

BP 1.30 „Westtangente K31“ - Begründung

Stadt Drensteinfurt

Bebauungsplan Nr. 1.30 "Westtangente - K 31"

Begründung

1. Allgemeine Planungsvorgaben

1.1 Aufstellungsbeschuß

Der Rat der Stadt Drensteinfurt hat am 17.12.1987 beschlossen, für die als "Westtangente" bezeichnete Umgehungsstraße im Zuge der K 31 einen Bebauungsplan aufzustellen.

1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfaßt lediglich die von der Straßenplanung betroffenen Bereiche und ihre Anschlüsse an das vorhandene Verkehrsnetz, da sich durch die im folgenden erläuterte Verkehrsplanung keine Konsequenzen als planerische Festsetzungen für die angrenzende Nutzungsstruktur ergeben.

Im Aufstellungsbeschuß sind die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches beschrieben und im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt.

1.3 Planungsanlaß - Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges B 58/63

Vorrangiges Ziel der Deutschen Bundesbahn ist es, die höhengleichen Bahnübergänge der stark und schnell befahrenen Bundesbahnstrecke Hamm-Emden zu beseitigen, um so die Leichtigkeit und Sicherheit des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten.

Diesem Ziel dient die in Kürze fertiggestellte Bundesbahnüberführung, die die höhengleichen Übergänge im Zuge der Schützen- und der Riether Straße aufhebt. Zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Bundesstraßen 58/63 wird die Ortsumgehung, die ebenfalls in Kürze fertiggestellt sein wird, erstellt.

Mit den Verkehrsübergaben wird der Innenstadtbereich erheblich entlastet, und sie bilden Voraussetzungen für weitere innerstädtische Entwicklungen.

Damit der höhengleiche Bahnübergang im Zuge der Bundesstraßen 58/63 aufgehoben werden kann, ist weiterhin erforderlich, den westlich der Bundesbahnstrecke gelegenen Stadtbereich an das überörtliche Straßenverkehrsnetz anzuschließen. Dieses soll durch die Weiterführung der Kreisstraße 31 (Westtangente), die bereits bis zur Riether Straße ausgebaut ist, sichergestellt werden.

Die Notwendigkeit dieser Straßenverbindung ist in der im April 1972 erstellten Verkehrsuntersuchung nachgewiesen.

Zur planungsrechtlichen Absicherung dieser Straßenverbindung soll der Bebauungsplan Nr. 1.30 "Westtangente - K 31" aufgestellt werden.

Mit diesem Bebauungsplan soll außerdem das für die Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges notwendige Planfeststellungsverfahren nach § 36 Bundesbahngesetz ersetzt und die rechtliche Voraussetzung für die Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Bundesstraße 58/63 geschaffen werden.

1.4 Darstellung im Flächennutzungsplan

Planungsziel ist die Absicherung der K 31 in einem Bebauungsplan. Die langjährige Planung der Westtangente ist im wirksamen Flächennutzungsplan enthalten. Sie begrenzt die Ortslage, die hier im westlichen Randbereich eine heterogene Nutzung aufweist:

- Gemischte Baufläche südlich der alten B 58 / B 63,
- gewerbliche Baufläche für das hier liegende Stanz- und Emaillierwerk und
- Wohnbaufläche für die vorhandene Wohnbebauung entlang und nördlich der Riether Straße

2. Inhalt des Bebauungsplanes

2.1 Öffentliche Verkehrsfläche

Der Bebauungsplan enthält als Festsetzung fast ausschließlich öffentliche Verkehrsfläche mit verschiedenen Zweckbestimmungen. Die Neuplanung*) der K 31 sieht vor:

- eine 6,5 m breite Fahrspur,
- beidseitig baumbestandene Grünstreifen von 1,5 m und
- beidseitige getrennte Rad- und Fußwege von jeweils 3,0 m Breite.

Diese Aufteilung erfolgt im Bebauungsplan hinweislich innerhalb der festgesetzten Verkehrsfläche.

Die Führung der K 31 erfolgt im Bogen aus der alten B 58 / B 63 im Norden heraus nach Süden bis zum Anschluß an die vorhandene Straße auf der Höhe der Riether Straße.

Das östliche Stück der alten B 58 / B 63 wird untergeordnet angebunden, endet vor der Bundesbahnlinie bzw. geht in die der Bundesbahn gehörenden Ladestraße über.

*) Straßenplanung Büro Niederwemmer, Timmer und Suhre, Münster 1988

Die beidseitige Rad- und Fußweganlage berücksichtigt, daß lt. Gebietsentwicklungsplan eine westliche Stadterweiterung grundsätzlich offengehalten wird.

Der Heimstättenweg wird untergeordnet an die K 31 angebunden, als Kreuzung mit einer neuen Straße (Ausbau einer vorhandenen Wegeparzelle), die die Gewerbegrundstücke bis zur Bahnlinie erschließt.

Auf der südlichen Seite dieser neuen Gewerbestraße verläuft künftig eine wichtige Rad- und Fußwegverbindung, die von der Siedlung Ossenbeck von Westen kommend im Bereich des Bahnhofes unter der Bahnlinie unterführt wird und bis in die Innenstadt führt. Außerdem wird hier ein öffentlicher Parkplatz vorgesehen, der als Park- und Ride-Parkplatz auf der westlichen Seite des Bahnhofs angeboten werden soll. Die Gewerbestraße endet als Stichstraße am Bundesbahngelände, erhält jedoch Anschluß an die bundesbahneigene Ladestraße und ist somit als Schleife mit der alten B 58 / B 63 im Norden verbunden.

Der alte Grenzweg wird an die K 31 mit einem kurzen neuen Verbindungsstück angeschlossen und ermöglicht somit die südlich gelegene Abbindung der Riether Straße von der K 31. Der Verlauf der Riether Straße muß beidseitig von der neuen K31 abgeunden werden, da diese Einmündung sonst zu nahe an der wichtigen neuen Anbindung Schützenstraße K 21 läge, die mit der geplanten Bahnunterführung das Tangentennetz um den inneren Stadtbereich von Drensteinfurt schließt.

In der westlichen Fortsetzung der neu anzubindenden Schützenstraße wird auch der westliche Abschnitt der Riether Straße neu angebunden.

2.2 Festsetzungen zur umweltverträglichen Einbindung

Diese Begründung kann zwar keine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Straßenplanung ersetzen, soll jedoch auf die mögliche "Umwelterheblichkeit" hinweisen.

Jeder Straßenneubau bedeutet naturgemäß einen Eingriff in die Umwelt. Zunächst muß hier nochmal auf die Vorrangigkeit der Maßnahme im Sinne des Funktionierens eines gesamten Stadtgefüges nach Niveaufreimachung der Straßenkreuzungen mit der Bundesbahnlinie hingewiesen werden (vgl. GVP).

2.2.1 Einfügung in das Orts- und Landschaftsbild

Für den derzeitigen westlichen Ortsrand von Drensteinfurt als Übergang von heterogenen baulichen Nutzungen in eine teilweise ausgeräumte sterile Ackerlandschaft wird die neue Straße eine deutliche Abgrenzung von bestehendem Stadtgefüge und Landschaft markieren. Vorausgesetzt wird eine landschaftsgerechte Eingrünung.

Der Bebauungsplan zeigt die Flächen, die beidseitig der geplanten Straße zur Verfügung stehen und als Flächen zur Anpflanzung gemäß § 9 (1) Nr. 25 BauGB festgesetzt werden, um hier intensive landschaftsgerechte Eingrünung zu sichern.

Die Straße K 31 selbst erhält einen beidseitigen Grünstreifen (Wildrasen) mit **alleerartiger Baumbepflanzung**. Dieses Straßenbild würde sich in das Landschaftsbild nahtlos einpassen. Vorzuschlagen wäre für die Oberflächengestaltung der Fahrbahn eine helle Spliteinstreuung, die einen wesentlich freundlicheren Eindruck als schwarze Teerdecken vermitteln.

2.22 Auswirkungen auf Flora und Fauna

Wichtige Biotopverbundsysteme sind im Planungsbereich aufgrund der ausgeräumten Ackerlandschaft und der angrenzenden baulichen Struktur nicht festzustellen, vorbehaltlich fachkundiger Detailuntersuchung.

Durch die genannten Flächen zur Anpflanzung sollen neue Lebensräume für Flora und Fauna geschaffen werden. Im wesentlichen bieten die entlang des Straßenverlaufs gesicherten Flächen die Möglichkeit zur Vernetzung der Grünbereiche. Lediglich für die Fläche zwischen neuer K 31 und altem Verlauf des Grenzweges soll über privatrechtliche Vereinbarung die Ergänzung der Grünanpflanzung gesichert werden.

2.23 Boden und Grundwasser

Der Straßenneubau erfaßt ca. 3,2 ha Fläche, die künftig versiegelt wird. Diese Tatsache ist nicht abzumildern, auch wenn im Detail vorgesehen ist, den Rad- und Fußweg (anteilig ca. 1,0 ha) in wassergebundener Decke bzw. wasserdurchlässigen Porensteinen auszuführen oder kleine Flächen, wie den Park- und Ride-Parkplatz westlich des Bahnhofs, nicht zu versiegeln.

Demgegenüber kann jedoch aufgeführt werden, daß ca 2,0 ha Fläche gegenüber dem heutigen Zustand eine intensive landschaftliche Grüngestaltung erhalten werden, die als Ausgleichsmaßnahme für die Flächenversiegelung zu bezeichnen ist.

Als Rückbau von Straßenflächen wird jedoch die gesamte alte B 58 vorgesehen.

Grundwasserbeeinträchtigung ist nicht zu erwarten.

2.24 Lärmbeeinträchtigung

Für die K 31 liegen keine Prognosewerte der Kfz.-Belastung vor. Der Zählwert der Verkehrsstärkenkarte 1980 des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr NW von 586 Kfz/24 h auf der südlichen K 21 Schützenstraße (nach Einmündung der K 31) dürfte nicht zu verwertbaren Aussagen führen.

Unter Beachtung der Struktur des geplanten Verkehrsnetzes wird für die künftige Westtangente eine Belastung von maximal 2.500 Kfz/24 h *) angenommen. Somit sind gegenüber der DIN 18005 (Vornorm 1971) keine Pegelüberschreitungen für die Wohnbereiche im Bereich Riether Straße zu erwarten. Sollte jedoch nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der K 31 die Belastung unerwartet über den zulässigen Werten liegen, wird die Stadt Drensteinfurt hier Maßnahmen für den aktiven oder passiven Schallschutz treffen.

*) Quelle: Aussagen des Tiefbauamtes des Kreises Warendorf

3. Sonstige Belange und Fragen der Durchführung

Der ehemalige Bahnübergang B 58/B 63 soll - wie unter Pkt. 1.3 erläutert - aufgehoben werden. Daher wird der Kreuzungsbereich in den Bebauungsplan einbezogen und nachrichtlich als Fläche für Bahnanlagen übernommen. Das Bebauungsplanverfahren ersetzt somit das Planfeststellungsverfahren für die Aufhebung.

Sonstige Belange, u.a. Denkmalschutz, sind nicht betroffen.

3.1 Flächenbilanz

| | | |
|---------------------------|---------|---------|
| Plangebiet gesamt | 5,28 ha | 100,0 % |
| davon: | | |
| Straßenfläche | 2,22 ha | 42,0 % |
| Fuß- und Radweg | 1,02 ha | 19,3 % |
| Verkehrsbegleitendes Grün | 0,42 ha | 8,0 % |
| Flächen zur Anpflanzung | 1,53 ha | 29,0 % |
| Flächen für Bahnanlagen | 0,09 ha | 1,7 % |

3.2 Kosten

Nach Schätzung ist mit folgenden Aufwendungen zu rechnen:

| | |
|-----------------|----------------------|
| a) Grunderwerb: | 911.000 DM |
| b) Straße: | 2.729.000 DM |
| c) Begrünung: | 120.000 DM |
| | <u>3.760.000 DM.</u> |

Für den Kanalbau entstehen keine nennenswerten Kosten, weil die Straßenflächen über Wegeseitengräben entwässert werden.

Weil die Weiterführung der K 31 mit den Abzweigungen vor allem wegen der Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der B 58/63 ausgebaut werden muß, beteiligen sich die Bundesrepublik, die Bundesbahn und die Stadt Drensteinfurt an den durch die Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges bedingten Kosten. Die genaue Kostenaufteilung steht zur Zeit noch aus.

Die auf die Stadt entfallenden Kostenanteile sollen mit öffentlichen Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bezuschußt werden, so daß für die Stadt ein tragbarer Eigenanteil verbleibt. Die Finanzierung wird durch den Haushalt 1989/90 sichergestellt.

Bearbeitet im Auftrag der Stadt Drensteinfurt

Coesfeld, im April 1988

WOLTERS PARTNER

Architekten BDA - Stadtplaner SRL

Daruper Str. 15, 4420 Coesfeld