

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 3.12/12 - Bahnhof Nord -

1.0 Lage des Plangebiets/Räumlicher Geltungsbereich

2.0 Anlaß, Ziel und Zweck der Planung

2.1 Städtebauliche Situation

2.2 Ziele und Zwecke der Planung

3.0 Darstellungen im Flächennutzungsplan

4.0 Denkmalschutz

5.0 Planinhalt

5.1 Bauflächen/Nutzung

Gewerbliche Bauflächen

Mischbauflächen

5.2 Verkehrsflächen

Straßenverkehrsflächen

Flächen für Bahnanlage

5.3 Grünflächen

5.4 Sonstige Festsetzungen

Gestaltungsfestsetzungen

Hinweise zur Bauphase

Hinweise zu vorhandenen Leitungstrassen

Hinweise zur Querung der Bahnanlage

6.0 Entwässerung

7.0 Umweltbelange

7.1 Natur und Landschaft

Bewertung des Bestandes

Eingriffsbewertung/Festsetzungen

7.2 Bodenhygiene/Altlasten

7.3 Lärmschutz

Gewerbelärm

Straßenverkehrs- und Schienenlärm

7.4 Klima/Luft

8.0 Bodenordnende Maßnahmen

9.0 Planungsstatistik

10.0 Anlagen zur Begründung

STADT BOTTROP
 - Stadtplanungsamt -
 Abteilung Verbindliche Bauleitplanung

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 3.12/12 "Bahnhof Nord"

1.0 Lage des Plangebietes/Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Stadtwald, auch "kalter Eigen" genannt, nordöstlich der L 631 (Kirchhellener Straße), zwischen dem Vorthbach, der alten und neuen Werkstraße und der Brünerstraße.

Im ursprünglichen Bebauungsplanentwurf reichte der Geltungsbereich bis zu der Straße "In den Weywiesen". Im Laufe des Verfahrens wurde für den nordöstlichen Teilbereich des Plangebietes (ehemalige Fläche der Firma Koch und Müller) eine erhebliche Belastung des Bodens bekannt und damit verbunden ein hoher Sanierungsaufwand absehbar. Die Neuordnung in diesem Bereich kann erst nach einer Sanierung erfolgen, was zu einer erheblichen zeitlichen Verzögerung für die Bauleitplanung geführt hätte. Daher wurde der Planbereich um die entsprechende Fläche reduziert.

2.0 Anlaß, Ziel und Zweck der Planung

2.1 Städtebauliche Situation

Der Bebauungsplan Nr. 3.12/12 "Bahnhof Nord" ist einer von fünf zusammenhängenden Bebauungsplänen, mittels derer die städtebauliche Entwicklung im Stadtteil Stadtwald neu geordnet wird. Drei dieser fünf Verfahren - 3.12/9 "Ehemaliger Bauhof", 3.12/10 "Am Vorthbach" und 3.12/11 "Werkstraße" - sind bereits rechtsverbindlich abgeschlossen.

Der gesamte Neuordnungsbereich besteht im wesentlichen aus gewerblichen Bauflächen, die teilweise brach liegen. Das Gelände ist mit erheblichen städtebaulichen Mängeln behaftet: Die Bebauung ist ungeordnet und befindet sich überwiegend in einem schlechten Bauzustand. Zudem ist die Erschließung teilweise unzureichend oder gar nicht gesichert. Dadurch wirkt das Gebiet unübersichtlich und wenig attraktiv.

Im Westen des Bebauungsplanbereiches verläuft, parallel zum Vorthbach, ein im Mittel 30 Meter breiter Grünstreifen, in dem ein heute noch benutztes Bahngleis liegt. Richtung Norden führt die Strecke bis zur Pilkington Flachglas AG auf Gladbecker Stadtgebiet. An dieser Bahnstrecke liegt das denkmalgeschützte "Empfangsgebäude Bahnhof Nord", das nicht mehr in Betrieb ist. Südlich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes liegt die Festwiese des Stadtteils Stadtwald.

2.2 Ziele und Zwecke der Planung

Den oben beschriebenen städtebaulichen Mängeln soll entgegengewirkt und auf der Basis des Bebauungsplanes eine geordnete städtebauliche Entwicklung eingeleitet werden. Zu diesem Zweck wird insbesondere die Erschließung neu geregelt und werden Nutzungskonflikte durch entsprechende Regelungen ausgeschlossen. Auf den Erhalt natürlicher Gegebenheiten wird Wert gelegt (vgl. Punkt 7.0 Umweltbelange).

Durch das Angebot attraktiver Bauflächen soll die Situation auf dem örtlichen Arbeitsmarkt verbessert werden, insbesondere zur Sicherung bestehender, aber auch zur Schaffung neuer qualifizierter Arbeitsplätze.

3.0 Darstellungen im Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt für den Planbereich "Bahnhof Nord" gewerbliche Baufläche, Wohnbaufläche sowie Grünfläche und Fläche für Bahnanlagen dar. Die Neuordnung des Gewerbegebietes wird von einer Flächennutzungsplanänderung begleitet, die u.a. den Bereich an der Brünnerstraße inklusive ehemaliges Bahnhofsgebäude von gewerblicher Baufläche in Mischbaufläche ändert.

Die vorgesehenen Regelungen des Bebauungsplanes werden aus dem Flächennutzungsplan bzw. seiner parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführten Änderung entwickelt.

4.0 Denkmalschutz

Das ehemalige Empfangsgebäude Bahnhof Nord ist in die Denkmalliste der Stadt Bottrop eingetragen. Der Bahnhof ist für die Siedlungsgeschichte des Stadtteils, sowie für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse bedeutend, da er die Keimzelle des Ortsteils Eigen bildet und die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Bottrop dokumentiert. Zudem ist er Zeugnis der Bahnhofsarchitektur der Jahrhundertwende. Für seine Erhaltung liegen wissenschaftliche und städtebauliche Gründe vor.

5.0 Planinhalt

5.1 Bauflächen/Nutzung

Gewerbliche Bauflächen

Die Wiedernutzung von Brachen und die Neuordnung bestehender Gewerbegebiete ist die flächensparendste Möglichkeit, Arbeitsplätze planerisch zu sichern. Daher werden entsprechend der heutigen bzw. ehemaligen Nutzung überwiegend gewerbliche Flächen festgesetzt.

Die GE-Gebiete werden gem. § 1 Abs. 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) gegliedert (GE 1 und GE 2) und die gewerbliche Nutzung wird entsprechend den Vorgaben des Abstandserlasses NRW vom 24.11.1994 eingeschränkt, um der Schutzwürdigkeit der Wohnbebauung entlang der Brünnerstraße in und außerhalb des Bebauungsplangebietes Rechnung zu tragen.

Gleichzeitig ist die gewerbliche Bebauung zur Wohnnutzung hin schalltechnisch so zu optimieren, daß ein hoher Lärmschutzgrad erreicht wird. Zu diesem Zweck wird eine Baulinie entlang der Grenze zwischen GE 1 und der außerhalb des Plangebietes liegenden Wohnnutzung festgesetzt, entlang derer eine geschlossene Außenwand ohne Öffnungen errichtet werden muß, die die Funktion einer Lärmschutzwand übernimmt.

Durch diese Festsetzungen werden die heute vorhandenen Betriebe weder in ihrem Bestand noch in ihrer Entwicklung eingeschränkt, da sie den geforderten Abstandsklassen entsprechen bzw. wegen besonderer baulicher Maßnahmen in die entsprechende Abstandsklasse einzustufen sind (vgl. Punkt 7.0 Umweltbelange).

Wegen der dezentralen Lage der Gewerbebereiche im Stadtgebiet ist es aus städtebaulichen Gründen erforderlich, Einzelhandelsnutzungen auszuschließen bzw. einzuschränken, um die Versorgung in umliegenden Stadtteilzentren nicht zu gefährden. Auf den Handel in Verbindung mit einem produzierenden Betrieb - z.B. Autoteileverkauf einer Autowerkstatt, Produktverkauf eines Handwerksbetriebes - trifft dies nicht zu.

Mischbauflächen

Die im Planbereich an der Brünerstraße gelegenen Grundstücksflächen werden in einer Tiefe von 45 Metern als Mischgebiet ausgewiesen. Um eine geordnete Entwicklung entlang der Brünerstraße zu erzielen und Nutzungskonflikte mit dem angrenzenden Gewerbegebiet auszuschließen, wird festgesetzt, daß eine Wohnnutzung nur im vorderen, zur Straße orientierten Grundstücksbereich zulässig ist, während die gewerbliche Nutzung sich im hinteren Grundstücksteil entwickeln soll.

Das Denkmal "Empfangsgebäude Bahnhof Nord" liegt ebenfalls entsprechend seiner bisherigen Nutzung in einem ausgewiesenen Mischgebiet. Die Festsetzung als Baudenkmal wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Die nicht denkmalgeschützte Zubehöranlage wird ebenfalls durch Baugrenzen erfaßt und durch die Festsetzung von Dachform und Höhe in ihrem Bestand nachgezeichnet. So wird sichergestellt, daß bei einem Abbruch und Neubau des Anbaus das gewohnte Bild wiederhergestellt wird und das Denkmal nicht beeinträchtigt wird.

Neben diesen planungsrechtlichen Regelungen garantiert auch die notwendige denkmalrechtliche Erlaubnis gem. § 9 Denkmalschutzgesetz NW die Berücksichtigung des Denkmalwertes.

5.2 Verkehrsflächen

Straßenverkehrsflächen

Zentraler Bestandteil der städtebaulichen Neuordnung ist die neue - z.Zt. im Bau befindliche - Verbindungsstraße zwischen der Werkstraße und der L 631 (Kirchhellener Straße) durch den Bebauungsplan Nr. 3.12/11. Der gesamte gewerbliche Verkehr wird zukünftig über diese Straße abgewickelt.

Die "neue" Werkstraße bildet zusammen mit einem Teilstück der "alten" Werkstraße die äußere Erschließung des Gewerbegebietes im B-Plan "Bahnhof Nord". Die "alte" Werkstraße endet im Bereich des städtischen Bauhofs. Zur Schaffung einer Wendemöglichkeit wird im Bebauungsplan

eine entsprechende öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die innere Erschließung, ausgehend von der "neuen" Werkstraße, erfolgt über eine Stichstraße die ebenfalls in einer Wendeanlage endet und zusätzlich einen öffentlichen Parkplatz nördlich des Bahnhofsgebäudes erschließt. Um den Verkehr aus der Brünerstraße herauszuhalten, soll - je nach Nutzung des ehemaligen Bahnhofs - dieser Stellplatz ggf. dem Bahnhofsgebäude zugeordnet werden und insbesondere auch den Besucherinnen und Besuchern der Festwiese zur Verfügung stehen.

Die Mischbauflächen werden ansonsten über die Brünerstraße erschlossen.

Der Platz vor dem Bahnhofsgebäude wird als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen und soll zu gegebener Zeit eine das Denkmal würdigende Gestaltung erhalten. Zugleich wird hier eine Wendemöglichkeit für die Sackgasse Brünerstraße geschaffen und Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge und Müllabfuhr zur Werkstraße ermöglicht.

Im Süden liegt die Festwiese des "Kalten Eigens". Für die Baugrundstücke südöstlich der Festwiese gibt es derzeit grundbuchlich gesicherte Erschließungsrechte von der Brünerstraße her, die wegen des Ausbaus der Kirchhellener Straße eingetragen worden sind. Diesen Rechten wird durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan Rechnung getragen.

Flächen für Bahnanlage

Das noch in Betrieb befindliche Bahngleis und die dazugehörigen Begleitflächen sind im Bebauungsplan nachrichtlich eingetragen.

5.3 Grünflächen

Die südlich des Bahnhofsgebäudes gelegene Festwiese des dortigen Stadtteils wird im Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Auch die in ihr enthaltene Baumreihe findet durch entsprechende Festsetzung (Erhalt) Berücksichtigung.

Ebenfalls als öffentliche Grünfläche wird ein kleiner trennender Bereich zwischen dem Bahnhofsvorplatz und der nördlichen Stichstraße ausgewiesen. Eine Verbindung wird hier lediglich als Fuß- und Radweg ermöglicht, um der Grundidee der Planung, den gesamten Gewerbeverkehr über die "neue" Werkstraße aufzufangen, nicht entgegenzuwirken.

Eine dritte öffentliche Grünfläche liegt im Einmündungsbereich "neue" Werkstraße/Stichstraße. Sie soll u.a. eine freie Sicht auf die in der Nähe gelegene Kreuzung des Bahngleises mit der neuen Werkstraße ermöglichen und dient somit der Sicherheit des Verkehrs. Außerdem kann durch eine ansprechende Gestaltung der kleinen Grünfläche der Eingangsbereich zum Gewerbegebiet hervorgehoben werden.

Zwischen der Bahnanlage und den Wasserwirtschaftsflächen des Vorthbaches verläuft von Südwesten nach Nordosten ein 15 bis 20 Meter breiter Grünzug, der sich im Eigentum der Bahn befindet. Teilweise wird er als Weideland, teilweise als Wiese landwirtschaftlich genutzt. Ziel der Planung ist der Erhalt dieser Fläche mit ihrer Nutzung, die insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Renaturierung des Vorthbaches Bedeutung gewinnt. Auch wenn die Fläche von der Emschergenossenschaft für die Renaturierung des Baches und für die begleitende Wegeführung

nicht benötigt wird, übernimmt sie für die Fauna wichtige Vernetzungsfunktionen im bestehenden und auszubauenden Grünsystem.

Dementsprechend wird besagte Fläche als private Grünfläche mit Bindungen für die Bepflanzung und deren Erhalt festgesetzt.

5.4 Sonstige Festsetzungen und Hinweise

Gestaltungsfestsetzungen

Für die Gestaltung der baulichen und sonstigen Anlagen innerhalb des Plangebietes werden gem. § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 86 Abs. 4 BauO NW örtliche Vorschriften als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen. Insbesondere um das Erscheinungsbild der Brünnerstraße und des denkmalgeschützten Bahnhofs zu schützen und zu pflegen, werden am Bestand orientierte Festsetzungen zu Dachformen, Dachneigungen u.ä. getroffen.

Neben der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse werden in den Mischgebieten zur Wahrung eines einheitlichen Orts- und Straßenbildes die Höhenlagen der Erdgeschoßfußböden, Traufen und Firste festgesetzt. Das Bahnhofsgebäude ist von diesen Festsetzungen ausgenommen, da hier der denkmalgeschützte Bestand maßgeblich ist und erhalten werden muß.

In den Gewerbegebieten wird eine einheitlich Gesamthöhe von maximal 13 Metern vorgesehen. Hierdurch soll für die weitere Entwicklung des Gewerbegebietes eine aufeinander abgestimmte Gestaltung des Gesamteindrucks ermöglicht werden. Um die betrieblichen Funktionen nicht zu behindern, können einzelne Bauteile aus betrieblichen oder tiefbautechnischen Gründen ausnahmsweise diese Höhe überschreiten.

Hinweise zur Bauphase

Vorhandene Luftbilder lassen Bombardierungseinflüsse erkennen. Eine systematische Absuche ist aus technischen Gründen (Reste ehemaliger Bebauung, Versorgungseinrichtungen u.a.) nicht möglich. Erforderliche Ramm-/Bohrarbeiten zur Baugrubenabsicherung sind dem Ordnungsamt gesondert anzuzeigen. Die Durchführung aller sonstigen bodeneingreifenden Maßnahmen sollte mit der gebotenen Vorsicht erfolgen. Sofern ein Verdacht auf Kampfmittel aufkommt, ist die Arbeit sofort einzustellen und der Staatliche Kampfmittelräumdienst zu verständigen.

Über eventuell vorhandene Bodendenkmäler in diesem Bereich ist nichts bekannt, ein Auffinden von kultur- oder erdgeschichtlichen Bodenfunden oder auch von Veränderungen oder Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit kann aber nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Daher wurde ein entsprechender Hinweis über das im Denkmalschutzgesetz vorgeschriebene Verhalten beim Entdecken eines solchen Fundes in den Bebauungsplan aufgenommen.

Hinweise zu vorhandenen Leitungstrassen

Durch das Plangebiet verlaufen die Gasfernleitung Nr. 13/4 und eine 110 kV-Bahnstrom-Hochleitung. Beide sind im Plan eingetragen, ebenso wie Hinweise über die erforderlichen Abstände und Maßnahmen im Bereich der Leitungen und der Schutzstreifen.

Hinweise zur Querung der Bahnanlage

Die niveaugleiche Querung des Bahngleises mit der "neuen" Werkstraße ist in Anbetracht der in unmittelbarer Nähe geplanten Straßenkreuzung entsprechend zu sichern, damit Gefährdungspotentiale und Sicherheitsmängel nicht auftreten. Dies kann z.B. geschehen durch Einrichtung von Halbschranken mit vorgeschalteten Lichtzeichen. Auf diese Weise kann der Verkehr zum Bahnübergang frühzeitig zurückgehalten werden, damit der den Bahnübergang passierende Verkehr den Bahnübergang ungehindert freifahren kann.

6.0 Entwässerung

In der Brünerstraße wurde in den 80er Jahren ein neuer Mischwasserkanal verlegt, der geeignet ist, das im Bereich der Brünerstraße zusätzlich anfallende Abwasser aufzunehmen. Außerdem wurde über die Trasse der "neuen" Werkstraße bis zur geplanten Wendeanlage in der heutigen Werkstraße ebenfalls ein Mischkanal verlegt. Da es dementsprechend keine Anschlußmöglichkeit für einen Regenwasserkanal gibt, ist ein Trennsystem für das Bebauungsplangebiet nicht mehr mit vertretbarem Aufwand realisierbar. Der noch zu bauende Kanal in der Stichstraße in Richtung ehemaliger Bahnhof wird dementsprechend auch als Mischwasserkanal verlegt werden.

Unabhängig davon besteht gem. § 51a Landeswassergesetz die Verpflichtung, anfallendes Niederschlagswasser so weit möglich auf den Grundstücken zu versickern. Aufgrund der gewerblichen Nutzung des Gebietes sollte davon abgesehen werden, das Oberflächenwasser von Straßen und befestigten Hofbereichen zur Versickerung zu bringen.

7.0 Umweltbelange

7.1 Natur und Landschaft

Bewertung des Bestandes

Die im über das Plangebiet hinausreichenden Untersuchungsgebiet vorgefundenen Landschaftstrukturen sind in der Karte "Realnutzung/Biotoptypen" dargestellt, die als Anlage beigefügt ist.

Die gewerblich genutzte Fläche weist einen überwiegend hohen Versiegelungsgrad auf. In den Randbereichen der vorhandenen Gebäude und Plätze kann sich punktuell Spontanvegetation (überwiegend ruderaler Krautfluren/HP 4) entwickeln, die aber durch die ungeordnete gewerbliche Nutzung ständigen Veränderungen bis hin zur Zerstörung unterworfen ist. Beständige Vegetation befindet sich im Westen des Gebietes mit der Baum- und Strauchhecke (BD 51) entlang des Vorthbachs und der Pferdeweide (EB 11).

Der neuangelegte Festplatz mit lückiger Rasenbedeckung wird östlich durch eine Baumreihe mit starkem Baumholz gesäumt. Der Unterwuchs besteht aus ruderalen Kraut- und Grasfluren und Holunder-Aufwuchs.

Umgeben ist das Plangebiet im Norden und im Süden von weiterer Bebauung: Im Norden ein weiteres Gewerbegebiet, im Süden eine dichte Siedlung mit gehölzreichen Gärten (HJ 6). Im Westen übernimmt der Grünzug am Vorthbach mit den Bahngleisen Vernetzungsfunktion zu den Freiflächen im Eigen.

Die Baum- und Strauchhecke (BD 52) sowie die Baumreihen (BF 32, BF 33) sind als wertvolle Strukturen einzustufen. Mittlere Wertigkeit und Biotopfunktion weisen die Gras- und Krautfluren (HP 4, HH 7), das gewerbliche Ödland mit ruderalen Krautfluren (HW 51) und die Baum- und Strauchhecke geringen Baumholzes (BD 51) auf.

Der mittlere Bereich des Gebietes, gekennzeichnet durch großflächige Versiegelung (HT 1, Gebäude) bildet eine Barriere zwischen der Vegetation am Vorthbach und den östlich und südöstlich gelegenen Freiflächen (gehölzreiche Gärten, Laubwäldchen).

Eingriffsbewertung/Festsetzungen

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes bestätigen die heutige Nutzung bzw. die gem § 34 BauGB bestehenden Baurechte. Darüber hinaus gehende Bebauung wird nicht ermöglicht. Entsprechend den Ausführungen des Ministerialblattes für NRW vom 09.12.1994, Punkt 10.4.1 ist Bebauung, die durch derartige Bebauungspläne vorbereitet wird, nicht als Eingriff zu bewerten und damit nicht gem § 8a BNatSchG auszugleichen oder zu ersetzen.

Dennoch haben sich aus Sicht des Naturschutzes entsprechend der Bestandsaufnahme ökologisch wertvolle Strukturen entwickelt, die wegen der "Trittsteinfunktion", die sie übernehmen können, erhalten werden sollten. Dazu gehören v.a. die vorhandenen Baum- und Strauchhecken geringen und mittleren Baumholzes sowie die Baumreihe mit Kraut- und Grasfluren als Unterwuchs. Diese Bereiche werden durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan gesichert: Die Baumreihe östlich der Festwiese wird zur Erhaltung festgesetzt, der Grünzug westlich der Bahnlinie als Fläche mit Bindungen für den Erhalt der Bepflanzung (vgl. Punkt 5.3 Grünflächen). Zudem ist die Nutzung dieses Grünzuges zu extensivieren, indem die Tierhaltung auf 40% der Fläche beschränkt und die restlich Fläche nicht mehr beweidet, sondern als Heuwiese genutzt wird.

Um die vorhandenen Strukturen in ihrer Funktion als Trittsteinbiotope zu stärken, sind die nichtüberbaubaren Grundstücksflächen im gesamten Gebiet gärtnerisch zu gestalten und in den Randbereichen der einzelnen Betriebs- bzw. Grundstücksflächen weitere Gehölze zu entwickeln.

Durch diese Maßnahmen wird die Barrierewirkung des Gewerbegebietes verringert und Lebensräume für Ubiquisten (Individuen, die fast überall leben können) der einheimischen Flora und Fauna erhalten bzw. neu geschaffen.

7.2 Bodenhygiene/Altlasten

Zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurden im Planungsbereich umfangreiche bodenhygienische Untersuchungen des Untergrundes durchgeführt. Nach dem abschließenden Gutachten des Sachverständigen T. Maas wurden in der Untersuchungsfläche verbreitet oberflächennahe Belastungen durch Kohlenwasserstoff festgestellt.

Auch wurden erhebliche Belastungen durch polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe im Aufschutt unter Gebäuden sowie Belastungen der Bodenluft unter Gebäuden festgestellt. Das Gutachten kommt zu dem Schluß, daß die vorgefundenen Belastungen der Umsetzung des Bebauungsplanes grundsätzlich nicht entgegenstehen, aber ggfs. Nachuntersuchungsbedarf besteht.

Im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde wurden die Flächen mit erheblich umweltgefährdenden Stoffen im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet.

7.3 Lärmschutz

Gewerbelärm

Auch beim bestimmungsgemäßen Betrieb emittierender Gewerbeanlagen kann es in der unmittelbaren Umgebung dieser Anlagen zu erheblichen Belästigungen kommen, wenn der Abstand zwischen Emissionsquellen und schutzbedürftigen Nutzungen (Wohnen) zu gering ist. Daher kommt einem ausreichenden Abstand zwischen den Gewerbegebieten einerseits und den Wohngebieten andererseits aus Sicht des Immissionsschutzes eine besondere Bedeutung zu.

Hierzu bietet die Abstandsliste des Abstanderlasses NW (1994) Anhaltspunkte zur Gewährleistung ausreichender Abstände zum schutzwürdigen Gebiet bei bestimmungsgemäßer Betriebsweise emittierender Anlagen.

Für die derzeit bestehenden Betriebe innerhalb des Plangebietes wurden Einzeluntersuchung durchgeführt, die gezeigt haben, daß die Betriebe heute in der Regel nachbarverträglich arbeiten. So sind die meisten Betriebe (z.B. KFZ-Werkstatt, Dreherei, Schlosserei, d.h. überwiegend kleine Handwerksbetriebe) der Abstandsklasse VII der Abstandsliste zuzuordnen. Diese Betriebsarten können immissionstechnisch so gestaltet werden, daß ein störungsfreier Betrieb in Nachbarschaft zu einem Mischgebiet möglich ist.

Zum Schutz der Wohnbebauung in der Brünerstraße wird daher folgende Gebietsgliederung festgesetzt:

Im mit GE 1 bezeichneten Gebiet, das von den rückwärtigen Grenzen der Grundstücke an der Brünerstraße bis zur geplanten, durch Fahrrecht gesicherten, Erschließung des Gebietes reicht, sind nur das Wohnen nicht wesentlich störende Betriebe zulässig. Betriebe der Abstandsklasse VII sind ausnahmsweise zulässig, wenn nachgewiesen wird, daß durch besondere bauliche Maßnahmen oder betriebsbedingte Besonderheiten die Emissionen deutlich unter den für die Abstandsklasse üblichen Werten liegen.

Im mit GE 2 bezeichneten Gebiet, das bis zur "neuen" Werkstraße reicht, sind nur Betriebe der Abstandsklasse VII zulässig. Betriebe der Abstandsklasse VI sind ausnahmsweise zulässig, wenn ihre Emissionen entsprechend reduziert sind.

Durch die oben beschriebene Gliederung des Gebietes werden die bestehenden Betriebe weder in ihrer heutigen Nutzung noch in ihren Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt.

Die festgesetzte Baulinie, an der inzwischen eine zur Wohnbebauung hin geschlossene Halle entstanden ist, dient ebenfalls dem Lärmschutz.

Straßenverkehrs- und Schienenlärm

Ziel der Neuordnung für diesen Bereich ist es, den Gewerbeverkehr durch den Bau neuer Erschließungsstraßen und die Abbindung bisheriger Verbindungsstraßen von der umliegenden Wohnbebauung fernzuhalten. Durch die Planung ist dementsprechend keine Verstärkung der Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner zu erwarten.

Die Bahnstrecke wird, wie bereits erwähnt, ausschließlich zur Andienung eines Gladbecker Betriebes genutzt und maximal vier Mal täglich befahren. Daher sind negative Auswirkungen für die angrenzende Nutzung nicht zu erwarten.

7.4 Klima/Luft

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt laut Klimaanalyse der Stadt Bottrop mit +1 bis +2 K in einem mäßig überwärmten Bereich. Durch die erhöhte Versiegelung des Bodens kann es gerade im Gewerbegebiet zur verstärkten Ausprägung einer Wärmeinsel kommen.

Um den Versiegelungsgrad zu reduzieren, enthält der Bebauungsplan daher Festsetzungen über die Wahl versickerungsfähiger Beläge für Stellplätze.

Hinsichtlich der Luftbelastung sind in Bottrop flächendeckend Messungen durchgeführt worden. Die Schwefeldioxydmessungen sind 1988 eingestellt worden, da die Immissionen im gesamten Stadtgebiet äußerst homogen und niedrig einzustufen waren. Flächendeckend gemessen wird im Bottroper Stadtgebiet bis heute der Staubbiederschlag und der darin enthaltene Blei- und Cadmiumgehalt. Für des Plangebiet werden die Richtwerte der TA Luft für alle gemessenen Belastungen bei weiter abnehmender Tendenz deutlich unterschritten.

Durch eine Neuordnung des Gewerbegebietes sind Veränderungen in der Luftbelastung, besonders für die angrenzende Wohnbebauung, grundsätzlich nicht auszuschließen. Die oben beschriebene Gliederung des Gebietes berücksichtigt durch die Anwendung des Abstandserlasses NW auch die Schadstoffemissionen der heutigen und zukünftigen Betriebe.

8.0 Bodenordnende Maßnahmen

Als bodenordnende Maßnahme ist eine Umlegung gem. § 45 ff. Baugesetzbuch erforderlich. Das Umlegungsverfahren ist eingeleitet.

9.0 Planungsstatistik

Gewerbegebiet	1,93	ha
Mischgebiet	0,42	ha
öffentliche Verkehrsfläche	0,44	ha
öffentliche Grünfläche	0,37	ha
private Grünfläche	0,45	ha
Fläche für Bahnanlagen	0,16	ha
Fläche des Plangebietes insgesamt	3,77	ha

10.0 Anlagen zur Begründung

Folgende Anlagen sind der Begründung beigelegt:

- Plan und Erläuterungen zu Realnutzung/Biotoptypen
- Abstandsliste
- Gutachten