

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 75 der Stadt Fröndenberg
für den Bereich "Südlich der Bahnhofstraße"

1. Planbereich

Der Bebauungsplanbereich Nr. 75 der Stadt Fröndenberg befindet sich im südlichen Innenstadtgebiet, westlich der Ruhrstraße zwischen der Bundesbahngleisanlage an der Bahnhofstraße und der Ruhr. Die südwestliche Grenze des dreieckförmigen Planbereiches wird durch das Bundesbahngleis Menden gebildet.

Der Bereich hat eine Größe von ca. 6,8 ha und grenzt im Norden unmittelbar an den seit dem 31.8.1984 rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 43/1 "Sanierungsgebiet Union" im zentralen Innenstadtbereich.

Der Rat der Stadt Fröndenberg hat in seiner Sitzung am 24.3.1982 beschlossen, zur Ordnung der städtebaulichen Entwicklung dieses Bereichs einen Bebauungsplan im Sinne des § 30 BBauG aufzustellen.

Eine Planbereichsänderung gegenüber dem bei der Fassung des Aufstellungsbeschlusses zunächst vorgesehenen Geltungsbereich hat sich zwischenzeitlich im nordöstlichen Teil ergeben. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplanes Nr. 43/1 wurde diesbezüglich nämlich seitens der Deutschen Bundesbahn angeregt, insbesondere wegen der eindeutigeren Festsetzung und zum besseren Verständnis des geplanten Fußgängertunnels am jetzigen Bahnübergang Ruhrstraße, diesen Bereich insgesamt in einem und nicht in zwei verschiedenen Bebauungsplänen festzusetzen.

Die neue Verkehrsführung in diesem Knotenbereich ist daher außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 75 nur zum Verständnis nochmals nachrichtlich dargestellt.

Das Plangebiet liegt in der Schutzzone III des festgesetzten Wasserschutzgebietes für das Einzugsgebiet der Wassergewinnungsanlage "Halingen" der Gelsenwasser AG in Fröndenberg/Menden vom 1.4.1984. Für den vorgesehenen Straßenausbau sind daher die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten vom 1.8.1984 anzuwenden.

Die südliche und südwestliche Grenze des Bebauungsplanbereiches ist mit der Grenze des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes identisch. Der Bereich zwischen Bahnhofstraße und dem Bundesbahngleis Menden liegt im natürlichen Überschwemmungsgebiet der Ruhr, so daß bei extremen Hochwasserverhältnissen mit Überschwemmungen dieser Bereiche gerechnet werden muß.

Im gesamten Bebauungsplanbereich ist ferner mit hoch anstehendem Grundwasser in gut durchlässigen Schichten zu rechnen, so daß eine hohe Grundwassergefährdung besteht. Daher ist bei allen Bodeneinwirkungen besondere Sorgfalt im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen erforderlich.

2. Planerische Zielsetzung

Der Bebauungsplan setzt entsprechend den Darstellungen des am 4.11.82 genehmigten Flächennutzungsplanes der Stadt Fröndenberg insbesondere ein Misch- und Gewerbegebiet, Flächen für den Gemeinbedarf und Flächen der Deutschen Bundesbahn sowie Straßenverkehrsflächen für die Neuführung der L 679 n fest.

Vor allem die geplante Straßenneubaumaßnahme für die völlig neue Verkehrskonzeption in der Fröndenberger Innenstadt bestimmten die Planungskonzeption des vorliegenden Planes.

Die Mitte 1982 vom Landesstraßenbauamt Hagen vorgelegte Vorplanung der neugeführten L 673 n / L 679 n im Innenstadtgebiet wurde im Dezember 1982 vom Landschaftsverband Westfalen in Münster grundsätzlich genehmigt. Das raumordnerische Verfahren gemäß § 37 Landesstraßengesetz wurde durch einen in Fröndenberg durchgeführten Behördentermin am 5.5.1983 abgeschlossen. Bei diesem Termin konnte festgestellt werden, daß alle beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange der vorgelegten Neuplanung der L 673 n / L 679 n zur Beseitigung des Bahnüberganges im Zuge der L 679 zugestimmt haben, so daß diese Planung als abgestimmt im Sinne des § 37 LStrG angesehen wurde.

Der aus dieser Vorplanung entwickelte Straßenbauentwurf wurde am 9.11.1984 von der Straßenbauverwaltung in Münster genehmigt und ist in den vorliegenden Bebauungsplan übernommen worden.

Zum Verständnis des im Bebauungsplan Nr. 75 als Straßenverkehrsfläche festgesetzten Teilstücks der L 679 n sowie zur Verdeutlichung der Gesamtkonzeption und -funktion des neuen Landstraßennetzes im Innenstadtbereich ist die Kenntnis der angrenzenden Bebauungspläne Nr. 43/1 (rechtskräftig) und Nr. 76 (Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt kurzfristig im Anschluß an dieses Verfahren) wichtig. Hilfreich dürfte jedoch bereits auch der als Anlage beigefügte Planauschnitt im Maßstab 1 : 5.000 mit den drei angesprochenen Bebauungsplanbereichen sowie eingetragener neuer Straßenführung L 679 n / L 673 n sein.

Da das gesamte neue innerstädtische Landstraßennetz somit über Bebauungspläne abgesichert wird, kann ein Planfeststellungsverfahren für den Bau dieser neuen Landstraßen und für die Beseitigung des Bahnübergangs "Ruhrstraße" in Bahnkilometer 171,345 der Strecke Aachen Hbf. - (Arnsberg) - Kassel Hbf. entfallen.

Neben der planungsrechtlichen Festsetzung der neuen Verkehrsflächen ist die auf Grund der neuen Straßentrasse und der damit verbundenen bodenordnerischen Maßnahmen mögliche Neuordnung des gesamten Planbereichs wesentliches Ziel der vorliegenden Planung gewesen.

Nach den straßenbaubedingten Abbrüchen der derzeitigen sog. "Kornhausgebäude" (Eigentümer: Westfälische Central-Genossenschaft, Münster/WCG) und dem hierdurch wiederum notwendigen und möglichen Standortwechsel der WCG auf das derzeitige "Lokschuppengelände" der Bundesbahn, kann die städtebauliche Neuordnung in diesem von Süden her gesehenen als "Eingangsbereich" der Stadt Fröndenberg zu bezeichnenden Gebiet in zufriedenstellender Weise realisiert werden. Im Bereich des seit langem von der Bundesbahn nicht mehr benötigten und entsprechend abhängigen Lokschuppens und durch die Aufgabe des Bundesbahnanschlußgleises für die seit 1982 geschlossene Firma Himmelmann östlich des Plangebietes ergab sich die Möglichkeit, die seit vielen Jahren bestehenden und dringend erforderlichen Neubauabsichten der WCG auf einem geeigneten Grundstück zu ermöglichen. Durch die Verlagerungsabsicht des Gewerbebetriebes WCG in die neu ausgewiesene Gewerbegebietsfläche zwischen der neuen L 679 n-Trasse und dem sog. "Mendener Gleis" im Südwesten des Planbereichs wird neben dem Angebot einer für die WCG maßgeschneiderten "Fläche" erreicht, daß künftig eine z. Z. nicht vorhandene klare Trennung zwischen gewerblicher und vorhandener Wohnnutzung (MI-Gebiet) besteht. Insbesondere auch die Dammlage der L 679 n wird hier eine gewollte trennende und schützende Wirkung zwischen diesen unterschiedlichen Nutzungen bewirken. Durch die intensive Begrünung der Böschungsflächen parallel der L 679 n soll ein zusätzlicher Schutz geboten werden. Die Böschungsbegrünung in Form eines teilweise modellierten Grünzuges soll aber auch die Straße städtebaulich in diesem Eingangsbereich Fröndenbergs einbinden. Auch die zur Verfügung stehenden Freiflächen im Bereich des Brückenbauwerks und der L 679 n mit der Bahnhofstraße verbindenden Treppen- und Rampenanlage für den Fußgänger soll weitestgehend durch intensive Grünzonen gestaltet werden.

Obwohl die Stadt Fröndenberg mit dem Bebauungsplan Nr. 75 nicht in hoheitliche Rechte der Deutschen Bundesbahn durch Festsetzungen auf bundesbahneigenen Flächen eingreifen will, wurden im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Parkplatzanlagen konkrete nachrichtliche Planungsvorstellungen der Stadt Fröndenberg dargestellt. Diese sind als Anregung für eine nach Meinung der Stadt dringend notwendige Neugestaltung dieser Flächen anzusehen und sollten unabhängig vom Bebauungsplan zwischen Stadt und Bundesbahn erörtert und abgestimmt werden.

Durch die hier vorgeschlagene Neuordnung der Parkplatzflächen würde in jedem Fall eine wesentlich effektivere Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Fläche erreicht, so daß trotz einer insgesamt Flächenreduzierung östlich des Bahnbetriebsgebäudes insgesamt ca. 20 Stellplätze mehr als bisher nachgewiesen werden können.

Beim Bahnhofsvorplatz wiederum werden durch die hier vorgeschlagene Neugestaltung, mit der bepflasterten Insel im Mittelpunkt, der Wendepplatzcharakter und die zusätzlichen Parkmöglichkeiten in diesem Bereich verdeutlicht.

Auch die städtische Bahnhofstraße soll neu ausgebaut und neu gestaltet werden. Neben einer eindeutigen Parkspur entlang der nördlichen Straßenseite und der hierdurch erwünschten Ordnung des ruhenden Verkehrs, wird dabei durch das Anpflanzen von großkronigen Bäumen beidseitig der Bahnhofstraße die Straßen- und Wohnqualität verbessert.

Die bereits angesprochene Festsetzung des Gewerbegebietes im Bereich des ehemaligen Lokschuppens ist bezüglich der Festsetzung auf bundeseigenem Gelände anders zu sehen: Hier wurde in Abstimmung zwischen Bundesbahn, WCG und Stadt Fröndenberg auf Grund bereits langfristig eingeleiteter Kaufverhandlungen zwischen Bundesbahn und WCG eine derartige städtische Bebauungsplanneufestsetzung (GE-Fläche) auf Bundesbahngelände vorgenommen.

Im nordöstlichen Planbereich ist schwerpunktmäßig eine Fläche für den Gemeinbedarf festgesetzt.

Diese Gemeinbedarfsfläche "Verwaltung" ist die beabsichtigte bauliche Integration des derzeitigen Sparkassengebäudes mit dem vorhandenen Hauptgebäude der Stadtverwaltung. Nach dem Umzug der Sparkasse in den im Sanierungsgebiet Union geplanten Neubau der Hauptstelle bietet sich der neue Gesamtkomplex, bestehend aus dem jetzigen Hauptgebäude der Stadtverwaltung, dem Sparkassengebäude und einem noch zu errichtenden Zwischenbau als Verbindungstrakt der beiden bestehenden Gebäude, in idealer Weise zur Unterbringung für die z. Z. teilweise sehr beengt bzw. in anderen Gebäuden untergebrachten Mitarbeiter der Stadtverwaltung an.

Die in diesem Bereich erforderlichen Stellplätze werden auf dem neu zu ordnenden und -gestaltenden vorhandenen Parkplatz sowie durch eine Erweiterung desselben auf dem südlich angrenzenden städtischen Grundstück nachgewiesen.

Bei den Festsetzungen der Mischgebietsflächen an der Bahnhofstraße handelt es sich um eine Festschreibung des vorhandenen Bestandes hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung.

Auch die Festsetzungen im südlichen Bereich sind eine Festschreibung des Bestandes. Dabei wird neben der Festsetzung eines Gewerbegebietes für eine vorhandene Schlosserei und der Festsetzung der Fläche für die vorhandenen Versorgungsanlagen der Fröndenberger Stadtwerke lediglich bei dem angrenzenden Mischgebiet des vorhandenen Gastwirtschafts- und Beherbergungsbetriebes eine durch die das Grundstück tangierende Straßenneubaumaßnahme erforderliche Neuordnung der Grundstücksfreiflächen erforderlich.

3. Bodenordnung

Besondere bodenordnerische Maßnahmen im Sinne des Bundesbaugesetzes, 4. Teil, sind voraussichtlich nicht erforderlich.

Der für den Ausbau der Verkehrsflächen der L 679 n notwendige Grunderwerb wird vom Landesstraßenbauamt Hagen im Wege freier Vereinbarungen angestrebt. Auf Grund des derzeitigen Kenntnisstandes kann davon ausgegangen werden, daß alle erforderlichen Grunderwerbe zügig und problemlos durchgeführt werden können, da die betroffenen Eigentümer grundsätzlich verkaufsbereit sind.

4. Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Gas, Wasser und Strom ist durch den Anschluß an das Netz der Stadtwerke Fröndenberg als Versorgungsunternehmen gewährleistet.

Das Plangebiet ist an die im Mischsystem ausgebildete Kanalisation angeschlossen.

Die neu vorgesehenen Bauvorhaben einschl. der neuen Straße können problemlos an das vorhandene Netz anschließen.

Der aus dem Sanierungsgebiet Union unter der Bundesbahntrasse durchgepreßte neue Hauptsammler für die Innenstadt durchquert künftig den Planbereich westlich des südlichen Brückenwiderlagers in Nord-Süd-Richtung und verläuft von dort aus zur Regenkläranlage des Ruhrverbandes. Die im Sanierungsgebiet einschließlich der Durchpressung in 1985 abgeschlossene Maßnahme soll 1986 bis zur Kläranlage weitergebaut werden.

Wegen der Lage des Gebietes in der Wasserschutzzone III ist auf die besondere Dichtigkeit des Kanalnetzes gem. DIN 4032 zu achten.

5. Kosten

Die überschlägig ermittelten Kosten für den Neubau der L 673 n/L 679 n im Innenstadtbereich wurden vom LSBA Hagen ermittelt. Danach ergeben sich für die gesamte Straßenneubaumaßnahme im Innenstadtbereich Gesamtkosten von ca. 29.250.000,-- DM, die sich auf die an der Baumaßnahme Beteiligten wie folgt aufteilen:

Bund	6.214.000,-- DM
Landschaftsverband	13.582.000,-- DM
Stadt Fröndenberg	3.240.000,-- DM
Deutsche Bundesbahn	6.214.000,-- DM

Auf Grund des Finanzierungsplanes läßt sich nicht der Kostenanteil bezogen auf den Trassenabschnitt der L 679 n im Bebauungsplanbereich 75 ermitteln, da bei der Aufstellung dieses Finanzierungsplanes von Kostengrenzen ausgegangen wurde, die nicht mit den Planbereichsgrenzen identisch sind.

Generell kann gesagt werden, daß die beteiligten Behörden bemüht sind, daß die Straßenneubaumaßnahme im Bebauungsplanbereich 75 sowie im Saniierungsgebiet zügig vorangetrieben wird, so daß nach Rechtskraft diese Bebauungsplanes voraussichtlich ab 1986 mit der Baumaßnahme begonnen wird.

Neben diesen Kosten sind für die Stadt noch die Ausbaukosten der Bahnhofstraße sowie die Erweiterungskosten für den Parkplatz an der Stadtverwaltung zu berücksichtigen. Diese Kosten werden derzeit geschätzt auf:

Ausbau der Bahnhofstraße	ca.	250.000,-- DM
Erweiterung Parkplatz Stadtverwaltung	ca.	120.000,-- DM

6. Denkmalschutz

Als denkmalwertes Gebäude im überplanten Bereich ist nur das Verwaltungsgebäude der Stadtverwaltung, Bahnhofstraße 2, anzusehen. Dieses im Jahre 1925 als Sparkassengebäude erbaute jetzige Amtshaus stellt sich als zweigeschossiger Fassadenbau mit 8 Fensterachsen im Obergeschoß dar.

Am Portalvorbau mit seinen drei parabelförmigen Sandsteinbögen befindet sich ein Relief, welches zwei Putten mit Bienenkorb darstellt. Das Gebäude soll noch in 1985 gemäß § 3 Denkmalschutzgesetz in die Denkmalliste der Stadt Fröndenberg eingetragen werden.

Mit Bodendenkmälern ist im Planbereich nicht zu rechnen. Falls wider Erwarten derartige Denkmäler entdeckt werden, wird umgehend das Westf. Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe, informiert.

7. Boden- und Bauschutt

Der bei den Abbruch- und Bautätigkeiten anfallende Bodenaushub und/oder Bauschutt (Inertstoffmassen) muß grundsätzlich als Abfall einer dafür zugelassenen Abfallbeseitigungsanlage zugeführt werden. Die im Plangebiet anfallenden Inertstoffmassen, die jedoch zweifelsfrei keine negative Beeinflussung oder Gefährdung des Grund- und Oberflächenwassers herbeiführen können, sollen für die im Bereich der L 679 n erforderliche Dammschüttung und die geplante Modellierung des als öffentliche Grünfläche vorgesehenen Böschungsbereichs wiederverwertet werden.

Kontaminierte Inertstoffmassen werden in jedem Fall einer Abfallbeseitigungsanlage zugeführt.

Da die vorhandene bzw. ehemalige gewerbliche Nutzung in einem Teilbereich des Plangebietes (Bundesbahngelände - Loksuppenbereich, Kornhausgelände - Landmaschinenteknik) möglicherweise Verunreinigungen des Bodens aufweist, werden in dem von Veränderungen betroffenen Bereich Bodenproben genommen und auf wassergefährdende Stoffe (Öle, Säuren) untersucht. Die Untersuchungen werden vor Beginn der gem. Bebauungsplan vorgesehenen neuen Nutzung durchgeführt. Falls erforderlich werden ebenfalls vor einer neuen Nutzung die erforderlichen Gegenmaßnahmen veranlaßt.

Fröndenberg, 16.10.1985

Im Auftrage:



(Muczka)
Stadtbaurat

Bebauungsplanbereich Nr. 43/1
"Sanierungsgebiet Union"

Bebauungsplanbereich Nr. 76
"Alleestraße/Karl-Wildschütz-Straße"

Bebauungsplanbereich Nr. 75
"Südlich der Bahnhofstraße"

Ausschnitt Deutsche Grundkarte M 1:5000
mit Kennzeichnung der Bauungsplanbereiche
Nr. 43/1; 75 u. 76 u. Eintragung der neuen
Straßenführung L 679n/L 673n

RO AV

124 M 1:5000