

B e g r ü n d u n g
zum Bebauungsplan Nr. 56 a der Stadt Gladbeck

Gebiet: Rebhuhnweg, Gosepathweg, Meisenstraße

1. Gesetzliche Grundlagen
2. Lage des Plangebietes
3. Vorbereitene Bauleitplanung
4. Planungsziel
5. Erläuterung der Planung
6. Erschließung
7. Ver- und Entsorgung
8. Bergbauliche Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen
9. Denkmalschutz und Denkmalpflege
10. Maßnahmen des Immissionsschutzes
11. Altlasten
12. Kosten

1. Gesetzliche Grundlagen

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Dezember 1986 (BGBI. I. S. 2253, zuletzt geändert durch EVertr vom 31.8.1990, BGBI. II, S. 885, 889, 1122); Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBI. I S. 132, geändert durch EVertr. vom 31.8.1990, BGBI. II S. 885, 889, 1122); Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 26. Juni 1984 (GV NW 1984, S. 419), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juni 1989 (GV NW 1989, S. 432), Gemeindeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. August 1984 (GV NW S. 475), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. April 1992 (GV NW S. 124).

2. Lage des Planbereiches

Der Planbereich liegt im Stadtteil Butendorf. Er wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden von der nördlichen Grenze der Diepenbrockstraße;
- im Osten entlang der östlichen und südlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 576 in der Flur 69 und im weiteren Verlauf entlang der östlichen Grenze der Meisenstraße;
- im Süden von den nördlichen Grenzen des planfestgestellten Bereiches der Autobahn A 2;
- im Westen entlang der östlichen Grenzen der Flurstücke 729 und 31 in der Flur 69.

Die genauen Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches sind im Bebauungsplan mit einer schwarzen, unterbrochenen Linie umrandet.

3. Vorbereitende Bauleitplanung

Der Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt nördliches Ruhrgebiet, stellt den o.g. Bereich als Wohnsiedlungsbereich dar. Der im Dezember 1987 unwirksam gewordene Flächennutzungsplan der Stadt Gladbeck sah für die Flächen nördlich der Autobahn A 2 Wohnbauflächen vor. Die Autobahn A 2 in Ost-West-Richtung und Westumgehung Butendorf (L 615) in Nord-Süd-Richtung waren als Flächen für den überörtlichen Verkehr bzw. als örtlicher Hauptverkehrszug eingetragen. Auf der Grundlage des rechtsgültigen Flächennutzungsplanes wurde das Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 56 durchgeführt (Rechtskraft 14.12.1983).

Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes werden die Wohnbauflächen entsprechend den Ausweisungen des unwirksam gewordenen FNP festgesetzt. Die Trasse der Ortsumgehung Butendorf (L 615) ist entfallen. Aufgrund des Ergebnisses eines erstellten Verkehrsgutachtens wurde die L 615 für nicht mehr erforderlich angesehen. Diese Flächen sind als Wohnbauflächen ausgewiesen.

Der Bebauungsplan ist aus dem FNP-Entwurf mit den dargestellten Zielen abgeleitet.

Es wird davon ausgegangen, daß der neu aufgestellte Flächennutzungsplan mit der o.g. Darstellung rechtswirksam wird.

Gemäß § 8 Abs. 3 des Baugesetzbuches kann mit der Aufstellung oder Änderung eines Bebauungsplanes auch gleichzeitig der Flächennutzungsplan aufgestellt werden (Parallelverfahren).

Der Bebauungsplan kann vor dem Flächennutzungsplan angezeigt und bekanntgemacht werden, wenn nach dem Stand der Planungsarbeiten anzunehmen ist, daß der Bebauungsplan aus den Darstellungen des künftigen Flächennutzungsplanes entwickelt sein wird.

4. Planungsziel

Das Verkehrsgutachten Butendorf/Brauck des Aachener Büros Richter/Richard hat die sogenannte Westumgehung Butendorf (L 615 n) als nicht mehr erforderlich angesehen. Die Straßenbauverwaltung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe ist im Rahmen eines Änderungsplanfeststellungsverfahrens den geänderten städtebaulichen Gesichtspunkten gefolgt und hat entsprechende Konsequenzen für den Ausbau der Autobahn A 2 gezogen. Im Planfeststellungsbeschluß vom 17.8.1988 wurde der Verzicht auf die Unterführung der L 615 n bei gleichzeitigem Erhalt der Unterführung im Verlauf der Straße "Am Nattkamp" rechtskräftig. Durch den Fortfall der Trasse 615 n war vor allem nördlich der Autobahn eine Neuorientierung der Wohnbauflächen erforderlich.

5. Erläuterung der Planung

Die für Wohnbebauung vorgesehenen Flächen werden als "Reines Wohngebiet" festgesetzt.

5.1 Bereich westlich der Straße "Am Nattkamp"

Für diesen Bereich wurde auf der Grundlage des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 56 vom 14.12.1983 ein entsprechender Bauantrag in 1991 positiv beschieden. Hier entstehen, erschlossen durch ein privates Wegesystem (Rebhuhnweg), Reiheneigenheime in II-geschossiger Bauweise mit Satteldächern. Der ruhende Verkehr wird überwiegend in kleineren Gemeinschaftsgaragen bzw. -stellplatzanlagen nachgewiesen. Die Baumaßnahmen wurden im Oktober 1991 begonnen.

5.2 Bereich östlich der Straße "Am Nattkamp"

Die vorhandenen Wohngebäude an der Diepenbrockstraße bzw. an der Meisenstraße werden entsprechend der Bausubstanz festgesetzt.

Für das Wohngebäude Diepenbrockstraße 27 werden Garagen- bzw. Stellplatzflächen in den seitlichen Grundstücksbereichen vorgesehen.

Die Baulücke zwischen den Häusern der Diepenbrockstraße 27 und 33 wird entsprechend der vorhandenen Nachbarbebauung in zweigeschossiger Bauweise mit seitlich zugeordneten Garagenflächen festgesetzt.

Westlich der Wohngebäude Diepenbrockstraße 33 - 39 sind zwei Bauflächen für Geschößwohnungsbau vorgesehen. Der Stellplatznachweis wird durch Garagenflächen in den seitlichen Grundstücksbereichen bzw. in einer Gemeinschaftsgaragenanlage mit Zufahrt von der Straße "Am Nattbach" vorgesehen. Die Bauweise ist II-geschossig mit Satteldächern, die Firstrichtung traufenständig zur Diepenbrockstraße. Die Baulücke zwischen den Häusern Diepenbrockstraße 27 und 33 wird ebenfalls in II-geschossiger Bauweise entsprechend der Nachbarbebauung festgesetzt.

Südlich der Diepenbrockstraße verläuft parallel eine öffentliche Straßenverbindung von der Straße "Am Nattkamp" zur Meisenstraße. Entlang dieser Straße sollen Doppelhäuser mit direkt zugeordneten Garagen entstehen.

Die Bauweise ist mit zwei Vollgeschossen und Satteldach festgesetzt. Die nördlich angrenzenden Grundstücke erhalten zusätzlich eine hintere private Wegerschließung zur besseren Erreichbarkeit der Grundstücke.

Südlich dieser öffentlichen Verbindungsstraße erschließt eine weitere öffentliche Straße in Richtung Süden und im weiteren Verlauf nach Osten einen weiteren Wohnbereich. Sie mündet südlich der Hauszeile Meisenstraße 34 - 40 in die Meisenstraße. Hier sind Reihenhauserzeilen, Doppelhäuser und Geschößwohnungsbauten in II-geschossiger Bauweise mit Satteldächern vorgesehen. Soweit möglich, sind Garagen in den seitlichen Abstandsflächenbereichen geplant, ansonsten wird in Erweiterung bestehender Gemeinschaftsgaragenbereiche der ruhende Verkehr nachgewiesen.

Die bestehende Gebäudeeinheit Gosepathweg 1, 3, 5 wird entsprechend des Bestandes in II-geschossiger Bauweise mit direkt zugeordneten Garagen- und Stellplätzen festgesetzt.

Der vorhandene Kotten "Am Nattkamp 77" wird entsprechend seiner Substanz planungsrechtlich durch Ausweisung von Baugrenzen gesichert.

Allgemeines:

Jedem Gebäude ist eine Garage / Stellplatz auf eigenem Grundstück bzw. in einer Gemeinschaftsgaragen-/-stellplatzanlage unmittelbar zugeordnet. Garagen sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und darüber hinaus auf den hierfür vorgesehenen Flächen zulässig.

Die Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 BauGB werden ergänzt durch Gestaltungsfestsetzungen gemäß § 81 BauONW, welche gemäß § 9 Abs. 4 BauGB in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

Ziel der Gestaltungsfestsetzungen ist es, einem vielfach zu beobachtenden Gestaltverlust von Neubaugebieten, u. a. verursacht durch ein unkontrolliert ausuferndes Materialangebot, vorzubeugen. Dadurch, daß der einzelne Bauherr bzw. Architekt sich in der Regel nur die Gestaltung seines eigenen Hauses, nicht aber für die gestalterischen Zusammenhänge innerhalb des Baugebietes interessiert, wäre bei Verzicht auf gestalterische Festsetzungen eine unbefriedigende Stadtgestalt mit einem heterogenen Erscheinungsbild und einem zufälligen unmittelbaren Nebeneinander von gegensätzlichen Gestaltungsmerkmalen zu befürchten.

Die Gestaltungssatzung soll nicht die architektonische Qualität von Einzelgebäuden bestimmen, sondern vielmehr die durch die Einzelgebäude geprägte Gesamtgestalt des Baugebietes. Hierbei hängt die Wirkung der Gesamtgestalt davon ab, in welcher Beziehung städtebauliche Einzelelemente zueinander stehen.

Für den Neubaubereich zwischen Diepenbrockstraße im Norden und Autobahn A 2 im Süden wird unter Berücksichtigung dieser Ziele ein homogener Charakter angestrebt, wobei grundsätzliche Übereinstimmung wie Maßstäblichkeit, Dachform, Material und Farben den Eindruck einer harmonischen Einheit hervorrufen. Je größer das Maß an Einheitlichkeit bei den dominierenden Architekturelementen ist, desto mehr Abweichungen im Detail sind möglich, d. h., eine größere Vielfalt im Detail kann hingenommen werden bzw. ist sogar erwünscht für ein lebendiges Erscheinungsbild der Siedlung. Den größten Einfluß auf das Erscheinungsbild üben neben der Gebäudestellung und der Bauweise die Architekturelemente Dach, Wand, Höhe, Garagen, Einfriedigungen und Vorgärten aus. Festsetzungen über die Architekturelemente sollen ein Mindestmaß an Einheitlichkeit sicherstellen und eine ungeordnete Vielzahl verschiedener Formen und Baustoffe verhindern.

Die Gestaltungsfestsetzungen zur Bauwerksgestaltung beziehen sich lediglich auf den zusammenhängenden Neubaubereich der I- und II-geschossigen Bebauung. Der Bereich der Hofstelle "Am Nattkamp 77" sowie die Gebäude Diepenbrockstraße Nr. 27, 33, 35, 37 und 39 sind hiervon ausgenommen.

1.0 Bauwerksgestaltung

1.1 Dächer

Als Dachform ist das traufenständige Satteldach festgesetzt. Die Firstrichtung ist innerhalb der Baublöcke eingetragen.

Ausnahme:

Für die bestehenden Gebäudezeilen Meisenstraße 20-40 (gerade Ziffern) ist eine giebelständige Bebauung festgesetzt.

Dachüberstände sind bis max. 0,75 m zulässig. Dachgauben und der Dach-einschnitte sind nur bis zur Hälfte Trauflänge zulässig, soweit sie unmittelbar zur Belichtung von Aufenthaltsräumen im Dachgeschoß erforderlich sind.

Für jeden zusammenhängenden Gebäudeblock muß die Material- und Farbauswahl zur Dacheindeckung einheitlich erfolgen.

1.2 Außenwandflächen

Die Außenwandflächen sind für jeden zusammenhängenden Gebäudeblock bzw. Doppelhauseinheit in Material- und Farbauswahl einheitlich zu gestalten.

Festsetzungen für I- und II-geschossige Gebäude:

Außenwandflächen sind in rotem bis rotbraunem Sichtmauerwerk (RAL 3000, 3002 - 3005, 3009, 3011, 3013, 3016 und 8012) auszuführen. Es können auch folgende Materialien verwendet werden:

Sichtbeton:	brettraube Schalung, bis zu 15 % der Außenwandfläche
Holzschalung:	dunkel lasiert oder weiß lackiert, bis zu 15 % der Außenwandfläche
Putz:	weiß-hellgrau, 15 % der Außenwandfläche
Faser-Zement- Platten:	weiß oder anthrazit, 15 % der Außenwandfläche

Ausnahme für Außenwandflächen:

Die bereits bestehende Gebäudeeinheit Gosepathweg 1,3,5 kann ausschließlich in weiß-hellgrauem Putz ausgeführt werden.

1.3 Höhen

Die Oberkanten der Erdgeschoßfußböden dürfen nicht höher als 0,50 m über der Straßenfahrbahn liegen. Drenpel sind nur bis zu einer Höhe von 0,50 m zulässig. Die Höhe der Traufen dürfen höchstens betragen (max. Höhe über Erdgeschoßfußbodenhöhe):

bei eingeschossiger Bauweise	3,50 m
bei zweigeschossiger Bauweise	6,25 m

Die Sockelhöhe, Drenpelhöhe und Traufhöhe ist bei der Errichtung von Doppel- und Reihenhäusern einheitlich vorzusehen.

2.0 Garagen und Stellplätze

Die Garagen sind mit Flachdächern zu versehen und hinsichtlich ihrer Farbgestaltung dem Hauptgebäude anzupassen. Nebeneinanderliegende Garagen sind einheitlich zu gestalten und in gleicher Höhe auszuführen. Soweit Garagen benachbarter Grundstücke nebeneinander liegen, können, soweit die Anforderungen aus Satz 1 und Satz 2 sich entgegenstehen, Ausnahmen zugelassen werden.

Seiten- und Rückwände von Garagen sind, soweit sie zu öffentlichen Verkehrsflächen weisen, mit einheimischen, landschaftsgerechten Bäumen und Sträuchern abzapflanzen bzw. mit Rankpflanzen zu versehen. In Verbindung mit begrünten Pergolen ist die Errichtung von Schutzdächern (car-ports) zulässig.

Die Stellplätze sind mit einheimischen Bäumen und Sträuchern zu umpflanzen.

3.0 Nicht überbaubare Grundstücksflächen

3.1 Bodenbefestigungen

Grundstückszufahrten, offene Stellplätze und Zuwege dürfen nur in der erforderlichen Breite (3 m / 2,5 m / 1,5 m) befestigt werden. Als Material sind nur Natur- und Betonsteine sowie Ziegel mit einem Format von max. 30 x 30 cm mit Rasenfugen oder Rasengittersteine zu verwenden. Wassergebundene Decken und Spurbahnen aus o.g. Materialien sind ebenfalls zulässig. Ausnahmen können bei Rampen für Kellergaragen zugelassen werden. Weiterhin können Ausnahmen zugelassen werden, wenn durch geeignete Maßnahmen die Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers auf dem Baugrundstück gewährleistet wird.

Terrassen dürfen nur bis zu einer Größe von 20 qm befestigt werden.

3.2 Einfriedungen

Für die Grundstücksseiten zu öffentlichen Verkehrsflächen bzw. Erschließungswegen sind einheimische Laubhecken bis zu 100 cm Höhe sowie Maschendrahtzäune bis zu 100 cm zulässig, wenn diese mit einheimischen Laubhecken kombiniert oder von Strauchbepflanzungen verdeckt werden.

Für die Wohngärten ist zur Abtrennung der Terrassen eine Einfriedung ab Gebäudehinterkante bis zu einer Gesamtlänge von 5 m zulässig. Die Einfriedung kann in Sichtmauerwerk bis zu einer Höhe von 2 m oder als leichte Holzkonstruktion (Pergolen etc.) ausgeführt werden. Das Mauerwerk ist den Außenwandflächen des Gebäudes anzupassen.

Zu den Festsetzungen im einzelnen:

zu 1.1

In Einfamilienhausgebieten prägt das Dach ein Gebäude am stärksten. Seine gestaltbestimmenden Merkmale sind Form, Farbe, Neigung sowie Höhenlage des Daches in Bezug zum übrigen Baukörper.

Das Vorherrschen einer einheitlichen Dachform für die Wohngebäude bewirkt Ruhe und Kontinuität. Das Satteldach wird als die in Einfamilienhausgebieten heute übliche Dachform festgesetzt. Sie entspricht mit der kostensparendsten Ausbildung bei größtem Raumgewinn der einfachen, traditionellen Dachform. Einer gefürchteten Monotonie wird hierbei durch eine mögliche unterschiedliche Ausbildung in Detailpunkten entgegengewirkt.

Dachgauben und Dacheinschnitte werden in ihrer Größe beschränkt, da großformatige Dachaufbauten wie auch Dacheinschnitte die geschlossene Wirkung der Dachflächen sowie die Dominanz der Hauptdachflächen auflösen können.

zu 1.2:

Für die Außenwandflächen wird als dominierendes Material rotes bis rotbraunes Sichtmauerwerk für I- und II-geschossige Bebauung (Ausnahme Gosepathweg 1,3,5) vorgeschrieben. Dieses erfolgt in Anpassung an bereits vorhandene Bebauung im Plangebiet. Da es nicht Aufgabe des Satzungsgebers sein kann, im Sinne einer einheitlichen Gestaltung Architekturstile, die Anordnung der Fenster sowie das Verhältnis von geschlossenen zu offenen Wandflächen zu reglementieren, wird gerade Material und Farbe der Außenwand zum wesentlichen Merkmal einer übergeordneten Einheitlichkeit. Die zusammenhängend das Straßenbild prägenden Häuser sollen daher in gleichem Material und in ähnlichen Farbtönen errichtet werden.

zu 1.3:

Das räumliche Straßenbild wird maßgeblich durch die Proportionen bzw. höhenmäßige Entwicklung der Baukörper bestimmt. Um hier ein Mindestmaß an Einheitlichkeit sowie ein maßstäbliches Verhältnis - zwischen Mauerwerk und Dach der jeweiligen Gebäude - zu gewährleisten, werden für Sockelhöhen, Traufen und die Höhe des DREMPELS Höchstmaße festgesetzt.

Durch Begrenzung der Höhen (insbesondere der DREMPELHÖHE) soll ein maßstäbliches und ausgewogenes Verhältnis zwischen Mauerwerk und Dach und eine nicht zu stark differierende Höhenabwicklung gewährleistet werden.

ZU 2.0:

Für die Garagen wird, im Sinne einer übergeordneten Einheitlichkeit, eine Ausbildung in Anlehnung an das Hauptgebäude in ihrer Farbgebung vorgeschrieben.

ZU 3.1:

Die Begrenzung der Grundstücksbefestigungen auf ein Mindestmaß sowie die Materialbeschränkung sollen den Abfluß des Oberflächenwassers in die Kanalisation möglichst gering halten und einen einheitlichen Gestaltungsrahmen gewährleisten.

zu 3.2:

Der Vorgartenbereich ist in Einfamilienhausgebieten stadtgestalterisch als ein Bestandteil des Straßenraumes anzusehen. Eine homogene Gestaltung dieser "halb-öffentlichen" Zone zwischen Gebäude und Verkehrsflächen fordert im Sinne einer positiven Gestaltungspflege Aussagen über Art und Höhe von Einfriedungen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen. Die optische Einbeziehung des Vorgartens in den Straßenraum wird am besten gewährleistet, wenn einheitlich auf Einfriedungen verzichtet wird. Andererseits ist das Anliegen der privaten Bauherren, durch Einfriedungen das unerwünschte Betreten der Vorgärten zu erschweren, zu berücksichtigen. Daher wird nicht der an sich wünschenswerte Verzicht auf jegliche Einzäunung festgesetzt, sondern lediglich die Höhe der Einfriedungen der Vorgartenbereiche auf maximal 100 cm begrenzt.

Die Ausführung als Hecke bzw. Maschendrahtzaun mit Strauchbepflanzung wird festgesetzt, um den Charakter des durchgrünten Wohngebietes zu unterstreichen und die Funktion der Wohnstraßen auch als attraktive Fußwegeverbindungen zu unterstützen.

6. Erschließung

Die Erschließung erfolgt über vorhandene Wohnstraßen (Diepenbrock-, Meisenstraße, Am Nattkamp).

Die Straße "Am Nattkamp" ist im Bereich zwischen A 2 und Diepenbrockstraße noch endgültig auszubauen. Dieser Bereich von der Diepenbrockstraße bis zur Autobahn A 2 ist lediglich mit einer Schwarzdecke ohne Randbefestigung und ohne Gehwege in einer Breite von ca. 4,10 m ausgebaut.

Die Meisenstraße ist als Erschließungsstraße mit Wendehammer ausgebaut. Auf der östlichen Seite befindet sich ein Gehweg, die westliche Seite ist ohne Randbefestigung.

Die Meisenstraße soll auf der westlichen Seite einen Gehweg sowie Parkstreifen mit Verkehrsgrünflächen erhalten. Der Wendehammer kann entfallen, da das westlich angrenzende Neubaugebiet durch zwei Erschließungsstraßen an die Meisenstraße angebunden wird. Des Weiteren soll eine Fuß- und Radwegeverbindung von der Meisenstraße zur Diepenbrockstraße durchgeführt werden. Dieser Weg erschließt bereits das Wohngebäude Meisenstraße 1/1 a. Im weiteren Verlauf nach Norden verschwenkt der Weg auf die vorhandene Achse des verlegten Abwasserkanals. Die Ausbaubreite ist in 3,0 m vorgesehen.

Das Neubaugebiet zwischen der Meisenstraße und Straße "Am Nattkamp" wird durch öffentliche Straßen erschlossen werden. Diese sollen als Mischbauflächen ausgebaut werden. Anschlüsse sind an der Meisenstraße sowie "Am Nattkamp" vorgesehen.

7. Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung ist durch Erweiterung vorhandener Systeme zu sichern. Der Bau eines Entwässerungskanals von der Diepenbrockstraße bis zum ausgebauten Bereich des Nattkamps südlich der A 2 wurde durch Erschließungsvertrag gesichert, die Maßnahme ist abgeschlossen.

Im Neubaubereich zwischen Meisenstraße und Nattkamp ist die Verlegung von Leitungen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen möglich.

8. Bergbauliche Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen

Im Bereich Diepenbrockstraße / Moltkesiedlung verläuft eine Erdtreppe. Die Errichtung der hierauf geplanten baulichen Anlagen sind mit der Ruhrkohle Westfalen AG abzustimmen.

9. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Denkmalpflegerische Belange sind nicht berührt.

10. Maßnahmen des Immissionsschutzes

Hinsichtlich der zulässigen Immissionswerte werden die Orientierungswerte der DIN 18 005 "Schallschutz im Städtebau - Ausgabe 1987" von tags 50 dB(A) und nachts 40 dB(A) - für "Reine Wohngebiete" zugrunde gelegt.

10.1 Belastung von der Bundesautobahn 2

Für den geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 2 wurde für den im Bebauungsplan Nr. 56 a betroffenen Bereich 1987/88 ein Änderungsplanfeststellungsverfahren durchgeführt. Die lärmtechnischen Untersuchungen des vorher durchgeführten Planfeststellungsverfahrens (Planfeststellungsbeschuß vom 1.4.85) waren Bestandteil des Änderungsverfahrens. Der entsprechende Beschluß hat am 17.8.1988 Rechtskraft erlangt.

Der Erläuterungsbericht ist dieser Begründung als Anlage 2 beigelegt. Danach werden über die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (beidseitige Lärmschutzwand in einer Höhe von 5 m) hinaus weitere Maßnahmen als nicht vertretbar angesehen. Eine Kostenerstattung gemäß Fernstraßengesetz ist bei Vorliegen von Anspruchsvoraussetzungen möglich. (Siehe Anlage 2 - Erläuterungsbericht zu den schalltechnischen Unterlagen des Änderungsplanfeststellungsverfahrens zur Bundesautobahn A 2, drittletzter Absatz).

Bei Gebäuden, für die durch den Bebauungsplan das Baurecht erst geschaffen wird, sind nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen Lärmschutzmaßnahmen ausgeschlossen.

Nach den errechneten Werten ergibt sich eine Belastung von tags mit max. 58,9 dB(A) und nachts max. 54,1 dB(A). In einer Entfernung von ca. 160 m von der Lärmquelle ergeben sich noch Werte von tags 55,4 dB(A) und nachts 50,7 dB(A).

Aufgrund vorhandener örtlicher Gegebenheiten sind aktive Lärmschutzeinrichtungen wie Wand oder Wall nicht möglich. Die Überschreitung der Richtwerte soll durch Festsetzung passive Schallschutzmaßnahmen ausgeglichen werden.

10.2 Erforderliche Maßnahmen

Entsprechend der Auffassung des Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt können Schlafstörungen im allgemeinen vermieden werden, wenn der Mittelungspegel innen 30 dB(A) nicht überschritten wird. Die Dämmwirkung eines teilweise geöffneten Fensters (gekippt) liegt bei 10 dB(A). Somit kann der Innenwert von 30 dB(A) nur bei Immissionswerten von außen 40 dB(A) eingehalten werden. Dieser Wert wird jedoch überschritten.

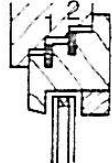
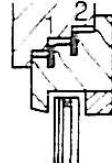
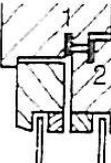
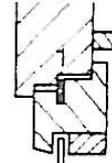
Die VDI-Richtlinie 2719 "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen", August 1987, setzt in reinen Wohngebieten für Schlafräume Innengeräuschpegel von 25 - 30 dB(A) und für Wohnräume 30 - 35 dB(A) fest. Aufgrund der allgemeinen Vorbelastung im hier vorhandenen Ballungsraum Ruhrgebiet wird die Richtwertgrenze von 30 dB(A) angenommen. Dieser Wert entspricht auch den Werten des v.g. Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt.

Aus diesem Grund sind in Wohn- und Schlafräumen der geplanten Bebauung Fenster entsprechender Schallschutzklassen einzubauen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß an seitlichen Gebäudeteilen die Lärmimmissionen i. a. um mindestens 5 dB(A) geringer ist.

Vor Fenstern auf der von Schallquellen abgewandten Seite eines Hauses kann mit einem 10 dB(A) niedrigeren Schallpegel gerechnet werden als auf der lauten Seite, vorausgesetzt, daß kein Schall von anderen Flächen dorthin reflektiert wird.

Das schalltechnische Verhalten von Fenstern wird hauptsächlich beeinflusst durch die Glasdicken, den Scheibenabstand und die Lage und Anzahl der Dichtungen.

Mögliche Fensterkonstruktionen für die Schallschutzklassen 1 - 3:

Schallschutzklasse	Anforderung an	Fenstersysteme			
					
nach VDI-Richtlinie 2719		Einfachfenster mit Isolierglas	Einfachfenster mit Sonderglas	Verbundfenster	Kastenfenster
1 (25-29 dB)	Glasdicke Scheibenabstand Falzdichtung	keine keine keine	keine keine keine	keine keine keine	keine keine keine
2 (30-34 dB)	Glasdicke Scheibenabstand Falzdichtung	2 x 4 mm 6-12 mm 1 - erforderlich	2 x 4 mm 6-12 mm 1 - erforderlich	2 x 4 mm keine 1 - erforderlich	2 x 4 mm keine keine
3 (35-39 dB)	Glasdicke Scheibenabstand Falzdichtung		Sonderglas mit mind. 37 dB 2 - erforderlich	2 x 4 mm 40 mm 1 - erforderlich	2 x 4 mm keine 1 - erforderlich

Für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 56 a ergeben sich folgende Minderungswerte bei einem Richtwert von 30 dB(A)

Belastungswerte:	erforderliche Minderungswerte
tags Min. 55,4 dB(A)	25,4 dB(A)
tags Max. 58,9 dB(A)	28,4 dB(A)
nachts Min.50,7 dB(A)	20,7 dB(A)
nachts Max.54,1 dB(A)	24,1 dB(A)

Der maximal erforderliche Minderungswert ergibt einen Wert von 28,4 dB(A). Dieser wird durch den Einbau von Fenstern der Schallschutzklasse 1 erreicht.

Zusammenfassung:

Für den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 56 a werden die Werte der DIN 18 005 aus den Belastungen der A 2 überschritten.

Ausgehend von einer für den Ballungsraum Ruhrgebiet als akzeptabel angenommenen Immissionsbelastung von 30 dB(A) in Schlafräumen entsprechend vorgenannter Richtlinien (VDI-Richtlinie 2719, Werte des Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt) ergeben sich für alle Bereiche notwendige Lärminderungen, die durch den Einbau von Fenstern der Schallschutzklasse 1 erreicht werden. In Schlafräumen sind zusätzlich entsprechend schallgedämmte Dauerlüfter einzubauen. Eine entsprechende textliche Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 BauGB wird in den Bebauungsplan aufgenommen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß durch die erforderliche Einhaltung der Wärmeschutzverordnung die entsprechenden Fenster in der Regel der Schallschutzklasse 2 schon entsprechen.

11. Altlasten

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 56 a befand sich eine Altablagerungsverdachtsfläche im Bereich nordöstlich des Wendehammers der Meisenstraße. Die Fläche wurde im März 1992 untersucht. Laut Gutachten des Hygieneinstitutes vom 01.04.1992 waren Verunreinigungen des Untergrundes nicht feststellbar.

Außerhalb des Plangebietes befinden sich mehrere Altlastenverdachtsflächen. Die Standorte befinden sich südlich der A 2 im Bereich der Helmutstraße. Die Lage dieser Flächen können dem dieser Begründung beigefügten Übersichtsplan (Anlage 3) entnommen werden.

Erstuntersuchungen wurden hier teilweise bereits durchgeführt. Legt man die von Nord nach Süd gerichtete Grundwasserfließrichtung zum Pumpwerk zugrunde, so geht für das Bebauungsplangebiet von den Altlastenflächen südlich der Autobahn A 2 keine Gefährdung aus.

12. Kosten

Öffentliche Kosten entstehen durch den Ausbau der Straße "Am Nattkamp", Teilausbau und Anbindung der Meisenstraße an die Diepenbrockstraße sowie durch den Ausbau der Erschließungsstraßen für die Neubebauung zwischen Nattkamp und Meisenstraße.

Die Durchführung der Ausbaumaßnahmen soll durch Erschließungsvertrag abgesichert werden. Grunderwerbskosten entstehen der Gemeinde nicht, da der Flächenanteil an öffentlichen Verkehrsflächen durch Eigengrundstücke kompensiert wird.

Die Ausbaurkosten für den Straßenbau werden wie folgt geschätzt:

Straßenbau:

1. Am Nattkamp	437.000,-- DM
2. Erschließungsstraßen zwischen Nattkamp und Meisenstraße	518.000,-- DM
3. Restausbau Meisenstraße	105.000,-- DM

Kanalbau:

Gosepathweg und Straße parallel zur Diepenbrockstraße	269.000,-- DM
--	---------------

Beleuchtung:	40.000,-- DM
--------------	--------------

Gladbeck, den 3.8.1992


Weiß

Anlagen:

1. Übersicht der Emissionsbelastungen der Autobahn A 2
2. Erläuterungsbericht zu den schalltechnischen Unterlagen des Änderungsplanfeststellungsverfahrens zur Bundesautobahn A 2
3. Abgrenzung des Bebauungsplanes Nr. 56 a mit Eintragung der Altlastenflächen

Anlage 2 zur Begründung des Bebauungsplanes Nr. 56 a
hier: Erläuterungsbericht zu den schalltechnischen Unter-
lagen des Änderungsplanfeststellungsverfahrens zur
Bundesautobahn 2

Erläuterungsbericht

Zum sechsstreifigen Ausbau der A 2 von km 461,0 + 00 bis km 461,2 + 60 ist eine schalltechnische Untersuchung nach der "Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS 81" aufgestellt worden.

Die lärmtechnische Untersuchung war Bestandteil eines Planfeststellungsverfahrens, für das ein Beschluß mit Datum vom 01.04.1985 unter dem Az.: VI A 3-32-03/544-2596/84 erteilt wurde.

Der Beschluß hat Rechtskraft erlangt.

Durch Planänderungen der Stadt Gladbeck ist ein Änderungsplanfeststellungsverfahren erforderlich geworden.

Die vorliegende lärmtechnische Untersuchung berücksichtigt den neuen Planungsstand.

Grundlage der Berechnung ist die "Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen -RLS 81-" vom 20.07.1981 (Allgemeines Rundschreiben des BMV Nr. 5/81), eingeführt mit Erlaß des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes NW vom 18.08.1981 - Az.: VI A 1-32-18 (42) 2014/81.

Die Dimensionierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/83 StB 15/StB 16/14.80.13-Gr vom 6. Juni 1983).

In die Berechnung zur Ermittlung der Schallpegelwerte wurde die Prognoseverkehrsbelastung der A 2 mit 51.000 Kfz/24 h (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge) eingesetzt. Die durchgeführten Untersuchungen haben ergeben, daß unter Beachtung der neuen Rechtssprechung folgende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes an der A 2 nach Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen vorzusehen sind:

a) Nordseite

km 461,0 + 00 bis km 461,2 + 60 Lärmschutzwand in
Höhe von 5,00 m über der Fahrbahnoberkante.

b) Südseite

km 461,0 + 00 bis km 461,2 + 60 Lärmschutzwand in
Höhe von 5,00 m über der Fahrbahnoberkante.

Darüber hinausgehende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind aus technischen wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen nicht vertretbar.

Soweit in Einzelfällen eine beachtliche Erhöhung des zumutbaren Lärmpegels nicht vermieden werden kann, liegen für die jeweiligen Eigentümer der betroffenen baulichen Anlagen die lärmtechnischen Anspruchsvoraussetzungen zur Erstattung der Kosten für Schallschutz nach § 17 Abs. 4 Satz 2 FStrG vor, der im Sinngehalt dem § 41 Abs. 2 i.V. mit § 42 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BimSchG) entspricht.

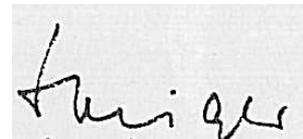
Im einzelnen wird auf die Darstellung der Schutzmaßnahmen im Lageplan i.M. 1 : 1000 verwiesen.

Kostenträger, Träger der Baumaßnahme und Unterhaltungspflichtiger der zu errichtenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist die Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung -.

Aufgestellt:

Gelsenkirchen, den 30.06.1987

Der Leiter des Straßenneubauamtes
Gelsenkirchen



(Steiger)
Ltd. Landesbaudirektor



STAWA-Nr. -
Altablagung zw. Diepenbrock-
u. Meisenstraße
Kataster-Nr. 88

Untersuchung 1992-keine Verunreinigung-

56a

A2 E 34

STAWA-Nr. 4407/123
Altablagung Müllkippe
Helmut- / Horster Str
Kataster-Nr. 15

STAWA-Nr. 4407/68
Altablagung südl. Helmutstr.,
westl. Nattbach
Kataster-Nr. 67, 68, 69

STAWA-Nr. 4407/127
Altstandort Zechen- u.
Kokereigelände Graf
Moltke 3/4
Kataster-Nr. 25

STAWA-Nr. 4407/69
Altablagung Aufschüttung nördl.
Welheimer Str./westl. Franzstraße
Kataster-Nr. 73

Anlage 3
Abgrenzung des Bebauungsplanbereiches Nr. 56 a mit Eintragung
der Altlastenflächen