

Original

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 42 "Unterführung Warendorfer Straße" der Stadt Oelde

Der Rat der Stadt Oelde hat in der Sitzung vom 19.3.1980 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 42 "Unterführung Warendorfer Straße" im Sinne des § 30 des Bundesbaugesetzes vom 23.6.1960 (BGBI. I S. 341) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.8.1976 (BGBI. I S. 2256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6.7.1979 (BGBI. I S. 949) beschlossen.

Aufgrund von Anregungen Träger öffentlicher Belange hat der Rat der Stadt Oelde in der Sitzung vom 30. Mai 1983 beschlossen, den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 42 "Unterführung Warendorfer Straße" der Stadt Oelde unter Einbeziehung des Straßenkörpers der Warendorfer Straße ab ca. 20 m vor Einmündung des Mühlenweges bis zur Kreuzung Warendorfer Straße / Nordring / Berliner Ring zu erweitern.

Von dem Bebauungsplan werden nachstehend aufgeführte Grundstücke erfaßt:

<u>Flur 6</u>	Flurstücke 260 tlw., 316, 447 tlw., 456
<u>Flur 7</u>	Flurstücke 2,3,4,5,9,324,325,326,552 tlw., 322,323
<u>Flur 18</u>	Flurstücke 64 tlw., 63 tlw., 62 tlw., 59,50 tlw., 451 tlw., 43, 241
<u>Flur 22</u>	Flurstücke 104, 177,179,250,253,283 tlw.,311 tlw., 75 tlw., 248 tlw.,249 tlw.,44 tlw.,45 tlw.

Der Bebauungsplan grenzt an:

im Norden	Warendorfer Straße bis zur Kreuzung mit dem "Nordring" und dem "Berliner Ring"
im Osten	an die Flurstücke 22,23,24,25,26,27,28,338,31,32,33,457, 260,317,192,447, Flur 6, Nr. 552,14, 410,8,6, Flur 7
im Süden	an die Lindenstraße
im Westen	an die Flurstücke 64,63,62,60,58,310,311,54,53,52,51,50, 451,31, Flur 18, Nr. 311,145,332,331, 330,81,80,231,77,76,75,248,249,44,45 Flur 22

Im Jahre 1977 ist der I. Bauabschnitt der innerstädtischen Entlastungsstraße, die Konrad-Adenauer-Allee, als Verlängerung der Warendorfer Straße (L 793) von der Lindenstraße bis zum Stromberger Tor fertiggestellt worden. Mit dem Endausbau des II. Abschnittes dieser Entlastungsstraße zwischen dem Stromberger Tor und der Straße In der Geist (L 793) kann im Jahre 1983 gerechnet werden. Nach dessen Fertigstellung soll der Teil der L 793, der bisher über die Geiststraße - am Krankenhaus vorbei - und über die winkligen, teils einbahnigen Straßen der Innenstadt führt, auf die neue innerstädtische Entlastungsstraße gelegt werden. Somit ergibt sich eine übersichtliche, im südlichen Teil der Stadt Oelde fast völlig anbaufreie Landstraßenführung.

Dieser Straßenzug ist mit seiner nördlichen Fortsetzung der Warendorfer Straße in Zukunft das Rückrat des Verkehrssystems der Stadt. Die Bundesbahnunterführung Warendorfer Straße ist jedoch dessen Nadelöhr, zumal nördlich wie südlich der Bundesbahn jeweils über 10.000 Einwohner wohnen. Wenn auch südlich der Bundesbahn die Innenstadt mit ihrer Vielzahl von verkehrlichen Schwerpunkten liegt, so verlagern sich diese z. T. schon in den Norden, der auch die zukünftige Bevölkerungsentwicklung der Stadt Oelde aufnehmen muß.

Die bestehende Bundesbahnunterführung ist über 60 Jahre alt und genügt mit ihrer lichten Höhe von 4,12 m und ihrer lichten Weite von 9,00 m nicht mehr den Anforderungen des Verkehrs an dieser Stelle, zumal die hindurchführende Landstraße vor Beginn der Steigung auf der nördlichen Seite einen Knick macht, so daß auch die Straße selbst unübersichtlich und verkehrsgefährdend ist. Es ist in den letzten Jahren im Bereich der Unterführung zu mehreren schweren Unfällen gekommen; z. T. mit tödlichem Ausgang.

Nach der Verkehrsanalyse der Verkehrsuntersuchung Oelde des Dipl.-Ing. Gerhard Hinterleitner, Stuttgart, aus dem Jahre 1972 war dieser Streckenabschnitt trotz der Umleitung des LKW-Nord-Süd-Verkehrs durch Wohn- und Schulgebiete wegen der zu geringen lichten Brückenhöhe mit 6280 PKW/E einer der am stärksten belasteten.

Nach der Verkehrsprognose dieser Verkehrsuntersuchung ist der Streckenabschnitt der L 793 im Bereich der Bundesbahnunterführung 1985 mit 13.650 PKW/E/T weiterhin der verkehrlich bedeutendste im Stadtgebiet.

Selbst nach dem Bau der Westumgehung bleibt er dies im Jahre 2000 mit 14.396 PKW/E/T.

Aus Richtung Norden biegen im Planungsfall 1985 1.658, im Planungsfall 2000 2.052 PKW/E in den westlichen Ring der Innenstadt ab. Dies sind jeweils 23 bzw. 28%.

Die Unterführung Warendorfer Straße ist jedoch nicht nur der Schwerpunkt des motorisierten Verkehrs, sondern auch der Radfahrer und Fußgänger. Deshalb hat der Rat der Stadt Oelde ein Brückenbauwerk gewählt, das eine Rechtsabbiegerspur aus Richtung Norden vorsieht und den Fuß- und Radweg von der Fahrbahn trennt. Um die jetzt 4,12 m hohe Brücke für eine lichte Durchgangshöhe von 4,50 m auszubauen, ist es erforderlich, die Fahrbahn von den in sie einmündenden Straßen "Am Bahnhof" und "Hohe Straße" ab tiefer zu legen. Da die Steigung nördlich der Bundesbahn somit über 5% erreicht, ist es nicht sinnvoll, daß Radfahrer und Fußgänger diesen Niveauunterschied mitmachen. Somit ergibt sich als Konstruktion eine Dreifeldbrücke, die in der Mitte zwei durchgehende Fahrbahnen sowie eine Rechtsabbiegerspur von Norden kommend, hinter den Stützenreihen größten-

teils höherliegend, die Rad- und Fußwege vorsieht.

Da die Bahnunterführung fast der geometrische Mittelpunkt der Wohnbebauung Oeldes ist und am Eingang der Innenstadt liegt, ist auch aus städtebaulichen Gründen eine Dreifeldbrücke wegen ihrer größeren Aufweitung und Übersichtlichkeit erwünscht.

#### Planungsgrundlage

Voraussetzung für die Verwirklichung der neuen Planung von Brückenbauwerk und öffentlicher Verkehrsfläche ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes.

Der Bebauungsplan Nr. 42 "Unterführung Warendorfer Straße" wird aus dem verbindlichen Flächennutzungsplan der Stadt Oelde entwickelt. Die Ausweisungen des Flächennutzungsplanes werden auch im Bebauungsplan übernommen.

#### Planung und bauliche Nutzung

Der Bebauungsplan setzt in erster Linie das neue Brückenbauwerk und den Verlauf der Trasse der Warendorfer Straße mit Anbindung der Straße Am Bahnhof fest. Die bestehenden baulichen Anlagen an der östlichen Seite der Warendorfer Straße - außer des Wäschereigebäudes der Molkerei - südlich der Bahnunterführung werden im Bebauungsplan als Bestand übernommen und durch Baugrenzen abgesichert. Der gesamte Bereich wird als Mischgebiet festgesetzt.

Das Wäschereigebäude der Molkerei muß wegen der Aufweitung der Verkehrsflächen abgebrochen werden. Über das jetzige Wäschereigrundstück führt auch die neue Anbindung der Zufahrt zum Grundstück der Molkerei.

Neue, noch zu erstellende bauliche Anlagen sind im Bebauungsplan nicht ausgewiesen.

Auf Forderung der Bundesbahndirektion Essen wird das vom Bebauungsplan erfaßte Betriebsgelände der Deutschen Bundesbahn mit Omnibusbahnhof, Parkplätzen und Grünflächen nachrichtlich als Bundesbahngelände dargestellt. Über evtl. Neugestaltungen werden mit der Bundesbahndirektion noch besondere Verhandlungen geführt. Es soll erreicht werden, daß jetzt bereits vorhandene Grünflächen und Parkplätze am Omnibusbahnhof wenigstens z. T. erhalten werden.

Die noch vorhandenen Vorgärten an der östlichen Seite des südlichen Teiles der Warendorfer Straße müssen wegen Ausweisung eines Rad- und Fußgängerweges aufgegeben werden. Der Rad- und Fußgängerweg wird aus Gründen der Verkehrssicherheit - insbesondere der Schulkinder, die vom dicht besiedelten Norden der Stadt Oelde kommend Grund-, Haupt- und weiterführende Schulen im südlichen Teil der Stadt aufsuchen - erforderlich.

Auch der Landschaftsverband als Straßenbaulastträger verlangt die Ausweisung eines Rad- und Fußweges statt einer Mehrzweckspur.

Durch die Höherlegung der Geh- und Radwege zwischen Straße Am Bahnhof und Hohe Straße können die sich bei der Straße ergebenden Steigungen stark verringert werden.

Immissionsschutz

Hauptemissionsquellen für die Gebäude an der Warendorfer Straße sind die L 793 und die Bundesbahnlinie Köln-Hannover.

In der Verkehrsprognose der Verkehrsuntersuchung des Dipl.-Ing. Gerhard Hinterleitner, Stuttgart aus dem Jahre 1973 ist das Verkehrsaufkommen für die Jahre 1985 und 2000 hochgerechnet worden.

Die Prognose geht von einem Motorisierungsgrad von 330 Kfz./1000 EW für 1985 aus. Außerdem wurden die zukünftigen Einwohnerzahlen Oeldes und seiner Umgebung nach den damals optimistischen Wachstumsziffern errechnet. Sie liegen somit gegenüber den vom Land Nordrhein-Westfalen und der Landesplanungsgemeinschaft (Regierungspräsident Münster) neuerdings berechneten Höchstwerten um fast 20 % zu hoch.

Daher dürften die in der Prognose angesetzten DTV-Werte eine vorerst nie zu erreichende Spitzenbelastung angeben.

Der Abschnitt der Warendorfer Straße (L 793) zwischen der Straße Am Bahnhof und der Lindenstraße weist nach der Verkehrsprognose eine durchschnittliche Verkehrsstärke (DTV in Kfz./24 h) aus:

1985	12.528.5
2000	12.918.5

Die stündliche Verkehrsstärke liegt somit

am Tage bei	$12\ 918,5 \times 0,06$ DTV	=	775 Kfz./h
zur Nacht bei	$12\ 918,5 \times 0,008$ DTV	=	104 Kfz./h

Nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen RLS-81 ist unter Berücksichtigung eines 20 %-igen LKW-Anteils am Tage und eines 10 %-igen LKW-Anteils bei Nacht mit einem Mittelungspegel von 69,8 dB(A) am Tag und 59,4 dB(A) in der Nacht zu rechnen.

Die Straßenoberfläche ist in Asphaltbeton vorgesehen, die Geschwindigkeitsbegrenzung liegt bei 50 km/h. In diesem Bereich ist die Steigung unter 5 %.

Der Gebäudeabstand entlang dieses Straßenzuges liegt bei 15 m. Die Randbebauung beträgt südlich der Bundesbahnlinie ca. 50 %.

$$\begin{aligned}
 L_{mE} &= L_m^{(25)} + \Delta L_{Str0} + \Delta L_V + \Delta L_{S\downarrow} \text{ dB(A)} \\
 L_{mt} &= 69,8 - 0,5 - 3,4 + 6,1 = 72,0 \\
 L_{mn} &= 59,4 - 0,5 - 4,0 + 6,1 = 61,0
 \end{aligned}$$

Erhöhung des Mittelungspegels durch Reflektion

(Berechnung als Spiegelschallquelle einschl. Reflektionsverlust)

$$L_{refl/t} = 69,8 - 0,5 - 3,4 + 3 - 2\Delta L_{A/\alpha} = 66,9 \text{ dB(A)}$$

$$L_{refl/n} = 59,4 - 0,5 - 4,0 + 3 - 2 = 55,9 \text{ dB(A)}$$

$$L_{m/t} + \Delta L_{refl/t} = 72,0 + 66,9 = 73,1 \text{ dB(A)}$$

$$L_{m/n} + \Delta L_{refl/n} = 61,0 + 55,9 = 62,1 \text{ dB(A)}$$

Die Kreuzung mit der Lindenstraße und Ruggestraße ist beampelt. Die Lindenstraße wird im Jahre 2000 eine Verkehrsbelastung von 8096,5 PKW/E haben.

Durch diese Kreuzung errechnet sich der Immissionspegel an der 200 m langen Bebauung der Warendorfer Straße nach:

t	8096.5	x	0.06	=	486 Kfz/h	p = 10	66.0 dB(A)
n	8096.5	x	0.011	=	89 Kfz/h	p = 3	57.7 dB(A)
t	66.0	-	0.5	-	3.4	=	<u>62.1</u>
n	55.7	-	0.5	-	4.0	=	<u>53.2</u>
						- 6	= <u>56.1</u> dB(A)
						- 6	= <u>47.2</u> dB(A)
							(an der Ampel) (200m von der Ampel)

Resultierender Mittelungspegel am Tage

$$\begin{aligned}
 73,1 + 62,1 &= \underline{73,5 \text{ dB(A)}} \text{ Südende Bebauung} \\
 73,1 + 56,1 &= \underline{73,2 \text{ dB(A)}} \text{ Nordende Bebauung}
 \end{aligned}$$

Resultierender Mittelungspegel in der Nacht

$$\begin{aligned}
 62,1 + 53,2 &= \underline{62,7 \text{ dB(A)}} \text{ Süd} \\
 62,1 + 47,2 &= \underline{62,2 \text{ dB(A)}} \text{ Nord}
 \end{aligned}$$

Diese Mittelungspegel wären erreicht bei freier Schallausbreitung. Da jedoch Lindenstraße und Ruggestraße geschlossen 2-3-geschossig bebaut sind und der Kreuzungsbereich nur in der Straßenbreite von 15 m emittiert, werden diese resultierenden Mittelungspegel durch den Straßenverkehr nicht erreicht.

Eine weitere Immissionsquelle ist die Bundesbahnlinie Köln-Hannover. Auf der viergleisigen Bundesbahnstrecke verkehren heute dienstags bis freitags täglich 230 bis 250 Züge, montags und sonnabends 190 Züge und sonntags 120 Züge, während der Nachtstunden herrscht etwa die gleiche Verkehrsdichte wie am Tage. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt im Bahnhofsbereich bei Personenzügen bis zu 160 km/h, bei Güterzügen bis zu 140 km/h. Am gesamten Verkehrsaufkommen ist der Güterverkehr mit etwa 50 % beteiligt.

Die Fahrgeschwindigkeit soll in absehbarer Zukunft auf bis zu 250 km/h gesteigert werden. Die Regelgeschwindigkeit, mit der durchgehende Züge ~~den Bahnhofsbereich~~ <sup>passieren, wird</sup> 200 km/h betragen.

Bei der Verkehrsdichte von rd. 10 zg/h, der Zusammensetzung des Zugverkehrs und der heutigen Fahrgeschwindigkeit ist nach der Vornorm DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 75 dB(A) zu rechnen. Die für die Zukunft vorgesehene Steigerung der Fahrgeschwindigkeit wird zwar zu einer Schallpegelerhöhung bei der Vorbeifahrt des Zuges führen, die gleichzeitige Verkürzung der Einwirkdauer des Geräusches führt aber dazu, daß die Auswirkung auf den äquivalenten Dauerschallpegel gering bleibt. Man wird deshalb heute wie in Zukunft im wesentlichen mit der gleichen Geräuschsituation entlang der Bahnlinie zu rechnen haben.

Der äquivalente Dauerschallpegel nimmt mit wachsender Entfernung um 3 dB(A) je Abstandsverdoppelung ab.

Die im Bebauungsplan festgesetzten und bereits bestehenden Gebäude sind zwischen 100 und 200 m von den Gleisen entfernt, so daß bei freier Schallausbreitung dort mit einem Lärmpegel von 66-69 dB(A) zu rechnen wäre.

Die freie Schallausbreitung ist durch die Bebauung an der Straße Am Bahnhof (zum Teil 6-geschossig) und durch die abschirmende 140 m lange Bebauung der Molkerei (2-3-geschossig direkt südlich des Bahnkörpers) nur in einer Baulücke von 50 m möglich, so daß die Einwirkdauer eines punktuellen Fahrgeräusches bei 90 km/h auf 2 sec. beschränkt ist. Die weitere Einwirkdauer hängt von der Länge des Zuges und der Fahrgeschwindigkeit ab. Der Mittelungspegel wird durch die kurze Vorbeifahrt bei den senkrecht zur Gleisachse stehenden Gebäude Warendorfer Straße 10 auf 60 dB(A) und Nr. 2 auf 57 dB(A) verringert.

Addiert man die beiden Einzelpegel Straße und Bundesbahn, so erreicht man am Tage einen resultierenden Mittelungspegel am Nordrand der Bebauung südlich der Bundesbahn von 73,4 dB(A), am Südrand von 73,6 dB(A) und zur Nachtzeit von 64,3 dB(A) bzw. 63,8 dB(A).

$$\begin{array}{lclcl} L_{\text{mges/t}} & = & 73.2 & + & 60 & = & 73,4 \text{ dB(A)} & \text{Nord} \\ & & 73.5 & + & 57 & = & 73,6 \text{ dB(A)} & \text{Süd} \\ L_{\text{mges/n}} & = & 62.2 & + & 60 & = & 64,3 \text{ dB(A)} & \text{Nord} \\ & & 62.7 & + & 57 & = & 63,8 \text{ dB(A)} & \text{Süd} \end{array}$$

Der Planungsrichtpegel für Mischgebiete ist tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A), so daß mit einer Überschreitung dieses Planungsrichtpegels tags um 13,6, nachts um bis zu 19,3 dB(A) gerechnet werden kann. Aus diesem Grunde ist das im Bebauungsplan ausgewiesene Mischgebiet als lärmbelastete Fläche festgesetzt worden.

Die berechneten dB-Werte gelten für die der L 793 zugewandten Seiten der Häuser der Warendorfer Straße 2-10, d.h. deren Westseite. Die Immissionen an den Nord- und Südseiten der Gebäude sind wegen der Reflektion max. 2,5 dB geringer. Nach den Lärmisobaren der Forschungsergebnisse "Schallschutz im Städtebau" von Prof. Dipl. Ing. Machtemes und Dr. Ing. Glück (ILS Dortmund 1977) ist an der L 793 abgewandten Seite (bei den Gebäuden Warendorfer Str. 4-10 die Ostseite) mit einer um 20 dB geringeren Immission zu rechnen, so daß tags der Einzelpegel Straße 53,2 dB(A) im Norden, 53,5 dB(A) im Süden, nachts 42,2 dB(A) im Norden und 42,7 dB(A) im Süden beträgt.

Wegen der tag- und nachtgleichen Immission durch Bundesbahn von 60 dB(A) im Norden und 57 dB(A) im Süden errechnen sich die resultierenden Mittelungspegel dort tags 61,8 dB(A) im Norden, 58,6 dB(A) im Süden und nachts 60 dB(A) im Norden und 57 dB(A) im Süden. Somit wird hier ebenfalls der Planungsrichtpegel bis 11,8 dB(A) tags und 15 dB(A) nachts wegen der Vorbelastung durch die Bundesbahnlinie überschritten.

Innerhalb der Aufenthaltsräume von Wohnungen ist entsprechend der VDI-Richtlinie 2719 E ein Mittelungspegel von tagsüber 30-40 dB(A) und nachts von 20-30 dB(A) zulässig.

Es sind somit an den Süd-, West-, und Nordseiten der im Bebauungsplan ausgewiesenen Gebäude mind. tags 33,6 dB(A), nachts 34,3 dB(A) abzuschirmen. Fenster der Schallschutzklasse 3 mit einem Schallschutzwert von 35-39 dB sind für den Schallschutz ausreichend und vorzuschreiben.

An der Ostseite sind besonders wegen des nächtlich hohen Mittelungspegels Fenster der Schallschutzklasse 2 mit einem Schallschutzindex von 30-34 dB vorgeschrieben.

Schallschutzklasse 2 30-34 dB

Verbundfenster mit zusätzlicher Dichtung und MD-Verglasung;  
Dicke Isolierverglasung, fest eingebaut oder in dichten Fenstern;  
6 mm Glas, fest eingebaut oder in dichten Fenstern.

Schallschutzklasse 3 35-39 dB

Kastenfenster ohne zusätzliche Dichtung und mit MD-Glas; Verbundfenster mit zusätzlicher Dichtung, üblichem Scheibenabstand und Verglasung aus Dickglas; Isolierverglasung in schwerer mehrschichtiger Ausführung;  
12 mm Glas, fest eingebaut oder in dichten Fenstern.

Da die Gebäude seit Jahrzehnten bereits bestehen und der zukünftige Mittelungspegel sich wegen der hohen und gleichbleibenden Emission der Bundesbahn von dem z.Zt. vorhandenen nicht wesentlich unterscheiden wird, kann angenommen werden, daß entsprechende Schallschutzvorkehrungen seitens der Bewohner schon getroffen worden sind.

Eine Anspruchsvoraussetzung für die Anordnung von Lärmschutz wegen des Ausbaues der Straße ist nicht erfüllt, da die Immissionsgrenzwerte von 75/65 dB(A) tags/nachts nicht überschritten werden und eine Zunahme des Gesamtgeräuschpegels um mehr als 3 dB(A) nicht erreicht wird, zumal die Brücke vor 1985 nicht fertiggestellt sein wird und nach der Verkehrsprognose Hinterleitner das Verkehrsaufkommen im Jahre 1985 12.528,5 PKW/E beträgt, also nur 390 PKW/E weniger als im Jahre 2000.

Die letzte Verkehrszählung des Landesstraßenbauamtes im Jahre 1981 ergab eine durchschnittliche Verkehrsstärke von 9260 Kfz/24 h. Der Mittelungspegel liegt z.Zt. somit lediglich 1,4 dB(A) unter dem des Jahres 2000.

### Maßnahmen aus der Sicht der Bodendenkmalpflege

Aufgrund der Anregung des Westfälischen Museums für Archäologie in Münster wird folgender Hinweis aufgenommen:

#### "Hinweis für die Baugenehmigungsbehörde:

Bei Erteilung von Baugenehmigungen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 42 "Unterführung Warendorfer Straße" ist folgende Auflage im Bauschein bzw. im Bescheid zur Bauanzeige aufzunehmen:

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, d. h. Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Oelde und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westf. Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege (Tel.: 0251/591 281) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werkzeuge in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 u. 16 DSchG)."

#### Ver- und Entsorgung

Die öffentliche zentrale Frischwasserversorgung ist durch Anschluß an das Leitungsnetz der Wasserversorgung gewährleistet.

Die Energieversorgung ist durch die VEW Westfalen AG gesichert.

Die Abwasserbeseitigung ist durch Anschluß an das Kanalsystem der Stadt Oelde vorhanden. Alle Abwasser werden der neuen Kläranlage der Stadt Oelde - fertiggestellt Ende 1977 - zugeführt.

Zur Entwässerung der tieferzuliegenden Bahnunterführung muß ein neuer Kanal durch die Warendorfer Straße bis zum Hauptsammler Lindenstraße verlegt werden.

#### Maßnahmen zum Vollzug der Bauleitplanung

Die im nördlichen Teil des Bebauungsplanes für die Straßenaufweitung erforderlichen Grundstücksflächen befinden sich - bis auf geringfügige Grundstücks-teilflächen an der Warendorfer Straße Nr. 33,35,37,39 + 41 - bereits im Eigentum der Stadt Oelde.

Mit der Deutschen Bundesbahn muß wegen Freigabe von benötigten Straßenverkehrsflächen noch besonders verhandelt werden.

Da südlich der Bahnunterführung die jetzige Verkehrsfläche zu schmal ist, muß auf der östlichen Seite die Fläche bis zu den Gebäudefronten sowie ein Teil des Molkereigeländes einschl. der Wäscherei erworben werden. Die Wäscherei ist z. Zt. schon nicht mehr in Betrieb. Seitens der Molkerei bestehen gegen den Abbruch des Wäschereigebäudes keine Bedenken. Auswirkungen auf die restlichen Anlagen der Molkerei ergeben sich nicht, da die überbaute Fläche wegen der fraglichen zukünftigen Nutzung und wegen der Übergröße des Grundstückes nicht in den Planungsbereich mit einbezogen wurde.

Der im Plangebiet aufgenommene Grundstücksteil soll auch in Zukunft nicht überbaut werden. Für das restliche Grundstück gilt entsprechend den Festsetzungen des Flächennutzungsplanes ebenfalls die Festsetzung Mischgebiet.

Um die Fußgänger und den in der Innenstadt starken Radverkehr vom fließenden Verkehr zu trennen, ist auch bei Einhaltung der Mindestbreiten von Straße, Radweg und Bürgersteig der Grunderwerb von der Molkerei und von Flächen bis zu den Gebäudefronten der Häuser 2,4,6,8,10 der Wareндorfer Straße erforderlich.

Da die gesamte spätere L 793 von den Nord- und Südortsenden der Stadt Oelde diese Trennung vorsieht, würde ein Belassen der jetzigen Breite der Verkehrsflächen zu einem Verkehrshindernis und zu einem äußerst kritischen Gefahrenpunkt in diesem Streckenabschnitt führen. Unter Abwägung der privaten und öffentlichen Vor- und Nachteile muß sich die Stadt Oelde zu diesem Grunderwerb entscheiden. Einem freihändigen Erwerb der erforderlichen Grundstücksflächen wird der Vorzug gegeben.

#### Kostenübersicht und Finanzierung

a) Grunderwerb ca.	175.000,-- DM
b) Straßenbau und Brückenbauwerk	10.430.000,-- DM
c) Schmutzwasser Regenwasserkanäle	440.000,-- DM
d) elektrische Beleuchtung	<u>10.000,-- DM</u>
	11.055.000,-- DM =====

Ausführung der Planung

Nach Rechtskraft des Bebauungsplanes und Bereitstellung der Mittel durch den Landschaftsverband Westfalen Lippe sowie Abstimmung mit der Deutschen Bundesbahn über den Baetermin soll die Maßnahme durchgeführt werden.

Die Stadt rechnet mit dem Bau der Brücke während der Sommerfahrpläne 1985/86. Der Straßenbau wird unmittelbar anschließend erfolgen können.

Oelde, den 31. Mai 1983



Erdland  
Bürgermeister

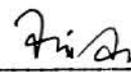


  
Dr. Schmätk  
Stadtdirektor

Mit der 1. Ausfertigung des Bebauungsplanes Nr. 42 " Unterführung  
Warendorfer Strasse " der Stadt Oelde

öffentlich ausgelegt am:

21. Juli 1983



Auslegung beendet am:

23. August 1983

