

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Bönen Nr. 24 A

"Ortsmitte Bönen"

1.0 Planungsanlaß und Geschichte

Konkreter Anlaß zu grundsätzlichen Überlegungen zur zukünftigen Entwicklung der Ortsmitte war die stufenweise Stilllegung der Schachtanlage Königsborn III/IV von etwa 1980 bis 1984, um die herum Bönen gewachsen war und die gleichzeitig eine starke Trennung der einzelnen Ortsteile bewirkte. Eine sinnvolle und den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Gemeinde angepaßte Nutzung der durch die Entfernung der Zechenanlagen ab 1985 gewonnenen Freiflächen im Ortszentrum war das Anliegen aller bisherigen Planungsüberlegungen. Hierbei ist es im Laufe der Zeit zu starken Veränderungen der Planungsziele gekommen. Sie dokumentieren den jeweiligen Erkenntnisstand über das, was mit einem realistischen Investitionspotential an dieser Stelle geleistet werden kann und was dort für die langfristige Ortsentwicklung wünschenswert ist.

Im August 1987 wurde die Werkgemeinschaft Prof. Gerber und Partner beauftragt, gutachterlich zu den bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Planungen im Zusammenhang mit der neuen "Gemeindlichen Mitte" von Bönen Stellung zu nehmen und sowohl im städtebaulichen Bereich als auch hinsichtlich der einzelnen Objektplanungen Vorschläge zu deren möglicher Verbesserung zu machen. Anlaß einer solchen kritischen Würdigung der bisherigen Planungsergebnisse waren:

- Bedenken von Trägern öffentlicher Belange (insbesondere des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr in Düsseldorf) hinsichtlich des Umfangs der geplanten Baumaßnahmen.
- Gestalterische Mängel bei einzelnen Objektplanungen.
- Diskrepanzen zwischen den städtebaulichen Zielvorstellungen und den tatsächlichen Bauabsichten der Investoren.
- Weiterentwickelte Vorstellungen zur kurz- bzw. mittelfristigen Verkehrsorganisation.

Die intensive Beschäftigung mit der städtebaulichen Situation in der Ortsmitte von Bönen und den konkreten Wünschen der potentiellen Bauherren haben als Ergebnis des Gutachtens zu einem grundsätzlich anderen städtebaulichen Konzept geführt, das auch die einzelnen Objektplanungen entsprechend modifiziert. Diese Ergebnisse sind in der Folge in mehreren Arbeitssitzungen mit der Gemeinde Bönen, dem Kreis Unna, dem Regierungspräsident Arnsberg und dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr in Düsseldorf sowie mit den beteiligten Bauherren und Architekten diskutiert und abgestimmt worden, so daß nunmehr Übereinstimmung darüber herrscht, daß die Ergebnisse des Gutachtens Grundlage bilden sollen für

die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen dieses Bebauungsplanes.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes basieren auf diesem Gutachten und erfüllen somit die in dem Erläuterungsbericht zur 2. Änderung des Flächennutzungsplanes aufgeführten Planungs- und Entwicklungsziele. Der Bebauungsplan wurde aus dieser Änderung entwickelt, bzw. er entspricht den zukünftigen Darstellungen.

Die vorgenannte Änderung wird gemäß § 8 Abs. 3 Baugesetzbuch im Parallelverfahren durchgeführt.

Nach erfolgter Abstimmung des eingangs genannten Gutachtens mit allen Planungsbeteiligten sollen nunmehr die rechtlichen Voraussetzungen für eine baldige Genehmigung der Einzelvorhaben geschaffen werden.

2.0 Planungsumfang und abwägungsrelevante Belange

2.1 Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Mittelpunkt des Siedlungsschwerpunktes Bönen unmittelbar westlich des Bahnhofes Bönen.

Eingegrenzt wird es im Osten durch die Bahnlinie Unna - Hamm und im Süden durch die südliche Straßenbegrenzungslinie der Neubustrasse der Bahnhofstraße. Im Südwesten und im Westen werden die bebauten Grundstücke, die von der Oststraße erschlossen werden (Oststraße 2 - 4 und 10 - 14) sowie die Eckgrundstücke Bahnhofstraße 66 - 72 von dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes erfaßt. Im Norden verläuft die Grenze im wesentlichen entlang der nördlichen Straßenbegrenzungslinie der Bahnhofstraße. Eine Ausnahme hiervon ist die Fläche nördlich der Bahnhofstraße und südlich der Körnerstraße. Diese Fläche muß aus städtebaulichen Gründen erneut mit überplant werden.

Für die genaue Begrenzung des Bebauungsplangebietes ist die Grenz-eintragung im Bebauungsplan verbindlich.

2.2 Planungsinhalt

Der vorliegende Entwurf des Bebauungsplanes "Ortsmitte Bönen" wird den politischen und städtebaulichen Forderungen zur Bereitstellung von Flächen zur Schaffung eines neuen gemeindlichen Zentrums gerecht.

Das im Rahmen des eingangs genannten Gutachtens entwickelte Gesamtkonzept, das bereits in der 2. Änderung des Flächennutzungsplanes dargestellt wurde, hat den wesentlichen Grundgedanken, für die Gemeinde Bönen eine grüne, stark freiräumlich geprägte Mitte zu schaffen.

Durch die Konzentration der Baumassen im Anschluß an die bereits vorhandene Bebauung an der Bahnhofstraße (MK-Gebiet) kann der überwiegende Teil im engeren Planungsbereich zwischen Bahnhofstraße und geplanter "kleiner Umgehung", im Plan als Bahnhofstraße (neu) bezeichnet, als Freifläche (öffentliche Grünfläche "Parkanlage") festge-

setzt werden. Dies ermöglicht es, zusammen mit einer von Norden nach Süden, und damit in die Tiefe des Grundstückes entwickelten Bebauung, den Landschaftsraum bis an die Bahnhofstraße heranzuführen. Dieses Herzstück des neuen Zentrums, die "grüne Mitte", ist Fortsetzung des großen Landschaftsraumes im Süden. Vorhandene bzw. sich entwickelnde naturräumliche Elemente sollen hier zu einem zwanglos gestalteten Landschaftspark gefügt werden. In die leicht zu modellierende Rasenfläche wird der vorhandene Baumbestand entlang der Bahnhofstraße, soweit er zu erhalten ist, als Grundgerüst des Parkes einbezogen und durch weitere Baumgruppen ergänzt. Innerhalb dieser Parkanlage, die ausschließlich mit heimischen Gehölzen gestaltet wird, ist die Anlage eines Kleinkinderspielfeldes bis zu einer Größe von max. 150 qm sowie die Aufstellung einzelner freistehender Kinderspielgeräte (z.B. Klettergerüst, Schaukel o.ä.) für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren vorgesehen. Darüber hinaus werden der Erschließung und Gestaltung dieser Fläche dienende Gehwege angelegt. Einzelheiten der Gestaltung dieser Fläche werden vor dem Ausbau durch eine entsprechende Detailplanung geregelt.

Die so angelegte und landschaftsgärtnerisch gestaltete Parkanlage findet den Übergang zur vorhandenen Baustruktur durch einen Platz, der als Aufweitung der Bahnhofstraße an seinen übrigen Seiten baulich gefaßt ist. Dieser sich öffnende Stadtraum sucht seine Vorbilder weniger in den abgeschlossenen Plätzen historischer Stadtkerne, sondern in den eher offenen, wenig statischen Strukturen der Region. Durch die Art seiner Fassung kann er jedoch der Rahmen werden für die geplanten Aktivitäten. Die zentral gelegene Fläche soll als Kommunikationsbereich für die Bürger gestaltet werden.

Die Bahnhofstraße wird in ihrem jetzigen Verlauf beibehalten, jedoch durch Veränderungen am System des Durchgangs- und des innerörtlichen Verkehrs entlastet. Es ist geplant, keine reine Fußgängerzone zu schaffen, sondern zeitlich begrenzt auch Liefer- und Anliegerverkehr zuzulassen. Den Anliegern können jeweils vor den Geschäften Flächen für ihre Aktivitäten zur Verfügung gestellt werden.

Insgesamt ist die Planung darauf ausgerichtet, durch Sanierung, Baulückenschließung und Beseitigung der Provisorien der Bahnhofstraße mehr Attraktivität als Einkaufszone zu verleihen.

Zur Ortsmitte hin erweitert sich die Straße zu dem bereits beschriebenen offenen Platzraum, der noch im erforderlichen Umfang befestigt ist, bevor er in die Parkanlage übergeht.

Um einen eher willkürlichen und zufälligen Übergang der Bahnhofstraße in die Fußgängerzone an deren westlichen Beginn zu vermeiden, wird die Bahnhofstraße jenseits der Einmündung zur Umgehung nach Norden verschwenkt, bevor sie in die Friedhofstraße abknickt. Dadurch ergibt sich eine parallele Führung des Fußgängerbereiches auf der alten Trasse und des Fahrverkehrs auf der neuen, die eine sehr selbstverständliche Entflechtung bewirkt.

Solange die eigentliche Ortsumgehung nicht besteht, wird der Verkehr über eine "kleine Umgehung" Bahnhofstraße (neu) südlich durch das Planungsgebiet geführt. Sie erschließt die Lieferzonen und Parkplätze und bietet entlang der Bahntrasse genügend Staulänge bei geschlossener Schranke ohne Belastung der Anlieger.

Die Beseitigung des hier vorhandenen schienengleichen Bahnüberganges im unmittelbaren Ortsmittelpunkt bleibt vorrangiges Ziel der Gemeinde.

Die an der Realisierung der Zentrumsplanung interessierten Investoren sind seit längerer Zeit bekannt. Das Bemühen der Gemeinde im Sinne der Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzsicherung in diesem Raum durch kurzfristig ermöglichte Investitionen mußte unter Abwägung aller Belange im Vordergrund stehen. Über den vorliegenden Entwurf ist jedoch gewährleistet, daß die Aufhebung bzw. Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges im Rahmen eines Änderungsverfahrens nach Abschluß der vorbereitenden Flächennutzungsplanung möglich ist, ohne daß sich an den städtebaulichen Grundsätzen und Ansprüchen dieser Planung etwas ändern muß.

In der gewählten Anordnung orientieren sich die Anlieferseiten der gewerblichen Flächen ausschließlich zur Bahnseite. Hier sind auch die Parkplätze zentral für alle Bereiche angeordnet, die dadurch Distanz zur Lärmemission bringen. Neben dem mit heimischen Gehölzen zu bepflanzenden Lärmschutzwand / Wand und der vorgesehenen Übergrünung der Einstellplätze wird damit die größtmögliche Abschirmung der Aufenthaltsbereiche angestrebt.

Die Parkplätze sind durch einen passagenähnlichen Durchgang mit dem Platz bzw. der Bahnhofstraße verbunden. Ihre Anzahl konnte um ca. 100 Plätze reduziert werden, da publikumsintensive Veranstaltungen in dem Bürgerhaus in der Regel nach Ladenschluß stattfinden und daher eine Mehrfachnutzung möglich ist. Durch die zentrale Anordnung aller Parkplätze ist jederzeit eine bedarfsgerechte Aufteilung in Kurz- und Dauerparker möglich. Insgesamt können ca. 400 Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Die Planung trägt hier der Tatsache Rechnung, daß die Betreiber der Geschäfte an der Bahnhofstraße langfristig nicht mehr in der Lage sein werden, die erforderlichen Stellplätze oder Garagen im Zusammenhang mit der Errichtung oder Änderung der baulichen Anlagen auf eigenem Grundstück nachzuweisen.

Hier wird die Gemeinde Möglichkeiten zur Ablösung anbieten.

Diese Aussage betrifft auch die geplanten Objekte innerhalb des MK-Gebietes.

Der fundamentale Nutzungskonflikt der zur Verfügung stehenden Fläche ist der zwischen notwendigem Parkraum, also befestigten Flächen und Grünflächen. Auf die Wichtigkeit von Parkraum in diesem zentralen Bereich muß hier nicht näher eingegangen werden.

Die relativ große Fläche mit ihren objektiv negativen Auswirkungen soll durch großzügige Bepflanzungen erträglich für Menschen und Umgebung gestaltet werden.

In Anbetracht der besonderen städtebaulichen Bedeutung dieses Zentrumsbereiches für die Gemeinde Bönen wird die Gemeinde rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten und ergänzend zu diesem Bebauungsplan einen Grünordnungs- und Freiflächengestaltungsplan erarbeiten, der mit planungsrechtlichen Qualitäten durch eine Satzung nach § 81 BauONW ausgestattet wird. Unter Berücksichtigung der eingangs genannten Planungsziele ist für die vorgenannte Fläche ein "parken unter Bäumen" angestrebt.

Für das Bürgerhaus (Fläche für den Gemeinbedarf) sind mehrere Standortvarianten untersucht worden. Die Entscheidung für den Standort in dem südwestlichen Grundstücksbereich berücksichtigt vor allem die in relativer Solitärstellung vorhandenen mehrgeschossigen Baustrukturen unmittelbar südlich und westlich der Bahnhofstraße (neu). Darüber hinaus wird durch die Lage des Bürgerhauses praktisch im Freiraum eine durchaus positive städtebauliche Dominante erzielt.

Die neuen Nutz- und Wohnflächen orientieren sich am tatsächlichen Bedarf. Dies hat nochmals zu einer ungefähren Halbierung des Angebotes an Wohnungen und kleineren Läden ohne konkreten Bauherrn und Nutzer geführt. Damit ist eine vollständige Realisierung aller Bauvorhaben in absehbarer Zeit sichergestellt. Die exakte Anzahl und Größe der Wohnungen und Läden kann von den beteiligten Investoren und Architekten innerhalb des festgesetzten Rahmens gefunden werden.

Die durch Baulinien und Baugrenzen festgesetzten Einzelgebäude im Bereich des Platzes sowie im Einmündungsbereich der Bahnhofstraße (neu) in die vorhandene Trasse (Bahnhofstr. 68) konnte einvernehmlich mit allen Beteiligten vor dem Hintergrund der besonderen städtebaulichen Situation und des Stadtbild prägenden Charakters dieser Gebäude abgestimmt werden. Das vorhandene Gebäude Bahnhofstraße 72 erhielt aufgrund der gewählten Trassenführung eine Abbruchkennzeichnung.

Zur Begrenzung des Platzes war es erforderlich, diesen über die Festsetzung von zusätzlichen Baugebieten bzw. überbaubaren Flächen raumbegrenzend zu gestalten.

Entsprechend der Zielplanung geschah dies z.T. durch die Festsetzung eines Kerngebietes. Innerhalb dieser Flächen soll zum einen das bestehende Kaufhaus erweitert und zum anderen ein Supermarkt neu angesiedelt werden.

Das bestehende Kaufhaus kann aufgrund der Festsetzungen mit einem eingeschossigen Flachbau um ca. 1.300 qm Verkaufsfläche erweitert werden. Entlang der Bahnhofstraße wird die bestehende Straßenrandbebauung mit einem dreigeschossigen Baukörper fortgesetzt, der sich in Trauf- und Firsthöhe an den Nachbarn anlehnt. In den Obergeschossen können im Einvernehmen mit dem Investor Personal-, Lager-, Büro- und Technikräume untergebracht werden.

Die Verkaufsfläche des Supermarktes und der zum Platz hin gelegenen zusätzlichen kleineren Läden sind in einem großen eingeschossigen Baukörper (ca. 2.000 qm VK) untergebracht. An dessen nördlichen und

westlichen Rand wird er von einer zwei- bis dreigeschossigen Randbebauung mit Wohnungen begrenzt.

In Anlehnung an § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO sind in diesem Gebiet sonstige Wohnungen über dem Erdgeschoß allgemein zulässig. Aufgrund der bekannten Investoren und der abgestimmten Planungsziele ist, trotz dieser allgemeinen Zulässigkeit, sichergestellt, daß die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebietes, wie sie in § 7 Abs. 1 BauNVO zum Ausdruck kommt, gewahrt bleibt. Die Gemeinde geht davon aus, daß die vorgenannte Regelung wesentlich zur Belebung des Zentrumsbereiches beiträgt.

Dieser Bebauungsplan hebt in seinem Geltungsbereich die Festsetzungen für die Flächen auf, die bereits durch den Bebauungsplan Bönen Nr. 20,1. Änderung, rechtsverbindlich überplant sind.

Es handelt sich hierbei im wesentlichen um die Fläche Ecke Friedhofstraße/Körnerstraße/Bahnhofstraße sowie um die Flächen unmittelbar südlich der Bahnhofstraße zwischen der bestehenden Oststraße und den Gleisanlagen.

Auf der eingangs genannten Fläche markiert ein winkelförmiger Baukörper das Ende des geschlossenen Teiles der Bahnhofstraße.

Der vorhandenen Bausubstanz südlich der Bahnhofstraße zwischen dem vorhandenen Kaufhaus und dem Gleiskörper wurde durch die Festsetzung eines MI-Gebietes Rechnung getragen. In Anlehnung an § 17 Abs. 9 BauNVO wird eine Grundflächenzahl von 0,6 festgesetzt. Die dadurch eingetretene Überschreitung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung ist dadurch begründet, daß Gebäude bei Inkrafttreten der BauNVO bereits vorhanden waren und städtebauliche Gründe für die Erhaltung der Gebäude diese Überschreitung rechtfertigen. Darüber hinaus werden Möglichkeiten eröffnet, den hier z.Zt. bestimmenden Hinterhofcharakter der Bebauung entlang der Bahnhofstraße durch die jetzt zweiseitige Orientierung langfristig zu verdrängen. Diese Ausweisungen entsprechen im übrigen der bisherigen planungsrechtlichen Festsetzung sowie dem vorhandenen Gebietscharakter. Bauweise, Geschossigkeit und Dichtewerte werden in dem bebauten Gebiet planungsrechtlich bestätigt.

In dem Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes sollen in Anlehnung an § 1 Abs. 9 i.V. mit § 1 Abs. 5 BauNVO Spielhallen u.ä. Unternehmen im Sinne von § 33 i der Gewerbeordnung in der z.Zt. geltenden Fassung (GewO) nicht zulässig sein. Die besondere städtebauliche Begründung liegt in der Strukturgefährdung, die durch die zunehmende Expansion dieser Betriebe in Bönen gegeben ist. Hervorzuheben ist, daß die gegenwärtige Siedlungsstruktur der Gemeinde Bönen das Ergebnis eines industriell induzierten Flächenwachstums von Bergarbeitersiedlungen ist, und daß die Gemeinde unter einer gewissen "Hypothek der Vergangenheit" steht, die es nunmehr durch eine koordinierte und den Grundsätzen der wirtschaftlichen Tragfähigkeit entsprechende Infrastruktur- und Standortplanung abzutragen gilt. Dabei kommt dieser Planung eines gemeindlichen Zentrums besondere Bedeutung zu. Die gegenwärtig gestreute lineare Entwicklung entlang der ost-westlich verlaufenden Bahnhofstraße in einer Länge von über 2.000 m ist unzweckmäßig und wenig zukunftsorientiert. In dem Planbereich sollen mit erheblichem

Aufwand von öffentlichen Investitionen die vorhandenen Struktur-mängel im Hinblick auf den Einzelhandel und übrige Dienstleistungsbetriebe beseitigt werden. Die erreichbaren positiven Entwicklungsansätze würden durch eine ungesteuerte Ausbreitung derartiger Einrichtungen empfindlich gestört.

Die finanzielle Stärke dieses Gewerbezweiges erlaubt es, daß sich immer mehr Spielhallen in den besten Geschäftslagen ansiedeln. Die Betriebe verändern dadurch die vorhandene Struktur der Einzelhandelsbetriebe, verdrängen andere Läden, die wichtige Beiträge zur erwünschten Vielfalt liefern, wirken sich auf den "guten" Ruf der Umgebung aus, verändern die Besucherstruktur, beeinträchtigen insgesamt die Attraktivität des geplanten Zentrums. Spielhallen stellen durch ihre Abgeschildertheit tote Fassadenzonen dar und beeinträchtigen dadurch das Straßenbild. Darüber hinaus ist durch die Spielhallen mit einer erheblichen Lärmbelästigung der Funktion Wohnen, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, zu rechnen.

Städtebauliche Zielvorstellung ist es, derartige Einrichtungen in einem weniger sensiblen Nutzungsgefüge anzusiedeln, d.h., in Bereichen, die auf derartige Störungen weniger empfindlich reagieren,

2.3 Immissionsschutz

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes festgesetzten Baugebiete sind als "vorbelastete Gebiete" gekennzeichnet.

Unter Abwägung aller planungsrelevanten Kriterien ist die Überschreitung der Planungsrichtpegel durch den Verkehrslärm in den betroffenen Gebieten bis zur Realisierung der L 667 n (3. Änderung FNP) unvermeidbar.

Erforderlich werden daher Festsetzungen im Sinne von § 9 (1) 24 BauGB, basierend auf dem Lärmschutzgutachten des Institutes für Umweltmeßtechnik vom 07.03.1988.

Da aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wall/Wand) im Hinblick auf den Straßen-/ Schienenverkehrslärm aus städtebaulichen Gründen ausscheiden (Straße) bzw. nicht ausreichend dimensioniert werden können, werden passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt.

Die Lärmimmissionen von dem geplanten Parkplatz sowie von den vorhandenen Gewerbebetrieben außerhalb des Plangebietes im Bereich der Poststraße östlich der Bahnlinie führen an keinem der vorhandenen bzw. geplanten Wohngebäuden zu Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005 Schallschutz im Städtebau, Teil 1, Mai 1987.

Eine Überschreitung der Orientierungswerte "TAG" und "NACHT" tritt auf als Folge von Straßen- und Schienenverkehr.

Lärmimmissionen von der Bahnhofstraße (neu) dominieren an den Immissionsorten Bahnhofstraße 66 - 70 sowie an den Gebäuden, die bisher von der Oststraße erschlossen werden und verursachen Pegelüberschrei-

tungen von 1,4 bis 6,0 dB(A) im Zeitraum "TAG" und 4,1 bis 8,7 dB(A) im Zeitraum "NACHT". Bezüglich der betroffenen Gebäude sind Mindestanforderungen an den baulichen Schallschutz zu stellen.

Der Schienenlärm übersteigt den Orientierungswert "TAG" nennenswert nur an dem Gebäude Bahnhofstr. 104. Die Überschreitung beträgt 5,2 dB(A). Im Zeitraum "NACHT" treten größere Überschreitungen auf. Sie liegen zwischen ca. 5 und 10 dB(A) an den Gebäuden, die bisher von der Oststraße erschlossen werden (WA-Nutzung) und zwischen 7 und 15 dB(A) an den Gebäuden Bahnhofstraße 94 bis 104 (MI-Nutzung).

Der Schienenlärm kann durch den vorgesehenen Lärmschutzwall entlang der Bundesbahnstrecke größtenteils wirksam reduziert werden, auch an den oberen Geschossen betroffener Gebäude. Die erforderliche Länge des Schutzwalles beträgt 660 m, seine Höhe insgesamt 7,0 m. Aus städtebaulichen / gestalterischen Gründen beginnt die Aufschüttung im Bereich des Bahnüberganges mit einer Höhe von 3,0 m (einschl. Lärmschutzwand), wird dann nach etwa 60 m auf eine Höhe von 5,0 m angehoben und erreicht schließlich nach 380 m eine Höhe von 7,0 m. Die eingangs genannte Lärmschutzwand (h = 2,0 m) wird auch auf dem 5,0 m hohen Wall zur Erreichung der erforderlichen Höhe zusätzlich festgesetzt. Die Gemeinde beabsichtigt, den Wall mit heimischen Gehölzen zu bepflanzen.

Mit Ausnahme der Immissionen an den Gebäuden Bahnhofstraße 96 / 98 und 100 / 104 reduziert sich die Überschreitung des Orientierungswertes "NACHT" auf weniger als 2,6 dB(A). An diesen Gebäuden ist für die oberen Geschosse eine nennenswerte Abschirmung nicht erreichbar. Auch hier sind Mindestanforderungen an den baulichen Schallschutz zu stellen.

Die Anforderungen an den baulichen Schallschutz stellen ab auf die Einhaltung der Anhaltswerte für Innengeräuschpegel in Aufenthaltsräumen als Folge von Außenlärm. Diese lauten gem. VDI 2719 Schalldämmung von Fenstern, August 1987.

Tabelle A

Gebiet	Anhaltswerte für Innengeräuschpegel / dB(A)	
	Wohnräume TAG	Schlafräume NACHT
MI / MK	35 - 40	30 - 35
WA	30 - 35	25 - 30

Nach DIN 4109 bzw. VDI 2719 sind hierzu mindestens folgende Anforderungen an das Schalldämm-Maß der Außenbauteile zu stellen:

Nach DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, September 1962, ergänzt durch Richtlinien für bauliche Maßnahmen zum Schutz gegen Außenlärm, September 1975 bzw. VDI 2719 sind hierzu mindestens folgende Anforderungen an das Schalldämm-Maß der Außenbauteile zu stellen:

Tabelle B: Erforderliche Schalldämm-Maße von Außenbauteilen als Funktion des Außenpegelbereiches

Außenpegelbereich	Gebiet	Erforderliches Schalldämm-Maß R'_w / dB		
		Außenwände / Dächer	Fenster	SSK
STraßenverkehr TAG				
62 - 66	MI	35	28 - 33	2
57 - 61	MI	35	23 - 27	1
	WA	35	28 - 33	2
Anforderung für Wohn- u. Schlafräume				
Schienenverkehr NACHT				
62 - 66	MI	40	33 - 38	3
57 - 61	MI	35	28 - 33	2
52 - 56	MI	35	23 - 27	1
47 - 51	WA	35	23 - 27	1

Anforderung nur für Schlafräume

SSK: Schallschutzklasse nach VDI 2719

Wenn die Fensterfläche in der zu betrachtenden Außenwand mehr als 60 % der Außenwandfläche beträgt, gelten für die Fenster die gleichen Schalldämm-Maße wie für Außenwände.

Im Bebauungsplan-Entwurf sind die betroffenen Bauflächen mit der erf. Schallschutzklasse gekennzeichnet. Hierbei ist zu beachten, daß die SSK-Angabe die Schallschutzklasse der Fenster und das zugehörige Schalldämm-Maß der Außenwand gem. vorstehender Tabelle einschließt.

Dabei geben die Ziffern innerhalb dieses $\triangle$ Planzeichens die Schallschutzklasse (SSK) gemäß der Tabelle an, und der Buchstabe S bedeutet hier besondere Anforderungen nur für Schlafräume, W für Wohnräume bzw. ohne entsprechende Buchstaben für Wohn- und Schlafräume.

Rolladenkästen müssen mindestens das gleiche Schalldämm-Maß wie die Fenster aufweisen. Fenster ab Schallschutzklasse 3 müssen zum Zweck der Dauerlüftung mit schallgedämmten Lüftungselementen ausgerüstet sein, sofern die Lüftung nicht auf andere Weise sichergestellt ist. Die Lüftungselemente müssen die gleichen Anforderungen wie die Fenster erfüllen.

2.4 Erschließung

Wie bereits ausgeführt, erfolgt die Haupteerschließung des Plangebietes durch die im Plan als Bahnhofstraße (neu) bezeichnete Planstraße. Nach erfolgtem Rückbau der Bahnhofstraße wird diese nur noch Fußgänger-, Anlieger- und Anlieferverkehr aufnehmen.

Vor Baubeginn der Einzelvorhaben im Zentrumsbereich wird die Gemeinde die Bahnhofstraße (neu) bzw. die Parkplätze zur Sicherung der Erschließung herstellen.

Evtl. notwendig werdende zusätzliche Bushaltestellen werden durch Einzelplanung bzw. durch Planfeststellung mit der VKU und der DB festgesetzt.

2.5 Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf soll in seinem Planbereich die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen für Ver- und Entsorgungseinrichtungen wie Elektrizität, Gas, Wasser, Telefon, Feuerlöscheinrichtungen, Abwasserbeseitigung usw.

Die anfallenden Abwässer können durch Anschluß an bestehende und neu zu verlegende Kanalisation über die genossenschaftlichen Vorfluter Rexebach und Seseke abgeführt und in den vorhandenen genossenschaftlichen Kläranlagen Kamen-Körnebach und Sesekemündung gereinigt werden. Ein Antrag gem. § 58 Abs. 1 LWG wurde bereits in das Verfahren eingebracht.

Im Zuge der Realisierung des Zentrumsbereiches ist es erforderlich, den Rexebach, Gewässer II. Ordnung, teilweise verrohrt, teilweise im offenen Bachbett, im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ganz zu verrohren. Das hierfür erforderliche Verfahren nach § 31 WHG wird kurzfristig eingeleitet und rechtzeitig vor Realisierung der Planung zum Abschluß gebracht.

2.6 Bodendenkmäler, Denkmalschutz und Denkmalpflege

Nach dem bisherigen Kenntnisstand werden bodendenkmalflegerische Belange im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes nicht berührt. Wegen der hier gegebenen topographischen Situation können bei Erdarbeiten jeglicher Art bisher nicht bekannte Bodendenkmäler neu entdeckt werden. Aus bodendenkmalflegerischer Sicht wird daher zur Unterrichtung möglicherweise Betroffener ein entsprechender Hinweis Bestandteil der "textlichen Festsetzungen, nachrichtlichen Übernahmen, Hinweise und Kennzeichnungen" des Bebauungsplanentwurfes.

Sonstige Belange des Denkmalschutzes werden nicht berührt. Innerhalb des Plangebietes liegen keine Denkmäler oder Objekte, die in der Liste des zu schützenden Kulturgutes aufgeführt sind.

2.7 Kennzeichnung von Altlastenflächen

Entgegen der ursprünglichen Planung, dem Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes praktisch flächendeckend mit dem ehemaligen Betriebs-

gelände der Schachtanlage Königsborn III/IV festzusetzen, wurde der Geltungsbereich dieses Planes auf die Flächen beschränkt, die nachweislich nicht mit kokereispezifischen Altlasten verseucht sind.

Soweit also von dieser Planung Flächen betroffen sind, die zu den ehemaligen Betriebsgrundstücken gezählt werden müssen, sind diese insgesamt aus der Bergaufsicht entlassen und stehen aufgrund der vorliegenden Gutachten einer Bebauung zur Verfügung.

Dies gilt nicht für einen Teil des geplanten Lärmschutzwalles. In der Planzeichnung sind die betroffenen Flächen gem. § 9 (5) Nr. 3 B BauGB besonders gekennzeichnet.

3.0 Bodenordnung

Über den Bebauungsplan wird durch die Festsetzungen der überbaubaren Flächen Art und Maß der baulichen Nutzung und der öffentlichen Verkehrsflächen die Grundlagen für Maßnahmen der Bodenordnung geschaffen.

Die bodenordnenden Maßnahmen werden auf freiwilliger Basis mit den Grundstückseigentümern angestrebt. Es ist daher voraussichtlich kein Bodenordnungsverfahren gem. § 45 ff BauGB erforderlich.

3. Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeit

Die Kosten für die vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen betragen voraussichtlich etwa:

1. Straßen- und Wegebau einschl. Beleuchtung, Kanalbau und Erwerb	2.100.000,-- DM
2. Parkplatz	1.500.000,-- DM
3. Rückbau Bahnhofstraße einschl. gepflasterter Neben- / Platzflächen	1.900.000,-- DM
4. Parkanlage / Lärmschutzwall / Wand	1.500.000,-- DM
Gesamtkosten:	ca. <u>7.000.000,-- DM</u> =====

Die Gemeinde Bönen ist in der Lage, den auf sie entfallenden Kostenteil zu tragen. Soweit Zuschüsse und Beiträge Dritter (auch Erschließungsbeiträge im Sinne der §§ 127 ff. BauGB und § 8 KAG) erlangt werden können, hat die Gemeinde nur die um diese Beiträge verringerten Kosten zu tragen.

Die Kosten für die Erschließung des Plangebietes sind im Investitionsprogramm der Gemeinde Bönen für die Jahre bis 1991 etatisiert.

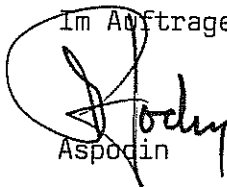
Da die Grundstücke im Zentrumsbereich überwiegend dem Grundstücksfond Ruhr zugeführt wurden, die im weiteren erforderlichen Grundstücke durch

bereits eingeleitete Verhandlungen erwartungsgemäß kurzfristig erworben werden können und die Investoren ihre Bereitschaft zur baldigen Realisierung zugesichert haben, geht die Gemeinde Bönen davon aus, daß die Baumaßnahmen noch in diesem Jahr begonnen werden.

Aufgestellt:

Bönen, den 28. März 1988

Der Gemeindedirektor
Im Auftrage:


Aspodin

Diese Begründung hat gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.1986 (BGBI. I S. 2253) vom 25. Juli 1988 bis 29. August 1988 einschl. zu jedermanns Einsichtnahme öffentlich ausgelegen.

4703 Bönen, den 29. September 1988

Der Gemeindedirektor


Schmiedel

