

Rechtlicher Hinweis:

Die Begründungen dienen zu Informationszwecken und sind kein amtlicher Nachweis!

Planungsrechtliche Auskünfte können nur auf Grundlage der Originale erteilt werden.

Die Daten werden mit der zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben erforderlichen Sorgfalt geführt.

Es wird jedoch keine Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit dieser Daten übernommen.

Festgestellte Datenfehler sollten möglichst dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt mitgeteilt werden.

Die Weitergabe der Daten oder eines daraus erstellten Produktes bzw. die Einspeisung in Informationsnetze bedarf einer gesonderten Genehmigung.

S T A D T B O C C H U M

B e g r ü n d u n g
(§ 9 Abs. 8 BBauG)

Bebauungsplan Nr. 549 - Unterdahlhausen - für ein Gebiet zwischen der Bundesbahnstrecke Essen - Hattingen, Ruhrmühle, Lewackerstraße, Dr.-C.-Otto-Straße, Sattelgut, Kassenberger Straße

1. Anlaß, Absicht und Erfordernis der Planung
 - 1.1 Situation
 - 1.2 Maßnahmen
2. Raumordnung und Landesplanung
 - 2.1 Landesplanung
 - 2.2 Regional- bzw. Gebietsentwicklungsplanung
3. Stadtentwicklungsplanung
 - 3.1 Bestandsdarstellung
 - 3.2 Zielplanung
4. Flächennutzungsplanung
5. Bebauungsplanung
 - 5.1 Planverfahren
 - 5.2 Art und Maß der baulichen Nutzung
 - 5.3 Verkehrsflächen
 - 5.4 Immissionsschutz
 - 5.5 Denkmalschutz
6. Flächenbilanz
7. Realisierung
8. Kosten

1. Anlaß, Absicht und Erfordernis der Planung

1.1 Situation

Das Stadtbild von Unterdahlhausen wird geprägt durch interessante Altbebauung, nebeneinander von Wohnen, Gewerbe und Industrie und die topographisch hervorzuhebende Lage an der Kante des Ruhrhöhenzuges und Ruhraue.

In der Vergangenheit habe sich städtebauliche Mißstände herauskristallisiert, die nur durch entsprechende Neuordnungsmaßnahmen zu beseitigen sind:

- a) Durch den zunehmenden Durchgangsverkehr kommt es zur Belastung der vorhandenen Wohnbebauung und zur Gefährdung der Verkehrsteilnehmer insbesondere der Fußgänger.
- b) Die auf den Wohn- und Mischbauflächen erstellten Gebäude sind zu ca. 70 % vor 1918 errichtet worden. Die darin befindlichen Wohnungen entsprechen mit ca. 60 qm/Wohneinheit (Stadtdurchschnitt 64 qm/WE) nicht mehr den heutigen Ansprüchen an zeitgemäßes Wohnen.¹⁾
- c) Nachteilig wirkt sich darüber hinaus die Bevölkerungsentwicklung aus, die Einwohnerzahl wird nach der Bevölkerungsprognose von 2400 auf 2170 Einwohner im Bereich Unterdahlhausen bis 1995 absinken.¹⁾

1.2 Maßnahmen

Im wesentlichen soll die Aufwertung des Bereiches Unterdahlhausen durch Modernisierungen und Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen erfolgen. Mit den Maßnahmen wurde begonnen.

- 1) Die Angaben beziehen sich auf das festgelegte Wohnumfeldgebiet.

Angeschlossen sind folgende Maßnahmen:

- Gleisrückbau vom Bahnhof Dahlhausen nach Nordosten entlang der Straße "Am Sattelgut" bis zur Einmündung Krampenhof
- Abtragung des Bahndammes vom Durchstich östlich der Dr.-C.-Otto-Straße bis zur Fußgängerunterführung Kassenberger Straße als Voraussetzung für die Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße
- Fortsetzung des Fuß- und Radweges vom Schloßpark Weitmar bis zum Zentrum Dahlhausen
- Neugestaltung Eiberger Straße einschließlich Platz Am Pumpwerk
- Neubebauung an der Ecke Dr.-C.-Otto-Straße/Am Sattelgut

Weitere notwendige Maßnahmen zur Beseitigung städtebaulicher Mißstände, insbesondere zur Verbesserung des Zusammenhanges des Stadtteiles Unter Dahlhausen sind:

- Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße im Bahnhofsbereich nach Nordosten hinter die heutige Straßenrandbebauung auf der Strecke "Am Sattelgut" bis Eiberger Straße. Dies ermöglicht Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Bahnhofsbereich auch für die heutige Dr.-C.-Otto-Straße (Fußgängerzone)
- Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und Nutzungsänderung des nicht mehr benötigten Bahnhofsgebäudes
- Neubau einer P + R Anlage für den S-Bahn Haltepunkt Dahlhausen
- Entschärfung der Individualverkehrs-Situation durch Beseitigung der unübersichtlichen Kreuzungsbereiche und verkehrsregelnde Maßnahmen

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Erstellung von Grünanlagen
- Hofgestaltungsmaßnahmen
- Fortführung des Fuß- und Radweges zur Ruhraue

Durch den aufzustellenden Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße geschaffen und die durch die Verlegung bewirkten Situationsänderungen städtebaulich geordnet werden. Die Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße erfolgt, um den Durchgangsverkehr aus dem Geschäftszentrum herauszunehmen.

Durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs besteht die Möglichkeit den Bereich der Dr.-C.-Otto-Straße als Fußgängerzone auszubauen und mit dem Bahnhofsvorplatz neu zu gestalten, wodurch in Zusammenhang mit den anderen aufgeführten Maßnahmen eine wesentliche Attraktivitätssteigerung des Zentrums erreicht werden soll.

2. Raumordnung und Landesplanung

2.1 Landesplanung

Nach dem Landesentwicklungsplan I/II i. d. F. vom 01.05.79, der erstmals auch für den Ballungskern Rhein-Ruhr-Gebiet eine zentralörtliche Gliederung vornimmt, ist Bochum als Oberzentrum bzw. als Entwicklungsschwerpunkt im Sinne des § 21 Landesentwicklungsprogramm vom 19.08.79 dargestellt. Mit 0,75 Mio. Einwohnern im Oberbereich (LEP I/II) liegt Bochum im Schnittpunkt der Entwicklungsachsen 1. Ordnung (Duisburg - Dortmund und Münster-Bochum) und hat mit seinem Einzugsbereich Anteil an den unterschiedlich strukturierten Gebieten der Emscher-, Hellweg- und Ruhrzone. In den Ballungskernen stehen gemäß Landesentwicklungsprogramm Ordnungsaufgaben die zu einer Verbesserung der Flächenaufteilung und -nutzung unter besonderer Berücksichtigung des Umwelt-

schulzes fassen, in Vordergrund der Bemerkungen.

2.2 Regional- bzw. Gebietsentwicklungsplanung

Nach dem Gebietsentwicklungsplan 1966 des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (jetzt Kommunalverband Ruhr) liegt das Flangebiet des Bebauungsplanes Nr. 549 im Wohnsiedlungsbereich mit überwiegend dichter Bebauung (100 EW/ha), im Nordwesten und Südwesten angrenzen an Freizonen bzw. das regionale Grünflächensystem im Kerngebiet (regionaler Grünzug C und Ruhraue).

3. Stadtentwicklungsplanung

Die Umsetzung der Vorgaben der Landes- und Regionalplanung erfolgt unter Einbeziehung kommunaler Belange im räumlichen Ordnungskonzept. Es zeigt die beabsichtigte siedlungsräumliche Entwicklung und Schwerpunktbildung im Stadtgebiet auf. Dabei sind als weitere Aspekte die Verhinderung der Zersiedlung der Landschaft, die Vermeidung gegenseitiger Nutzungsstörungen und die Gliederung des Stadtgebietes in zusammengehörige Teilbereiche berücksichtigt worden. Dieses Konzept wurde am 18.12.75 in seiner derzeitigen Fassung vom Rat der Stadt beschlossen. Es weist 13 Siedlungsschwerpunkte vier verschiedener Größenordnungen auf, die Schwerpunkte zukünftiger Entwicklung werden sollen.

Das räumliche Ordnungskonzept ist das Grundmodell der Bochumer Stadtentwicklung, das bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigen ist.

3.1 Bestandsdarstellung

Als südwestlicher Stadtteil Bochums wird Unterdahlhausen geprägt durch eine stadtbildpflegerisch überwiegend interessante Altbebauung im östlichen und mittleren Bereich, das Nebeneinander von Wohnen, Gewerbe und Industrie im westlichsten Abschnitt und seine topographisch hervorstechende Lage in der Kante des Ruhrhöhenzuges im südwestlichsten Teil. Eine starke Belastung für die vor-

handene Wohnbebauung und das gewachsene Ortsteilzentrum bildet der Durchgangsverkehr im Zuge der Dr.-C.-Otto-Straße. Der Einfluß des Bergbaus auf die Siedlungsentwicklung und -struktur war weniger bedeutsam als der der Fa. Dr. C. Otto, für deren Standortwahl ursprünglich das Vorkommen von Rohstoffen für die Herstellung feuerfester Steine an dieser Stelle ausschlaggebend war. Zur Unterbringung der Arbeitskräfte wurden Arbeiterwohnungen (Siedlung Dr. C. Otto) errichtet, die bis heute das Siedlungsbild durch Abhebung von der übrigen Bebauung prägen. Auf dem Hintergrund dieses heterogenen Siedlungsbildes hat sich eine unbefriedigende räumliche Struktur mit o. a. Verkehrsproblemen entwickelt, die es zu ordnen und zu verbessern gilt. Die siedlungsstrukturelle Problematik betrifft besonders den Teil Unterdahlhausen, der westlich des Bahndammes liegt (Eiberger Straße). Der Subschnitt Bahnhof/Theodor-Körner-Schule weist dagegen stärkere Verkehrsprobleme auf, die das Wohnen und die Entwicklung des Zentrums behindern und belasten.

Das Zentrum Unterdahlhausen ist als Nahversorgungszentrum mit ca. 1.600 qm Geschäftsfläche von der Größenordnung vergleichbar mit den Zentren Eppendorf und Rosenberg. Etwa 75 % der Geschäfte des Ortsteils Unterdahlhausen liegen im Bereich Bahnhof/Dr.-C.-Otto-Straße bis zum Bahndamm. Die relative Bebauungsdichte und Bedeutung als Wohnstandort von Unterdahlhausen wird durch den Anteil von fast 75 % Wohn- und Mischbaufläche an der Gesamtfläche dieses Stadtteils belegt. Dieser Anteil liegt erheblich über den vergleichbaren Flächenanteilen im Funktionsbereich Linden-Dahlhausen (ca. 33 %). Die wohn- und Mischbauflächen sind zu fast 70 % mit Gebäuden bebaut, die vor dem Jahre 1919 errichtet wurden. Der Vergleichswert für den Funktionsbereich Linden-Dahlhausen liegt um die Hälfte niedriger. Die im Bereich Unterdahlhausen vorhandenen 1015 Wohnungen in überwiegend 3-geschossigen Gebäuden machen 8,2 % der Wohnungen des Funktionsbereiches Linden-Dahlhausen aus. Die durchschnittliche Wohnfläche

je Wohnung 1,47 mit 66 % unter den Vergleichswerten für den Funktionsbereich Linden-Dahlhausen (1,83 qm) und für das Stadtgebiet (1,64 qm).

Mit ca. 2.400 Einwohnern leben etwa 8,3 % der Einwohner des Funktionsbereiches Linden-Dahlhausen in Unterdahlhausen. Dabei ist der Anteil junger Menschen (bis 20 Jahre) mit 30 % relativ hoch. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der Bewohner im erwerbsfähigen Alter (21 bis 30 Jahre) geringer als in den o. a. Vergleichsräumen.

Besonders auffällig ist in diesem Zusammenhang der um das fünffache höhere Ausländeranteil von Unterdahlhausen (ca. 31 %) gegenüber dem Funktionsbereich Linden-Dahlhausen, bzw. der um das fast sechsfache höhere Anteil gegenüber der Gesamtstadt.

Die erforderlichen Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen liegen in Bezug auf die vorhandene Bevölkerung in fußläufiger Entfernung zu den Wohnungen. Dies gilt auch für den Anschluß an das öffentliche Personen-Nahverkehrs-Netz (Bus, Straßenbahn, S-Bahn). Demgegenüber ist die Situation wegen der engen und kurvenreichen Straßenführung sowie unübersichtlichen Kreuzungsbereiche für den Individualverkehr als weniger günstig zu beurteilen.

3.2 Zielplanung

Nach dem räumlichen Ordnungskonzept der Stadt Bochum (Bochum-Planung) liegt das Flangebiet im Siedlungsschwerpunkt Linden-Dahlhausen, einem innerstädtischen Entwicklungsbereich der Stufe C (3. Größenordnung), der die für die Versorgung der Bevölkerung notwendigen Einrichtungen dieser Größenordnung zukünftig aufweisen muß, wobei diese Einrichtungen nicht nur im Hauptversorgungszentrum, sondern im notwendigen Umfang auch in wohnungsnaher Zuordnung, vorhanden sein müssen. Um diese Einrichtungen auszulasten, sind ausreichende Bevölkerungszahlen diesen zuzuordnen. Ein zusätzliches Angebot an Wohnungen, Geschäften und

Büroflächen trägt zur besseren Auslastung der vorhandenen und zusätzlichen Einrichtungen bei und ist geeignet, das gewachsene Ortsteilzentrum zu stärken und zu stützen. Insgesamt können mit dem Bebauungsplan die Voraussetzungen für zusätzlich 15 - 20 Wohnungen geschaffen werden. Ca. 60 - 70 Wohnungen können in den anschließenden Bereichen neu errichtet werden. Der Bebauungsplan trägt zur Umsetzung der stadtentwicklungsplanerischen Zielsetzungen, der Stärkung der zentralen Versorgungseinrichtungen und zur Aufwertung des Stadtteils Unterdahlhausen bei. Die städtebauliche Konzeption erfordert die Anbindung des z. Zt. gestalterisch und funktionell abgeordneten Bereiches Eiberger Straße mit der Wohnbebauung an den Ortskern um den Bahnhofplatz und die Dr.-C.-Otto-Straße. Zur Aufwertung des Ortskerns Unterdahlhausen und zur Stärkung bzw. Herstellung des o. a. Zusammenhanges, sind die unter 1.2 genannten Maßnahmen zweckmäßig.

4. Flächennutzungsplanung

Der Flächennutzungsplan der Stadt Bochum ist seit dem 31.01.80 wirksam. Zur planungsmäßigen Sicherung der Grundstücksnutzungen im Stadtteilzentrum Unterdahlhausen ist das Bebauungsplangebiet im Flächennutzungsplan als "Gemischte Baufläche" dargestellt. Um die im Flächennutzungsplan dargestellte Nutzung zu konkretisieren bzw. planungsrechtlich festzusetzen, ist die Aufstellung des Bebauungsplanes erforderlich. Die Dr.-C.-Otto-Straße ist als örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Die für die Bevölkerung im Bebauungsplangebiet notwendigen Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Kirchen und Schwimmbad sind außerhalb des Plangebietes vorhanden bzw. im Flächennutzungsplan dargestellt.

5. Bebauungsplanung

Bebauungsplan

Der Planbereich liegt im Osten des Bahnhofsvorplatzes, der im Eigentum der Bundesbahn steht. Im Norden schließt er an die bebauten Grundstücke der Kassenberger Straße, im Osten an das Gelände des Städtischen Kindergartens und im Süden an die Lewackerstraße an.

Der Planbereich beschränkt sich auf die verlegte und die heutige Dr.-C.-Otto-Straße sowie den dazwischenliegenden Bereich, da nur für die Straßenherstellung und die hierdurch direkt betroffenen Bereiche die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich ist.

5.1 Planverfahren

Aufstellungsbeschuß	15.06.79
Erörterung der Planung gem. § 2 a Abs. 2 BBauG mit den Bürgern	01.11.-31.11.82
die Bürgerversammlung erfolgte am	15.11.82
die Anhörung der Träger öffentlicher Belange endete am	01.09.83

Der Aufstellungsbeschuß sowie die Bürgeranhörung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bezogen sich auf einen größeren Planbereich. Dieser Planbereich erstreckte sich auf ein Gebiet zwischen der Bundesbahnlinie Essen/Hattingen, Eiberger Straße, Silberbank, Im Stapel, Keilstraße, Am Sattelgut, Dr.-C.-Otto-Straße und Ruhrmühle.

Die Beibehaltung dieses größeren Planbereiches ist nicht erforderlich, da für die Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung die Aufstellung eines Bebauungsplanes nicht gefordert wird. Das Plangebiet wurde daher auf den Teilbereich, für den neues Planungsrecht geschaffen werden soll, begrenzt. Hierzu sind Bedenken gegen die Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße vorgetragen worden. Zur Erörterung des Neuordnungskonzeptes fand am 29.03.84 eine Bürgerversammlung der Bezirksvertretung Südwest statt.

Die Neuordnungsüberlegungen würden von den anwesenden Bürgern durchweg positiv aufgenommen. Wiederholt wurde Genugtuung darüber geäußert, daß die Stadt Bochum sich nunmehr verstärkt um einen bisher vernachlässigten Vorort kümmern will. Verschiedentlich wurde jedoch auch die Forderung laut, zunächst die Maßnahmen der Erneuerung des Entwässerungsnetzes abzuschließen.

Die beabsichtigte Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße stieß unabhängig von den vorgestellten Varianten - vielfach auf Kritik. Die Argumente waren in etwa identisch mit den Äußerungen die bereits bei der Bürgeranhörung gem. § 2 a BBauG zum Bebauungsplanentwurf 543 im November 1982 vorgebracht wurden. Im einzelnen sind dabei zu nennen:

- Schaffung einer zusätzlichen Verkehrsfläche,
- Bau einer Umgehungsstraße zwischen Kindergarten und der Bebauung der Dr.-C.-Otto-Straße,
- Steigerung der Fahrgeschwindigkeit durch Verflüssigung des Verkehrsablaufes,
- Belästigung bzw. Gefährdung des städt. Kindergartens,
- Befürchtung von Umsatzverlusten der Geschäfte im Zentrum von Dahlhausen.

Andere Bürger stimmten dagegen mit der Auffassung der Verwaltung überein, daß mit der Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße eine Chance eröffnet würde, mit der der Zentrumsbereich von Dahlhausen (städtebaulich) zu einer attraktiven Zone mit auch überörtlicher Magnetwirkung aufgewertet werden könnte.

Die Vorstellungen sind durch Unterschriftenliste und Bürgeranträge unterstützt worden. Die Bezirksvertretung VI hat am 27.11.84 das Neuordnungskonzept beschlossen und sich für eine Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße ausgesprochen. Der Rat der Stadt Bochum hat am 07.11.85 die Auslegung des Planentwurfes gem. § 2 a Abs. 6 BBauG beschlossen. Die öffentliche Auslegung hat in der Zeit vom 22.11. bis 23.12.85 stattgefunden.

5.2 Grundsätzlich Einwendungen während der Auslegung nach § 2 a Abs. 6 BImSchG

Während der Auslegung sind folgende Bedenken und Anregungen vorgetragen worden:

- Befürchtung von zusätzlichen Immissionsbelastungen der Kassenberger Straße in Höhe Haus Nr. 9
- Gegen eine Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße, da diese Maßnahme zu Geschäftseinbußen führen werde
- Ortsdurchführung der Busse und Bahnen in der Fußgängerzone
- Sicherung der Durchführung des Rad- und Wanderweges
- Abgasbelastung des Kindergartens im Bereich der verlegten Dr.-C.-Otto-Straße
Verzicht auf Eckbebauung Dr.-C.-Otto-Straße/Kassenberger Straße und stattdessen Schaffung von zusätzlichem Parkraum
- Verlust von Grün in den Hinterhöfen
- Spaltung des Stadtteils
- Befahren der Fußgängerzone
- Sicherung von Leitungen

5.3 Art und Maß der baulichen Nutzung

Das Bebauungsplangebiet gehört zum engeren Standortbereich Linden-Dahlhausen. Hier lokalisiert sich ein Großteil der Läden von Unterdahlhausen. Daher wurde es als Mischgebiet festgesetzt. Zur Stärkung des zentralen Geschäftslebens und zur Betonung sowie zur attraktiven Gestaltung der Fußgänger-/Einkaufszone sollen die Erdgeschosse nur als Ladenlokale genutzt werden. Während die Zufahrten zum Hintergelände offengehalten werden müssen, ist ein Überbauen in den Obergeschossen entsprechend der ausgewiesenen, geschlossenen Bauweise möglich.

Die Festsetzung der Geschossigkeit mit III Geschossen im südwestlichen Planbereich und II Geschossen im östlichen Planbereich orientiert sich an der bestehenden Bebauung. Aufgrund der eventuellen Erweiterungsabsichten der Sparkasse Bochum sind die Baugrenzen für den I-geschossigen Bereich des Grundstückes Dr.-C.-Otto-Straße 130 aufgeweitet worden.

Die vorgesehene Eckbebauung im südwestlichen Planbereich mit Geschosshöhen von ca. 2,05 m ist, um die Trauf- und Firsthöhe des Gebäudes Dr.-C.-Otto-Straße 122 (Geschosshöhen von 3,50 m) zu erreichen, mit IV Geschossen festgesetzt.

Die Grundflächenzahl sowie die Geschosflächenzahlen ergeben sich aus der vorhandenen Bebauung. Die zulässigen Höchstwerte des § 17 Abs. 1 BauNVO werden teilweise bei der vorhandenen Bebauung überschritten. Dies gilt auch für die vorgesehene Eckbebauung Dr.-C.-Otto-Straße/verlegte Dr.-C.-Otto-Straße. Die zentrale Lage rechtfertigt die auftretenden Überschreitungen. Durch die verkehrsberuhigten Bereiche wird das Freiflächendefizit auf den einzelnen Baugrundstücken im übrigen auch kompensiert. Die Neubebauung dient dazu, den Beginn der Fußgängerzone städtebaulich zu markieren, den neuen Straßenverlauf der Dr.-C.-Otto-Straße auch in dem Bebauungsverlauf zu betonen und gleichzeitig eine Abschirmung für den Blockinnenbereich zu schaffen.

Die Gestaltung des Blockinnenbereiches soll dazu beitragen, daß die vorhandene enge Hinterhofsituation beseitigt wird mehr Grün angelegt und somit der Wohnwert gesteigert werden kann. Auch soll hier durch die Erweiterung der Grundstücke das vorhandene Stellplatzdefizit beseitigt werden.

Der Hofbereich wird entlang der neuen Straßentrasse durch Lärmschutzmaßnahmen eingegrenzt.

5.4 Verkehrsflächen

Der Hauptverkehr - Tagesbelastung rd. 3.000 Kfz - läuft z. Zt. über die Dr.-C.-Otto-Straße von Linden kommend und verteilt sich an der Einmündung der Kassenberger Straße etwa zur Hälfte auf die Dr.-C.-Otto-Straße nach

Essen sowie auf die Kassenberger Straße nach Oberdahlhausen.

Der Engpass im Bereich der Bundesbahnbrücke Dr.-C.-Otto-Straße, ist durch den Abbruch der Brücke beseitigt worden. Eine weitere Engstelle besteht jedoch nach wie vor im Bereich der Gebäude Dr.-C.-Otto-Straße Nr. 126 und Nr. 133. Hier befinden sich auf einer Breite von weniger als 11 m Gehwege, Fahrbahn einschließlich Straßenbahndaltestelle.

Beabsichtigt ist, den Durchgangsverkehr aus der Dr.-C.-Otto-Straße herauszunehmen, die Dr.-C.-Otto-Straße einschließlich Bahnhofsvorplatz als Fußgängerzone auszubauen um urbanes Leben im Zentrumsbereich zu entwickeln und einen attraktiven Ortsmittelpunkt zu schaffen. Durch Straßenausbaumaßnahmen soll der Durchgangsverkehr auf die neue Trasse verlagert werden; die Andienung der Geschäfte und die Zufahrt der Bewohner zu den Wohngebäuden bleiben im Bereich der heutigen Dr.-C.-Otto-Straße weiterhin möglich.

Die Umgehungsstraße - verlegte Dr.-C.-Otto-Straße - soll zwischen dem Kindergarten an der Straße "Am Sattelgut" und der Bebauung an der Dr.-C.-Otto-Straße erstellt werden. Die bestehenden Anbindungen und Verkehrsbeziehungen im Bereich Unterdahlhausen werden bei der neuen Führung insgesamt verkehrsgerechter wiederhergestellt.

Für den ruhenden Verkehr sind Parkplätze in ausreichender Zahl im Bereich des Parkplatzes Lewackerstraße/Ruhrmühle vorhanden bzw. im Bereich Dr.-C.-Otto-Straße westl. des Bahnhofes geplant (zusammen mit P + R Parkplätzen insgesamt ca. 120 Parkplätze).

In diesem Zusammenhang wird auch das vorhandene Fuß- und Radwegnetz in Höhe Einmündung Kassenberger Straße an das Ortsnetz angebunden.

Durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen können die durch die Verlegung auftretenden Immissionsprobleme auf ein Minimum reduziert werden. Ferner treten durch die Verlegung hinsichtlich der Immissionen nicht zur Verschlechterungen, sondern auch Verbesserungen insbesondere im Bereich der heutigen Dr.-C.-Otto-Straße hauptsächlich in der Nachtzeit ein.

5.5 Immissionsschutz

Durch die Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße nach Nord-Osten verlagert sich auch teilweise der Verkehrslärm. Eine lärmtechnische Untersuchung ist durchgeführt worden.¹⁾ Das Zentrum Unter Dahlhausens mit dem Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn, Straßenbahn und Omnibussen soll mit Bussen über die verlegte Dr.-C.-Otto-Straße angefahren werden. Zur besseren Wendemöglichkeit der Busse, insbesondere der Gelenkbusse ist vorgesehen, die Linien über den P + R Parkplatz (westl. vom Bahnhofsgebäude) anfahren zu lassen, und über den Bereich Bahnhofsvorplatz wieder auf die Dr.-C.-Otto-Straße zurückzuführen. Der Bushaltepunkt wird in unmittelbare Nähe des Bahnhofgebäudes angeordnet. Der Straßenbahnhaltepunkt verbleibt im Bereich des jetzigen Standortes. Ein Belassen des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich der Fußgängerzone ist alternativ rechtlich zulässig, erscheint aber als ungünstigere Lösung. Durch diese o. g. Maßnahme werden die verbleibenden Lärmimmissionswerte im Verlauf der Dr.-C.-Otto-Straße gemindert.

Im Bereich der alten Dr.-C.-Otto-Straße (Fußgängerzone) verbleiben nur noch Anlieger- (Bewohner und Lieferanten der Geschäfte) und öffentlicher Personennahverkehr (Straßenbahn). Dadurch vermindert sich der mittlere Lärmpegel am Tag um 3,9 dB (A) von 70,1 dB (A) auf 66,2 dB (A) und bei Nacht um 0,7 dB (A) von 64,9 dB (A) auf 64,2 dB (A). Diese Aussage gilt grundsätzlich für alle Geschosse.

1) Waning Consult, Brückstr. 51 - 55, 4630 Bochum 1
Dr.-C.-Otto-Straße; Bebauungsplan Nr. 549

Um die an der Nordostseite (Rückseite) der Häuser Dr.-C.-Otto-Straße 126, 128, 130 und 132 z. B. anfallenden Lärmwerte in den einzelnen Geschossen 54,1 dB (A) / 51,4 dB (A) im EG / 58,5 / 51,2 dB (A) im 3. OG/ nach der Verlegung beibehalten zu können, sind an der südwestlichen Seite der neu festgesetzten Verkehrsfläche Garagenanlagen mit Walm- und Satteldächern deren Traufhöhe 2,30 m und Firsthöhe mind. 4,30 m betragen müssen und im Bereich der Häuser Dr.-C.-Otto-Straße 124 - 126 zur neu festgesetzten Verkehrsfläche ein an den Trauf- und Firsthöhe der Garagen ausgerichtetes I-geschossiges Gebäude vorgesehen. Diese Lärmschutzmaßnahme schützt die v. g. Bebauung aktiv bis einschließlich 2. Obergeschoß (Ausnahme Haus Nr. 132). Die prognostizierten Lärmrechenwerte liegen im Erdgeschoß zwischen 53,4 und 54,0 dB (A) bei Tag und 49,6 dB (A) bzw. 49,7 dB (A) bei Nacht.

<u>Tageswert</u>	<u>Nachtwert</u>
Im 1. OG zwischen 54,3 u. 56,6 dB (A) bzw.	49,7 und 50,5 dB (A)
Im 2. OG zwischen 56,1 u. 62,1 dB (A) bzw.	50,2 und 53,4 dB (A)
Im 3. OG zwischen 60,1 u. 62,0 dB (A) bzw.	52,1 und 53,3 dB (A).

Bei den Gebäuden Haus-Nr. 130 und 132 sind teilweise passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Auch die Neubebauung verlegter Dr.-C.-Otto-Straße/Fußgängerzone Dr.-C.-Otto-Straße kann nicht durch aktive Maßnahmen geschützt werden. Hier werden passive Maßnahmen vorgeschrieben. Sowohl für Wohnräume wie auch Schlafräume sollen Fenster der Schallschutzklasse 2 $R_w = 30 - 34$ dB (A) nach VDI 2719 eingebaut werden (in sämtlichen Geschossen). Zudem dürfen an der Nordseite der Neubebauung ab 1. OG keine Fenster für Aufenthaltsräume errichtet werden.

Um die für den nordöstlich der neu festgesetzten Verkehrsfläche gelegenen Kindergarten z. Zt. anfallende Lärmbelastung bei Tag von 55,7 dB (A) (Meßwert) nach der Verlegung beibehalten zu können, ist an der nordöstlichen Seite der neuen Verkehrsfläche eine von der Straßenverkehrsfläche gemessene 2,0 m hohe Lärmschutzwand zu errichten. Diese Wand ist über Eck in den Bereich der Straße "Am Sattelgut" zu führen. Als Lärmschutzwand soll die aus Bruchsteinen bestehende, von der neuen Straßenverkehrsfläche aus gemessene 1,50 m hohe, Schutzwand erhalten bleiben und mit Bruchsteinen der abzubrechenden, gegenüberliegenden Schutzwand auf 2,0 m erhöht bzw. über Eck in den Bereich Sattelgut ergänzt werden. Die prognostizierten Lärmrechenwerte betragen durch diese Maßnahme für den Kindergarten 55,3 dB (A) bei Tag. Der an den Planbereich angrenzende Bereich Kassenberger Straße (Lärmrechenwerte von z. Zt. 64,8 dB (A) bei Tag, 54,2 dB (A) bei Nacht, prognostizierte Werte von 66,4 dB (A) bei Tag, 55,7 dB (A) bei Nacht), wird durch die Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße nicht wesentlich stärker als bisher belastet. Eine ähnliche Situation hinsichtlich der Vorbelastung liegt bei dem Gebäude Dr.-C.-Otto-Straße 124 vor, hier scheiden ferner aktive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der zu geringen Abstände von dem Gebäude aus. Die passiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Bebauungsplan im einzelnen festgesetzt. Im Bereich der Kassenberger Straße in Höhe Haus Nr. 9 liegen die gemessenen Lärmwerte, wie aus dem Lärm-Immissionsgutachten des Büros Waning Consult zu entnehmen ist, am Tag bei 66,0 dB (A) und bei Nacht bei 54,8 dB (A). Nach Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße wird die Erhöhung des Lärmwertes unter 1 dB (A) liegen.

Abgasbelastung des Kindergartens

Basierend auf einer vom TÜV-Essen durchgeführten Schadstoffuntersuchung zum Kinderspielplatz Stühmeyerstraße ist davon auszugehen, daß bezogen auf den Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 549 die Abgaswerte vor dem Kindergarten aufgrund der Nähe der jetzigen alten Dr.-C.-Otto-Straße sich deutlich innerhalb der Grenzwerte halten. Der TÜV-Essen ist beauftragt, Abgasuntersuchungen vor dem Kinder-

garten durchzuführen.

5.6 Denkmalschutz

Unter Denkmalschutz steht vorläufig:

Dr.-C.-Otto-Straße 124

Soll gestellt werden:

Dr.-C.-Otto-Straße 132

6. Flächenbilanz

Mischgebiet 3.940 qm

Verkehrsflächen

- vorhandenen 5.960 qm

- zusätzlich 1.238 qm 7.198 qm

11.138 qm

Die Verkehrsflächen teilen sich auf in 2.160 qm Fußgängerbereich und 5.038 qm Straßenverkehrsfläche.

7. Realisierung

Für die Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße sowie die angrenzenden Grundstücke ist ein freihändiger Grunderwerb anzustreben. Ansonsten sind bodenordnende Maßnahmen erforderlich (§ 45 BBauG). Der im Plangebiet liegende Getränkehandel ist zu verlagern. Das Hintergelände wird neu geordnet und vorhandene Gebäude außerhalb der Baugrenze sind abzurechen.

8. Kosten

Die Gesamtkosten für die Durchführung des Bebauungsplanes sind mit 2.250.000 DM ermittelt worden. Die Maßnahme soll im Rahmen der Wohnumfeldverbesserung Unterdahlhausen mit Landeszuschüssen finanziert werden.

Nach ergänzender Berichterstattung durch Herrn Ahuis beschließt der Rat gemäß Verwaltungsvorlage Nr. X/832 mit folgenden Maßgaben:

1. Die Inhaltsangabe der Begründung des Bebauungsplanes (s. Seite 8 des Beschlusses) ist um den Punkt "5.2 Grundsätzliche Einwendungen während der Auslegung nach § 2 a Abs. 6 BBauG" zu erweitern. Die bisherigen Punkte 5.2 bis 5.5 werden 5.3 bis 5.6.
2. Die Punkte "1.5 Abgasbelastung" auf Beschlußseite 4 und "5.5 Abgasbelastung des Kindergartens" auf Beschlußseite 23 (letzter Absatz) erhalten folgende Neufassung:

"Basierend auf einer vom TÜV Essen durchgeführten Schadstoffuntersuchung beträgt die Belastung im Bereich (Mittelwerte aus 15 Messungen)

- an der Dr.-C.-Otto-Str.:

0,085 mg/cbm NO = 17 % des 24-h-MIK-Mittelwertes

0,068 mg/cbm NO₂ = 68 % des 24-h-MIK-Mittelwertes

- vor dem Kindergarten:

0,024 mg/cbm NO = 5 % des 24-h-MIK-Mittelwertes

0,042 mg/cbm NO₂ = 42 % des 24-h-MIK-Mittelwertes

Die Schadstoffe NO₂ im Bereich der heutigen Dr.-C.-Otto-Straße betragen somit 68 % des Grenzwertes und NO = 17 % des Grenzwertes.

Heute beträgt die Belastung vor dem Kindergarten NO₂ = 42 % des Grenzwertes und NO = 5 % des Grenzwertes. Die Belastung wird nach Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße vor dem Kindergarten der Belastung an der heutigen Dr.-C.-Otto-Straße entsprechen. Die MIK-Werte vor dem Kindergarten werden eingehalten.

Das TÜV-Gutachten wurde zur Stellungnahme dem Gesundheitsamt vorgelegt. Das Gesundheitsamt sieht die Verlegung der Dr.-C.-Otto-Straße als unbedenklich an.

Die in dem Gutachten vergleichsweise herangezogenen MIK-Werte bestimmen die Konzentration luftverunreinigender Stoffe in der freien Atmosphäre, die nach den derzeitigen Erfahrungen im allgemeinen für Mensch, Tier und Pflanze bei Einwirkung von bestimmter Dauer und Häufigkeit als unbedenklich gelten können. Sie sind von der VDI-Kommission "Reinhaltung der Luft" konzipiert und dienen dem Schutz der Bevölkerung. Sie orientieren sich besonders an der zumutbaren Belastung von Kindern, Kranken und Alten unter dem Aspekt der langfristigen Einwirkung.

Unter Zugrundelegung obiger Definition können die gemessenen Werte - selbst bei Berücksichtigung der Höchstkonzentrationen - toleriert werden. Sie bleiben jeweils deutlich unter den MIK-Werten (= maximale Immissions-Konzentration)."