

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 16 a "Altstadt Winterberg - Bereich Untere Pforte" der Stadt Winterberg

Durch die Stadtmitte des Stadtteiles Winterbergs führen zwei Bundesstraßen, und zwar die Bundesstraße B 236 aus Richtung Hallenberg in Richtung Lennetal und die Bundesstraße B 480 aus Richtung Brilon in Richtung Bad Berleburg.

Beide Straßen dienen der Abwicklung des überregionalen Verkehrs. Sie sind nach den Zielen der Raumordnung und Landesplanung im Gebietsentwicklungsplan entsprechend zugeordnet und werden auch in Zukunft im übergeordneten Straßennetz ihre vorrangige Bedeutung behalten.

Durch die Tatsache, daß beide Bundesstraßen ab der "Unteren Pforte" in Richtung Albrechtsplatz gemeinsamen Streckenverlauf haben, konzentriert sich der Durchgangsverkehr im Bereich der "Unteren Pforte" und der "Waltenbergstraße" so stark, daß er für die Aufgaben, die die Innenstadt als Geschäfts- und Einkaufsstadt und als Kurgebiet zu erfüllen hat, unerträglich wird. Hierbei sind nicht nur die starken Verkehrsimmissionen von Bedeutung, sondern auch die Tatsache, daß der zur Verfügung stehende und in seiner Begrenzung interessante Verkehrsraum vom Durchgangsverkehr voll beansprucht wird. Obwohl die vorhandene Bebauung im Bereich der "Unteren Pforte" die Verkehrsfläche platzähnlich begrenzt, kann sie sich nicht im Zusammenhang mit dem öffentlichen Raum der Verkehrsfläche zum räumlichen Mittelpunkt entfalten. Erst ein verkehrsarmer Bereich wird die Voraussetzungen dafür schaffen, daß sich der räumliche Mittelpunkt der Stadt am Übergang der historischen "engeren Altstadt" zur neueren Bebauung zu einem Straßenraum entfaltet, der den Bedürfnissen gerecht wird, die an ein Laden- und an ein Kurgebiet gestellt werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn der öffentliche Bereich auf die Fußgänger, die anliegenden Läden und Geschäfte und die Einrichtungen des Kurwesens abgestimmt wird.

Daher soll in Zukunft nicht die befestigte Fahrbahn und die Verkehrsampeln im Straßenraum dominieren, sondern der Straßenraum soll durch soziale, kommerzielle, kulturelle und ästhetische Komponenten bestimmt werden.

In Kenntnis dieser Sachverhalte beschloß der Rat der Stadt Winterberg am 20.09.1973 die Durchführung "Vorbereitender Untersuchungen" gemäß § 4 Städtebauförderungsgesetz, um so eine planvolle Erneuerung des Kernbereiches von Winterberg einzuleiten. Das Untersuchungsgebiet wurde in einigen Randbereichen durch Beschluß vom 24.05.1977 erweitert. Im Dezember 1978 legte die mit der Untersuchung beauftragte LEG in Dortmund den Abschlußbericht vor.

Im wesentlichen ist die Abgrenzung für den Bebauungsplan Nr. 16 "Altstadt Winterberg" identisch mit dem Gebiet, für das die "Vorbereitenden Untersuchungen" durchgeführt wurden. Als Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen hat der Rat am 24.01.1980 die "Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Kernstadt Winterberg" gem. § 5 des StBauFG durch Satzung beschlossen. Die Satzung ist rückwirkend am 01.05.1979 in Kraft getreten.

Wie in dem Bericht über die "Vorbereitende Untersuchung" festgestellt wurde, stellt die mangelnde städtische Funktionsfähigkeit im Plangebiet, bedingt durch den Durchgangsverkehr, seit Jahren einen städtebaulichen Mißstand dar, dessen Beseitigung oberstes Ziel der Planung sein muß. Die Mischung aller vorkommenden Verkehrsarten, wie Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr, im Einzugsbereich der "Unteren Pforte" hat zu erheblichen Störungen des Stadtorganismus geführt. Besonders stark sind die Störungen, wenn Wochenend- und Ausflugsverkehr sowohl im Sommer als auch besonders im Winter zusätzliche Verkehrsbelastungen mit langem Rückstau in sämtlichen Knotenpunktzufahrten auslösen. Ein Umleiten des Verkehrs über Stadtstraßen ist nicht möglich, da geeignete Lösungen nicht vorhanden sind.

Die Planungsüberlegungen zur Behebung dieser Mißstände, unter Berücksichtigung der Belange des Kurortegesetzes, haben zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 16 "Altstadt Winterberg", bestehend aus den drei Teilplänen "Untere Pforte", "Engere Altstadt" und "Feld-/Nuhnstraße", geführt. Hierbei wurde ein Verkehrskonzept entwickelt, das auf der Herausnahme der beiden Bundesstraßen B 236 und B 480 aus dem Kernbereich der Stadt beruht. In Zusammenarbeit mit dem Straßenbaulastträger wurden Trassierungsvorschläge für die beiden Bundesstraßen erarbeitet, die geeignet sind, den städtebaulichen Zielsetzungen

Herausnahme des Durchgangsverkehrs und des nicht gewünschten Ziel- und Quellverkehrs aus der "Unteren Pforte",

stadtnahe Anbindungen im Norden und im Süden des Plangebietes

Rechnung zu tragen. Die erarbeiteten Trassierungsvorschläge berücksichtigen das im Gebietsentwicklungsplan, Teilabschnitt Hochsauerlandkreis, festgelegte regionale Ziel der Raumordnung und Landesplanung, den Stadtteil Winterberg vom Durchgangsverkehr freizusetzen. Diese Zielsetzung ist auch Inhalt des seit 10.04.1983 wirksamen Flächennutzungsplanes.

In dem Bebauungsplangebiet, Teilbereich "Untere Pforte", wird eine Teilstrecke der neutrassierten Bundesstraße B 236 mit den Änderungen der Stadtstraßen, die durch die Neutrassierung der Bundesstraße erforderlich werden, planungsrechtlich ausgewiesen. Für die übrigen neutrassierten Teilstrecken der Bundesstraße B 236 und B 480 führt der Straßenbaulastträger ein Planfeststellungsverfahren nach Straßenrecht durch. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes ist hierfür nicht erforderlich, weil in unmittelbarer Nähe dieser Strecken keine zusätzliche bzw. keine wesentlich abgeänderte städtebauliche Entwicklung eingeleitet werden soll.

Die neuen Linienführungen für die Bundesstraße B 236 neu Nord-Süd sowohl innerhalb wie außerhalb des Plangebietes und der Bundesstraße B 480 /236 neu Ost-West außerhalb des Plangebietes sind durch Erlaß vom 20.11.1978 des Bundesministers für Verkehr gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz bestimmt worden. Für die neutrassierte Teilstrecke der Bundesstraße B 236, die innerhalb des Bebauungsplangebietes "Untere Pforte" liegt, soll im Anschluß ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, damit jedermann Auskunft über die technischen Detaillösungen erhält.

Die Strategie für eine sinnvolle Neuordnung des Kernbereichs erfordert eine Dreiteilung des gesamten B-Planes Nr. 16 - auch wegen des unterschiedlichen Mitteleinsatzes in selbständige Bebauungspläne:

- a) Teilbereich "Untere Pforte": Sanierungsbebauungsplan nach dem StBauFG und BBauG mit dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet "Kernstadt Winterberg".
- b) Teilbereich "Engere Altstadt": B-Plan nach BBauG
- c) Teilbereich "Feld-/Nuhnestraße": B-Plan nach BBauG.

Für den räumlichen Geltungsbereich des B-Planes "Altstadt" ist der Erlaß einer besonderen Gestaltungssatzung gem. § 103 BauO NW sowie einer Erhaltungssatzung gem. § 39 h BBauG beschlossen worden. Die Gestaltungssatzung ist am 06.09.1980 und die Erhaltungssatzung am 22.04.1980 in Kraft getreten.

Zur Sicherung der Bauleitplanung wurde eine Veränderungssperre gemäß § 14 Bundesbaugesetz erlassen. Die letztmalige Verlängerung lief für ^{die} Pläne "Engere Altstadt" und "Feld-/Nuhnestraße" am 22.08.1981 ab. Für den Bereich des Bebauungsplanes "Untere Pforte" wurde die Veränderungssperre durch die Bekanntgabe des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes aufgelöst.

Bei der Entwurfserarbeitung hatte sich herausgestellt, daß die Neuordnung des Verkehrs in dem Teilbereich "Untere Pforte" voll geregelt werden konnte. Die Neuordnung des Verkehrs greift weder in das Plangebiet Nr. 16 c "Feld-/Nuhnestraße" noch in den Bereich Nr. 16 b "Engere Altstadt" über, so daß hier weder Eingriffe in das vorhandene Erschließungskonzept noch in die vorhandenen Baugrundstücke und ihre Nutzungsart erforderlich werden. Die selbständige Aufstellung eines Bebauungsplanes "Untere Pforte" hat daher eine volle Berechtigung. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt auch das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet.

Nach der ersten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 16 "Altstadt Winterberg" im Jahre 1979 wurden weitere Alternativen zum Straßennetz aufgezeigt. Diese wurden in einer Verkehrsstudie von Januar 1980 zusammengefaßt. Das Ergebnis dieser Studie wurde im Rahmen von Informationssitzungen im Bauausschuß am 29.01.1980 und im Rat am 14.02.1980 vorgestellt.

Am 04.03.1980 hat der Bauausschuß die Verkehrsstudie beraten und dem Rat die Annahme der nach § 16 Bundesfernstraßengesetz bestimmten Linienführung der B 236/480 empfohlen. Der Rat hat in seiner Sitzung am 27.03.1980 die Bauausschußempfehlung vom 04.03.1980 durch Beschluß angenommen.

Auf Grund eines Formfehlers hatte der Rat in seiner Sitzung am 04.12.1979 das Bauleitplanverfahren der ersten Offenlegung aufgehoben. In der gleichen Sitzung wurde die Einleitung des neuen Verfahrens beschlossen. Obwohl die Grundzüge der Planung nicht wesentlich verändert worden sind, hat der Rat in seiner Sitzung am 10.06.1980 eine erneute Bürgerbeteiligung angeordnet. Diese vorgezogene Bürgerbeteiligung wurde am 19.06.1980 durch den Rat der Stadt in der Stadthalle durchgeführt. Die zweite Offenlegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 16 "Altstadt Winterberg" gem. § 2 a Abs. 6 Bundesbaugesetz fand in der Zeit vom 08.09. - 09.10.1980 statt.

Parallel hierzu wurde, bedingt durch Anregungen der Bürger in der vorgezogenen Bürgerbeteiligung am 19.06.1980, ein Gutachten in Auftrag gegeben, daß die Möglichkeit einer bergmännischen Tunnellösung für die Bundesstraße B 236 untersuchen sollte. Gegenstand dieses Gutachtens waren Alternativtrassen der Bürger und die gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz bestimmte Linienführung der B 236 (neu) -Nord-Süd-, wobei es dem Gutachter freigestellt war, weitere Alternativlösungen zu untersuchen und vorzuschlagen. Das Gutachten wurde dem Rat in einer öffentlichen Sondersitzung am 08.10.1980 vorgestellt. Am 25.11.1980 hat der Stadtdirektor den Rat in einem Informationsgespräch umfassend über das Gutachten unterrichtet und anhand eines Positiv- und Negativ-Kriterienkataloges aufgezeigt, inwieweit sich das Tunnelgutachten in die gesteckten Ziele der Bauleitplanung integrieren läßt. Der Vertreter des Baulastträgers der B 236 hat bei dieser Erörterung dargelegt, daß er die aufgezeigten Tunnellösungen zwar für technisch durchführbar, aber, bezogen auf die Kosten und eine erhebliche Verzögerung des weiteren Planungsablaufes sowie auch auf die städtebauliche Zielsetzung - stadtnahe Anbindungen -, für ungeeignet halte.

Über die Ratssitzung vom 08.10.1980 sowie über das Informationsgespräch vom 25.11.1980 wurden Niederschriften gefertigt. Diese wurden allen Ratsmitgliedern als Entscheidungshilfe zur endgültigen Meinungsbildung vorgelegt. Die Beratungen erfolgten sodann in der Bauausschußsitzung am 16.03.1981 und in der Ratssitzung am 02.04.1981. Aus den somit vorliegenden Informationen (Gutachten, Erörterungen und Beratungen) und unter dem Eindruck der Aussage des Baulastträgers am 25.11.1980 kamen die städtischen Gremien zu dem abschließenden Ergebnis, daß die nach § 16 Bundesfernstraßengesetz bestimmte Trasse für die B 236 (neu) Nord-Süd in den Bebauungsplan zu übernehmen ist.

Da nach Auffassung der Genehmigungsbehörde auch die zweite Auslegung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 16 "Altstadt Winterberg" aus formalen Gründen wiederholt werden mußte, wurde in der Rats-sitzung am 02.04.1981 die dritte Auslegung der Bebauungsplanentwürfe für die Teilbereiche "Engere Altstadt", "Untere Pforte" und "Feld-/Nuhnestraße" beschlossen. Die Offenlegung hat in der Zeit vom 21.04. - 21.05.1981 stattgefunden. Der Teilbebauungsplan "Engere Altstadt" ist inzwischen rechtsverbindlich. Der Bebauungsplan "Feld-/Nuhnestraße" wurde nach einer Überarbeitung am 28.04.1983 erneut als Satzung beschlossen.

Der als selbständige Satzung beschlossene Bebauungsplan Nr. 16 "Altstadt Winterberg", Teilplan "Untere Pforte", ist am 20.01. 1982 durch den Regierungspräsidenten Arnberg gem. § 11 BBauG in seinem planungsrechtlichen Teil als B-Plan Nr. 16 a "Altstadt Winterberg - Bereich Untere Pforte" genehmigt worden.

Nach dem erklärten Willen des Rates der Stadt Winterberg wurde auch dieser B-Plan einer kritischen Überprüfung unterzogen mit dem Ziel, die Verkehrsflächen auf das notwendige Maß zu beschränken. Aus diesem Grunde wurde die aufsichtsbehördliche Genehmigung des B-Planentwurfes Nr. 16 a "Altstadt Winterberg - Bereich Untere Pforte" nicht öffentlich bekanntgemacht und der B-Plan somit nicht in Kraft gesetzt.

Die danach erforderliche Überarbeitung erbrachte folgendes Ergebnis:

1. Für die Neuordnung der Verkehrsflächen wird eine Kostensenkung erreicht;
2. bei der Neuordnung des Verkehrs werden Eingriffe mit Nachteilen für vorhandene bebaute Grundstücke weitgehend vermieden ;
3. Eingriffe in die vorhandene und zulässige Nutzung werden größtenteils ausgeschlossen ;
4. die Festlegung der "offenen" Bauweise vermindert Härten, die von einer geschlossenen Bauweise ausgehen können.

Der Rat hielt eine vorgezogene Bürgerbeteiligung nicht mehr für erforderlich, weil die Bedenken und Anregungen nach der Offenlegung von 1981, soweit sie sich nicht auf die Neutrassierung der Bundesstraße bezogen, weitgehend berücksichtigt worden sind. Die wesentlichen Bedenken und Anregungen bezogen sich nämlich auf die im Plangebiet vorgesehene Art der baulichen Nutzung und auf Änderungen der geplanten Verkehrsflächen. Die bauliche Nutzung war auf Grund der Kurortverordnung in Teilgebieten als allgemeines Wohngebiet (WA) vorgesehen, obwohl die vorhandenen und zulässigen Nutzungen Kerngebieten (MK) zuzuordnen sind. Diese Nutzungen befinden sich entlang der vorhandenen Bundesstraße und im rückwärtigen Bereich der Waltenbergstraße. Hier sind entweder Geschäfte vorhanden, die nicht nur das Gebiet versorgen, sondern einen größeren Einzugsbereich ansprechen, oder aber es besteht Rechtsanspruch auf ihre Zulässigkeit. Der vorhandenen Situation entsprechend sieht der Bebauungsplan nunmehr Kerngebiete (MK) in diesen Teilbereichen vor. Nur die Teilbereiche, wo ausschließlich Wohnbaugrundstücke vorhanden sind, verbleiben als allgemeines Wohngebiet. Nach dem B-Plan werden keine Wertminderungen der Grundstücke gegenüber der vorhandenen Nutzung ausgelöst.

Die Trassierungselemente für die neu geordneten Verkehrsflächen sind nunmehr nach der Überarbeitung so gewählt worden, daß vorhandene bebaute Grundstücke nur noch geringfügig beansprucht werden. Der Knotenpunktbereich im Südosten des Plangebietes "Poststraße - Nuhnstraße - Kapellenstraße" ist aufgegeben und so verlegt worden, daß die Kreuzung überwiegend auf vorhandenen Verkehrsflächen und auf Flächen im städtischen Besitz ausgewiesen wird. Danach wird die Kapellenstraße verbessert an die Poststraße ohne Kreuzung angebunden. Auch soll die Franziskusstraße an die Kapellenstraße angebunden bleiben. Dadurch entfällt die bislang vorgesehene Verkehrsfläche für den Wendebereich. Durch diese Verkehrslösung werden die bislang vorgesehenen erheblichen Eingriffe auf privaten Grundstücken vermieden. Durch die neu vorgesehene Verkehrslösung in diesem Bereich wird auch der räumlichen Stadtgestaltung Rechnung getragen. Denn Verkehrsanlagen mit großem Flächenbedarf schaffen Räume, die sich in die kleingliedrige Stadtstruktur nicht befriedigend einordnen lassen. Auch die Ausbaurkosten werden durch den geringeren Flächenbedarf reduziert.

Im "Hohlen Seifen" und an der "Nühnestraße" sind engere Radien in der Verkehrsführung gewählt worden, so daß auch in diesen Bereichen weniger zusätzliche Grundstücksflächen erforderlich werden. Durch die enger gewählten Radien wird der Verkehrsteilnehmer angehalten, langsamer zu fahren, was innerhalb der Stadt eine gewisse Verkehrsberuhigung mit sich bringen wird. Dies kann als ein Vorteil angesehen werden. Durch die Wahl der Radien und der Querschnittsbreite im "Hohlen Seifen" kann die dort vorhandene Laubbaumreihe größtenteils erhalten bleiben. Bislang lag diese in der vorgesehenen Fahrbahn. Nunmehr liegt sie als Verkehrsgrün zwischen Bürgersteig und Fahrbahn.

Am Nord-/West-Rand wurden Teilflächen aus dem B-Plan "Hohles Seifen" in den Geltungsbereich des B-Planes "Untere Pforte" aufgenommen. Dadurch konnte ein Teil der ausgewiesenen Erschließungsfläche "Am Triftweg" aufgegeben werden. Der Triftweg wird nun weiter östlich direkt an die Stadtstraße angebunden. Da sich die Fläche zwischen neu vorgesehener Stadtstraße und der Straße "Am Triftweg" nicht für Baugrundstücke eignet, sind hier Parkflächen für den Friedhof vorgesehen.

Das Plangebiet hat im Norden an der neutrassierten Bundesstraße eine Erweiterung erhalten. Nach dem Ausbautwurf für die Bundesstraße wird der dort vorhandene abgehende Wirtschaftsweg aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen nicht mehr an die Bundesstraße angebunden. Die Erweiterungsfläche wird entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan als Grünfläche für den Friedhof ausgewiesen.

Der Planung des Landschaftsverbandes für die Bundesstraße liegen schalltechnische Berechnungen gem. den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-81) zugrunde. In diesen werden die vorhandenen Gebäude benannt, an denen Schallschutzmaßnahmen vorgenommen werden müssen, damit Nachteile durch den zu erwartenden Verkehrslärm für die Objekte nicht entstehen. Der Bebauungsplan sieht für die betroffenen Flächen Vorkehrungen zum Schutze vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor. Diese Festsetzung soll bewirken, daß Räume, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen in Zukunft bestimmt werden, mit Schallschutzfenstern zu versehen sind.

Der Landschaftsverband hat für die Durchführung der Straßenbau-
maßnahme einen "landschaftspflegerischen Begleitplan" erstellen
lassen. Die danach vorgesehenen Anpflanzungen, die außerhalb der
Verkehrsflächen liegen, werden im Bebauungsplan als Pflanzflächen
ausgewiesen. Es handelt sich hierbei um eine Fläche nordöstlich
des Hotelgrundstückes Nr. 370. Durch die Anpflanzungen, die der
"landschaftspflegerische Begleitplan" für die Verkehrsflächen
vorsieht, soll erreicht werden, daß sich die neue Bundesstraße
besser in das Stadtbild einordnet.

Der genehmigte Bebauungsplan sah im Süden des Plangebietes nördlich
der Bundesstraße eine private Grünfläche vor. Diese sollte kommerzi-
ell genutzt werden. Es war vorgesehen, hier sportliche Einrichtungen
- wie Minigolf, Tennis, Boccia u.ä. - zu errichten. Der Bebauungs-
plan weist nunmehr ein Kerngebiet (MK) mit überbaubaren Flächen
aus.

Das Grundstück für ein Parkhaus auf dem Gelände der Bundesbahn ist
nicht mehr als Kerngebiet vorgesehen. Hier soll durch den B-Plan
nur noch die Nutzung für ein Parkhaus zulässig sein. Dies ist
erforderlich, weil im Zentrum der Stadt an anderer Stelle kein
Baugrundstück für ein Parkhaus geeignet ist. Das Parkhaus ist
aber erforderlich, um im Kernbereich des Stadtteiles den ruhenden
Verkehr einzuordnen. Auch soll die Fläche für den Gemeinbe-
darf eines Rathauses unterhalb der Geländeoberfläche zu 2/3 nur
für Parkgeschosse genutzt werden. Die unterirdische Nutzung als
Parkgeschoß wird ebenfalls wegen der zentralen Lage und weil
oberirdisch fast keine Flächen für den ruhenden Verkehr bereit-
gestellt werden können, erforderlich. Auch die bauaufsichtlich
notwendigen Stellplätze für den Gemeinbedarfsbau sollen unter-
irdisch angelegt werden. Oberirdisch angelegte Stellplätze
würden - weil Winterberg Kurort ist - an dieser Stelle im städti-
schen Gefüge störend wirken. Die zukünftige städtebauliche Ent-
wicklung soll im Zentrum dem Kurortcharakter gerecht werden.

Gegenüber dem genehmigten Bebauungsplan sind an zwei weiteren Stellen, am jetzigen Rathaus und am Gebäude der Volksbank (gegenüber der Post), überbaubare Grundstücksflächen innerhalb der Verkehrsfläche, und zwar unterschiedlich für Erd- und Obergeschoß, vorgesehen. Durch die vorgesehene überbaubare Grundstücksfläche soll ermöglicht werden, daß Gebäude im Straßenraum errichtet werden, um optisch die geradlinige Führung der Straße zu unterbrechen, und dem Verkehrsteilnehmer deutlich zu machen, daß er sich auf einer verkehrsberuhigten Fläche befindet. Durch die Einengung des Straßenraumes mit einer Gebäudeüberbauung wird auch das räumliche Straßenbild eine Verbesserung erfahren.

Die Stadt Winterberg hat für den Bereich des Plangebietes eine Gestaltungssatzung erlassen. In dieser ist geregelt, daß zukünftige Vorhaben sich in ihren Grundzügen der historischen Bebauung anpassen müssen. Dies trifft insbesondere für die Dachform und die Dachneigung zu. Die Gestaltungssatzung sieht daher Dachneigungen von mind. 45° vor. Damit steile Dachneigungen dem Planungsrecht des B-Planes nicht entgegenstehen, ist ausnahmsweise ein zusätzliches Vollgeschoß für die Fälle vorgesehen, wo es durch eine steilere Dachneigung bestimmt wird.

Allerdings ist in dieser Gestaltungssatzung über Einfriedigungen und Stützmauern keine Aussage getroffen worden. Es wird aber für das Orts- und Straßenbild für richtig gehalten, daß Einfriedigungen und Stützmauern nicht in beliebiger Höhe ausgeführt werden sollen. Eine ordnungsgemäße Einfriedigung kann zur zeitlichen und rückliegenden Grundstücksgrenze bereits durch eine 1 m hohe Einfriedigung geschehen. Für das Straßenbild sind hohe Einfriedigungen in unterschiedlichem Material und unterschiedlicher Ausführung nicht vertretbar. Denn in einem Kurort sollte insbesondere der Straßenraum in seiner Gesamtgestaltung auf den Kurgast angenehm wirken. Daher ist im Entwurf aufgenommen worden, daß die maximale Höhe von Einfriedigungen zum Straßenraum 60 cm sein darf.

Der Flächennutzungsplan ist am 31.03.1983 durch den Regierungspräsidenten genehmigt und am 09.04.1983 bekanntgemacht worden. Der Bebauungsplan ist aus dem gültigen Flächennutzungsplan ordnungsgemäß entwickelt und entspricht der Zielsetzung des Flächennutzungsplanes.

Die Bundespost hat im Beteiligungsverfahren festgestellt, daß das Plangebiet geeignet ist, um es mit Anlagen des Kabelfernsehens auszurüsten. Die Empfangs- und Umsetzstationen der Deutschen Bundespost sind bereits in Betrieb.

Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes sollen insbesondere die nachstehend aufgeführten Maßnahmen alsbald getroffen werden:

1. Herausnahme des starken Durchgangsverkehrs der Bundesstraßen B 236 und B 480 aus dem Stadtkern ;

Neuführung der Bundesstraße B 236 (Nord-Süd-Richtung) mit Verkastung im unmittelbaren Kernbereich. Da der offene breite Graben weitere Gebäudeabbrüche erfordert und städtebaulich die vorhandenen Geschäfts- und Wohnbereiche stark beeinträchtigt, wird die Verkastung um 30 m in südlicher Richtung verlängert.

Anbindung des Straßennetzes an die neue Bundesstraße im Norden und Süden, und zwar stadtnahe, damit keine unnötigen Umwege erforderlich werden.

2. Ausbau der Stadtstraßen (Im Hohlen Seifen, Günninghauser Straße, Nuhnstraße, Hagenstraße, Marktstraße, Bahnhofstraße, Am Alten Garten mit Überquerung des Bundesbahngeländes und der Verbindungsspanne von der Haarfelder Straße in das Gewerbegebiet Am Hagenblech), Schaffung der verkehrsberuhigten Zone am unteren Ende der Waltenbergstraße, in der Unteren Pforte und in der Hauptstraße innerhalb und außerhalb des Plangebietes.

Durch die Maßnahme nach Ziff. 1 und 2 soll erreicht werden, daß der verbleibende innerstädtische Verkehr auf den Stadtstraßen so verteilt wird, daß der Verkehrsteilnehmer auf kürzestem Wege die Anbindungsknotenpunkte mit der Bundesstraße und der Waltenbergstraße erreicht.

3. Bau des notwendigen Parkhauses über dem Bundesbahngelände zur Behebung der vorhandenen Parkprobleme im Kernbereich.
4. Durchführung eines Umlegungsverfahrens.
Durch das Umlegungsverfahren sollen die durch Eingriffe betroffenen Grundstücke neu geordnet oder die Grundstückseigentümer durch Ersatzflächen oder Geld entschädigt werden.

Die nachteiligen Auswirkungen der Planung sollen im Rahmen der Umlegung und Durchführung des B-Planes wie folgt vermieden oder gemildert werden:

1. Das unbebaute Grundstück Flurstück Nr. 430 wird überwiegend als Verkehrsfläche benötigt. Es verbleibt jedoch noch ein Baugrundstück von ca. 1.000 qm mit einer überbaubaren Grundstücksfläche, die zur Verkehrsfläche eine Länge von 25 m erhält. Die Entschädigung kann hier in Geld oder in Bauland, das die Stadt im Dumel- und Schnellgebiet zur Verfügung stellen kann, erfolgen.
2. Das Grundstück mit den Flurstücken Nr. 429 und 219 muß voll zur Verfügung gestellt werden. Der Eigentümer betreibt eine Nebenerwerbsstelle. Falls er auch weiterhin eine Nebenerwerbsstelle betreiben will, wird die Stadt stadteigene Grundstücksflächen im Umlegungsverfahren zur Verfügung stellen.
3. Das bebaute Grundstück Flurstück Nr. 297 wird zum größten Teil als Verkehrsfläche beansprucht. Hier kann die Stadt ebenfalls, wenn die Grundstücksfläche nicht in Geld entschädigt werden soll, Grundstücksflächen zur Verfügung stellen.

Die Grundstücksfläche, die aus dem Flurstück nicht benötigt wird, soll im Umlegungsverfahren dem Flurstück Nr. 228 zugeschlagen werden, weil ein Teil dieser Parzelle (Nr. 228) für den Straßenkörper benötigt wird.

4. Aus dem Grundstück Flurstück Nr. 415 und 210 wird ^{eine} größere Fläche für die Durchführung der Verkehrssanierung benötigt. Auf dieser Fläche steht auch die vorhandene Pension. Das nach Abzug der Straßenfläche verbleibende Restgrundstück ist in Größe und Form sehr gut geeignet, um die zum Abriß vorgesehene Pension wieder zu errichten. Voraussichtlich wird hier eine Entschädigung in Geld erfolgen.
5. Aus dem Grundstück Flurstück Nr. 351 wird ca. 1/3 der Grundstücksfläche für den Straßenbau benötigt. Falls der Eigentümer nicht in Geld entschädigt werden möchte, besteht auch hier die Möglichkeit, durch die Stadt Tauschgelände anzubieten.
6. Nach dem B-Planentwurf ist das auf dem Flurstück Nr. 26 aufstehende Gebäude als Abriß vorgesehen, weil diese Fläche teilweise für den Straßenbau benötigt wird. Die verbleibenden Restflächen und das Flurstück Nr. 29 können im Umlegungsverfahren mit den Restgrundstücken Nr. 27 und 28 ergänzt und als Ersatzgrundstücke angeboten werden.
7. Das Grundstück Flurstück Nr. 46 gehört einer nicht ansässigen Erbgemeinschaft. Dieses Grundstück wird voll für die Verkehrsfläche in Anspruch genommen. Es ist anzunehmen, daß die Erbgemeinschaft die Entschädigung in Geld vorziehen wird.
8. Das Grundstück mit den Flurstücken 41, 42, 43 und 44 wird zu 2/5 für die Bundesstraße 236 benötigt. Das Restgrundstück ist im Entwurf als Fläche für den Gemeinbedarf, und zwar für die Ev. Kirche vorgesehen. Hier ist die Ev. Kirche verpflichtet, falls die Übernahme beansprucht wird, das Restgrundstück zu übernehmen. Die Stadt hat hier auch die Möglichkeit, im Ringtausch den Eigentümern Bauland im Dumelgebiet anzubieten.

9. Die Grundstücke mit den Flurstücken Nr. 47 und 48 ist bis auf einen geringen Teil als Verkehrsfläche oder Versorgungsfläche vorgesehen. Die Restfläche kann selbständig nicht bebaut werden. Die Restfläche wird voraussichtlich dem Grundstück Flurstück Nr. 49 zugeschlagen werden. Der Eigentümer der Flurstücke Nr. 47 und 48 wird in Geld oder in Bauland, das die Stadt zur Verfügung stellt, entschädigt.
10. Das Grundstück mit den Flurstücken Nr. 56 und 57 wird bis auf wenige Quadratmeter als Verkehrsfläche benötigt. Auch hier kann die Entschädigung in Geld oder Bauland erfolgen.
11. Aus dem Grundstück Flurstück Nr. 62 wird für die Verkehrsfläche ca. die Hälfte benötigt. Im Umlegungsverfahren soll dieses Grundstück durch das Flurstück Nr. 63 ergänzt werden.
12. Das Grundstück mit den Flurstücken Nr. 352 und 61 wird zu mehr als 50 % für die zukünftigen Verkehrsflächen benötigt. Das Restgrundstück kann nach dem Entwurf des B-Planes baulich genutzt werden. Auch hier kann, wenn die Entschädigung nicht in Geld erfolgen soll, die Stadt Bauland zur Verfügung stellen.
13. Für den Ausbau der Straße " Am Alten Garten " wird das Grundstück mit den Flurstücken 30, 33 und 278 teilweise in Anspruch genommen. Das aufstehende Gebäude ist als Abriß vorgesehen. Das Restgrundstück ist als Baugrundstück weiterhin sehr geeignet. Es besteht zudem die Möglichkeit, im Umlegungsverfahren das Grundstück durch die Flurstücke Nr. 277 und 26 teilweise zu ergänzen.

Nach Rechtskraft des B-Planes wird die Stadt, sobald und soweit es erforderlich ist, die oben unter Ziff. 1-13 angeführten allgemeinen Vorstellungen mit den von der Verwirklichung unmittelbar Betroffenen erörtern und konkretisieren. Die Ergebnisse dieser Erörterungen werden schriftlich festgehalten (Sozialplan).

In diesem Sozialplan werden auch die Grundstücke einbezogen, die nicht durch die Verkehrssanierung, sondern durch die Festsetzungen, die auf Grund des Kurgebietes erforderlich sind, in der Ausübung der jetzigen Nutzung beeinträchtigt worden. Hierunter fällt z.B. die Kraftfahrzeugreparaturwerkstatt Deimel in der Poststraße.

Vor der Errichtung des geplanten Parkhauses ist die Verlagerung des holzverarbeitenden Betriebes K. Leisering in das Gewerbegebiet "Remmeswiese" erforderlich.

Kosten und Finanzierung

I) Bau der Bundesstraße B 236 (neu) Nord/Süd:

1. Baukosten	12.100,-- TDM
2. Kosten des Grunderwerbs (nur Grund und Boden) einschl. Gebäude-, Abbruch- und Nebenkosten	6.000,-- TDM

Zusammen: 18.100,-- TDM
=====

Finanzierung: Bund 100 %

Anmerkung

Die Baukosten von 12,1 Mio. DM wurden aus den Mitteilungen des NWStGB -Ausgaben Nr. 24/81, Nr. 662- übernommen. Sie sind auch identisch mit den Angaben des Regierungspräsidenten in der Verwaltungsvorlage für den Bezirksplanungsrat vom 28.04.1983. Die Kosten des Grunderwerbs wurden überschlägig anhand der Richtwertkarte Stand 31.12.1982 ermittelt.

Die Gebäudewerte und sonstigen Kosten wurden unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften geschätzt.

II) Aus- und Neubau der Stadtstraße im Sanierungsgebiet GVFG - Maßnahmen :

1. Baukosten	4.110,-- TDM
2. Grunderwerb einschl. Gebäude-, Abbruch- und Nebenkosten	2.925,-- TDM

7.035,-- TDM
=====

Finanzierung:

Bund/Land	80 %	=	5.628,-- TDM
Stadt	20 %	=	<u>1.407,-- TDM</u>
			7.035,-- TDM
			=====

Anmerkung

Die Baukosten von 4.110,-- TDM beruhen auf den Kostenvoranschlägen des Ing.-Büros Neuhaus-Schwermann vom 09.03.1983 in Zusammenhang mit der Erstellung des Straßenausbauentwurfes.

Für die Gebäude- und Grunderwerbskosten gelten die gleichen Bewertungsmerkmale wie unter I.

III. Maßnahmen nach dem Städtebauförderungsgesetz

1. Verkehrsberuhigte Zone:	TDM
a) Hauptstr. v. "Untere Pforte bis Obere Pforte"	600
b) Gestaltung übriger Bereich	50
2. Verlängerung des Tunnels der B 236 (neu) aus städtebaulichen Gründen	700
3. Fußgängerunterführungen wie Friedhof, Bahnhofstr., Haarfelder Str./Hagenblech und Bahnhofstr.	429
4. Parkhaus/Bundesbahn (400 Stellplätze x rd. 12.000,-- DM)	4.500
5. Fußwege wie Mühlengrund/Günninghauser Str. (ca. 300 m), Im Hohlen Seifen (parallel zur B 236 (neu) ca. 200 km)	200
6. Verlagerungskosten und Grunderwerb	3.140
7. Anbindung "Parkhaus" (fußläufig) sowie Stellplatzanlage "Günninghauser Str." und Angleichung bestehender Stadtstraßen -Feldstr., Franziskusstr., Hagenstr.	170
8. Sonstige Nebenkosten einschl. Gebühr für Treuhänder	536
	<u>10.325</u>
	=====

Finanzierung

Bund/Land	70 %	=	7.228 TDM
Stadt	30 %	=	3.097 TDM

Anmerkung

Unter Pkt. 6 sind die anteiligen Kosten für den Erwerb des Grundstücks Flur 24 Nr. 271 und die Verlagerungskosten und Freimachung der Parzellen Flur 25 Nr. 5/1, 309 und 216 enthalten. Es handelt sich in allen Fällen um überschlägig ermittelte Kosten.

Nach Durchführung der Verkehrssanierungsmaßnahmen werden, soweit erforderlich, Ausgleichsbeträge gem. § 41 StBauFG erhoben.

IV Zusammenstellung

Maßnahme	Gesamtkosten TDM	Finanzierung				
		Bund 100 % TDM	Bund/Land		Stadt	
			%	TDM	%	TDM
1. Bau der B 236 (neu)	18.100	18.100		-	-	-
2. Neu-u.Ausbau der Stadtstr. (GVFG)	7.035	-	80	5.628	20	1.407
3. Maßnahme nach dem Städtebauförderungsgesetz	10.325	-	70	7.228	30	3.097
Zusammen:	35.460	18.100		12.856		4.504

Diese Begründung wird dem B-Plan Nr. 16 a "Altstadt Winterberg - Bereich Untere Pforte" gem. § 9 (8) BBauG beigelegt. Sie ist Grundlage für den Satzungsbeschluss gem. § 10 BBauG. Die Begründungen vom 10.08.1981 und 16.03.1983 (Grundlage für die Auslegung gem. § 2 a (6) BBauG vom 05.04. - 05.05.1983) werden durch diese Neufassung ersetzt.

Winterberg, 20.07.1983

Der Stadtdirektor
gez. Dohle