

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 56 "Feldstraße/Pottacker"
der Stadt Hattingen

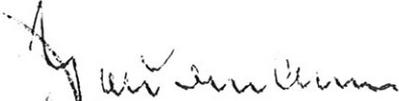
Diese Begründung gehört zum Bebauungsplan Nr. 56 der
Stadt Hattingen

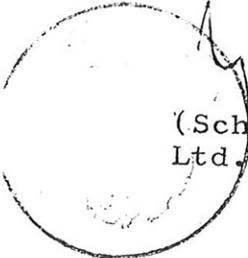
Die Aufstellungsvermerke auf dem Plan gelten auch für diese
Begründung.

Hattingen, 5. Mai 1975

Der Stadtdirektor

Im Auftrage


(Scheuermann)
Ltd. städt. Baudirektor



1 Räumlicher Geltungsbereich

Das Planungsgebiet wird begrenzt

- im Norden durch die Feldstraße
- im Osten durch die Nordstraße
- im Süden durch die Bredenscheider Straße (B 51)
- im Westen durch die Talstraße und die verlängerte Schulstraße (gepl. Nord-Süd-Tangente)

Diese Abgrenzung ergibt sich einerseits aus der Zielsetzung dieses Planes, andererseits aus dem Anschluß an folgende bereits aufgestellte Bebauungspläne, und zwar

- im Norden Bebauungsplan Nr. 68 "Nordtangente"
- im Osten Bebauungsplan Nr. 58 "Pannhütter Straße"
- im Süden Bebauungsplan Nr. 54 "B 51 - Teilbereich II"
- im Westen Bebauungsplan Nr. 75 "Flachsmarkt/Steinhagen" und Bebauungsplan Nr. 11 "Talstraße"

2 Gründe und Anlässe für die Aufstellung des Bebauungsplanes

2.1 Der Bebauungsplan ist erforderlich, um den Zielen und Maßnahmen der Stadtentwicklung den notwendigen rechtlichen Rahmen zu geben, die städtebaulichen Förderungen des Landes zu ermöglichen und zuwiderlaufende private Einzelmaßnahmen verhindern zu können.

2.2 Eine umfassende Begründung für die städtebauliche Planung des Gebietes zwischen Bredenscheider-, Feld-, Nord- und Talstraße ist aus folgenden übergeordneten Bauleitplanungen entwickelt:

- Allgemeiner städtebaulicher Rahmenplan für den Stadtkern aus 1969
- Stadtentwicklungsplan und
- Flächennutzungsplanentwurf aus 1972/73 bzw. 1974/75

Die mit diesen vorbereitenden Bauleitplanungen entwickelten Erläuterungen sind Grundlage der nachfolgenden Begründung insbesondere im Hinblick auf die großräumige städtebauliche Eingliederung des Plangebietes.

2.3 Der Raum Feldstraße-Pottacker bildet einen wesentlichen Schwerpunkt der künftigen räumlichen Erweiterung des Stadtkerns. Folgende Gründe sind dafür maßgebend:

- Das Planungsgebiet liegt unmittelbar im Erweiterungsbereich des Stadtkerns in Richtung auf das innerstädtische Entwicklungsgebiet Holthausen, in welchem zusätzliche gesamtstadtbezogene zentrale Einrichtungen (vor allem Schulzentrum) ausgebaut werden sollen.
- Es bietet sowohl von der Topographie als auch der Erschließung her günstige Voraussetzungen für eine dichte Bebauungsstruktur.
- In ihm liegt die für den östlichen Innenstadtbereich besonders wichtige Haltestelle Pottacker des öffentlichen Nahverkehrs der geplanten Stadtbahnlinie Rhein-Ruhr.
- In ihm wird die überwiegende Wohnhausbebauung durch private Einrichtungen des Handels und der Dienstleistungen (Geschäfte, Büros etc.) ergänzt, wodurch eine echte Stadtkernerweiterung ermöglicht wird.
- Es erschließt die noch unbebauten und zum Teil mit vertretbarem Sanierungsaufwand (Block 2) künftig bebaubaren Bereiche. Die bereits abgeschlossenen Straßen (L 924) - und Stadtbahn - Ausbauplanungen bewirken weitere zweckmäßige Arrondierungen, so daß eine Gliederung in Bauabschnitten ermöglicht wird.

3 Die innere Struktur des Planungsgebietes wird durch folgende Teilelemente bzw. Teilbereiche bestimmt (siehe auch beigefügte Skizze):

3.1 Block 1 zwischen Talstraße und L 924 nördl. Ast

Etwa im Mittelpunkt des Plangebietes liegt der geplante Stadtbahnhaltepunkt, dessen beidseitige Zugänge zugleich den Übergang über die innerstädtische Osttangente vermitteln. Der westlich des Haltepunktes gelegene Baublock 1 soll mit der Errichtung der Bahnstrecke umgestaltet und einer dichteren Nutzung für Wohnen, Handels- und Wirtschaftsbetriebe zugeführt werden. Er wird daher als allgemeines Wohngebiet in 4-geschossiger geschlossener Bauweise mit innenliegendem Mischgebiet in 2-geschossiger geschlossener Bauweise ausgewiesen. Stellplätze können im Inneren des Blocks auch als Tiefgaragen und als Gemeinschaftsanlagen angeordnet werden.

Im Einzelfall können von der Zahl der Vollgeschosse oder der Grundflächenzahl Ausnahmen im Rahmen der Geschößflächenzahl zugelassen werden, um eine für das Wohnen noch vertretbare Verdichtung zu erzielen. Der Immissionsschutz soll sorgfältig beachtet werden, siehe hierzu Zi. 5.

3.2 Block 2 nördlich Pottacker zwischen L 924 nördl. Ast und Nordstr.

Östlich von Block 1, jenseits der L 924, setzen sich die Geschäfts- und Handelsbetriebsnutzungen entlang einer hauptsächlich dem Fußgänger- und Andienungsverkehr dienenden Achse fort, die über das östlich angrenzende Gebiet "Pannhütte" zugleich den Anschluß an den Ergänzungs- und Entwicklungsraum Holthausen herstellt. Beiderseits dieser Achse liegen dichte Wohnhausblocks, deren Erdgeschosse ebenfalls z. T. zentrumsbezogene Nutzungen (Handel, Dienstleistungen) aufnehmen sollen. Im Hintergelände der Blöcke sind Freiflächen für Spielplätze und ober- oder unterirdische Stellplatzanlagen vorgesehen. Es werden allgemeine Wohngebiete und Kerngebiete in 4-geschossiger geschlossener Bauweise festgesetzt.

Ein Teil dieser Wohnhäuser kann erst nach der Umsetzung des dort bestehenden Gewerbebetriebes ausgeführt werden, der aufgrund seiner Struktur und Emissionen sowie seiner solitären Lage nicht im Wohnbaugebiet verbleiben kann. Hier wird eine Sanierungsmaßnahme nach § 1 StBauFG erforderlich, da ein echter städtebaulicher Mißstand gegeben ist. Der hier ansässige Betrieb der Maschinenfabrik muß zum Schutz der umgebenden Wohnbauflächen verlagert, die Struktur des Areals zum Verdichtungsraum wesentlich verbessert werden. Hierdurch wird der angesprochene Planbereich im Abschluß der Entwicklung zu einer neuen Siedlungseinheit ausgestaltet werden.

Die die Umgebung erheblich störenden Emissionen vorgenannter Maschinenfabrik entstehen durch die Betriebsart des Werkes mit schweren Pressen und Stanzen, den Werksverkehr vor allem mit sperrigen Gütern sowie die Betriebszeit. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind erheblich beeinträchtigt. Bei Abwägung aller Gegebenheiten ist es daher für diesen Schwerpunkt der Verdichtung geboten, den Gewerbebetrieb in ein entsprechendes Gewerbegebiet zu verlagern. Die Getränkegroßhandlung auf dem Grundstück Pottacker 23 genießt zwar Bestandsschutz, sie muß jedoch wegen der mit dem Betrieb verbundenen Emissionen bei Realisierung der Planung in ein Gewerbegebiet verlagert werden, da das Wohnen hier Vorrang genießt.

3.3 Block 3 südlich Pottacker zwischen L 924 nördl. Ast und Nordstr.

Südlich der vorbeschriebenen Zone werden die in Ansätzen vorhandenen Wohnhausblocks durch zusätzliche Wohnbauten sowie Garagenanlagen und Spielplätze ergänzt. Diese Maßnahmen erfordern zunächst die Verlegung der ansässigen Gärtnerei, die insbesondere im Zuge der Straßenbaumaßnahme L 924 sowie der Stadtbahnlinie weichen und in einen Außenbereich verlagert werden muß. Die Stadt wird bemüht sein, ein geeignetes Areal als Ersatz anzubieten, soweit der Eigentümer an einen weiteren Betrieb des Erwerbsgartenbaus interessiert ist. Für diesen Block wird ein allgemeines Wohngebiet in 3-geschossiger geschlossener Bauweise festgesetzt.

3.4 Block 4 südlich Pottacker zwischen Schul-, Talstraße und L 924 nördl. Ast

Der vierte geschlossene Bereich des Planungsgebietes erstreckt sich südlich des Blocks 1 in der geplanten Stadtbahnkurve zur Altstadt hin. Auch dort soll die in Ansätzen vorhandene Wohnbebauung arrondiert, erweitert und durch Stellplatzanlagen, Spielplätze usw. ergänzt werden. Ein Teil bereits vorhandener Freiflächen und Hausgärten soll als öffentliche Grünfläche im Sichtbereich der alten Stadtmauer offengehalten und gestaltet werden. Zur Verlagerung der auch hier ansässigen Gärtnerei siehe Zi. 3.3.

Nördlich der Parkanlage wird ein bereits vorhandenes Schulgelände festgesetzt. Es handelt sich um eine Grundschule, die später anderen schulischen Zwecken zugeführt werden soll (z. B. Musikschule). Parallel zur Stadtbahnlinie ist zur Erschließung des tiefen Areals eine Wohnstraße eingeordnet.

Das Grundstück Talstraße 12 ist mit einem Betriebsgebäude der ehemaligen Seidenspinnerei Göhlhoff bebaut. Es handelt sich um einen "erhaltenswerten technischen Bau" im Sinne des Denkmalschutzgesetzes und soll daher als ein Gebäude gekennzeichnet werden, das wegen seiner geschichtlichen Bedeutung zu erhalten ist.

Entsprechend den städtebaulich gegebenen Verhältnissen wird ein allgemeines Wohngebiet in 3-geschossiger Bauweise festgesetzt.

3.5 Block 5 südlich Feldstraße zwischen Talstraße und L 924 nördl. Ast

Der schmale Teilbereich nördlich Block 1 zwischen Stadtbahnlinie und Talstraße enthält eine Mischnutzung. Diese soll dadurch geordnet werden, daß an der Ost- sowie Feldstraße je allgemeine Wohngebiete in 3- bzw. 6-geschossiger geschlossener Bauweise festgesetzt werden, während inmitten ein Parkhaus mit 4 Parkdecks vorgesehen ist. Dieses soll dem angrenzenden Innenstadtbereich sowie dem park-and-ride-System für den Stadtbahnbetrieb dienen.

3.6 An der östlichen Seite der L 924 sind Garagenanlagen vorgesehen, die auch aus Gründen des Lärmschutzes hier erstellt werden sollen. Alle Freiräume entlang der L 924 und Stadtbahnlinie sind für eine Bepflanzung mit hohen breitkronigen Bäumen und niedrigem Buschwerk ausgewiesen.

4 Erschließung

Das Verkehrsnetz folgt weitgehend den vorhandenen bzw. aus gesamtstädtischer Sicht fest vorgegebenen Straßenzügen. In den Blöcken 2, 3 und 4 werden bestehende Ansätze von Wohnstraßen stich- und schleifenförmig ergänzt. Das Gebiet wird von einem Fußwegenetz durchzogen, dessen öffentliche Zugänglichkeit z. T. über Belastungsflächen gesichert werden soll. Vorrangig ist eine gute Andienung der geplanten Stadtbahn-Haltestelle in Verbindung mit den Unterquerungen bzw. Überquerungen auch der L 924 und Zugängen zu den Wegen zum Stadtkern.

Die Ver- und Entsorgungsanlagen (Kanalnetz) sind weitgehend vorhanden. Sie sollen ergänzt werden.

5 Dem Immissionsschutz kommt in dem durch Verkehrswege belasteten Gebiet eine besondere Bedeutung zu. Für die betroffenen Bereiche gelten nachfolgende Untersuchungen und Beurteilungen.

5.1 Für die Wohnhausbereiche im Einflußbereich der L 924 bzw. der Stadtbahnlinie sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich, da mit Nachteilen bzw. Belästigungen in der Umgebung beider Anlagen zu rechnen ist. Im Einzelfall ist anhand der emissionschutzrechtlichen Vorschriften - insbesondere technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - zu prüfen, welche passiven Schutzmaßnahmen anzuordnen sind. Die Abschirmungsmaßnahmen haben sich nach Rd.-Erl. des Innenministers vom 18. 11. 1971 Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau nach der Vornorm DIN 18005 zu richten.

5.2 Die Bauherren sollen bei Wohnungsbauten oder sonstigen schutzbedürftigen Vorhaben zur Durchführung ausreichender baulicher Schallschutzvorkehrungen verpflichtet werden, um im Inneren von Aufenthaltsräumen eine von Außengeräuschen ungestörte Nutzung zu ermöglichen. Zur Erfüllung sollen die betroffenen Grundstücke auch mit einer Baulast im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren und soweit erforderlich in vorstehendem Sinn belegt werden. Die Grundrißlösungen der Wohnhäuser sind dann so zu entwickeln, daß die Wohnräume überwiegend zu den ruhigeren Innenhöfen bzw. den der Lärmquelle abgewandten Seiten ausgerichtet werden.

5.3 Als Grundlage zur Berechnung des künftigen Verkehrslärms werden die Verkehrsuntersuchungen aus 1973 zum Flächennutzungsplan der Stadt zugrundegelegt. Als Planungsrichtpegel gilt für Allgemeine Wohngebiete tags = über 55 dB(A) und nachts 40 dB(A). Die Prognose der in 1985 zu erwartenden Lärmpegelwerte beträgt:

in 30 m Abstand von Fahrbahnmitte 57 dB(A) tagsüber
und 50 dB(A) nachts.

Hierbei ist die Überlagerung des Straßen- durch den Stadtbahnverkehrslärm - soweit möglich - berücksichtigt, wobei davon ausgegangen wird, daß dieses Verkehrsbauwerk eine Betonbrüstung von ca. 1.20 m Höhe sowie entsprechende abschirmende Maßnahmen am Haltepunkt erhält.

Es ist nicht zu erwarten, daß die Planungsrichtwerte um mehr als 10 dB(A) überschritten werden, zumal nachts der Stadtbahnverkehr weitgehend ruht. Auch durch Böschungen und Einschnitte der Verkehrsbauwerke werden die Lärmpegelwerte gemildert werden.

5.4 Entlang der Emissionsquelle sind Baumreihen bzw. Garagenzeilen festgesetzt, um eine Lärmpegelminderung zu erreichen.

6 Verwirklichung der Planung

Die städtebaulichen Festsetzungen des Plangebietes sollen schrittweise in mehreren Abschnitten verwirklicht werden. Es ist vorgesehen, mit der Erschließung im Block 2 zu beginnen, an die die vorgesehene Verdichtung im Block 3 anschließt. Im nächsten Abschnitt soll die Erschließung des Blockes 4 ermöglicht werden. Es folgen die Blöcke 5 und schließlich 1. Diese Rangfolge berücksichtigt auch die Notwendigkeit, die Wohnblöcke von vorhandenen Nutzungen durch Umsetzung oder Verlagerung bestehender Betriebe zu befreien.

7 Aufhebung von Festsetzungen

Die Aufhebung bestehender ortsbaurechtlicher Festsetzungen ist notwendig, weil durch das oben beschriebene Vorhaben neue Festsetzungen hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung sowie der Straßenbegrenzungslinien infolge der neuen städtebaulichen Zielsetzungen erforderlich sind.

8 Maß der baulichen Nutzung

Im Entwicklungsprogramm Ruhr 1968 - 1973 (aufgestellt von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1968) wird gefordert, um die Knotenpunkte und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (Stadtbahn, S-Bahn, Omnibus) in höchstens 15 Minuten Fußgängerentfernung an geeigneter Stelle städtebauliche Verdichtungen anzustreben. Neben einer breiten Skala von Arbeitsplätzen sollen an den Knotenpunkten möglichst viele Wohnungen konzentriert werden.

Mit Rücksicht auf die Lage des Planbereiches ist es daher zwingend erforderlich, die Bebauung in diesem Bereich zu verdichten. Außerdem müssen im Sinne vorstehender Programme die Ausnahmeverordnungen der Baunutzungsverordnung voll ausgeschöpft werden. Auch in der für diesen Planbereich bisher geltenden Baustufenordnung waren zum Teil höhere Ausnutzungsziffern festgesetzt als sie in § 17 Abs. 1 BauN VO vorgesehen sind. Da der Planbereich bei Inkrafttreten der Baunutzungsverordnung überwiegend bebaut war und städtebauliche Gründe dies rechtfertigen und erfordern und weil sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen, sind im Bebauungsplan die Höchstwerte für die Festsetzung der Geschoßflächenzahl überschritten (§ 17 Abs. 10 BauN VO).

9 Statistische Angaben

1 Flächenermittlung:

	ca. qm	ca. %
1.1 Bruttobauland = Plangebiet	153.400,00	100 %
1.2 Nettoflächen für Bauland		
Gemeinbedarf	3.990,00	2,6 %
Wohnbauland	86.700,00	56,5 %
1.3 Öffentliche Verkehrsflächen	44.290,00	28,9 %
<u>davon:</u> Fußwege/Bürgersteige	14.360,00	9,4 %
Fahrbahnen	21.350,00	13,9 %
Parkstreifen (275 Pl.)	3.680,00	2,4 %
Stadtbahn Rhein-Ruhr	4.850,00	3,2 %
Verkehrs- 'Begleitgrün'- Böschungen	10.520,00	6,9 %
1.4 Öffentliche Grünflächen	8.050,00	5,1 %

2 Schätzung der Nutzflächen, der Wohneinheiten und Einwohner

Block	GFZ	erreichbare Geschoßfläche	davon genutzt für: Gewerbe	für: Wohnen
1	2,0	12.880,00 qm	EG + I.OG 10.304 qm	übrige 2.576 qm
2	i.M.1,4	40.600,00 qm	50% des EG 7.300 qm	50% des EG u. übrige 33.300 qm
3	1,0	31.800,00 qm	-	31.800 qm
4	i.M.0,9	11.763,00 qm	-	11.763 qm
5	1,2	7.668,00 qm	7.668 qm	-
Summen			25.272 qm	79.439 qm
=====				

Die angegebenen Werte sind grob ermittelt. Erfahrungsgemäß werden sie in der Realisierung nicht ganz erreicht.

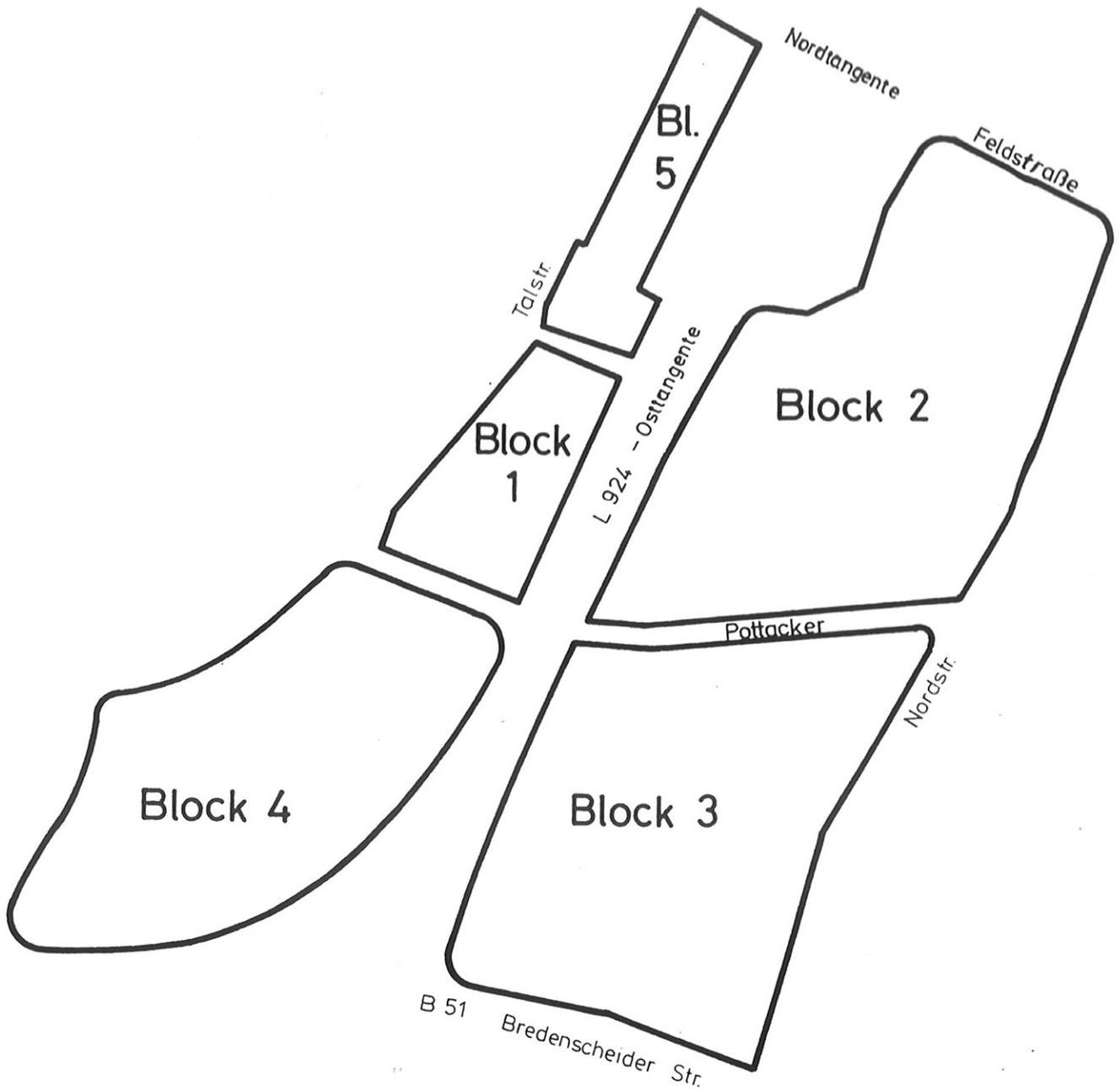
Bei einem durchschnittlichen Ansatz von ca. 100 qm Bruttogeschoßfläche je Wohneinheit könnten im Planungsgebiet insgesamt ca. 795 Wohneinheiten gebaut werden. Die Belegungsziffer wird z. Zt. mit etwa 2,8 Personen je WE angenommen. Daraus ergäbe sich eine Einwohnerzahl von etwa 2.226,00.

10 Schätzung der öffentlichen Kosten

Die der öffentlichen Hand entstehenden Kosten sind überschläglich ermittelt:

- Grunderwerb / Freilegung
(je qm 120,-- DM)
 - öffentliche Verkehrsflächen = ca. 4.500.000,-- DM
 - öffentliche Grünflächen = ca. 900.000,-- DM
 - Sonstiges = ca. 400.000,-- DM

 - Baukosten
 - Stadtbahn Rhein-Ruhr aufgrund vorliegender Unterlagen für das Planungsgebiet = ca. 13.000.000,-- DM
 - L 924 südlicher Ast aufgrund vorliegender Unterlagen für das Planungsgebiet = ca. 5.300.000,-- DM
 - sonstige Verkehrsflächen = ca. 500.000,-- DM
 - Grünflächen = ca. 160.000,-- DM
 - Kanalisation = ca. 1.000.000,-- DM
- Der für die Verlagerung des Maschinenbaubetriebes in Block 2 erforderliche Sanierungsaufwand
Grunderwerbs- und Verlagerungskosten ca. 3.000.000,-- DM



Feldstraße/Pottacker

Gliederung der Baublöcke
(gem. Abschnitt 3 der Begründung)

