

1. ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG

Durch die historische Entwicklung und die beengte Tallage bedingt, hat sich im Planbereich eine Vielzahl von Problemen und Konflikten ergeben, die eine sinnvolle Stadtentwicklung erheblich beeinträchtigen oder gar verhindern.

Im Einzelnen sind folgende, wesentliche Mißstände zu nennen:

1.1 Verkehr

- Die hohe Verkehrsbelastung der Kölner Straße (B 55) im Zentrumsbereich, insbesondere an der Kreuzung mit Stadtgraben und Othestraße (K 23, "Deutsches Eck"). Diese Situation wird sich noch erheblich verschärfen, sobald der Südring an die A 4 bzw. B 256 n, angeschlossen wird und durch Umlenkung der Verkehrsströme in die Othestraße die Zahl der Linksabbieger erheblich steigen wird (s. dazu Anlage 1: Verkehrsuntersuchung, Teil 1).
- Kreuzende Werksverkehre der Firma Dick im Bereich Brückenstraße/ Untere Karlstraße.
- Interne Erschließungsprobleme der im Werksgelände der ehemaligen Firma ALASKA ansässigen Betriebe südlich der Wiesenstraße.
- Fehlende, verkehrsunabhängige Rad- und Fußwegverbindungen.

1.2 Standortkonflikt Wohnen / Arbeiten

- Die unmittelbare Nachbarschaft und stellenweise Durchmischung von Wohnen mit industriell-gewerblicher Nutzung führt einerseits zu teilweise unzuträglichen und ungesicherten Wohnverhältnissen, andererseits zur Beeinträchtigung des betrieblichen Bestandes und Unsicherheiten über den Entwicklungsspielraum des gewerblich-industriellen Standortes. Dies betrifft insbesondere die Zone Zum Dreiort / Karlstraße, Wiesenstraße.

1.3 Flächendefizite

- Fehlende, bzw. ungesicherte gewerbliche Reserveflächen für ansässige Betriebe.
- Verlust von Flächen für öffentliche Festveranstaltungen und Stellplatzflächen von Betriebsangehörigen durch Schaffung gewerblicher Erweiterungsflächen für ortsansässige Betriebe.
- Fehlende, öffentliche Plätze und Grünanlagen im Innenstadtbereich.

1.4 Sonstiges

- Leerstand eines ausgedehnten Baukomplexes im Innenstadtbereich (Krawinkel).

Um diesen vorgenannten Mißständen abzuhelpen und eine geordnete, städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, ist die Aufstellung dieses Bebauungsplanes erforderlich.

2. PLANUNGSZIELE

2.1 Verkehr

- Ausbau des Verkehrsnetzes in der Weise, daß eine weitere Verkehrsbelastung der Innenstadt und eine Überlastung des Kreuzungspunktes B 55 / K 23 ("Deutsches Eck") nach Anschluß des Südringes an die A 4 vermieden wird.
- Neuordnung des Verkehrs im Bereich Brückenstraße/ Untere Karlstraße/ Wiesenstraße.
- Verbesserung der Erschließungssituation der im Werksgelände der ehemaligen Firma ALASKA ansässigen Betriebe.
- Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes.

2.2 Standort Wohnen / Arbeiten

- Erhaltung der ansässigen Betriebe einschließlich notwendiger Entwicklungsspielräume zur Sicherung der wirtschaftlichen Basis der Stadt Bergneustadt.
- Erhaltung des Wohngebietes "Am Dreiert" in seiner Substanz.

Da das Wohngebiet und die industriell-gewerblich genutzten Flächen benachbart liegen, geht das Planungskonzept vom Grundsatz GEGENSEITIGER DULDUNG UND ROCKSICHTNAHME aus.

2.3 Flächenbedarf

- Schaffung von Reserveflächen im Rahmen der Eigenentwicklung der ansässigen Betriebe.
- Schaffung von Ersatzflächen für öffentliche Festveranstaltungen und Parkplatzbedarf von Betriebsangehörigen.
- Sicherung und Entwicklung von innenstadtnahen Grünflächen zur Stabilisierung und Verbesserung des Mikroklimas und Luftaustausches in der Tallage.
- Herstellung einer Platzanlage zur Aufwertung und attraktiveren Gestaltung des Stadtzentrums.

2.4 Stadtkern

- Reaktivierung und Umnutzung des leerstehenden Fabrik- und Lagergebäudes Krawinkel.

3. Einfügung in den vorbereitenden Bauleitplan

Für das Stadtgebiet Bergneustadt liegt ein rechtskräftiger Flächennutzungsplan (FNP) vor.

Der geltende Flächennutzungsplan stellt innerhalb der Grenzen des Bebauungsplangebietes 9 N "Dreiert" folgendes dar:

- Entlang der B 55 abwechselnd gemischte und gewerbliche Bauflächen

- Beidseits der Othestraße gewerbliche Bauflächen
- Im östlichen Plangebiet entlang der Mühlenstraße gewerbliche Baufläche
- Der südliche Randbereich wird gefaßt durch land- und forstwirtschaftliche Flächen.
- Der überwiegende Teil des Plangebietes südlich des Verlaufs Bundesbahnstrecke/ Dörspe ist gewerblicher Nutzung gewidmet. Weitere Teile der gewerblichen Flächen sind als Sanierungsgebiete ausgewiesen.

Ziel dieser Darstellung war die Erweiterung und Entwicklung eines Gewerbe- und Industriestandortes, der einerseits die ansässigen Betriebe sicherte und auch ggf. Neuansiedlungen ermöglichte, und andererseits den Standortkonflikt Wohnen und Arbeiten ausräumte durch Überplanung der Wohnbesiedlung insbesondere im Bereich "Zum Dreiert" und an der Othestraße.

Der Durchführung dieses Planungskonzeptes dienten auch die Darstellung von Sanierungsgebieten.

Da dieses Planungskonzept aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen nicht mehr weiterverfolgt wird, ist die Änderung des Flächennutzungsplanes vorgesehen entsprechend der geänderten Zielsetzung:

- Schutz der Innenstadt von den mit dem Südringanschluß an die A 4 verursachten Verkehrsbelastungen und Verbesserung der internen Erschließung.
- Sicherung sowohl des Gewerbe- und Industriestandortes im Rahmen der Eigenentwicklung der ansässigen Betriebe, als auch Sicherung der benachbarten Wohnbereiche in ihrer Substanz nach dem Grundsatz der gegenseitigen Duldung und Rücksichtnahme.
- Entwicklung des Stadtkerns entsprechend der zentralörtlichen Funktion.

Der FNP wird daher entsprechend den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes im Parallelverfahren gem. § 8 (3) BBauG geändert.

4. Gegenwärtige Rechtslage

Das Plangebiet liegt teilweise im Geltungsbereich des in Teilen rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 9. Da sich, wie unter Pkt. 2. und 3. dargestellt, die Rahmenbedingungen und städtebaulichen Entwicklungsziele geändert haben, soll dem durch Aufstellung dieses Planes und der entsprechenden FNP-Änderung Rechnung getragen werden. Mit Rechtskraft dieses neuen Bebauungsplanes Nr. 9 N werden die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 9 aufgehoben.

5. PLANUNGSMASSNAHMEN

Zu 2.1 Verkehr:

Ausführliche Voruntersuchungen haben ergeben, daß durch den Anschluß des Südringes an die A 4, bzw. an die B 256 n, die Verkehrsbelastungen der Kölner Straße und des Deutschen Ecks derartig zunehmen, insbesondere durch Linksabbieger, daß Entlastungslösungen zwingend erforderlich werden. Folgende Lösungsmöglichkeiten sind geprüft worden:

- Verkehrsregelung wie z.B. Verbesserung der Ampelsteuerung als einfachste Maßnahme (s. Anl. 1: Verkehrsuntersuchung, Teil 2)
- Verkehrslenkung, d.h. Optimierung des vorhandenen Straßennetzes z.B. durch Aufspaltung der Verkehre oder Einbahnringe (s. Anlage 1: Verkehrsuntersuchung, Teil 2)
- Umgehung der innerstädtischen Überlastungszonen durch Straßenneubau als weitestgehende Maßnahme (s. Anlage 1: Verkehrsuntersuchung, Teil 1).

Die beiden erstgenannten Lösungen scheiden aus, weil einfache Verkehrsregelungsmaßnahmen keine nennenswerten Entlastungseffekte erwarten lassen, Verkehrslenkungsmaßnahmen, bedingt durch die Lage der Bahntrasse und -übergänge, verkehrstechnisch nicht realisierbar sind und zu erheblichen Mehrverkehren in der Innenstadt führen würden.

SÜDRINGVERLÄNGERUNG

Als einzig wirksame Entlastungsmaßnahme kommt nur eine ortsnahe Umgehungsstraße in Frage.

Die im Plan dargestellte Umgehungsstraße mit Anbindung an die Knoten Othestraße/Südring und Brückenstraße/Kölner Straße wird deshalb vorgeschlagen, weil sie die erheblichen Wohnverkehre aus der Talstraße auf-

nehmen kann (s. Anlage 1: Verkehrsuntersuchung, Teil 3) und eine günstige Verkehrsordnung im Bereich Brückenstraße/Untere Karlstraße/Wiesenstraße zuläßt, während eine weiter östlich, in Höhe der Wiedeneststraße anschließende Umgehung diese entscheidenden Vorteile nicht besitzt und unverhältnismäßige Eingriffe in den Landschaftsraum verlangen würde.

MASSNAHMEN VERKEHRSBAU

Südringverlängerung (s. Anlage 2: Ausbauplanung 1:500)

- Die Südringverlängerung wird mit vollem Ausbau an die Othestraße (K 23) angeschlossen.
- Das Wohngebiet Dreiert wird an die Südringverlängerung über den Hirschweg angebunden.
- Die Obere Karlstraße wird nicht direkt an die Südringverlängerung, sondern indirekt über die geplante "Neue Wiesenstraße" angeschlossen, so daß die Karlstraße als reine Wohnstraße vom Gewerbeverkehr freigestellt wird.
- Die Wiesenstraße wird über eine Neubaustrecke an die Südringverlängerung angeschlossen ("Neue Wiesenstraße").
Dadurch kann der Zug Brückenstraße/Untere Karlstraße zugunsten der Werksverkehre der Firma Dick aufgegeben werden.
- Die Ladestraße wird nur halb, d.h. mit Rechtseinbieger und Rechtsabbieger, an den Südring angeschlossen, da wegen der geringen Anschlußabstände ein Vollanschluß hier nicht möglich ist.
- Ähnliches gilt für den Anschluß der Vorderen Ladestraße und die Verbindung zur Mühlenstraße nördlich des neu zu schaffenden Bahnüberganges. Die Vordere Ladestraße wird, entsprechend Variante 3 in Teil 3 der Verkehrsuntersuchung, als Zubringer der ausfahrenden Verkehre aus Stadtzentrum und Talstraße angeschlossen, während auf der gegenüberliegenden Seite die Verbindung zur Mühlenstraße als Einbahnstraße Richtung Mühlenstraße vorgesehen ist, die nur dem von Süden her einfahrenden Verkehr zur Verfügung stehen soll.
- Der Anschluß der Südringverlängerung/B 55 erfolgt unmittelbar westlich der heutigen Einmündung Brückenstraße, deren Trasse zugunsten einer öffentlichen Grünanlage aufgegeben wird.

Sonstige Verkehrsbaumaßnahmen

- Der heutige Bahnübergang Brückenstraße wird angeschlossen und durch einen neuen plangleichen Übergang westlich im Zuge der Südringverlängerung ersetzt. Um den werksinternen Verkehr der Firma Dick zwischen den geplanten Betriebsanlagen auf dem ehemaligen Festplatz und den Anlagen südlich der Bahnlinie auch in Gegenrichtung zu ermöglichen, wird eine private Wegeverbindung in Form eines Geh- und Fahrrechtes zugunsten des Anliegers und eine in die Bundesbahnkreuzung integrierte werkseigene Überquerungsspur vorgesehen.
- Am Endpunkte der Wiesenstraße ist ein Wendeplatz vorgesehen, der für gewerblichen Verkehr ausgelegt ist. Anschließend an diese Wendeanlage ist in Abstimmung mit der Bundesbahn die Einrichtung eines plangleichen Fußgängerüberweges zur Mühlenstraße vorgesehen, um die Wegeverbindung zur Innenstadt zu verbessern.

- Zur Verbesserung der Erschließungssituation auf dem Gelände der ehemaligen Firma ALASKA wird südlich der Bebauung die Einrichtung einer Privatstraße in Form eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes zugunsten der Anlieger ermöglicht.
- In Ergänzung und Fortführung der Radwegeplanung wird zur Einrichtung einer straßenunabhängigen Radwegführung eine Grünzone entlang der Dörspe eingerichtet, die das Stadtzentrum mit den östlichen Wohngebieten verbinden soll. Der Fuß- und Radweg wird kreuzungsfrei unter der Südringverlängerung in die Innenstadt geführt.

Zu 2.2 Wohnen/ Arbeiten

Da das Planungskonzept von einem Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten ausgeht, hat die Planung Aussagen über die räumliche Gliederung zu treffen und über die Bedingungen, bzw. Einschränkungen, unter denen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert sind.

RAUMLICHE GLIEDERUNG

Eine gliedernde Wirkung kommt der Trasse der Südringverlängerung und der "Neuen Wiesenstraße" zu.

- Die Gebiete nördlich und westlich dieser Straßenzüge sind langfristig für gewerblich-industrielle Zwecke vorgesehen, da sie heute schon überwiegend in dieser Weise genutzt werden.
- Die Gebiete südöstlich davon sind als Wohngebiet festgesetzt, so daß das heutige Wohngebiet Dreiert in der Substanz gesichert ist.

NUTZUNGSBESCHRÄNKUNGEN

Durch die enge Nachbarschaft sind im Sinne der gegenseitigen Duldung und Rücksichtnahme Hinnahmeverpflichtungen und Nutzungsbegrenzungen vorgesehen, d.h.:

- Das Wohngebiet hat Belastungen durch die ansässigen Betriebe hinzunehmen, die über das für Wohngebiete normalerweise zulässige Maß hinausgehen und in etwa den Belastungswerten entsprechen, die in gemischten Gebieten zulässig sind. Damit hat das Wohngebiet eine sogenannte Vorbelastung hinzunehmen.
- In den Industrie- und Gewerbegebieten sind auf der Grundlage eingehender Untersuchungen durch den TÜV-Rheinland Nutzungseinschränkungen vorgesehen, die einerseits den Standort grundsätzlich als Gewerbe- und Industriestandort langfristig sichern, den ansässigen Betrieben Bestand und notwendigen Entwicklungsspielraum gewähren und andererseits den Schutz des Wohngebietes in notwendigem Umfange berücksichtigen.

Dieser Schutz wird gewährleistet durch:

- Abstandsregelungen für betriebliche Einrichtungen, d.h. mit zunehmendem Abstand vom Wohngebiet erweitert sich die Zulässigkeit von Betriebsanlagen. Die abstandsbezogenen Festsetzungen sind abgeleitet aus den Abstandsklassen des gemeinsamen Erlasses der Ministers für:
 - Landes- und Stadtentwicklung
 - Arbeit, Gesundheit und Soziales
 - Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr(s. Anlage 7).
- Beschränkungen auf Betriebe und Produktionsanlagen, von denen entsprechend dem Stand der Technik erwartet werden kann, daß sie keine Belastungserhöhungen über die durch den Bebauungsplan gezogenen Grenzen hinaus verursachen oder die durch zusätzliche technische Maßnahmen nachweisen, daß keine Mehrbelastungen auftreten.

Unter diesen Bedingungen ist die Zulässigkeit von Betrieben und Anlagen nicht auf den heutigen Bestand beschränkt, sondern umfaßt in allgemeiner Form auch grundsätzlich Betriebe und Anlagen anderer Branchen.

AUFLAGEN

Die Belastungen gehen auf einen Großbetrieb am Ort zurück, die Firma A. TEVES. Die Untersuchungen des TÜV-Rheinland haben ergeben, daß die Einhaltung der Werte jedoch durch technische Maßnahmen betriebsseitig erreicht werden kann. Die verbindliche Zusage über die Durchführung solcher technischer Maßnahmen, die das Belastungsniveau auf das vertretbare Vorbelastungsmaß reduzieren, sind Grundlage der Planung. Geeignet für die notwendige Belastungsminderung ist die Minderungsstufe, wie sie im TÜV-Gutachten vom 21.01.1986 dargestellt ist (s. Anlage 5, TÜV-Gutachten).

BETRIEBLICHE ENTWICKLUNG

Die Untersuchung der betrieblichen Entwicklungsabsichten der Firma A. Teves durch den TÜV-Rheinland haben ergeben, daß das heutige Emissionsbild des Betriebes dadurch im Bereich Dreiert nicht wesentlich verändert wird und im Bereich Othestraße eine Überschreitung zulässiger Werte nicht zu erwarten ist.

Die Erforderlichkeit der vorgenannten technischen Minderungsmaßnahmen als Grundlage der Planung bleiben davon unberührt.

Zu 2.3 Flächenbedarf

- Um den von den Firmen Dick und A. Teves angemeldeten Flächenbedarf zu realisieren, sieht die Planung die Ausweisung von gewerblichen Flächen in den Bereichen des Festplatzgeländes sowie zwischen Othe-straße und Schützenstraße vor.
- Für die derzeitige Nutzung dieser Bereiche (öffentliche Festveranstaltungen, bzw. Parkplatz für Werksangehörige) ist Ersatz zu schaffen.
Als Ersatz ist eine Fläche südlich der Südringverlängerung vorgesehen, die an den Anschlußpunkt Hirschweg angeschlossen ist und so ausgebaut wird, daß sie sowohl als Parkplatz wie auch als Festplatz zur Verfügung steht.
- Die ausgedehnte innenstadtnahe, private Grün- und Parkanlage zwischen Bundesbahn/ehemaligem Festplatz/Dörspe und Brückenstraße soll durch entsprechende Grünflächenfestsetzung erhalten und gesichert werden.
- Die Herstellung eines städtisch geprägten Platzes im Bereich Bahnhofstraße/Kölner Straße dient zwei Zielen:
 - Reaktivierung des leerstehenden Gebäudekomplexes Krawinkel durch Freilegung und Anschluß an den öffentlichen Bereich.
 - Akzentuierung und Attraktivitätssteigerung des Stadtzentrums.

Zu 2.4 Stadtkern

(s. dazu Ergänzung S. 18 der Begründung gem. Ratsbeschluss v. 17.02.1988)

Als Beitrag zur Verbesserung und Gestaltung des Stadtzentrums wird die Reaktivierung und Umnutzung des leerstehenden Krawinkelkomplexes vorgeschlagen (s. dazu Anlage 3).

Die Erhaltung des Gebäudes ist aus historischer und städtebaulicher Sicht empfehlenswert.

Dimensionierung nach Gebäudetiefe und Geschoßhöhe entspricht heutigen Anforderungen, so daß das Objekt für eine breite Nutzungspalette geeignet ist.

Die offene Konstruktion erlaubt hohe Variabilität in der Flächenaufteilung.

Eine Kombination verschiedener Nutzungen erscheint zweckmäßig:

- Geschäfte des gehobenen, mittel- und langfristigen Bedarfs
- Büros, Praxen, Dienstleistungsunternehmen
- Wohnen

Da die Dienststellen der Stadtverwaltung über das Stadtgebiet verteilt liegen und den Ratsgremien angemessene Räumlichkeiten fehlen, bietet dieser Gebäudekomplex in dieser Lage die Chance, die Verwaltungsdienststellen rationell zusammenzufassen und den Rat entsprechend der Bedeutung der Stadt an zentraler Stelle zu repräsentieren.

6. PLANUNGSBINDUNGEN

6.1 Bauflächen

- Die Bauflächenfestsetzungen für allgemeine Wohngebiete dienen der Sicherung des Bestandes, da die Flächen bereits überwiegend bebaut sind. Die unbebauten Flächen sind in den Festsetzungen dem Bestand angepaßt. Soweit in den Wohngebieten Vorbelastungen durch Gewerbeemissionen gegeben sind, sind diese in der Plandarstellung gekennzeichnet.
- Die Bauflächenfestsetzungen für die Kerngebiete beschränken sich ebenfalls auf die Bestandssicherung, da diese Bereiche bereits vollständig bebaut sind.
- Die Bauflächenfestsetzungen für Gewerbe- und Industriegebiete sind, wie bereits in Kapitel 3 erläutert, so gegliedert, daß unter der Voraussetzung der Durchführung bestimmter Lärminderungsmaßnahmen im Bereich der Fa. A. Teves, der Schutz des Wohngebietes Dreiert unter Berücksichtigung einer Vorbelastung gegeben ist, Bestand und Eigenentwicklung der ansässigen Betriebe gesichert sind und ein flexibler Nutzungsspielraum gewährleistet ist. Als "dienende" Gewerbefläche ist ein Bereich südlich der Südringverlängerung festgesetzt. Hier soll eine Stellplatzanlage eingerichtet werden, die im wesentlichen den Betriebsangehörigen der Fa. Teves sowie für beschränkte Zeiträume zu allgemeinen Festveranstaltungen der Stadt Bergneustadt zur Verfügung stehen soll.
- Die Fläche zwischen Otheistr./Friedhofstr./Weststr. ist entsprechend der Entwicklungsabsicht als Gewerbegebiet mit lagegerechter Nutzungsgliederung festgesetzt. Die hier auftretenden Erschütterungen durch Betriebsanlagen der Fa. A. Teves halten sich nach Durchführung entsprechender technischer Maßnahmen im zulässigen Rahmen (s. Anlagen 5 und 6 zur Begründung).
- Da der Baumarkt an der Othestraße die Größenordnung von 1500 qm Geschäftsfläche deutlich überschreitet, ist zu seiner Bestandssicherung ein Sondergebiet festgesetzt.

6.2 Gemeinbedarfsflächen

Die Festsetzung von Gemeinbedarfsflächen beschränkt sich, da kein Zusatzbedarf vorliegt, auf die Sicherung der vorhandenen Einrichtungen.

Dabei handelt es sich um das Rathaus sowie um die Post an der Kölner Straße.

6.3 Verkehrsflächen

Als wesentliche Maßnahmen, die durch Festsetzung von Verkehrsflächen gesichert werden, sind folgende Vorhaben zu nennen:

- Südringverlängerung mit Anschluß des Wohngebietes Dreiert über den Hirschweg (s. Anlage 2 zur Begründung)
- die "Neue Wiesenstraße" dient der Freistellung der Karlstraße vom Gewerbeverkehr und der Beseitigung des Konfliktes der Werksverkehre der Fa. Dick und dem Straßenverkehr im Zuge Brückenstr./Karlstr./Wiesenstr.
- Einrichtung einer Wendeanlage am östlichen Ende der Wiesenstraße, um gefahrlose Wendemanöver für Lastfahrzeuge zu ermöglichen
- Ausbau und Verlängerung der Mühlenstraße zur Sicherung einer ausreichenden Erschließung des Gewerbegebietes auf dem Gelände des ehemaligen Festplatzes
- Aufweitung der Einmündung Bahnstraße in die B 55 (Kölnerstraße), um die Querungsverkehre aus der Talstraße verkehrsgerecht führen zu können
- Festsetzung der Fläche zwischen B 55 und dem derzeit leerstehenden Betriebsgebäude Krawinkel als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Marktplatz) zur Sicherung des Planungskonzeptes im Neuordnungsbereich Krawinkel (s. Anlage 3 zur Begründung)

Die übrigen Verkehrsflächen sind entsprechend dem heutigen Bestand festgesetzt.

Soweit bei den Neubaumaßnahmen Böschungen entstehen, sind diese aus landschaftspflegerischen Gründen zu bepflanzen.

6.4 Grünflächen/Wasserflächen

- die Bachläufe des Othebaches und der Dörspe sind entsprechend ihrem Verlauf als Wasserflächen festgesetzt. Bei Brückenbaumaßnahmen (wie z.B. Südringverlängerung) sind die notwendigen Durchflußquerschnitte für Hochwasser zu berücksichtigen.
- Die festgesetzten Grünflächen dienen im einzelnen folgenden Zwecken:
 - die Grünfläche westlich des Othebaches an der Bahnstrecke dient dem Wohnbereich und der Aufnahme eines Regenrückhaltebeckens.
 - Die Grünflächenzonen entlang des Bachlaufes der Dörspe westlich der Othestraße sowie zwischen Brückenstraße und Mühlenstraße dienen als wesentliche Teilabschnitte der Radwegeplanung der Einrichtung eines verkehrsunabhängigen Fuß- und Radweges.
 - Die Freifläche zwischen Brückenstraße/Bundesbahn/ehem. Festplatz und Dörspe ist aufgrund ihrer Größe, Lage und Bepflanzung von Bedeutung für Naturhaushalt und Stadtklima. Aus diesen Gründen wird sie als Grünfläche gesichert.

- Die Grünflächen in den Einmündungsbereichen Hirschweg/Südringverlängerung/B 55 dienen neben gestalterisch-landschaftspflegerischen Gesichtspunkten im wesentlichen dem Schutz vor Verkehrslärm.
- Die Grünfläche zwischen "Neuer Wiesenstraße" und Karlstraße dient der Abschirmung des Wohngebietes.
- Die öffentliche Grünfläche an der Bahnlinie östlich der Mühlenstraße sichert den Fußweg zwischen dem Wohngebiet Wiesenstraße über den Bahnübergang zur Mühlenstraße.
- Die Freifläche zwischen Brückenstraße/Bundesbahn/ehem. Festplatz und Dörspe ist aufgrund ihrer Größe, Lage und Bepflanzung von Bedeutung für Naturhaushalt und Stadtklima. Aus diesen Gründen wird sie als Grünfläche festgesetzt, in die unter Sicherung der Bepflanzung eine Sporteinrichtung integriert ist.

6.5 Land- und Forstwirtschaft

Die vorhandenen Flächen für Land- und Forstwirtschaft werden in ihrem wesentlichen Bestand gesichert. Soweit Flächen für Straßenbau und Gewerbenutzung in Anspruch genommen werden, wird durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen und Pflanzgebote ein Ausgleich geschaffen.

6.6 Versorgung

Die Umspannstation des Rhein.-Westf. Elektrizitätswerkes an der Freien Ladstraße ist bestandsmäßig gesichert.

6.7 Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen

Im Plan sind folgende, nicht nach dem Bundesbaugesetz, sondern nach anderen Gesetzen getroffene Regelungen übernommen und bei der Durchführung des Bebauungsplanes zu beachten:

- Sämtliche Flächen, die im Eigentum der Deutschen Bundesbahn stehen, sind nach Eisenbahngesetzgebung planfestgestellt und als solche in dem Bebauungsplan übernommen. Dazu gehören auch die Flächen, die nicht oder nicht unmittelbar dem Bahnbetrieb dienen. Die vorhandenen bzw. geplanten plangleichen Bahnübergänge Otheistr., Südringverlängerung und Wiesenstr. sind im Plan gekennzeichnet.
- Die Hochspannungsleitung des Rhein.-Westf. Elektrizitätswerkes ist entsprechend den Vorgaben aus der Planfeststellung mit den Schutzabständen von 44 m bzw. 34 m übernommen.
- Die Grenzen des Landschaftsschutzgebietes sind, wie im geltenden Flächennutzungsplan dargestellt, übernommen.
- Die Gebäude, die in das förmliche Verfahren zur Unterschutzstellung nach Denkmalschutzgesetz aufgenommen sind, sind in dem Plan als denkmalgeschützt aufgenommen.
- Die Lage des geplanten Regenrückhaltebeckens ist in der Grünfläche westlich des Othebaches gekennzeichnet.

- Die Wohngebiete, für die von einer Vorbelastung durch Gewerbemissionen auszugehen ist, sind im Plan gekennzeichnet.
- Soweit Gebäude zur Durchführung der Planungsmaßnahmen niedergelegt werden müssen, sind diese im Plan gekennzeichnet (s. dazu auch Kapitel 5, Auswirkungen der Planung).

6.8 Sonstige Planungsbindungen

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

- Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zwischen Friedhofstr. und Grünfläche westlich des Othebaches dient der Sicherung von Leitungen und der Zuwegung zur Grünfläche.
- Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht östlich der Post zwischen B 55 und Dörspe dient dem Anschluß des geplanten Rad- und Fußweges entlang der Dörspe an das innerstädtische Verkehrsnetz.
- Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zwischen Brückenstraße und Mühlenstraße auf der Nordseite der Bundesbahnstrecke sichert die werksinterne Verbindung zwischen den Anlagen der Fa. Dick auf der Südseite der Bahntrasse und den geplanten Betriebserweiterungen im Bereich des ehemaligen Festplatzes.
- Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht im Bereich der ehemaligen Alaska-Werke südlich der Wiesenstraße dient der Verbesserung und Sicherung der Erschließung für die dort ansässigen Betriebe.
- Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht im südlichen Dreiert sichert die Erschließung des dortigen Anliegers.

Bebauung und Gestaltung

- Um eine harmonische, gestalterisch ausgewogene Bebauung, insbesondere in den Hangbereichen, zu sichern, sind für die Höhenlage, Höhenentwicklung und die Dachform der Baukörper Festsetzungen getroffen worden (s. Planzeichnung und Textteil).
- Ebenfalls zur Sicherung eines befriedigenden Erscheinungsbildes sowie aus hygienischen Gründen sind Regelungen über Ausbildung und Anordnung von Einfriedungen und Abfallbehältern getroffen (s. Textteil zum Plan).

Garagen

- Garagen müssen 5,0 m hinter der Straßenbegrenzungslinie zurückliegen, um eine ausreichende Aufstellfläche vor der Garage zu sichern.

Sichtflächen

- Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind die festgesetzten Sichtflächen von Sichtbehinderungen freizuhalten.

7. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

7.1 Niederlegung von Bebauung

Südringverlängerung

Für die Realisierung der Planung wird die Niederlegung einiger Wohn- und Gewerbegebäude erforderlich.

Zur Regelung dieser Fälle ist im Einzelnen an folgende Verfahren gedacht:

- Dem Eigentümer und Bewohnern des Anwesens zum Dreiert Nr. 18 wird ein Ersatz in unmittelbarer Nachbarschaft auf stadteigenen Grundstücken angeboten, so daß der Verbleib in der angestammten Wohnumgebung und Nachbarschaft gesichert ist.
- Das Anwesen zum Dreiert Nr. 14 befindet sich im städtischen Eigentum. Dort ist eine städtische Sozialeinrichtung (Frauenhaus) mit Befristung bis zum Bau der Südringverlängerung untergebracht. Da die Stadt in Verhandlungen mit der Kreisverwaltung steht über die künftige Trägerschaft der Einrichtung, wird die Stadt in Abstimmung mit der Kreisverwaltung bei der Ersatzbeschaffung behilflich sein.
- Das auf dem Flurstück Nr. 2341/765 aufstehende Nebengebäude wird im Einvernehmen mit dem Eigentümer niedergelegt.
- Das gewerbliche Gebäude an der Brückenstraße auf Flurstück 2058/86 wird im Rahmen betrieblicher Planungen beseitigt.

Neue Wiesenstraße

Hier ist für die Regelung der Folgen an folgendes Verfahren gedacht:

- Mit dem Eigentümer des Anwesens an der Karlstraße, Flurstück 3276 sollen Verhandlungen geführt werden über Art und Form einer gewünschten Regelung. Die Stadt wird bei der Ersatzbeschaffung behilflich sein.
- Das Anwesen Wiesenstraße Nr. 14, Flurstück Nr. 3577 befindet sich im Eigentum der Stadt. Die Stadt hat einem Verein ein befristetes Nutzungsrecht eingeräumt und wird bei der Ersatzbeschaffung behilflich sein.

Neuordnungsbereich Krawinkel

Zur Realisierung des Planungskonzeptes ist die Niederlegung der Anwesen Kölnerstraße 250-54 einschließlich erforderlich. Im Rahmen der Gesamtrealisierung bieten sich für Anwohner, Geschäftsinhaber und Eigentümer Beteiligungs- und Umsetzungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe an.

7.2 Lärmemission Südringverlängerung

Die im Lärmgutachten des TÜV-Rheinland vom 21.01.86 (s. Anlage 5) ermittelten Belastungen beruhen auf Verkehrsmengenangaben aus der Verkehrsuntersuchung (s. Anlage 1, Teil 1) und straßenbautechnischen Angaben zur Trassierung der Südringverlängerung und der Stellplatzanlage im damaligen Vorentwurfsstadium.

Das Gutachten kam zu zwei wesentlichen Ergebnissen:

- bei der angegebenen Höhenlage der Straße ist für den aktiven Lärmschutz des Wohngebietes eine Abschirmeinrichtung von ca. 5,0 m Höhe erforderlich, die bei der Einschnittlage der Straße von nur 1,0 m im Mittel gestalterisch kaum zu bewältigen ist.
- Die Stellplatzanlage führt nach Lage und Ausbildung zu Belastungen im Wohngebiet.

Der zwischenzeitlich vorliegende Ausbauentwurf für die Südringverlängerung (s. Anlage 2, Feststellungsentwurf 1:500) geht im Bereich der Flurstücke 2300/764 und 3281 von einer Einschnittlage von ca. 3,0 m unter Geländeoberkante aus. Diese Einschnittlage wurde gewählt, um die Steigung unter 5% zu halten und damit die Lärmentwicklung insbesondere der Lastfahrzeuge zu reduzieren sowie aus Gründen der optischen Abschirmung und landschaftsgerechten Integration der Trasse. Damit ergibt sich die Möglichkeit, den geforderten Schutz in Höhe von 5,0 m zwischen den Einmündungen Hirschweg und zum Dreiert zu realisieren, in dem durch Geländemodellierung und Wandabschirmung mit ca. 2,0 m über Geländeoberkante die geforderte Höhe von 5,0 m unter gestalterisch vertretbaren Gesichtspunkten zu erreichen ist.

Für das Eckgrundstück Karlstraße, Flurstück 2330/76, ist eine Schutzwand von ca. 2,0 m Höhe vorgesehen. Inwieweit verkehrsbedingte Pegelüberschreitungen verbleiben, ist ggfls. durch Messung und erforderlichen Falls durch passive Maßnahmen auszugleichen.

Im Einmündungsbereich der Südringverlängerung mit der B 55 ist zum Schutz der östlich liegenden Bauflächen eine Anlage für aktiven Lärmschutz auf der öffentlichen Grünfläche vorgesehen. Die Bemessung soll auf der Grundlage von Messungen nach Inbetriebnahme der Südringverlängerung durchgeführt werden. Dabei wird voraussichtlich eine Vorbelastung aus dem Verkehr der Brückenstraße und B 55 zu berücksichtigen sein, der durch Messung der gegenwärtigen Situation zu belegen ist.

Lärmemission Stellplatzanlage Vor'm Silberg

Die Stellplatzanlage ist im Rahmen des Feststellungsentwurfs Südringverlängerung (s. Anlage 2) nach Lage, Erschließung und Ausgestaltung erheblich verändert worden.

- Die Gesamtanlage ist, bezogen auf die Zufahrt, ca. 40,0 m weiter vom Wohngebiet abgerückt worden.
- Die Anfahrtsrampe für die obere Platzebene ist nach innen verlegt.
- Die Höhenlage der oberen Ebene liegt teilweise 15 m über Gelände.
- Zur optischen und lärmtechnischen Abschirmung der Stellplatzflächen ist eine Überhöhung der Böschungseinfassungen über der jeweiligen Stellplatzebene vorgesehen.

Aufgrund dieser Maßnahmen ist von der oberen Stellplatzebene keine wesentliche Störung mehr zu erwarten.

Für die untere Ebene können, durch die Lage der Zufahrt bedingt, Auswirkungen auf kleinere Teilbereiche des Wohngebietes im Bereich Hirschweg nicht ausgeschlossen werden.

Inwieweit sich tatsächlich Belastungen und eventuelle Anspruchsberechtigungen ergeben, soll durch Messungen nach Inbetriebnahme der Anlage im Einzelfall geprüft werden.

8. ERGEBNISSE DER BÜRGERANHÖRUNG

Dem Bebauungsplanverfahren 9 N "Dreiort" gilt die besondere Aufmerksamkeit der Bergneustädter Bürger.

Dies liegt zum einen an der umfassenden Problematik der Verkehrsmißstände und der gestörten Gemengelage von Wohnen und Arbeiten, die naturgemäß ein breites Interesse findet und zum anderen ist die kritische Haltung der von Grundstückseingriffen für Straßenbaumaßnahmen Betroffenen erkennbar geworden.

In Kenntnis der umfassenden Problematik des Planes hat die Stadt Bergneustadt deshalb detaillierte Voruntersuchungen erstellen lassen, die die Verkehrsbelastungen quantifizieren, die verschiedensten, auch von Bürgern in die Diskussion eingebrachten Innenstadt-Verkehrslösungen vergleichend gegenüberstellen und die Grundlagen des Abwägevorganges bilden (s. ergänzend auch Anlage 1 zur Begründung: Verkehrsuntersuchung Bergneustadt Teil 1 - 3).

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung vom 27.1.86 wurden die Ergebnisse der Voruntersuchungen ausführlich dargestellt, die Grundzüge der Planung erläutert und die Plankonzeption begründet. Die Anregungen und Bedenken wurden soweit wie möglich in den Bebauungsplan aufgenommen.

9. KOSTEN DER ERSCHLIESSUNG, FINANZIERUNG

Die Kosten für die Durchführung der im Plangebiet erforderlichen Erschließungs- und sonstigen Maßnahmen sind wie folgt überschlägig ermittelt worden:

Maßnahme	Voraussichtliche Kosten
Südringverlängerung	ca.
Neue Wiesenstraße	ca.
Stellplatzanlage	
Vor'm Silberg	ca.
Grünflächen	ca.
Zusammen	ca.

Die Straßenbaumaßnahme Südringverlängerung wird aus Straßenbauförderungsmitteln des Bundes und Landes und einem städtischen Eigenanteil finanziert. Auf die Anlieger entfallen somit keine Erschließungsbeiträge. Für die Maßnahmen Neue Wiesenstraße und die Stellplatzanlage wird sich die Stadt um Landeszuschüsse bemühen.

10. BODENORDNUNG

Besondere bodenordnende Maßnahmen nach BBauG sind nicht vorgesehen. Die Besitzverhältnisse sind so, daß Ordnungsmaßnahmen im Wege des Tausches und als Grenzkorrekturen regelbar erscheinen. Der Erwerb der im Bebauungsplan festgesetzten Verkehrs- und Grünflächen erfolgt freihändig bzw. beim Scheitern von Verhandlungen im Wege der Enteignung nach Maßgabe der Vorschriften des V. Teils des Bundesbaugesetzes.

Aufgestellt

Bergneustadt, den 20.05.1988

Der Stadtdirektor

Hiden

gehört zur *Kofügung*
vom 30. Mai 1989
Az. 35.2.12-5901-28.89
Der Regierungspräsident
im Auftrag
Küpper

KOSTENANGABEN ZU PKT. 9 DER BEGRÜNDUNG

HINWEISE

- Diese Angaben enthalten alle Kosten, die zur vollständigen Herstellung der Anlagen erforderlich sind, jedoch ohne Grunderwerbskosten.
- In einem Gespräch bei Herrn STD Weidmann hat Herr Schott erklärt, er wolle Kostenberechnungen anstellen. Hier ist ggf. eine hausinterne Abstimmung sinnvoll

	DM	DM
- <u>Südringverlängerung</u>	5.000.000,--	5.733.000,--
- <u>Festplatz</u>	1.400.000,--	1.400.000,--
- <u>Anschluß Wiesenstraße</u>	600.000,--	817.000,--
- <u>Bahnübergang</u>	200.000,--	350.000,--
- <u>Öffentliche Grünflächen</u>	250.000,--	500.000,--
- <u>Radweg Dörspe</u>	100.000,--	200.000,--
- <u>Schallschutzmaßnahmen (Böschungen, Wände)</u>		200.000,--
Summe	7.550.000,--	9.200.000,--
=====	=====	=====

Ergänzung zu 2.4 Stadtkern, s. 9 der Begründung gem. Ratsbeschluss vom 17.02.1988 :

Neben der Umgestaltung des Bereiches Krawinkel ist die Verbesserung der Situation am Marktplatz eine wichtige Erneuerungsaufgabe, da der heutige Zustand weder gestalterisch noch funktional befriedigt. Aufgrund der verkehrlich und baulich komplexen Situation bedarf es einer sorgfältigen ,weitergehenden Planung.