

## **Begründung gemäß § 9(8) BauGB**

des Bebauungsplanes Nr. 202.2 – Bahnhofsumfeld –

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Allgemeines.....	1
1.1 Veranlassung.....	1
1.2 Ziel und Zweck der Planung.....	1
1.3 Ziele der Raumordnung und Landesplanung.....	1
1.4 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.....	1
1.5 Topographische Gebietsbeschreibung.....	1
1.6 Abgrenzung des Geltungsbereiches.....	2
1.7 Übersichtsplan M. 1 : 5.000.....	2
1.8 Verfahren.....	2
2. Städtebauliches Konzept.....	2
3. Inhalt des Bebauungsplanes.....	3
3.1 Art der baulichen Nutzung.....	3
3.2 Maß der baulichen Nutzung.....	4
3.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen.....	4
3.4 Erschließung, Verkehrsflächen.....	4
3.5 Bahnanlagen.....	5
3.6 Flächenbilanz.....	5
4. Denkmalschutz und Denkmalpflege.....	5
5. Umweltschützende Belange.....	5
5.1 Immissionsschutz.....	5
5.2 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und Umweltbericht.....	6
6. Ver- und Entsorgung.....	6
6.1 Versorgung.....	6
6.2 Entsorgung.....	6
6.3 Bodenaushub und Bauschutt.....	7
6.4 Altlasten, Bergbau.....	7

7.	Kampfmittelfreiheit.....	7
8.	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	7
9.	Durchführung.....	7
9.1	Gründerwerb.....	7
9.2	Kosten.....	8
9.3	Verwirklichung.....	8

## 1. Allgemeines

### 1.1 Veranlassung

Der seit 04.06.1976 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 202 – Bahnhofsvorplatz – trifft Festsetzungen, die der vom Rat der Stadt am 12.09.2006 beschlossenen Sanierungssatzung für das Sanierungsgebiet Bahnhofsumfeld widersprechen. Zur Anpassung der Festsetzungen an die in der Sanierungssatzung formulierten geänderten städtebaulichen Zielsetzungen, wird es erforderlich den Bebauungsplan für den entsprechenden Bereich neu zu fassen. Das Plangebiet wird auf den unbedingt notwendigen Umfang begrenzt; eine Änderung des Bebauungsplanes Nr. 202 - Bahnhofsvorplatz – in den übrigen Teilen erfolgt in einem eigenen Verfahren.

### 1.2 Ziel und Zweck der Planung

Im direkten Umfeld des Bahnhofsgebäudes wurden die bisher bestehenden Festsetzungen nicht umgesetzt. Entsprechend der geänderten städtebaulichen Ziele wird auf den Durchbau der Brauckstraße verzichtet. Der mittlerweile unter Schutz gestellte Blumenpavillon wird nicht, wie ursprünglich vorgesehen, abgebrochen und die überbaubaren Flächen auf der Ostseite des Bahnhofsgebäudes werden eingeschränkt, so dass das mittlerweile sanierte Bahnhofsgebäude in seiner ursprünglichen Art freigestellt bleibt.

### 1.3 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen ist Plettenberg als Mittelzentrum in einem Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur ausgewiesen und liegt an einer überregionalen Achse (B 236). Der Regionalplan (Gebietsentwicklungsplan) für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen (Bochum, Herne, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis), stellt für das Plangebiet überwiegend "Allgemeine Siedlungsbereiche" (ASB) und Bahnbetriebsflächen dar.

### 1.4 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (FNP)

Der rechtswirksame FNP vom 23.06.2006 stellt für den überwiegenden Bereich des Plangebietes gemischte Bauflächen (M) dar. Für die Flächen am südlichen Rand des Plangebietes stellt der FNP Bahnanlagen dar. Bis auf zwei Teilflächen wurden die getroffenen Festsetzungen aus dem FNP entwickelt.

Bei den nicht aus dem FNP entwickelten Flächen handelt es sich zum einen um eine Fläche im nordwestlichen Plangebiet. Die dort genehmigten Nutzungen sind nur in einem Gewerbegebiet zulässig. Aufgrund der Kleinteiligkeit der Fläche wird auf eine entsprechende Anpassung des FNP verzichtet. Bei der zweiten Fläche handelt es sich um eine für Eisenbahnbetriebszwecke gewidmete Fläche. Der Erwerb der überplanten Fläche durch die Stadt Plettenberg von der DB AG ist am 16.07.2007 erfolgt. Eine Freistellung kann jedoch erst nach der Schlußvermessung der erworbenen Flächen erfolgen. Gemäß § 13a (2) Nr. 2 BauGB soll dann der FNP im Wege der Berichtigung angepasst werden.

Die Anfrage zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung bei der Bezirksplanungsbehörde führte zu dem Ergebnis, dass landesplanerische Bedenken nicht erhoben werden.

### 1.5 Topographische Gebietsbeschreibung

Das Plangebiet liegt auf dem Talboden nördlich des Flusses Lenne. Das Plangebiet ist ca. 1,57 ha groß. Die Geländekoten betragen an der höchsten Stelle im Norden des Plangebietes auf dem Gehweg nördlich des Parkplatzes (Busbahnhof) 209,07 m

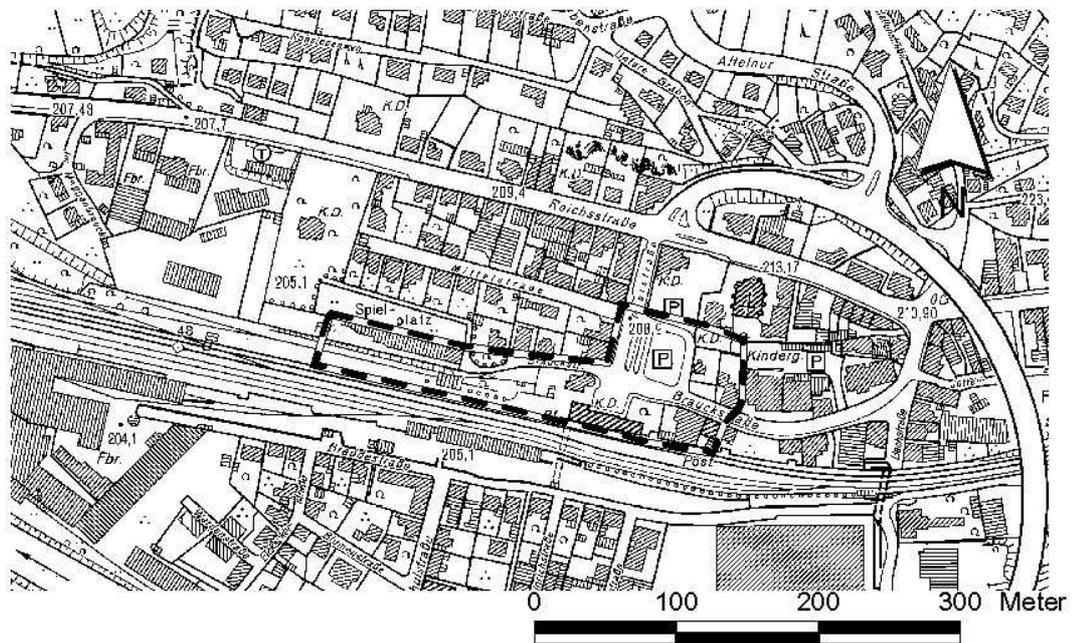
und an der tiefsten Stelle im Südwesten im Bereich des Gewerbebetriebes 205,55 m.

### 1.6 Abgrenzung des Geltungsbereichs

Das Plangebiet umfasst Flächen nördlich, östlich und westlich des Bahnhofsgebäudes. Die Nord- und Westgrenze wird im Wesentlichen durch Teile der äußeren Begrenzung der Verkehrsflächen der Brauckstraße, der Poststraße sowie des ZOB, die Ostgrenze durch die Grundstücksgrenzen der in das Plangebiet einbezogenen Baugrundstücke und die Südgrenze durch die Gleisanlagen der DB AG gebildet.

Das Plangebiet liegt in der Gemarkung Eiringhausen und beinhaltet im Einzelnen die nachfolgenden Flurstücke: Flur 4, Flurstück 138 teilweise, 139, 158, 384 teilweise, 389, 485, 486, 589 teilweise, 690, 722, 762, 763, 764, 768 teilweise und Flur 17, Flurstück 88, 89, 91, 92, 95, 400, 455, 460, 464 teilweise, 475 und 523 teilweise.

### 1.7 Übersichtsplan M. 1 : 5.000



### 1.8 Verfahren

Der Bebauungsplan Nr. 202.2 – Bahnhofsumfeld – wird gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren ohne Umweltprüfung und mit nur einstufiger Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung aufgestellt. Die Grundfläche beträgt gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB weniger als 20.000 qm.

### 2. Städtebauliches Konzept

Die vorhandenen städtebaulichen Strukturen sollen im Wesentlichen erhalten bleiben und durch Entwicklungsmaßnahmen im Sinne einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Stadtbildes verbessert werden.

Den Zielen der Sanierungssatzung entsprechend soll insbesondere das Umfeld des Bahnhofs aufgewertet werden. Nachdem das ehemalige Empfangsgebäude bereits saniert wurde, soll der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet werden und dadurch eine größere Aufenthaltsqualität bekommen.

Die Bahnsteige werden ebenfalls neu gestaltet, die Zugänge neu geordnet und derart ausgelegt, dass sie auch für bewegungseingeschränkte Menschen ohne Probleme erreichbar sind. Darüber hinaus wird mit der auf die Ostseite des Empfangsgebäudes verlegten Fußgängerunterführung eine attraktive Verbindung zwischen dem Ortskern Eiringhausen und dem Wohngebiet und Einkaufszentrum Bredde sowie über die

Karlstraße mit dem Lennuferweg geschaffen.

Um die Raumwirkung des Platzes zu vervollständigen, wird nach wie vor angestrebt, den östlichen Rand durch einen dem Umfeld entsprechenden Baukörper zu ergänzen.

Neben dem im Plangebiet liegenden Haus Brauckstraße 10 sind die Häuser Bachstraße 4 und Brauckstraße 2 nach dem alten Bebauungsplan Nr. 202 – Bahnhofsvorplatz - überplant und zum Abriss vorgesehen. Im Zuge der Neubebauung wurden sie mehr oder weniger integriert. Als Relikte des ehemaligen Ortskerns von Eiringhausen sollen sie im Zuge der Überplanung erhalten werden, zumal insbesondere die Häuser Brauckstraße 2 und 10 markante Raumkanten im gleichförmigen Straßenzug bilden. Der westlich des Bahnhofs gelegene Blumenpavillon war ebenfalls zum Abriss vorgesehen. Er ist mittlerweile in den Abmessungen von 1921 unter Schutz gestellt worden. Das Gebäude gehört zu den typischen Infrastruktureinrichtungen, die sich um einen Bahnhof ansiedelten und prägt den Bahnhofsvorplatz noch heute.

Die ursprüngliche Planung, die Brauckstraße nach Westen bis zur Straße Im Meggenbrauck zu verlängern und an die B 236 anzubinden, wird aufgegeben. Wie derzeit soll sie auch nach dem Ausbau in der Hauptsache Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke erfüllen.

Der Ortskern von Eiringhausen ist nach dem Stadtentwicklungskonzept ein Grundzentrum mit mittelzentraler Teilfunktion. Nach dem Einzelhandelskonzept von GMA<sup>1\*</sup> stellt der Ortskern zwischen B 236, Hochstraße und Bahnlinie einen zentralen Versorgungsbereich dar. Zentrale Versorgungsbereiche sollen zu einer räumlichen Bündelung öffentlicher Einrichtungen und privater, zentrenrelevanter Einzelhandelsnutzungen und Dienstleistungen führen. Mit der Verkehrsfunktion (Bahnhof, ZOB) sowie der Festsetzung von Kerngebieten wird dem planungsrechtlich entsprochen. Es soll insbesondere eine Ergänzungsbebauung östlich des ZOB bewirkt werden.

### 3. Inhalt des Bebauungsplanes

#### 3.1 Art der baulichen Nutzung

##### Mischgebiet (MI)

Nordwestlich, am Ende der Brauckstraße, wurde aus Gründen der Eindeutigkeit der Plangebietsabgrenzung nur eine Teilfläche des Grundstücks Brauckstraße 20 in das Plangebiet einbezogen, dessen überbaubare Fläche - also auch der bebaute Teil - nach wie vor im Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 202 – Bahnhofsvorplatz - liegt und dort als Mischgebiet festgesetzt ist. Die in das Plangebiet einbezogene Fläche ist zurzeit noch als Verkehrsfläche für die verlängerte Brauckstraße festgesetzt und soll aus immissionsschutzrechtlichen Gründen nach wie vor nicht bebaut werden. Sie wird daher als nicht überbaubare Fläche im Mischgebiet festgesetzt.

##### Kerngebiet (MK) 1, Kerngebiet (MK) 2 und Kerngebiet (MK) 3

Bei den im Plangebiet festgesetzten Kerngebieten sind Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen nicht zulässig. Einerseits soll durch derartige Anlagen kein unnötiger Verkehr in das Gebiet hereingezogen werden; andererseits spricht die Lage und Größe der Baugrundstücke gegen eine derartige Nutzung. Ausnahmen nach Abs. 3 sind ebenfalls nicht zulässig.

Im Weiteren unterscheiden sich die Kerngebiete 2 und 3 dadurch, dass hier Vergnügsstätten aus Gründen der Eigenart der Umgebung sowie zum Schutz der Wohnruhe nur ausnahmsweise zulässig sind. Im Kerngebiet 3 sind zudem sonstige Wohnungen ab dem 1. Obergeschoß aus Gründen des Immissionsschutzes wegen der unmittelbar angrenzenden Bahnstrecke unzulässig. Mit den dann noch zulässigen Nutzungen soll der Charakter der ursprünglichen Nutzung als Bahnhofsempfangsge-

<sup>1</sup> \*Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA): „Die Stadt Plettenberg als Einzelhandelsstandort“, Köln Nov. 2005, S. 100 (<http://www.plettenberg.de/images/dld/plettenberg.EH.ana.pdf>)

bäude gefestigt werden.

### Gewerbegebiet (GE)

Da die ursprüngliche Planung, die Brauckstraße nach Westen zu verlängern und an die B 236 anzubinden, aufgegeben wurde, können die bestehenden gewerblich genutzten Gebäude einschließlich der Betriebsleiterwohnung erhalten werden. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Nutzungen wurde die Fläche als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt.

### Fläche für den Gemeinbedarf

Der ehemalige Blumenpavillon westlich des Bahnhofsgebäudes wurde mit Fläche für den Gemeinbedarf überplant. Die getroffene Zweckbestimmung "Einrichtungen und Anlagen, die sozialen und kulturellen Zwecken dienen" soll zur Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsumfeldes beitragen.

## 3.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird gemäß § 16 Abs. 2 BauNVO durch die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschoßflächenzahl (GFZ) und die Zahl der Vollgeschosse bestimmt. Um die optimale bauliche Ausnutzung der Grundstücke im Ortskern zu gewährleisten, wird die maximale Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 festgesetzt. Dies trifft auch für die in Abhängigkeit zur Zahl der zulässigen Vollgeschosse festgesetzte Geschoßflächenzahl zu.

## 3.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Im gesamten Plangebiet wird anknüpfend an die vorhandene Struktur der Bebauung eine offene Bauweise festgesetzt.

## 3.4 Erschließung, Verkehrsflächen

Die Erschließungsflächen sind zum größten Teil vorhanden. Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB), der östlich daran angrenzende öffentliche Parkplatz sowie der östliche Teil der Brauckstraße wurden bereits vor Jahren hergestellt. Für diese Flächen sind mittelfristig gestalterische und funktionale Nachbesserungen geplant.

Der Bahnhofsvorplatz und der westliche Teil der Brauckstraße werden gestalterisch geordnet und soweit noch nicht vorhanden hergestellt. Dies soll in Form einer verkehrsberuhigten Mischfläche erfolgen. Integriert werden sollen die beiden östlich des Bahnhofsgebäudes vorgelagerten geschützten Großbäume. Zur Fassung und Gliederung der Verkehrsfläche sollen ergänzend, entsprechend dem Gestaltungsplan zur Sanierungssatzung, zahlreiche neue Bäume gepflanzt werden.

Zur optischen Abrundung des Gesamtbildes soll die östlich an den Bahnhofsvorplatz angrenzende private Verkehrsfläche gestalterisch in die gesamte Platzfläche einbezogen werden.

Teile der beschriebenen Mischverkehrsflächen unterliegen noch dem Eisenbahnrecht. Die Entbehrlichkeitsprüfung wurde positiv abgeschlossen. Der Kaufvertrag mit der BEG<sup>2</sup> wurde am 16.07.2007 abgeschlossen. Da die Festsetzungen erst nach Freistellung durch das EBA<sup>3</sup> rechtswirksam werden dürfen, werden sie gem. § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB aufschiebend bedingt festgesetzt.

---

<sup>2</sup> BahnflächenEntwicklungsGesellschaft

<sup>3</sup> EisenbahnBundesAmt

### 3.5 Bahnanlagen

Die planfestgestellten Bahnanlagen wurden als nachrichtliche Darstellung gemäß § 9 Absatz 6 BauGB in das Plangebiet aufgenommen.

In dem Bereich des Bahnhofsgebäudes, in dem sich derzeit noch der Zugang zum Mittelbahnsteig und zukünftig ein Zugang für Unterhaltungsarbeiten der Bahnanlagen befindet, erfolgte eine Doppelfestsetzung in Form einer Schraffur. Diese bedeutet, dass hier je nach horizontaler Ebene unterschiedliche Festsetzungen gelten (unten: eisenbahnrechtlich festgesetzte Bahnanlage, nachrichtlich; oben: festgesetzte Kerngebietsfläche).

### 3.6 Flächenbilanz

Mischgebiet	287 qm
Kerngebiet	2.764 qm
Gewerbegebiet	1.425 qm
Fläche für den Gemeinbedarf	82 qm
öffentliche Verkehrsflächen	2.623 qm
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	4.087 qm
öffentliche Parkflächen	482 qm
private Verkehrsflächen	215 qm
Bahnanlagen	3.746 qm
Gesamtfläche des Plangebietes rd.	15.711 qm

### 4. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im Plangebiet befinden sich folgende eingetragenen Baudenkmäler, die nach § 9 Abs. 6 BauGB festgesetzt wurden:

Nr. der Eintragung	Objekt	Straße	Datum der Eintragung
98	Empfangsgebäude	Bahnhofplatz 1	23.07.1991
118	Blumenpavillon	Bahnhofplatz 2	09.11.2006

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden.

Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde als Unterer Denkmalbehörde und/oder dem westfälischen Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe (Tel.: 02761 / 93750; Fax: 02761 / 2466) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 u. 16 Denkmalschutzgesetz NW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu nehmen (§ 16 Abs. 4 DSchG NW).

### 5. Umweltschützende Belange

#### 5.1 Immissionsschutz

Das Plangebiet ist durch Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr der Ruhr-Sieg-Strecke betroffen. Außer den zulässigen Wohnungen ab dem 1. Obergeschoss sind

keine immissionsempfindlichen Nutzungen betroffen. Die Wohnungen unterliegen den im Kerngebiet erhöht zulässigen Werten (Orientierungswerte 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts gem. DIN 18005). Es liegt eine gutachterliche Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 107 -Ölmühle- vor, bei dem, bezogen auf die Ruhr-Sieg-Strecke, von ähnlichen Verhältnissen ausgegangen werden kann. Die 65-dB(A)-Isophone liegt danach tags ca. 15 m, die 55-dB(A)-Isophone nachts ca. 60 m vom Gleiskörper entfernt. Das bedeutet, dass bei Gebäuden mit Wohnungen, die näher als 60 m von der Ruhr-Strecke-Strecke entfernt errichtet werden sollen, Lärmschutzvorkehrungen zur Sicherstellung ausreichender Nachtruhe getroffen werden müssen (Orientierung der Schlafräume auf die lärmabgewandte Seite oder Einbau von Zwangsbelüftungen). Hier ist insbesondere der Bereich der Neubauung östlich des ZOB betroffen.

Die Wohnungen in den Obergeschossen Brauckstraße 9 und 11 sind vorhanden und zulässigerweise errichtet worden. Die v.g. Festsetzungen zur Sicherstellung gesunden Wohnens können hier nur im Falle einer Neubebauung greifen. Bei Nutzungsänderungen in diesen Gebäuden sind die jeweils aktuellen Anforderungen an den Schallschutz entsprechend der DIN 4109 nachzuweisen.

## 5.2 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und Umweltprüfung

Eine Umweltprüfung findet für Bebauungspläne der Innenentwicklung nicht statt.

## 6. Ver- und Entsorgung

### 6.1 Versorgung

Die Stromversorgung erfolgt durch das heimische Energieversorgungsunternehmen.

Die Versorgung des Gebietes mit Trinkwasser erfolgt aus dem Netz der Wassergenossenschaft Eiringhausen. Ebenso wird die Grundversorgung mit Löschwasser aus diesem Netz sichergestellt.

Die Versorgung des Gebietes mit Gas wird durch die Stadtwerke gewährleistet.

### 6.2 Entsorgung

Schmutzwasser und Niederschlagswasser werden über einen Mischwasserkanal der Kläranlage in Plettenberg Ohle zugeleitet. Der Kanal ist bereits vorhanden. Im westlichen Teil der Brauckstraße wird er auf einer Länge von ca. 80 m neu gebaut und im Anschluss daran in einem Renovierungsverfahren saniert. Dies gilt auch für den Kanal in der Mittelstraße.

#### Niederschlagswasserbeseitigung gem. § 51a Landeswassergesetz (LWG)

Das Niederschlagswasser (Oberflächenwasser) wird in den Kanal eingeleitet, da ausreichende Versickerungsflächen nicht zur Verfügung stehen.

Das Niederschlagswasser im Trennsystem einem Vorfluter zuzuführen, ist technisch nicht durchführbar.

Der Abfall wird durch Anschluss an die öffentliche Abfuhr vom Zweckverband für Abfallbeseitigung, Sitz Iserlohn, dessen Mitglied die Stadt Plettenberg ist, eingesammelt und zum Müllheizkraftwerk Iserlohn transportiert. In dieser Entsorgungsanlage übernimmt der Märkische Kreis die ordnungsgemäße Beseitigung.

Zur Abfallverwertung und -vermeidung befinden sich östlich des Plangebietes am Ostrand des Festplatzes an der Jüttenstraße Depotcontainer zur getrennten Erfassung von Glas und Papier sowie für kompostierbare Grünabfälle.

Stoffe wie Weißblech, Kunststoffe und Verbundmaterialien werden gesondert ge-

sammelt und dem Dualen System zugeführt.

### 6.3 Bodenaushub und Bauschutt

Die Bebauung der Fläche erfordert die Nivellierung des Geländes und somit die Aufnahme des Bodens bzw. die Aufschüttung des Geländes. Reliefveränderungen sind nur in dem Maße zulässig, wie sie der ordnungsgemäßen Nutzung der Fläche dienen. Soweit möglich ist Bodenaushub vor Ort wieder einzubauen. Kann der Boden nicht auf dem Grundstück eingebaut werden, so ist er einer ordnungsgemäßen weiteren Verwendung oder einer Bodendeponie zuzuführen. Der Verbleib des Aushubmaterials ist nachzuweisen.

Bauschutt ist ebenfalls der Deponie zuzuführen.

### 6.4 Altlasten, Bergbau

Belastete Bereiche (Altlastenflächen) sind innerhalb des Planbereiches nach heutigem Kenntnisstand nicht vorhanden bzw. nicht bekannt. Bei den ehemaligen planfestgestellten Bahnanlagen handelt es sich möglicherweise um belastete Bereiche (Altlastenverdachtsflächen). Sie sollen im Zuge des Gefahrenermittlungsprogramms des Märkischen Kreises untersucht werden.

Nach heutigem Kenntnisstand ist im Plangebiet kein Bergbau umgegangen.

## 7. Kampfmittelfreiheit

Das gesamte Plangebiet liegt in einer Fläche, die in der Karte über Kampfmittelverdachtsflächen als Bombenabwurfgebiet gekennzeichnet ist. In der Überprüfung der Fläche durch die Bezirksregierung wurde festgestellt, dass keine unmittelbare Kampfmittelgefährdung vorliegt. Wegen erkennbarer Kriegsbeeinflussung kann eine – derzeit nicht erkennbare – Kampfmittelbelastung aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund wird die Anwendung der Anlage 1 der Technischen Verwaltungsvorschrift für die Kampfmittelbeseitigung, Baugrundeingriffe auf Flächen mit Kampfmittelverdacht ohne konkrete Gefahr, empfohlen. (Fundstelle: <http://www.im.nrw.de/sch/725.htm>)

Hinweis: Weist bei Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub auf eine außergewöhnliche Verfärbung hin oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und der Kampfmittelbeseitigungsdienst durch die Ordnungsbehörde oder Polizei zu verständigen.

## 8. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft finden nicht statt.

## 9. Durchführung

### 9.1 Grunderwerb

Die zur Anlage der öffentlichen Verkehrsflächen benötigten Grundstücksflächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt Plettenberg. Die Restflächen sollen freihändig erworben werden. Ist eine gütliche Einigung nicht möglich, kann ein Ent eignungsverfahren durchgeführt werden.

## 9.2 Kosten und Finanzierung

Verkehrsflächen (öffentlich)	750.000,00 €
Verkehrsflächen (privat)	29.000,00 €
Künstlerische Gestaltungsmaßnahmen	135.000,00 €
Kanal	32.000,00 €
Grunderwerb	32.000,00 €
Gesamt	978.000,00 €

Die vorgenannten Kosten sind geschätzt.

Für die geplanten Umgestaltungs- und Neubaumaßnahmen der Verkehrsflächen wurde ein Zuwendungsantrag nach den Förderrichtlinien Stadterneuerung gestellt. Mittlerweile wurden Zuwendungen in Höhe von 516.800,- € bewilligt. Die Differenz zu den Gesamtkosten ist der städtische Anteil, wobei zur Deckung der Kosten für den Ausbau der Brauckstraße, westlich der Einmündung Poststraße, Straßenbaubeiträge nach Kommunalabgabengesetz (KAG) in Höhe von 60 % erhoben werden.

## 9.3 Verwirklichung

Die Verwirklichung erfolgt sobald die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind.