplatz wieder aufgenommen. Seit vielen Jahrzehnten ist die Verbindung des Bahnhofsgeländes mit dem Kronenplatz durch eine Personenunterführung (Tunnel) ein bedeutendes Ziel der Stadtentwicklung für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. In den letzten Jahren ist der Bereich des Bahnhofsgeländes als Mobilitätshaupthaltepunkt der Stadt Detmold durch viele Maßnahmen aufgewertet worden. Hierzu zählen die Sanierung des Bahnhofgebäudes, die Vorplatzgestaltung mit dem Bau eines neuen Zentralbusbahnhofes (ZOB), der Bau einer Fahrradabstellanlage sowie die Gestaltung der östlichen Bahnstraße mit Grünanlage. Durch die Anlage einer Park und Ride Anlage (P+R-Anlage) auf der brachgefallenen ehemaligen Güterbahnfläche mit einer fußläufigen Verbindung zum Kronenplatz, der als Festplatz und Großraumparkplatz genutzt wird, soll die Attraktivität der Stadtbaustruktur weiter erhöht und die Verkehrsinfrastruktur gestärkt werden.

Im März 2015 wurden die ersten konkreten Planungen im Ausschuss für Tiefbau und Immobilienmanagement vorgestellt. Die Variante der Nutzung und Verlängerung der vorhandenen Unterführung in Richtung Kronenplatz in teilweiser offener und teilweiser geschlossener Bauweise wurde favorisiert. Entsprechend erhielt die Verwaltung den Auftrag, die Planungen und die Gespräche für den Erwerb der ehemaligen Güterbahnfläche mit der DB AG / BEG weiter voranzutreiben und die erforderlichen Förderanträge für Städtebaumittel zu stellen. Noch in 2015 wurde der erforderliche Grunderwerb des ehemaligen Güterbahnhofs von der Stadt Detmold getätigt und für die Realisierung dieser Infrastrukturmaßnahme ein erforderlicher Bauvertrag mit der DB AG abgeschlossen. Dieser regelt wichtige Besonderheiten, die im Zusammenhang mit dem Eisenbahnrecht zu

beachten sind. Nach Abschluss der Vorplanungen und Abstimmung mit den beteiligten Stellen der DB AG wurde im Herbst 2015 die Verwaltung beauftragt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung zu schaffen. Mit aufgenommen wurden die Überlegungen der Stadtwerke Detmold GmbH hinsichtlich der planungsrechtlichen Sicherung eines Standortes für die Errichtung eines Fernwärmespeichers auf dem zu überplanenden Gelände.

Der rechtskräftige B-Plan 01-66 A/I „Arminstraße Ost/I“ weist für das Änderungsgebiet des ehemaligen Bahnhofsgeländes „Öffentliche Grünflächen“ für eine Parkanlage aus. In der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Tiefbau und Immobilienmanagement und des Ausschusses für Stadtentwicklung am 09.03.2016 wurde die Verwaltung durch einstimmigen Beschluss (Drucksachen-Nr. Fb 5/094/2016) beauftragt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Für die Umsetzung des städtischen Projekts „Neubau einer Fußgängerunterführung vom Bahnhofsgelände zum Kronenplatz und die Erstellung einer Park und Ride Anlage“ muss der Bebauungsplan mit der neuen Zielsetzung der Festsetzung von Straßenverkehrsflächen, Verkehrsflächen mit den Zweckbestimmungen: Öffentliche Parkfläche/P+R-Anlage und Fußgängerbereich geändert werden. Ferner ist die Anlage der Fußgängerunterführung anhand der konkreten Projektplanungen auf den nicht bahneigenen Flächen planungsrechtlich zu sichern. Die Revitalisierung der stadtbildprägenden Brache der ehemaligen Güterbahnfläche fördert den sich vollziehenden Strukturwandel im Quartier. Die ehemalige Güterbahnfläche nimmt als ein Schlüsselgrundstück eine wichtige Funktion für die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes wahr. Als direkt an den Kronenplatz angrenzende Fläche hat ihre Revitalisierung eine städtebaulich erhebliche Auswirkung. Eine stadtgestalterische anspruchsvolle neue Verbindung zwischen Bahnhof und Industriestraße strahlt stadträumlich positiv auch auf das Bahnhofsumfeld aus. Ein weiteres Kernziel des B-Plans ist daher die stadtgestalterische Aufwertung des Stadtbildes und der Eingangssituation unmittelbar vor den Toren der historischen Altstadt. Dies ist umso wichtiger, als es sich bei der Industriestraße um eine Hauptverkehrsstraße mit wesentlichen Pendlerströmen handelt. Diese wichtige Verkehrsader besitzt als Verbindung zur Innenstadt und zur historischen Altstadt eine hohe städtebauliche Außenwirkung. Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wurde daher als Fortführung der ISEK Maßnahme 3.1 „Aufwertung des öffentlichen Raumes im Bereich zwischen Bahnhofsvorplatz und Paulinenstraße“ für die ISEK Maßnahme 3.2 „Freiflächengestaltung Unterführung Bahndamm“ ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung auf Städtebaufördermittel an die Bezirksregierung Detmold Ende November 2016 gestellt.

Ein weiteres Planungsziel ist die städtebauliche Gestaltung und Einbindung der fußläufigen Verbindung zwischen dem Kronenplatz und dem Bahnhof in Form eines Tunneldurchstichs unter den Gleisanlagen sowie der P+R-Anlage - einschließlich der erforderlichen Geländemodellierungen.

Für den Standort eines Fernwärmespeichers der Stadtwerke Detmold GmbH ist planungsrechtlich eine Fläche für Versorgungsanlagen zu sichern.

Bei der Änderung des Bebauungsplanes sind darüber hinaus die Belange der Baukultur und des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Zur Würdigung des benachbarten Baudenkmals „Bahnhof Detmold“ ist der denkmalpflegerische Umgebungsschutz für die B-Planänderung zu beachten.

Im Westen des Änderungsgebietes liegen bereits revitalisierte und jetzt gewerblich genutzte ehemalige Güterbahnflächen mit Gebäudebestand, die weiterhin durch Neuplanung der jetzigen Zufahrtsrampe verkehrlich erschlossen werden müssen.

Die Planung der P+R-Anlage ist bereits fortgeschritten und das Projekt soll kurzfristig im Hinblick der zeitlichen Bindung der in Aussicht gestellten Städtebauförderungsmittel im Jahr 2018 realisiert werden. Es muss daher zeitnah aktuelles Planungsrecht geschaffen werden. Die Voraussetzungen gemäß § 13a Abs. 1 und 2 Nr. 3 BauGB liegen vor. Es handelt sich um eine Bebauungsplanänderung der Innenentwicklung für die Wiedernutzbarmachung von Flächen zur Verwirkli-

chung von Infrastrukturmaßnahmen. Deshalb wird das Planungsinstrument des beschleunigten Verfahrens gem. § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB eingesetzt. Auf die frühzeitige Darlegung der Planungsabsichten auf Dauer eines Monats, um u. a. die Bürgerschaft möglichst frühzeitig und umfassend über die Bauleitplanung zu informieren, wurde aber dennoch nicht verzichtet.

Der formellen frühzeitigen Beteiligung auf B-Planebene ist eine informelle Bürgerbeteiligung vorangegangen. Im Vorfeld fand eine Bürgerinformationsveranstaltung der Stadt Detmold zur Projektplanung „Neubau einer Fußgängerunterführung vom Bahnhofsgelände zum Kronenplatz und Erstellung einer P+R-Anlage auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs“ und eine informelle Bürgerbeteiligung der Stadtwerke Detmold GmbH zum „Fernwärmespeicher“ statt.

In einer Auftaktveranstaltung am 29.06.2016 stellte die Stadt Detmold, vertreten durch den Fachbereich Tiefbau und Immobilienmanagement zusammen mit der Stadtwerke Detmold GmbH, vertreten durch den ehemaligen Geschäftsführer Herrn Hüls, die Neugestaltung des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs vor. Im ersten Hauptteil der Veranstaltung wurde die Bürgerschaft über die konkrete städtische Projektplanung des Neubaus einer Fußgängerunterführung und den Bau einer P+R-Anlage informiert. Im zweiten Hauptteil der Veranstaltung stellte die Stadtwerke Detmold GmbH die Planungen der Errichtung eines Fernwärmespeichers auf dem ehemaligen Bahngelände vor. Drei von der Hochschule OWL erarbeitete Gestaltungsvarianten für den Speicherturm wurden präsentiert. Im Anschluss führte die Stadtwerke Detmold GmbH ein eigenes zweiwöchiges Bürgerbeteiligungsverfahren in Bezug auf den Standort und die Gestaltung des Fernwärmespeichers durch. Dieses begann mit einer zweiten Informationsveranstaltung in Form eines „Wärmespeicher-Info-Tags“ am 01.07.2016. Vor Ort konnten sich interessierte Bürger und Bürgerinnen umfassend von den Vertretern der Stadtwerke Detmold GmbH, der Hochschule OWL und der Stadt Detmold über die Planungen informieren. Von den Stadtwerken wurde auf dem ehemaligen Bahngelände ein Gerüst als 1:1-Visualisierung mit den Abmessungen des geplanten Wärmespeicherturmes mit einer Höhe von 25 m und einem Durchmesser von 10 m aufgestellt. Die von der Hochschule OWL erarbeiteten drei Gestaltungsvarianten des Turmes waren ebenfalls mit einer VR-Brille in 3D erlebbar. Noch zwei Wochen bis zum 17.07.2016 konnten die Bürger und Bürgerinnen per Postkarte oder online unter „www.stadtwerke-detmold.de“ als auch in den beiden Geschäftsstellen abstimmen. Parallel hatte die Stadtwerke Detmold GmbH 200 zufällig ausgewählte Kunden mit der Bitte um Meinungsabfrage angeschrieben.

Die Ergebnisse sowohl der Bürgerinformationsveranstaltung seitens der Stadt Detmold zur Projektplanung als auch der informellen Bürgerbeteiligung seitens der Stadtwerke Detmold GmbH zum Fernwärmespeicher wurden in einer separaten Mitteilungsvorlage (DRS-NR Fb 6/270/2016) für den Ausschuss für Stadtentwicklung für die Sitzung am 14.09.2016 zusammengestellt. Die Projektplanung der Stadt Detmold fand in der Bürgerschaft Akzeptanz. Der Standort für den Fernwärmespeicher auf der ehemaligen Güterbahnfläche wurde von der Stadtwerke Detmold GmbH an diesem Standort festgelegt.

6 Situationsbeschreibung

Das Änderungsgebiet befindet sich nordwestlich des Detmolder Kernstadtgebietes unmittelbar am Rande der historischen Altstadt. Die zu Disposition stehende ehemalige Bahnfläche des Detmolder Güterverkehrs ist nicht bebaut. Als Brachfläche liegt sie teilweise erhöht, ausgebildet als Bahndamm. Im Norden befindet sich der Kronenplatz, der neben der Nutzung für Detmolder Großveranstaltungen als zentrumsnaher öffentlicher Parkplatz dient. Im Osten wird es durch die Paulinenstraße begrenzt. Im Süden grenzt es unmittelbar an noch in Betrieb stehende Gleistrassen der Deutschen Bahn AG an. Im Westen liegen bereits revitalisierte und gewerblich genutzte ehemalige Güterbahnflächen, die weiterhin durch eine neue innere Erschließung verkehrlich erschlossen werden müssen. Das Änderungsgebiet ist ca. 0,82 ha groß.

Zum Verfahrensstand der Erarbeitung des B-Planentwurfs wurde die Änderungsgebietsgrenze im Nordwesten und Süden entsprechend der Fortschreibung der anhängigen Projektentwurfsplanung der Park+Ride-Anlage mit Tunnelunterführung und Verkehrsanbindung angepasst. Bis zum jetzigen Verfahrensstand der B-Planentwurfserarbeitung konnten die letztendlich erforderlichen Sicherheitsabstände zu den Gleisanlagen vermessungstechnisch nicht mit der Bahn abgestimmt werden. Daher wurde zur Sicherung der Umsetzung der Projektplanung das Änderungsgebiet nach Süden bis zur Gleisachse 303, mit Gleisachsenende 303 im östlichen Bereich überlaufend in die Gleisachse 302 erweitert. Nur mit dieser Vorgehensweise einer großzügigen „Überplanung“ ist die Realisierung der Projektplanung nicht gefährdet. Die hieraus entstehenden Flächenüberschneidungen sind rechtlich unschädlich, da die Eisenbahnanlagen dem Fachplanungsrecht nach dem Allgemeinen Eisenbahnrecht (AEG) unterliegen.

Im Umfeld sind sowohl Wohnstrukturen als auch Gewerbestrukturen zu finden.

Verkehrlich wird das Änderungsgebiet von der Industriestraße erschlossen.

Seit dem 01.11.2015 ist die Stadt Detmold Eigentümerin der östlichen Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs mit allen Rechten und Pflichten. Mit dem Eigentumsübergang des ehemaligen Eisenbahngeländes an die Stadt Detmold ging auch die Verkehrssicherungspflicht auf die Stadt über. Auf der Brache standen diverse Bäume, alle mit Pflegerückstand. Sie waren nicht mehr verkehrssicher und zum Teil krank. Im Vorgriff der geplanten Baumaßnahme wurden diese deshalb außerhalb der Vegetationszeit im Winter gefällt, darunter waren 10 Bäume, die unter die nicht mehr gültige Baumschutzsatzung gefallen wären. Das Gelände wurde auch von weiterem Bewuchs freigelegt. Die Projektplanung der Stadt Detmold beinhaltet - mehr als nach der alten Baumschutzsatzung notwendig - adäquate Ersatzpflanzungen. Zukünftig werden wieder 21 neue Bäume im Böschungsbereich angepflanzt.

Im Süden grenzt das Änderungsgebiet an das Bahnhofsareal Detmold an. Charakteristisch ist das alte Bahnhofsgebäude aus dem Baujahr 1880, das als Baudenkmal mit der Denkmalnummer A208 in die Denkmalliste seit dem 27.02.1987 eingetragen ist. Als 3-geschossiges Empfangsgebäude mit den ehem. Wartesälen und dem Fürstenzimmer prägt das Hauptgebäude in Backstein mit Walmdach, Mittelrisalit und Frontgiebel das Stadtbild zusammen mit einem 1-geschossigen, 9-achsigen Verbindungstrakt zwischen Hauptgebäude und dem Fürstenzimmer aus der Epoche der Neugotik. Zu dem Baudenkmal gehören auch der Bahnsteig einschließlich flachen Satteldachs, das durch Gussäulen mit korinthischen Kapitellen getragen wird, die Kleinpflasterung und der Aufgang (Auge) in Naturstein sowie die Stützmauer im Bereich des Einganges Fürstentunnel. Zur Würdigung des Baudenkmals ist der Umgebungsschutz für die B-Planänderung daher zu beachten.

Im direkten Einwirkungsbereich auf das Änderungsgebiet sind Altablagerungen bekannt. Ein Altlastengutachten liegt der Stadt vor. Die aus der Untersuchung hervorgehende belastete aufgefüllte Fläche im Bereich des Bahngeländes muss im Bebauungsplan gekennzeichnet werden. Es handelt sich um einen ehemaligen Schrottplatz mit Bodenbelastungen durch Schwermetalle und Mineralölkohlenwasserstoffe.

Als Leitungstrassen sind die außerhalb des Änderungsgebiets liegenden und weiterhin in Betrieb befindlichen Fahrleitungen mit Masten und den hieraus erforderlichen Mindestabständen im B-Planverfahren zu berücksichtigen. Hierzu gehören auch die verbleibenden Gleistrassen. Entsprechende Sicherheitsabstände sind durch die letztendliche vermessungstechnische Einmessung der neuen Grundstücksgrenze zu bemessen.

PROJEKTBEschreibungen:

Fußgängerunterführung und P+R-Anlage

Das Bahnhofsgelände soll an den Kronenplatz angebunden werden. Unter den Gleisanlagen ist eine alte Unterführung vorhanden. Diese soll vom Ende des heutigen Bahnsteigzugangs auf einer Länge von ca. 18 m in Richtung Kronenplatz in einer Breite von 6 m verlängert werden. Im Anschluss wird die neue Fußwegeverbindung bis auf ca. 20 m im Bereich der Industriestraße aufgeweitet. Das westliche Brückenwiderlager der Überführung wird zur Vermeidung von Angsträumen abgesetzt, der westliche Bereich unterhalb der Überführung abgebösch, um einen ansprechenden Lichtraum zu schaffen. Der westliche Seitenbereich der Wegeverbindung wird abgebösch. Entlang des Böschungsfußes sind Gabionen mit Natursteinfüllung und zahlreichen auf den Gabionenkörben integrierten Sitzgelegenheiten vorgesehen. Die Fußwege sind entsprechend den Gestaltungsgrundsätzen des Bahnhofsvorplatzes mit Pflaster mit Granitoidvorsatz versehen. Die Entwässerung der Pflasterflächen soll über ein Rinnensystem mit einem taktilen Blindenleitsystem erfolgen. Die Wegeachse soll komplett neu in Anlehnung an die bereits am Bahnhof gesetzten Leuchten mit LED-Technik ausgestattet werden. Entlang der Wegeverbindung werden Bänke und Abfallbehälter aufgestellt. Des Weiteren ist die Herstellung attraktiver Grünflächen mit einer Staudenbepflanzung im Bereich der Böschungen des ISEK-Areals vorgesehen. Die weiteren Böschungflächen werden als extensives Grün ausgestaltet. Im Böschungsbereich der gesamten P+R-Anlage sowie im Bereich der Freiflächengestaltung der Unterführung Bahndamm werden, nach Möglichkeit auch unter dem Aspekt von Sichtachsen zum Fernwärmespeicherturm, einundzwanzig Baumstandorte vorgesehen. Der Fernwärmespeicherturm ist in die Aufweitung der neuen Wegeverbindung (Kronenplatz / Freiflächengestaltung Unterführung Bahndamm) integriert. Die konkrete ISEK-Maßnahme 3.2 wurde dem Ausschuss für Stadtentwicklung in seiner Sitzung am 08.02.2017 vorgestellt (siehe auch Mitteilungsvorlage Drucksachen-Nr. Fb 6/039/2017).

Auf der ehemaligen Güterbahnfläche entsteht eine P+R-Anlage, die insgesamt 99 neue Stellplätze (incl. 4 Behindertenstellplätze) für Bahnpendler anbietet. Es konnten von der DB AG zusätzliche Flächen im Bereich der nicht mehr benötigten ehemaligen Gütergleise von der Stadt Detmold erworben werden. Neben der bereits brachgefallenen Fläche werden auch von der DB AG die Gleise 315 und 316 mit Oberleitungsbau zurückgebaut. Diese Flächen können daher für die P+R-Anlage mitgenutzt werden. Ebenfalls ermöglicht der weitere Gleisabbau die Fußgängerunterführung mit nur 18 m Länge als geschlossenes Bauwerk zu erstellen und somit mögliche Angsträume zu minimieren sowie umfangreiche Stützmauern zur Abfangung der Böschung an der Industriestraße zu vermeiden.

Ein Aufzug für die barrierefreie Anbindung wird direkt im Anschluss an das Unterführungsbauwerk angeordnet. Eine gerade und aufgeweitete Treppe verbindet ebenfalls die verschiedenen Ebenen (Unterführung/P+R-Anlage). Die Anordnung des Aufzuges und der Treppe berücksichtigen Mindestabstände zu den Bahnanlagen (Fahrleitungsmaste).

Die ersten Projektplanungen sahen Treppenaufgänge vom Knotenpunkt Industriestraße/Paulinenstraße, vom Kronenplatz zur P+R-Anlage und zum Wärmespeicherturm vor. Für die beiden Treppen zur P+R-Anlage würden zusätzliche Kosten in Höhe von jeweils ca. 35.000 Euro entstehen, die nicht bezuschusst werden. Für den Bau der beiden Treppen wurde daher kein Beschluss gefasst. Die im B-Plan getroffenen Festsetzungen von öffentlichen Verkehrsflächen ermöglichen aber die planungsrechtliche Option für eine nachträgliche Herstellung dieser zusätzlichen fußläufigen Erschließungsanlagen der P+R-Anlage.

Die Auffahrtsrampe zum ehem. Güterbahnhof muss für die Realisierung des Zugangs vom Bahnhof zum Kronenplatz angepasst bzw. neu hergestellt werden. Die Überfahrt über die Verbindung zwischen Bahnhof und Kronenplatz erfolgt mit einem Brückenbauwerk. Für den Anschluss der Er-

schließungsrampe an die Industriestraße ist die Leistungsfähigkeit des anschließenden Knotenpunktes zu steigern.

Der Verbindungsanschluss zwischen Bahnhof und Industriestraße soll städtebaulich anspruchsvoll gestaltet werden. Zur Integration einer Linksabbiegemöglichkeit in die Thusneldastraße wird die Industriestraße in Richtung Süden aufgeweitet. Es werden sonst keine baulichen Änderungen an der Industriestraße und am Kronenplatz erforderlich sein. Für eine sichere fußläufige Anbindung erhält die Industriestraße eine Querungshilfe.

Nach Herstellungsabschluss der eigentlichen P+R-Anlage wird das freigelegte Gelände wieder begrünt. In den unversiegelten Böschungsbereichen werden insgesamt 21 neue Bäume angepflanzt.

Für die Anlage der Fußgängerunterführung, der P+R-Anlage sowie der Verbindungsrampe entstehen geschätzte Baukosten in Höhe von ca. 4.350.000 Euro. Hierzu erfolgt eine Förderung in Höhe von 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Der Anschluss der Fußgängerunterführung an die Industriestraße wird mit 340.000 Euro kalkuliert. Ein Antrag für Förderungen aus Mitteln der Stadterneuerung wurde gestellt. Für die Anlage der Rechtsabbiegespur von der Industriestraße in die Paulinenstraße und die separaten Abbiegemöglichkeiten von der Industriestraße in die Thusneldastraße sowie zu der neuen P+R-Anlage entstehen geschätzte Baukosten in einer Höhe von ca. 150.000 Euro. Das geplante Projekt ist eine große investive Baumaßnahme in die Detmolder Infrastruktur.

Der Projektzeitplan terminiert das Ausschreibungsverfahren für Sommer 2017 und Baubeginn im Herbst 2017. Bis Ende 2018 soll das Bauvorhaben fertiggestellt sein. Ende 2018 läuft das derzeitige Förderprogramm GVFG aus.

Wärmespeicher

In einer gemeinsamen öffentlichen Sondersitzung des Ausschusses für Tiefbau und Immobilienmanagement mit dem Ausschuss für Stadtentwicklung am 09.03.2016 stellte die Stadtwerke Detmold GmbH Konzeptideen für die Errichtung eines Fernwärmespeichers im Bereich des Bahndamms vor. Dieser Wärmespeicher dient der besseren Ausnutzung der mit regenerativer Energie erzeugten Wärmeüberkapazitäten. Der Standort am Kronenplatz liegt optimal zwischen beiden Heizwerken an der Wittekindstraße und Wotanstraße und ist daher wirtschaftlich. Die Stadtwerke Detmold GmbH schätzen die Investitionskosten auf ca. 1,5 Mio. Euro und rechnen mit einer Einsparung von 100.000 Euro jährlich und somit einer Amortisierung der Anlage in 20 Jahren.

Es lagen drei Gestaltungsentwürfe für den Fernwärmespeicher vor. Dieser hat als Turm eine Anlagenhöhe von ca. 25 m und einen Außenradius von ca. 7 m. Die Planungen sehen vor, den Turm mit einer Aussichtsplattform zu versehen sowie mit einer attraktiven Beleuchtung. Eine mögliche Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit wäre im anschließenden Baugenehmigungsverfahren im Hinblick auf die bauordnungsrechtlichen Vorgaben u. a. der Barrierefreiheit und eines erforderlichen zweiten Rettungsweges letztendlich zu regeln. Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch nicht von der Stadtwerke Detmold GmbH abschließend entschieden, ob der Turm für die Erschließung der geplanten Aussichtsplattform eine Treppe oder einen Aufzug, der gegebenenfalls brandsicher bautechnisch ausgeführt wird, erhält. Für den Standort eines möglichen Fahrstuhls ist daher die Festlegung der Versorgungsfläche im Südosten entsprechend bis an das Brückenbauwerk erweitert worden.

Als ein markantes technisches Bauwerk einer Versorgungsanlage soll dieses die Neugestaltung des Stadtareals mit prägen. Eine entsprechende ästhetische Gestaltung gewährleistet die gewünschte Aufwertung des Bereiches zwischen Kronenplatz und Bahnhof. Im Rahmen einer infor-

mellen Bürgerbeteiligung, durchgeführt durch die Stadtwerke Detmold GmbH, wurden folgende Gestaltungsideen u. a. in Zusammenarbeit mit der Hochschule OWL entwickelt:

- Variante A: Farbenfroh ausgestaltete Elemente mit einem Bezug zur Region (Entwurf wurde von Frau Prof. Kyriakou, HS OWL, entwickelt.)
- Variante B: Ein „Schal“ mit besonderen Licht-Elementen aus einem 3-D-Druck umhüllt die Wendeltreppe, die zur Aussichtsplattform führt. (Konzept HS OWL)
- Variante C: Die Anzeige des jeweils aktuellen Wärme-Füllstandes wird mit den Farben rot (warm) und blau (kalt) auf die Oberfläche des Turmes projiziert. (Entwurf SW DT)
- Variante D: kein Turm an diesem Standort

Im Rahmen der informellen Bürgerbeteiligung sollte der Standort auch grundsätzlich zur Disposition bzw. Diskussion gestellt werden. Das Ergebnis der Abstimmung war eindeutig. Der Turm soll auf dem Gelände der neuen P+R-Anlage errichtet werden. Nahezu 90 Prozent aller Einsendungen hatten sich für eine der Varianten A, B oder C ausgesprochen.

Der Fernwärmespeicher wird im Bereich des Anschlusses der Unterführung an den Kronenplatz integriert werden. Er wird entsprechend der vorgestellten Planung westlich des Anschlusses der Unterführung an den Kronenplatz positioniert.

7 Belange des Städtebaus und der Wirtschaft

Die Erreichung der in Abschnitt 5 genannten Ziele soll - unter Berücksichtigung der Grundsätze der Bauleitplanung (§ 1 BauGB) - durch die Festsetzungen des Bebauungsplans gewährleistet werden.

Unter Beachtung der besonderen innenstadtnahen Lage soll der Bebauungsplan folgende Grundsätze vorrangig berücksichtigen:

- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
- die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Stadtteilbezirke,
- die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Straßen und Plätze von städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Ortsbildes,
- die Belange der Wirtschaft,
- die Belange der Versorgung, insbesondere mit Energie, einschließlich der Versorgungssicherheit,
- die Belange des Personenverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung,
- die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung,
- die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes.

Der B-Plan enthält folgende Festsetzungen:

Erläuterungen:

Das planungsrechtliche Instrument der bedingten Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB wird angewendet. Die zu überplanenden Flächen unterliegen weiterhin dem Fachplanungsrecht nach dem Allgemeinen Eisenbahnrecht (AEG), solange es sich um Eisenbahnanlagen handelt. Aus § 38 Abs. 1 BauGB ergibt sich, dass das Änderungsgebiet solange der Planungshoheit der Ge-

meinde entzogen ist, wie die eisenbahnrechtliche Widmung fortbesteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.12.1988 – 4 C 48.86 -; BRS 49 Nr. 3). Diesem Umstand wurde Rechnung getragen, indem die geplanten Festsetzungen unter der aufschiebenden Bedingung formuliert wurden, dass die Flächen zunächst entwidmet werden müssen. Aus dem Umstand, dass das Fachplanungsrecht vorrangig ist, ergibt sich, dass nicht die Festsetzung des Bebauungsplanes, sondern die Freistellung aus dem Fachplanungsrecht ursächlich für eine Aufhebung der bisherigen Nutzungsmöglichkeit ist. Solange eine solche Entwidmung nicht erfolgt ist, entfaltet der Bebauungsplan keine rechtliche Wirkung. Deshalb wird für die Realisierung des Planvorhabens neben dem verbindlichen Bauleitplanverfahren ein Entwidmungsverfahren für die ehemaligen Bahnflächen durchgeführt.

Im Sinne der planungsrechtlichen Sicherung von öffentlichen Verkehrsflächen und Versorgungsflächen erübrigen sich Festsetzungen hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung. Das gleiche gilt für das Maß der baulichen Nutzung.

Verkehrsflächen

Die planungsrechtliche Sicherung der dem Änderungsverfahren zur Grunde liegenden Projektplanung der Stadt Detmold erfolgt durch die zeichnerische Festsetzung von drei verschiedenen Verkehrsflächen im B-Plan:

- Verkehrsfläche mit allgemeiner Zweckbestimmung als Straßenverkehrsfläche: Sicherung der Erschließung der ehemaligen Güterbahnflächen sowie Aufweitung der Industriestraße,
- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung als öffentliche Parkfläche in der Funktion eines Park+Ride-Parkplatzes,
- Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fußgängerbereich (eingeschlossen der nicht motorisierte Individualverkehr).

Für eine barrierefreie Erschließung der verschiedenen Ebenen im Änderungsgebiet muss für die Zulässigkeit des geplanten Aufzuges der Projektplanung im Bereich der Verkehrsflächen im B-Plan eine ergänzende textliche Festsetzung wie folgt aufgenommen werden: In den Straßenverkehrsflächen sowie in den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Park+Ride und Fußgängerbereich sind auch bauliche Anlagen wie Aufzüge und Toilettenanlagen zulässig. Gemäß § 1 BauO NRW ist ein Aufzug als eine bauliche Anlage (Gebäude) bauordnungsrechtlich genehmigungspflichtig. Ebenso gehören öffentliche Toilettenanlagen als bauliche Anlagen nicht zu den Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die als Zubehör/Nebenanlagen von der Genehmigungspflicht im Anwendungsbereich der BauO NRW ausgenommen sind. Entsprechend wird diese Festsetzung für eine derzeit nicht geplante öffentliche Toilettenanlage optional erweitert.

Öffentliche zentrale Versorgungsanlagen

Der Fernwärmespeicher ist eine Anlage, die der öffentlichen Versorgung mit Wärme dient. Eine Trafostation und ein Umspannwerk sind ebenfalls als selbstständige Anlagen der öffentlichen Versorgung mit Elektrizität planungsrechtlich zu sichern. Alle Versorgungsanlagen dienen der Allgemeinheit und werden als zentrale Anlagen der Versorgung zeichnerisch durch die Festsetzung einer „Fläche für Versorgungslagen“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB planungsrechtlich gesichert. Der Fernwärmespeicher soll neben seiner Zweckbestimmung als Warmwasserspeicher auch eine Aussichtsplattform erhalten. Dies ist eine bauliche Anlage, deren Zugehörigkeit nicht selbstverständlich in Zusammenhang mit einem Wärmespeicher ist. Deshalb wird im B-Plan eine erweiterte Zweckbestimmung mit der Zulässigkeit auch einer Aussichtsplattform textlich mit aufgenommen. Da zum jetzigen Verfahrensstand noch nicht eindeutig in der Projektplanung des Fernwärmespeicherturm mit Aussichtsplattform geklärt ist, ob dieser eine Treppenanlage oder einen Fahrstuhl erhält, ist die Versorgungsfläche im Südosten großzügiger zeichnerisch festgesetzt. Hiermit wird dem Projektplaner eine gewisse Flexibilität zur Anordnung des Fahrstuhls eingeräumt.

Höhenregelungen

In Bezug auf das Maß der baulichen Ausnutzung der zeichnerisch festgesetzten Versorgungsfläche besteht hier kein Regelungsbedarf. Somit werden keine Festsetzungen in Bezug auf GRZ oder GR getroffen. Infolgedessen können planungsrechtlich keine Regelungen zu einer Höhenbegrenzung des Fernwärmespeichers getroffen werden. Ebenfalls ist eine „isolierte“ Höhenregelung auf landesrechtlicher Grundlage als örtliche Bauvorschrift für den Schutz des Ortsbildes und der Stadtansicht entbehrlich. Eine letztendliche Höhenbegrenzung wird bereits durch die bauordnungsrechtlichen Abstandsregelungen gemäß § 6 BauO NRW gesichert. Mit der Vorgabe, dass Abstandsflächen auf dem Grundstück selbst liegen müssen und auch auf öffentlichen Verkehrsflächen, jedoch nur bis zur Mitte (hier Industriestraße), liegen dürfen, ist die maximale Höhenentwicklung des Fernwärmespeichers begrenzt.

Freiflächengestaltung

Das Plangebiet zwischen Bahndamm und Kronenplatz soll neu gestaltet werden. Das Bahnhofsgelände wird durch eine Unterführung mit dem Kronenplatz verbunden. Auf einer ehemaligen Güterbahnfläche entsteht eine P+R-Anlage, in derer unmittelbaren Nähe ein Fernwärmespeicher errichtet wird. Aufgrund dieser Maßnahmen und der Geländetopografie (der Bahndamm liegt ca. 3,50 m oberhalb der Industriestraße) ist es notwendig das gesamte Gelände neu zu modellieren. Dabei entstehen neben den versiegelten Flächen, vor allem im Bereich der Böschung Freiflächen, die zu begrünen sind.

Als Begrünungsmaßnahme ist geplant, 21 Laubbaum-Hochstämme im Böschungsbereich zu pflanzen. Die restliche Freifläche wird mit Wiesensaat eingesät. Im Bereich der Fußgängerunterführung und der Aufweitung zum Kronenplatz (ISEK Maßnahme 3.2) sollen Stauden als Unterpflanzung gesetzt werden. Eine Festlegung der genauen Pflanzstandorte sowie Pflanzqualitäten der Stauden ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens noch nicht möglich. Dies erfolgt in der Ausführungsplanung, wenn die Geländemodellierung und Versiegelungen festgelegt sind und der Verlauf notwendiger Versorgungsleitungen feststeht. Ein dauerhafter Erhalt der Begrünungsmaßnahmen ist gewährleistet, da die Pflegemaßnahmen der Freiflächen von der Stadt Detmold durchgeführt werden.

Stellplätze (privat)

Im Westen, außerhalb des Änderungsgebietes sind Stellplätze in der seitlichen Abstandsfläche des Gebäudes Industriestraße 2 (Flurstück Nr. 62) vorhanden. Diese weisen eine nicht ausreichende Tiefe hinsichtlich der erforderlichen PKW-Aufstellfläche auf. Ihre Erweiterung in der Tiefe ist daher bauordnungsrechtlich erforderlich. Deshalb muss eine gewerbliche Teilbaufläche für diese Stellplatzerweiterung im Westen des B-Plans gesichert werden. Überdachte Stellplätze und Garagen werden ausgeschlossen.

Gestaltungsregelungen durch örtliche Bauvorschriften

Der Fernwärmespeicher als ein markantes technisches Bauwerk einer Versorgungsanlage aufgrund seiner Größe, Materialwahl und Farbgebung seiner Oberfläche, prägt entscheidend die Neugestaltung des Stadtareals und des öffentlichen Raums mit. Es ist daher bereits auf B-Planebene ein Mindestmaß an gestalterischer Gemeinsamkeit in Bezug auf den denkmalpflegerischen Umgebungsschutz für die Einfügung der neuen Anlage in den benachbarten qualitätsvollen Bestand des Bahnhofareals zu regeln. Die im B-Plan aufgenommenen örtlichen Bauvorschriften zu Materialität und Farbgebung sollen nur unverträgliche „Ausreißer“, wie z. B. die Wahl kräftiger Signalfarben oder greller Buntfarben verhindern. Entsprechend werden reine Volltonfarben ohne Schwarz- und Weißanteil ausgeschlossen. Grundlage hierfür ist die Heranziehung des „Natural Color System“ (NCS) im Hinblick auf die Vorgabe von Farbspektren. Die letztendliche Abstimmung der Gestaltung der Speicheraußenhülle mit einer detaillierten Farbgebung auf die nähere Umgebung sowie der beiden anderen Anlagen wird daher auf die Ebene der erforderlichen Baugenehmigungen verlagert. Das gleiche gilt auch für die Beleuchtung der Versorgungsanlagen. Im

B-Plan wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen: Aufgrund der benachbarten Baudenkmäler ist denkmalrechtlich der Umgebungsschutz zu beachten. Bei der Errichtung von Anlagen ist zur Vermeidung der Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der Denkmäler die Erlaubnis nach § 9 DSchG NRW der Unteren Denkmalbehörde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens einzuholen. Die Gestaltung der Fassaden/Außenhülle des Fernwärmespeichers als auch der beiden anderen kleineren Versorgungsanlagen mit einer detaillierten Abstimmung der Materialien, der Beleuchtung und der Farbgebung hinsichtlich des konkreten Sättigungsgrades der Farben auf die nähere Umgebung wird daher auf die Ebene der Baugenehmigung verlagert.

Im Sinne der Zielsetzung der Aufwertung des Bahnhofsquartiers mit der Entwicklung neuer Stadtqualitäten werden Werbeanlagen aller Art im Änderungsgebiet ausgeschlossen. Nur ausnahmsweise ist Eigenwerbung an den Versorgungsanlagen, flach auf der Fassade bis zu einer Größe von insgesamt maximal 2,5 m² und nur bis zu einer Höhe von 3,00 m über der Oberfläche der nächstliegenden, fertig ausgebauten Verkehrsfläche zulässig.

Die Projektplanung sieht eine baugenehmigungspflichtige Einfriedung entlang den Bahngleisen in Form eines 2,00 m hohen Stabgitterzauns vor. Die Zulässigkeit wurde im Änderungsplan textlich geregelt.

9 Verkehrliche Erschließung

Das Änderungsgebiet wird von der Industriestraße erschlossen. Im Zuge der geplanten Maßnahme soll eine Linksabbiegemöglichkeit in die Thusneldastraße angelegt werden. Zu diesem Zweck wird die Industriestraße in Richtung Süden aufgeweitet. Der Knotenpunkt im Bereich der Industriestraße/Paulinenstraße wird durch den Bau einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur erweitert. Diese Maßnahmen stärken die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes durch die Reduzierung von Rückstauungen. Es werden sonst keine baulichen Änderungen an der Industriestraße und am Kronenplatz erforderlich sein.

Für eine sichere fußläufige Anbindung der Fußgängerunterführung an den Kronenplatz erhält die Industriestraße eine Querungshilfe. Die mit dieser Straßenbaumaßnahme auf dem Kronenplatz entfallenden Stellplätze können in der östlich an den Kronenplatz angrenzenden Straße kompensiert werden.

9.1 Ruhender Verkehr

Die Schaffung von zusätzlichen öffentlichen Parkflächen unmittelbar im Bereich des Bahnhofsaareals für den ruhenden Verkehr ist ein Kernziel der B-Planänderung. Speziell für Bahnpendler soll eine P+R-Anlage auf der ehemaligen Güterbahnfläche planungsrechtlich durch die Festsetzung von Verkehrsflächen u. a. mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Parkfläche/P+R-Anlage“ gesichert werden. Es entstehen insgesamt 99 neue Stellplatzflächen (incl. 4 Behindertenstellplätze). Die P+R-Anlage wird als Parkplatzfläche auf dem ehemaligen Bahndamm angelegt, die über eine Zufahrtsrampe und Brücke verkehrlich erschlossen wird. Eine gerade und aufgeweitete Treppe verbindet die verschiedenen Ebenen der P+R-Anlage mit der neuen Unterführung. Barrierefrei werden die unterschiedlichen Ebenen durch einen Aufzug, der direkt im Anschluss an das Unterführungsbauwerk angeordnet wird, verbunden. Die Planung sieht optional weitere Treppenaufgänge vom Knotenpunkt Industriestraße/Paulinenstraße, vom Kronenplatz zur P+R-Anlage und zum Wärmespeicherturm vor.

Für die Verkehrserschließung der P+R-Anlage muss eine neue Verbindungsrampe mit einem Brückenbauwerk gebaut werden. Über diese neue innere öffentliche Erschließung werden zukünftig ebenfalls die westlich des Änderungsgebiets liegenden Grundstücksflächen erschlossen. Die Erschließung der vorhandenen Gewerbebetriebe in den Gebäuden des ehemaligen Güterbahnhofs ist über die neue Rampe auch zukünftig gesichert.

Im Westen, außerhalb des Änderungsgebietes sind private Stellplätze in der seitlichen Abstandsfläche des Gebäudes Industriestraße 2 (Flurstück Nr. 62) vorhanden. Ihre Erweiterung in der Tiefe wird im Bereich einer gewerblichen Baufläche im B-Plan gesichert. Überdachte Stellplätze und Garagen werden ausgeschlossen.

Durch die entsprechenden Festsetzungsmöglichkeiten gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB wird die Verkehrsflächenaufteilung der inneren Erschließung der konkreten Projektplanung zum B-Plan planungsrechtlich umgesetzt.

9.2 Rad- und Fußverkehr

Das Bahnhofsgelände soll für den nicht motorisierten Individualverkehr an den Kronenplatz angebunden werden. Ein weiteres Kernplanungsziel ist die Herstellung einer fußläufigen Verbindung zwischen dem Kronenplatz und dem Bahnhof in Form eines Tunneldurchstichs unter den Gleisanlagen. Unter den Gleisanlagen ist eine alte Unterführung vorhanden. Diese soll vom Ende des heutigen Bahnsteigzugangs auf einer Länge von ca. 18 m in Richtung Kronenplatz in einer Breite von 6 m verlängert werden. Der letzte Abschnitt der Unterführung bis zum Anschluss an die Industriestraße bzw. den Kronenplatz wird in offener Bauweise mit Böschungen hergestellt. Am Ende des neuen Unterführungsbauwerks vernetzt ein Aufgang mit einer Treppe und einem Aufzug die fußläufige Anbindung zur P+R-Anlage.

Durch den Bau der Unterführung wird der Fußverkehr zwischen dem Bahnhofsgelände und Kronenplatz mit nunmehr einer direkten und kurzen Anbindung optimiert. Hierzu zählt auch der Bau einer Querungshilfe. Diese liegt außerhalb des Änderungsgebietes in der Verlängerungsachse des Tunneldurchstichs/Industriestraße.

Die ersten Projektplanungen sahen auch Treppenaufgänge vom Knotenpunkt Industriestraße/Paulinenstraße, vom Kronenplatz zur P+R-Anlage und zum Wärmespeicherturm vor. Sie sollen zunächst aus Kostengründen nicht gebaut werden. Diese Wegevernetzungen sind mit den getroffenen Festsetzungen von öffentlichen Verkehrsflächen optional zu einem späteren Zeitpunkt realisierbar.

Ein weiterer Gleisabbau der DB AG ermöglicht die Länge der Unterführung baulich zu verkürzen. Eine Tunnelanlage stellt immer einen subjektiven Angstraum für seine Passanten dar. Somit kann dieser minimiert werden. Zugleich erübrigen sich aufwendige bautechnische Böschungsabfangungen an der Industriestraße.

Radfahren ist in der Unterführung zukünftig nicht erlaubt.

9.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

An das Änderungsgebiet grenzt im Süden die Bahnlinie Herford–Altenbeken an. Der Hauptbahnhof Detmold mit Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) liegt in unmittelbarer Nachbarschaft südwestlich des Änderungsgebietes. Der Bereich des Bahnhofsareals ist der Mobilitätshaupthaltepunkt der Stadt Detmold. Von hieraus fahren alle Stadtbus- und Regionalbuslinien ab. An dieser vorhandenen ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur soll durch die B-Planänderung nichts verändert werden. Durch die Planung verkürzen sich für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer die Wegstrecken.

10 Ver- und Entsorgung

10.1 Trinkwasser/Schmutzwasser/Löschwasser

Das Plangebiet wird an das öffentliche Trinkwassernetz und entsprechend § 7 Absatz 5 der zum Zeitpunkt der B-Plan-Aufstellung gültigen Satzung über die Entwässerung

der Stadt Detmold an die Abwasseranlagen der Stadt Detmold im Bereich der Industriestraße mit Weiterleitung zur Zentralkläranlage angeschlossen. Die Ver- und Entsorgungstrassen verlaufen, sofern technisch möglich, in den öffentlichen Verkehrsflächen.

Die Anlage von notwendigen Löschwasserbehältern ist innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen zulässig. Die Versorgung mit Löschwasser kann somit sichergestellt werden.

10.2 Niederschlagswasserentsorgung

Bei den geplanten Baumaßnahmen sind der natürliche Wasserhaushalt und die Grundwasserreserven unbedingt zu schützen. Negative Auswirkungen sind auszuschließen. Das anfallende Niederschlagswasser wird wegen der Nutzung als Verkehrsfläche und Stellplatzanlage und des daraus folgenden Behandlungserfordernisses des Niederschlagswassers an den vorhandenen Mischwasserkanal angeschlossen und zur Kläranlage geleitet.

10.3 Elektrizitäts- und Gasversorgung

Das Plangebiet kann von den in Randlage zum Gebiet verlaufenden Stromleitungen mit Elektrizität versorgt werden. Ein Anschluss an das Gasleitungsnetz ist für die öffentliche Verkehrsfläche und die Stellplatzanlage nicht erforderlich.

Für die an das Plangebiet angrenzenden Gebäude des ehem. Güterbahnhofs sollen die erforderlichen Anschlussleitungen innerhalb der öffentlichen Flächen verlegt werden. Anschlussfähige Versorgungsleitungen sind in der Industriestraße vorhanden und können zur Versorgung der Gebäude des ehem. Güterbahnhofs fortgesetzt werden.

10.4 Abfallbeseitigung

Das verkehrliche Erschließungsnetz erlaubt es, alle Grundstücke zum Zwecke der Abfallentsorgung problemlos anzufahren.

11 Auswirkungen von gekennzeichneten Leitungstrasse auf Nutzung und Bebauung

Im Änderungsgebiet laufen selbst keine gekennzeichneten Trassen (Leitungen) aber unmittelbar entlang der südlichen Änderungsgrenze, sodass Mindestabstände zu berücksichtigen sind. Es bestehen daher Abstimmungspflichten mit den Leitungsträgern. Dies gilt unabhängig von dem bereits abgeschlossenen erforderlichen Bauvertrag zwischen der DB AG und Stadt Detmold für die Realisierung dieser Infrastrukturmaßnahme.

12 Immissionsschutz

Die von der geplanten Nutzung ausgehenden Emissionen lösen einen Regelungsbedarf in Bezug auf heute vorhandene Nutzungen außerhalb des Änderungsgebietes aus.

Zur Prüfung der durch den Betrieb der geplanten P+R-Anlage tangierten schalltechnischen Belange ist ein Gutachten zum Schall-Immissionsschutz für die Erarbeitung des B-Planentwurfes erstellt worden. Die „Schalltechnische Untersuchung zur Errichtung eines öffentlichen P+R-Parkplatzes zwischen der Industriestraße und der Gleisanlage nördlich des Bahnhofs in Detmold“ vom 06.02.2017, erstellt von der AKUS GmbH wird als Anlage zur Begründung in das B-Planverfahren aufgenommen. An dieser Stelle wird auf die weiteren Ausführungen in dem Gutachten verwiesen.

Die neu zu bauende P+R-Anlage wird „förmlich als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet“ und ist laut Bayrischer Parkplatzlärmstudie (s. Kap.10.2.5 + 10.3) nach den Vorgaben der Verkehrslärm-

schutzverordnung (16. BImSchV) zu behandeln. Sie ist im geplanten Bebauungsplan als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung P+R-Anlage dargestellt. Die Parkflächen werden somit öffentlich gewidmet. Werden Parkplätze offiziell dem Verkehr gewidmet, so sind die den Beurteilungspegel bestimmenden Geräuschimmissionen nach der 16. BImSchV zu berechnen und zu beurteilen.

Der öffentliche P+R-Parkplatz wird neu gebaut. Damit handelt es sich um den Neubau einer Verkehrsanlage im Sinne des § 1 (1) der 16. BImSchV. Es ist daher zu überprüfen, ob durch die neu erstellte Straßenverkehrsanlage die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Vorhandene Verkehrsanlagen sind dabei nicht zu berücksichtigen, es ist lediglich der Lärm aus der neu gebauten Straßenverkehrsanlage zu berücksichtigen. Auch die Erhöhung der Verkehrsbelastungen auf vorhandenen, baulich nicht veränderten Straßen bzw. insgesamt die Erhöhung der Verkehrsbelastungen im Umfeld der Maßnahme ist nicht Gegenstand dieser Beurteilung bzw. löst keinen Anspruch auf Lärmschutz im Sinne der 16. BImSchV aus.

Die 16. BImSchV verweist für die Berechnung auf die RLS-90 „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“. Hierin sind auch Parkplätze aufgeführt. Dabei werden die die Emissionen maßgeblich bestimmenden Stellplatzwechsel von den bekannten bzw. erwarteten Nutzungen der öffentlichen Einrichtungen abhängen. Da es sich bei den Nutzern des Parkplatzes um Verkehr von außerhalb des B-Plans 01-66A/I.01 handelt, wird zusätzlich auch noch die Zufahrt zum Parkplatz (zwischen ‚Industriestraße‘ und Parkplatz) als Straße berücksichtigt.

Im Gutachten wird untersucht, ob die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsrichtwerte für den Tag- und Nachtzeitraum im Bereich der nächstgelegenen schutzbedürftigen Nachbarschaft durch den Betrieb der P+R-Anlage eingehalten werden.

Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Neuordnung durch die Ursprungsplanung des B-Planverfahrens 01-66A/I „Arminstraße Ost“ spielte der Aspekt des Geräusch-Immissionsschutzes eine besondere Rolle. Lärmimmissionen werden zum einen durch den Kfz-Verkehr auf der Industriestraße und Paulinenstraße, zum anderen durch benachbarte Gewerbeflächen und durch den gelegentlichen Festbetrieb auf dem Kronenplatz, der als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung Park- und Festplatz festgesetzt ist, ausgelöst. Dies sind alles Belange des rechtskräftigen B-Planes 01-66A/I. Grundsätzlich sind bei Planänderungen eines rechtskräftigen Bebauungsplanes nur schutzbedürftige Belange in die Abwägung einzustellen, die gerade durch die Planänderung berührt werden. Gemäß dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes sind diese Belange, die in der Ursprungsplanung berücksichtigt wurden, demgegenüber grundsätzlich nicht mehr abwägungsrelevant (BVerwG, Beschl. v. 06.03.2013, 4 BN 39.12). Dies gilt auch für den Bahnverkehr. Die Bahnlinie Herford-Altenbeken, die auf einem Damm verläuft und südlich an das Änderungsgebiet angrenzt, löst in Bezug auf die jetzige geplante Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche (P+R-Anlage) keinen Handlungsbedarf aus.

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ist folgend zusammenzufassen: Von der zukünftigen Nutzung der P+R-Anlage gehen Geräusch-Immissionen aus und wirken auf die Nachbarschaft ein. Die anzuwendenden Immissionsgrenzwerte werden tags um mindestens 22 dB(A) und nachts um mindesten 17 dB(A) unterschritten. Es besteht daher kein weiterer Regelungsbedarf.

Störfallbetriebe

Ein Störfallbetrieb wirkt nicht auf das Änderungsgebiet ein und ist im Änderungsgebiet auch nicht geplant. Gutachterliche Untersuchungen erübrigen sich daher.

Zur Begrenzung von Unfallfolgen für Mensch und Umwelt aufgrund schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen fordert Artikel 12 der Seveso-II-Richtlinie [Richtlinie 96/82/EG zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen vom 09.11.1996) angemessene Abstände zwischen Betriebsbereichen und schutzbedürftigen Gebieten im Sinne der Richtlinie mit den Mitteln der Raum- und Flächenplanung langfristig sicher zu stellen.

13 Altablagerungen und Bodenschutz

13.1 Flächen mit Bodenbelastungen und deren Kennzeichnung

Im Änderungsgebiet selbst sind Altablagerungen bekannt. Im Rahmen des B-Planverfahrens 01-66 „Arminstraße“ wurde bereits die „Orientierende Untersuchung von Verdachtsflächen“, Dr. Kerth + Lampe im September 2005 mit umfangreichen Untersuchungen erstellt. Als Grundlage für die durchgeführten Untersuchungen wurden damals von den zuständigen Stellen der Stadt Detmold und des Kreises Lippe historische Recherchen durchgeführt, um Altlastenverdachtsflächen zu selektieren und grob den weiteren Untersuchungsumfang bestimmen zu können. Die aus der Untersuchung hervorgehenden belasteten Flächen wurden im alten Bebauungsplan gekennzeichnet. Im Bereich der zu überplanenden öffentlichen Grünfläche (Parkanlage) im Bereich des Bahngeländes (ehemaliger Schrottplatz) ist die vorhandene Auffüllung erheblich mit Schwermetallen und Mineralölkohlenwasserstoffen belastet. Die im Entwurf gekennzeichnete Bodenbelastungsfläche wird entsprechend der vorliegenden Ergebnisse im Änderungsplan näher konkretisiert. Den fachgerechten Umgang mit der Altlastenproblematik sichern bedingte Festsetzungen (siehe Textliche Festsetzungen unter Punkt 1.24).

Die Sanierungskosten können erst nach detaillierten Untersuchungen abschließend ermittelt werden. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des B-Plans 01-66 „Arminstraße“ wurde damals vom Altlastengutachter das Sanierungsvolumen auf ca. 150.000 Euro geschätzt. Dieser Betrag kann aber auch niedriger oder höher ausfallen.

Zusätzlich wurde ein Hinweis „Bodenbelastungen“ für den Fall aufgenommen, wenn bei Erdarbeiten Auffälligkeiten wie Gerüche, Verfärbungen oder Abfallablagerungen festgestellt werden, dass der Kreis Lippe „Untere Abfallbehörde“ sofort zu informieren ist.

13.2 Begrenzung der Bodenversiegelung und vorrangige Inanspruchnahme von Brachflächen

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen, bei Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungen haben die damit befassten Stellen im Rahmen der planerischen Abwägung vor der Inanspruchnahme von nicht versiegelten, nicht baulich veränderten oder unbebauten Flächen insbesondere zu prüfen, ob vorrangig eine Wiedernutzung von bereits versiegelten, sanierten, baulich veränderten oder bebauten Flächen möglich ist. Die hier vorliegende Planung mit der Zielsetzung der Branchen-Revitalisierung von ehemaligen Güterbahnflächen entspricht diesem Grundsatz.

13.3 Erhalt schutzwürdiger Böden

Schutzwürdige Böden sind im Plangebiet nicht vorhanden.

13.4 Vermeidung von nachteiligen Bodenveränderungen

Durch die vorhandene Versiegelung des Änderungsgebietes werden durch die Brachflächenrevitalisierung nachteilige Bodenveränderungen nicht bzw. nicht nennenswert auftreten. Ein Schadstoffeintrag in den Boden ist bei einer ordnungsgemäßen Nutzung der zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Verwertung von unbelastetem Bodenaushub wird ein Hinweis im B-Plan unter den textlichen Festsetzungen aufgenommen. Gemäß § 4 Abs. 2 der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Lippe (AbfG) soll Bodenaushub innerhalb des Plangebietes verbracht werden, so-

weit dies technisch möglich ist. Bodenaushub der nicht innerhalb des Plangebietes verbracht werden kann, ist nach § 7 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) in der derzeit gültigen Fassung vorrangig stofflich zu verwerten. Die Verwertung kann z. B. über die Boden- und Bauschuttbörse NRW erfolgen (www.alois-info.de).

13.5 Kampfmittelbelastungen

In der Bombenbelastungskarte im Geodatenportal der Stadt Detmold (Stand 17.02.2017) ist keine Kampfmittelbelastung im Bereich des Änderungsgebietes verzeichnet.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) der Bezirksregierung Arnsberg als Träger öffentlicher Belange frühzeitig beteiligt worden. Des Weiteren ist ein entsprechender Antrag auf Flächenüberprüfung durch die örtliche Ordnungsbehörde der Stadt Detmold beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe der Bezirksregierung Arnsberg gestellt worden. Neue Erkenntnisse über mögliche Kampfmittelbelastungen sind hieraus nicht hervorgegangen.

Jedoch sind mögliche vorhandene Kampfmittelbelastungen im Boden nicht endgültig auszuschließen. Aus diesem Grund sind Erdarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Die Erläuterungen zu dem Begriff „Aushubarbeiten mit der gebotenen (besonderen) Vorsicht ausführen“ der Bezirksregierung Arnsberg, Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe, 58099 Hagen vom 29.10.2006 sind demzufolge anzuwenden. Weist bei Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub auf außergewöhnliche Verfärbung hin oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen. Die Entschärfung und Beseitigung der Kampfmittel obliegt dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe der Bezirksregierung Arnsberg. Meldungen über mögliche Kampfmittelfunde sind dem Ordnungsamt (Tel: 977-535) zu melden, außerhalb der Dienstzeiten der Polizei (Tel: 6090). Die Benachrichtigung des Kampfmittelräumdienstes wird dann veranlasst.

14 Umweltbelange

Eingriffsregelung

Das Änderungsgebiet erfüllt gem. § 13a BauGB die Bedingungen für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung. Eine Umweltprüfung ist daher nicht notwendig. Die Zulässigkeit eines Vorhabens, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt, wird nicht vorbereitet.

Gem. § 13a (2) Ziffer 4 BauGB gelten Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Aus diesem Grund entfällt die Anwendung der Eingriffsregelung gem. § 1a BauGB i. V. m. § 15 BNatSchG.

Artenschutz

Das ehemalige Bahngelände ist außerhalb der Vegetationszeiten in den Wintermonaten 2015/2016 freigelegt worden. Nach Eigentumsübergabe der Bahnflächen an die Stadt Detmold zum 01.11.2015 mussten aufgrund von Verkehrssicherungspflichten 10 vorhandene Bäume gefällt werden. Die Baumfällungen wurden in den Wintermonaten durchgeführt. Aufgrund der durchgeführten Rodungsmaßnahmen und der an das Änderungsgebiet angrenzenden intensiven Umgebungsnutzungen war davon auszugehen, dass keine planungsrelevanten Arten zu erwarten waren. Artenrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG lagen nicht vor.

15 Erschließungskosten

Die folgenden Erschließungskosten basieren auf Schätzungen.
Fußgängerunterführung/

P+R-Anlage/Verbindungsrampe:	4.350.000 €
Treppe Paulinenstraße/P+R-Anlage (optional):	35.000 €
Treppe Kronenplatz P+R-Anlage (optional):	35.000 €
Anschluss Fußgängerunterführung an die Industriestraße:	340.000 €
Rechtsabbiegespur/Aufweitung der Industriestraße:	150.000 €
Gesamtkosten Freiflächengestaltung	340.000 €

16 Flächenbilanz

Änderungsgebiet ca. 0,82 ha

17 Bodenordnung

Alle für die Realisierung der Projektplanung erforderlichen Grundstücksflächen werden von der Stadt Detmold erworben. Daher werden bodenordnerische Maßnahmen nicht erforderlich.

Mit der Eigentumsübertragung der ehemaligen Bahnflächen an die Stadt Detmold besteht daher kein Übernahmeanspruch in Bezug auf die geplanten bedingten Festsetzungen zum Entwurfsbeschluss. Grundsätzlich besteht bei fremdnützigen Festsetzungen ein Übernahmeanspruch des betroffenen Eigentümers, soweit ihm ein Vermögensnachteil entsteht, wenn und soweit es ihm mit Rücksicht auf die Festsetzung oder Durchführung des Bebauungsplanes wirtschaftlich nicht mehr zuzumuten ist, das Grundstück zu behalten. Dennoch unterliegen die Flächen weiterhin dem Fachplanungsrecht nach dem Allgemeinen Eisenbahnrecht (AEG), solange es sich um Eisenbahnanlagen handelt. Aus § 38 Abs. 1 BauGB ergibt sich, dass das Grundstück solange der Planungshoheit der Gemeinde entzogen ist, wie die eisenbahnrechtliche Widmung fortbesteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.12.1988 – 4 C 48.86 -; BRS 49 Nr. 3).

Diesem Umstand soll Rechnung getragen werden, indem die geplanten Festsetzungen unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Flächen zunächst entwidmet werden müssen, formuliert wurden. Eine Freistellung (Entwidmung) ist nach § 23 Abs. 1 AEG möglich, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Aus dem Umstand, dass das Fachplanungsrecht vorrangig ist, ergibt sich aber, dass nicht die Festsetzungen des Bebauungsplanes, sondern die Freistellung aus dem Fachplanungsrecht ursächlich für eine Aufhebung der bisherigen Nutzungsmöglichkeit ist. Solange eine solche Entwidmung nicht erfolgt ist, entfaltet der Bebauungsplan keine rechtliche Wirkung. Deshalb ist für die Realisierung des Planvorhabens neben dem verbindlichen Bauleitplanverfahren ein Entwidmungsverfahren für die ehemaligen Bahnflächen durchzuführen.

Stadt Detmold
 Fachbereich Stadtentwicklung
 Städtebauliche Planungen
 Detmold, im April 2017