

Bebauungsplan Nr. 43 der Stadt Wetter (Ruhr)

„Alt - Wetter - Rheinformgelände“

Begründung

Stand 14. Dezember 1998

1 Planungsgebiet	4
1.1 Räumlicher Geltungsbereich.....	4
1.2 Historische Entwicklung.....	5
1.3 Vorhandene Grundstücksnutzungen.....	5
2 Planungserfordernis	6
2.1 Anlaß für die Aufstellung des Bebauungsplans.....	6
2.2 Ziel und Zweck des Bebauungsplans.....	7
3 Städtebauliche und naturräumliche Bestandsaufnahme	7
3.1 Planungsrechtliche Situation - Besonderes Städtebaurecht.....	7
3.2 Eigentumsverhältnisse.....	8
3.3 Bodenbeschaffenheit und Geländebeziehungen.....	8
3.4 Altlasten.....	9
3.5 Landschaftsökologischer und landschaftsästhetischer Bestand	10
3.6 Lärmimmissionen.....	10
4 Übergeordnete und sonstige Planung	11
4.1 Raumordnung und Landesplanung.....	11
4.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes.....	11
4.3 Fachplanungen.....	11
4.4 Belange des Denkmalschutzes.....	12
4.5 Informelle Planungen.....	12
5 Planerische Festsetzungen	13
5.1 Art der baulichen Nutzung	13
5.2 Maß der baulichen Nutzung	15
5.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche und Baugestaltung	19
5.4 Äußere und innere Erschließung	20
5.5 Öffentlicher Personennahverkehr	22
5.6 Flächen der Deutschen Bahn AG	22
5.7 Energie und Wasserversorgung	22
5.8 Abwasserentsorgung	22
5.9 Landschaftsentwicklung und Grüngestaltung.....	23
5.10 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	23
5.11 Schallschutz.....	24
6 Auswirkungen der Planung	27
6.1 Auswirkungen auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung	27
6.2 Auswirkung auf die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnungen und Arbeitsplätzen	27
6.3 Auswirkungen auf den Verkehr	28

6.4 Auswirkungen auf die Umwelt und die natürlichen Lebensgrundlagen.....	28
6.5 Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild.....	28
7 Kosten- und Finanzierungsübersicht.....	29
8 Bodenordnerische Maßnahmen.....	29
9 Flächenbilanz.....	29

1 Planungsgebiet

Die Stadt Wetter (Ruhr) als ein Mittelzentrum in der südlichen Ballungsrandzone des Ruhrgebiets hat seit Jahren mit einer stetigen funktionellen Schwächung ihres Zentrums zu kämpfen. Bedingt durch verschiedene strukturelle und städtebauliche Mängel (vgl. Kapitel 2.1 Anlaß für die Aufstellung des Bebauungsplans) ist ein im Vergleich zu anderen Mittelzentren überproportionaler Kaufkraftabfluß zu verzeichnen.

Um diesen Entwicklungstrend zu stoppen und möglichst auch umzukehren, strebt die Stadt Wetter (Ruhr) die städtebauliche Entwicklung brachgefallener Gewerbeflächen an, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum bestehenden Zentrum im Ortsteil Alt-Wetter befinden und eine Ergänzung der vorhandenen zentralen Nutzungen darstellen sollen.

Das Planungsgebiet des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 43 „Alt-Wetter-Rheinformgelände“ umfaßt große Teile dieser Brachfläche. Gemeinsam mit dem südlich angrenzenden Bebauungsplan Nr. 42 „Alt-Wetter-Zentrumserweiterung“, der parallel zu diesem Plan aufgestellt wird, soll die gewünschte funktionelle Stärkung des Zentrums ermöglicht werden.

1.1 Räumlicher Geltungsbereich

Das Planungsgebiet befindet sich am nördlichen Ortseingang des Ortsteils Alt-Wetter in unmittelbarer Nachbarschaft zum Zentrumsbereich, der Versorgungsfunktionen für das gesamte Stadtgebiet wahrnimmt. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans umfaßt die Fläche zwischen der Kaiserstraße (B 226) im Nordosten, Teilen des Betriebsgeländes des metallverarbeitenden Betriebes Ludwig Bönnhoff GmbH & Co. KG im Norden, den Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG im Südwesten und der Grenze des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 42 „Alt - Wetter Zentrumserweiterung“ im Südosten. In ca. 100 m Entfernung in südlicher Richtung liegt der Bahnhof Wetter (Ruhr) mit einem Haltepunkt der Deutschen Bahn AG und der S-Bahn-Linie 5 Dortmund - Witten - Wetter - Hagen.

Der Planungsraum umfaßt eine Fläche von ca. 2,67 ha. Die Verkehrserschließung erfolgt über die Kaiserstraße und die geplante Verlängerung der südlich angrenzenden Bahnhofstraße nach Norden.

Derzeit wird das Planungsgebiet von brachgefallenen Hallen und Lagerflächen geprägt, die mit Blick auf die anvisierte neue Funktion der Fläche im Stadtgefüge überplant werden. Neben diesem neu zu ordnenden Bereich, der in der Mitte sowie im Süden bzw. Westen einen Großteil des Planungsgebietes einnimmt, umfaßt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes auch die Straßenrandbebauung an der Kaiserstraße sowie Teile des Betriebsgeländes der Firma Bönnhoff. Dies geschieht zum einen aus der Notwendigkeit heraus, Immissionskonflikte planerisch zu bewältigen, die durch Verkehrslärmemissionen von Fahrzeugen auf der Kaiserstraße verursacht werden, zum anderen, um dem Gewerbebetrieb Bönnhoff eine Erweiterung des Gebäudebestandes zu ermöglichen.

Das städtebauliche Umfeld des Planungsgebietes besteht im Norden und Westen aus rein gewerblichen Nutzungen. Während nördlich metallverarbeitende Betriebe und ein Brennstoffhandel vorhanden sind, ist der gesamte Bereich westlich der Bahnlinie durch das Betriebsgelände der Firma

Mannesmann Dematic AG geprägt, das mit mehrgeschossigen Büro- und Produktionsgebäuden bebaut ist. Entlang der östlichen Straßenseite der Kaiserstraße befindet sich ein größerer Gewerbebetrieb (August Fischer KG, Druckerei und Kunststoffverarbeitung), der von einem Mischgebiet umgeben ist. Südlich des Planungsgebietes grenzen momentan noch kleine Gewerbebetriebe an. Die hier vorgesehene Zentrumserweiterung beinhaltet im wesentlichen die Ausweisung von Flächen für Geschäfte und - in geringerem Umfang - auch für Büro- und Wohnnutzungen. Zusätzlich soll ein dem Bahnhofsgebäude vorgelagerter städtischer Platz und ein Busverknüpfungspunkt entstehen. Die Verkehrserschließung dieses Bereiches erfolgt separat über die Kaiserstraße und die vorhandene Bahnhofstraße.

1.2 Historische Entwicklung

In der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde durch Ludwig Bönnhoff im Bereich des Planungsgebietes eine Eisengießerei gegründet, die rasch expandierte. Insbesondere die Errichtung einer mechanischen Werkstatt und einer Dreherei nahm zusätzliche Fläche in Anspruch. Mit kleineren Unterbrechungen durch die Weltkriege und Veränderungen der Produktpalette (Umstellung auf Hebezeug und Greiferbau) läßt sich die Betriebsgeschichte der Firma Bönnhoff bis in die Gegenwart verfolgen. Zum Zeitpunkt der Stilllegung eines erheblichen Teils der Produktion im Jahre 1980 beanspruchte das Werk fast die gesamte Fläche des heutigen Bebauungsplangebietes. Derzeit befindet sich auf einer kleinen Fläche im nördlichen Bereich des Planungsgebietes der verbliebene Teil des Betriebes Bönnhoff.

Nachdem große Teile des Betriebsgeländes brachgefallen waren, wurden die vorhandenen Hallen von der Firma Rheininform übernommen, einem ebenfalls metallverarbeitenden Betrieb, der hauptsächlich Rückflußmaterial aus Edelstahl (Stäube, Späne, Schrott) einschmolz und verarbeitete. 1987 ging die Firma Rheininform in den Konkurs. Seitdem werden die Anlagen nicht mehr genutzt.

Neben dieser gewerblichen Nutzung entwickelte sich bereits gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine Straßenrandbebauung an der Kaiserstraße, wo in offener Bauweise repräsentative Wohngebäude errichtet wurden.

1.3 Vorhandene Grundstücksnutzungen

Die ehemaligen Rheininformhallen, die eine Gesamtfläche von ca. 8.400 m² aufweisen, wovon sich rund die Hälfte im Bereich des Planungsgebietes befindet, werden heute nicht mehr genutzt. Damit liegt der überwiegende Teil des Planungsgebietes brach. Der metallverarbeitende Betrieb Bönnhoff belegt im Norden eine kleinere Teilfläche. In diesem Bereich hat sich auch ein Transportunternehmen angesiedelt, das ein Hallengebäude und einen Lagerplatz der Firma Bönnhoff nutzt. Den westlichen Rand der Flächen des Bebauungsplans bildet eine ehemalige Gleistrasse der Deutschen Bahn AG, die sich in der Örtlichkeit als fächerförmiger, geschotterter Bereich darstellt. Im Osten besteht die Bebauung an der Kaiserstraße aus gründerzeitlichen Wohngebäuden, die teilweise auch von Gewerbetreibenden freier Berufe genutzt werden.

Das gesamte Gelände ist durch aufstehende Gebäude und deren Zufahrten sowie die ehemalige Gleistrasse fast vollständig baulich genutzt. Nennenswerte Grünstrukturen finden sich lediglich in den hinteren Grundstücksbereichen der Gebäude an der Kaiserstraße.

Das städtebauliche Konzept zur Neuordnung des Planungsgebietes sieht den Erhalt des metallverarbeitenden Betriebes Bönhoff sowie der Straßenrandbebauung an der Kaiserstraße vor.

2 Planungserfordernis

2.1 Anlaß für die Aufstellung des Bebauungsplans

Das Zentrum der Stadt Wetter (Ruhr), das sich südöstlich des Planungsgebietes entlang der Kaiserstraße erstreckt, hat eine Reihe substantieller städtebaulicher Probleme, die seine Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigen. Erwähnenswert sind insbesondere

- die geringe Aufenthaltsqualität durch die starke Verkehrsbelastung in der Kaiserstraße von ca. 15.800 Kfz/24 h und die damit verbundenen Verkehrslärmemissionen,
- ein häufig mangelhafter Zustand der Gebäude in der Kaiserstraße,
- fehlender Parkraum für den ruhenden Verkehr,
- zu geringer Querschnitt der Fußwege.

Ein von der Stadt in Auftrag gegebenes Gutachten, das 1996 von ECON-Consult GmbH, Köln, erstellt wurde, kommt zu dem Schluß, daß die Branchenzusammensetzung der Geschäfte erhebliche Lücken bei der Versorgung im Bereich des periodischen und episodischen Bedarfs aufweist. Zudem bestehen quantitative und qualitative Defizite beim Angebot von Verkaufsflächen. Insgesamt kann die Stadt Wetter (Ruhr) ihre von der Landesplanung zugewiesene Funktion als Mittelzentrum - bedingt durch die strukturelle und funktionelle Schwäche des Zentrumsbereichs - nur sehr eingeschränkt wahrnehmen. Beleg dafür ist der hohe Kaufkraftabfluß von 50% in die benachbarten Ober- und Mittelzentren - ein Wert, der für ein vergleichbares Mittelzentrum atypisch ist. Um die Funktionsfähigkeit des zentralen Bereichs der Stadt Wetter (Ruhr) auch im interkommunalen Vergleich in Zukunft gewährleisten zu können, sind Umstrukturierungen und Erweiterungen des Zentrums notwendig.

Neben der Stärkung des Zentrums soll durch die städtebauliche Planung auch die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum gesichert werden. Wie der Wohnungsmarktbericht der Stadt Wetter (Ruhr) aus dem Jahr 1995 nachweist, besteht im Stadtgebiet ein erheblicher Mangel an Wohnraum. Zusätzlich zu einer nicht befriedigten Nachfrage an Einfamilienhäusern und Reiheneigenheimen existiert auch im Segment der Geschößwohnungsbaus ein deutlicher Bedarf. Selbst unter Berücksichtigung der seit 1995 fertiggestellten oder projektierten Neubauten ist der vorhandene Nachhol- und Ergänzungsbedarf bislang nicht gedeckt. Insbesondere ist die Situation in Alt-Wetter zu berücksichtigen, wo aufgrund der natürlichen Gegebenheiten (beengte Lage im Ruhrtal und topographisch schwieriges Gelände durch das Ardeygebirge) kein weiteres Bauland mobilisiert werden kann. Die Stadt Wetter (Ruhr) strebt daher eine weitere Forcierung der Wohnungsbauaktivitäten an.

Der Bereich der Bebauungspläne Nr. 42 „Alt-Wetter-Zentrumserweiterung“ und Nr. 43 „Alt-Wetter-Rheinformgelände“ bietet sich zur Behebung der erwähnten Defizite in besonderem Maße an. Durch seine Lagegunst in direkter Nachbarschaft zum bestehenden Zentrum und die weitgehend brachgefallenen Flächen kann sowohl die Stärkung und Ausweitung des zentralen Geschäftsbereichs eingeleitet als auch Geschößwohnungsbau in attraktiver innerstädtischer Lage realisiert werden. Die städtebauliche Planung im Bereich der beiden Bebauungspläne wurde aus diesen Gründen gemeinsam entwickelt und ist als eine Einheit anzusehen.

Da die gesteckten Ziele mit den üblichen Instrumenten des allgemeinen Städtebaurechts sowie mit dem Instrument der Sanierung nicht erreicht werden konnten, hat der Rat der Stadt Wetter (Ruhr) am 07.03.1996 auf der Grundlage der Voruntersuchungen eine Satzung für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Innenstadt Alt-Wetter“ nach § 165 ff BauGB beschlossen, die seit dem 28.06.1996 rechtsverbindlich ist.

Die Bebauungspläne Nr. 42 und 43 der Stadt Wetter (Ruhr) sollen das notwendige Baurecht schaffen. Ihre Geltungsbereiche decken das Gebiet der Entwicklungsmaßnahme vollständig ab.

Neben den bereits erwähnten Gründen ist für die Aufstellung der Bebauungspläne auch die Beseitigung einer innerstädtischen, ehemals industriell genutzten Brachfläche ausschlaggebend. Durch funktionale und verkehrliche Verknüpfungen mit dem Umfeld soll der Bereich wieder in das bestehende Stadtgefüge integriert werden. Dadurch wird das negative städtebauliche Bild verändert, das die Brachfläche in diesem stadtgestalterisch sensiblen Bereich insbesondere von der Bahnstrecke sowie der Kaiserstraße und dem Bahnhofsvorbereich vermittelt.

2.2 Ziel und Zweck des Bebauungsplans

Die Zielsetzung der Bebauungspläne Nr. 42 und 43 der Stadt Wetter (Ruhr), die das Gebiet des städtebaulichen Entwicklungsbereichs „Innenstadt Alt-Wetter“ umfassen, orientiert sich zwangsläufig an der Intention dieser Maßnahme.

Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 43 „Alt-Wetter-Rheinformgelände“ hat dabei insbesondere das Ziel einer Verbesserung der Wohnraumsituation im Stadtteil Alt-Wetter. Durch die Schaffung von Baurecht für drei Baublöcke werden ca. 100 Wohneinheiten geschaffen. Der vorgesehene Standort bietet sich vor allem unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten durch seine Größe und seine unmittelbare Nähe zur Innenstadt für die Errichtung von Wohnungen im Geschosswohnungsbau an. Die geplante Bebauung erstreckt sich von Nordwesten nach Südosten parallel zum rückwärtigen Bereich der Wohnbebauung an der Kaiserstraße. Dabei werden drei U-förmige Baublöcke errichtet, die nach Norden geöffnet sind. Die erforderlichen Kfz-Stellplätze werden in einer ebenerdigen Stellplatzanlage entlang der Bahnlinie angeordnet.

Neben der Wohnbebauung soll der Standort des metallverarbeitenden Betriebes Bönhoff in seinem Bestand planerisch gesichert und die Möglichkeit zur Errichtung eines zusätzlichen Betriebsgebäudes geschaffen werden.

Weiterhin bedürfen die erheblichen Verkehrslärmimmissionen an den Wohngebäuden entlang der Kaiserstraße einer planerischen Konfliktbewältigung. Die hier vorhandenen Nutzungen sollen durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan gesichert werden.

Nicht zuletzt die Entwicklung einer innerstädtischen Brachfläche und die Beseitigung der damit verbundenen negativen Ausstrahlungen auf das Umfeld ist Anlaß für die Aufstellung dieses Bebauungsplans.

3 Städtebauliche und naturräumliche Bestandsaufnahme

3.1 Planungsrechtliche Situation - Besonderes Städtebaurecht

Das Gebiet des Bebauungsplans Nr. 43 „Alt-Wetter-Rheinformgelände“ befindet sich vollständig im Geltungsbereich der Satzung zum Städtebaulichen Entwicklungsbereich „Innenstadt Alt-Wetter“. Damit gelten die Regelungen des besonderen Städtebaurechts für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (§§ 165 ff BauGB).

Ziel des Gesetzgebers bei der Einführung dieses planungsrechtlichen Instrumentariums war die Absicht, Kommunen bei der Entwicklung und Ordnung städtebaulich besonders bedeutsamer Bereiche zu unterstützen, insbesondere in Hinsicht auf die Ermöglichung eines raschen Grunderwerbs und einer schnellen Bereitstellung von Bauflächen. Zu diesem Zweck sieht das Baurecht die gesetzliche Grunderwerbspflicht vor. Danach soll die Gemeinde (oder ein von ihr beauftragter treuhänderischer Entwicklungsträger) den gesamten Grund und Boden erwerben, der für die Realisierung der Entwicklungsmaßnahme notwendig ist. Durch den Ankauf der Grundstücke zum entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert und der Veräußerung zum späteren Verkehrswert werden die planungsbedingten Bodenwertsteigerungen abgeschöpft und die Kosten für die Erschließungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen gegenfinanziert.

Zur Schaffung von Baurecht ist - wie im allgemeinen Städtebaurecht üblich - auch im Bereich einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme die Aufstellung von verbindlichen Bauleitplänen erforderlich. Die Kommune soll daher ohne Verzug Bebauungspläne aufstellen.

3.2 Eigentumsverhältnisse

Im Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 43 wird die DSK Deutsche Stadtentwicklungsgesellschaft mbH als treuhänderischer Entwicklungsträger die für die Durchführung der Entwicklungsmaßnahme notwendigen Flächen ankaufen. Bereits erworben wurde eine große Fläche im Zentrum des Planungsgebietes - der Bereich der ehemaligen Rheinformhallen samt des dazugehörigen Lagerplatzes. Auch die Flächen im Bereich der ehemaligen Gleisanlage der Deutschen Bahn AG konnten von der DSK erworben werden. Damit befindet sich der überwiegende Teil des Planungsgebietes im Besitz der DSK.

Das an der nördlichen Gebietsgrenze gelegene Grundstück der Firma Bönnhoff soll geteilt und die südliche Hälfte vom Entwicklungsträger erworben werden. Die Grundstücke der Wohngebäude an der Kaiserstraße gehören fünf unterschiedlichen Privateigentümern bzw. Eigentümergemeinschaften. Ein Erwerb durch die DSK ist nur in Teilbereichen der Gartenflächen vorgesehen. Die Gebäude sollen grundsätzlich in ihrem Bestand erhalten werden; ein Ankauf durch die DSK ist nicht beabsichtigt.

3.3 Bodenbeschaffenheit und Geländeverhältnisse

Die Topographie im Planungsgebiet ist nur wenig bewegt. Das Gelände fällt zwischen der östlichen Grenze an der Kaiserstraße und der westlichen Grenze an der Bahnstrecke um ca. 2 - 3 m ab. Die Höhendifferenz in Nord-Süd-Richtung beläuft sich auf ca. 3 m. Der höchste Punkt befindet sich mit ca. 93 m über NN im Südosten, der niedrigste mit 88 m ü. NN im Nordwesten.

Der Schichtaufbau des Untergrundes läßt sich in vier Bereiche aufteilen. Die oberste Schicht bildet eine anthropogen verursachte Auffüllung mit einer Mächtigkeit von bis zu 5 m. Darunter befinden sich Schluffe mit unterschiedlichen Beimengungen (Sande, Kiese, humose/organische Bestandteile). Unterlagert wird dieser Bereich von einer Schicht Kies, die eine Dicke von bis zu 7 m aufweist. Im Anschluß daran ist Festgestein anzutreffen, das aus Ton-, Schluff- und Sandstein gebildet wird. Die beiden ersten Schichten haben lediglich eine unzureichende bis mäßige Eignung als Baugrund. Daher ist eine Aufbereitung des Untergrundes vor der Gründung von Gebäuden geboten. Da die Details der Baugrundaufbereitung eng mit der auf dem Gelände vorhandenen Altlastenproblematik zusammenhängen, werden Einzelheiten im Kapitel 3.4 „Altlasten“ erläutert.

Der Grundwasserspiegel im Planungsgebiet liegt im Bereich zwischen 82 m und 86 m über NN. Nach extremen Witterungsverhältnissen ist maximal von einem Stand bis 87 m ü. NN auszugehen. Damit sind Grundwasserflurabstände von ca. 4 - 5 m zu verzeichnen, die sich in Ausnahmefällen auf 2 m reduzieren können. Die Grundwasserfließrichtung folgt der Topographie und verläuft von Osten nach Westen in Richtung Ruhr.

3.4 Altlasten

Bedingt durch die langjährige industrielle Nutzungsgeschichte der Flächen im Planungsgebiet sind Verunreinigungen des Untergrundes vorhanden. Um für den weiteren Planungsprozeß eindeutige Grundlagen zu erhalten, wurden verschiedene Gutachten in Auftrag gegeben. Dabei handelt es sich im einzelnen um:

- GeoConsult David/Linnenberg: Gutachten zur Gefährdungsabschätzung für Teilbereiche der Bebauungspläne Nr. 42 „Alt-Wetter-Zentrumserweiterung“ und Nr. 43 „Alt-Wetter-Rheinformgelände“, Bochum 1997.
- GeoConsult David/Linnenberg: Gutachten zur Sanierungsuntersuchung. 1. Teil: Oberirdischer Abbruch der Gebäude, Bochum 1997.
- GeoConsult David/Linnenberg: Gutachten zur Sanierungsuntersuchung. 2. Teil : Sicherungs- und Sanierungskonzept Untergrund, Bochum 1997.

Die Mauerwerks - und Untergrunduntersuchungen ergaben an verschiedenen Stellen geringfügige bis massive Belastungen mit umweltrelevanten Schadstoffen. Bei einer Nutzung der Flächen im Sinne der dargelegten Planungen sind verschiedene Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Die Notwendigkeit zur akuten Gefahrenabwehr besteht allerdings nicht.

Im einzelnen sind im Bereich des Bebauungsplans Nr. 43 drei Flächen mit unterschiedlichen Altlasten zu verzeichnen. Das ehemalige Rheinformgelände, das sich ca. zur Hälfte im Planungsgebiet befindet, ist im Untergrund z.T. erheblich mit Schwermetallen, Mineralöl und PAK belastet. Die oberirdischen Hallengebäude sind zudem partiell massiv mit organischen und anorganischen Schadstoffen behaftet.

Eine qualitativ vergleichbare Belastung weisen Teilbereiche im Untergrund der ehemaligen Gleisstrasse auf, hier allerdings in weitaus geringerer Konzentration. Auf dem Betriebsgelände der Fa. Bönnhoff sind lokal leicht erhöhte Belastungen mit Chrom und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen zu verzeichnen.

Das Sanierungskonzept sieht vor, den gesamten Untergrund im Bereich der neuen Wohnbebauung ca. 2 m tief auszuschachten und die dabei anfallenden Materialien in eine geeignete Deponie zu verbringen. Unterhalb dieser Ausschachtungsebene verbleiben allerdings ehemalige Kellerräume und Erdreich, das als geringfügig belastet einzustufen ist. Eine Gefährdung der Umwelt ist bei einem Verbleib dieser schwach belasteten Materialien nach gutachterlicher Aussage allerdings nicht zu befürchten.

Die ausgekofferte Fläche wird mit unbelastetem Erdreich verfüllt. Aufgrund der schlechten Baugrundqualität der tiefer liegenden Erdschichten muß das Material beim Einbau verdichtet werden. Die dabei angestrebte Bodenpressung ist im Bereich der überbaubaren Grundstücksflächen auf die Anforderungen der vorgesehenen Bebauung abgestimmt. Eine Unterkellerung von Gebäuden ist nicht möglich, da die im Untergrund verbliebenen Keller und der z. T. mit humosen und organischen Bestandteilen behaftete Boden eine tiefere Gründung nicht zulassen. Das Geländeniveau im Bereich der geplanten Wohnbebauung und des Kaufhauses wird sich nach Abschluß der Untergrundsanierung auf ca. 90 m ü. NN belaufen. Daraus ergibt sich eine maximale Gründungstiefe von 89,1 m ü. NN.

3.5 Landschaftsökologischer und landschaftsästhetischer Bestand

Aufgrund der ehemals intensiven Flächennutzung weist das Planungsgebiet derzeit nur einen geringen Bestand an Vegetationselementen auf. Die unversiegelte Fläche beläuft sich auf ca. 1.400 m² bei einer Gebietsgröße von 26.700 m² und befindet sich zum überwiegenden Teil in den Privatgärten der Gebäude an der Kaiserstraße. Weiterhin sind vereinzelt Bäume und Strauchgruppen vorhanden, die allerdings weder eine bedeutende ökologische Funktion aufweisen, noch prägend für das Erscheinungsbild der Fläche sind.

Ein vom Entwicklungsträger DSK beim Landschaftsplanungsbüro Landschaft + Siedlung, Recklinghausen, in Auftrag gegebener Grünordnungsplan zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme kommt zu dem Schluß, daß aufgrund der extremen anthropogenen Überformung dieses Bereiches eine planerische Entwicklung (unter Berücksichtigung einer teilweisen Entsiegelung, Anpflanzung von Bäumen, Anlage von Grünflächen) in jedem Fall zu einer Verbesserung der landschaftsökologischen und landschaftsästhetischen Situation führen wird.

3.6 Lärmimmissionen

Das Planungsgebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Kaiserstraße (B 226), zur Bahnstrecke Essen - Hagen - Kassel bzw. zur S-Bahnlinie Dortmund - Witten - Wetter - Hagen sowie zu mehreren Gewerbebetrieben. Zur Beurteilung der zu erwartenden Lärmimmissionen hat die Stadt Wetter (Ruhr) vom Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl. Ing. Ritterstaedt ein schalltechnisches Gutachten auf der Grundlage des im Bebauungsplan vorgesehenen Gebäudekonzeptes erstellen lassen.

Einerseits wurden die Auswirkungen der Lärmimmissionen durch das benachbarte Gewerbe sowie den Schienenverkehr untersucht. Dabei wurde davon ausgegangen, daß sich die Intensität dieser Emissionen in Zukunft nicht verändert. Andererseits wurden die Lärmemissionen durch den Kfz-Verkehr bewertet. Als Grundlage diente das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Jahr 2000. Als An-

nahme wurde zugrunde gelegt, daß zu diesem Zeitpunkt eine geplante zweite Überquerungsmöglichkeit der Ruhr im Stadtgebiet Wetter (Ruhr) realisiert ist. Durch diese neue Ruhrbrücke wird der Fernverkehr Hagen - Witten aus dem Zentrum von Alt-Wetter ferngehalten. In Verbindung mit weiteren verkehrsberuhigenden Maßnahmen ist für den erwähnten Zeitpunkt von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von ca. 9.840 Kfz auf dem nördlichen Abschnitt der Kaiserstraße auszugehen. Zur Zeit läuft das Planfeststellungsverfahren für die neue Ruhrbrücke. Der Verfahrensstand läßt den Schluß zu, daß der Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Bebauungsplans mit dem Baubeginn der Brücke zusammenfällt (weitere Erläuterungen zur geplanten Ruhrüberquerung finden sich in Kapitel 4.3 Fachplanungen).

Daher sollte sich die Beurteilung der zu erwartenden Lärmimmissionen an der veränderten Verkehrssituation orientieren. Auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erscheint es nicht vertretbar einen aufwendigen Schallschutz zu installieren, der nur für wenige Monate benötigt wird.

Das schalltechnische Gutachten kommt insgesamt zu dem Schluß, daß besonders in den Randbereichen der Kaiserstraße erhebliche Lärmimmissionen zu verzeichnen sind, die sich maximal auf ca. 70 dB (A) belaufen. Nennenswerte Immissionen, die zu einer Belästigung der Wohnbevölkerung führen könnten, finden sich aber auch in den anderen Bereichen des Planungsgebietes. Daher sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die zur Wahrung gesunder Arbeits- und Wohnverhältnisse beitragen.

4 Übergeordnete und sonstige Planung

4.1 Raumordnung und Landesplanung

Der Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Bochum/Herne/Hagen/Ennepe-Ruhr-Kreis weist den Planungsraum in seiner momentan gültigen Fassung der 4. Änderung aus dem Jahr 1993 als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich aus.

Die beabsichtigte Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplans, Regierungsbezirk Arnsberg Teilabschnitt Oberbereiche Bochum/Hagen, die zur Zeit in der Entwurfsfassung vorliegt, sieht die Ausweitung des überwiegenden Teils der Fläche als allgemeinen Siedlungsbereich und im nördlichen Teil (Betriebsgelände Bönnhoff) als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung ohne Zweckbindung vor, was der beabsichtigten städtebaulichen Planung des Bebauungsplans Nr. 43 entspricht.

Aufgrund dieser absehbaren Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplanes und der damit verbundenen Anpassung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung an die kommunale Bauleitplanung wird, hat die Bezirksregierung Arnsberg mit Verfügung vom 17. 9. 1997 gemäß § 20 Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen mitgeteilt, daß Bedenken gegen die Ausweisung von Wohn- und Mischgebieten im Flächennutzungsplan nicht bestehen.

4.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Wetter (Ruhr) stellt das Gebiet des Bebauungsplans Nr. 43 überwiegend als gewerbliche Baufläche dar. Lediglich der Randbebauung an der Kaiser-

straße (gemischte Baufläche) und der ehemaligen Gleisanlage der Deutschen Bahn AG (Fläche für Bahnanlagen) sind andere Ausweisungen zugeordnet worden.

Die Darstellungen des Flächennutzungsplans werden zur Zeit in einem parallelen Änderungsverfahren mit dem Ziel überarbeitet, den Bereich des Bebauungsplans Nr. 43 in eine Mischbaufläche bzw. Wohnbaufläche umzuwandeln.

4.3 Fachplanungen

Neue Ruhrbrücke

Aufgrund der augenblicklich sehr hohen Verkehrsbelastung von ca. 15.800 Kfz/24 h in der unteren Kaiserstraße und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den zentralen Geschäftsbe- reich der Stadt Wetter (Ruhr), ist es seit längerem Ziel der städtebaulichen Planung, den Verkehr in diesem Bereich zu verringern.

Dies ist allerdings nur unter der Voraussetzung möglich, daß insbesondere dem Fernverkehr aus den Richtungen Witten und Hagen eine Alternative zur Durchfahrung der Innenstadt von Alt-Wetter und damit der Kaiserstraße angeboten wird. Aus diesem Grund ist der Bau einer neuen Ruhrüber- querung zwischen der L 675 und der B 226 im Norden des Ortsteils Alt-Wetter vorgesehen.

In Verbindung mit weiteren verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf der unteren Kaiserstraße prog- nostiziert ein Verkehrsgutachten aus dem Jahr 1991, erstellt durch das Büro Steierwald, Schönhar- ting und Partner, Bergisch Gladbach, für diesen Planungsfall eine deutliche Verringerung der Ver- kehrsbelastung (vgl. Kapitel 3.6 Lärmimmissionen).

Das Linienbestimmungsverfahren für die geplante Ruhrbrücke ist vom Bundesminister für Verkehr im Mai 1993 abgeschlossen worden. Zur Zeit läuft das Planfeststellungsverfahren, wobei die Verfah- renschritte Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie Beteiligung der Bürger bereits durch- geführt sind. Mit einem Planfeststellungsbeschluß ist unter günstigen Voraussetzungen im dritten Quartal 1998 zu rechnen. Der Baubeginn der Brücke wird für 1999 angestrebt.

Die Realisierung der geplanten Ruhrüberquerung hat eine große Bedeutung für die Zentrums- entwicklung der Stadt Wetter (Ruhr). Aufgrund des fortgeschrittenen Verfahrensstandes bei der Planfeststellung ist allerdings von einem positiven Planfeststellungsbeschluß auszugehen.

4.4 Belange des Denkmalschutzes

Insgesamt 4 Bestandsgebäude im Bereich des Planungsgebietes sind ganz oder teilweise unter Denkmalschutz gestellt worden. Bei einem Gebäude ist die Unterschutzstellung geplant. Die er- wählten Bauten sind sämtlich Teil der gründerzeitlichen Straßenrandbebauung entlang der Kaiser- straße. Aufgrund ihres Baualters und ihrer Gestalt gelten sie als wichtiges Zeugnis für das Wohnen um die Jahrhundertwende in der Stadt Wetter (Ruhr). Durch die städtebauliche Planung des Bebau- ungsplans Nr. 43 werden weder die Gebäude noch ihr Umfeld beeinträchtigt. Die unter Denkmal- schutz stehenden Bauten werden im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt.

4.5 Informelle Planungen

Die Grundlage für die Entwicklung des zentralen Innenstadtbereichs bildet das Ergebnis eines städtebaulichen Ideenwettbewerbes, der von der Stadt Wetter (Ruhr) im Juni 1993 ausgeschrieben wurde. Der prämierte Entwurf des Büros Pesch und Partner, Herdecke, wurde seither als Basis für die Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 42 und 43 genutzt und im Rahmen der Konkretisierung des Planungsprozesses mehrfach überarbeitet.

5 Planerische Festsetzungen

5.1 Art der baulichen Nutzung

Aufgrund der exponierten Lage am zentralen Stadtkern und den benachbarten Nutzungen unterschiedlichen Charakters, paßt sich die Art der baulichen Nutzung im Planungsgebiet den angetroffenen örtlichen Gegebenheiten an.

Im Norden wird das Betriebsgelände der Firma Bönnhoff als Mischgebiet ausgewiesen. Gleiches gilt für die Randbebauung der Kaiserstraße. Die nördlichen und südlichen Seitenflügel der U-förmigen Gebäude an der neuen Bahnhofstraße erhalten eine Nutzung im Sinne eines allgemeinen Wohngebietes; die Kopfbauten werden als Mischgebiete ausgewiesen, um eine dem nahen Zentrum angepaßte Büro- und Geschäftsnutzung zu ermöglichen. Die westlich gelegene Parkplatzfläche wird als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Parken festgesetzt.

Nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.1.1990 sind Vergnügungsstätten in Mischgebieten allgemein zulässig. Aufgrund der Nähe zur Innenstadt eignen sich die ausgewiesenen MI aus Sicht von Betrieben der Branchen Spielhalle, Bordell, Strip-tease-Lokal, Peep-show und Sexshop mit Filmvorführungen generell als Geschäftsstandort. Bei dieser Art von Nutzung ist allerdings zu befürchten, daß eine Gefährdung des zentrenorientierten Einzelhandels entsteht, der als Ergänzung zu den Einzelhandelsbereichen im Geltungsbereich des parallel aufgestellten Bebauungsplans Nr. 42 geplant ist. Die gesamte Planung der Stadt Wetter (Ruhr), angefangen vom Einsatz des Instrumentes der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme bis zur Aufstellung dieses Bebauungsplanes verfolgt allerdings das Ziel, das vorhandene Zentrum zu stärken und die brachgefallenen Flächen zu Wohnzwecken zu nutzen.

Die erwähnten Nutzungen sind in dieser Hinsicht als kontraproduktiv einzustufen, da eine Ansiedlung den Effekt hätte, daß der gesamte Bereich ein Niveau erhält, das seine Attraktivität als Wohnstandort nachhaltig in Mitleidenschaft ziehen würde. Zusätzlich wird die Ansiedlung von Einzelhandelsgeschäften, einem weiteren wichtigen Ziel des Bebauungsplans, gefährdet. Diese Befürchtung ist insbesondere durch ein Ausbleiben von Kunden der benachbarten Einzelhandelsgeschäfte zu konkretisieren, falls sich in direkter Nachbarschaft Vergnügungsstätten der erwähnten Arten niederlassen. Im weiteren ist eine Verdrängung von Einzelhändlern durch die stärkere Finanzkraft von Vergnügungsstätten zu erwarten, die nicht an die üblichen Ladenschlußzeiten gebunden sind. Dadurch können Mieten bezahlt werden, die den Rahmen dessen was der Einzelhandel zu finanzieren vermag, übersteigen dürften. Damit entstünde eine Situation, die die Entwicklung des zentrenorientierten Einzelhandels behindert.

Insgesamt bestehen hinreichende Gründe zu der Annahme, daß unter den beschriebenen Umständen wesentliche Ziele des Bebauungsplans nicht erreicht werden. Somit liegen besondere städtebauliche Gründe vor, die es nach Ansicht der Stadt Wetter (Ruhr) rechtfertigen, die Zulässigkeit von Spielhallen, Bordellen, Striptease-Lokalen, Peep-shows und Sexshops mit Filmvorführungen in Mischgebieten nach § 1 Abs. 5 und Abs. 9 BauNVO im Bebauungsplan auszuschließen. Auch in Hinsicht auf den sorgfältigen Umgang mit öffentlichen Fördermitteln, besteht eine Verpflichtung den Erfolg der Planung durch den sachgerechten Einsatz des städtebaulichen Instrumentariums zu sichern.

Mischgebiete 1a und 1b (Firma Bönnhoff)

Bei dem metallverarbeitenden Betrieb Bönnhoff handelt es sich um eine gewerbliche Nutzung, die die in der Nähe vorgesehene Wohnnutzung nicht wesentlich stört. Das bestehende Wohn- und Verwaltungsgebäude der Fa. Bönnhoff an der Kaiserstraße ist in seiner bisherigen Form als Mischgebiet einzustufen. Westlich davon, auf der Freifläche an der Bahnlinie plant der Gewerbebetrieb eine Erweiterung. Die Firma beabsichtigt hier die Errichtung eines weiteren Betriebsgebäudes, wodurch die anschließenden Wohngebiete zusätzlich abgeschirmt werden.

Planerisches Ziel der Stadt Wetter (Ruhr) ist im westlichen Bereich die Ausweisung eines Mischgebietes, in dem nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie Büro- und Geschäftsgebäude zulässig sind, die den Betrieb Bönnhoff zur verlängerten Bahnhofstraße hin abschließen. Dieser Bereich ist für eine mögliche Wohnnutzung vollständig ungeeignet, da er in erheblichem Maß von den Lärmimmissionen der angrenzenden Bahnlinie und des Gewerbebetriebes Mannesmann Dematic betroffen ist. Im Bereich der östlichen Teilfläche soll der vorhandene Bestand planerisch gesichert werden.

Um beiden Zielen gerecht zu werden; wird der Bereich des Gewerbebetriebes Bönnhoff innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 43 als gegliedertes Mischgebiet ausgewiesen. Das bereits bestehende Wohn- und Verwaltungsgebäude im Osten wird als uneingeschränktes MI 1a ausgewiesen, in dem alle Nutzungen gemäß § 6 BauNVO zulässig sind, da hier seit langem eine gemischte Nutzung und eine direkte Nachbarschaft von Wohnen und nicht wesentlich störendem Gewerbe vorhanden ist. In Ergänzung hierzu ist das westliche MI 1 b insofern eingeschränkt, als daß aus den bereits erwähnten Gründen des Immissionsschutzes eine Nutzung ausschließlich für nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie Geschäfts- und Bürogebäude zulässig ist.

Mischgebiet 2 und 3 (Bebauung Kaiserstraße)

Die Nutzungsmischung aus Wohnen, freiberuflich Tätigen und nicht erheblich störenden Büro- und Dienstleistungsbetrieben, die sich an dieser Stelle entwickelt hat, soll planerisch in ihrem Bestand gesichert werden. Die Ausweisung eines MI ermöglicht neben den vorhandenen Nutzungen auch die Ansiedlung weiterer Betriebsarten, die in einem Mischgebiet nach der BauNVO zulässig sind. Dies ist durchaus erwünscht, um dem südlich angrenzenden Geschäftsbereich weitere Ausdehnungsmöglichkeiten zu bieten, und ist aufgrund der Nähe zum Zentrum, dem Charakter der angrenzenden Bereiche und dem vorhandenen Störpotential der Kaiserstraße angemessen.

Mischgebiet 4 - 7 (innerhalb der U-förmigen Bebauung an der neuen Bahnhofstraße)

Aufgrund der Lage der Baugebiete in direkter Nachbarschaft zum neuen Zentrumsbereich der Stadt Wetter (Ruhr) wird eine Ausdehnung von Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen entlang des Straßenraums der neuen Bahnhofstraße angestrebt. Die Mischgebiete dienen ferner als städtebaulicher Übergangsbereich zwischen der Bahnlinie bzw. der neuen Bahnhofstraße und den rückwärtigen Wohngebieten.

Allgemeine Wohngebiete 1 - 3 (innerhalb der U-förmigen Bebauung an der neuen Bahnhofstraße)

Zur Deckung des erhöhten Wohnraumbedarfs im Stadtteil Alt-Wetter werden die nördlichen und südlichen Seitenflügel der geplanten Bebauung als Wohngebiete ausgewiesen. Aufgrund der Nähe zur Innenstadt sowie der direkt angrenzenden Mischgebiete und Verkehrslinien ist ein gewisses Störpotential vorhanden, was die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes erfordert.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Die städtebauliche Planung im Bereich dieses Bebauungsplans basiert auf den Ergebnissen eines städtebaulichen Wettbewerbes (vgl. Kapitel 4.5 Informelle Planungen). Bereits dieser erste Entwurf sah eine Konzentration der Gebäude entlang der zu verlängernden Bahnhofstraße vor. Die Flächen direkt an der Bahnlinie sollten im wesentlichen für Stellplatzanlagen genutzt werden. Unter der Berücksichtigung einer angemessenen baulichen Dichte für die Erweiterung eines Stadtzentrums samt umgebender Wohngebiete konnte das Wettbewerbsergebnis die Obergrenzen des § 17 (1) BauNVO in Hinsicht auf die GRZ und GFZ nicht in allen Teilbereichen einhalten. Der auf dieser Grundlage aufgestellte Bebauungsplan steht demnach vor dem gleichen Problem.

Zum einen wird durch die Festsetzung der Baugrenzen im Bereich der U-förmigen Baublöcke im Norden (WA 1 -3 sowie MI 4 - 7) die eigentlich zulässige GRZ stellenweise um ca. 0,2 - 0,3 und die GFZ um bis zu 0,3 überschritten. Da die Baugrenzen mit einer Bautiefe von ca. 12 m die Gebäudekörper bis zum vertretbaren Maß einschränken, muß im Bebauungsplan die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 (1) BauNVO zugelassen werden. Zum anderen sieht das städtebauliche Konzept in den östlichen Bereichen des Planungsgebietes MI 2 und 3 Überschreitungen der Obergrenzen vor, da hier vorhandener Gebäudebestand mit einem Baualter von bis zu 80 Jahren ebenfalls die Obergrenzen des § 17 BauNVO überschreitet. Eine Reduzierung des Maßes der baulichen Nutzung, z. B. durch die Verkürzung der Baufenster oder eine geringere Geschossigkeit allein aufgrund der Tatsache, das zulässige Maß der baulichen Nutzung nicht zu überschreiten, unterliegt in der Abwägung der Belange (siehe unten).

Im vorliegenden Plan wird das Maß der baulichen Nutzung zum einen durch die Ausweisung der maximalen Grundfläche festgesetzt, die sich aus dem Flächeninhalt der überbaubaren Grundstücksfläche ergibt. Dadurch kann die Überschreitung der eigentlich zulässigen GRZ in den WA und MI begrenzt werden. Zum anderen wird die Anzahl der Vollgeschosse (als Höchstgrenze bzw. zwingend) und zum Teil die maximale Traufhöhe festgesetzt, so daß die Baumasse insgesamt hinreichend bestimmt ist. Die Ausweisung einer GFZ oder der absoluten BGF ist als Regelungsinhalt des Bebauungsplans somit nicht notwendig.

In einigen Bereichen reichen die zulässigen Obergrenzen des § 17 (1) BauNVO aus, um den planerischen Willen der Kommune in Baurecht umzusetzen. Dies betrifft die Gebiete MI 1a und MI 1b. Die

Ausweisung erfolgt hier in „herkömmlicher“ Form durch Ausweisung der GRZ, GFZ und der Geschossigkeit.

Die Baunutzungsverordnung regelt in § 17 die Zulässigkeit der Überschreitung der Obergrenzen der baulichen Dichte. Dabei wird zwischen bislang unbebauten Bereichen und Gebieten unterschieden, die am 1. August 1962 überwiegend bebaut waren. Zum letzteren Typus zählt das Planungsgebiet, das bereits um die Jahrhundertwende einer baulichen Nutzung zugeführt wurde. Am durch die BauNVO vorgegebenen Stichtag war das Gelände im nördlichen Bereich durch die Hallen und notwendigen Betriebsflächen der Firma Rheinform genutzt. Südlich schlossen sich verschiedene Hallengebäude an. Die Straßenrandbebauung an der Kaiserstraße war ebenso vorhanden. Insgesamt kann daher mit Recht von einer überwiegenden Bebauung dieses Bereiches ausgegangen werden.

Gemäß § 17 (3) BauNVO muß eine Überschreitung der Obergrenzen des § 17 (1) BauNVO begründet werden. Dabei sind 3 Aspekte zu beachten:

- Vorliegen städtebaulicher Gründe,
- Ausgleich der Überschreitung,
- sonstige öffentliche Belange dürfen nicht entgegenstehen.

Vorliegen städtebaulicher Gründe

Städtebauliche Gründe müssen eine Überschreitung nicht nur rechtfertigen sondern erfordern. Im vorliegenden Fall kann eine Reihe städtebaulicher Gründe angeführt werden. Die Stadt Wetter (Ruhr) beabsichtigt mit diesem Bebauungsplan die Realisierung eines zentrumsnahen Wohngebietes, das an einem wichtigen Knotenpunkt des ÖPNV liegt und geeignet ist, den dringenden Wohnbedarf in Alt-Wetter zu decken. Den Willen zur raschen Bebauung der brachgefallenen innerstädtischen Fläche dokumentiert sie durch den Beschluß einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

Städtebauliche Gründe zur Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO ergeben sich auch aus der Lage und dem Zuschnitt der Baugebiete. Die Flächen entlang der Bahnlinie stehen für eine Nutzung als Wohn- bzw. Mischgebiete aufgrund erheblicher Lärmimmissionen nicht zu Verfügung. Daher ist hier eine große Stellplatzanlage mit ca. 200 Stellplätzen vorgesehen. In der Folge bedeutet dies allerdings eine Einschränkung der verbleibenden potentiellen Bauflächen.

Der städtebauliche Entwurf sieht auf diesen Bauflächen drei U-förmige Baukörper (WA 1 - 3 sowie MI 4 - 7) vor, die sowohl in Hinsicht auf die GRZ (stellenweise um ca. 0,2 - 0,3) als auch auf die GFZ (um bis zu 0,3) die vorgegebenen Obergrenzen überschreiten. Die Stadt Wetter (Ruhr) legt Wert auf eine möglichst effektive bauliche Ausnutzung der Gesamtfläche, die unter Berücksichtigung der Stellplatzanlage eine durchschnittliche bauliche Dichte ergäbe, die weit unterhalb der Anforderungen des § 17 BauNVO läge. Daher werden auch unter dem Ziel des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und einer angemessenen Ausnutzung eines integrierten Wohnstandortes weitergehende Festsetzungen getroffen. Zusätzlich entspricht eine Ausweisung von Wohngebieten in den Bauflächen, die den größten Abstand zur Bahnlinie einhalten, in besonders geeigneter Weise der Sicherung gesunder Wohnverhältnisse.

Weiterhin trifft die Feststellung zu, daß durch den vorliegenden Bebauungsplan eine Konzentration von Wohnungen in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem wichtigen Haltepunkt des Schienenperso-

nennungsverkehr erreicht wird. Diese städtebauliche Konzeption entspricht den Vorstellungen des in der Entwurfsfassung vorliegenden Gebietsentwicklungsplans Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum / Hagen (vgl. Kapitel 6.1) sowie den raumordnerischen Vorstellungen des Landes Nordrhein-Westfalen, die diese Konzentration an SPNV- Haltepunkten beispielsweise in den geänderten Wohnungsbauförderungsbestimmungen¹ bzw. den Förderrichtlinien Stadterneuerung² untermauert.

Als zusätzliche Aspekte lassen sich die einheitliche Höhengestaltung des Kaufhausbereiches im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 42 und der anschließenden U-förmigen Baukörper entlang der verlängerten Bahnhofstraße anführen. Dadurch soll die Bahnhofstraße eine durchgängig einheitliches Erscheinungsbild erhalten, was auch durch die Gestaltung der Dachlandschaft dokumentiert werden soll. Eine Reduzierung der Höhe der Baukörper, um die Obergrenze der Geschosflächenzahl nicht zu überschreiten, wird durch diese städtebaulichen Gründe überwogen.

Für den Bereich ist ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt worden, dessen Ergebnisse von Seiten der Preisrichter als anstrebenswerte städtebauliche Lösung eingestuft wurde. Der Wettbewerb ist die maßgebliche Grundlage für die Inhalte der Bauleitplanung.

Für die Bestandsbereiche der Mischgebiete MI 2 und 3 ist ebenfalls eine teilweise Überschreitung der GRZ zu verzeichnen. Die Stadt Wetter strebt hier unter der Vermeidung von Eingriffen ins Eigentum und der Begründung von Planungsschadensansprüchen eine bestandsorientierte Festsetzung der vorhandenen baulichen Situation an. Die Überschreitung der gemäß § 17 BauNVO zulässigen GRZ ist daher zwingend notwendig.

Die beschriebenen städtebaulichen Gründe erfordern in ihrer Gesamtheit die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 (1) BauNVO.

Ausgleich der Überschreitung

Die Überschreitung der Nutzungsmaße der BauNVO soll entweder durch vorhandene Umstände oder durch im Bebauungsplan festzusetzende Maßnahmen ausgeglichen werden. Unter einem ausgleichenden Umstand ist die besondere Situation am Standort des Vorhabens zu verstehen, die geeignet ist, die Überschreitung zu begründen.

Für beide Überschreibungsbereiche ist - wie bereits beschrieben - eine besondere Lagegunst an einem Haltepunkt des SPNV kennzeichnend.

Ein Ausgleich für die betroffenen WA- und MI-Gebiete findet durch die Ausweisung einer unmittelbar im Osten angrenzenden öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz bzw. Parkanlage gemäß § 9 (1) Nr. 15 BauGB statt. Zusätzlich ist in diesen Baugebieten die Errichtung von Stellplätzen und Garagen nach §12 (6) BauNVO unzulässig.

Ein Ausgleich in den östlich gelegenen Bestandsgebieten ist nur in wenigen Fällen notwendig, da einige Gebäude über großzügige Freiflächen verfügen. Die betroffenen Grundstücke profitieren allerdings in gleichem Maße wie die geplante Neubebauung von der öffentlichen Grünfläche.

¹ Vgl. Runderlaß des Ministeriums für Bauen und Wohnen des Landes Nordrhein-Westfalen vom 30.9.1997, geändert durch Runderlaß vom 21.1.1998, Anlage 1 Nummer 1.1

² Vgl. Runderlaß des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen vom 30.1.1998, Abschnitt 17.1

Sonstige öffentliche Belange dürfen nicht entgegenstehen

Die Beeinträchtigung öffentlicher Belange könnte im vorliegenden Fall in den Bereichen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt, sowie infolge einer gesteigerten Verkehrsbelastung denkbar sein. Die genannten Belange werden daher im folgenden geprüft:

- Wahrung der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse
Die Wahrung der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse beinhaltet theoretisch eine Fülle von Gesichtspunkten³, die durch die vorhandene Planung allerdings nicht in Frage gestellt werden.

Eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung ist durch den Bebauungsplan gewährleistet, wie allein schon die Tatsache nachweist, daß der neu geplante Bereich anhand eines prämierten Wettbewerbsergebnisses gestaltet wird. Zudem ist jeweils eine ausreichende Gebäudedefreifläche in den der Straße abgewandten Grundstücksbereichen planungsrechtlich gesichert.

In den Bestandsbereichen besteht aufgrund der offenen Bauweise und der in der Regel ausreichenden Abstände zwischen den Gebäude ebenfalls keine Besorgnis zur Manifestierung ungesunder Wohnverhältnisse.

Der Immissionsschutz hat bei der Erarbeitung des Bebauungsplans eine tragende Rolle gespielt. Die passiven Lärmschutzmaßnahmen, die gemäß § 9 (1) Nr. 24 festgesetzt wurden, sichern nach gutachterlicher Aussage gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (vgl. Kapitel 5.11).

- Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt
Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind grundsätzlich in den Bereichen Klima, Wasser, Boden, Luft sowie Flora und Fauna denkbar. Bei der vorliegenden Planung könnten allerdings realistischerweise lediglich im Bereich einer übermäßigen Versiegelung des Bodens und den damit einhergehenden negativen Folgen für den Grundwasserhaushalt bzw. das Stadtklima negative Folgen auftreten.

Flora und Fauna sind in dem Bereich durch die anthropogene Überformung ohnehin nicht in nennenswertem Maß anzutreffen. Eine zusätzliche Verschmutzung der Luft ist aufgrund der ausgewiesenen Nutzungsarten (MI und WA) über das durch den Verkehr verursachte Maß hinaus nicht zu erwarten.

Aufgrund der bislang fast flächendeckenden Versiegelung der Bodens ist für den Grundwasserhaushalt keine stärkere Beeinträchtigung denkbar. Besondere nachteilige Auswirkungen könnten lediglich unter stadtklimatologischen Aspekten durch eine verstärkte Aufheizung der Baumasse entstehen. Allerdings spricht die direkte Nachbarschaft zu einer Bahnlinie, die eine Funktion als innerstädtische Frischluftschneise und Kaltluftbahn übernehmen kann, gegen diese Vermutung.

In der Gesamtwertung aller Belange ist ein Ausgleich der Interessen in geeigneter Weise durch eine Überschreitung der Obergrenzen des § 17 (1) BauNVO erzielbar. Der Bebauungsplan trifft daher Festsetzungen, die eine Überschreitung planungsrechtlich zulassen.

³ Vgl. Fickert, H.C.; Fieseler, H.: Baunutzungsverordnung. Kommentar unter besonderer Berücksichtigung des Umweltschutzes mit ergänzenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, Köln 1990; § 17 Rn 31

Weitere Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung

Im Mischgebiet 1a und 1b, wo für den Betrieb Bönnhoff eine Möglichkeit zur Errichtung eines weiteren Betriebsgebäudes geschaffen wird, ist aus stadtgestalterischen Gründen eine Geschossigkeit zwischen zwei und drei Vollgeschossen vorgesehen. Da der Standort den Endpunkt der Sichtachse der neuen Bahnhofstraße bildet, soll er sich in der Höhenentwicklung der geplanten Wohnbebauung anpassen. Die Ausweisung einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 1,2 ermöglicht eine intensive Ausnutzung dieser zentralen Fläche und setzt den neuen Gebäuden eine entsprechende Baumasse gegenüber.

Die U-förmigen Baukörper der MI 4 - 7 bzw. der WA 1 - 3 sollen sich in ihrer Geschossigkeit dem vorhandenen Bestand an der Kaiserstraße anpassen. Die Unterscheidung zwischen 3 Vollgeschossen in den Seitenflügeln und 2 Geschossen in den Kopfgebäuden spiegelt den auf der Grundlage des Ideenwettbewerbes entwickelten städtebaulichen Entwurf wider. Die planerische Sicherung dieser Idee erfolgt durch die Festsetzung der maximalen Traufhöhe in den Kopfgebäuden auf jeweils 96,00 m ü. NN.

Die Unterkellerung aller Neubauten in den Gebieten MI 1b; MI 4 - 7 sowie der WA 1 - 3 ist aufgrund des aufbereiteten Untergrundes nicht möglich und wird daher durch textliche Festsetzung ausgeschlossen.

5.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche und Baugestaltung

Ähnlich wie bei der Ausweisung von Art und Maß der baulichen Nutzung ist auch im Hinblick auf die überbaubaren Grundstücksflächen, die Bauweise sowie die Baugestaltung in den Bereichen mit Gebäudebestand auf die vorhandene Situation Rücksicht genommen worden.

Die in den Mischgebieten MI 1a, 2 und 3 mittels allseitig umschließender Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen sind bestandsorientiert. Sie ermöglichen durch ihren Zuschnitt die Wiederherstellung der vorhandenen Baukörper sowie in einem Fall auch die maßstabsgerechte Auffüllung der Straßenrandbebauung. Im MI 1a, in dem sich für Wohn- und Verwaltungszwecke genutzte Gebäude befinden, wird zusätzlich eine geschlossene Bauweise ausgewiesen, um die vorhandene Anbaumöglichkeit an das nordwestlich angrenzende Gebäude an der Kaiserstraße auch zukünftig zu erhalten. Im weiteren Verlauf der Straßenrandbebauung (MI 2) wird durch die Festsetzung einer offenen Bauweise das vorhandene Erscheinungsbild des Straßenraums gesichert und die stadtgestalterische Anbindung an den südlichen Abschnitt der Kaiserstraße gewährleistet.

Dies gilt auch für die südliche Fortsetzung der Straßenrandbebauung im MI 3, wo die gleichen Festsetzungen wie in den MI 1a und 2 getroffen werden. Ein Unterschied ergibt sich lediglich durch die geschlossene Bauweise, die entsprechend der momentanen städtebaulichen Situation ausgewiesen wird.

Im MI 1b, das für zusätzliche Betriebsgebäude der Fa. Bönnhoff vorgesehen ist, wird die überbaubare Grundstücksfläche mittels Ausweisung eines großzügigen Baufensters flexibel festgesetzt, da die Anforderungen des Betriebes an das neue Gebäude bislang nicht bekannt sind.

Im Bereich der U-förmigen Neubebauung (MI 4 - 7 sowie WA 1 - 3) soll durch die Festsetzung von vorderen Baulinien eine einheitliche Bauflucht an der neuen Bahnhofstraße entstehen, die sich an der Flucht des geplanten Bahnhofsvorplatzes im Südosten orientiert und durch die Ausbildung einer achsialen Verbindung die Zugehörigkeit zum zentralen Bereich gestalterisch betont. Insgesamt trägt diese Festsetzung dazu bei, Kundenströme in die neuen Bahnhofstraße zu ziehen und den dort ansässigen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben ein entsprechendes Nachfragepotential zu sichern. Ferner wird durch die gerade Bauflucht ein einheitliches Ortsbild geschaffen. Die Bestimmung einer geschlossenen Bauweise gewährleistet eine Realisierung der Gebäude in Form von Baublöcken.

Der restliche Baukörper wird durch eng gefaßte Baugrenzen umschrieben, die insbesondere eine Vorgartenfläche zu den Stichstraßen schaffen sollen. Die Festsetzung der hinteren Baugrenzen zielt auf die Gewährleistung eines ausreichend großen Blockinnenbereiches.

Zur Herstellung eines einheitlichen Erscheinungsbildes der Baukörper wird die Gestaltung der Dachlandschaft festgelegt, allerdings sind die Festsetzungen nur für die neu geplanten Bereiche getroffen worden. Für die U-förmigen Baukörper ist auf den Seitenflügeln jeweils ein Pultdach und auf den Kopfgebäuden ein Flachdach vorgesehen. Dies ist insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Gestaltung des Ortsbildes sinnvoll, um dem Ensemble der neuen Baukörper eine gemeinsame Formensprache zu geben. Die Ausweisung basiert auf der Grundlage eines städtebaulichen Konzeptes, das entlang auf den zur (verlängerten) Bahnhofstraße orientierten Gebäudeteilen jeweils ein Flachdach vorsieht (vgl. auch Bebauungsplan Nr. 42 „Alt-Wetter-Zentrumserweiterung“). Die Gebäude entlang der Querstraßen erhalten ein Pultdach, das einerseits gestalterisch mit den Flachdächern harmonisiert, andererseits aber auch eine visuelle Abwechslung bietet. Die Festsetzung von Pult- und Flachdächern nimmt die im Gewerbebau übliche Dachgestaltung auf und vermittelt zwischen der Dachlandschaft des nördlich angrenzenden Gewerbeareals und der recht heterogen gestalteten Dachlandschaft des Kerngebiets um die Bahnhofs- und Kaiserstraße.

5.4 Äußere und innere Erschließung

Bislang erfolgte die verkehrliche Erschließung des Planungsgebietes über die Bahnhofstraße bzw. in deren Verlängerung über die Zufahrt zum Rheinformgelände. Zukünftig wird der Verkehr in das Gebiet des Bebauungsplans Nr. 43 hauptsächlich über die neue Verbindung zwischen der Kaiserstraße und der verlängerten Bahnhofstraße fließen. Diese Verlängerung - als neue Bahnhofstraße bezeichnet - zieht sich parallel zur Bahnlinie in Nord-Süd-Richtung durch den Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

Die äußere Erschließung übernimmt somit weiterhin die Kaiserstraße (B 226), die momentan noch als Bundesstraße gewidmet ist, nach dem Bau der neuen Ruhrbrücke aber zu einer Gemeindestraße herabgestuft werden soll. Für die innere Erschließung steht die neue Bahnhofstraße zur Verfügung, die in ihrem nördlichen sowie mittleren Abschnitt jeweils an die Kaiserstraße angebunden wird. Sie weist im Planungsgebiet einen Regelquerschnitt von 5,25 m Fahrbahnbreite auf. Im nördlichen Abschnitt, der insbesondere die Anfahrt des Gewerbebetriebes Bönnhoff für schwere Lkw ermöglichen muß, wurde der Querschnitt auf 6,50 m aufgeweitet.

Die Erschließung der neuen Baublöcke wird zusätzlich durch Stichstraßen gesichert, die als Mischverkehrsfläche ausgebildet werden. Um den Charakter einer im wesentlichen fußläufigen Erschließung in diesem Bereich zu wahren, ist der Straßenquerschnitt bewußt schmal gehalten und das Angebot an Kfz-Stellplätzen auf wenige Behindertenparkplätze reduziert. Die Erschließung der Bestandsgebäude an der Kaiserstraße erfolgt wie bisher über eigene Grundstückszufahrten.

Für den ruhenden Verkehr ist für den Bereich der Entwicklungsmaßnahme eine Berechnung der notwendigen Stellplätze erfolgt, die den Geltungsbereich des parallel aufgestellten Bebauungsplan Nr. 42 „Alt-Wetter-Zentrumserweiterung“ ebenfalls berücksichtigt. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, daß für die Wohnbebauung, die Geschäftsnutzungen, den Erweiterungsbau der Sparkasse, das bestehende Bahnhofsgebäude und den P+ R - Verkehr mindestens 406 Stellplätze benötigt werden. Vorgesehen ist die Errichtung eines Parkhauses an der Bahnlinie, der Bau einer öffentlichen Stellplatzanlage an der Bahn im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 43, Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie die Realisierung von Stellplätzen innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen des Kaufhauses. Die einzelnen Einrichtungen weisen folgende Kapazitäten auf.

Stellplatzanlage	Anzahl der geplanten Stellplätze
Parkhaus	164
ebenerdige öffentliche Stellplatzanlage	187
Stellplätze auf dem Grundstück des Kaufhauses	66 (prognostiziert)
Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	52
Σ	469

Die notwendigen Kfz-Stellplätze für die neuen Wohn- und Mischgebiete (WA 1 - 3 sowie MI 4 - 7) im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 43 sollen nicht auf den jeweiligen Grundstücken realisiert werden, da die erforderlichen Flächen oberirdisch nicht vorhanden sind und eine Unterkellerung der Gebäude aufgrund der schwach belasteten Erdmassen im Untergrund ausscheidet. Der ruhende Verkehr wird vielmehr auf der öffentlichen Stellplatzanlage zwischen der neuen Bahnhofstraße und der Bahnlinie untergebracht. Insgesamt entstehen hier 187 Stellplätze (siehe hierzu auch Nr. 5.6). Die Ausweisung einer privaten Gemeinschaftsstellplatzanlage wird nicht vorgenommen, weil es Ziel der städtebaulichen Planung ist, eine Mehrfachnutzung der Stellplätze zu ermöglichen. So ist daran gedacht, daß Besucher des neuen Stadtzentrums, die nicht mit dem ÖPNV anreisen, die Stellflächen tagsüber und die Bewohner der angrenzenden Wohngebiete abends und nachts belegen. Um der bauordnungsrechtlichen Nachweispflicht von Pkw-Einstellplätzen gerecht werden zu können, müssen die Bauherren der neuen Gebäude einen Ablösebetrag gemäß der Stellplatzsatzung der Stadt Wetter (Ruhr) entrichten. Angesichts der Nähe zum zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt am Bahnhof Wetter wird der geforderte Stellplatzschlüssel pro Wohneinheit auf 1,0 festgelegt.

Zusätzlich befinden sich im Straßenraum der neuen Bahnhofstraße Stellplätze für Kurzzeitparker. Um die Möglichkeit der Errichtung von Stellplätzen in den Blockinnenhöfen planerisch auszuschließen, wird die Festsetzung getroffen, daß gemäß § 12 Abs. 6 BauNVO Stellplätze in den entspre-

chenden Baugebieten unzulässig sind. Für die Bereiche mit Gebäudebestand kann davon ausgegangen werden, daß der Stellplatzbedarf auf den Grundstücken gedeckt wird.

Die Erschließung der rückwärtigen Betriebsgebäude der Firma Bönnhoff wird über ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anlieger öffentlich-rechtlich gesichert. Der Gewerbebetrieb Hildebrand GmbH, der sich nordwestlich des Planungsgebietes befindet, kann über die öffentliche Stellplatzanlage seine Zufahrt erreichen, die über die angrenzenden Flächen der Deutschen Bahn AG verläuft.

Im Planungsgebiet sind in Zukunft drei fußläufige Verbindungen in Nord-Süd-Richtung vorhanden. Der Fußweg an der Kaiserstraße kann wie bisher genutzt werden. Weiterhin erhält die neue Bahnhofstraße an ihrer Süd- bzw. Ostseite einen 2 m breiten Gehweg, der zum einen den Zugang zu den neuen Wohnungen und Geschäften sichert, zum anderen die zentrale Fußwegeachse zum Bahnhofsvorplatz darstellt. Zusätzlich verläuft ein kombinierter Fuß-/Radweg in einem schmalen Grünzug zwischen der Randbebauung an der Kaiserstraße und den neuen Wohngebäuden. Neben der Funktion als rückwärtige Erschließung der neuen Bebauung und der begrünten Innenhöfe dient er auch als weitere Querungsmöglichkeit des Planungsgebietes.

Die fußläufige Erschließung nach Osten in Richtung Kaiserstraße übernimmt ebenfalls die neue Bahnhofstraße.

5.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Der Bahnhof Wetter (Ruhr), der sich in einer Entfernung von ca. 100 m zum Planungsgebiet befindet, ist der wichtigste ÖPNV-Halte- und Verknüpfungspunkt in Wetter. Dort verkehren mehrere Buslinien sowie die S-Bahnlinie Dortmund - Witten - Wetter - Hagen. Der Entwurf des Nahverkehrsplans für den Ennepe-Ruhr-Kreis sieht vor, diese Bedeutung in Zukunft noch auszubauen. Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 43 ist kein Haltepunkt des ÖPNV vorgesehen.

5.6 Flächen der Deutschen Bahn AG

Direkt westlich an den Planungsraum grenzt die Bahnstrecke Essen - Hagen - Kassel an. Für den Betrieb der elektrifizierten Strecke sind unter anderem Strommasten notwendig. Drei dieser Masten befinden sich im Bereich der öffentlichen Stellplatzanlage an der westlichen Grenze des Bebauungsplans. Die erforderlichen Grundflächen der Masten und die Flächen unterhalb der Leitungen werden als Fläche für den überörtlichen Verkehr (hier: Bahnanlagen) ausgewiesen. Mit Kaufvertrag vom 17.12.1997 sind die Flächen für die beiden nördlich gelegenen Masten zusammen mit weiteren Flächen der DB AG vom beauftragten Treuhänder erworben worden. Bis auf die Flächen für die Masten und die Leitungen sind die Flächen aus der Planfeststellung entlassen worden. Die Trennung der Stellplatzanlage durch die nachrichtliche Übernahme der Darstellung des Bahngeländes behindert den Bau der öffentlichen Stellplatzanlage nicht. Die vorhandenen Masten liegen außerhalb der Fahrwege. Lediglich der Fahrweg parallel zur Bahngleise wird von einer Bahnleitung gequert. Hierzu ist der Hinweis Nr. 3 auf dem Bebauungsplan Nr. 43 zu beachten. Lediglich die südlichste der 3 dargestellten Flächen für Bahnanlagen, die am Rand der Stellplatzanlage liegt, befindet sich noch im Besitz der DB AG.

5.7 Energie- und Wasserversorgung

Die Versorgung mit Strom, Gas und Wasser erfolgt durch den Anschluß an das öffentliche Versorgungsnetz. Die Heizwärmeversorgung soll über ein Nahwärmenetz erfolgen, das an ein neu zu errichtendes Blockheizkraftwerk (BHKW) angeschlossen wird.

5.8 Abwasserentsorgung

Die Entwässerung des Planungsraums wird momentan durch einen Mischwasserkanal sichergestellt, der das Gebiet von Nordosten nach Südwesten durchquert. Dieser Kanal ist an einen Staukanal angeschlossen, der sich im südlichen Bereich des Planungsgebietes entlang der Bahnlinie erstreckt und in einen weiteren Mischwasserkanal in der alten Bahnhofstraße entleert wird. Parallel zum erwähnten Mischwasserkanal verläuft der Schnodderbach, der im Bereich des Harkortberges entspringt, in verrohrtem Zustand das Planungsgebiet sowie das Betriebsgelände der Mannesmann Dematic AG unterquert und in die Ruhr fließt.

Die künftige Entwässerung der Fläche wird aufgrund der bestehenden Leitungsnetze ebenfalls im Mischsystem erfolgen. Dazu wird der vorhandene Mischwasserkanal teilweise und der vorhandene Staukanal vollständig genutzt. Aufgrund der partiellen Überbauung der Leitungstrasse durch die neuen Gebäude ist es notwendig, den Mischwasserkanal und den verrohrten Schnodderbach abschnittsweise in ihrem Verlauf zu verändern. Dazu werden die erwähnten Trassen in die nördlichste Stichstraße verlegt und im Bereich der neuen Bahnhofstraße wieder an ihren bisherigen Verlauf angebunden. Zusätzliche Mischwasserkanäle sind im Norden der neuen Bahnhofstraße sowie in allen Stichstraßen notwendig.

Die Abschnitte des Mischwasserkanals bzw. des verrohrten Schnodderbachs, die nicht im öffentlichen Straßenraum liegen, werden durch ein Leitungsrecht zugunsten der Stadt Wetter (Ruhr) gesichert. Dies gilt auch für einen Abschnitt von ca. 5 m Länge, in dem der Mischwasserkanal von einer überbaubaren Grundstücksfläche überlagert wird. Hier ist bei der Erstellung des Gebäudes durch statische Maßnahmen ein ausreichender Lastabtrag sicherzustellen, so daß der Kanal nicht beschädigt werden kann.

Der Aufbau eines Systems zur Versickerung des Niederschlagswassers ist nicht vorgesehen. Da im Untergrund großflächig geringfügige Bodenverunreinigungen verbleiben, die durch die geplanten Sanierungsmaßnahmen zwar gesichert werden, bei einer konzentrierten Einleitung von Niederschlägen dennoch Schadstoffe auslösen können, gebietet der Grundwasserschutz eine Ableitung der Niederschläge mit Hilfe des Abwassernetzes.

5.9 Landschaftsentwicklung und Grüngestaltung

Die städtebauliche Gestaltung des Planungsgebietes wird durch einen extern entwickelten Grünordnungsplan unterstützt. Er sieht im wesentlichen die Ausbildung eines schmalen Grünzuges vor, der sich zwischen der Randbebauung an der Kaiserstraße und den U-förmigen neuen Baublöcken erstreckt. Der Grünzug beginnt südlich des Gewerbebetriebes Bönnhoff bzw. der neuen Bahnhofstraße, durchzieht das Planungsgebiet von Norden nach Süden in einer Breite von maximal 10 m und grenzt an die begrünten Innenhöfe der neuen Baublöcke. Er nimmt den bereits angesprochenen Fuß- und Radweg auf und mündet im Bereich des Bebauungsplans Nr. 42 „Alt-Wetter-Zentrumserweiterung“ in einen Spielplatz. Durch Baumanpflanzungen wird der Weg gestalterisch

eingefaßt. Der Grünzug soll als gemeinschaftlicher Aufenthalts- und Spielbereich dienen und wird daher als öffentliche Grünfläche (Zweckbestimmung: Parkanlage) ausgewiesen.

Die Stichstraßen und neue Bahnhofstraße werden auf ihrer südlichen bzw. östlichen Straßenseite mit Straßenbegleitgrün in Form von hochstämmigen Laubbäumen in einem Pflanzabstand zwischen 10 und 15 m versehen. Der alleearartige Charakter der neuen Bahnhofstraße soll zusätzlich durch die intensive Begrünung der gegenüberliegenden Stellplatzanlage verstärkt werden. Die aufgrund der großflächigen Versiegelung vorhandenen negativen gestalterischen und ökologischen Wirkungen der Parkplatzfläche sollen durch großzügige Baumpflanzungen abgemildert werden.

Ein kleinerer Bereich am nordwestlichen Rand des Planungsgebietes wird als Fläche zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern ausgewiesen, um eine Begrünung im Anschluß an die Baumreihe der Stellplatzanlage zu gewährleisten. Dadurch soll insbesondere das Orts- und Landschaftsbild zur Bahnstrecke attraktiv gestaltet werden.

5.10 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans ist grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, daß Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden werden und unvermeidbare Eingriffe ausgeglichen bzw. ersetzt werden.

Die Eingriffsintensität im Bereich des Bebauungsplans Nr. 43 „Alt-Wetter-Rheinformgelände“ gestaltet sich relativ gering. Wie bereits in Kapitel 3.5 (Landschaftsökologischer und landschaftsästhetischer Bestand) ausführlich beschrieben, ist der Planungsraum fast vollständig versiegelt. Nennenswerte Grünstrukturen außerhalb der privaten Gärten, die in ihrem Bestand im wesentlichen gesichert werden, sind nicht vorhanden. Eine Bedeutung des Planungsgebietes für die Grundwasserneubildung ist aufgrund der flächenhaften Versiegelung ebenso wenig festzustellen wie positive klimatische Wirkungen. Das Orts- und Landschaftsbild wird momentan durch die großen Brachflächen und leerstehende Hallengebäude negativ geprägt.

Die Überplanung des Geländes stellt unter Berücksichtigung der beschriebenen Maßnahmen im Bereich Natur und Landschaft eine Verbesserung der ökologischen Bilanz dar. Dabei fallen insbesondere

- die Vergrößerung der Vegetationsfläche,
- die Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes und
- die Erhöhung des mikroklimatischen Potentials

positiv ins Gewicht. Lediglich die Grundwasserneubildungsrate bleibt aufgrund der Ableitung des Niederschlagswassers in das Kanalnetz unverändert.

5.11 Schallschutz

Die städtebauliche Neuordnung im Planungsgebiet zielt unter anderem darauf ab, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu schaffen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens, das die voraussichtliche Immissionsbelastung mit Hilfe eines kleinteiligen Berechnungs-

rasters für die Gebäudekörper und Freiflächen simuliert, können angemessene Schallschutzfestsetzungen getroffen werden.

Die durch das Schallschutzgutachten ermittelten Immissionswerte überschreiten an einigen Punkten die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der gültigen Regelwerke für den Bereich Verkehrslärm (DIN 18005 / Schallschutz im Städtebau) sowie für den Bereich der gewerblichen Lärmimmissionen (TA Lärm / Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm). Die in den Regelwerken definierten Grenzen einer akzeptablen Lärmbelastung unterscheiden sich im wesentlichen dadurch, daß die TA Lärm nachts um 5 dB (A) niedrigere Immissionswerte als die DIN 18005 vorsieht.

Sowohl die gewerblich verursachten Lärmimmissionen als auch der Schienen- bzw. Straßenverkehrslärm überschreiten im Planungsgebiet phasenweise die jeweils empfohlenen Immissionswerte. Daher ist eine gesonderte Betrachtung der Situation für die Tages- und Nachtstunden erforderlich.

Tagsüber belaufen sich die Verkehrslärmimmissionen in direkter Nähe zur Kaiserstraße auf maximal 70 dB (A), während sie an der Bahnlinie ca. 65 dB (A) erreichen. Die gewerblichen Lärmimmissionen betragen höchstens 50 dB (A).

Nach gutachterlicher Aussage sind in den Tagesstunden ausschließlich die Orientierungswerte der DIN 18005 als Beurteilungsmaßstab anzulegen, da der Verkehrslärm die Immissionen der Gewerbebetriebe überlagert.

Die DIN 18005 empfiehlt für verschiedene Gebietstypen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) Orientierungswerte für tolerable Lärmimmissionen. Für die in diesem Bebauungsplan ausgewiesenen Gebietstypen werden folgende Werte vorgeschlagen:

Gebietstyp	Lärmpegel tags	Lärmpegel nachts
WA (allgemeines Wohngebiet)	55 dB (A)	45 dB (A)
MI (Mischgebiet)	60 dB (A)	50 dB (A)

Diese Lärmwerte können laut Aussage des Gutachters in den Innenräumen von Gebäuden durch den Einbau schalldämmender Fenster sichergestellt werden.

Nachts ergibt sich folgendes Bild: Die Verkehrslärmimmissionen betragen sowohl entlang der Kaiserstraße als auch entlang der Bahnlinie im Maximum ca. 60 dB (A). Der Gewerbelärm kann bis zu 50 dB (A) erreichen. Im Inneren von Schlafräumen sollte während der Nachtstunden allerdings gemäß VDI -Richtlinie 2719 (Schallschutz von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen) ein Lärmpegel von 30 dB (A) nicht überschritten werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn die Fenster geschlossen bleiben. Für diesen Fall sind in Schlafräumen jedoch mechanische Lüftungseinrichtungen vorzusehen, die eine ausreichende Luftzufuhr während der Nachtzeit sicherstellen.

Bei der Festsetzung von passivem Schallschutz im Bebauungsplan Nr. 43 wird grundsätzlich zwischen Maßnahmen im Gebäudebestand und in Neubaubereichen unterschieden. Die beiden Bereiche sind auch in der Beurteilung des zumutbaren Maßes der Lärmbelastung zu unterscheiden.

In den Bestandsbereichen entlang der Kaiserstraße wird an allen Gebäudeseiten von Wohnungen und Büroräumen der Einbau von Schallschutzfenstern der Klassen 2 bzw. 3 gemäß der VDI-Richtlinie 2719 vorgesehen. Durch diese Ausweisung wird ein ausreichender Schallschutz erreicht, der mit verhältnismäßig geringem Aufwand realisiert werden kann, ohne in die bauliche Struktur der Gebäude einzugreifen. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden somit eingehalten.

In den Nachtstunden wird, wie erwähnt, gemäß VDI -Richtlinie 2719 in Schlafräumen zusätzlich ein Innenraumpegel von 30 dB (A) empfohlen, der in den bereits bebauten Bereichen bei geöffnetem Fenster nicht eingehalten werden kann. Weil sich die Gebäude in einer bestehenden Gemengelagesituation befinden, ist die Schwelle der zulässigen Lärmbelastung jedoch höher anzulegen, da eine gegenseitige Rücksichtnahme der betroffenen Nutzungen unterstellt werden kann. Aus diesem Grund und um den Eingriff in das Eigentum der Anwohner möglichst gering zu gestalten, werden mechanische Lüftungseinrichtungen in den Bestandsbereichen nicht festgesetzt. Damit wird den Bewohnern zwar eine höhere Lärmbelastung in den Nachtstunden zugemutet als die Empfehlungen der VDI - Richtlinie 2719 vorsehen. Allerdings ist die Schwelle einer Gefahr für die Gesundheit, die die Notwendigkeit eines stärkeren Schallschutzes begründen würde, nicht erreicht. Bei der Bemessung der zumutbaren Lärmbelastung in den Nachtstunden ist auch zu berücksichtigen, daß die bislang vorhandene Situation durch die Umsetzung des Bebauungsplans erheblich verbessert wird, da sich die Verkehrsbelastung auf der Kaiserstraße um ca. ein Drittel reduziert. Insofern ist in der Abwägung der Belange ein gerechter Ausgleich dann zu treffen, wenn den Anwohnern bei einer Verbesserung der Immissionsituation nicht auch noch zusätzliche und kostenträchtige Lüftungseinrichtungen für die Nachtstunden auferlegt werden.

Im Bereich der Neubauten wird das resultierende Schalldämmmaß für Außenbauteile festgesetzt, daß nicht nur eine entsprechende Qualität der Fenster festlegt, sondern auch Anforderungen an die Ausführung der Gebäudewände oder Lüftungseinrichtungen stellt. Gemäß den Empfehlungen der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) muß das resultierende Schalldämmmaß der Außenbauteile im Planungsgebiet zwischen 30 und 40 db (A) betragen. Im Rahmen der textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan sind situationsangepaßte Schalldämmmaße für einzelne Wandflächen ausgewiesen worden. Die beschriebenen Schallschutzmaßnahmen gewährleisten innerhalb der Gebäude die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der DIN 18005.

Zusätzlich sind in allen Schlafräumen und Kinderzimmern mechanische Lüftungseinrichtungen vorzusehen. Im Gegensatz zu den Bestandsgebäuden besteht für die Neubauten ein Anspruch auf weitestgehenden Lärmschutz, der dadurch begründet wird, daß die erstmalige Wohnnutzung nicht auf eine gegenseitige Rücksichtnahme verpflichtet werden kann. Zudem sind die Rechte des angrenzenden Gewerbebetriebes zu berücksichtigen. Ohne mechanische Lüftungseinrichtungen für die Wohngebäude könnte das bisherige Immissionsverhalten des Betriebes in Zukunft nicht mehr geduldet werden. Durch die integrierten Lüftungseinrichtungen werden in den Schlafräumen und Kinderzimmern während der Nachtstunden Innenraumpegel von weniger als 30 dB (A) sichergestellt.

Die Verwendung aktiver Lärmschutzmaßnahmen kommt im Planungsgebiet (z.B. entlang der Kaiserstraße) aus städtebaulichen Gründen nicht in Betracht. Zum einen fehlt die erforderliche Fläche für die Errichtung einer Schallschutzwand parallel zur Kaiserstraße, zum anderen würde damit eine Barrierewirkung im zentralen Bereich von Alt-Wetter geschaffen.

An der westlichen Gebietsgrenze käme eine Schallschutzwand entlang der Bahnlinie zwar prinzipiell in Frage, allerdings lassen sich die erforderlichen Schallreduzierungen auch durch passive Schallschutzmaßnahmen erzielen. Wie das schalltechnische Gutachten bestätigt, sind mit aktivem Schallschutz jedoch wesentlich höhere Kosten verbunden, die in keinem wirtschaftlich akzeptablen Verhältnis zum Nutzen stehen. Zudem ist durch den aktiven Schallschutz nicht gewährleistet, daß die gewerblichen Lärmemissionen ebenso zuverlässig wie der Schienenverkehrslärm abgeschirmt werden.

6 Auswirkungen der Planung

6.1 Auswirkungen auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Stadt Wetter (Ruhr) ist im Landesentwicklungsplan (LEP) Nordrhein-Westfalen vom 11.05.1995 als Mittelzentrum in der südlichen Ballungsrandzone des Ruhrgebietes und gleichzeitig als Entwicklungsschwerpunkt dargestellt.

Die im LEP sowie im Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Bochum/Herne/Hagen/Ennepe-Ruhr-Kreis dargelegte Zielsetzung, Wohn- und Arbeitsstätten in den Siedlungsschwerpunkten zu konzentrieren, wird durch den vorliegenden Bebauungsplan unterstützt. Zusätzlich erfährt das Zentrum der Stadt Wetter (Ruhr) eine erhebliche städtebauliche und funktionale Aufwertung, was zu einer Stärkung des gesamten Mittelzentrums führt.

Die in der Entwurfsfassung vorliegende Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplans Regierungsbezirk Arnsberg Teilabschnitt Oberbereiche Bochum / Hagen empfiehlt eine verstärkte Abstimmung der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung mit der Netzstruktur des ÖPNV. Durch die vorgesehene Ausweisung von Wohnbauflächen in direkter Nachbarschaft zu einem bedeutenden ÖPNV-Verknüpfungspunkt wird dieser Empfehlung in besonderem Maße Rechnung getragen.

Weiterhin kann mit der Inanspruchnahme einer innerstädtischen, zentral gelegenen Brachfläche ein Verbrauch von zusätzlichen Freiflächen vermieden und die gemeindliche Innenentwicklung forciert werden.

Die Inhalte des Bebauungsplans Nr. 43 „Alt-Wetter-Rheinformgelände“ unterstützen somit wesentliche Ziele der Raumordnung und Landesplanung.

6.2 Auswirkung auf die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnungen und Arbeitsplätzen

Die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze wird zum einen durch die Bereitstellung von Erweiterungsflächen für einen ansässigen Gewerbebetrieb und zum anderen durch die Ansiedlungsflächen für Geschäfts- und Büronutzungen ermöglicht. Der Effekt auf den lokalen Arbeitsmarkt läßt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht prognostizieren, dürfte voraussichtlich jedoch in deutlichem Maße dazu beitragen, den unterdurchschnittlichen Besatz an Handels- und Dienstleistungseinrichtungen zu erhöhen. Dem steht die Abwanderung eines Speditionsbetriebes gegenüber, der bislang in einer Halle der Firma Bönnhoff angesiedelt war. Diese Nutzung ist mit den geplanten Misch- und Wohn-

gebieten aufgrund der anfallenden Verkehrslärmimmissionen nicht zu vereinbaren. Der Betrieb wurde bereits in ein Gewerbegebiet im Stadtgebiet Wetter (Ruhr) verlagert, so daß die Arbeitsplätze an einem anderen Standort erhalten werden.

Erheblich größere Bedeutung hat der Bebauungsplan für die Wohnraumversorgung der Stadt Wetter (Ruhr). Der durch den Wohnungsmarktbericht aus dem Jahr 1995 belegte Bedarf an Wohnungen in Geschosßbauweise im Ortsteil Alt-Wetter wird durch die geplante Errichtung von rund 100 Wohneinheiten zum Teil gedeckt. Die überwiegende Realisierung der Wohnungen im Zuge des sozialen Wohnungsbaus schafft insbesondere im Marktsegment des preisgünstigen Wohnraums Entlastung.

6.3 Auswirkungen auf den Verkehr

Die Überplanung des ehemaligen Rheinformgeländes ist unter verkehrsplanerischem Blickwinkel im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Ruhrbrücke und der Umwidmung der Kaiserstraße (B 226) zu einer Gemeindestraße zu sehen. Die dadurch verursachte Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Kaiserstraße führt zu einer generellen Verbesserung der verkehrlichen Situation und damit auch der Immissionsbelastung im Stadtkern von Alt-Wetter.

Die im Planungsgebiet vorgesehene Bebauung erzeugt eine verkehrsinduzierende Wirkung durch die geplante Wohnbebauung sowie die Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe. Im Vergleich zu der prognostizierten Entlastung auf der Kaiserstraße ist diese Verkehrsinduktion jedoch von untergeordneter Bedeutung. Für die angrenzenden Anwohner ergibt sich in der Gesamtschau der Maßnahmen eine spürbare Verbesserung der Situation.

Bis zum Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Ruhrbrücke ist durch die zusätzliche Anbindung der verlängerten Bahnhofstraße an die Kaiserstraße für die Anwohner zwar eine geringfügige zusätzliche Belastung hinzunehmen, die aber zeitlich eng begrenzt und daher hinnehmbar ist.

6.4 Auswirkungen auf die Umwelt und die natürlichen Lebensgrundlagen

Wie bereits in den vorherigen Kapiteln dargestellt, hat die anthropogene Überformung des Planungsgebietes momentan ein Ausmaß erreicht, daß die Übernahme ökologischer Funktionen kaum mehr zuläßt. Durch die beabsichtigte städtebauliche Neuordnung des Bereichs ist von einer teilweisen Verbesserung der Situation auszugehen.

6.5 Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild

Die städtebauliche Entwicklung des Planungsraums hat eine Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes zur Folge. Während der Straßenraum der Kaiserstraße und damit die Ortseingangssituation für den von Norden kommenden Betrachter unverändert bleibt, wird insbesondere der Eindruck von der Bahnstrecke aufgewertet. Die leerstehenden Hallen werden abgerissen und das Gelände durch einheitliche Baukörper gestaltet. Dadurch entwickelt der Stadtraum eine neue Kante zur Bahn. Der gestalterisch negative Eindruck der Stellplatzanlage wird durch eine intensive Begrünung gemindert.

Besonderes Gewicht hat die städtebauliche Aufwertung zudem durch die Nähe zum Bahnhof und zum Geschäftsbereich in der Kaiserstraße, die von der Attraktivierung ihres Umfeldes profitieren.

7 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Für den gesamten Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Innenstadt Alt-Wetter“ wurde eine Kosten- und Finanzierungsübersicht erstellt. Eine separierte Ermittlung der Kosten für den Bereich des Bebauungsplans Nr. 43 existiert hingegen nicht. Da die Stadt Wetter (Ruhr) die beiden Bebauungspläne Nr. 42 und 43 in einem parallelen Planverfahren aufstellt und als eine Gesamtmaßnahme begreift sowie finanziert, wird an dieser Stelle die Kosten- und Finanzierungsübersicht für die gesamte städtebauliche Entwicklungsmaßnahme dargestellt.

Die Gesamtkosten der Entwicklungsmaßnahme „Innenstadt Alt-Wetter“ betragen ca. 24,5 Mio. DM. Unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Einnahmen (Reprivatisierungserlöse, Ausgleichsbeträge, Ablösebeträge und Kanalgebühren) von ca. 4,1 Mio. DM verbleiben unrentierliche Gesamtausgaben von ca. 20,4 Mio. DM.

Es werden Zuschüsse für die Entwicklungsmaßnahme aus Stadterneuerungsmitteln (MSKS-Mittel) in Höhe von ca. 9,4 Mio. DM sowie aus Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Mittel) von ca. 5,5 Mio. DM erwartet. Der Eigenanteil der Stadt Wetter (Ruhr) an der Entwicklungsmaßnahme (Komplementärfinanzierung der Zuschüsse einschließlich nicht förderfähiger Ausgaben) beläuft sich insgesamt auf ca. 5,5 Mio. DM, die im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung eingestellt werden müssen und zur Anschubfinanzierung der Entwicklungsmaßnahme dienen. Die weitere Finanzierung der Gesamtmaßnahme wird durch Einnahmen aus der Grundstücksreprivatisierung gesichert.

8 Bodenordnerische Maßnahmen

Die Flächen im Bereich des Planungsgebietes sollen gemäß den Ausführungen im Kapitel 3.1 (Planungsrechtliche Situation - Besonderes Städtebaurecht) freihändig vom Entwicklungsträger erworben werden. Bodenordnerische Maßnahmen im Sinne des Bauplanungsrechts sind nicht erforderlich.

9 Flächenbilanz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 43 umfaßt 2,67 ha. Davon entfallen

- ca. 15.800 m² auf Bauflächen,
- ca. 8.700 m² auf öffentliche Straßen-, Wege- und Stellplatzflächen sowie Belastungsflächen,
- ca. 2.100 m² auf öffentliche Grünflächen
- ca. 70 m² auf Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung.

Wetter (Ruhr), 14. Dezember 1998

In Vertretung



Schott, Erster Beigeordneter