

Begründung

zum Bebauungsplan Nr. 07.062 - Am Schlachthof -

Grenzen des Geltungsbereiches

- Im Norden: Gemarkung Hamm, Flur 6
  - entlang der nördlichen Grenzlinie der Straße Nordenstiftsweg,
  - entlang der östlichen Grenzlinie des Flurstückes 133 bis zu dessen östlichem Grenzstein, von hier in geradliniger Verlängerung der nördlichen Grenzlinie des Flurstückes 201 bis zum nordöstlichen Grenzstein des Flurstückes 201,
  - von hier eine geradlinige Verbindung zum südwestlichen Grenzstein des Flurstückes 281.
  
- Im Osten Gemarkung Hamm, Flur 6
  - entlang der geplanten östlichen Ausbaugrenze der Münsterstraße.
  
- Im Süden Gemarkung Hamm, Flur 6
  - entlang der nördlichen geplanten Ausbaugrenze der B 61 n,
  - entlang der östlichen Grenze des Flurstückes 197,
  - entlang der südlichen Grenzlinie der Flurstücke 196, 105, 110,
  - entlang der westlichen Grenzlinie der Münsterstraße bis zum südöstlichen Grenzstein des Flurstückes 197; von hier eine geradlinige Verbindungslinie bis zum südwestlichen Grenzstein des Flurstückes 220.
  
- Im Westen Gemarkung Hamm, Flur 6
  - östlicher Böschungsfuß des Dammes der Bundesbahnstrecke Hamm/Münster.

Der Planbereich wird überwiegend als Gewerbegebiet und als öffentliche Grünfläche genutzt. Durch die Aufgabe des ehemaligen Schlachthofgeländes entstehen zusammenhängende freie Flächen, die einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Gleichzeitig muß für das gesamte Plangebiet die Erschließungssituation überprüft werden, da durch die bisherige Erschließung von der Münsterstraße - insbesondere durch die Linksabbieger - die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Münsterstraße stark beeinträchtigt wird.

Aus den o. g. Gründen faßte der Rat am 12.05.82 den Aufstellungsbeschluß für einen Bebauungsplan, der mindestens Festsetzungen im Sinne des § 30 BBauG enthält.

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Bestandsbeschreibung

Der Bebauungsplan ist aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Hamm entwickelt. Dieser stellt für den Planbereich nördlich des Nordenstiftsweges Kern-/Mischgebiet dar und südlich des Nordenstiftsweges Gewerbefläche bzw. für die vorhandenen Sporteinrichtungen südwestlich der Straße "Am Schlachthof" öffentliche Grünflächen und Sportanlagen dar.

Das Plangebiet liegt im Siedlungsschwerpunkt und wird durch die umgebenden Verkehrsanlagen der Deutschen Bundesbahn, die Münsterstraße (B 61/B 63) und den Nordenstiftsweg geprägt. Der Bereich nördlich des Nordenstiftsweges ist durch eine gewachsene Nutzungsmischung aus Wohnen, Gewerbe und Handel gekennzeichnet.

Diese Bereiche sind durch die südlich anschließenden Gewerbegebiete - insbesondere die inzwischen aufgegebene Schlachthofnutzung - sowie durch die umgebenden Verkehrsemittenten erheblich vorbelastet.

### Bauliche und sonstige Nutzungen

Ausgehend von der gewachsenen Nutzungsstruktur soll für den ehemaligen Schlachthofbereich sowie für die vorhandene gewerbliche Nutzung südöstlich der Straße "Am Schlachthof" die gewerbliche Nutzung beibehalten und planungsrechtlich gesichert werden. Aufgrund der Emissionsbelastung der umgebenden Verkehrswege sowie der vorhandenen Nutzungsstruktur ist eine Nutzung mit geringerer Störanfälligkeit, wie z. B. einer Wohnnutzung dienende Gebietsausweisung, nicht möglich.

Die im südlichen Bereich bestehenden Sportanlagen (Sportplatz und Tennisplätze) werden als "öffentliche Grünfläche" festgesetzt, zweckgebundene bauliche Anlagen sind zulässig.

Der im Bereich nördlich des Nordenstiftsweges ist entsprechend der vorhandenen Nutzungsmischung als MI- bzw. MK-Gebiet festgesetzt.

Die südlich des Nordenstiftsweges anschließenden Gewerbeflächen sollen aufgrund ihrer Lage im Siedlungsschwerpunkt sowie ihrer Nähe zu Hamm-Mitte in ihrer Nutzung beschränkt werden.

1. Baugebietsgliederung nach der Art der zulässigen Nutzung gem. § 1 (4) Nr. 1 BauNVO
2. Nutzungsbeschränkung durch Ausschluß bestimmter Nutzungsarten gem. § 1 (9) BauNVO i. V. m. § 1 (5) BauNVO.

Zu 1:

Die Beschränkungen der gewerblichen Nutzungen sind in Anlehnung an die Abstände zwischen Wohngebieten sowie Industrie- und Gewerbegebieten des Abstandserlasses (RdErl. des Ministers für Arbeit, Gesundheit und Soziales NW - III B 6 - 8804,25 - vom 09.07.82) festgesetzt.

GE<sub>1</sub> - Zulässig sind Betriebe und Anlagen der Abstandsklassen VII und VIII mit Ausnahme der Nrn. 148, 153, 155, 177, 178 (Abstand 200 m/100 m).

- Ausnahmsweise zulässig sind bestimmte Anlagen und Betriebe der nächsthöheren Abstandsklasse VI (Abstand 300 m)

Die ausnahmsweise zulässigen Anlagen sind in den Festsetzungen in Textform im einzelnen aufgeführt.

GE<sub>2</sub> - Zulässig sind Betriebe und Anlagen der Abstandsklassen VI, VII und VIII unter Ausnahme einzelner in den Festsetzungen in Textform im einzelnen aufgeführten Anlagen.  
(Abstand 300 m/200 m/100 m)

In den GE<sub>1</sub> und GE<sub>2</sub> Gebieten sind danach die nach BImSchG genehmigungspflichtigen bzw. geruchsintensiven Anlagen ausgeschlossen.

Neben den in den Abstandsklassen VI, VII und VIII (Abstandserlaß 1982) aufgeführten Betrieben sind darüber hinaus Betriebe und Anlagen bis zu einem ähnlichen Emissionsgrad zulässig (bzw. ausnahmsweise zulässig).

Das Unterschreiten der Abstände im MI-/MK-Bereich nördlich des Nordenstiftsweges entspricht der gewachsenen Mischnutzung aus Wohnen, Gewerbe und Handel sowie der erheblichen Immissionsvorbelastung des Gebietes.

Gemäß § 1 (9) in Verbindung mit § 1 (5) BauNVO werden in den Gewerbegebieten Einzelhandelsbetriebe sowie Verkaufsstellen von Handwerksbetrieben, die sich ganz oder teilweise an Endverbraucher wenden, nicht zugelassen. Nur ausnahmsweise sind Handelsbetriebe mit einem bestimmten Warenangebot unter Berücksichtigung des Bestandes und der Art der Betriebe zulässig.

Darüber hinaus sind Verkaufsstellen von Handwerksbetrieben ausnahmsweise zulässig, die in einem unmittelbaren räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit den Handwerksbetrieben stehen und deren Betrieb an diesem Standort unter planerischen Gesichtspunkten als unschädlich angesehen wird. Die weiteren Kriterien sind aus folgenden planerischen Überlegungen getroffen worden:

- Es dürfen keine Sortimente sein, die der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs dienen.  
Zweck: Eine Versorgung für alle Bevölkerungsgruppen - auch der weniger mobilen - in wohnungsnahen oder aber mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbaren zentralen Bereichen soll nicht durch Konzentration von derartigen Gütern an peripheren, nicht integrierten, Standorten gefährdet werden.
- Die angebotenen Waren dürfen kein city- bzw. zentrentypisches Sortiment umfassen.  
Zweck: Es soll verhindert werden, daß die Versorgungsfunktion der Zentren durch das Herauslösen von Sortimenten, die traditionell nur in zentralen Lagen angeboten werden, gefährdet wird. Mit dem Herauslösen von Sortimenten besteht außerdem die Gefahr der Verödung der Zentren, deren Fortschreiten man bisher durch den Bau von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen entgegenzuwirken suchte. Das Abwandern von Sortimenten würde diese finanziell aufwendigen Maßnahmen nutzlos werden lassen.

Mit der vorgenommenen Nutzungsbeschränkung von Handelsbetrieben mit überörtlichem Einzugsbereich soll weiterhin die Erzeugung eines hohen zusätzlichen Verkehrsaufkommens für den Planbereich verhindert werden, da diese von den bereits jetzt hochbelasteten verkehrlichen Anbindungen Münsterstraße und Nordenstiftsweg nicht verkraftet werden kann.

Die städtebauliche Erforderlichkeit dieser Nutzungsbeschränkung wird auch in einem Gutachten der Prognos AG von 1986 über die "Situation und Entwicklungsmöglichkeiten des Einzelhandels in Hamm" nachgewiesen.

Die Gewerbegebietsflächen sind zweigeschossig festgesetzt. Östlich des Planbereiches befindet sich der Flugplatz Hamm-Lippewiesen. Die im Bebauungsplanentwurf dargestellten Gewerbegebietsflächen liegen unterhalb der Hindernisfreiflächen, teilweise unterhalb des westlichen An- und Abflugsektors und teilweise unterhalb der seitlichen Übergangsfläche. Aufgrund dieser Tatsache - insbesondere aber wegen der Lage im Stadtgebiet sollen aus städtebaulich-gestalterischen Gründen bauliche Anlagen gem. § 16 (3) BauNVO eine Höhe von 12,0 m nicht überschreiten.

Für das überwiegend bebaute Gewerbegebiet GE 2 ist bestandsorientiert eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Für die weitgehend unbebauten und großflächig nutzbaren Gewerbegebiete GE<sub>1</sub> soll eine abweichende Bauweise gem. § 22 (4) BauNVO festgesetzt werden, die eine Überschreitung der Länge von 50 m zuläßt.

Diese Überschreitung ist für bestimmte technische Betriebsabläufe erforderlich. Die Bestimmungen gem. § 22 (2) BauNVO bezüglich des seitlichen Grenzabstandes bleiben davon unberührt.

Zwischen den überbaubaren Grundstücksflächen und den öffentlichen Verkehrsflächen sind aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen gem. § 14 (1) BauNVO bauliche Nebenanlagen untersagt.

#### Erschließung und Versorgung:

Das Plangebiet wird im Süden und Osten von den Bundesstraßen 61 und 63 tangiert und erschlossen. Diese beiden Bundesstraßen prägen neben den Autobahnen A 1 und A 2 im westlichen und südlichen Stadtgebiet vorwiegend das städtische Straßennetz und sie haben Verbindungs- und Verteilerfunktion. Unmittelbar nördlich der Innenstadt werden B 61 und B 63 gemeinsam im Zuge der Münsterstraße über die Lippe und Datteln-Hamm-Kanal geführt, so daß hier bereits aufgrund ihrer Bündelung ein Engpaß im Straßennetz besteht. Dieser Lippeübergang im Zuge der Münsterstraße ist abgesehen von den Autobahnen der stärkstbelastete Straßenzug im Straßennetz der Stadt Hamm. Die durchschnittliche Tagesbelastung liegt hier bei mehr als 30.000 Kraftfahrzeugen. Dieser Straßenzug und die angrenzenden Knotenpunkte sind völlig ausgelastet und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten überlastet, so daß die Durchfahrt stark erschwert ist und der Verkehr nur zähflüssig mit Rückstauerscheinungen an den Knoten abgewickelt werden kann, was für alle Verkehrsteilnehmer und für das Umfeld belastend ist.

Als wichtiger Verkehrsteilnehmer tritt in diesem so belasteten Straßenabschnitt der "Öffentliche Personennahverkehr" (ÖPNV) auf; denn die ÖPNV-Erschließung wird im Stadtgebiet von Buslinien hergestellt. Hier treten die stärksten Belastungen des ÖPNV auf den Buslinien über den Lippeübergang im Zuge der Münsterstraße auf.

So wurden über diesen Straßenzug im Jahre 1978 in den Morgenstunden (Zeit von 6.00 - 9.00 Uhr) etwa 2.700 Personen befördert; 1982 lag die entsprechende Zahl bei 2.500 Personen.

Um diesen Mißstand zu beseitigen, ist es auch Ziel des Bebauungsplanes, den Straßenzug Münsterstraße leistungsfähig auszubauen, um den Verkehr sicher, leichter und mit geringstmöglicher Umweltbeeinträchtigung abzuwickeln. So sind für den Verkehr in südlicher Richtung 2 Fahrspuren und für den Verkehr in nördlicher Richtung 4 Fahrspuren einschließlich Abbiegespuren vorgesehen. Die Richtungsverkehre werden durch einen Grünstreifen getrennt. Die Hauptzufahrt zum Gewerbegebiet erfolgt von Norden und von Süden ausschließlich über die Straße "Am Schlachthof" in Verbindung mit der rückwärtigen Erschließung der Planstraßen A, B und C. Der abfließende Verkehr nach Süden erfolgt über die Straße "Am Schlachthof" und nach Norden ausschließlich über die Planstraße A und den Nordenstiftsweg. Die

Straße "Am Schlachthof" wird über eine Ampel gesteuert. Die Zufahrten zu den einzelnen Gewerbebetrieben von der Münsterstraße, die in der Vergangenheit immer wieder zu Verkehrsstörungen und Unfällen führten, werden eingeschränkt. Im Rahmen des Bestandsschutzes wird für die vorhandenen Betriebe an der Münsterstraße innerhalb des Gewerbegebietes eine verkehrslenkende Zu- und Abfahrtsregelung im rechts-rein/rechts-raus System getroffen. Ansonsten werden in diesem Bereich Ein- und Ausfahrten ausgeschlossen.

Nach Abschluß dieser Maßnahmen wird der Verkehrsfluß auf der Münsterstraße sicherer und leichter. Hiervon profitieren dann alle Verkehrsteilnehmer - auch die Busse des ÖPNV. Außerdem ist vorgesehen, für den ÖPNV in Fahrtrichtung Süden eine Vorzugsschaltung an der Signalanlage einzubauen.

Im südlichen Anschluß an das Plangebiet soll die B 61 n verlaufen. Ein Bebauungsplan- bzw. ein Planfeststellungsverfahren ist noch nicht eingeleitet worden. Dieses Teilstück der B 61 n ist im Bundesstraßenbedarfsplan zur Zeit in der zweiten Bedarfsstufe enthalten. Bei einer möglichen Realisierung der B 61 n wären die Sportanlagen betroffen. Bei dem östlich gelegenen Sportplatz müßte die vorhandene Laufbahn aufgegeben werden. Die eigentliche Hauptspielfläche bliebe jedoch erhalten. Da dieser Platz ausschließlich durch einen Fußballverein genutzt wird, welcher durch diese Änderung in seinem Spielbetrieb nicht behindert wird und andere Kampfbahnen mit Laufbahnen in guter fußläufiger Erreichbarkeit zum Plangebiet liegen, ist dies vertretbar.

Für den im südlichen Planbereich angesiedelten Tennisverein würde der östlich des Clubhauses gelegene Tennisplatz entfallen. Als Ersatzstandort ist hier die Fläche westlich des Clubhauses vorgesehen. Aufgrund vertraglicher Verpflichtungen der Vereine würden der Stadt Hamm durch die Aufgabe der Laufbahn bzw. Verlegung des Tennisplatzes keine Kosten entstehen.

Immissionsschutz:

Das Plangebiet wird von stark belasteten Verkehrsanlagen umgeben. Die schalltechnische Berechnung für das Plangebiet gem. RLS 1981 ergab aufgrund der Prognosebelastung von 1990 folgende Emissionspegel:

<u>DB-Strecke:</u> Hamm/Münster	67,7 dB(A) t, 67,7 dB(A) n
<u>Kfz-Verkehr:</u> Münsterstraße	70,4 dB(A) t, 63,1 dB(A) n (nach Prognosenetz PO-39.000 Kfz/d)
Nordenstiftsweg	62,0 dB(A) t, 51,9 dB(A) n (8.000 Kfz/d)
B 61 n	66,5 dB(A) t, 59,1 dB(A) n (nach Prognosenetz PO-13.000 Kfz/d)

Planungsrichtpegel nach DIN 18005 (1987)

MI-Gebiet	60,0 dB(A) t, 50,0 dB(A) n
MK-Gebiet	65,0 dB(A) t, 55,0 dB(A) n
GE-Gebiet	65,0 dB(A) t, 55,0 dB(A) n

Die für das Plangebiet zugrunde liegenden dB(A)-Pegel übersteigen die Planungsrichtpegel der DIN 18005 (1987).

Da aktive Schallschutzmaßnahmen für den Planbereich ausgeschlossen sind, DB-Linie in Hochlage und Lärmeinwirkung der Münsterstraße vom Kreuzungsbereich, werden Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm nur im Rahmen des passiven Immissionsschutzes festgesetzt.

Entsprechend der Lärmbelastung sind entlang der Verkehrswege die Lärmschutzklassen III und IV gekennzeichnet. Die Bemessung der Schallschutzklasse orientiert sich gem. VDI 2719 an einem Innengeräuschpegel von 30 dB(A) und an den in der DIN 18005 (1987) dargelegten Planungsrichtpegel der Baugebiete.

Gemäß § 9 (1) 24 BBauG müssen in den mit Lärmschutzklassen III und IV gekennzeichneten Bereichen Wohn- und Schlafräume gem. VDI 2719 mit Fenstern der entsprechenden Schallschutzklassen sowie schalldämpften Dauerlüftern versehen werden. Für die ungekennzeichneten GE-Gebiete sind Schallschutzmaßnahmen für Wohn- und Schlafräume (gem. VDI 2719) entsprechend der Schallschutzklasse II vorzusehen.

Die festgesetzten Schallschutzmaßnahmen sind entsprechend den gebietsbezogenen Lärmschutzpegeln nach DIN 18005 (1987) ausgelegt.

Fluglärmeinwirkungen, bedingt durch den Luftverkehr am o. g. Flugplatz, sind nach den von der Luftaufsicht anzuwendenden Kriterien für das Plangebiet zumutbar.

Ver- und Entsorgung:

Die Ver- und Entsorgung ist im Einzelfall zu prüfen. Zugunsten der Versorgung des Gebietes mit Energie werden drei Trafostationen und eine vorhandene Gasreglerstation als Fläche für Versorgungsanlagen festgesetzt.

Vorhandene Versorgungsleitungen werden mit ihrem Schutzstreifen durch Leitungsrechte gesichert.

Die anfallenden Abwässer werden durch Anschluß an bestehende und neu zu verlegende Kanalisationen im Mischsystem zum städtischen Pumpwerk Schlachthof abgeführt, von dort werden sie in den Hauptsammler Hafenstraße geführt und in der vorhandenen Kläranlage Hamm gereinigt.

Grünplanung:

Entlang der Nordgrenze der Sportanlagen sollen hochkronige Bäume angepflanzt werden, welche die in Ansätzen vorhandene und zu schützende Baumeinfassung großzügig ergänzen und eine raumwirksame Grünabschirmung zum nördlich und östlich anschließenden Gewerbegebiet darstellen. Der offene Übergang der Sportanlage nach Süden gewährleistet ein Abtrocknen der Plätze.

Um das Clubheim der Sportanlagen in die Grünfläche optisch einzubinden, sollen die Fassadenflächen unter Ausnahme der Fenster- und Türöffnungen durch Kletter-, Schling- oder Rankpflanzen begrünt werden.

Im Planbereich soll eine gezielte Gewerbeumfeldverbesserung erfolgen.

Verschiedene Bepflanzungs- und Begrünungsmaßnahmen, wie die raumwirksame Grünabschirmung der Gewerbegebiete nach außen, eine Förderung der Durchgrünung nach innen sowie eine weitgehende Entsiegelung der Grundstücksflächen sollen sich entsprechend ergänzen. Planungsziele sind die Aufwertung des Erscheinungsbildes und damit des Standortimages des Gewerbegebietes, die Verbesserung des Arbeitsumfeldes (Pausengrün) sowie der ökologischen Zusammenhänge.

Um die natürliche Entwicklung der Landschaft entlang der Bundesbahnstrecke zu fördern, wird eine Fläche im Dammbereich als Brachfläche ausgewiesen.

Entlang der Baugrenzen ist, bis auf die Bereiche der Grundstücksein- und -ausfahrten sowie Sichtwinkelbereiche, die von Sichthindernissen über 0,6 m Höhe freizuhalten sind, gemäß § 9 (1) Nr. 25 a BBauG ein 3,0 m breiter Pflanzstreifen für das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern vorgesehen.

Örtliche Bauvorschriften gemäß § 81 (1) Nr. 4 BauO NW sollen die Grünplanung ergänzen:

Um die Raumwirksamkeit des geplanten Grünstreifens zu unterstützen, soll eine Grundstückseinfriedung (soweit erforderlich) um mindestens 3,0 m von der Grundstücksgrenze zurückgesetzt werden.

Zur Förderung der Durchgrünung soll in den Gewerbegebieten pro 150 m<sup>2</sup> versiegelter Fläche (überbaute und befestigte Fläche) 1 Hochstamm-Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 15 cm (gemessen 100 cm über dem Boden) gepflanzt werden, davon ist auf den Stellplatzanlagen pro 6 Stellplätze 1 Hochstamm-Laubbaum zu pflanzen.

Ungenutzte Betriebsflächen sollen mit kulturfähigem Boden eingedeckt und gärtnerisch gestaltet werden.

Nach Inkrafttreten des Baugesetzbuches (BauGB) am 01.07.87 können diese örtlichen Bauvorschriften jedoch nicht mehr in dem Bebauungsplan gemäß § 81 (1) BauO NW i. V. m. § 81 (4) BauONW festgesetzt werden.

Die örtlichen Bauvorschriften sollen daher als selbständige Satzung gemäß § 81 (1) BauO NW beschlossen werden, und können dann nach dem Inkrafttreten dieser Satzung nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden.

#### Kosten:

Die Kosten, die für die vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen entstehen, sind überschläglich mit 2,9 Millionen Mark ermittelt worden. Soweit Zuschüsse und Beträge Dritter (auch Erschließungsbeiträge im Sinne der §§ 127 ff BauGB bzw. im Sinne des § 8 KAG) erlangt werden

können, hat die Stadt im Ergebnis nur die um diese Beiträge verringerten Kosten zu tragen. Die Bereitstellung der erforderlichen Mittel aus dem Haushalt kann erwartet werden.

Bodenordnende Maßnahmen:

Der Bebauungsplan bildet, soweit erforderlich, die Grundlagen für Maßnahmen der Bodenordnung und Enteignung.

Hamm, 09.02.1988

*Schmidt-Gothan*

Schmidt-Gothan  
Stadtbaurat

~  
*Möller*

Möller  
Städt. Baudirektor

Ergänzung:

(\* früher Straße "Am Schlachthof")

Die innere Erschließung des Bebauungsplangebietes erfolgt über die Philipp-Reis-Straße\* die quer durch den Planbereich verläuft sowie über die Planstraße A, die eine Verbindung zwischen der Philipp-Reis-Straße und dem Nordenstiftsweg herstellt. Die Wendeanlage der Planstraße B, die von der Philipp-Reis-Straße nach Süden abgeht und den südlichen bereits stark bebauten Bereich des Gewerbegebietes erschließt, weist einen Wendekreis für die größten nach der StVZO zugelassenen Fahrzeuge aus.

Die Abmessungen der Wendeanlagen der Philipp-Reis-Straße sowie die Wendeanlage der Planstraße C haben einen Wendekreis von 6,0 m und sind danach für Personenkraftwagen und Lieferwagen ausgelegt. Westlich der Abzweigung der Planstraße B von der Philipp-Reis-Straße soll daher ein Schild "Sackgasse" i.V.m. der Beschilderung "Keine Wendemöglichkeit für Lastkraftwagen" das Erschließungsleitsystem im Planbereich anzeigen. Wie auch in den Empfehlungen der EAE 85 S. 55 ausgeführt, ist es schwierig, allgemeingültige Empfehlungen zur Wahl der im Einzelfall notwendigen Wendeanlagen zu geben.

Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes hat der Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR Essen) einen Gestaltungsplan für den Gewerbe- und Technologiepark Münsterstraße erarbeitet, der im wesentlichen bei den Umsetzungsschritten des Bebauungsplanes eine Koordinationsfunktion ausüben und der Stadt Hamm zur Ansiedlungswerbung dienen soll. Innerhalb dieser Rahmenplanung bleibt die innere Erschließung noch unter den Festsetzungen des Bebauungsplanes zurück.

Auf dem Gelände ehem. Opel Schäfers auf der Westseite der Münsterstr. im südlichen Bereich des Gewerbegebietes wird ein technologisch orientierter Gewerbehof i.S. einer Standortgemeinschaft mehrerer rechtlich und wirtschaftlich selbständiger Betriebe mit verschiedenartigen kostengünstigen Gemeinschaftseinrichtungen errichtet - im wesentlichen zur Unterbringung von Starterbetrieben und Existenzgründern. (Hamtec)

Die übrigen Gewerbegebiete wurden in Form zweier weiterer Gewerbehöfe konzipiert zur Unterbringung von Klein- und Mittelbetrieben mit Versorgungsfunktionen oder auch zur Verlagerung von Betrieben innerhalb des Stadtteils.

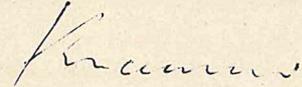
Als Bebauungsprinzip soll ein Hofcharakter mit entsprechenden Umfahrmöglichkeiten angestrebt werden.

Die vorgesehenen Einschränkungen der Einzelhandelsnutzung sollen auch dazu dienen, das gewerblich genutzte Umfeld des Hammer Technologie- und Gründerzentrums angemessen zu entwickeln und langfristig funktionale Beziehungen zwischen dem Technologiezentrum und den benachbarten Betriebsstandorten zu ermöglichen.

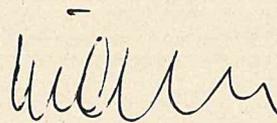
Im Planungsstadium bei der Aufstellung des Bebauungsplanes können die Art und der Flächenbedarf der anzusiedelnden Betriebe sowie die zu erwartende Anzahl der Beschäftigten und Art und Häufigkeit des Verkehrsaufkommens nur selten ausreichend genau erfaßt werden. Im Interesse einer sparsamen und trotzdem ausreichenden Erschließung sollen die Herstellungskosten möglichst gering gehalten werden und in einem angemessenen Verhältnis zur erschlossenen Fläche stehen. Welcher Aufwand angemessen ist, muß auch danach beurteilt werden, ob gesamtstädtischen Zielsetzungen wie dem kosten- und flächensparenden Bauen entsprochen wird und ob Bauherren über Erschließungs- und Anliegerbeiträge möglicherweise durch de facto zu groß bemessene und zu aufwendige Erschließungsanlagen übermäßig belastet würden. Unter diesen Gesichtspunkten sollen für etwaigen Schwerlastverkehr aus Gründen der Zweckmäßigkeit betriebliche Wendemöglichkeiten im nördlichen Teilbereich des Gewerbegebietes geschaffen werden. Aufgrund ihrer Eigentümerposition hat die Stadt Hamm u.a. im nördlichen Planbereich entsprechende Steuerungsmöglichkeiten.

Sollten Betriebe mit starkem Ziel- und Quellverkehr sich innerhalb dieses Gewerbebestandes ansiedeln wollen, dann sollen sie an höher-rangige Straßen angeschlossen werden, wobei flächenintensive Großbetriebe in diesem kernstadtnahen Gewerbegebiet ohnehin nicht zur Ansiedlung gebracht werden sollen.

Hamm, 05. Oktober 1989



Dr. Kraemer  
Stadtdirektor



Möller  
Ltd. Städt. Baudirektor