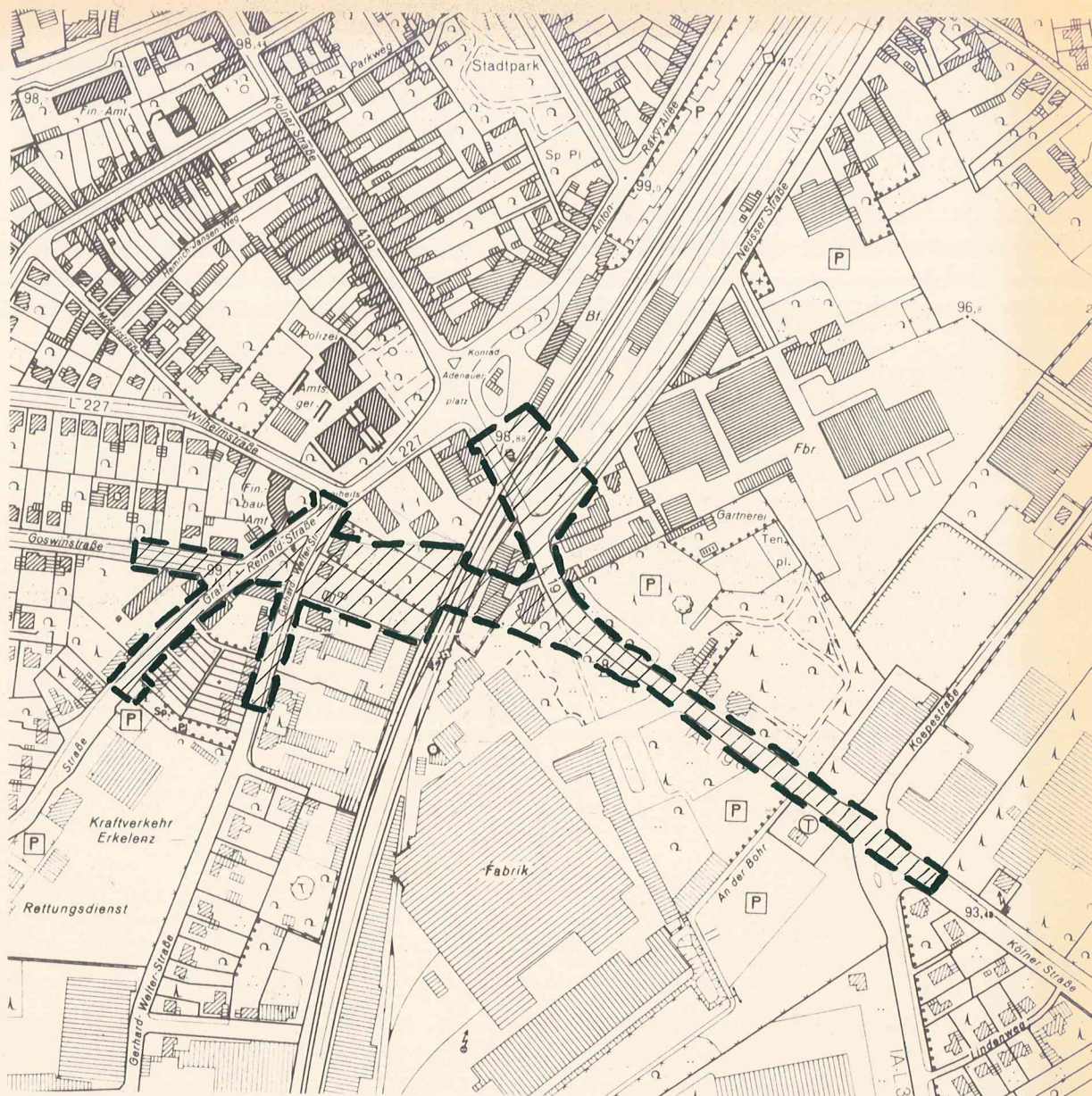




ÜBERSICHT

Maßstab 1:5000

STADT ERKELENZ

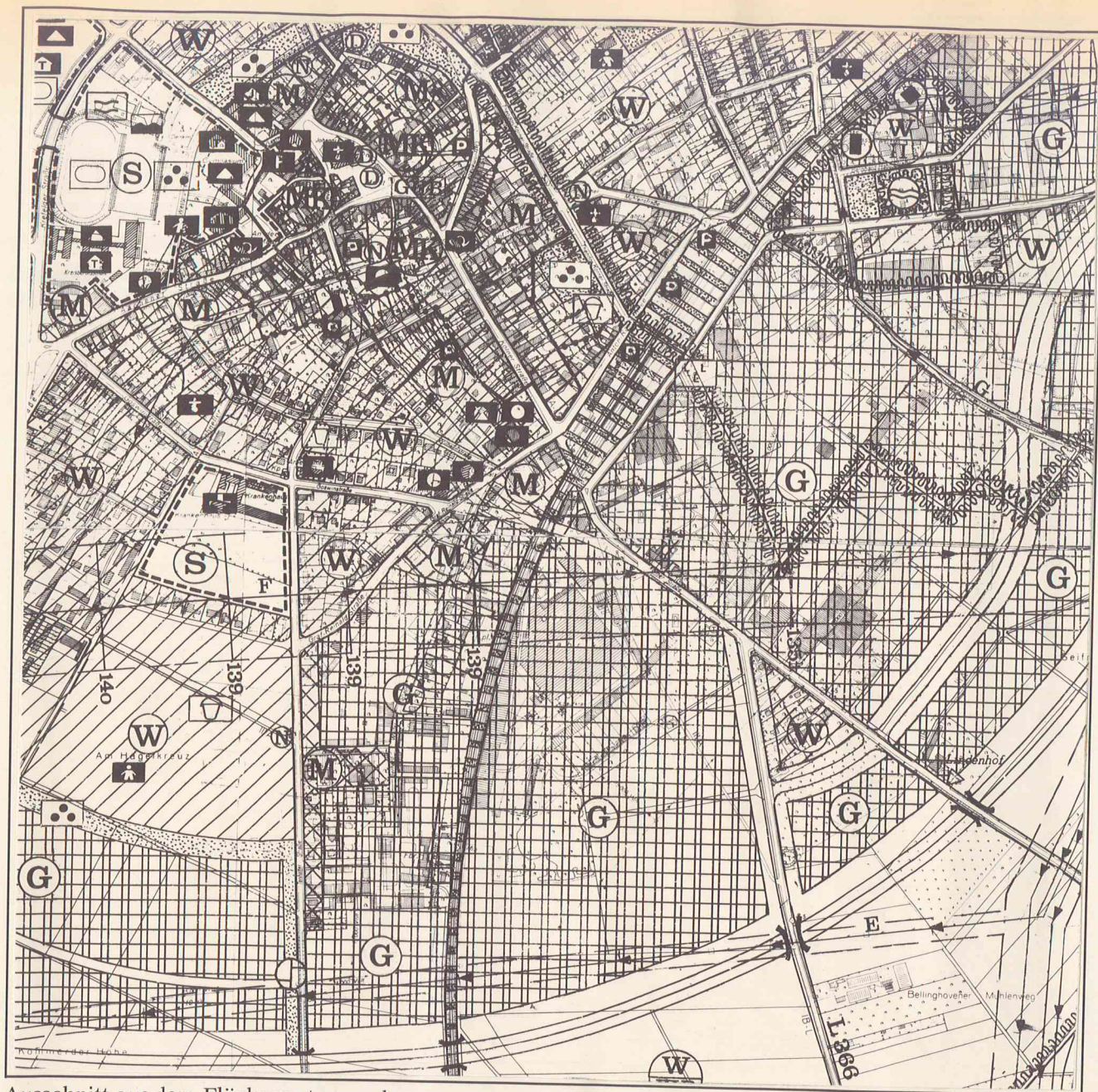
Dezernat IV-A, Az.: 612601.11

Bebauungsplan Nr. XI „Freiheitsplatz - Bahnunterführung“ Stadtbezirk Erkelenz-Mitte

Gemarkung Erkelenz
Flur 18, 19, 27 und 50

Maßstab 1:500

Ausfertigung



Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

Maßstab 1 : 10.000

RECHTSBASIS:

Bundesbaugesetz vom 18. 08. 1976 (BGBl. I S. 2256, ber. S. 3617),
geändert durch Artikel 9 Nr. 1 der Vereinfachungsnovelle vom
03. 12. 1976 (BGBl. I S. 3281) und durch Artikel 1 des Gesetzes
zur Beschleunigung von Verfahren und zur Erleichterung von
Investitionsvorhaben im Städtebaurecht vom 06. 07. 1979
(BGBl. I S. 949).

3. Verordnung zur 1. Verordnung zur Durchführung des
Bundesbaugesetzes vom 21. 04. 1970.

Verordnung über bauliche Nutzung der Grundstücke
(**Baunutzungsverordnung**) in der Fassung vom 15. 09. 1977
(BGBl. I S. 1763).

Planzeichenverordnung vom 30. 07. 1981 (BGBl. I S. 833) und

§ 81 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
(**Landesbauordnung**) in der Fassung vom 26. 06. 1984 (GV. NW. S. 419).

AUSLEGUNGSBEGRÜNDUNG

1. Vorgaben und Ziel und Planung

Seit Jahren bemüht sich die Stadt Erkelenz, die höhengleiche Straßenkreuzung der Kölner Straße - L 19 mit der Bundesbahnstrecke Aachen - Mönchengladbach durch eine Über- oder Unterführung zu ersetzen. Dabei soll eine unmittelbare Verknüpfung der Kölner Straße - L 19 mit der Goswinstraße - L 227 erfolgen. Diese Straßenverbindung ist ein wesentlicher Bestandteil des innerörtlichen Hauptverkehrsnetzes Erkelenz - Mitte (sog. "Stadtkern Tangentenring") und damit eine Voraussetzung zur Verwirklichung der städtebaulichen Entwicklungsziele für die gesamte Innenstadt Erkelenz. Dies sind die Stärkung der Stadtkernfunktionen und die Verbesserung des Wohnumfelds durch Herausnahme von Durchgangsverkehr, Schaffung verkehrsberuhigter Straßen und Plätze und insbesondere auch Abbau von Nutzungskonflikten durch Überlagerung der verschiedenen Funktionen im Bereich der innerstädtischen Kölner Straße. Die erste Fortschreibung des Generalverkehrsplanes aus dem Jahre 1983 zeigte die verkehrliche Bedeutung, aber auch die Auswirkungen der Bahnunterführung nochmals ausführlich auf.

Die Stadt Erkelenz beabsichtigt, die Planung durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes gemäß BBauG zu sichern. Entsprechende Beschlüsse hat der Rat der Stadt Erkelenz im Jahre 1977 und ergänzend hierzu im Jahre 1984 gefaßt. Im Gegensatz zu den bei klassifizierten Straßen sonst üblichen Planfeststellungsverfahren sieht sie hierin den Vorteil, daß sie in diesem für die gesamte Innenstadt wichtigen Bereich selbst Träger der Planung ist und somit auf Inhalt und Ablauf des Verfahrens stärkeren Einfluß hat. Die Bedenken und Anregungen der Bürger können im Rahmen des Beteiligungsverfahrens und des Abwägungsvorgangs stärker gewürdigt werden.

Baulastträger für die Straßenbaumaßnahmen und deren Auswirkungen ist der Landschaftsverband Rheinland - Rheinisches Straßenbauamt Aachen. Dieser führt auch die ingenieurtechnischen Planungen durch und erstellt die erforderlichen Gutachten und Begleitpläne (z.B. Schallgutachten und Landschaftspflegerischer Begleitplan).

Ziel der Planung ist es, die Bahnunterführung der Kölner Straße - L 19, die Fußgängerunterführung an der Neußer Straße sowie die erforderlichen Umbauten an den bestehenden Straßen planungsrechtlich abzusichern. Der rechtsgültige Flächennutzungsplan aus dem Jahre 1976 stellt die geplante Verbindung als örtlichen Hauptverkehrszug dar, so daß der Bebauungsplan XI aus der vorbereitenden Bauleitplanung entwickelt ist.

Der Bereich östlich der Bundesbahnstrecke Aachen - Mönchengladbach betrifft Teile des Bebauungsplanes Nr. IX/A, dessen Festsetzungen daher im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. XI aufgehoben werden.

2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. XI "Freiheitsplatz - Bahnunterführung" wird begrenzt auf die nach dem Bauentwurf des Rheinischen Straßenbauamtes Aachen erforderlichen Ausbaustrecken der Kölner Straße, der Goswinstraße, der Gerhard-Welter-Straße, der Graf-Reinald-Straße und der Neußer Straße einschließlich der Flächen für Nebenanlagen sowie die vorgesehene Fußgängerunterführung westlich der Bundesbahn.

Die Flächen der Deutschen Bundesbahn werden, soweit sie zum Verständnis der Planung notwendig sind, in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit einbezogen, jedoch nur nachrichtlich übernommen.

Der Geltungsbereich umfaßt somit die für den Umbau der Straßen notwendigen Flächen. In den angrenzenden Bereichen besteht kein Erfordernis zur Planaufstellung. Die Grundstücke sind fast vollständig bebaut, so daß die städtebauliche Entwicklung weitgehend abgeschlossen ist. Im Bereich östlich der Bundesbahnstrecke trifft der Bebauungsplan Nr. IX/A planungsrechtliche Festsetzungen. Westlich der Bundesbahnstrecke ist eine Umstrukturierung in bezug auf Art und Maß der baulichen Nutzung nicht zu erwarten und wird auch nicht angestrebt. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben kann nach § 34 BBauG in Verbindung mit dem Bebauungsplan Nr. IX/A eindeutig beurteilt werden. In diesem Zusammenhang kommt der Frage der Konfliktbewältigung innerhalb des Plangebietes und der Ermittlung aller in Betracht zu ziehender Belange eine besondere Bedeutung zu.

Für den Bau der Straße kann es erforderlich sein, über die festgesetzten Verkehrsflächen hinaus weitere Flächen vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Der Träger der Straßenbaulast wird über den Zeitpunkt, die Dauer und das Ausmaß der Inanspruchnahme sowie die Höhe der Entschädigung Vereinbarungen mit den jeweiligen Eigentümern treffen. Das Planverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes bleibt hiervon unberührt.

3. Verkehrslärmschutz

Gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz ist "bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen ... sicherzustellen, daß durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind."

Der Landschaftsverband Rheinland hat für die vorliegende Baumaßnahme eine lärmtechnische Untersuchung unter Beachtung der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" - Ausgabe 1981 - (RLS 81) (VK BL 1981 S. 344) und der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (siehe Anlage 1 zur Begründung: "Schalltechnisches Gutachten zur L 19 - Beseitigung des Bahnübergangs in Erkelenz (Bericht Nr. 933/094035) des Instituts für Energietechnik und Umweltschutz (TÜV) vom 10.5.1985) erstellen lassen. Der Berechnung der zukünftigen Lärmwerte liegen die in der ersten Fortschreibung des Generalverkehrsplanes der Stadt Erkelenz ermittelten Prognosewerte für den Straßenzug Kölner Straße /Goswinstraße sowie Gerhard-Welter-Straße zugrunde (Ingenieurplanung Feldkamp-Lubener-Witschel, Generalverkehrsplan der Stadt Erkelenz, erste Fortschreibung, April 1983).

Das schalltechnische Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß im Bereich des Straßenumbaus aktive und passive Schallschutzmaßnahmen getroffen werden müssen.

Die Stadt Erkelenz nimmt zur Kenntnis, daß entsprechend den Ergebnissen der o.a. lärmtechnischen Untersuchung und unter Berücksichtigung der zum Zeitpunkt der Abwägung maßgeblichen Rechtslage zum Schutz der zulässigen baulichen Nutzung benachbarter Grundstücke Lärmschutzmaßnahmen an den im Lageplan gekennzeichneten Fassaden der baulichen Anlagen (Lärmschutzfenster) anzuordnen sind. Für diese Fälle wird festgestellt, daß Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen (Lärmschutzfenster) durch den Träger der Straßenbaulast vorzunehmen ist (§ 17 Abs. 4 Satz 2 FStrG, der dem Sinngehalt des § 42 BImSchG entspricht), es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämme der baulichen Anlage mindern den durch die Baumaßnahme auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel (45/35 dB(A) tags/nachts) ab.

4. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Der Landschaftsverband Rheinland - Rheinisches Straßenbauamt Aachen, hat für die Baumaßnahme einen landschaftspflegerischen Begleitplan aufstellen lassen. Dieser Plan legt die für den Eingriff in den Naturhaushalt erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere Freihaltung und Bepflanzung von Flächen sowie Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen, fest. Die Regelungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes werden als Festsetzungen im Bebauungsplan übernommen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan, aufgestellt durch die Arbeitsgemeinschaft Hallmann und Rohn, Stand Februar 1987, ist Anlage zur Begründung.

5. Planinhalte

Der Bebauungsplan Nr. XI "Freiheitsplatz - Bahnunterführung" setzt ausschließlich Verkehrsflächen fest. Die Kölner Straße - L 19 wird etwa in Höhe der Werksparkplätze der Fa. Wirth nach Westen in Richtung Goswinstraße verschwenkt und unter den Bahngleisen der Bundesbahn hindurchgeführt. Der jetzige höhengleiche Übergang der Kölner Straße über die Bundesbahnstrecke entfällt. Damit wird eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und eine Entlastung der Innenstadt erreicht. Die Kölner Straße erhält im Bereich der Einfahrten zu den Parkplätzen der Fa. Wirth Linksabbiegespuren. Aufgrund der hierdurch erforderlichen Verbreiterung des Straßenquerschnitts werden hierfür auf der nördlichen Straßenseite Vorgartenflächen in Anspruch genommen. Im übrigen berücksichtigt die Straßenführung den vorhandenen wertvollen Baumbewuchs. Die Entwässerung der Unterführung erfolgt in der Form, daß das anfallende Oberflächenwasser in den Regenwasserkanal der östlichen Kölner Straße gepumpt wird.

Die Kreuzung der Kölner Straße/Goswinstraße mit der Gerhard-Welter-Straße wird entsprechend ihrer Verteilerfunktion und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens in allen Richtungen mit Linksabbiegespuren ausgelegt. Die Graf-Reinald-Straße muß aus Gründen der Verkehrssicherheit von der Goswinstraße abgebunden werden, da der Abstand zur Kreuzung zu gering ist.

Die Neußer Straße erhält eine neue Anbindung an die Kölner Straße.

Zwischen der Neußer Straße und dem Busbahnhof ist in Höhe des jetzigen Bahnübergangs eine Verkehrsfläche für die Fußgängerunterführung festgesetzt.

Für Teilbereiche wird die Zweckbestimmung als verkehrsberuhigte Bereiche festgesetzt.

Die zur Herstellung der Unterführung erforderlichen Böschungen und die Lärmschutzwälle werden als Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung "Verkehrsgrün" ausgewiesen.

Die geplanten Bäume werden gemäß § 9 (1) 25 a BBauG festgesetzt, der vorhandene Baumbestand wird durch eine Festsetzung zur Erhaltung von Bäumen gem. § 9 (1) 25 b BBauG gesichert. Die größeren Flächen mit der Zweckbestimmung "Verkehrsgrün" werden als Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern ausgewiesen.

Außerdem werden die entsprechend der lärmtechnischen Untersuchung (s.o.) erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand/wand) als Fläche für besondere Anlagen und Vorkehrungen gem. § 9 (1) 24 BBauG festgesetzt.

6. Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

Die Flächen der Bundesbahn werden gemäß § 9 (6) BBauG **nachrichtlich** übernommen. Das gesamte Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. XI liegt innerhalb der Wasserschutzzone III B des **Wasserwerks Erkelenz**. Die Vorschriften der "Ordnungsbehördlichen Verordnung zur Festsetzung eines Wasserschutzgebietes **für** das Einzugsgebiet der Wasserwerke I und II der Stadt **Erkelenz**" vom 25.7.1983 sind zu beachten. Im übrigen **liegt** der Bereich im Braunkohlenplangebiet, so daß Absenkungen als Folge des durch den Braunkohlenabbau östlich der Stadt verursachten **Wasserentzuges** möglich sind, sowie über Grubenfeldern, die auf **Steinkohle** verliehen sind. Demzufolge sind Festsetzungen oder Nutzungsregelungen nach anderen gesetzlichen Vorschriften zu erwarten.

Es wird darauf hingewiesen, daß auftretende archäologische Bodenfunde und Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit gem. Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande NW (Denkmalschutzgesetz-DSchG) vom 11.3.1980 unmittelbar dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege zu melden sind.

7. Grundsätze für soziale Maßnahmen

Im Zuge der Realisierung des Bebauungsplanes XI "Freiheitsplatz-Bahnunterführung" ist es erforderlich, an der Gerhard-Welter-Straße und der Kölner Straße einige Gebäude bzw. Gebäudeteile abzureißen. Sollte sich bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes herausstellen, daß hierdurch oder anderweitig die persönlichen Lebensumstände der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen negativ beeinflußt werden, so wird die Stadt Erkelenz gemäß § 13 a BBauG Maßnahmen mit den Bürgern erörtern, die das Ziel haben, soziale Härten zu vermeiden. Als allgemeine Zielvorstellungen kommen hierbei u.a. die Beschaffung von Ersatzwohnraum, finanzielle Hilfen durch öffentliche Mittel sowie Beratung, Betreuung und Unterrichtung während der Planverwirklichung in Betracht. Die Aufstellung und Durchführung des Sozialplanes erfolgt gemäß § 13 a (4) BBauG im Einvernehmen mit der Stadt durch den Landschaftsverband Rheinland.

8. Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung nach den Vorschriften des § 2 a (1) bis (5) BBauG (Darlegung und Erörterung der Planungsziele) wurde in der Zeit vom 23. bis 16.4.1985 durchgeführt.

9. Maßnahmen zur Verwirklichung

Die Verwirklichung des Bebauungsplanes ist alsbald vorgesehen. Soweit für den Ausbau der Verkehrsflächen Grundstücke bzw. Grundstücksflächen nicht im Eigentum des Landschaftsverbandes Rheinland sind, so ist beabsichtigt, diese freihändig zu erwerben. Sollte eine Regelung zur Ordnung des Grund und Bodens auf freiwilliger Basis nicht erreicht werden, so beabsichtigt die Stadt, nötigenfalls geeignete Maßnahmen durchzuführen, um die Verwirklichung der Planung sicherzustellen.

10. Kosten

Die überschlägig ermittelten Kosten der geplanten Straßenbaumaßnahmen belaufen sich auf ca. 12.500.000,-- DM. Die Finanzierung wird von den verschiedenen Beteiligten getragen. Auf die Stadt Erkelenz entfällt dabei ein Anteil von ca. 756.500,-- DM, der sich nochmals um die Zuschüsse gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz verringern wird.

Die Stadt Erkelenz wird den auf sie entfallenden Anteil im Haushalt berücksichtigen und je nach Anfall bereitstellen.

Erkelenz, den 05.05.1987

gez. Stein

Bürgermeister

gez. Frauen

Ratsherr

gez. Jansey

Ratsherr

Anlagen zur Begründung:

1. Schalltechnisches Gutachten zur L 19 "Beseitigung des Bahnübergangs in Erkelenz"
Bericht Nr. 933/094035 des Instituts für Energietechnik und Umweltschutz (TÜV) vom 10.05.1985
2. Landschaftspflegerischer Begleitplan:
aufgestellt durch die Arbeitsgemeinschaft Hallmann & Rohn,
Stand Februar 1987

Diese Begründung hat gemäß § 2 a (6) des Bundesbaugesetzes vom 18.08.1976 (BGBl. I S. 2256) zusammen mit den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. XI "Freiheitsplatz-Bahnunterführung" der Stadt Erkelenz, Bezirk Erkelenz-Mitte, nach Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 13 vom 05.06.1987 in der Zeit vom 22.06.1987 bis zum 23.07.1987 öffentlich ausgelegen.

Erkelenz, den 30.07.1987

Der Stadtdirektor
In Vertretung:

gez. Eschmann

Eschmann
Technischer Beigeordneter

ABSCHLUSSBEGRÜNDUNG

1. Vorgaben und Ziel der Planung

Seit Jahren bemüht sich die Stadt Erkelenz, die höhengleiche Straßenkreuzung der Kölner Straße - L 19 mit der Bundesbahnstrecke Aachen - Mönchengladbach durch eine Über- oder Unterführung zu ersetzen. Dabei soll eine unmittelbare Verknüpfung der Kölner Straße -L 1 mit der Goswinstraße - L 227 erfolgen. Diese Straßenverbindung ist ein wesentlicher Bestandteil des innerörtlichen Hauptverkehrsnetzes Erkelenz - Mitte (sog. "Stadtkern Tangentenring") und damit eine Voraussetzung zur Verwirklichung der städtebaulichen Entwicklungsziele für die gesamte Innenstadt Erkelenz. Dies sind die Stärkung der Stadtkernfunktionen und die Verbesserung des Wohnumfelds durch Herausnahme von Durchgangsverkehr, Schaffung verkehrsberuhigter Straßen und Plätze und insbesondere auch Abbau von Nutzungskonflikten durch Überlagerung der verschiedenen Funktionen im Bereich der innerstädtischen Kölner Straße.

Die erste Fortschreibung des Generalverkehrsplanes aus dem Jahre 1983 zeigte die verkehrliche Bedeutung, aber auch die Auswirkungen der Bahnunterführung nochmals ausführlich auf. Dabei wurde nachgewiesen, daß nach Realisierung aller Straßenbauprojekte in der Stadtmitte Erkelenz die Goswinstraße nur eine geringe Steigerung des Verkehrsaufkommens erfährt, die im wesentlichen in der allgemeinen Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs begründet ist (Schriftenreihe "Stadtentwicklung Erkelenz", 1. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes der Stadt Erkelenz, Seite 59 ff, Erkelenz 1983).

Die Stadt Erkelenz beabsichtigt, die Planung durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes gemäß BBauG zu sichern. Entsprechende Beschlüsse hat der Rat der Stadt Erkelenz im Jahre 1977 und ergänzend hierzu im Jahre 1984 gefaßt. Im Gegensatz zu den bei klassifizierten Straßen sonst üblichen Planfeststellungsverfahren sieht sie hierin den Vorteil, daß sie in diesem für die gesamte Innenstadt wichtigen Bereich selbst Träger der Planung ist und somit auf Inhalt und Ablauf des Verfahrens stärkeren Einfluß hat. Die Bedenken und Anregungen der Bürger können im Rahmen des Beteiligungsverfahrens und des Abwägungsvorgangs stärker gewürdigt werden.

Baulastträger für die Straßenbaumaßnahmen und deren Auswirkungen ist der Landschaftsverband Rheinland - Rheinisches Straßenbauamt Aachen. Dieser führt auch die ingenieurtechnischen Planungen durch und erstellt die erforderlichen Gutachten und Begleitpläne (z.B. Schallgutachten und Landschaftspflegerischer Begleitplan).

Ziel der Planung ist es, die Bahnunterführung der Kölner Straße - L 19, die Fußgängerunterführung an der Neußer Straße sowie die erforderlichen Umbauten an den bestehenden Straßen planungsrechtlich abzusichern. Der rechtsgültige Flächennutzungsplan aus dem Jahre 1976 stellt die geplante Verbindung als örtlichen Hauptverkehrszug dar, so daß der Bebauungsplan XI aus der vorbereitenden Bauleitplanung entwickelt ist.

Der Bereich östlich der Bundesbahnstrecke Aachen - Mönchengladbach betrifft Teile des Bebauungsplanes Nr. IX/A, dessen Festsetzungen daher im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. XI aufgehoben werden.

2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. XI "Bahnunterführung - Freiheitsplatz" wird begrenzt auf die nach dem Bauentwurf des Rheinischen Straßenbauamtes Aachen erforderlichen Ausbaustrecken der Kölner Straße, der Goswinstraße, der Gerhard-Welter-Straße, der Graf-Reinald-Straße und der Neußer Straße einschließlich der Flächen für Nebenanlagen sowie die vorgesehene Fußgängerunterführung westlich der Bundesbahn.

Die Flächen der Deutschen Bundesbahn werden, soweit sie zum Verständnis der Planung notwendig sind, in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit einbezogen, jedoch nur nachrichtlich übernommen.

Der Geltungsbereich umfaßt somit die für den Umbau der Straßen notwendigen Flächen. In den angrenzenden Bereichen besteht kein Erfordernis zur Planaufstellung. Die Grundstücke sind fast vollständig bebaut, so daß die städtebauliche Entwicklung weitgehend abgeschlossen ist. Im Bereich östlich der Bundesbahnstrecke trifft der Bebauungsplan Nr. IX/A planungsrechtliche Festsetzungen. Westlich der Bundesbahnstrecke ist eine Umstrukturierung in Bezug auf Art und Maß der baulichen Nutzung nicht zu erwarten und wird auch nicht angestrebt. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben kann § 34 BBauG in Verbindung mit dem Bebauungsplan Nr. IX/A eindeutig beurteilt werden. In diesem Zusammenhang kommt der Frage der Konfliktbewältigung innerhalb des Plangebiets und der Ermittlung aller in Betracht zu ziehenden Belange eine besondere Bedeutung zu.

Für den Bau der Straße kann es erforderlich sein, über die festgesetzten Verkehrsflächen hinaus weitere Flächen vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Der Träger der Straßenbaulast wird über den Zeitpunkt, die Dauer und das Ausmaß der Inanspruchnahme sowie die Höhe der Entschädigung Vereinbarungen mit den jeweiligen Eigentümern treffen. Das Planverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes bleibt hiervon unberührt.

3. Verkehrslärmschutz

Gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz ist "bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen ... sicherzustellen, daß durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind."

Der Landschaftsverband Rheinland hat für die vorliegende Baumaßnahme eine lärmtechnische Untersuchung unter Beachtung der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" - Ausgabe 1981 - (RLS 81) (VK BL 1981 S. 344) und der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erstellen lassen (siehe Anlage 1 zur Begründung: "Schalltechnisches Gutachten zur L 19 - Beseitigung des Bahnübergangs in Erkelenz (Bericht Nr. 933/094035) des Instituts für Energietechnik und Umweltschutz (TÜV) vom 10.5.1985). Der Berechnung der zukünftigen Lärmwerte liegen die in der ersten Fortschreibung des Generalverkehrsplanes der Stadt Erkelenz ermittelten Prognosewerte für den Straßenzug Kölner Str./Goswinstraße sowie Gerhard-Welter-Straße zugrunde (Ingenieurplanung Feldkamp-Lubener-Witschel, Generalverkehrsplan der Stadt Erkelenz, erste Fortschreibung, April 1983)

Das schalltechnische Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß im Bereich des Straßenumbaus aktive und passive Schallschutzmaßnahmen getroffen werden müssen.

Die Stadt Erkelenz nimmt zur Kenntnis, daß entsprechend den Ergebnissen der o.a. lärmtechnischen Untersuchung und unter Berücksichtigung der zum Zeitpunkt der Abwägung maßgeblichen Rechtslage zum Schutz der vorhandenen baulichen Nutzung benachbarter Grundstücke Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) an den im Lageplan, der dem schalltechnischen Gutachten als Anlage beigefügt ist, gekennzeichneten Fassaden der baulichen Anlagen anzuordnen sind. Für diese Fälle wird festgestellt, daß Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen (Lärmschutzfenster) durch den Träger der Straßenbaulast vorzunehmen ist (§ 17 Abs. 4 Satz 2 FStrG, der dem Sinngehalt des § 42 BImSchG entspricht), es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlage mindern den durch die Baumaßnahme auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Lärmpegel (45/35 dB(A) tags/nachts) ab.

4. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Der Landschaftsverband Rheinland - Rheinisches Straßenbauamt Aachen, hat für die Baumaßnahme einen landschaftspflegerischen Begleitplan aufstellen lassen. Dieser Plan legt die für den Eingriff in den Naturhaushalt erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere Freihaltung und Bepflanzung von Flächen sowie Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen, fest. Die Regelungen des landschaftspflegerischen Begleitplanes werden als Festsetzungen im Bebauungsplan übernommen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan, aufgestellt durch die Arbeitsgemeinschaft Hallmann und Rohn, Stand Februar 1987, ist Anlage zur Begründung.

5. Planinhalte

Der Bebauungsplan Nr. XI "Bahnunterführung - Freiheitsplatz" setzt ausschließlich Verkehrsflächen fest. Die Kölner Straße - L 19 wird etwa in Höhe der Werksparkplätze der Fa. Wirtz nach Westen in Richtung Goswinstraße verschwenkt und unter den Bahngleisen der Bundesbahn hindurchgeführt. Der jetzige höhengleiche Übergang der Kölner Straße über die Bundesbahnstrecke entfällt. Damit wird eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und eine Entlastung der Innenstadt erreicht. Der Querschnitt ist mit Ausnahme der Einmündungen und Kreuzungsbereiche zweispurig und mit beidseitigen Geh- und Radwegen vorgesehen.

Die Kölner Straße erhält im Bereich der Einfahrten zu den Parkplätzen der Fa. Wirtz Linksabbiegerspuren. Aufgrund der hierdurch erforderlichen Verbreiterung des Straßenquerschnitts werden hierfür auf der nördlichen Straßenseite Vorgartenflächen in Anspruch genommen.

Eine Verringerung des Querschnitts in diesem Bereich, z.B. durch Wegfall eines Teilstückes des Radweges auf der südlichen oder nördlichen Straßenseite wird insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit nicht für vertretbar gehalten. Die Goswinstraße soll ab dem Freiheitsplatz beidseitig Radwege erhalten, die durch die Bahnunterführung über die Kölner Straße bis zu den ebenfalls beidseitigen Mehrzweckstreifen an der Landstraße L 19 Richtung Kückhoven geführt werden. Die Eingriffe in vorhandene Einfriedungen, Bepflanzungen und sonstige bauliche Anlagen werden im Rahmen der nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen ausgeglichen.

Im übrigen berücksichtigt die Straßenführung den vorhandenen wertvollen Baumbewuchs. Die Entwässerung der Unterführung erfolgt in der Form, daß das anfallende Oberflächenwasser in den Regenwasserkanal der östlichen Kölner Straße gesaugt wird.

Die Kreuzung der Kölner Straße/Goswinstraße mit der Gerhard-Welter-Straße wird entsprechend ihrer Verteilerfunktion und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens in allen Richtungen mit Linksabbiegerspuren ausgelegt.

Die Graf-Reinald-Straße muß aus Gründen der Verkehrssicherheit von der Goswinstraße abgebunden werden, da der Abstand zur Kreuzung zu gering ist.

Die bisher über die Graf-Reinald-Straße und Freiheitsplatz fahrenden Busse der Kreiswerke Heinsberg können zukünftig

- entweder über die jetzige Zu- und Ausfahrt über die Graf-Reinald-Straße/Tenholter Straße/Goswinstraße
- oder über eine neu zu schaffende Zu- und Ausfahrt über die Gerhard-Welter-Straße zum Busbahnhof fahren.

Neben betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen hätte die An- und Abfahrt über die Tenholter Straße/Goswinstraße gegenüber der über die Gerhard-Welter-Straße aus städtebaulicher Sicht den Nachteil, daß

- insgesamt mehr Wohngebäude betroffen wären als an der Gerhard-Welter-Straße, wo zum Teil eine gewerbliche Nutzung vorhanden ist,
- die Busse am Krankenhaus vorüber fahren müßten,
- die betroffenen Straßeneinmündungen und -kreuzungen ausgebaut werden müßten, was nur zu Lasten von Wohngrundstücken möglich wäre und
- durch die auf der Goswinstraße nach links abbiegenden Busse die Belastung der Kreuzung Goswinstraße/Gerhard-Welter-Straße/Freiheitsplatz bzw. auf der Rückfahrt die Belastung der Kreuzungen Goswinstraße/Tenholter Straße und Tenholter Straße/Graf-Reinald-Straße durch Linksabbieger spürbar erhöht werden würde.

Im Gegensatz dazu kann die Kreuzung Goswinstraße/Gerhard-Welter-Straße Freiheitsplatz an der Gerhard-Welter-Straße aus in beiden Richtungen reibungslos passiert werden.

Daher hält es die Stadt Erkelenz aus verkehrstechnischen, städtebaulichen und betrieblichen Gründen für notwendig, die Ein- und Ausfahrt des Betriebshofes an die Gerhard-Welter-Straße zu verlegen.

Ob und inwieweit durch die Änderung der Führung der Busse ebenfalls Schallschutzmaßnahmen an den anliegenden Gebäuden erforderlich werden, bedarf einer besonderen Untersuchung im Rahmen konkreter Planungen zum Umbau des Busbetriebshofes der Kreiswerke Heinsberg. Das Rheinische Straßenbauamt Aachen, die Deutsche Bundesbahn und die Stadt Erkelenz sind übereingekommen, die mit der Verlegung der Betriebszufahrt verbundenen Kosten den Aufwendungen der gesamten Baumaßnahme zuzuschlagen und der Kostenmasse gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz anzurechnen.

Unabhängig hiervon sind bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Gerhard-Welter-Straße ohnehin notwendig und geplant, um der Beanspruchung durch den gewerblichen Verkehr der dort anliegenden Betriebe gerecht zu werden.

Die Neußer Straße erhält eine neue Anbindung an die Kölner Straße. Zwischen der Neußer Straße und dem Busbahnhof ist in Höhe des jetzigen Bahnübergangs eine Verkehrsfläche für die Fußgängerunterführung festgesetzt.

Für Teilbereiche wird die Zweckbestimmung als verkehrsberuhigte Bereiche festgesetzt.

Die zur Herstellung der Unterführung erforderlichen Böschungen und die Lärmschutzwälle werden als Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung "Verkehrsgrün" ausgewiesen.

Die geplanten Bäume werden gemäß § 9 (1) 25 a BBauG festgesetzt, der vorhandene Baumbestand wird durch eine Festsetzung zur Erhaltung von Bäumen gem. § 9 (1) 25 b BBauG gesichert. Die größeren Flächen mit der Zweckbestimmung "Verkehrsgrün" werden als Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern ausgewiesen.

Außerdem werden die entsprechend der lärmtechnischen Untersuchung (s.o.) erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand/wand) als Fläche für besondere Anlagen und Vorkehrungen gem. § 9 (1) 24 BBauG festgesetzt.

Durch die Realisierung der Bahnunterführung sind einige Gebäude bzw. Gebäudeteile am Freiheitsplatz und an der Kölner Straße unmittelbar betroffen. Die Stadt Erkelenz und das Rheinische Straßenbauamt Aachen haben die Eingriffe auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Dies war u.a. ein wesentlicher Gesichtspunkt bei der Entscheidung über die endgültige Trassenführung.

Das Gebäude Kölner Straße 71 sowie die westlich davon liegenden Nebengebäude müssen im Zuge des Straßenneubaus beseitigt werden. Die Gebäude sind z.Zt. mindergenutzt und in einem schlechten Zustand. Vor Beginn der Planungsarbeiten durch den Landschaftsverband Rheinland hat die Stadt im Jahre 1979 eine Untersuchung durchführen lassen, in der u.a. auch vier verschiedene Trassenführungen auf ihre Vor- und Nachteile hin untersucht wurden. (Schriftenreihe "Stadtentwicklung Erkelenz, Voruntersuchung schienenfreie Gestaltung des Bahnüberganges Kölner Straße im Zuge der L 19/L 227", Seite 13.)

Die sogenannte Wahllinie A, die den späteren Vorentwurfs- und Entwurfsarbeiten zugrundegelegt wurde, hatte aus Sicht der Stadt die meisten Vor- und die wenigsten Nachteile. Die Eingriffe in die Baubsubstanz werden insbesondere deshalb in Kauf genommen, weil nur hierdurch der wertvolle Baumbestand im Bereich der Firma Wirth insgesamt erhalten werden kann.

Das Gebäude Kölner Straße 73 kann auch nach Beseitigung der Nebengebäude auf dem rückwärtigen Grundstück selbständig genutzt werden.

Das Gebäude Freiheitsplatz 13/15 wird nur mit einer Doppelhaushälfte in Anspruch genommen. Ein Erhalt der verbleibenden Doppelhaushälfte ist bautechnisch möglich. Der Träger der Straßenbaulast wird im Rahmen der Baudurchführung alle erforderlichen Arbeiten vornehmen, um die verbleibende Doppelhaushälfte architektonisch und städtebaulich anzupassen und durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse sicherzustellen.

Das verbleibende Grundstück hat eine Fläche von ca. 520 m² und ist sowohl unter dem Gesichtspunkt des Bau- und Planungsrechts als auch unter dem eines angemessenen Frei- und Gartenbereichs vollkommen ausreichend.

Inwieweit durch diesen Eingriffe eine entschädigungspflichtige Wertminderung des verbleibenden Grundstücks entsteht, kann im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht geregelt werden, sondern bleibt den nachfolgenden Verhandlungen vorbehalten.

6. Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

Im Bereich der Bahnunterführung und des Fußgängertunnels wird jeweils die Ebene - 1 im Plan dargestellt und als Verkehrsfläche festgesetzt. Für die darüberliegenden Gleisanlagen (Ebene +/- 0) kann der Bebauungsplan keine Festsetzungen treffen. Diese Flächen werden gemäß § 9 (6) BBauG nachrichtlich übernommen. Im Plan dargestellt ist für die betreffenden Bereiche jeweils die Ebene - 1. Die nachrichtliche Übernahme der Flächen der Bundesbahn ergibt sich aus den textlichen Festsetzungen.

Das gesamte Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. XI liegt innerhalb der Wasserschutzzone III B des Wasserwerks Erkelenz.

Die Vorschriften der "Ordnungsbehördlichen Verordnung zur Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für das Einzugsgebiet der Wasserwerke I und II der Stadt Erkelenz" vom 25. 7. 1983 sind zu beachten. Im übrigen liegt der Bereich im Braunkohlenplangebiet, so daß Absenkungen als Folge des durch den Braunkohlenabbau östlich der Stadt verursachten Wasserentzuges möglich sind sowie über Grubenfeldern, die auf Steinkohle verliehen sind. Demzufolge sind Festsetzungen oder Nutzungsregelungen nach anderen gesetzlichen Vorschriften zu erwarten.

Es wird darauf hingewiesen, daß auftretende archäologische Bodenfunde und Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit gem. Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande NW/ Denkmalschutzgesetz - DSchG) vom 11.3.1980 unmittelbar dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege zu melden sind.

7. Grundsätze für soziale Maßnahmen gem. § 13 a (1) BBauG

Da die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 2 (5) BBauG sowie die Offenlage gem. § 2 a (6) BBauG vor dem 01.07.1987 erfolgte bzw. begonnen wurde, ist § 13 a (1) BBauG auf den Bebauungsplan weiter anzuwenden. Daher werden im folgenden Grundsätze für soziale Maßnahmen entwickelt.

Im Zuge der Realisierung des Bebauungsplanes XI "Bahnunterführung-Freiheitsplatz" ist es erforderlich, am Freiheitsplatz und der Kölner Straße einige Gebäude bzw. Gebäudeteile abzureißen. Sollte sich bei der bevorstehenden Verwirklichung des Bebauungsplanes herausstellen daß hierdurch oder anderweitig die persönlichen Lebensumstände der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen negativ beeinflußt werden, so wird die Stadt Erkelenz gemäß § 13 a BBauG Maßnahmen mit den Bürgern erörtern, die das Ziel haben, soziale Härten zu vermeiden. Als allgemeine Zielvorstellungen und Grundsätze für soziale Maßnahmen kommen hierbei u.a. die Beschaffung von Ersatzwohnraum, finanzielle Hilfen durch öffentliche Mittel sowie Beratung, Betreuung und Unterrichtung während der Planverwirklichung in Betracht. Das Ergebnis der Erörterungen, evtl. zu treffende Maßnahmen der Stadt und die Möglichkeiten zur Verwirklichung wird die Stadt Erkelenz im Einvernehmen mit dem Landschaftsverband Rheinland in einem Sozialplan darstellen.

8. Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung nach den Vorschriften des § 2 a (1) bis (5) BBauG (Darlegung und Erörterung der Planungsziele) wurde in der Zeit vom 23. bis 26.4.1985 durchgeführt.

Die Offenlage nach den Vorschriften des § 2 a (6) BBauG wurde in der Zeit vom 22.06.1987 bis zum 23.07.1987 durchgeführt.

9. Maßnahmen zur Verwirklichung

Die Verwirklichung des Bebauungsplanes ist alsbald vorgesehen. Soweit für den Ausbau der Verkehrsflächen Grundstücke bzw. Grundstücksflächen nicht im Eigentum des Landschaftsverbandes Rheinland sind, so ist beabsichtigt, diese freihändig zu erwerben. Sollte eine Regelung zur Ordnung des Grund und Bodens auf freiwilliger Basis nicht erreicht werden, so beabsichtigt die Stadt, nötigenfalls geeignete Maßnahmen durchzuführen, um die Verwirklichung der Planung sicherzustellen.

10. Kosten

Die überschlägig ermittelten Kosten der geplanten Straßenbaumaßnahmen belaufen sich auf ca. DM 12.500.000,--. Die Finanzierung wird von den verschiedenen Beteiligten getragen. Auf die Stadt Erkelenz entfällt dabei ein Anteil von ca. DM 756.500,--, der sich nochmals um die Zuschüsse gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz verringern wird.

Die Stadt Erkelenz wird den auf sie entfallenden Anteil im Haushalt berücksichtigen und je nach Anfall bereitstellen.

In der Sitzung am 24. September 1987 beschloß der Rat der Stadt Erkelenz den Bebauungsplan Nr. XI "Freiheitsplatz-Bahnunterführung" zusammen mit der vollständigen Begründung, bestehend aus Auslegungsbegründung und Abschlußbegründung, als Satzung.

Erkelenz, den 30.10.1987

gez. Stein
Bürgermeister

gez. Franzen
Ratsherr

gez. Jansen
Ratsherr

ERGÄNZUNG DER ABSCHLUSSBEGRÜNDUNG

für den Bebauungsplan Nr. XI "Freiheitsplatz - Bahnunterführung",
Bezirk Erkelenz-Mitte

1. Straßenbaumaßnahmen zur Entlastung der Kernstadt (Stadtmittebereich)

a) bisher fertiggestellt

- A 46/A 61/A 44 im erweiterten Raum Erkelenz
- EK 32 südlich der Kernstadt
- Verbesserung der BAB-Wegweisung in Richtung Erkelenz/Hückelhoven. Die Richtungshinweise an den Autobahnkreuzen Holzer- und Wanloer Kreuz in Richtung Hückelhoven lassen ein Durchfahren des Schwerlastverkehrs aus dem Bereich Ruhrgebiet/Richtung Hückelhoven über die örtliche Goswinstraße ausschließen, da die Fahrt über die A 46 zeitgünstiger ist. Ein irrtümliches Abfahren über Erkelenz-Immerath und somit verbundenes Befahren der Goswinstraße ist auszuschließen.
- Ausbau des Kreuzungsbereiches Brückstraße - Theodor-Körner-Straße-Nord-/Ostpromenade, durch den zumindest der Wegberger Verkehr aufgenommen wird.
- Fertigstellung der B 57 - Umgehungsstraße mit ihren Übergangspunkten zur Krefelder/Aachener/Roermonder Straße (L 19).
- Gewerbestraße-Süd als Teil der Verbindung von der Autobahnanschlußstelle Granterath (B 57) und dem Bahnhofsbereich südlich der Stadtmitte.
- A 61 Abfahrt Borschemich wurde aufgehoben.
- Nach Ausbau des leistungsfähigen Wirtschaftsweernetzes im Rahmen der Flurbereinigung keine Rübenfahrzeuge mehr im innerstädtischen Bereich.

Diese Maßnahmen haben insgesamt zu einer verkehrlichen Entlastung für Erkelenz-Mitte, auch der Goswinstraße, in den letzten Jahren beigetragen, wobei für die Gesamtentwicklung des Verkehrs die zunehmende Motorisierung einzubeziehen ist.

b) geplant

- Nordtangente als Querverbindung nördlich der Kernstadt zwischen B 57 und der Autobahnanschlußstelle Terheeg

Durch den Bebauungsplan Nr. XX "Erkelenz-Nord" (westlich der Eisenbahn) und die 6. Änderung des Bebauungsplanes Nr. IX/A "Industriegebiet" (östlich der Eisenbahn) planungsrechtlich gesichert. Baulandumlegung 1987 eingeleitet.

2. Geplante straßenbautechnische Verbesserungen der Goswinstraße und ihr möglicher Effekt auf die zukünftige Belastung der Goswinstraße.

Die Goswinstraße ist seit dem 01.10.1976 als Landesstraße 227 festgesetzt und mit einer Fahrbahnbreite von $b = 7,50$ m Bestandteil des innerörtlichen Hauptverkehrsnetzes in der Stadt Erkelenz. Besondere Abbiegespuren und Lichtzeichenanlagen befinden sich jeweils am Übergang zum weiterführenden Hauptverkehrsnetz

- Freiheitsplatz/Kölner Straße - L 19

- Aachener/Krefelder/Antwerpener Straße - L 227

Der geplante Ausbau der Goswinstraße beinhaltet die Beibehaltung der Fahrbahnbreite mit $b = 7,50$ m, berücksichtigt zzgl. Linksabbiegespuren innerhalb der zukünftigen Lichtzeichenanlagen mit Tenholter Straße (Bestandteil des innerörtlichen Hauptverkehrsnetzes)/Wilhelmstraße und Freiheitsplatz/Gerhard-Welter-Straße.

Diese zzgl. verkehrsregelnden Maßnahmen dienen vorwiegend der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verbesserung der Verkehrssicherheit an zwei kritischen Punkten der Goswinstraße, der verstärkt von Fußgängern und Radfahrern im Übergang zur Stadtmitte Erkelenz benutzt wird.

Auf eine Mehrbelastung der Goswinstraße aufgrund dieser Merkmale kann nicht geschlossen werden.

Die Benutzer der L 19 (Kölner Straße) aus Richtung Immerath/Jackerath/A 44/A 61 über die Goswinstraße (L 227) bzw. in Richtung Hückelhoven/Ratheim (L 227) bzw. in Richtung Wegberg (L 3) oder Roermond (L 19) oder in umgekehrter Richtung bringen keine Mehrbelastung für die Goswinstraße, da diese Maßnahme eine punktuelle Verbesserung und nicht eine generelle neue verkehrliche Netzverbindung herstellt. Im Zusammenwirken mit den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten innerhalb der Goswinstraße ist gegenüber dem heutigen Zustand eher von einem gleichmäßigeren Geschwindigkeitsniveau auszugehen.

3. Belastungssituation der Goswinstraße -
Zukünftige Belastung der Goswinstraße.

- a) Als Landstraße und innerörtliche Hauptverkehrsstraße hat die Goswinstraße auch die Funktion ein höheres Verkehrsaufkommen - als z.B. eine Sammelstraße - aufzunehmen, wobei die zu tragenden Verkehre aus regionalem Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehren mit Erkelenz-Mitte und Binnenverkehren der Stadt Erkelenz bestehen.

- b) Die verkehrlichen Bewertungsgrößen für die Goswinstraße sind in der 1. Fortschreibung des Generalverkehrsplanes, Stadt Erkelenz 4/1983 enthalten.
Die in der Folge in Klammern stehenden Seitenangaben beziehen sich auf die Fortschreibung, die in der Reihe "Stadtentwicklung Erkelenz" veröffentlicht wurde und jedermann zugänglich ist (Exemplar anbei).

Als wesentliche Ergebnisse lassen sich für die Goswinstraße festhalten:

- Gesamtverkehr Erkelenz-Mitte im Zeitbereich 16 - 19.00 Uhr für 1981 entspricht Belastung von 1974, d.h. daß eine Gesamtentlastung durch Verlagerung von Durchgangsverkehren in der Größe der Motorisierungsentwicklung mit rd. 30 % von 1974 - 1980 anzusetzen ist (S. 12/13 u. S. 35).
- In der Tagesbelastung zeigt die Goswinstraße 1981 eine Verkehrszunahme von 31 % gegenüber 1974 (S. 21)
Gesamtbelastung 1974 = 6.090 Kfz/Tag
1981 = 7.980 Kfz/Tag
- Entlastungswirkung B 57 - Umgehung und A 46 für Erkelenz-Mitte (S. 17 Pkt. 7).
- Innerstädtische Verkehre haben sich stärker tangential zum Stadtkern verlagert und zu einer Entlastung der radialen bzw. diagonalen Straßenzüge im Stadtkernbereich geführt (S. 18 u. S. 35).
- Die Goswinstraße zeigt tagsüber einen Lkw-Anteil von 8,4 % - 480 Lkw bei insgesamt 5.730 Fahrzeugen (S. 18).
- Starke richtungsbetonte Belastung auf der Goswinstraße zu Verkehrsspitzenzeiten, bedingt durch Berufs-, Einkaufsverkehre (S. 21).
- Verkehrsannahme der Goswinstraße durch Verkehre mit Ausfallstraßen (S. 22).
- Der Durchgangsverkehr für Erkelenz-Mitte ist aufgrund A 46/B 57 n unbedeutend (S. 31, 46).
- Das Prognosenetz der 1. Fortschreibung berücksichtigt folgende Netzveränderungen:
Kölner Straße (Bahnhof- Tenholter Straße) als Einbahnstraße stadteinwärts; L 19 - Bahnunterführung, Nordumgehung (S. 60).
- Entlastungen für die Goswinstraße im Prognosenetz (S. 63, 64, 65), d.h. daß die Prognosebelastung 1990 für die Goswinstraße dem status-quo-Zustand entsprechen würde, wobei auch die Nordumgehung hierzu beiträgt.
Generell zeigt das Prognosenetz keine wesentlichen Verkehrsverlagerungen gegenüber dem heutigen Zustand.

- Die abwägende Untersuchung bzgl. Einrichtung der Goswinstraße als Einbahnstraße bedeutet keine alternative Lösung (Verkehrsverdrängung etc.) - (S. 66 ff).

4. Knotenpunkt Freiheitsplatz -
Abbindung Graf-Reinald-Straße, Anbindung Gerhard-Welter-Straße

Im Generalverkehrsplan der Stadt Erkelenz von Juni 1976 und in der ersten Fortschreibung des Generalverkehrsplanes von April 1983 ist das Verkehrskonzept entwickelt bzw. bestätigt worden, das dem Bauentwurf als Grundlage diente. Danach wird die Gerhard-Welter-Straße zur direkten Kreuzung mit dem Freiheitsplatz gebracht, während die schiefwinklig auf die Goswinstraße zulaufende Graf-Reinald-Straße durch einen Wendehammer abgebunden wird. Auf die entsprechenden Abbildungen Nr. 33, 34, 35 des Generalverkehrsplanes vom Juni 1976 wird beispielsweise verwiesen. Auch in Abb. 16 des Generalverkehrsplanes von April 1983 war bereits die mit dem Baulastträger abgestimmte Lösung dargestellt.

Eine gleichzeitige Anbindung sowohl der Graf-Reinald-Straße wie auch der Gerhard-Welter-Straße wäre verkehrstechnisch nicht zu vertreten, da diese enge Knotenpunktsfolge keine den Verkehrssicherheitsbedürfnissen entsprechende Lösung ermöglicht. Sogenannte fünfstrahlige Knotenpunkte führen nicht zu verkehrstechnisch eindeutigen Lösungen und bergen daher in sich die Gefahr von erhöhten Unfallgeschehen innerhalb des Knotenpunktes. Es sollte das Ziel jeder verkehrstechnischen Planung sein, sichere und möglichst rechtwinklige Kreuzungslösungen zu erarbeiten, die für den Verkehrsteilnehmer begreifbare Fahrbeziehungen schaffen.

Auch städtebauliche Gründe sprechen für die Anbindung der Gerhard-Welter-Straße.

Der Charakter der Graf-Reinald-Straße als Wohnstraße wird durch die beabsichtigte Abbindung unterstrichen und trägt zur Erhöhung des Wohnwertes der dort angesiedelten Bebauung bei. Die Gerhard-Welter-Straße dient heute schon der Erschließung einer Reihe von Gewerbebetrieben (siehe beiliegender Ausschnitt aus der Flurkarte M. 1:1000).

In der "verkehrsgutachtlichen Stellungnahme zum Verlauf der Busse zwischen Betriebshof Kreiswerke Heinsberg (KWH) und Bundesbahnhof" vom Juni 1987, die vorrangig zur Klärung der Frage erarbeitet wurde, auf welchem Wege künftig die Busse der Kreiswerke vom Depot zu ihrem Einsatzort am Bahnhof gelangen sollen, sind auch Gründe für die Anbindung der Gerhard-Welter-Straße an die verlängerte Goswinstraße angeführt. Dabei sind städtebauliche, verkehrsslenkende, verkehrssicherheitliche und verkehrsverlärmende Kriterien innerhalb eines Abwägungsprozesses von 3 Varianten untersucht worden (Exemplar anbei).

Straßenbautechnische und verkehrliche Gründe sind dort genannt auf den Seiten 9, 12, 16 und 18, städtebauliche incl. solche der Verlärmung auf den Seiten 10, 14 und 18.

Nach Abwägen straßenbautechnischer, verkehrlicher Belange sowie von Verkehrssicherheitsaspekten wird innerhalb der Neuordnung diesen Belangen ein größerer Stellenwert eingeräumt als z.B. dem Erhalt des Doppelhauses der Gem. Wohnungsbaugesellschaft.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Erkelenz von 1977 war der Abschnitt der Graf-Reinald-Straße zwischen der Tenholter Straße und dem Freiheitsplatz als innerstädtische Hauptverkehrsstraße dargestellt. Im Vollzug der Erkenntnisse aus dem Generalverkehrsplan wird dies geändert. Ein entsprechendes Änderungsverfahren hat der Hauptausschuß in seiner Sitzung am 13.01.1988 dem Rat der Stadt empfohlen.

5. Verlegung der Zufahrt zum Busdepot der Kreiswerke Heinsberg (KWH) von der Graf-Reinald-Straße zur Gerhard-Welter-Straße.

Zur Abklärung der Vor- und Nachteile bzw. der technischen Durchführbarkeit einer Verlegung der Zufahrt von der Graf-Reinald-Straße zur Gerhard-Welter-Straße wurde die "verkehrsgutachterliche Stellungnahme zum Verlauf der Busse zwischen Betriebshof der Kreiswerke Heinsberg (KWH) und dem Bundesbahnhof" erarbeitet.

In der Folge wurde in einem Abstimmungsgespräch zwischen dem Landschaftsverband Rheinland, der Bundesbahndirektion Köln und der Stadt Erkelenz geklärt, daß die aus dieser Verlegung entstehenden Kosten in die Gesamtkostenmasse einbezogen werden können (siehe beil. Gesprächsvermerk).

6. Gerhard-Welter-Straße -
Auswirkungen als Folge der Verlegung der Busdepot-Zufahrt.

Auch dieser Aspekt wurde in der "verkehrsgutachterlichen Stellungnahme zum Verlauf der Busse zwischen Betriebshof der Kreiswerke Heinsberg (KWH) und dem Bundesbahnhof" (siehe dort) untersucht (Seiten 9, 12, 16 und 18).

Die derzeitige Fahrbahnbreite von 6,50 m wird beibehalten.

Lärmtechnische Berechnungen des Landschaftsverbandes Rheinland, Rheinisches Straßenbauamt Aachen, in die die vorhandene Vorbelastung durch gewerbliche Verkehre, aber auch die zu erwartende Mehrbelastung durch die Busfahrten einbezogen wurden, haben ergeben, daß der Lärmpegel in der Gerhard-Welter-Straße um 4,1 dB(A) steigen wird. ~~Hieraus können Erstattungsansprüche der Anlieger gegenüber dem Bau- lastträger der L 19 n geltend gemacht werden, soweit neben der Erhöhung des vorhandenen Lärmpegels um mehr als 3 dB(A) auch ein baulicher Eingriff erfolgt.~~

(Siehe gegenüberliegende Seite)



Härtefälle werden im Rahmen des Sozialplanes durch die Stadt ausgeglichen.

Falls erforderlich, werden verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. Parkverbot) angeordnet.

Die Übernahme der Kosten für alle notwendigen landschaftspflegerischen, signaltechnischen und auch schalltechnischen Maßnahmen ist in der "Vereinbarung - Beseitigung des Bahnüberganges Kölner Straße (L 19) in Erkelenz, km 47,131 der Bundesbahnstrecke Aachen - Kassel durch den Bau einer Eisenbahnüberführung (EÜ) und einer Fußgängerunterführung (EÜ(F))" geregelt (Kopie anbei).

Durch die Dringlichkeitsentscheidung vom 18.01.1988 wird die Abschlußbegründung in den vorgenannten Punkten ergänzt und der Satzungsbeschluß des Rates vom 24.09.1987 erweitert.

Erkelenz, den 19.01.1988

gez. Stein
Bürgermeister

gez. Franzen
Ratsherr

gez. Jansen
Ratsherr