

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 37 a der Stadt Gladbeck
- Gebiet: Bahnhof-Ost -

1.0 Gesetzliche Grundlagen

Bundesbaugesetz in der Fassung vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Juli 1979 (BGBl. I S. 949), Baunutzungsverordnung in der Neufassung vom 15. September 1977 (BGBl. I S. 1763), Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Januar 1970 (GV. NW. S. 96) und des 2. Gesetzes zur Änderung der Landesbauordnung vom 15. Juli 1976 (GV. NW. S. 264).

2.0 Begründung der Planung

Für den Geltungsbereich des seit dem 31. März 1966 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 37 sind gemäß den Bestimmungen des Städtebauförderungsgesetzes vorbereitende Untersuchungen durchgeführt worden, die Grundlage des vom Rat der Stadt Gladbeck in seiner Sitzung am 30. März 1979 gefaßten Beschluß über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Bahnhof-Ost ist.

Nach Privatverkauf des größten zusammenhängenden Grundstücks im Bebauungsplangebiet - einem ehemaligen Sägewerk - steht die bauliche Nutzung dieses Bereiches an.

3.0 Planungsziel

Ziel des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes ist es, die gesetzliche Grundlage für die Neugestaltung dieses Bereiches zwischen der Bundesbahnlinie Gladbeck-Ost-Gelsenkirchen, Buersche-, Karl-, Heinrich- und Schürenkampstraße zu schaffen und entsprechend den städtebaulichen Zielen des Flächennutzungsplanes den Bereich baulich zu vervollständigen.

4.0 Beschreibung des Plangebietes

Das Plangebiet wird begrenzt:

- im Norden von der Buerschen Straße;
- im Osten von der Karl- und Heinrichstraße;
- im Süden von der Schürenkampstraße;
- im Westen von der Bundesbahnlinie Gladbeck-Ost-Gelsenkirchen.

Die genauen Grenzen des räumlichen Geltungsbereichs sind im Bebauungsplan mit einer schwarz unterbrochenen Linie umrandet.

5.0 Übergeordnete Planung

Der Bebauungsplan Nr. 37 a ist aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Gladbeck entwickelt worden, der diesen Bereich als Mischgebiet darstellt.

Ferner wird der Bebauungsplan von der überörtlichen Verkehrsplanung der geplanten S-Bahn-Trasse Essen-Bottrop-Gladbeck-Gelsenkirchen-Buer berührt. Diese S-Bahn ist im Leitplan des Landes Nordrhein-Westfalen für S-Bahnen und Stadtbahnen Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg enthalten, den der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr am 17. März 1980 dem Landtag zugeleitet hatte.

Die geplante S-Bahn-Trasse ist ebenfalls in der derzeitigen Fortschreibung des Gebietsentwicklungsplanes - Teil nördliches Ruhrgebiet - enthalten. Ein Gleiskörper der geplanten S-Bahn würde nach derzeitigem Stand dieser Verkehrsplanung in einer ausgewiesenen Grünfläche im Bebauungsplanentwurf sich befinden. Dieser Teil ist im Privatbesitz. Bei Rechtsgültigkeit des Bebauungsplanes mit dem Inhalt der S-Bahn in entsprechender Lage würde dem jetzigen Grundeigentümer ein Übernahmeverlangen zustehen. Obwohl diese Fläche ausschließlich der zukünftigen S-Bahn-Trasse zukommt, ist die Stadt gemäß § 44 Abs. 1 BBauG zur Entschädigung verpflichtet, da ein Begünstigter zur Zeit nicht bestimmbar ist. Eine erforderliche vertragliche Vereinbarung zwischen der Bundesbahn und dem Verkehrsministerium für diesen Bereich der S-Bahn besteht nicht. Infolge müßte die Stadt für einen unbestimmten Zeitraum in Vorleistung treten, deren Größenordnung ca. 500.000,-- DM beträgt. Dieses ist der Gemeinde Gladbeck nicht zuzumuten.

In Abstimmung mit der Aufsichtsbehörde kann der Bebauungsplan ohne Berücksichtigung der Landesplanung - hier: S-Bahn - genehmigt werden, da die Freihaltung der S-Bahn-Trasse durch die geplante Bebauung erreicht ist.

6.0 Infrastruktur

6.1 Öffentliche Einrichtungen

Das Bebauungsplangebiet liegt lediglich durch die Bundesbahnanlagen vom innerstädtischen Kerngebiet getrennt. Diese unmittelbare städtebauliche Zuordnung zu der in der Entwicklung befindlichen Gladbecker City bringt die Nähe der in der Innenstadt vorhandenen öffentlichen Einrichtungen, wie Schulen aller Art, das Rathaus, ein Krankenhaus, ein Jugendzentrum als realisierter Bestandteil des geplanten Kulturzentrums, der Marktplatz sowie weitere öffentliche Einrichtungen mit bürgernahen Verwaltungsaufgaben.

6.2 Private Versorgungseinrichtungen

Die Versorgung der Bevölkerung des Bebauungsplangebietes mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen wie auch des gehobenen persönlichen Bedarfs ist in der angrenzenden Innenstadt gesichert. Eine Verbesserung der Versorgung für den Bebauungsplanbereich und die östlich angrenzenden Wohngebiete ist im Rahmen der Gebietsausweisung möglich und angestrebt.

7.0 Erläuterung der Planung

7.1 Bebauung

Der Bebauungsplanentwurf beinhaltet neben der planungsrechtlichen Sicherung der bestehenden Bausubstanz entlang der Heinrich-, Karl-, Schürenkampstraße eine geschlossene drei- bis siebengeschossige Bauweise mit Satteldach. Sie schließt sich im Bereich der Buerschen Straße wie auch der Schürenkampstraße an die bestehende Bebauung an. In Fortführung des geplanten Fußgängertunnels ist eine Wegeverbindung zur Heinrichstraße geplant, die der Allgemeinheit gewidmet sein soll. Nördlich und südlich dieses Weges schließt sich die geplante Bebauung an. Die erforderlichen Stellplätze werden in Tiefgaragen bzw. Parkdecks untergebracht. Ihre Erschließung erfolgt von der Karl-, Heinrich- und der geplanten verlängerten Schürenkampstraße. Auf diesen geplanten Garagenanlagen sind die erforderlichen privaten Kinderspielplätze vorgesehen.

7.2 Art und Maß der baulichen Nutzung

Der Planbereich ist als Mischgebiet (MI-Gebiet) festgesetzt und dient somit entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen überwiegend dem Wohnen. Eine erdgeschossig gewerbliche Nutzung ist möglich und soll für die Randbereiche entlang der Buerschen Straße und des geplanten Fußgängertunnels Schürenkampstraße erreicht werden.

Das Maß der baulichen Nutzung entspricht den zulässigen Höchstwerten des § 17 BauNVO. Die außerhalb der Baugrundstücke gelegenen Flächen für Gemeinschaftsanlagen (Tiefgarage, Kinderspielplatz) können den Grundstücksflächen gemäß § 21 a BauNVO anteilig zugerechnet werden.

7.3 Verkehrliche Erschließung

Das Bebauungsplangebiet ist über die verlängerte Schürenkampstraße/Bahnhofstraße an die überörtliche Verkehrsführung der Konrad-Adenauer-Allee angebunden. Des Weiteren bestehen über Elfrieden-, Erlenstraße Anbindungen an die Humboldtstraße und somit eine günstige Verbindung zur Innenstadt. Durch den bestehenden Tunnel an der Buerschen Straße bzw. den geplanten Tunnel an der Schürenkampstraße ist eine sehr günstige fußläufige Verbindung zur Innenstadt erzielt. Durch die geplanten wie bestehenden Verkehrslösungen ist einerseits eine verkehrsgünstige Erreichbarkeit der Innenstadt bzw. der bedeutsamen Verkehrsbänder der Stadt Gladbeck gewährleistet, andererseits ist der Bereich wie der gesamte Bereich der Oststadt verkehrsberuhigt.

7.4 Innere Erschließung

Der innere Erschließungsverkehr des Bebauungsplanes erfolgt über die geplante Verlängerung der Schürenkamp-, wie der angrenzenden bestehenden Karlstraße, Heinrich-, Buerschen- und Elfriedenstraße. Von den v.g. Straßen erschließt sich der innere ruhende Verkehr wie die fußläufigen Verbindungen durch das Bebauungsplangebiet.

7.5 Stellplatzflächen - Stellplatzbedarf

Wie unter Punkt 7.1 schon angeführt, befinden sich im Innenstadtbereich des Bebauungsplangebietes die erforderlichen Gemeinschaftsgaragenanlagen, die ein Tiefgaragengeschoß und ebenerdig angeordnete Stellplatzflächen beinhalten. Die Garagenanlagen decken den erforderlichen Stellplatzbedarf aus der geplanten Wohnbebauung. Für die bestehende Wohnbebauung sind Stellplätze in ausreichender Zahl vorhanden.

7.6 Ver- und Entsorgung

Versorgungs- und Abwasserleitungen sind im Plangebiet weitgehend vorhanden. Soweit zusätzliche Leitungen erforderlich sind, werden sie im Einvernehmen mit den Versorgungsträgern in das Plangebiet eingeführt.

8.0 Maßnahmen des Immissionsschutzes

Innerhalb des Bebauungsplangebietes sind keine Lärmbelästigungen aus den angrenzenden Verkehrsbändern der geplanten Verlängerung der Schürenkampstraße, der Bundesbahnlinie Gladbeck-Ost-Gelsenkirchen sowie der westlich außerhalb des Bebauungsplangebietes gelegenen sogenannten Osttangente = Grabenstraße zu erwarten, die passiven oder aktiven Schallschutz erforderlich machen. Die geplanten öffentlichen Verkehrsflächen der Osttangente bzw. der Schürenkampstraße dienen fast ausschließlich dem Ziel- und Binnenverkehr. Für die Grabenstraße besteht nach dem prognostizierten Verkehrsaufkommen des fortgeführten Generalverkehrsplanes eine Tagesbelastung von ca. 11.000 PKW-Einheiten. Von dieser Gesamtbelastung sind anzurechnen:

- 10 % für die Nachtzeit von 22.00 - 6.00 Uhr;
- 50 % für die Zeit von 6.00 - 16.00 und 19.00 - 22.00 Uhr;
- 40 % für die Verkehrsspitzen von 16.00 - 19.00 Uhr;

woraus sich nach Berücksichtigung aller Zu- und Abschläge ein äquivalenter Dauerschallpegel von 59 dB(A) tagsüber, 49 dB(A) während der Nacht ergibt. Der äquivalente Dauerschallpegel der Eisenbahnlinie Gelsenkirchen-Bismarck/Bahnhof Gladbeck-Ost beträgt bei einer Anzahl von maximal zwei Zügen/Std. 60 dB(A). Die Bebauung des Bebauungsplanes Nr. 37 a liegt mindestens 25 m von der Gleisstrecke entfernt. Der Planungsrichtpegel für das Mischgebiet beträgt 60 dB(A) tagsüber und 50 dB(A) nachts. Für die Beurteilung ist in der Regel am Tage der Zeitraum von 6.00 - 22.00 Uhr, in der Nacht von 22.00 - 6.00 Uhr maßgebend. In dem nächtlichen Zeitraum erfolgt lediglich eine Schienenbelastung ab 4.30 Uhr, so daß über die gesamte Nacht gerechnet eine Belastung nicht anfällt.

Aus der Zusammenfassung dieser drei Verkehrsbänder ergibt sich eine Belastung, die für die geplante Bebauung keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich macht. Es empfiehlt sich jedoch, durch Maßnahmen bei der Gebäudeplanung (geeignete Gebäudeanordnung und Grundrißgestaltung, insbesondere hinsichtlich der Schlafräume) ausreichenden Schallschutz zu erzielen.

9.0 Durchführungsmaßnahmen

Zur Durchführung der Maßnahme bedarf es keiner Bodenordnung.

10.0 Kostenschätzung

Für die Durchführung des Bebauungsplanes entstehen der öffentlichen Hand nachfolgend aufgeführte Kosten:

Straßenbau	365.000,--	DM
Kanal	420.000,--	DM
Beleuchtung	30.000,--	DM
Grunderwerb	266.000,--	DM
	<hr/>	
	1.081.000,--	DM

Gladbeck, den 15. April 1981



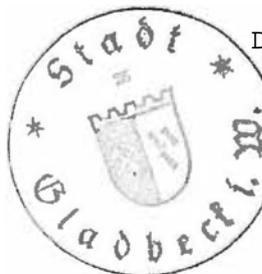
(Kannacher)
Erster Beigeordneter

Diese Begründung hat gemäß § 2 a (6) des Bundesbaugesetzes vom 18.8.1976 (BGBl. I S. 2256) auf die Dauer eines Monats in der Zeit vom 26.10.1981 bis 26.11.1981 einschließlich zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.

Gladbeck, den 30.10.1981

Der Oberstadtdirektor
I.V.

Stadtbaurat



The seal is circular with the text 'Stadt Gladbeck' around the perimeter and a central coat of arms.