

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 18 "Ortsmitte Sundern"
- Sanierungsgebiet der Stadt Sundern (Sauerl.) -

A. Städtebauliche Begründung und bisheriger Verlauf

Die Bemühungen der Stadt Sundern, einen der Bedeutung dieses Entwicklungsschwerpunktes III. Ordnung mit z.Z. 27.000 Einwohnern entsprechenden Ortskern zu schaffen, rüchen bis in das Jahr 1962 zurück. Die schnell wachsende Gemeinde Sundern hatte sich wegen des besonders günstigen industriellen Klimas sehr stark, aber durch die eingeeengte fingerförmige Tallage ungeordnet, entwickelt.

Das große Arbeitsplatzangebot in der vielschichtigen Industrie führte bis zu 1.900 Einpendler nach Sundern, die zum großen Teil bemüht waren, möglichst nahe ihrer Arbeitsstätte ein Familienheim zu errichten.

Dem langgestreckten Organismus der Gemeinde fehlte ein der wachsenden Bedeutung entsprechender Kern mit Geschäften, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen.

Die Verkehrsverhältnisse waren mehr als unbefriedigend.

So beschloß der Rat der Gemeinde 1962 die Aufstellung eines Bebauungsplanes und erließ eine Veränderungssperre.

Doch reichten die ersten Planungen nicht aus, um eine Finanzierung aus Mitteln des Landes zu erreichen, und die Bürger, die schnelle Maßnahmen erhofften, standen den Sanierungsbemühungen der Gemeinde sehr skeptisch gegenüber.

Am 9.3.1965 stellt Landesplaner Langer fest, daß die Notwendigkeit einer durchgreifenden Sanierung unverkennbar ist: "Struktur und Bild des Ortes entsprechen nicht im geringsten der steigenden Bedeutung Sunderns. Dörfliche, städtische und industrielle Bebauungen sind willkürlich miteinander vermischt. Ein deutlich erkennbarer Mittelpunkt ist nicht vorhanden. Große Teile der Bebauung innerhalb des Ortes sind überaltert und extensiv genutzt. Die geplante Sanierung ist sowohl aus der Sicht der Landesplanung als auch in städtebaulicher Sicht notwendig und förderungswürdig."

Auf Empfehlung des Landesplaners wird Herr Dipl.-Ing. Mausbach, Essen, am 10.4.1965 mit der Aufstellung des Sanierungsplanes beauftragt.

In einem Verkehrsgutachten untersucht Professor J. W. Korte von der TH Aachen sowohl die innerörtlichen Verkehrsprobleme als auch die neuen Anbindungen an das überörtliche Straßennetz.

Mit Alternativvorschlägen durch Schaffung einer östlichen Umgehung (L 519) und einer westlichen Straße im Einbahnverkehr versuchte Prof. Korte, den Verkehr aus dem Bereich der Hauptstraße von der Einmündung der Settmeckestraße bis zur Einmündung der Hellefelder Straße auf einer Länge von ca. 450 m herauszunehmen, um in diesem Bereich ein attraktives fußläufiges Zentrum zu ermöglichen.

Die Gesellschaft zur Förderung der inneren Kolonisation (GFK) wird mit der Durchführung der Struktur-erhebungen im Sanierungsbereich beauftragt.

Die Neuführung der Landstraße L 519 stellt sich als zwingende Voraussetzung für die Durchführung der Sanierung heraus.

Der Landschaftsverband will von der Gemeinde konkrete Pläne für die beabsichtigte Verkehrsplanung haben.

Darauf wird am 12.11.1965 Dipl.-Ing. Claus Christoff: Essen mit der Aufstellung der Straßenplanung für die Umgehungsstraße beauftragt.

Am 22.11.1965 werden im Wohnungsbauministerium in Düsseldorf Sanierungsmittel für das Jahr 1966 in Aussicht gestellt.

Im Landesentwicklungsplan I vom 1.12.1965 wird Sundern als Zentralort mit 10. - 20.000 Einwohnern dargestellt bei einer steigenden Einwohnerzahl von 9.175 Einwohnern Ende 1965 auf 9.571 Einwohner Ende 1966.

Am 10.12.1965 erklärt das Landesstraßenbauamt, daß bei der L 519 keine Neubauabsichten bestehen und eine wesentliche Verbesserung durch Anlagen für den ruhenden Verkehr, für den die Gemeinde zuständig sei, erreicht werden könne. Wenn, müsse die gesamte Ortsdurchfahrt der L 519 neu geplant werden.

Nach dem Erörterungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange am 16.12.1965 wird der Sanierungsplan der Regierung wegen der Bereitstellung von Sanierungsmitteln am 22.12.1965 vorgelegt.

Im März 1966 erfolgt im Wohnungsbauministerium Düsseldorf die grundsätzliche Zusage für die Anerkennung der Sanierung.

Da die Veränderungssperre bis Anfang 1967 läuft, muß versucht werden, daß der Bebauungsplan bis zu diesem Zeitpunkt rechtskräftig wird.

Das Landesstraßenbauamt erklärt am 14.7.1966, daß es der Sanierungsplanung nur zustimmen kann, wenn für die sog. "Ersatzstraße" ein baureifer Entwurf vorliege.

Die Regierung erklärt am 22.7.1966, daß für die neue L 519 keine Städtebaumittel gegeben würden. Erst nach Abstimmung mit dem Landesstraßenbauamt könne der Plan erneut dem Minister vorgelegt werden.

Nach Anliegerversammlungen im August 1966 fragt das Landesstraßenbauamt am 21.9.1966 an, ob die Sanierung Sundern noch realisierbar sei und ggf. in welchen Baustufen.

Vom 12.12.1966 bis 12.1.1967 findet die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes statt. Das Landesstraßenbauamt will erneut einen baureifen Entwurf für die Ersatzstraße im Bereich der Ortsdurchfahrt vorgelegt haben.

Daraufhin wird Herr Dipl.-Ing. Christoffers, Essen, mit dieser Planung beauftragt.

Wegen der vielen Bedenken und Anregungen wird eine Überarbeitung des Planes und eine erneute Offenlegung notwendig.

Da die Schwierigkeiten in bezug auf die Abstimmung der Straßenplanung nahezu unüberwindlich waren und aus diesem Grunde auch seitens des Landes keine Mittel bereitgestellt werden konnten, wurden die Planungen erst wieder 1969 intensiviert.

Mit dem Generalverkehrsplan des Kreises Arnsberg - aufgestellt durch das Ing.-Büro Kocks KG. - wurde eine Neuführung der L 519 durch Sundern aufgezeigt. Das Landesstraßenbauamt erklärte am 28.4.1970, daß eine Trennung der Sanierung und der Notwendigkeit zum Neubau der L 519 vorgenommen werden müßte. Nur in einem Generalverkehrsplan für Sundern könnten die genauen Belastungszahlen ermittelt werden.

Dipl.-Ing. Christoffers wird mit einem Gutachten über die künftige Verkehrsbelastung der L 519 beauftragt.

Dieses Gutachten vom Juli 1970 ergibt die Notwendigkeit einer neuen vierspurigen L 519.

Nach der Kommunalwahl beschließt der Rat am 28.1.1971 die Neuplanung unter Berücksichtigung der sich aus der vorgesehenen kommunalen Neugliederung ergebenden zusätzlichen zentralen Funktionen, die auch in den Landesentwicklungsplänen I und II mit der Festlegung Sunderns als Entwicklungsschwerpunkt III. Ordnung mit einer Einwohnerzahl bis 50.000 ihren Niederschlag gefunden hat.

Bei der Neuplanung der Sanierung durch Herrn Mausbach stimmt der Landschaftsverband nur einer 2spurigen neuen L 519 zu.

Mit dem Städtebauförderungsgesetz vom 27.7.1971 muß das Verfahren zur Sanierung völlig neu anlaufen, vor allem im Hinblick auf die Voruntersuchungen.

Am 24.11.1971 teilt das Landesstraßenbauamt mit, daß die Planung der neuen L 519 im Jahre 1972 begonnen werde.

Am 28.12.1971 wird in einer Besprechung von der Bezirksregierung vorgetragen, daß ein Stadtentwicklungsplan zur Lösung der Probleme der künftigen Großgemeinde gerade in bezug auf das Nordrhein-Westfalen-Programm NWP 75, das Standortprogramm und die vorbereitenden Untersuchungen für die Sanierung unerlässlich sei.

Nach dem Beschluß über die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen beschließt der Rat am 15.6.1972 die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes.

Wegen der bis dahin durchgeführten umfangreichen Vorarbeiten der Gemeinde, die mit einem beträchtlichen Kostenaufwand verbunden waren, nicht zuletzt wurde eine Reihe von Grundstücken und Gebäuden erworben, genehmigte der Regierungspräsident am 7.7.72 die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Ortskern Sundern" gem. § 5 Abs. 2 in Verbindung mit § 93 Abs. 2 Städtebauförderungsgesetz.

Die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes wurde am 21.7.1972 rechtsverbindlich.

Zur Erfüllung der Auflagen der Genehmigung erteilte der Rat der Landesentwicklungsgesellschaft NW den Auftrag zur Erhebung der Sozialdaten und zur Aufstellung der Grundzüge des Sozialplanes.

Das Institut für Gebietsplanung und Stadtentwicklung - ingesta - Köln wurde mit der Strukturanalyse der wirtschaftlichen Struktur des Sanierungsgebietes und am 14.12.1972 mit der Aufstellung eines Gutachtens zur Stadtentwicklung beauftragt.

Mit der Bedarfsermittlung im Bereich des Verkehrs wurde Herr Dipl.-Ing. Christoffers beauftragt.

Dipl.-Ing. Mausbach sollte auf der Basis dieser Angaben den Bebauungsplan für das Sanierungsgebiet neu erstellen.

Im August 1973 wurde das Ing.-Büro Neuhaus-Schwermann, Meschede, das auch den Zentralentwässerungs-

entwurf für Sundern bearbeitete, mit der hochwasserfreien Ausbauplanung für die Röhr beauftragt. Mit der Ausbauplanung für die westliche Erschließungsstraße im Sanierungsgebiet wurde das Ing.-Büro Dipl.-Ing. Krause, Kettwig, beauftragt.

Der in Abstimmung mit diesen teilweise noch nicht endgültig vorliegenden Planungen von Herrn Dipl.-Ing. Mausbach ausgearbeitete Bebauungsplanentwurf wurde vom 17.9. bis 17.10.1973 öffentlich ausgelegt.

Auch diesmal konnte das Landesstraßenbauamt keine endgültige Stellungnahme abgeben.

Über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen der Betroffenen wurde eingehend beraten und das Ergebnis mitgeteilt.

Am 14.12.1973 wurde der Förderungsantrag, bei dem die Landesentwicklungsgesellschaft, die als Träger der Maßnahme in Aussicht genommen war, mitgewirkt hatte, der Bezirksregierung vorgelegt, die den Antrag am 22.4.1974 dem Ministerium weiterreichen konnte.

Der Treuhändlervertrag mit der Landesentwicklungsgesellschaft für die Durchführung der Sanierung "Ortskern Sundern" trat am 1.7.1974 in Kraft.

Da die Bezirksregierung anlässlich der Beteiligung erkennen ließ, daß der Bebauungsplan in der offengelegten Form nicht genehmigungsfähig sei, unterblieb der Satzungsbeschluß. Eine Überarbeitung und erneute Offenlegung sollten durchgeführt werden, sobald die einzelnen Fachplanungen in bezug auf die Straßen, und vor allem den hochwasserfreien Ausbau der Röhr, vorlagen.

Nachdem diese Unterlagen Mitte 1975 vorlagen und auch die Katasterunterlage auf den neuesten Stand mit zusätzlichen Höhenangaben gebracht war, wurde der Bebauungsplan in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange in bezug auf die Verkehrsbelange und die Wasserwirtschaft und in Zusammenarbeit mit der Landesentwicklungsgesellschaft in bezug auf die Durchführbarkeit und Herrn Dipl.-Ing. Mausbach in bezug auf die städtebauliche Gestaltung vom Planungsamt der Stadt Sundern völlig neu gezeichnet und mit dieser eingehenden Begründung für die erneute Offenlegung versehen.

B. Aufgabenstellung für die Planung

1. Beseitigung der Verkehrsprobleme durch
 - a) die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus dem Innenstadtbereich durch den Ausbau eines innerstädtischen Verkehrsrings,

- b) Anlage einer Fußgängerzone,
 - c) Anlage von Flächen für den ruhenden Verkehr,
 - d) Anlage von rückwärtigen Anbindungsmöglichkeiten.
2. Beseitigung funktioneller Mängel durch
 - a) Aussiedlung störender Gewerbebetriebe,
 - b) Neuordnung der Eigentumsstruktur,
 - c) Ansatz eines Kleinkaufhauses.
 3. Verbesserung der Angebotsstruktur bei Waren und Dienstleistungen durch Verdichtung und Erweiterung von Gewerbeflächen, dadurch Attraktivitätssteigerung des Stadtkernes (nach dem Ingesta-Gutachten fließen nahezu 50 % der Kaufkraft in andere Einkaufszentren ab).
 4. Verdichtung im Wohnbereich zur Erreichung einer ausgewogenen Sozialstruktur.
 5. Bereitstellung der erforderlichen Flächen für den öffentlichen Bedarf.

Weitere Flächen für den öffentlichen Bedarf, wie Post, Verwaltung, kulturelle Einrichtungen und Busbahnhof, werden im südlich angrenzenden Bereich der Fa. Brumberg geplant, deren Aussiedlung im Rahmen der Sanierung zur Zeit durchgeführt wird, da hierdurch wesentliche Flächen für den Ausbau der neuen L 519 sowie den hochwasserfreien Ausbau der Röhr bereitgestellt werden könnten.

6. Festsetzungen, die eine maßstabgerechte Bebauung in individueller Vielfalt und starker Gliederung zum Ziele haben. Dabei müssen ausschließlich ungegliederte einfarbige und einförmige Flachbauungen vermieden werden, damit durch die große jedoch im Maßstab auf den Menschen bezogene Vielfalt der anheimelnde Charakter der "guten Stube" Sunders weiter gestärkt wird.
7. Im Interesse einer exakten Aussage des Planers sollten auch die Gestaltungsvorschriften mit auf dem Plan angegeben werden, so daß der Bebauungsplan nur aus einem Plan und der beigefügten Begründung besteht.

C. Erläuterung der Planung

1. Lage und Größe des Gebietes

Das Gebiet des Bebauungsplanes umfaßt die Haupttallage Sunderns und wird nördlich durch den Bahnhof der Röhrtalbahn und im Süden durch den Settmeckebach begrenzt.

Die östliche Grenze bildet die Schützenstraße, während die westliche Grenze durch die Röhr, die Jägerstraße mit der Grünwaldschule und der Verlängerung der Schulstraße in Richtung Settmeckestraße gebildet wird.

Das Gebiet des Bebauungsplanes greift dabei im Norden und Westen wegen der neuen westlichen Erschließungsstraße über den Bereich des förmlich festgelegt Sanierungsgebietes hinaus.

Vorbereitende Untersuchungen für diesen erweiterten Bereich mit dem Ziele, auch hier die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet zu erreichen, sind eingeleitet.

Das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet umfaßt eine Größe von 14,38 ha. Die vorgesehene Erweiterung umfaßt 2,8 ha.

Das Gebiet des Bebauungsplanes umfaßt beide Gebiete mit einer Gesamtgröße von rd. 17,2 ha.

Die südlich angrenzenden Flächen der Fa. Brumberg, für die vorbereitende Untersuchungen durchgeführt werden, haben eine Größe von rd. 2,84 ha.

2. Verkehr

Die Verkehrsplanung wurde im einzelnen im Hinblick auf Radien, Sichtdreiecke, Bushaltestellen und Parkplätze mit dem Verkehrsdezernat der Regierung abgestimmt, nachdem das Landesstraßenbauamt die für den Bebauungsplan in Frage kommende Planung der L 519 zur Verfügung gestellt hatte.

Die neue Landstraße L 519 verläuft nach dem Entwurf des Landesstraßenbauamtes von Norden kommend über die Trasse der Röhrtalbahn am östlichen Rand des Plangebietes vorbei in südlicher Richtung über die Mühlenstraße und das ehemalige Gelände der Fa. Brumberg, um vor der Papierfabrik in einem südwestlichen Bogen die jetzige Trasse wieder zu erreichen. Diese weitgehend anbaufreie zweispurige Straße mit einem Regelquerschnitt RQ 15 wird im Plangebiet mit der Hellefelder Straße und der weitergeführten Settmeckestraße (Kreisstraße) und der Hauptstraße und dem Selscheder Weg in Höhe der Papierfabrik verbunden.

Die Führung über die Trasse der Kleinbahn macht eine Verlegung des Bahnhofes nach Norden in die Nähe der Kläranlage erforderlich.

Die Größenordnung der erforderlichen Flächen wurde von der Bahnverwaltung mitgeteilt und wird in dem Be-

Bauungsplan "Am Dümpel" ausgewiesen werden.

Da die Ausbaupläne des Landesstraßenbauamtes noch nicht endgültig vorliegen, konnte auch noch keine Aussage über die Anbindungen des Buchweges und der Kaiserhöhe gemacht werden. Soweit die möglichen Anbindungsflächen der Kaiserhöhe in das Plangebiet fallen, sind sie als von der Bebauung freizuhaltende Flächen gekennzeichnet.

Die außerhalb des Plangebietes zu regelnde Anbindung des Buchweges muß nach Erstellung der Pläne durch das Landesstraßenbauamt als besondere Maßnahme notfalls mit einem zusätzlichen Bebauungsplan gesichert und durchgeführt werden.

Wegen der nahe gelegenen Wohnbebauung im nördlichen Planbereich wurden Flächen für Bepflanzung und die Anlegung eines Schallschutzdammes ausgewiesen.

Die Settmeckestraße bildet mit der Hauptstraße eine Kreuzung und wird in gerader Richtung auf die neue L 519 zugeführt und mit den erforderlichen Aufweitungen, Radien und Abbiegespuren angeschlossen.

Von diesem Kreisstraßenstück wird die Fußgängerzone zur Belieferung sowie die rückwärtige Erschließung und im südlichen Bereich später der Omnibusbahnhof, die Verwaltung und kulturelle Einrichtungen, zu erreichen sein.

Die Hauptstraße verläuft von der Kreuzung mit der Settmeckestraße in nördlicher Richtung über die Schulstraße weiter. Mit einer Brücke wird sie über die Röhr geführt und in Höhe der Kapellenstraße mit der Hauptstraße in einer echten Kreuzung verbunden.

Von dieser westlichen Erschließungsstraße sind die rückwärtigen Erschließungsstraßen sowie die Parkplätze und das Parkhaus im westlichen Planbereich zu erreichen.

Weiterhin nimmt die westliche Erschließungsstraße über die Bergstraße und den Lockweg den Verkehr aus den sich westlich anschließenden ortsnahen Wohngebieten auf.

Über eine zusätzliche Stichstraße im Nordwesten des Plangebietes werden Bauflächen erschlossen, die als zentrumsnahe Ersatzflächen vorgesehen sind.

Die Kapellenstraße wird in südöstlicher Richtung verlängert und ermöglicht somit eine rückwärtige Erschließung des ehemaligen Bahnhofsbereiches. Eine Verbindung zur L 519 ist nicht vorgesehen, da diese Straße weitgehend anbaufrei sein muß.

Von Norden kommend wird die ehemalige Hauptstraße über die Röhr bis in Höhe des Kolpinghauses geführt, um die Fußgängerzone, das Kirchenzentrum und die Tiefgaragen links und rechts des Fußgängerbereiches zu erschließen.

Die öffentlichen Parkplätze wurden so plaziert, daß von ihnen auf kürzestem Wege der Fußgängerbereich erreicht werden kann.

Folgende Parkplätze sind ausgewiesen:

1. im nördlichen Planbereich in der Nähe der evgl. Kirche 28 Parkplätze,
2. in der Nähe der jetzigen Post 50 Parkplätze,
3. in der Nähe der kath. Kirche 37 Parkplätze,
4. auf dem westlichen Parkhaus 102 Parkplätze,
5. im südlichen Planbereich 60 Parkplätze.

Zu diesen rd. 280 Parkplätzen kommen noch 200 - 300 Parkplätze im Parkhaus, je nach Ausbau, hinzu.

Mit den privaten Gemeinschaftsstellplätzen, die im Plan dargestellt sind, und den bei Einzelvorhaben zu schaffenden privaten Einstellplätzen dürften Parkplätze in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen.

Die Fußgängerzone, die nach Ausbau der neuen L 519 und der westlichen Erschließungsstraße ausgebaut werden soll, ist über Passagen und Fußwege mit Spielplatzbereichen mit den Parkplätzen, dem Parkhaus und dem Fußweg entlang der Grünaue der Röhr verbunden. Über Fußgängerbrücken ist die östliche Talseite zu erreichen.

Für den Ausbau und die künstlerische Ausgestaltung der Fußgängerzone muß nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes noch ein besonderer Ausbauplan erstellt werden.

Für die Anlieferung der Geschäfte wird diese Fußgängerzone zu noch festzulegenden Zeiten befahrbar sein.

3. Öffentliche Einrichtungen, Gemeinbedarfsflächen, Versorgungsflächen

Im Plangebiet sind in Übereinstimmung mit der kath. und der evgl. Kirchengemeinde jeweils Flächen für ein kirchliches Gemeindezentrum ausgewiesen. Da die evgl. Kirche ihr Gemeindezentrum den heutigen Erfordernissen der kommunalen Neugliederung entsprechend gestalten muß und die kath. Kirche durch die verkehrsbedingte Beseitigung des Johanneskindergartens und des Schwesternhauses diese Einrichtungen

in Verbindung mit Altentagesstätte, Konferenzräumen udgl. zu einem kath. Kirchenzentrum in Nähe der Johanneskirche neu gestalten will.

Die vorhandene Rochuskapelle an der Kapellenstraße bleibt in ihrer gestalteten Grünfläche erhalten. Hier schließt sich unmittelbar ein Spielplatz an.

Da die Johannesschule, eine Grundschule, der Verkehrsführung der verlängerten Settmeckestraße weichen muß, soll das Gebäude der Grünwaldschule, zwischen Schulstraße und Jägerstraße im westlichen Plangebiet gelegen, auf 2 Züge mit Turnhalle und Pausenhalle in Abstimmung mit dem Schuldezernat der Regierung für die Aufnahme der Johannesschule ausgebaut werden. Die erforderlichen Erweiterungsflächen sind im Bebauungsplan ausgewiesen.

Weitere öffentliche Einrichtungen könnten im Plangebiet nur bei Beseitigung von Bausubstanz und Umsiedlung von Geschäften erreicht werden.

Daher sollen die weiteren öffentlichen Einrichtungen, wie Busbahnhof, Post, Verwaltung und kulturelle Einrichtungen, im Bereich des von der Fa. Brumberg bei der Aussiedlung frei werdenden Geländes im südlichen Plananschluß errichtet werden. Dadurch sind diese Einrichtungen auch auf kürzestem Weg von der Fußgängerzone aus zu erreichen.

Die für die Versorgung des Gebietes notwendigen Flächen für die Errichtung von Trafo-Stationen wurden im Einvernehmen mit den VEW festgelegt. Kabel- und Leitungsnetze wurden durch Leitungsrechte im Bebauungsplan gesichert. Für die Gasleitung kann dies jedoch erst geschehen, wenn der Ausbauentwurf der Landstraße mit seiner genauen Höhenentwicklung vorliegt.

Die hochwasserfreie Ausbauplanung der Röhr, die in Abstimmung mit den Wasserbehörden und dem Rat durch eine flache Uferneigung 1:5 mit Fußwegen und Bepflanzung im oberen Bereich eine gestaltete Grünzone und grüne Aue zur Bereicherung des Stadtbildes bietet, wurde in den Plan übernommen. Durch Fußgängerbrücken soll auch die fußläufige Verbindung über den Fluß hinweg sichergestellt werden.

Beim hochwasserfreien Ausbau der Röhr wird gleichzeitig der neue Hauptsammler entsprechend dem Zentralentwässerungsentwurf zur Kläranlage verlegt. Dabei werden die zur Wartung erforderlichen Schächte im Bereich des befahrbaren Fußweges entlang der Röhr liegen.

Diese Lösung ist wesentlich kostengünstiger als die Führung durch irgendeine Straße mit vielen Querverbindungen, Kabeln usw.

Da im Bereich des Niedrigwasserbettes in Abständen Schlabstürze, die auch einer zusätzlichen Belüftung des Wassers dienen, angelegt werden, kann in diesem Bereich ein Nebensammler unter dem Bachbett hindurch an den Hauptsammler herangeführt werden.

4. Bebauung

Dem Charakter und der Aufgabe des Sanierungsgebietes entsprechend wurde der größte Teil der Bauflächen zu beiden Seiten der Fußgängerzone als MK-Kerngebiet mit einer unterschiedlichen Bauweise mit max. 4geschossigen Akzenten ausgewiesen.

Durch die unterschiedlichen Staffelungen im Grund- und Aufriß soll eine möglichst lebendige Gestaltung erreicht werden.

In diesem Kerngebiet wird die Nutzung im Erdgeschoß durch Geschäfte und Läden erfolgen, während im ersten Geschoß Praxen für freie Berufe und gegenüber der Kirche z.B. ein Cafe errichtet werden, darüber werden in den weiteren Geschossen Zubehör und zentrumsnahe Miet- und Eigentumswohnungen errichtet werden.

Im Bereich des MK-Gebietes bleiben 22.750 qm Geschosflächen erhalten. Nach dem Bebauungsplan werden zusätzlich ca. 40.000 qm geschaffen werden können.

Im östlichen Planbereich zwischen neuer L 519 und dem außerhalb des Planes angrenzenden Betrieb Maybaum ist in Abstimmung mit dem Gewerbeaufsichtsamt ein Mischgebiet ausgewiesen, ebenso im nördlichen Planbereich an der Hauptstraße und im Bereich des alten Bahnhofes.

Hier bleiben 2.230 qm Geschosflächen erhalten. Nach dem Bebauungsplan sind zusätzlich ca. 10.000 qm Geschosfläche möglich.

Die Bebauung ist mit einer zwei- bis teilweise viergeschossigen Bauweise vorgesehen.

Im nördlichen und im westlichen Planbereich ist der derzeitigen Nutzung entsprechend allgemeines Wohngebiet ausgewiesen, Während im nördlichen Plangebiet 3.670 qm Geschosflächen erhalten bleiben und über den Bebauungsplan zusätzlich ca. 9.000 qm Geschosflächen möglich sind, bleiben im westlichen Plangebiet 4.250 qm Geschosflächen erhalten, wogegen zusätzlich ca. 8.000 qm Geschosflächen neu geschaffen werden.

Bei einer gestaffelten zwei-, drei- und teilweise viergeschossigen Bauweise wird eine wesentlich stärkere Nutzung erreicht. Die in diesen Bereichen aus

baulichen Gründen zu beseitigenden Gebäude sind in Abstimmung mit der Untersuchung der Landesentwicklungsgesellschaft mit einem diagonalen Kreuz versehen.

Zur städtebaulichen Bereicherung dienen die Passagen die bis an die Grünzone der Röhr heranreichen und zur Belebung der heutigen Hinterhofzone beitragen.

Eine besondere Gestaltungssatzung für die neu zu errichtenden Gebäude wurde nicht erlassen, da bei der vorhandenen Bebauung keine einheitliche Stilrichtung vorherrscht, deren denkmalwürdiger Charakter die Beibehaltung dieser Stilrichtung in Einzelheiten erforderlich macht. Gleichwohl ist es das erklärte Ziel der Stadtvertretung und Dipl.-Ing. Mausbachs, eine maßstäblich gegliederte Bebauung in individueller Vielfalt zu erreichen. Ausschließlich gleichförmige Flachbebauungen sind zu vermeiden. Durch plastische und farbige Gliederungen der Fassaden und gestaffelte Dachformen soll ein möglichst vielgestaltiger, auf den Menschen bezogener Freiraum geschaffen werden.

Der Ausbau der Fußgängerzone mit entsprechender Freiraumgestaltung wird zu diesem einheitlichen und doch vielgestaltigen Bild wesentlich beitragen.

Als Gestaltungsvorschriften wurden Arkaden, Durchfahrten, Firstrichtungen, Dachneigungen, die zu gliedernden Fassaden und die im Zusammenhang mit der Fußgängerzone auszubauenden Passagen in den Bauplan aufgenommen.

Im übrigen wird die Landesentwicklungsgesellschaft bei der Durchführung der Sanierung in Abstimmung mit der Stadt ein besonderes Augenmerk auf eine harmonische und maßstabgerechte Gestaltung haben.

5. Grünordnung

Im Plangebiet sind die Überschwemmungszonen entlang der Röhr, Settmecke und Linnepe als Grünflächen ausgewiesen. Für den jeweiligen Ausbau werden noch entsprechende Grünordnungspläne aufgestellt werden müssen.

Weiter sind im Plangebiet eine Reihe weiterer Grünanlagen und Kinderspielplätze ausgewiesen, die zu meist an den ruhigen, fußläufigen, weniger verkehrsgefährdeten Bereichen liegen. Auch hier sind im einzelnen noch entsprechende Ausbaupläne mit der Anlage eines schattenspendenden Baumbestandes zu erstellen. Vorhandener und zu erhaltender Baumbestand wurde im Plan besonders kenntlich gemacht.

Im Zusammenhang mit der Ausbauplanung des Fußgängerbereiches und dem Ausbau der Röhr wird es wesentlich sein, einen stärkeren Baumbestand im Zentrum und entlang des Flußufers zu erreichen, damit auch eine bessere Abschirmung gegen das Verkehrsband der L 519 erreicht wird.

Bei den öffentlichen Einrichtungen, Kirchen und Schulen wird ganz besonderer Wert auf eine entsprechende Außengestaltung mit der Anpflanzung weiteren Baumbestandes gelegt.

Auch bei den privaten Bauherren und bei der Anlage von Parkplätzen soll eine weitere Durchgrünung mit Bäumen und Blumen erreicht werden. Auch hierfür müssen noch entsprechende Ausführungspläne gefertigt werden.

D. Bodenordnung

Die bodenordnenden Maßnahmen werden vom Träger, der Landesentwicklungsgesellschaft, auf freiwilliger Basis durchgeführt. Nach den bisher durchgeführten Befragungen ist ein förmliches Umlegungsverfahren nicht angezeigt.

E. Kosten und Durchführung der Sanierung

Mit Vertrag vom 1.7.1974 wurde in Abstimmung mit der Regierung die Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen mit der Durchführung der Sanierung betraut.

Aufgrund des Förderungsantrages vom 14.12.1973 wurden bereits die ersten Mittel seitens des Landes bereitgestellt. Die weitere Auszahlung wird aber von der Rechtskraft dieses Bebauungsplanes abhängig gemacht.

Als Durchführungszeitraum waren zunächst acht Jahre vorgesehen. Dieser Zeitraum wird jedoch ganz wesentlich von den seitens des Landes bereitzustellenden Mitteln und dem Neubau der L 519 abhängen.

Im einzelnen sind die Kosten entsprechend dem Förderungsantrag wie folgt geschätzt:

Gesamtkosten für Grunderwerb, Entschädigungen,
Baureifmachung der Grundstücke und Erschließungsmaßnahmen
44.576.232,- DM

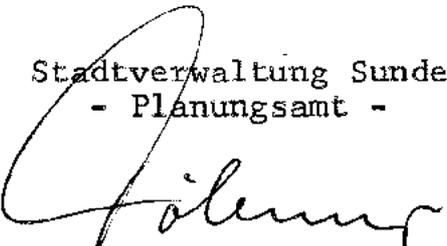
Die zu bezuschussenden unrentierlichen
Kosten hiervon sind auf 25.753.836,-- DM
geschätzt.

Bei Landeszuwendungen von 19.310.000,-- DM
= 75 % beträgt der 25 %ige
Anteil der Stadt immerhin 6.443.836,-- DM.

Für die Durchführung der Sanierung sind 3 Ab-
schnitte festgelegt worden, um durch rationellen
Einsatz der Mittel in Teilbereichen schnell das
geplante städtebauliche Ziel zu erreichen.

Sundern, den 17.11.1975

Stadtverwaltung Sundern
- Planungsamt -


Stadtoberbaurat