

## B e g r ü n d u n g

=====

zum Bebauungsplan Nr. 108 "Neumarkt" der Stadt Ibbenbüren.

### 1. Erfordernis der Planaufstellung

Innerhalb des durch Satzung förmlich festgelegten Sanierungsgebietes der Stadt Ibbenbüren soll der Bereich des Neumarktes neu gestaltet werden. Nach § 10 des Städtebauförderungsgesetzes (StBauFG) sind für die Neugestaltung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes Bebauungspläne im Sinne des § 30 Bundesbaugesetz (BBauG) aufzustellen.

Da seinerzeit ein geprüfter RE-Entwurf für den Ausbau der Bundesstraße 219, die den Neumarktbereich tangiert, noch nicht vorlag, wurden vom Rat der Stadt Ibbenbüren am 29. 3. 1976 und am 11. 11. 1976 die Bebauungspläne für den Neumarktbereich getrennt zur Aufstellung beschlossen.

Zu den im weiteren Verfahren zu einem Plan zusammengefaßten v. g. Bebauungsplanentwürfen haben die Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vom 28. 10. 1976 gem. § 2 (5) BBauG Stellung genommen.

Von der Ingenieurgemeinschaft Stolz, Düsseldorf, wurde Anfang 1977 auf Anregung der Bürgerinitiative "Stadtmitte" ein Gutachten zur Verkehrsplanung, das im einzelnen 5 Lösungsmöglichkeiten aufzeigte, erstellt. Nach Vorstellung der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten in der Öffentlichkeit hat sich der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 9. 5. 1977 nach eingehender Beratung und Abwägung aller Gesichtspunkte für die nach dem jetzt vorliegenden Bebauungsplanentwurf vorgesehene Verkehrsführung ausgesprochen.

Den Bürgern wurden die Ziele und Zwecke der Planungen gem. § 2 a (2) BBauG in einer öffentlichen Versammlung am 20. 2. 1978 dargelegt. Dabei wurden mehrere Lösungen für die Neugestaltung des Neumarktbereiches aufgezeigt und zur Diskussion gestellt. Um die Vor- und Nachteile sowie die betroffenen Belange - insbesondere des Umweltschutzes und die allgemeinen Anforderungen

an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung - berücksichtigen bzw. gerecht abwägen zu können, wurden für die verschiedenen Varianten bereits entsprechende lärmtechnische Untersuchungen durch die Ingenieurgesellschaft Stolz durchgeführt.

Um gleichzeitig mit dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Bundesstraße 219 sowie dem Neubau der verlängerten Wilhelmstraße die Voraussetzungen für die Flächensicherung der Tiefgarage im Neumarktbereich zu schaffen, wurde das Gelände nördlich der geplanten verlängerten Wilhelmstraße zwischen der Neumarktstraße und der Bundesstraße 219 aus dem Plangebiet ausgeklammert. Diese Flächen werden nunmehr in dem Bebauungsplan Nr. 63 "Breite Straße" erfaßt.

Die getrennte Behandlung der beiden Planbereiche berücksichtigt die allgemeinen Wandlungen in den Ansichten des Städtebaus bezüglich Stadtverdichtung, Innenstadtbebauung und Umweltschutz (Bundesimmissionsschutzgesetz - verschärfte Bestimmungen für Wohnbebauung - Lärmschutzgutachten). Gleichzeitig damit verbunden ist die Fortschreibung der Ziele der Stadtsanierung. Die Trennung der Gebiete empfiehlt sich auch dadurch, daß der südliche Neumarktbereich einen höheren Stand der Planungsreife erreicht hat.

Aus diesem Grunde hat der Rat der Stadt Ibbenbüren am 24. 4. 78 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 108 "Neumarkt" in veränderten Grenzen erneut beschlossen. Die Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 2 (5) BBauG mit Schreiben vom 25. 4. 1978 an der Aufstellung des Bebauungsplanes beteiligt.

Bei der Neuaufstellung des Bebauungsplanes wurde unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander von folgenden städtebaulichen Gesichtspunkten ausgegangen:

Nach dem städtebaulichen Sanierungskonzept für das Stadtzentrum soll in Weiterführung des bereits angelegten Fußgängerbereiches eine lebendige, durch Neumaßnahmen aktivierte Raumfolge, die sich vom Schul- und Bahnhofsviertel über differenzierte Platzbildungen bis zum Verwaltungsbereich an der "Blauen Ecke" erstreckt, entwickelt werden.

Dieser "neue Zug" soll weitgehend dem Fußgänger vorbehalten bleiben und dadurch attraktive Einkaufs- und Besorgungsmöglichkeiten bieten. Unterer Markt, Kirchplatz, Oberer Markt und ein umgestalteter Neumarktbereich bilden in dieser Kette die Schwerpunkte.

Günstig gelegene Parkierungsmöglichkeiten schaffen die Voraussetzungen für die Erschließung.

Die bisher kaum oder unzureichend genutzten innerstädtischen Flächen sollen als wertvolles Entwicklungsgebiet für gut gelegene und günstig orientierte Stadtwohnungen ausgewiesen werden, um vor allem einer zentrifugalen Zersiedlung Einhalt zu gebieten und die Innenstadt zu urbanisieren, d. h. mit städtischem Leben zu erfüllen.

Eine weitere Zielsetzung ist die Realisierung einer verkehrsgerechten Anbindung und Erschließung des Innenstadtbereiches. Grundkonzeption ist dabei eine Erschließung des Kernbereiches durch ein Tangentenviereck. Die verlängerte Wilhelmstraße bildet hierin die Nordtangente.

## 2. Einfügung in die Bauleitplanung der Stadt, die überörtliche Planung und die Raumordnung

### 2.1 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

In dem am 6. 4. 1978 von der höheren Verwaltungsbehörde genehmigten Flächennutzungsplan der Stadt Ibbenbüren ist das Plangebiet als gemischte Baufläche, die vorhandenen und geplanten Hauptverkehrszüge als Verkehrsflächen dargestellt.

Der Bereich des Bebauungsplanes liegt innerhalb des im Flächennutzungsplan gemäß § 5 Abs. 5 BBauG kenntlich gemachten Sanierungsgebietes der Stadt Ibbenbüren.

Entsprechend § 6 des Gesetzes zur Landesentwicklung (LEPro) vom 19. 3. 1974 in Verbindung mit dem Runderlaß des Innenministers des Landes Nordrhein-Westfalen vom 5. 8. 1976 "Siedlungsschwerpunkte und Berücksichtigung landesplanerischer Dichteangaben" Ziffer 2.1 müssen in den Erläuterungsberichten der Flächennutzungspläne u. a. Angaben über die städtebauliche Dichte (Bruttowohndichte) enthalten sein.

§ 2 (5) der 3. Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz bestimmt, daß Wohnsiedlungsbereiche in Gebietsentwicklungsplänen nach Bereichen mit hoher Siedlungsdichte (mindestens 90 Einwohner pro ha), mittlerer Siedlungsdichte (zwischen 40 und 110 Einwohner pro ha) und niedriger Siedlungsdichte (höchstens 50 Einwohner pro ha) zu gliedern sind.

Für den im Rahmen der Bauleitplanung der Stadt Ibbenbüren festgelegten Siedlungsschwerpunkt Zentrum (Sanierungsgebiet) wird eine Siedlungsdichte, d. h. Bruttobauland ohne größere Grünflächen, Schulen, Krankenhäuser usw., von 55 - 60 Einwohnern/ha zugrundegelegt.

## 2.2 Berücksichtigung der überörtlichen Planung

Der am 9. 8. 1972 genehmigte Gebietsentwicklungsplan - Teilabschnitt Tecklenburg - ist gemäß § 15 (6) Landesplanungsgesetz Richtlinie für behördliche Entscheidungen, Maßnahmen und Planungen, die für die Raumordnung Bedeutung haben, geworden.

Im Gebietsentwicklungsplan ist das Gebiet des Bebauungsplanes überwiegend als vorhandener Wohnsiedlungsbereich dargestellt.

Im Textteil des Gebietsentwicklungsplanes wird unter 3.3 - Zum Inhalt des Planes - darauf hingewiesen, daß im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit der Erschließung und der Versorgung, besonders im Bereich des städtischen Verflechtungsgebietes Ibbenbüren, eine städtebauliche Verdichtung angestrebt werden soll.

## 2.3 Berücksichtigung der Raumordnung

Das Landesentwicklungsprogramm und die Landesentwicklungspläne sind Richtlinien für alle behördlichen Entscheidungen, Maßnahmen und Planungen, die für die Raumordnung Bedeutung haben.

Nach dem Landesentwicklungsprogramm soll die Planung insbesondere auf die Entwicklung von Orten mit zentralörtlicher Bedeutung ausgerichtet werden.

§ 11 des Landesentwicklungsprogramms fordert, daß die Ausstattung eines Gebietes mit Verkehrsanlagen und Versorgungseinrichtungen, einschl. der Freihaltung der hierfür erforderlichen Flächen und die Bedienung mit Verkehrs- und Versorgungsleistungen auf die für dieses Gebiet angestrebte Entwicklung auszurichten und miteinander in Einklang zu bringen sind.

Des Weiteren sind bei der Aufstellung des Bebauungsplanes die allgemeinen Ziele der Raumordnung und Landesplanung unter besonderer Beachtung des § 19 des Landesentwicklungsprogramms berücksichtigt worden.

Nach dem Landesentwicklungsplan I vom 28. 11. 1966 in der Fassung vom 17. 12. 1970 ist der Bereich der ehemaligen Stadt Ibbenbüren und der ehemaligen Gemeinde Ibbenbüren innerhalb der ländlichen Zone des ehemaligen Kreises Tecklenburg zu einem "städtischen Verflechtungsgebiet", das 50.000 und mehr Einwohner hat oder in absehbarer Zeit haben wird und zentralörtliche Bedeutung für einen über seine Grenzen hinausgehenden Versorgungsbereich hat, zusammengefaßt.

Im Landesentwicklungsplan II vom 3. 3. 1970 ist Ibbenbüren als Entwicklungsschwerpunkt 2. Ordnung an der Entwicklungsachse 1. Ordnung - Osnabrück - Niederlande (Hengelo) und an den Entwicklungsachsen 3. Ordnung - Münster - Greven - Ibbenbüren und Ibbenbüren - Lengerich - Warendorf - dargestellt.

Nach dem Entwurf des Landesentwicklungsplanes I/II = Raum- und Siedlungsstruktur - vom 1. 6. 1977 ist der Bereich der Stadt Ibbenbüren als Mittelzentrum mit 50.000 bis 100.000 Einwohnern im Mittelbereich ausgewiesen. Die Entwicklungsachsen sind unverändert dargestellt.

Im Landesentwicklungsplan III vom 12. 4. 1976, der Gebiete mit besonderer Bedeutung für Freiraumfunktionen einschl. für Freizeit- und Erholungsschwerpunkte festlegt, ist die von der Planung betroffene Fläche weder als Gebiet der Wasserwirtschaft noch als Erholungsgebiet dargestellt.

### 3 . Einfügung in bestehende Rechtsverhältnisse

Der Rat der ehemaligen Stadt Ibbenbüren hat im Bereich des jetzigen Bebauungsplangebietes "Neumarkt" folgende Beschlüsse gefaßt:

Am 15. 2. 1960 Aufstellung des Durchführungsplanes Nr. 103 "Bahnhofstraße" - öffentliche Auslegung vom 20. 2. 1960 - 19. 3. 1960 - Genehmigung am 28. 4. 1961 - Feststellungsbeschluß am 3. 7. 1961 - rechtsverbindlich am 18. 8. 1961.

Am 10. 3. 1961 Aufstellung und Offenlegung des Durchführungsplanes Nr. 102 "Kanalstraße"  
- Offenlegung vom 6. 4. 1961 - 2. 5. 1961.

Am 3. 7. 1961 Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 108 "Neumarkt"  
- Offenlegungsbeschluß am 3. 7. 1961 - öffentliche Auslegung vom 19. 7. 1961 - 18. 8. 1961.

Am 1. 6. 1962 Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 136 "Bahnhofsvorplatz"  
- Offenlegungsbeschluß am 13. 4. 1970.

Die nicht rechtsverbindlich gewordenen Pläne konnten seinerzeit nicht weitergeführt werden, da der RE-Entwurf für den Ausbau der Bundesstraße 219 und die Bahnunterführung noch nicht endgültig aufgestellt werden konnte.

Aufgrund des Generalverkehrsplanes von Diplom-Ingenieur Christophers, Essen, 1966 und des Strukturgutachtens zur Stadtkernsanierung von Prof. Dr. F. Boesler, Stuttgart, 1966, wurden ebenfalls 1966 von Prof. Dipl.-Ing. H. Deilmann, Münster, die vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet durchgeführt.

Am 29. 5. 1972 hat der Rat der Stadt Ibbenbüren die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Stadtzentrum" beschlossen.

Durch die inzwischen erfolgte kommunale Neugliederung sind für nicht rechtsverbindlich gewordene Bebauungspläne die Verfahren neu einzuleiten.

Der rechtsverbindliche Durchführungsplan Nr. 103 "Bahnhofstraße" ist entsprechend § 173 Abs. 6 BBauG, wonach bei der Aufhebung von weitergeltenden städtebaulichen Plänen die Vorschriften des BBauG anzuwenden sind, aufzuheben. Gemäß § 2 Abs. 6 BBauG gelten die Vorschriften für die Aufstellung von Bauleitplänen auch für ihre Aufhebung. Einen Beschluß zur Aufhebung des v.g. Planes hat der Rat der Stadt Ibbenbüren am 29. 3. 1976 bereits gefaßt.

Die Aufstellungsbeschlüsse für den Durchführungsplan Nr. 102 "Kanalstraße" und den Bebauungsplan Nr. 136 "Bahnhofsvorplatz" wurden, soweit sie von dem Bebauungsplan Nr. 108 "Neumarkt" betroffen sind, durch Ratsbeschluß vom 29. 3. 1976 bzw. 11. 11. 1976 ebenfalls aufgehoben.

Gleichzeitig wurden die Bebauungspläne Nr. 108 a "Neumarkt" am 29. 3. 1976 und Nr. 108 b "Neumarkt" am 11. 11. 1976 zur Aufstellung beschlossen.

Aus den eingangs unter Punkt 1 beschriebenen Gründen hat der Rat der Stadt Ibbenbüren am 24. 4. 1978 erneut die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 108 "Neumarkt" in veränderten Grenzen beschlossen. Der ausgeklammerte Planbereich nördlich der geplanten verlängerten Wilhelmstraße zwischen der Neumarktstraße und der Bundesstraße 219 wird in dem Bebauungsplan Nr. 63 "Breite Straße" erfaßt.

Der gesamte Planbereich liegt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet der Stadt Ibbenbüren.

#### 4. Bestand innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

##### 4.1 Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

Der größte Teil dieses im Norden des Stadtzentrums gelegenen Gebietes ist unbebaut und wird als Park- und Abstellfläche für PKW sowie mehrmals wöchentlich als Marktfläche genutzt.

Das Plangebiet ist eben und fällt von Nord nach Süd um ca. 7 m.

Entlang der Breite Straße, der Bahnhofstraße und der Große Straße sind 2 - 3geschossige Geschäftshäuser; nach rückwärts zum Neumarkt hin sind unschöne Hinterbebauung und Einzelgaragen vorherrschend.

Der größte Teil der unbebauten Flächen ist im Eigentum der Stadt Ibbenbüren. Bedingt durch die zentrale Lage ist eine Sanierung und Neuordnung des Neumarktbereiches unumgänglich.

Das Plangebiet, insbesondere der Bereich der geplanten Tiefgarage, wird von unterirdischen Versorgungsleitungen der Preussag (Fernwärme), des Wasserversorgungsverbandes Tecklenburger Land (Frischwasser), des RWE (Gas und Strom) sowie der Stadt (Abwasser) durchschnitten.

#### 4.2 Außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

Der Bereich des ehemaligen Hofes Helder mann weist einen erhaltenswerten und älteren, laut Gutachten des Büros für Landschaftsplanung Rudolf Skribbe, Handorf, zum Teil abgängigen Baumbestand auf.

Die Gebäude des ehemaligen Hofes Helder mann und die Einfriedigungsmauern sind bereits vor Jahren abgebrochen worden. Die Breite Straße und die Neumarktstraße sind entsprechend dem angewachsenen Verkehrsaufkommen verbreitert sowie mit Abbiegespuren versehen worden. Zur Zeit wird das v.g. Gelände als Grünanlage mit Kinderspielplatz und als Parkplatz genutzt.

Nördlich der Breite Straße führt hinter einer bis zu dreigeschossigen Wohn- und Geschäftsbebauung die Eisenbahnlinie Rheine-Osnabrück vorbei.

Im Osten, östlich der Bundesstraße 219 (Bahnhofstraße), liegt das Schulzentrum mit dem Goethe-Gymnasium und den Kaufmännischen- und Kreisberufsschulen des Kreises Steinfurt, der Busbahnhof, das Bürgerhaus, die Post und der Bundesbahnhof.

Südlich und westlich des Plangebietes liegen die Hauptgeschäftstraßen von Ibbenbüren, die zum Teil als Fußgängerbereiche umgestaltet sind bzw. werden.

## 5. Erschließung und Versorgung

### 5.1 Fahrverkehr

Hauptbestandteil des Bebauungsplanes ist die Festsetzung der notwendigen Verkehrsflächen für die Bahnunterführung der Bundesstraße 219 und der damit verbundenen Umgestaltung des vorhandenen Verkehrsnetzes sowie für die Fußgängerbereiche und eine Tiefgarage auf dem Neumarktgelände.

Einzelheiten über die unter dem Neumarkt geplante Tiefgarage sowie über die Straßen- und Verkehrsverhältnisse, Linienführung, Entwurfsэлеmente und Querschnitte enthalten die bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 2 Abs. 5 BBauG übersandten Unterlagen, die zum Teil z. Z. überarbeitet werden.

Der für den Bereich der B 219 aufgestellte RE-Entwurf legt zugleich eine Baustellenumfahrt fest, da aufgrund der Absenkung der B 219 der Verkehr innerhalb der Baubreite der Straße während der Bauzeit nicht aufrechterhalten werden kann. Die Baustellenumfahrt wird außerhalb des Plangebietes über das Gelände der Deutschen Bundespost geführt. Die wegen der vor Beginn der Bauarbeiten erforderlichen Beseitigung des vorhandenen Postamtgebäudes und die Gestattung der Baustellenumfahrt über das posteigene Gelände mit der Deutschen Bundespost geführten Verhandlungen konnten in der Zwischenzeit zu einem positiven Abschluß gebracht werden. Ein entsprechender Vertragsentwurf wird z. Z. ausgearbeitet.

Entlang der Bundesstraße 219 (Bahnhofstraße und Einmündungsbereich der verlängerten Wilhelmstraße) wird ein Zu- und Abfahrtsverbot festgesetzt.

Gegenüber dem bisherigen Bebauungsplanentwurf sieht der neue Entwurf eine Veränderung der Verkehrsführung der geplanten verlängerten Wilhelmstraße im Bereich der Hausgrundstücke Große Straße 26 und 28 sowie Breite Straße 9 vor.

Die von der Bundesstraße 219 und der geplanten verlängerten Wilhelmstraße ausgehenden Emissionen sind im Rahmen eines lärmtechnischen Gutachtens untersucht worden. Das Gutachten wurde wegen der geänderten Straßenführung, Ausklammerung des Gebietes nördlich der geplanten Wilhelmstraße sowie Änderung der überbaubaren Flächen

Überarbeitet. Aufgrund der Verlegung der geplanten verlängerten Wilhelmstraße wurde für das parallel zur Offenlegung vorgesehene Planfeststellungsverfahren der RE-Entwurf und der dazugehörige Erläuterungsbericht, der den Trägern öffentlicher Belange bereits im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 2 Absatz 5 BBauG am 28. 10. 1976 übersandt worden ist, durch das Ingenieurbüro Goldbeck, Meschede/Ruhr, überarbeitet.

Die Haupteerschließung der Tiefgarage sowie die rückwärtige Andienung der Fußgängerbereiche und die Beschickung des Marktes erfolgt von der verlängerten Wilhelmstraße aus; hierfür sind besondere Abbiegespuren vorgesehen.

Zur Verlängerung des Stauraumes und damit zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird die Zufahrt zur Tiefgarage S-förmig geführt.

Für den ruhenden Verkehr werden in der 2-geschossigen Tiefgarage ca. 400 öffentliche Parkplätze geschaffen. Die nach der BauO NW notwendigen Einstellplätze werden auf den Baugrundstücken selbst untergebracht.

## 5.2 Fußwegverbindungen

Die geplante Fußgängerbrücke über die Bundesstraße 219 (Bahnhofstraße) bildet in Verbindung mit ampelgesteuerten Fußgängerüberwegen eine gefahrlose und direkte Fußwegverbindung vom Bahnhof/Busbahnhof in die Innenstadt.

Für Fußgänger wird das Plangebiet von allen Seiten erschlossen. Aus den angrenzenden Fußgängerbereichen leiten Passagen und Durchgänge in den geplanten Marktbereich und schaffen somit die Voraussetzung für Kommunikation einerseits und Attraktivität andererseits.

### 5.3 Versorgung

Für die Versorgung mit Wasser und elektrischer Energie stehen ausreichende Kapazitäten zur Verfügung. Die vorhandenen Ortsnetze sind je nach Bedarf ausbaufähig. Die im Bereich der Tiefgarage liegenden Wasserleitungen werden vor dem Bau der Tiefgarage außer Betrieb genommen. Die Versorgung der umliegenden Häuser mit Trink- und Brauchwasser wird durch eine Leitung DN 100 sichergestellt. Außerdem ist die geplante Wasserleitung DN 250 im Bereich der verlängerten Wilhelmstraße im Plan eingetragen.

Die durch die baulichen Maßnahmen erforderlich werdenden Neu- und Umverlegungen der Trink- und Brauchwasserversorgungsleitungen erfolgen im Einvernehmen mit dem Wasserversorgungsverband Tecklenburger Land.

Im Rahmen der öffentlichen Wasserversorgung wird auch ein ausreichender Versorgungs- und Feuerlöschdruck sichergestellt.

Für den Vollausbau des Gebietes mit elektrischer Energie ist bereits auf dem Grundstück "Bitter" eine neue notwendige Transformatorstation errichtet worden. Die weiteren geplanten und vorhandenen Trafostationen sind in dem Planentwurf dargestellt. Die durch den Bau der Tiefgarage und der Straßen (Bahnunterführung) notwendigen Um- bzw. Neuverlegungen werden im Einvernehmen mit dem RWE - Betriebsverwaltung Nike Osnabrück - durchgeführt.

Die anfallenden Schmutzwässer werden über das vorhandene und nach den vorliegenden und genehmigten Plänen für das Stadtgebiet auszubauende Entwässerungssystem der zentralen Kläranlage zugeführt. Für die auf Grund der Neutrassierung der Straßen und Verkehrsflächen bedingte Umverlegung von Kanalisationsanlagen werden die erforderlichen Unterlagen, die mit dem Kulturbauamt des Kreises Steinfurt und dem Staatlichen Amt für Wasser- und Abfallwirtschaft Münster abzustimmen sind, erstellt.

---

Für Marktbesicker und Schausteller sind ausreichende Entwässerungsmöglichkeiten vorgesehen.

Bedingt durch die Tiefenlage der geplanten Tiefgarage ist es erforderlich, die anfallenden Abwässer in das öffentliche Abwasserleitungsnetz zu pumpen.

Die im Plangebiet verlaufenden Fernwärmeversorgungsleitungen (NW 25 - NW 200) werden vor Baubeginn der Tiefgarage sowie der übrigen Bauvorhaben im Einvernehmen mit der Preußag AG - Kohle - um- bzw. neuverlegt.

Für die im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bundesstraße 219 (Bahnunterführung) erforderliche Umgestaltung des vorhandenen Netzes der unterirdischen Fernmeldeanlagen wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Einvernehmen zwischen der Deutschen Bundespost und der Stadt Ibbenbüren eine Fläche für eine baureife Trasse von der Brunnenstraße zu dem Fernmeldedienstgebäude nördlich der Bundesbahnstrecke zur Verfügung gestellt.

Der anfallende Müll wird gemäß § 4 Abfallbeseitigungsgesetz öffentlich abgefahren und auf der genehmigten Zentraldeponie abgelagert.

## 6. Bauliche und sonstige Nutzung

Zur Wahrung des städtebaulichen Maßstabes wird für die Bebauung im Marktbereich eine Begrenzung auf höchstens 4 Geschosse und die Ausweisung als Kerngebiet vorgenommen. (Grundflächenzahl (GRZ) = 1,0, Geschößflächenzahl (GFZ) = 2,2).

Der als Verkehrsfläche festgesetzte, über der Tiefgarage gelegene Marktbereich wird im Einfahrtsbereich zur Tiefgarage durch eine überbaubare Fläche überlagert.

Durch die Überbauung der Tiefgarageneinfahrt ergibt sich gegenüber der Randbebauung eine städtebaulich interessante Gruppierung. Im übrigen soll die Bebauung des Neumarktbereiches zur Bahnhofstraße bzw. zum späteren Fußgängerbereich und zur Große Straße hin durch die Schaffung von Durchgängen möglichst durchlässig gestaltet werden.

Beim Bau der Tiefgarage wird für eine ausreichende Dauer-Be- und Entlüftung Sorge getragen.

Der Platz westlich der Tiefgarageneinfahrt soll für Wochenmarkt und Kirmes in vergrößerter Form weiterhin zur Verfügung stehen. Über die Gestaltung wird zu einem späteren Zeitpunkt - ggf. im Rahmen eines Wettbewerbes - entschieden.

Die rückwärtige Andienung der Grundstücke im Bereich der Große Straße, Oberer Markt und Bahnhofstraße sowie der Marktverkehr erfolgt von der verlängerten Wilhelmstraße gleichzeitig mit der Tiefgaragenzufahrt.

Die entfallenden öffentlichen Toilettenanlagen im Neumarktbereich werden im Einfahrtsbereich der Tiefgarage neu gebaut.

Die vorgenannten stadtgestalterischen Maßnahmen sind wesentliche Voraussetzungen, eine möglichst hohe Attraktivität zu erhalten bzw. zu schaffen.

Die von der Bundesstraße 219 und der geplanten verlängerten Wilhelmstraße ausgehenden Emissionen sind, wie unter Punkt 5 beschrieben, im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens untersucht worden.

Bei Errichtung und Änderung von Gebäuden ist ein ausreichender Schallschutz vorzusehen. Es müssen daher in allen lärmempfindlichen Räumen Schallschutzfenster der entsprechenden Schallschutzklasse eingebaut werden, so daß die zulässigen Pegelrichtwerte für MK-Gebiete von 65 dB (A) am Tage und 55 dB (A) in der Nacht nicht überschritten werden. Der Bebauungsplan enthält für die betroffenen Bereiche entsprechende Festsetzungen.

Die Möglichkeit, durch Grundrißgestaltung (Wohn- und Schlafräume zu den straßenabgewandten Gebäudeseiten anstreben) einen ausreichenden Schallschutz zu erreichen, sollte angestrebt werden.

Gemäß § 10 (1) StBauFG sind die Gebäude und sonstigen baulichen Anlagen, die wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen und städtebaulichen Bedeutung erhalten werden sollen, festgesetzt.

## 7. Kostenschätzung

Für die Durchführung der in diesem Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen werden der Stadt bei der bisher üblichen Landesförderung voraussichtlich

für die Tiefgarage-Süd 3,3 Mio DM

(Gemäß dem Antrag auf Förderung aus Mitteln für kommunale Gemeinschaftseinrichtungen betragen die Gesamtkosten 7,9 Mio DM, die Eigenleistungen der Gemeinde 3,3 Mio DM und die Landeszuwendungen aus Städtebaumitteln 4,6 Mio. DM.)

für Straßenbau einschließlich Planfreimachung des Bahnüberganges 2,0 Mio DM

(Die Kosten betragen insgesamt 16.350.280 DM. Weitere Angaben über Kosten, Kostenträger usw. enthält der am 28.10.1976 gem. § 2 Abs. 5 BBauG übersandte Erläuterungsbericht zum Vorentwurf der Bundesstraße 219.)

Insgesamt rd.: 5,3 Mio DM

Überschläglich ermittelte Kosten entstehen.

Die Verwirklichung der Hochbauplanungen mit den Geschäften, Büros und Wohnungen wird voraussichtlich durch private Investoren erfolgen, so daß hierfür der Stadt keine Kosten entstehen.

## 8. Die Planverwirklichung und die Folgeverfahren

Das Plangebiet liegt im Bereich des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes der Stadt Ibbenbüren.

Für die Erschließung oder Neugestaltung des Bebauungsplangebietes werden die bebauten und unbebauten Grundstücke durch freiwillige Umlegung in der Weise geordnet, daß nach Lage, Form und Größe für die bauliche oder sonstige Nutzung zweckmäßig gestaltete Grundstücke entstehen.

Sofern bei der Bereitstellung der erforderlichen Grundstücke eine Einigung im gegenseitigen Einverständnis nicht möglich ist, hat der Rat der Stadt Ibbenbüren bereits vorsorglich die Anordnung und Durchführung einer Umlegung gemäß § 46 BBauG beschlossen.

Aufgestellt:

Ibbenbüren, den 8. 11.1978



Niehaus

Gemäß § 2 a (6) BBauG öffentlich  
ausgelegt vom 27.11. - 28.12.1978

Ibbenbüren, 15.5.1979

