

Begründung
Fassung vom 23.08.2006
ergänzt 02.05.2007

Bebauungsplan Nr. 150 "Reschop-Carré"

Hattingen-Mitte



Verfahrensstand:
Satzungsbeschluß

Stadt Hattingen
Fachbereich Stadtentwicklung, Bauordnung und Stadtverkehr

Rohde

Gliederung

1	Lage des Plangebietes und räumlicher Geltungsbereich	5
2	Veranlassung und Ziel der Planung	5
3	Planungsrechtliche Situation	7
3.1	Landes- und Regionalplanung	7
3.2	FNP	7
3.3	Landschaftsplan	7
3.4	Bebauungspläne	7
3.5	Informelle Planungen/Fachplanungen	8
4	Bestandsbeschreibung	8
4.1	Städtebauliche Situation	8
4.2	Verkehr	9
4.2.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	9
4.2.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	9
4.2.3	Ruhender Verkehr	9
4.2.4	Fußgängerverkehr	9
5	Planinhalte	10
5.1	Städtebauliches Konzept	10
5.2	Nachweis der Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzung	12
5.3	Planungsrechtliche Festsetzungen	14
5.3.1	Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	14
5.3.2	Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	16
5.3.3	Bauweise / Überbaubare Grundstücksfläche/Stellung baulicher Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)	17
5.3.4	Fläche mit besonderem Nutzungszweck (§ 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB)	18
5.3.5	Verkehr	18
5.3.6	Ver- und Entsorgung	20
5.3.7	Natur und Landschaft	21
5.3.8	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	21
5.3.9	Schallschutz	21
5.4	Kennzeichnungen	22
5.4.1	Flächen deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind	22
5.5	Hinweise	22
5.5.1	Umgang mit Bodendenkmälern	22
5.5.2	Umgang mit Bodenbelastungen	22
5.5.3	Umgang mit Kampfmitteln	22
5.5.4	Berücksichtigung von Grund- und Schichtenwasser	22
5.5.5	Sonstige Hinweise	23

6	Umweltbericht	23
6.1	Einleitung und Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes	23
6.2	Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes	23
6.3	Angaben zum Standort sowie zu Art und Umfang des Vorhabens	25
6.4	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens	26
6.4.1	Status-quo-Prognose	26
6.4.2	Schutzgut Mensch	26
6.4.3	Schutzgut Pflanzen und Tiere	27
6.4.4	Schutzgut Boden	28
6.4.5	Schutzgut Wasser	29
6.4.6	Schutzgut Luft und Klima	30
6.4.7	Schutzgut Landschaft	30
6.4.8	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	31
6.4.9	Schutzgüter-Wechselwirkungen	31
6.5	Beschreibung und Bewertung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen und der umweltrelevanten Maßnahmen	31
6.5.1	Schutzgut Mensch	31
6.5.2	Schutzgut Pflanzen und Tiere	34
6.5.3	Schutzgut Boden	35
6.5.4	Schutzgut Wasser	35
6.5.5	Schutzgüter Luft und Klima	35
6.5.6	Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild, Ortsbild)	35
6.5.7	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	35
6.5.8	Wechselwirkungen	36
6.6	Übersicht der umweltrelevanten Maßnahmen	36
6.6.1	Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen	36
6.6.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	36
6.7	Darstellung der wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsvorschläge	37
6.7.1	Standortalternativen und Begründungen zur Auswahl	37
6.7.2	Alternative Baukonzepte und Begründung zur Standortauswahl	37
6.8	Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	37
6.9	Monitoring	37
6.10	Zusammenfassung des Umweltberichtes	38
7	Planungs- und entscheidungserhebliche Aspekte	38
8	Städtebauliche Kenndaten	39
9	Kosten und Finanzierung	39

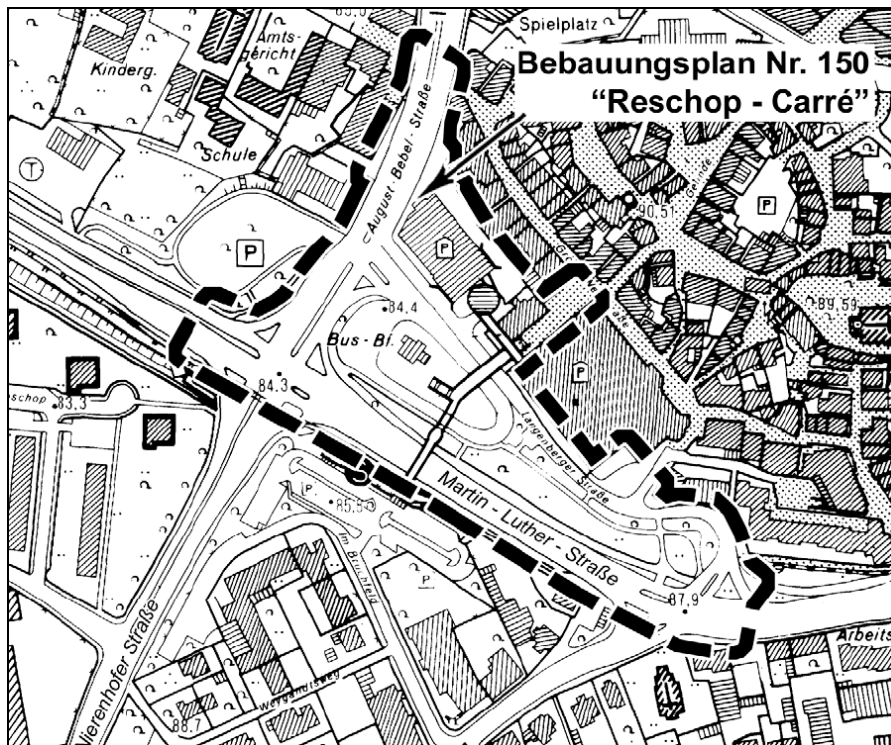
Rechtsgrundlage:

Grundlage für den Bebauungsplan Nr. 150 „Reschop-Carré“ sind das Baugesetzbuch (BauGB) i.d.F.d.B.v. 23.09.2004 (BGBl I S 2414) sowie die Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23.01.1990 (BGBl I S 133) und die Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) vom 01.03.2000 (GV NRW S 256) in der jeweils z. Zt. geltenden Fassung

1 Lage des Plangebietes und räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt im Stadtzentrum von Hattingen-Mitte in integrierter Lage unmittelbar angrenzend an die vorhandene Einkaufszone in der historischen Altstadt.

Der Bebauungsplan umfasst das Gebiet des Zentralen Omnibus Bahnhofs – ZOB – einschließlich der Grünfläche, des städtischen Parkhauses, des Gebäudes Wulf sowie der angrenzenden betroffenen Verkehrsflächen der Langenberger Straße, der August-Bebel-Straße und der Martin-Luther-Straße.



Das Plangebiet wird begrenzt:

- im Norden und Osten durch die südlichen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Große Weilstraße 2 bis 16, das Karstadt-Gebäude und die Langenberger Straße bis zur Einmündung Martin-Luther-Straße;
- im Süden durch die Südseite der Martin-Luther-Straße;
- im Westen durch die Westseite der August-Bebel-Straße von der B 51 bis zur Bahnhofstraße.

2 Veranlassung und Ziel der Planung

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hattingen hat am 06.04.2006 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 150 beschlossen. Ziel der Planung ist es, die planungsrechtlichen Grundlagen zur Errichtung von Gebäuden mit den Nutzungen Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Büros, Freizeit und Wohnen durch die Ausweisung eines Kerngebietes zu schaffen sowie Flächen für die Realisierung eines neuen ZOB zu sichern.

Der Beschluss erfolgte vor dem Hintergrund des in vielen Städten fortschreitenden Strukturwandels, insbesondere des Einzelhandels, der sich gerade in den Innenstädten in einem schleichenden Umsatzrückgang, in Geschäftsleerständen und allgemeinen Funktionsschwächen ausdrückt. Auch in Hattingen ist dieser Trend seit Jahren festzustellen und wurde in verschiedenen Fachgutachten qualitativ und quantitativ ermittelt und bewertet.

Bereits die GMA Einzelhandels-Strukturuntersuchung aus dem Jahre 1999 zeigte auf, dass von der in Hattingen vorhandenen Kaufkraft im Konsumgüterbereich 45 % und im Nahrungs- und Genussmittelbereich 21 % in die Nachbarstädte fließt. Neben Defiziten in einzelnen Sortimenten liegt ein wesentliches Problem in dem Fehlen großflächiger Einzelhandelsbetriebe. In den bestehenden baulichen Strukturen der Innenstadt ist es jedoch kaum möglich, Flächen für den großflächigen Einzelhandel zu realisieren.

Auch die umfangreichen Untersuchungen im Zuge des Rahmenplanes Innenstadt zeigen diese Problematik auf. Als ein Ergebnis beider Untersuchungen wird auf die Eignung der innerstädtischen Entwicklungsfläche Reschop/ZOB für eine Einzelhandelsentwicklung hingewiesen. Auch das anhaltende Interesse erfahrener Entwickler und Investoren an diesem schwierigen Standort zeigt, dass es für eine Innenstadterweiterung mit dem Ziel großflächigen Einzelhandels derzeit keine besser geeignete Fläche in Hattingen gibt.

Die Stadt Hattingen erhofft sich von der Realisierung eines größeren multifunktionalen Vorhabens am Reschop, die Innenstadt zu stärken und zu beleben und stellt dieses Vorhaben in den Kontext einer Entwicklungskonzeption für die gesamte Innenstadt.

Diese in der "Rahmenplanung Innenstadt Hattingen" zusammenfassend dokumentierte Konzeption wurde in einem umfassenden Diskussionsprozess entwickelt und trägt Sorge dafür, dass ein großes Investment am südlichen Rand der Innenstadt auch den umliegenden Siedlungsflächen zugute kommt und für die ganze Innenstadt Entwicklungsvorteile zur Folge haben soll.

Vor diesem Hintergrund stehen folgende Ziele im Mittelpunkt der Planung:

- Stützung und Stärkung der Hattinger Innenstadt durch die räumliche und funktionale Neuordnung der Flächen des heutigen ZOB;
- Verhinderung weiterer Kaufkraftverluste durch eine Angebotserweiterung und Profilstärkung des Einzelhandels;
- Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für ein modernes, den heutigen funktionalen Anforderungen gerecht werdendes Einzelhandelszentrum;
- Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes durch städtebaulich wirksame und architektonisch attraktive Begrenzung der „Reschop-Kreuzung“ als südlichem Zugang zur Innenstadt;
- Realisierung eines den heutigen Anforderungen gerecht werdenden neuen zentralen Omnibusbahnhofes mit fußläufiger Anbindung zur City und an die Haltepunkte des schienengebundenen Nahverkehrs sowie Nähe zu vorhandenen Park&Ride-Anlagen.

3 Planungsrechtliche Situation

3.1 Landes- und Regionalplanung

Gemäß LEP NRW wird die Stadt Hattingen mit seinen ca. 60.000 Einwohnern bzgl. der zentralörtlichen Gliederung als Mittelzentrum in der Ballungsrandzone eingestuft.

Der Gebietsentwicklungsplan weist für das Plangebiet einen "Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)" aus. Darüber hinaus sind die August-Bebel-Straße und die Martin-Luther Straße als regional bedeutsame Straßen dargestellt sowie der ZOB und der S-Bahnhof mittels Symbolen verzeichnet.

3.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt in seiner geltenden Fassung gemischte Baufläche dar. Die August-Bebel-Straße und die Martin-Luther Straße sind als örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Der ZOB und das städtische Parkhaus sind mit entsprechenden Symbolen innerhalb der gemischten Baufläche verzeichnet. Das Plangebiet liegt innerhalb des im FNP dargestellten, die gesamte Altstadt umfassenden Sanierungsgebietes.

Der Bebauungsplan ist daher vollständig aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3.3 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes des Kreises Ennepe-Ruhr.

3.4 Bebauungspläne

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich der folgenden rechtskräftigen Bebauungspläne:

- Nr. 54 "B 51 TB I + II";
- Nr. 62 "Große Weilstraße";
- Nr. 67 "Westtangente";
- Nr. 75 "Flachsmarkt/Steinhagen".

Diese Bebauungspläne waren die Voraussetzung zur Realisierung bzw. Sicherung der vorhandenen Nutzungen. Bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 150 sind Verkehrsflächen (ZOB und Hauptstraßen) und MK-Flächen (Parkhaus, "Gebäude Wulf") festgesetzt. Die große Grünfläche im östlichen Plangebiet ist in die Festsetzung "ZOB" einbezogen. In den Bebauungsplänen Nr. 62 und Nr. 75 wird diese jedoch unter der Überschrift "geplante Aufteilung der Verkehrsflächen" als Verkehrsgrün dargestellt, ohne dass damit eine planungsrechtliche Verbindlichkeit der verzeichneten Grenzen verbunden ist.

Nach Durchführung des Planverfahrens bzw. nach Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 150 wird das derzeit geltende Planungsrecht für die betrof-

fenen Teilflächen der Bebauungspläne durch das im neuen Bebauungsplan festgesetzte Recht überlagert. Die o.g. Bebauungspläne sollen nicht im Parallelverfahren aufgehoben werden, sondern das neue Planungsrecht soll über das alte Planungsrecht gelegt werden, so dass insbesondere im Falle einer gerichtlichen Auseinandersetzung bei Nichtigkeit des B-Planes Nr. 150 die überplanten B-Pläne wieder ihre Rechtskraft erhalten.

3.5 Informelle Planungen/Fachplanungen

Bereits im Jahre 1999 hat die Stadt Hattingen in Zusammenarbeit mit der IHK Bochum durch die GMA ein Einzelhandelsgutachten für die gesamte Stadt erstellen lassen. Inhalt dieses Einzelhandelsgutachtens ist neben den Themen der Nahversorgung und der Entwicklung von Sondergebietsstandorten für nicht zentrenrelevanten Einzelhandel die Weiterentwicklung und Stärkung der Hattinger Innenstadt als zentraler Haupteinkaufsbereich.

Im Jahre 2004 wurde außerdem ein mittelfristiges Entwicklungskonzept zur Rahmenplanung Innenstadt Hattingen erarbeitet. Das Plangebiet ist Teil der in der Rahmenplanung Innenstadt Hattingen berücksichtigten Flächen. Dieses Konzept formuliert auf Basis einer Bestandsbewertung konkrete Anforderungen für eine bauliche und funktionale Umgestaltung. Der Bestand im Bereich des heutigen ZOB als südlichem Tor zur Altstadt wird dort als baulich und gestalterisch unbefriedigend beschrieben. Weiter wird festgestellt, dass mit einer *"intensiveren baulichen Nutzung des Reschops ... eine deutliche Verbesserung der südlichen Stadtsilhouette erreicht werden"* könne.

Unter Punkt 5 dieser Begründung wird auf die Ziele und Verträglichkeit der Einzelhandelsentwicklung am Standort des Reschop-Carré innerhalb des Gemeindegebietes als auch der Nachbargemeinden konkret eingegangen.

4 Bestandsbeschreibung

4.1 Städtebauliche Situation

Das ca. 3,6 ha große Plangebiet liegt am südlichen Rande der Innenstadt und ist zu großen Teilen überbaut (u.a. städtisches Parkhaus) oder anderweitig versiegelt (Straßen, ZOB). Der Versiegelungsgrad liegt aufgrund des großen Anteils an Verkehrsflächen derzeit bei über 80 %.

Grünflächen sind vor allem zwischen der Langenberger Straße und der B 51 im östlichen Teil des Plangebietes in Form einer mit Bäumen bestandenen Verkehrsgrünfläche ausgebildet. Darüber hinaus gibt es nur kleinere Ziergrünflächen die teilweise mit Bäumen bestanden sind.

Städtebaulich prägend wirken die Gebäude von KarstadtKompakt und städtischem Parkhaus. Die Gebäude stellen mit ihrer Größe und ihren nicht mehr zeitgemäßen, abweisenden Fassaden einen deutlichen Bruch mit der Kleinteiligkeit der historischen Altstadt dar. Insgesamt befindet sich der südliche Zugang zur Innenstadt in einem gestalterisch und funktional sehr unbefriedigenden Zustand.

4.2 Verkehr

4.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst die Martin-Luther-Straße (B 51) im Süden und die August-Bebel-Straße (L 705) im Westen. Beide Straßen sind Knotenpunktarme der Reschop-Kreuzung. Im Norden und Osten grenzt die Fußgängerzone der Hattinger Altstadt an das Plangebiet an. Über die Langenberger Straße, die das Plangebiet als Einbahnstraße vom Bereich Große Weilstraße/Martin-Luther-Straße bis zur August-Bebel-Straße durchläuft, werden heute das städtische Parkhaus, die Parkebenen des Karstadt-Kaufhauses und die rückseitige Erschließung der Grundstücke an der Großen Weilstraße sichergestellt.

4.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Unmittelbar nordöstlich der Reschop-Kreuzung befindet sich heute der Busbahnhof der zentralen Haltestelle „Hattingen (Ruhr) Mitte“. Der ZOB wird von allen wichtigen Buslinien angefahren. Er wurde vor ca. 25 Jahren gebaut und entspricht in seiner Konzeption nicht mehr den heutigen fahrgastorientierten ÖPNV-Qualitätsstandards. So fehlt insbesondere ein Witterungsschutz. Die Beleuchtung ist unzureichend und belässt zahlreiche dunkle Bereiche. Umfassende Fahrgastinformationen sind nicht vorhanden, bzw. im Bestand nicht realisierbar.

Die S-Bahnlinie S 3 und die Straßenbahnlinie 308, deren Endhaltestellen sich auf der Südseite der Martin-Luther-Straße befinden und von der Altstadt über eine Fußgängerbrücke erreichbar sind, schaffen direkte Verbindungen zu den Hauptbahnhöfen von Essen (S 3) bzw. Bochum (308).

4.2.3 Ruhender Verkehr

Im städtischen Parkhaus an der Langenberger Straße werden derzeit 360 Parkplätze zur Verfügung gestellt, die einen Baustein innerhalb der städtischen Parkraumbewirtschaftung darstellen. In dem unmittelbar benachbarten Karstadt-Parkhaus befinden sich ca. 275 Stellplätze auf zwei Parkebenen, die über die gleiche Spindel erschlossen wird wie das städtische Parkhaus.

Zahlreiche weitere öffentliche Parkplätze finden sich westlich der August-Bebel-Straße (Parkplatz "Alter ZOB").

4.2.4 Fußgängerverkehr

Ausgehend vom S-Bahnhaltepunkt wird der Fußgängerverkehr über eine Schrägseilbrücke über die B 51 geführt. Nördlich der Brücke teilt sich der Fußgängerstrom in die Richtungen ZOB und Altstadt. Betriebsstörungen bei den Rolltreppen führen in diesem Zusammenhang zu erheblichen Einschränkungen für gehbehinderte Personen, die nur noch Treppenanlagen benutzen können.

5 Planinhalte

5.1 Städtebauliches Konzept

Im Bewusstsein der Bevölkerung hat die historische Innenstadt als symbolische Mitte nach wie vor einen hohen Identifikationswert. Demgegenüber findet jedoch auf Grund eines stark voranschreitenden wirtschaftlichen Strukturwandels eine unübersehbare Funktionsveränderung statt. Dies macht sich durch die Abwanderung oder Aufgabe von in der Innenstadt angestammten Betrieben und Einrichtungen bemerkbar. Ergebnis davon sind Funktionsschwächen durch teilweise qualitativ minderwertige Nachnutzungen oder Umnutzungen, Umsatzrückgänge und Geschäftsleerstände. Der Auszehrung der Innenstadt kann nur durch eine aktive Innenstadtpolitik mit dem Ziel eines vielfältigen, multifunktionalen Lebensraumes entgegengesteuert werden. Dabei spielen insbesondere Nutzungen, wie Einzelhandel, Dienstleistung und Kultur eine tragende Rolle. Die Stadt Hattingen verfügt in der Innenstadt über mehrere Potentialflächen, die die Chance bieten, steuernd auf die Entwicklung der Innenstadt Einfluss zu nehmen. Zu diesen Flächen zählt neben Schreys Gasse, Postgelände, unbebauten Höfen an der Heggerstraße, Marktplatz und Rathausbereich, Druckereigelände Hundt und altem ZOB nord-westlich der August-Bebel-Straße und Bruchtor insbesondere auch der **Reschop**.

Die Entwicklung dieser Reschop-Fläche hat für die gesamte Innenstadtentwicklung zentrale Bedeutung sowohl hinsichtlich des Einzelhandels als auch städtebaulich. Diese großflächige innerstädtische Potentialfläche zwischen S-Bahnhof und Altstadt soll zugunsten der Innenstadt ergänzender Angebote entwickelt werden, um durch eine Attraktivierung und Nutzungsvielfalt die Innenstadt zu stärken. Ziel ist es, eine Bebauung zu realisieren, die eine größtmögliche Durchlässigkeit insbesondere zwischen S-Bahn, Altstadt und neuem ZOB zulässt.

Die Umsetzung dieses baulichen Konzeptes setzt selbstverständlich eine Einigung mit dem betroffenen Grundstückseigentümer voraus. Es handelt sich insoweit um eine Angebotsplanung, deren Realisierbarkeit in privatrechtlicher Hinsicht vom Investor sicherzustellen ist. Der Investor führt derzeit entsprechende Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer. Diese Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Es ist daher anzuerkennen, dass sich möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt herausstellt, dass die Planung nicht im Sinne des heute verfolgten städtebaulichen Konzepts umgesetzt werden kann. Aktuell bestehen jedoch keine Anhaltspunkte dafür, an der Vollzugsfähigkeit des Plans zu zweifeln. Soweit im nachfolgenden Begründungstext auf die zukünftige Erschließung der beiden Parkebenen des KarstadtKompakt-Kaufhauses eingegangen wird (z.B. Ziffer 5.3.4 zur Fläche mit besonderem Nutzungszweck und Ziffer 5.3.5 zur inneren Erschließung), setzt dies die Einigung mit dem betroffenen Grundstückseigentümer im Sinne der vorstehenden Ausführungen voraus.

Der städtebauliche Entwurf für das Reschop-Carré wurde auf der Grundidee eines offenen Stadtraumes als verknüpfendes Element zwischen Innenstadt/Südstadt, S-Bahn-Haltestelle und dem neuen Busbahnhof entwickelt.

Das Konzept sieht unterschiedliche Gebäude vor, die sich um einen neuen urban gestalteten und von motorisiertem Verkehr weitgehenden freien "Stadtplatz" gruppieren. An diesem Platz sind auch der neue Busbahnhof und das Karstadt-Gebäude sowie die Fußgängerbrücke von der S-Bahn-

Station angebunden. Des Weiteren führt die Verlängerung vom Gelinde unmittelbar auf diesen neuen Platz, um den herum ein Angebot bestehend aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung etabliert wird, dass den Geschäftsbesatz der Hattinger Innenstadt ergänzt.

Die wichtigste Nord-Süd-Achse der Innenstadt – die Fußgängerzone Heggerstraße und Gelinde – wird fortgesetzt und findet einen stadträumlich hochwertigen Abschluss auf der neuen Platzfläche, die zwar in Privatbesitz verbleibt, aber der Öffentlichkeit zum Aufenthalt und als Verbindungselement dient und durch die geschlossene Bebauung vor dem Verkehrslärm geschützt wird.

Die Schrägseilbrücke über die B 51 bleibt erhalten. Die beiden neuen Geschäftshäuser seitlich der Schrägseilbrücke stehen in einem Abstand von ca. 12 m zueinander, so dass die Brücke freisteht und entsprechend wirken kann. Die derzeit vorhandene Treppenanlage bzw. Rolltreppen werden bei Realisierung der Planung abgerissen. Als Erschließungsanlage wird von der Brücke zum Stadtplatz und ZOB eine neue Treppe mit einem Aufzug geplant, die in das westliche Geschäftshaus integriert werden und von der Öffentlichkeit durchgängig genutzt werden kann. Eine zweite Erschließung erfolgt innerhalb des Reschop-Carrés; diese steht nur während der Öffnungszeiten des Reschop-Carrés jedermann zur Verfügung.

Die für den ZOB vorgesehenen Flächen werden über einen offenen, verkehrsberuhigten Raum an den Platz und über diesen an die Innenstadt angebunden.

Das städtische Parkhaus, die Spindel und die Überfahrt zu den Parkdecks der Fa. KarstadtKompakt werden abgerissen. Die Parkdecks der Fa. KarstadtKompakt werden über eine neue Spindel an der Ostseite des Kaufhauses neu angebunden.

In den drei oberen Geschossen eines der neuen Gebäude befinden sich ca. 320 öffentliche Kundenparkplätze, was nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften den errechneten Bedarf von 312 Parkplätzen leicht übersteigt. Die Parkplätze sind als ein offenes Parkdeck geplant. Die Zufahrt zu den Kundenparkplätzen erfolgt über die August-Bebel-Straße (Landesstraße L705). Während des Centerbetriebes wird die Anbindung der Parkdecks über Rollsteige und Aufzüge sichergestellt.

Die Umgrenzung der offenen Parkdeckfläche erfolgt mittels einer Attika. Eine Beeinträchtigung durch Lichtemissionen ist auf Grund der Gebäudekonzeption beim derzeitigen Planungsstand nicht zu erwarten.

Die räumliche Gliederung und höhenmäßige Anpassung der Obergeschosse an die Nachbarbebauung erfolgt durch die Ausbildung von Staffelgeschossen. Auf den Baukörpern werden in Teilbereichen Technikflächen angeordnet.

Das Vorhaben Reschop-Carré wird zu einer vollständigen städtebaulichen Veränderung des südlichen Randes der Innenstadt führen. Die städtebauliche Konzeption wurde daher u.a. nach den Kriterien Verbesserung der südlichen Stadtsilhouette, größtmögliche Durchlässigkeit, Kleinteiligkeit und Anlehnung an die bauliche Struktur der Altstadt gutachterlich untersucht und bewertet (BBE-Unternehmensberatung, 2006). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass durch die an die Martin-Luther-Straße und an die August-Bebel-Straße heranreichende aufgelockerte Bebauung ein besser wahrnehmbarer Abschluss des Südwestrandes der Innenstadt geschaffen wird, der hinsichtlich der Gebäudegliederung und der Maßstäblichkeit eher der

vorhandenen Bausubstanz entspricht als das nach Süden festungsartig abweisende Karstadt-Gebäude in seiner heutigen Form.

Der Höhenunterschied zwischen der Fußgängerbrücke und dem Straßenniveau der Fußgängerzone bzw. dem Platz wird über ein Treppenhaus und einen Fahrstuhl, also privaten Flächen überwunden. Durch vertragliche Regelungen abgesichert stehen diese der Öffentlichkeit zeitlich uneingeschränkt zur Verfügung. Die Zugänge und Türen zum Gebäude und zum Treppenhaus werden behindertengerecht ausgeführt, sodass gegenüber dem heutigen Zustand eine Verbesserung eintritt. Insgesamt soll eine abwechslungsreich gegliederte, dennoch den Blockrand nachvollziehende Bebauung, die zwar nicht als kleinteilig im Sinne der Gebäudestrukturen im historischen Altstadtkern zu charakterisieren ist, jedoch den bisher städtebaulich absolut unbefriedigenden Südrand der Innenstadt deutlich aufwertet, entstehen. Die versetzte Fassadengliederung an der August-Bebel-Straße greift dabei ansatzweise die nördlich angrenzende Bebauung auf und interpretiert diese auf zeitgemäße Weise neu.

Zwischen der Langenberger Straße und der B 51 (Martin-Luther-Straße) kann im Anschluss an den neuen ZOB eine Teilfläche der Grünanlage mit zwei großen Bäumen erhalten werden. Es besteht hier die Möglichkeit zur Anpflanzung von neuen Bäumen. Im Bereich des Reschop-Carrés müssen voraussichtlich alle anderen vorhandenen Bäume gefällt werden. Im Zuge der Objekt- und Straßenplanung ist eine Neuanpflanzung im Straßenrandbereich vorgesehen. Der Grünstreifen zwischen B 51 und dem nördlich angrenzenden Rad- /Gehweg wird nach derzeitiger Konzeption verschmälert.

5.2 Nachweis der Verträglichkeit der Einzelhandelsnutzung

Nachfolgend soll die derzeitige Einzelhandelssituation der Stadt Hattingen dargestellt und die Wirkung des geplanten Einkaufszentrums auf den Hattinger Einzelhandel und die Nachbarstädte kurz erläutert werden. Die Angaben beziehen sich dabei auf zwei Gutachten, nämlich das aus dem Jahre 1999 erstellte Entwicklungskonzept Hattingen – Leitlinien für den Einzelhandel, erstellt von der GMA – Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung, welches insbesondere auf das räumlich-funktionale Ordnungskonzept der Stadt Hattingen Bezug nimmt sowie das Einzelhandelsgutachten zur Verträglichkeit des EKZ aus dem Jahre 2006, erstellt von der BBE.

Das GMA-Gutachten kam 1999 zu folgenden für die Innenstadtentwicklung relevanten Ergebnissen. Es wurde ein räumlich-funktionales Ordnungskonzept erarbeitet, welches das Hauptzentrum der Innenstadt als in Hattingen alleiniges **A-Zentrum** definiert. Als Verkaufsfläche in der Innenstadt wurden ca. 29.680 m² ermittelt. Die Kaufkraftbindung lag insgesamt im Einzelhandel bei 64 %, im Bereich der Konsumgüter sogar nur bei 55 % und im Bereich der Nahrungs- und Genussmittel bei 79 %. Diese schwache Kaufkraftbindungsquote verdeutlichte, dass der Einzelhandelsstandort Hattingen dringend einer Stabilisierung und Weiterentwicklung bedarf. Insgesamt wurde für die Stadt Hattingen ein Verkaufsflächenzusatzbedarf bis zum Jahre 2010 von 16.600 m² prognostiziert. Gutachterlicherseits wird für den Standort Innenstadt der Ausbau der Versorgung mit mittel- und langfristigen Bedarfsgütern vorgeschlagen, wobei insbesondere großflächige Anbieter in enger städtebaulich-funktionaler Zuordnung als Ergänzung zum bestehenden kleinteiligen Innenstadtangebot etabliert werden sollen.

Der Gutachter weist auf ein erkennbares Attraktivitätsgefälle entlang der Haupteinkaufsachse Gelinde – Heggerstraße – von Süden nach Norden hin. Vorgeschlagen zur vorrangigen Entwicklung werden neben dem am

südlichen Ende der Einkaufsachse gelegenen Reschop / ZOB auch die Flächen der ehemaligen Druckerei Hundt und der Rathausplatz / Marktplatz. In diesem B-Planverfahren soll im folgenden nur auf die Fläche Reschop eingegangen werden. Stabilisierungs- und Entwicklungsmaßnahmen sind zwar auch insbesondere im Bereich der oberen Heggerstraße sinnvoll und erforderlich und bereits in der Diskussion, können jedoch nicht innerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens weiterentwickelt und gelöst werden.

Mit der aktuellen Erhebung durch die BBE im Jahre 2006, die insbesondere die räumlich-funktionale Verträglichkeit innerhalb der Stadt Hattingen als auch zu den Nachbarkommunen und die städtebauliche Verträglichkeit des konkreten Planvorhabens untersuchte, wurde eine Veränderung in der Einzelhandelsentwicklung der Innenstadt sichtbar. Es konnte innerhalb der letzten Jahre ein deutlicher Rückgang sowohl der Verkaufsflächen als auch der erwarteten Umsatzleistungen aufgezeigt werden, was auf einen weiteren Bedeutungsverlust des Einkaufsstandortes Hattingen schließen lässt. So wurde z.B. festgestellt, dass sich die Verkaufsfläche von über 29.000 m² auf knapp 24.000 m² reduziert hat. Dies wird auf Umnutzungen ehemaliger Ladenflächen in Dienstleistungsflächen und auf Flächenstilllegungen innerhalb größerer Geschäftsgebäude zurückgeführt.

Konkret wurde die Verträglichkeit der Planung für die Hattinger Innenstadt und ggf. betroffene zentrale Versorgungsbereiche in Nachbarkommunen sowie Nahversorgungsstandorte im Rahmen eines Einzelhandelsgutachtens untersucht (BBE, 2006).

Das vorgelegte Einzelhandelsgutachten sollte im Wesentlichen folgende Fragen beantworten:

- Welche Umsatzleistung erreicht das Planvorhaben in den einzelnen Sortimentsbereichen und welche Kaufkraftbindung wird voraussichtlich im Einzugsgebiet erreicht?
- Welche Umverteilungswirkungen sind in den einzelnen Sortimenten in Bezug auf die Haupteinkaufsbereiche der Hattinger Innenstadt bzw. benachbarter Gemeinden im Einzugsgebiet sowie auf die Nahversorgungsstrukturen in Hattingen zu erwarten?
- Ist das Planvorhaben nach den Kriterien von Raumordnung und Landesplanung als verträglich einzustufen?
- Wie ist das Vorhaben der Firma Concepta aus städtebaulicher Sicht zu bewerten?

Nachfolgend werden kurz die Eckpunkte des Planvorhabens für die erstellte Auswirkungsanalyse aufgeführt.

Vorgesehen ist eine Gesamtverkaufsfläche von 11.500 m², dabei werden vier größere Magnetbetriebe bereits 8.000 m² auf sich vereinigen, wozu ein Elektrofachmarkt mit rd. 3.000 m², zwei Kaufhäuser für Bekleidung mit jeweils 1.500 m² sowie ein Lebensmittel-Verbrauchermarkt (Vollsortimenter) mit rd. 2.000 m² zählen. Die verbleibende Verkaufsfläche (rd. 3.500 m²) soll durch drei Ladeneinheiten für Bekleidung (jeweils rd. 600 m²), einen Anbieter für Schuhe (rd. 500 m²), Drogerieartikel (rd. 500 m²) und kleinere Shopeinheiten (insgesamt 650 m²) belegt werden.

Für die Auswirkungsanalyse wurde auf Basis vorliegender Erhebungen aus vergleichbaren Standorten Annahmen getroffen mit folgendem Branchenmix:

Nahrungs- und Genussmittel 1.700 m², Drogerie / Parfümerie 800 m², Bekleidung / Schuhe 5.350 m², Elektro 2.800 m², somit in der Summe 11.500 m² VKF.

Im Ergebnis kommt das Gutachten zu folgender zusammenfassender Bewertung:

"Die Funktionsfähigkeit zentraler Versorgungsbereiche im Einzugsgebiet des „Reschop Carrés“ ist nach der vorliegenden Untersuchung in keinem Fall gefährdet. Der südliche Teil der Hattinger Innenstadt wird durch die Realisierung des Vorhabens eine deutliche Aufwertung erfahren und für viele Kunden aus Hattingen und angrenzenden Teilräumen - insbesondere aus Sprockhövel und dem Bochumer Süden – erstmalig (oder wieder) bevorzugtes Einkaufsziel werden. Auch wenn es zu Umsatzverlagerungen zu Lasten des nördlichen Teiles der Fußgängerzone kommt, wird eine spürbare Attraktivitätssteigerung der Innenstadt auch kleinteilige Anbieter profitieren lassen.

Nahversorgungsschwerpunkte in Hattingen – darunter der Bereich Bruchfeld/Bruchstraße und die außerhalb des Stadtbezirkes Mitte gelegenen Standorte Niederwenigern, Welper, Blankenstein, Holthausen und Winz-Baak werden infolge des geplanten Verbrauchermarktes zwar Umsatzrückgänge verzeichnen, die allerdings weit unterhalb einer Standort gefährdenden Größenordnung liegen werden.

Ein großer Teil der Umsatzverlagerung zu Lasten anderer Städte kommt dadurch zustande, dass Hattinger Kaufkraft nicht mehr dorthin abfließt. Ungeachtet dessen werden insbesondere zu Lasten von Sprockhövel, Velbert-Langenberg, Bochum-Linden, Essen-Steele und Witten-Herbede keine städtebaulich relevanten Größenordnungen erreicht.

Nach den aktuellen Kriterien von Raumordnung und Landesplanung ist das Vorhaben grundsätzlich als verträglich einzustufen.

Die städtebauliche Integration des Planvorhabens ist – soweit auf Basis der vorliegenden Planskizzen erkennbar - auch unter Berücksichtigung der Anforderungen der Rahmenplanung für die Innenstadt zufrieden stellend gelöst. Zusätzliche Auflagen hinsichtlich der Kleinteiligkeit würden die langfristige Marktfähigkeit der Immobilie unverhältnismäßig einschränken, so dass der vorliegende Entwurf aus Gutachtersicht einen sinnvollen Kompromiss zwischen städtebaulichem Anspruch und Standortanforderungen des Einzelhandels darstellt. Für eine Modifikation der Branchen- und Verkaufsflächenaufteilung besteht kein erkennbarer Anlass, so dass der Stadt Hattingen eine zügige Umsetzung der vorliegenden Planung zu empfehlen ist."

5.3 Planungsrechtliche Festsetzungen

5.3.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Die Art der baulichen Nutzung wird entsprechend der Lage und künftigen Nutzung gemäß § 9 (1) Nr. 1 BauGB i.V.m. § 7 BauNVO als Kerngebiet (MK) festgesetzt. Einkaufszentren dieser Größenordnung sind in einem Kerngebiet allgemein zulässig. Die Verträglichkeit des EKZ an dieser Stelle insbesondere auch im Hinblick auf die Ziele der Raumordnung ist bereits in Kapitel 5.2. behandelt worden.

Diese Festsetzung entspricht auch den Festsetzungen für die angrenzenden Flächen der Hattinger Innenstadt in den geltenden Bebauungsplänen.

Aus städtebaulichen Gründen soll das im B-Plan festgesetzte Kerngebiet für differenzierte Nutzungsregelungen gegliedert werden. Es werden vier unterschiedliche Kerngebiete mit den jeweiligen Differenzierungen festgesetzt. Im Plan sind die unterschiedlichen MKs als MK1 bis MK4 festgesetzt. Längs der Martin-Luther-Straße und der August-Bebel-Straße liegen ausgehend vom neuen ZOB die Kerngebiete MK1 und MK2. Im Bereich von

MK1 erfolgt der Übergang zwischen Innenstadt und S-Bahnhof. Die differenzierte Höhenabstufung im MK 1 und MK 2 soll die Entwicklung einer klaren städtebaulichen Kante bewirken.

Die Fläche MK3 umfasst das Wulf-Gebäude und wird in seiner vorhandenen Kubatur bestätigt.

Die Fläche MK4 schließt an MK2 an und liegt südlich des Wulf-Gebäudes.

Zur verträglichen städtebaulichen Einbindung des gesamten Vorhabens wird von den Möglichkeiten einer vertikalen Gliederung des Baugebietes MK2 Gebrauch gemacht. Wie bereits unter Punkt 5.1 ausgeführt, sollen im Bereich des neuen EKZ ca. 320 Stellplätze neu errichtet werden. Die Erschließung soll dabei von der August-Bebel-Straße aus erfolgen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird gemäß den textlichen Festsetzungen in MK2 die planungsrechtliche Zulässigkeit von Kerngebietsnutzungen gem. § 7 BauNVO auf die Ebenen -1, 00 bis 01 beschränkt. Auf den Ebenen 02 bis 04 sind nur Parkdecks zulässig. Eine Erweiterung der Einzelhandelsnutzung in diesen Ebenen soll damit verhindert werden.

Es wird folgende textliche Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung (geschossweise Gliederung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. § 9 Abs. 3) in den Bebauungsplan aufgenommen:

Textliche Festsetzung 1.1

Das gekennzeichnete Kerngebiet = MK 2 wird für übereinanderliegende Geschosse und Ebenen sowie sonstige Teile baulicher Anlagen oberhalb und unterhalb der Geländeoberfläche vertikal gegliedert, wobei folgende Bezeichnungen und Nutzungsarten verwendet werden:

Ebene -1: Kerngebietsnutzung gem. § 7 BauNVO, zuzügl. textl. Fests. gem. 2.2

Ebene 00: Kerngebietsnutzung gem. § 7 BauNVO, zuzügl. textl. Fests. gem. 2.2

Ebene 01: Kerngebietsnutzung gem. § 7 BauNVO, zuzügl. textl. Fests. gem. 2.2

Ebene 02: Parkdeck

Ebene 03: Parkdeck

Ebene 04: Parkdeck

Neben der Sicherung ausreichenden Parkraums findet eine weitere Differenzierung im Plangebiet statt. Eine Begrenzung der Verkaufsfläche im MK als maximale Verkaufsfläche ist planungsrechtlich nicht möglich. Städtebauliches Ziel ist jedoch, einerseits nicht mehr als 11.500 m² VK in Plangebiet zu realisieren und andererseits durch die weiteren gemäß § 7 BauNVO allgemein und ausnahmsweise zulässigen Nutzungen eine Nutzungs- und Funktionsvielfalt im Plangebiet sicherzustellen. Aus diesem Grund soll in MK1 oberhalb des ersten Obergeschosses Einzelhandel ausgeschlossen werden. Für das Baugebiet MK1 wird daher ergänzend folgende textliche Festsetzung aufgenommen:

Textliche Festsetzung 2.1

Im MK 1 sind oberhalb des ersten Obergeschosses Einzelhandelsbetriebe gemäß § 7 (2) BauNVO unzulässig.

Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzung einer Aufwertung des Planbereiches soll der hierzu konträr stehende, aber häufig mit nachfolgend genannten Nutzungen verbundene "trading-down-Effekt" verhindert werden. Der Bebauungsplan trifft deshalb gemäß § 9 (1) Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 (4) – (10) BauNVO für die Kerngebietsflächen 1-4 folgende textliche Festsetzung:

Textliche Festsetzung 2.2

In den Kerngebieten MK 1-4 sind Spielhallen, Sexshops, Sportwetten-Cafes oder -büros, Sexkinos, Peepshows, Piercingstudios, Stripteaseshows, Eroscenter sowie Dirnenunterkünfte nicht zulässig. (§ 1 Abs. 5 und 9 BauNVO)

Dieser Ausschluss in einem Teilbereich der Innenstadt erscheint städtebaulich vertretbar, da im übrigen Kerngebiet der Innenstadt diese Nutzungen nicht untersagt und tlw. ja auch vorhanden sind. Die Innenstadt Hattingen wird hier insgesamt als Kerngebiet betrachtet. Die im MK3 vorhandene Spielhalle erhält Bestandsschutz.

5.3.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

In den Kerngebieten werden eine Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 festgesetzt. Diese Werte entsprechen den Obergrenzen gem. § 17 BauNVO und bedeuten, dass die entsprechend ausgewiesenen Grundstücke vollständig bebaut werden dürfen.

Um eine optimale Ausnutzung des auf den Baugrundstücken zulässigen Nutzungsmaßes zu ermöglichen, wird hinsichtlich der Anrechnung von Stellplätzen, Garagen und Gemeinschaftsanlagen gem. § 21a Abs. 4 Nr. 3 BauNVO festgesetzt

Textliche Festsetzung 3.2

Im Kerngebiet MK 2 bleiben bei der Ermittlung der Geschossfläche die Flächen von Stellplätzen und Garagen in Vollgeschossen unberücksichtigt (§ 21a Abs. 4 BauNVO).

Die maximal zulässigen Höhen der geplanten baulichen Anlagen in den Flächen MK1, MK2 und MK4 werden durch entsprechende Höhenfestsetzungen bezogen auf NN festgelegt. Die Abgrenzung der Flächen mit ihren jeweiligen Höhen ist in der Planzeichnung durch die Baugrenzen bestimmt. Für MK3 wird mit der Festsetzung einer viergeschossigen Bauweise der Bestand bestätigt.

Neben der städtebaulichen Verträglichkeit müssen die geplanten Gebäude in Zukunft sowohl funktionalen als auch stadtgestalterischen Aspekten gerecht werden. Im Laufe des Planverfahrens hat sich herauskristallisiert, dass bis zum Satzungsbeschluss Fragen zur Dimensionierung der Gebäudetechnik nicht abschließend geklärt werden können. Diesem Umstand soll planungsrechtlich Rechnung getragen werden. Gemäß § 16 Abs. 6 BauNVO soll eine Ausnahmeregelung für möglicherweise erforderliche technische Anlagen auf den Dachflächen, die dann die festgesetzte Gebäudehöhe überschreiten würden, getroffen werden. Diese Ausnahme wird jedoch an stadtgestalterische Bedingungen (hier: Einhausungen und Abstand zur aufgehenden Gebäudewand) geknüpft, wobei für das MK 4 auf Grund der vorhandenen Baulinie nochmals eine differenzierte Regelung erfolgt (siehe hierzu auch Pkt. 5.3.3). Hinsichtlich der Höhen werden daher folgende Ausnahmen gemäß § 16 (6) BauNVO festgesetzt:

Textliche Festsetzung 3.1.1

In den MK 1-3 darf die festgesetzte Gebäudehöhe bei der Errichtung von technischen Gebäudeanlagen (wie Lüftungsanlagen etc.) um bis zu 3,50 m überschritten werden, wenn die Anlagen mit einer geschlossenen Wand eingehaust werden und in einem Abstand von mindestens ihrer Höhe zur aufgehenden Gebäudewand errichtet werden.

Textliche Festsetzung 3.1.2

Im MK 4 darf die festgesetzte Gebäudehöhe bei der Errichtung von technischen Gebäudeanlagen (wie Lüftungsanlagen etc.) um bis zu 3,50 m überschritten werden, wenn die Anlagen mit einer geschlossenen Wand eingehaust werden.

5.3.3 Bauweise / Überbaubare Grundstücksfläche/Stellung baulicher Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Im Plangebiet wird keine Bauweise festgesetzt; hier ist die Landesbauordnung maßgebend, wonach grundsätzlich ein seitlicher Grenzabstand einzuhalten ist, wenn nicht anderes (etwa durch Baulast oder ähnliches) festgelegt ist.

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind grundsätzlich durch Baugrenzen bestimmt. Auf Grund der zentralen Lage soll eine max. Ausnutzung des Baugrundstückes unter Berücksichtigung der Wegeverbindungen und der Aufenthaltsqualität für die Öffentlichkeit ermöglicht werden.

Lediglich gegenüber der MK 3-Fläche (Wulf-Gebäude) werden in den Flächen MK 2 und MK 4 Baulinien festgesetzt. Die nicht überbaubare Fläche im Bereich zwischen dem MK 2 und MK 4 einerseits und der MK 3 Fläche erhält zwar ein Gehrecht für die Allgemeinheit, dient jedoch keiner wesentlichen Verbindungsfunktion. Es wird aus städtebaulichen Gründen als vertretbar angesehen, hier, auch unter Berücksichtigung der Funktionalität des geplanten EKZ und der Erschließung des Gebäudes Wulf, eine Baulinie festzusetzen. Auf Grund der zentralen Lage im Kerngebiet soll hier ganz bewusst verdichtet gebaut und dieses in mehrere Gebäude gegliederte bauliche Konzept realisiert werden, auch wenn damit die Möglichkeit geschaffen wird, verringerte Abstandsflächen zu ermöglichen. Den Anforderungen von Besonnung, Belichtung und Belüftung wird in ausreichendem Maße Rechnung getragen. Die im MK 4 festgesetzte Baulinie erhält einen Abstand von 6 m zum Gebäude Wulf. Die Erschließung des Gebäudes Wulf im 1. OG in Form eines umlaufenden Balkons wird durch diese Festsetzung planungsrechtlich auch weiterhin möglich sein. Außerdem kann durch die beiden Baulinien und die dazwischen vorgesehen Festsetzung eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes eine städtebaulich befriedigende Lösung im Nebeneinander von bestehenden und neuen Nutzungen gewährleistet werden.

Damit innerhalb der entstehenden Lücke zwischen den Gebäuden Nebenanlagen zur Erschließung des Gebäudes Wulf möglich bleiben, werden folgende textliche Festsetzungen getroffen:

Textliche Festsetzung 4.2

Die östlich entlang des MK 2 festgesetzte Baulinie darf gemäß § 23 (2) S.3 BauNVO für Treppenanlagen um bis zu 3 m überschritten werden.

Textliche Festsetzung 4.3

Die südlich des MK 3 festgesetzte Baugrenze darf gemäß §23 (3) S.3 BauNVO mit einer Treppenanlage und einem Aufzug um bis zu 6 m überschritten werden.

Wie bereits unter Punkt 5.3.2. angedeutet, ist bzgl. der technischen Anlagen auf den Dächern für das MK 4 eine Sonderregelung erforderlich. Auf Grund der zu erwartenden Nutzung des Gebäudes werden hier voraussichtlich besondere Anforderungen an die Haustechnik, auch im Hinblick auf die Dimensionierung, gestellt. Um hier sowohl der Funktion dieses Gebäudes als auch den nachbarlichen Interessen gerecht zu werden, wird ge-

regelt, dass technische Anlagen auf den Dachflächen mindestens einen Abstand von 3,50 m zur Baulinie einhalten müssen, dafür aber zu den Baugrenzen hin bis zur aufstehenden Gebäudewand heranreichen dürfen. Dementsprechend wird für das MK 4 festgesetzt:

Textliche Festsetzung 4.4

Im MK 4 müssen technische Gebäudeanlagen oberhalb OK Gebäude (wie Lüftungsanlagen etc.) gemäß § 23 (2) S. 3 BauNVO in einem Abstand von 3,50 m zur festgesetzten Baulinie zurücktreten.

Des Weiteren wird für Teile der mit Gehrecht überplanten aber nicht überbaubaren MK-Flächen eine Überbauung mit Vordächern ermöglicht. Die Überbauung im Bereich des Gebäudes Wulf (im Plan mit Nr. ③ gekennzeichnet), der Gebäudezeile vor Karstadt (im Plan mit Nr. ① gekennzeichnet) und des diesem gegenüberliegenden Gebäude (im Plan mit Nr. ② gekennzeichnet) über die Zulässigkeit von Vordächern hinsichtlich ihrer räumlichen Grenzen und der Höhe der Unterkante wird über die folgenden textlichen Festsetzungen geregelt:

Textliche Festsetzung 4.1

Innerhalb der im Bebauungsplan mit Nr. ① gekennzeichneten schraffierten Fläche darf die angrenzende überbaubare Grundstücksfläche in der Höhe von maximal 90,7 m ü.NN = Unterkante mit einem Vordach überschritten werden. (§ 9 (3) BauGB i.V.m. § 23 (3) BauNVO)

Innerhalb der im Bebauungsplan mit Nr. ② gekennzeichneten schraffierten Fläche darf die angrenzende überbaubare Grundstücksfläche in der Höhe von maximal 99,7 m ü.NN = Unterkante mit einem Vordach überschritten werden. (§ 9 (3) BauGB i.V.m. § 23 (3) BauNVO)

Innerhalb der im Bebauungsplan mit Nr. ③ gekennzeichneten schraffierten Fläche darf die angrenzende überbaubare Grundstücksfläche in der Höhe von 88,5 m ü.NN = Unterkante mit einem Vordach überschritten werden. (§ 9 (3) BauGB i.V.m. § 23 (3) BauNVO)

Während im Bereich des Wulff-Gebäudes und der Fläche Nr. ③ durch diese Festsetzungen der Bestand gesichert bzw. eine Nutzungsoptimierung ermöglicht wird, kann mit dem Vordach in Fläche Nr. ① auch ein Wetterschutz für Fußgänger zwischen neuem ZOB und Karstadt-Gebäude geschaffen werden.

5.3.4 Fläche mit besonderem Nutzungszweck (§ 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB)

Als Ersatz für die entfallende Spindel mit der Zufahrt zum Karstadt-Parkhaus wird über die Langenberger Straße ausgehend von der B 51 eine neue Spindel südlich des KarstadtKompakt-Gebäudes erforderlich. Die entsprechende Fläche wird als Fläche mit besonderem Nutzungszweck nach § 9 (1) Nr. 9 BauGB mit der Zweckbestimmung "Zufahrt zum Parkdeck Kaufhaus" festgesetzt.

5.3.5 Verkehr

Äußere Erschließung (MIV)

Die vorhandenen Straßen - Martin-Luther-Straße/B 51 im Süden und August-Bebel-Straße im Westen - stellen die äußere Erschließung des Plan-

gebietes sicher und werden als öffentliche Verkehrsflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Im Norden und Osten grenzt die Fußgängerzone der Hattinger Altstadt an das Plangebiet an.

Die Einmündung der Langenberger Straße in die August-Bebel-Straße sowie die Langenberger Straße selbst, werden in ihrer heutigen Lage entfallen. Nördlich wird eine neue öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, die über eine ebenfalls neue lichtsignalgeregelte Einmündung in die August-Bebel-Straße sämtliche Fahrbeziehungen ermöglicht. Über diese neue Einmündung erfolgt sowohl die Erschließung der in die Neubebauung integrierten Parkierungsanlage als auch die rückseitige Anbindung der Grundstücke an der "Große Weilstraße" und der Fläche MK 3 (Gebäude "Wulf") sowie die Anlieferungen für das Reschop-Carré. Für den von Norden zufahrenden Verkehr auf der August-Bebel-Straße wird ein Linksabbiegestreifen, für den von Süden zufahrenden Verkehr ein Rechtsabbiegestreifen gebaut. Für die Anbindung an die August-Bebel-Straße ist im Erdgeschoss der nordwestlichen Gebäudeecke der Neubebauung eine große Durchfahrt vorgesehen.

Der neue ZOB sowie die neu zu errichtende Spindel zum KarstadtKompakt-Gebäude werden über den verbleibenden Teil der Langenberger Straße ausschließlich über die B 51 erschlossen. Die Langenberger Straße wird bis zur Spindel als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrssituation im unmittelbar angrenzenden Straßennetz wurden in einer gutachterlichen Verkehrsuntersuchung (Ambrosius / Blanke, 2006) ermittelt und bewertet. Im Gesamtergebnis kommt der Gutachter zu der Bewertung, dass die Leistungsfähigkeit der vorhandenen und geplanten Verkehrsanlagen auch unter Berücksichtigung künftiger Zusatzverkehre sichergestellt werden kann.

Innere Erschließung (MIV)

Die Erschließung der beiden Parkebenen des KarstadtKompakt-Kaufhauses wird über eine neu zu errichtende südöstlich an das Gebäude angrenzende doppelgängige Spindelanlage sichergestellt, bei der die Auf- und Abfahrt übereinander liegt. Die Zu- und Abfahrt erfolgt über die Langenberger Straße ausschließlich zur Martin-Luther-Straße. Eine Beeinträchtigung der Fußgängerzone wie auch der Altstadtlinik und des ZOB kann ausgeschlossen werden.

Die Andienung der Läden erfolgt überwiegend über die neue Zufahrt von der August-Bebel-Straße und von der Fußgängerzone aus. Die Andienung des KarstadtKompakt-Gebäudes erfolgt - ausgehend von der Martin-Luther-Straße - über die Langenberger Straße. Die Erschließungsanlage ausgehend von der August-Bebel Straße für die Andienung des Reschop-Carrés sowie die Gebäude an der "Große Weilstraße" und das Gebäude "Wulf" wird als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

Öffentlicher Nahverkehr

Der neue ZOB soll im östlichen Teil des Plangebietes zwischen Langenberger Straße und Martin-Luther-Straße errichtet werden. Es ist der Bau eines modernen ZOB mit insgesamt sechs Halteplätzen für Linienbusse einschließlich einer vollständigen Überdachung der Fahrgastwartefläche geplant. Die Erschließung des neuen ZOB erfolgt über die Kreuzung Bruchtorplatz mit einer zusätzlich geplanten Busausfahrt als Rechtseinbieger in die Martin-Luther-Straße. Der Standort gewährleistet auch weiterhin eine

enge räumliche Verknüpfung zwischen Bussen, Straßenbahn und S-Bahn bei räumlicher Nähe zu Park-and-Ride-Plätzen und Taxiständen.

Die betreffende Fläche des neuen ZOB soll im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (hier: Zentraler Omnibusbahnhof Hattingen) festgesetzt werden.

Fußgänger und Radfahrer

Der Fuß-Radweg parallel der Martin-Luther-Straße bleibt erhalten. In Teilabschnitten ist eine Verlegung innerhalb der zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsflächen erforderlich.

Der Teil der Fußgängerzone zwischen MK3 und Karstadt-Gebäude wird als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerbereich) festgesetzt.

Die neue Platzfläche zwischen dem KarstadtKompakt-Gebäude und dem neuen Reschop-Carré ist Bestandteil des Baulandes und wird mit entsprechenden Geh-, Fahr- und Leitungsrechten für die Nutzung durch die Allgemeinheit planungsrechtlich festgesetzt. Die Sicherung zur öffentlichen Nutzung erfolgt zudem durch Baulasteintrag, Bewilligung von Dienstbarkeiten bzw. im städtebaulichen Vertrag.

Die Zugänglichkeit weiterer privater Flächen wird durch die Festsetzung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sichergestellt (s.u).

5.3.6 Ver- und Entsorgung

Im Plangebiet befinden sich zahlreiche Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Kanäle, die zur Realisierung des Vorhabens Reschop-Carré verlegt werden müssen. Bei der Realisierung des Bebauungsplanes ist im Vorfeld eine Abstimmung mit den entsprechenden Versorgungsunternehmen erforderlich.

Für den parallel der Martin-Luther-Straße verlaufenden Abwasser-Hauptsammler ist teilweise eine Neutrassierung im Geh- und Radwegbereich der B 51 (außerhalb der stark befahrenen Bundesstraße) vorgesehen. Die gesamte Trasse liegt innerhalb öffentlicher Verkehrsflächen und wird als Hauptabwasserleitung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 13 festgesetzt.

Für die Entwässerung der neuen Gebäude und Platzflächen liegt ein Gutachten vor, das die notwendigen Maßnahmen aufzeigt, über vorhandene und geplante Kanäle die Entwässerung ohne Eingriffe in die umlaufenden Hauptstraßen sicherstellen zu können.

Da es sich nur um eine geringfügige räumliche Verschiebung von Kanaltrassen handelt, ist keine Änderungsanzeige nach § 58 (1) LWG erforderlich.

Für die erforderliche Verlegung verschiedener Versorgungsleitungen (Gas, Wasser etc.) sowie von Hausanschlussleitungen werden auf der neuen Platzfläche zwischen dem KarstadtKompakt-Gebäude und dem neuen Reschop-Carré, zwischen Platz und ZOB sowie zwischen den Flächen MK3 und MK4 sowie MK3 und MK2 Leitungsrechte zugunsten der jeweiligen Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt.

5.3.7 Natur und Landschaft

Der vorhandene Baumbestand kann weit überwiegend nicht erhalten werden. Von den auch bei Umsetzung der Planungen Reschop-Carré und ZOB zu erhaltenden Einzelbäumen, werden zwei aufgrund ihres prägnanten und das Umfeld prägenden Erscheinungsbildes nach § 9 (1) Nr. 25 zum Erhalt festgesetzt.

Obgleich kein ausgleichspflichtiger Eingriff im naturschutzrechtlichen Sinne vorliegt, wurde eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung im Rahmen eines landschaftspflegerischen Fachbeitrages erstellt, die mit einem Kompensationsdefizit von 19.175 Punkten im Plangebiet schließt. Dies entspricht einem mittleren Flächenbedarf von 4.795 m². Ein freiwilliger Ausgleich wird durch entsprechende Maßnahmen geschaffen.

Hinsichtlich weiterer Angaben wird auf Kapitel 6 (Umweltbericht) verwiesen.

5.3.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Zur Sicherung der angestrebten Durchlässigkeit des "Reschop-Carré" werden verschiedene Geh-, Fahr und Leitungsrechte zugunsten der Allgemeinheit, der Anlieger und der jeweiligen Ver- und Entsorgungsträger festgesetzt.

Für die ebenerdigen Flächen des Platzes sowie der Verbindungen zur Anlieferzone und zum ZOB werden Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit, Fahrrechte zugunsten der Anlieger und Leitungsrechte festgesetzt. Für die privaten Flächen über die die Anbindung zwischen S-Bahnhof bzw. Straßenbahn und der Altstadt erfolgt, werden Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit auf der Brücke und im 1. Obergeschoß sowie im Erdgeschoß des MK1 festgesetzt (s. hierzu auch Pkt. 5.1).

Die Sicherung zur öffentlichen Nutzung erfolgt durch Baulasteintragung und Grunddienstbarkeit.

5.3.9 Schallschutz

Die Nutzung des geplanten Vorhabens "Reschop-Carré" und die Verlagerung des ZOB lösen Emissionen aus, die vorbeugende Immissionsschutzfestsetzungen im Plangebiet erfordern und Schutzansprüche außerhalb des Plangebietes ergeben. Innerhalb des Kerngebietes ist mit einer Lärmbelastung von bis zu 77 dB (A) tags und 68 dB(A) nachts zu rechnen; Die Grenzwerte (65/55) werden damit um 12 bzw. 13 dB (A) überschritten. Der Bebauungsplan enthält deshalb eine Festsetzung, dass an den gekennzeichneten Gebäudefronten passive Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen werden. Aufgrund der baulichen und topographischen Situation sind aktive Schutzmaßnahmen nicht möglich.

Außerhalb des Plangebietes werden durch Verkehrslärm an den Gebäuden Bruchstraße 26, Flachmarkt 6, Große Weilstraße 43 (Altstadtklinik), Große Weilstraße 2 und Große Weilstraße 4 sowie August-Bebel-Straße 4 Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte errechnet. Da auch hier aktive Schutzmaßnahmen nicht möglich sind, ergibt sich für die Betroffenen ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG. Die Feststellung ob und welche Maßnahmen am Gebäude erforderlich sind, wird jedoch erst durch die Einzelobjektprüfung gemäß § 24 BImSchV bei einem Anspruch festgestellt.

Hinsichtlich weiterer Angaben wird auf Kapitel 6 (Umweltbericht) verwiesen.

5.4 Kennzeichnungen

5.4.1 Flächen deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Der gesamte Planbereich ist durch anthropogen verursachte Anschüttungen und Auffüllungen verändert worden. Zudem ergeben sich aus der Luftbildauswertung durch den staatlichen Kampfmittelräumdienst eindeutige Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung im Plangebiet.

Weite Teile des Plangebietes werden daher gemäß § 9 (5) Nr. 3 BauGB als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen (Altlasten, Kampfmittel) belastet sein können, gekennzeichnet.

Diesbezüglich werden auch ergänzende Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

5.5 Hinweise

Ergänzend zu den sonstigen Inhalten des Bebauungsplanes werden folgende Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

5.5.1 Umgang mit Bodendenkmälern

Auf die Meldepflicht bei Antreffen von Bodendenkmälern nach § 15 BSchG NW wird hingewiesen. Konkrete Hinweise auf die Existenz von Bodendenkmälern liegen derzeit nicht vor, können jedoch nicht ausgeschlossen werden. Bei der Vergabe von Ausschachtungs-, Kanalisations- und Erschließungsaufträgen sollen die ausführenden Baufirmen auf ihre Meldepflicht bei der Stadt Hattingen (Untere Denkmalbehörde) hingewiesen werden. Bodendenkmal und Entdeckungsstelle sind zunächst unverändert zu erhalten.

5.5.2 Umgang mit Bodenbelastungen

Der gesamte Planbereich ist durch anthropogen verursachte Anschüttungen und Auffüllungen verändert worden. Bei Baugrunduntersuchungen wurden Materialien wie Koks, Beton, Ziegel, Asche, Schlacke, Bauschutt, Metall angetroffen. Bodenbelastungen können demnach vorliegen. Außerdem wurde eine Kampfmittelbelastung festgestellt.

Bei einer Nutzungsänderung in Verbindung mit Bodeneingriffen ist der anfallende Bodenaushub auf eine mögliche Gefährdung, den Wiedereinbau oder seine Entsorgung gemäß LAGA-Vorschriften in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde zu untersuchen.

5.5.3 Umgang mit Kampfmitteln

Die betroffenen Bereiche sind bei einer Nutzungsänderung in Verbindung mit Bodeneingriffen in Abstimmung mit dem staatlichen Kampfmittelbeseitigungsdienst nach möglichen Kampfmitteln zu untersuchen.

5.5.4 Berücksichtigung von Grund- und Schichtenwasser

Bei den durchgeführten Untersuchungen wurde innerhalb der vorhandenen Anschüttungen zirkulierendes Grund- und Schichtenwasser in Tiefen von weniger als 3 m angetroffen. Ein weiterer Anstieg erscheint laut Gutachten

durchaus möglich, so dass für das geplante Tiefgeschoss gegebenenfalls eine druckwasserdichte Erstellung mittels „weißer Wanne“ erforderlich wird.

5.5.5 Sonstige Hinweise

Folgende Gutachten liegen dem Bebauungsplan zugrunde und können bei der Stadt Hattingen Fachbereich 61 – Abteilung Stadtentwicklung - eingesehen werden:

- Ambrosius/Blanke (2006): Bebauungsplan Nr. 150 der Stadt Hattingen "Reschop-Carre" - Verkehrsuntersuchung. Bochum.
- AWG – Rummel und Knüfermann (2003): Baugrundgutachten Projekt Hattingen Busbahnhof/Reschop. Gutachten vom 07.11.2003 im Auftrag der Harpen AG. Dortmund.
- GMA-Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (1999), - Entwicklungskonzept Hattingen – Leitlinien für den Einzelhandel, Gutachten im Auftrag der Stadt Hattingen und der Arbeitsgemeinschaft der Hattinger Wirtschaft“ unter Federführung der Industrie- und Handelskammer des mittleren Ruhrgebietes zu Bochum, Köln
- BBE Unternehmensberatung (2006): Einzelhandelsgutachten zum geplanten Einkaufszentrum Reschop Carré in Hattingen. Gutachten im Auftrag der Stadt Hattingen vom Juni 2006. Köln.
- Halbach und Lange (2002): Busbahnhof Hattingen, Martin-Luther-Straße – Baugrunduntersuchungen. Gutachten vom 12. Juni 2002 im Auftrag der Stadt Hattingen (Tiefbauamt). Sprockhövel.
- Pesch und Partner (o.J.): Rahmenplanung Innenstadt Hattingen – ein mittelfristiges Entwicklungskonzept.
- Planungsbüro für Lärmschutz Altenberge (2006): Schalltechnische Untersuchung gemäß DIN 18005/07-02 Schallschutz im Städtebau. - Gutachten von August 2006 im Auftrag der Reschop-Carré Hattingen GmbH, Düsseldorf. Münster.
- Tuttahs & Meyer (2006): Reschop Carré Hattingen – Gutachten zur Entwässerung. Im Auftrag der Reschop Carré Hattingen GmbH, Düsseldorf. Planung von Juni 2006. Bochum.
- Umweltbüro essen (2006): Landschaftspflegerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 150 „Reschop-Carré“ – Hattingen. Essen.

6 Umweltbericht

6.1 Einleitung und Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes

Im Rahmen der Planerstellung wurden die umweltbezogenen Auswirkungen der Ziele und Festsetzungen des Bebauungsplanes geprüft. Grundlage der Ermittlungen sind die zum Bebauungsplan erstellten Gutachten wie unter 5.5 verzeichnet.

6.2 Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes

Bauleitpläne sollen nach § 1 (5) BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen sichern und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bo-

dennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

In § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sind die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege als zu berücksichtigende Belange genannt, sowie in § 1 a BauGB der sparsame und schonende Umgang mit Grund und Boden vorgegeben.

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplans. Ebenso liegen keine Pläne des Immissionsschutz- oder Abfallrechts vor.

Immissionsschutz

Ziele des Immissionsschutzes ergeben sich aus dem rahmensetzenden Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und einer Reihe von Regelwerken, deren Anwendungsbereiche und Verbindlichkeitsgrade für die Bauleitplanung unterschiedlich sind:

Das wichtigste lärmtechnische Regelwerk für die Bauleitplanung ist die DIN 18005 „Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau“ von 2002. Sie dient der planerischen Abschätzung von Verkehrs- und Gewerbeimmissionen. In ihrem Beiblatt 1 enthält sie schalltechnische Orientierungswerte, deren Einhaltung oder Unterschreitung „wünschenswert“ ist. Überschreitungen sind abwägend zu rechtfertigen. Die Orientierungswerte für Kern- und Gewerbegebiete liegen am Tage bei 65 dB (A) und in der Nacht bei 50 dB (A) für Verkehrslärm und 40 dB (A) für Gewerbelärm. Die Beurteilung der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitlärm) sollen wegen der unterschiedlichen Einstellungen der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden.

Zur Beurteilung der gewerblichen Lärmimmissionen ist die „Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm“ einschlägiges Regelwerk. Diese Technische Anleitung dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind nach § 22 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärminderung vermeidbar sind und schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß beschränkt werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärminderung unvermeidbar sind

Die TA Lärm gibt für Allgemeine Wohngebiete (WA) die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel mit tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A) vor, für Mischgebiete (MI) tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A). Kerngebiete (MK) werden nach der TA Lärm wie Mischgebiete (MD) behandelt. Die Richtwerte sind am Immissionsort außerhalb von Gebäuden einzuhalten, so dass zum Schutz vor Überschreitungen ausschließlich aktive Maßnahmen in Frage kommen. Bei Einhaltung der Immissionsrichtwerte ist davon auszugehen, dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht vorliegen.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV kommen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen zu tragen. Eine Änderung ist u.a. dann wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder durch ei-

nen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Die Erhöhung des Beurteilungspegels ist allerdings nur von Bedeutung, wenn sie auf den baulichen Eingriff zurückzuführen ist. Die Lärmsteigerung muss ihre Ursache ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben; die allgemeine Verkehrsentwicklung, die auch ohne die Baumaßnahme eingetreten wäre, darf nicht mitberücksichtigt werden. Dieser Verkehr wird bei der Ermittlung des Beurteilungspegels neutralisiert, indem der zu erwartende Beurteilungspegel einmal bezogen auf den Zustand ohne und einmal mit Baumaßnahme ermittelt wird.

Naturschutzrecht

Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und das Landschaftsgesetz Nordrhein Westfalen (LG-NW) legen als Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege fest, dass Natur und Landschaft aufgrund ihres eignen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen sind. Besonders hervorgehoben wird, dass dies im besiedelten und unbesiedelten Bereich sowie in Verantwortung für zukünftige Generationen zu erfolgen hat. Beeinträchtigungen sind zu vermeiden und soweit dies nicht möglich ist durch entsprechende Maßnahmen auszugleichen.

Wasserrecht

Das Landeswassergesetz wurde zur Ausfüllung der rahmenrechtlichen Regelungen des Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erlassen. Beide Gesetze haben unter anderem die Aufgabe, den Wasserhaushalt als Bestandteil von Natur und Landschaft und als Grundlage für die öffentliche Wasserversorgung und die Gesundheit der Bevölkerung zu ordnen. Geregelt werden insbesondere der Schutz und die Entwicklung von Oberflächengewässern und Grundwasser, zum Beispiel mit einem Verschlechterungsverbot, sowie die Abwasserbeseitigung.

Bodenschutzrecht

Der Bodenschutz ist auf Bundesebene als Querschnittsmaterie in anderen Gesetzen (u.a. BauGB, s.o.) geregelt. Ergänzend bestimmt das Bundesbodenschutzgesetz, dass die Funktionen des Bodens nachhaltig zu sichern und erforderlichenfalls wiederherzustellen sind. Im Mittelpunkt der gesetzlichen Regelungen steht der Aspekt der Gefahrenabwehr. Ergänzend zum BBodSchG wurde insbesondere hinsichtlich Verfahrensregelungen das Landesbodenschutzgesetz erlassen.

6.3 Angaben zum Standort sowie zu Art und Umfang des Vorhabens

Der Planungsraum liegt am südlichen Rand der Innenstadt von Hattingen. Das Plangebiet selbst ist zu großen Teilen überbaut (u.a. städtisches Parkhaus) oder anderweitig versiegelt (Verkehrsflächen). Grünflächen sind vor allem zwischen der Langenberger Straße und der B 51 im östlichen Teil des Plangebietes in Form einer mit Bäumen bestandenen Rasenfläche ausgebildet. Darüber hinaus gibt es zahlreiche kleinere Ziergrünflächen mit und ohne Bäume. Im Plangebiet gibt es über 140 Einzelbäume unterschiedlicher Größe.

Der Bebauungsplan sieht die Errichtung von gemischt genutzten Geschäftshäusern im nordwestlichen und den Neubau des Busbahnhofes im südöstlichen Plangebiet vor. Die Bebauung ist ein- bis vier-geschossig vorgesehen. Das Baugebiet soll als Kerngebiet mit einer GRZ von 1,0 und einer Geschossflächenzahl von 3,0 festgesetzt werden.

Die Verkehrserschließung für das Center erfolgt von der August-Bebel-Straße, die Erschließung des neuen ZOB von der Martin-Luther-Straße / Langenberger Straße.

Das Karstadt-Parkhaus wird über eine neue Spindel an der Ecke Große Weilstraße/Langenberger Straße erschlossen.

Grünflächen werden im Plangebiet nicht festgesetzt. Als Freiflächen verbleiben kleinere Verkehrsgrünflächen mit wenigen Einzelbäumen. Zudem werden mehrere Einzelbäume als zu erhaltend festgesetzt.

Die Regenentwässerung der neuen Bauflächen erfolgt durch Anschluss an die Mischkanalisation. Die neue Planung ist in dem im Verfahren befindlichen Generalentwässerungsplan bereits berücksichtigt.

6.4 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

6.4.1 Status-quo-Prognose

Durch den Verzicht auf die Umsetzung der geplanten Nutzungsänderung (=Null-Prognose) werden sich keine wesentlichen Änderungen der gegenwärtigen Situation ergeben.

Insbesondere ist nicht erkennbar, dass sich die Situation in stadt- und landschaftsökologischer Hinsicht wesentlich verändern würde.

6.4.2 Schutzgut Mensch

Lärmschutz

Die Martin-Luther-Straße, die August-Bebel-Straße und die Nierenhofer Straße weisen erhebliche Verkehrsbelastungen auf, wie die folgenden Belastungszahlen für den Prognosehorizont 2015 aufzeigen, die Grundlage der schalltechnischen Untersuchung sind.

Bereits bedingt durch diese KfZ-Belastungen werden die Orientierungswerte der DIN 18005 im Plangebiet überschritten.

Belastungsdaten zum ZOB in seiner heutigen Lage und zum städtischen Parkhaus liegen nicht vor.

Straßenabschnitt	Klas- se	DTV₂₀₁₅ [Kfz/24 h]	M_T [Kfz/h]	M_N [Kfz/h]	p_T [%]	p_N [%]
Martin-Luther-Straße - B 51						
1 westl. August-Bebel-Straße	B	41.200	2.472	453	20,0	20,0
2 östl. August-Bebel-Straße	B	33.000	1.980	363	20,0	20,0
August-Bebel-Straße						
3 Martin-Luther-Straße - Zufahrt REC	G	33.300	1.998	333	10,0	3,0
4 nördl. REC-Zufahrt	G	32.600	1.956	359	10,0	3,0
Nierenhofer Straße - L 924						
5 südl. Martin-Luther-Straße	L	35.000	2.100	280	10,0	10,0
Erläuterungen: DTV : Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke M : maßgebende stündliche Verkehrsstärke p : maßgebender Lkw-Anteil (über 2,8 t zul. Gesamtgewicht) B : Bundesstraße L : Landesstraße G : Gemeindestraße						

Erholung und Freizeit

Hinsichtlich der Erholungs- und Freizeitnutzung sind zwei Teilflächen mit umfangreicherem Baumbestand am südöstlichen Rand der Innenstadt hervorzuheben. Diese sind aufgrund des geringen Umfangs öffentlich nutzbarer Grünflächen im gesamten Innenstadtbereich und ihrer Ausstattung mit Bankplätzen auch für eine direkte Erholungsnutzung (Treffpunkt) von begrenzter Bedeutung. Für einen längeren Aufenthalt ("Pantoffelgrün") ist die Fläche jedoch aufgrund der hohen Lärmbelastung durch den Straßenverkehr weniger geeignet. Zudem haben diese Flächen eine Verbindungsfunktion abseits der stark befahrenen Straße zu der als "Hillscher Garten" bekannten öffentlichen Grünfläche an der Schulstraße.

6.4.3 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Im Plangebiet gibt es außer den umfangreichen versiegelten Flächen (Gebäude und Verkehrsflächen) lediglich Verkehrsgrünflächen unterschiedlicher Größe mit und ohne Baumbestand sowie Einzelbäume in Baumbeeten. Bei den flächigen Biotoptypen ist ein fließender Übergang von Flächen mit parkartigem Charakter zu solchen von Rasenflächen mit Einzelbäumen und reinen Scherrasenflächen zu erkennen.

Insgesamt wurden 143 Bäume im Plangebiet erfasst, davon 68 mit Stammumfängen von mindestens 25 cm. Neben einheimischen Arten wie Bergahorn, Eberesche und Hainbuche sind auch nicht einheimische Arten, aber häufig in Innenstädten gepflanzte Bäume wie Baumhasel vertreten. Ein erheblicher Teil der Einzelbäume steht in Baumbeeten geringer Größe.

Bemerkenswerte Einzelbäume, für die eine Festsetzung nach § 9 (1) Nr. 25b zwingend anzustreben wäre, sind jedoch nicht vorhanden.

Die größte zusammenhängende Grünfläche erstreckt sich längs der Martin-Luther-Straße und hat den Charakter eines strukturarmen Stadtparks. Sie besteht vornehmlich aus Rasenfläche, in der sich in mehreren Reihen gestaffelt auch zahlreiche größere Einzelbäume mit Stammdurchmessern über 25 cm finden. Die Erschließung umfasst neben Wegen auch Bankplätze. Parallel der Langenberger Straße findet sich eine Abpflanzung mit Ziersträuchern. Die Fläche setzt sich nach Westen in einer Rasenfläche mit Einzelbäumen fort.

Eine zweite Fläche vergleichbaren Charakters ist an der Großen Weilstraße ausgebildet und wird von der ersten Fläche durch die Langenberger Straße getrennt. Auch hier finden sich zahlreiche ältere Bäume, Bankplätze und eine Wegeverbindung.

Neben diesen größeren Flächen finden sich zahlreiche kleinere und weniger strukturierte Zier- bzw. Verkehrsgrünflächen (Verkehrsiseln, Mittelstreifen etc.) mit Rasen und niedrigen Sträuchern.

Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass die Biotoptypen des Plangebietes weit überwiegend sehr geringe bioökologische Wertigkeiten aufweisen. Als Flächen geringer Wertigkeit werden die verschiedenen Verkehrsgrünflächen mit und ohne Einzelbäumen, als Flächen geringer bis mittlerer Wertigkeit die beiden als strukturarmer Stadtpark beschriebenen Teilflächen beurteilt.

Die Ersetzbarkeit im Falle von Eingriffen wird als grundsätzlich gut beurteilt, wovon nur ein Teil der Einzelbäume und Baumgruppen ausgenommen sind, die wegen ihres Alters weniger gut ersetzbar sind.

Unter Biotopverbundgesichtspunkten kommt dem Plangebiet demzufolge keine besondere Bedeutung zu, wenngleich die größeren Grünflächen auch eine Bedeutung als trittsteinförmige Biotopverbindungsfläche für den besiedelten Bereich haben und anpassungsfähigen Arten, insbesondere Vögeln, die strukturarme Parkanlage als Teillebensraum dient.

6.4.4 Schutzgut Boden

Mit über 80 % sind die überwiegenden Teile des Plangebietes versiegelt und auch auf den verbliebenen Freiflächen ist kein natürlicher Bodenaufbau mehr vorhanden, sondern es ist eine massive Überprägung durch Ablagerungen und Verdichtung erfolgt.

Der gewachsene Untergrund (quartäre Ablagerungen bzw. oberster Verwitterungshorizont des Karbon) ist nach Angaben in den vorliegenden Baugrundgutachten (Halbach und Lange, 2002; AWG, 2003) von Anschüttungen unterschiedlicher Mächtigkeit und unterschiedlichen Alters überdeckt. Die Ablagerungen erreichen bis zu 2,9 m Tiefe und bestehen aus umgelagerten bindigen Böden wie auch aus Bauschutt, Schotter, Asche und Schlacke. Tiefere Ablagerungsschichten werden als Reste der alten Stadtmauer bzw. des ehemaligen Stadtwalls interpretiert.

Im Altlastenkataster des Ennepe-Ruhr-Kreises, wie auch in der Karte der Verdachtsflächen für Altablagerungen der Stadt Hattingen ist das Plangebiet nicht verzeichnet.

Eine Auswertung des bei der Stadt Hattingen geführten Verzeichnisses von Altstandorten ergab keine konkreten Verdachtsmomente.

Im Zuge der Baugrunduntersuchung von 2003 wurden zwei Mischproben der Anschüttungen im Bereich des heutigen ZOB auf Schadstoffe untersucht. In einer der beiden Mischproben wurden Chrombelastungen oberhalb der Zuordnungswerte nach LAGA Z2 gefunden. Daraufhin wurden zur Eingren-

zung die Rückstellproben auf die Gehalte an Chrom in Feststoff und Eluat chemisch analysiert. Es zeigte sich, *"dass in der oberflächennahen Anschüttung flächendeckend Chrom in Konzentrationen zwischen 30 mg/kg (EP6) und 2.700 mg/kg (EP4) im Feststoff enthalten sind. Eine Eluierbarkeit oberhalb der Nachweisgrenze konnte nur in der Probe EP4 mit 0,05 mg/l festgestellt werden, die im Bereich der mit 0,075 mg/l nach oben begrenzten Kategorie Z1.2 der LAGA Boden liegt."* (AWG, 2006).

Besonders schutzwürdige Böden nach § 1 Abs. 1 LBodSchG liegen somit nicht vor. Die Schadstoffbelastungen erfordern eine Kennzeichnung im Bebauungsplan.

Hinsichtlich der naturräumlichen Funktionen **biotisches Ertragspotenzial und Lebensraumpotenzial** ist aufgrund der massiven anthropogenen Veränderung verbunden mit der isolierten Lage der nicht versiegelten Flächen davon auszugehen, dass keine besonderen und damit planungserheblichen Ausprägungen bestehen.

Hinsichtlich der **Regel-, Speicher- und Pufferfunktion** ist das Plangebiet aufgrund des sehr hohen Versiegelungsgrades nur von nachrangiger Bedeutung. Da in den Einzelproben Gesamtgehalte von unterhalb des LAGA Zuordnungswertes für Z0 bis oberhalb Z2 ermittelt wurden, wird eine abschließende Klärung zum Umgang mit Aushubmaterial auf Grundlage ergänzender Analytik im Baugenehmigungsverfahren erfolgen müssen.

6.4.5 Schutzgut Wasser

Das Plangebiet gehört zum Einzugsgebiet der Ruhr. *Fließgewässer* sind im Plangebiet selbst aber nicht vorhanden.

Der *Grundwasserstand* wurde in einer Baugrunduntersuchung (AWG, 2003) bei 4,15 m unter Flur ausgespiegelt. In dieser Untersuchung wurden auch deutliche Hinweise auf zirkulierende Stau- und Sickerwässer in den Auffüllungshorizonten ermittelt, die in direkter Abhängigkeit zu den jahreszeitlich wechselnden Niederschlagsraten stehen. Entsprechend wurden in der Baugrunduntersuchung für das östliche Plangebiet (Halbach und Lange, 2002) in Tiefen ab 1,9 m Wasserzutritte in die Bohrungen festgestellt, die zu raschen Wasseranstiegen in den Bohrlöchern führten. Der geringste ausgespiegelte Wasserstand lag hier bei 2,46 m unter Gelände.

Eine Wasserschutzzone ist nicht ausgewiesen.

Für das **Grundwasserdargebotspotenzial** (also die wirtschaftliche Nutzbarkeit) hat das Plangebiet keine planungserhebliche Bedeutung, da eine Grundwassernutzung im Plangebiet nicht bekannt ist.

Die **Grundwasserschutzfunktion**, die eine Fläche durch die Filterleistung des Bodens in Abhängigkeit von der Durchlässigkeit des Grundgesteins haben kann, ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und des anzunehmenden Flurabstandes als generell hoch anzunehmen, die Empfindlichkeit ist wegen des hohen Versiegelungsgrades als gering zu bezeichnen.

Die **Grundwasserneubildung** ist zurzeit in den bestehenden Bau- und Verkehrsflächen deutlich beeinträchtigt, da überwiegend eine Ableitung in die Kanalisation erfolgt. Zusätzliche Auswirkungen auf die Grundwasserhältnisse sind jedoch durch bestehende oder geplante Nutzungen im Plangebiet nicht zu erwarten, da das Plangebiet nur geringen Anteil an den grundwasserbildenden Flächen hat.

6.4.6 Schutzgut Luft und Klima

Lufthygienisch-klimatisch ist das Plangebiet und sein unmittelbares Umfeld zum einen durch den hohen Versiegelungsgrad mit den daraus resultierenden Veränderungen der Oberflächentemperatur, zum anderen durch die vergleichsweise windoffene Lage geprägt.

Die Bildung und der Abfluss von *Kaltluft* sowie eine Leistung zur *Luftregeneration* sind im Plangebiet wegen der geringen Größe von Freiflächen nicht zu erwarten. Die geringe Größe der Freiflächen lässt auch die Ausbildung einer so genannten "Klimaoase" mit besonderen bioklimatischen Gunstfaktoren nicht zu. Auch eine *Luftleitungsfunktion* hat das Plangebiet nicht. Klimatisch-lufthygienische Ausgleichsleistungen für benachbarte Flächen erbringt das Plangebiet somit nicht.

Die Synthetische Klimafunktionskarte Ruhrgebiet (Stock, 1992) stellt für das Plangebiet wie auch für die gesamte Innenstadt von Hattingen den *Klimatotyp* 'Stadtklima' dar. Unmittelbar südlich beginnt aber bereits die Darstellung 'Siedlungsklima'. Die Ausbildung einer deutlichen Wärmeinsel ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der sehr geringen Grünbestände anzunehmen, konkrete Untersuchungen liegen diesbezüglich jedoch nicht vor. Dass die windoffenen Flächen des Plangebietes eine besondere Bedeutung für die Belüftung der Innenstadt/Altstadt haben, ist aufgrund der fast geschlossenen hohen Gebäudefront nördlich des Plangebietes als unwahrscheinlich zu erachten.

Aktuelle Daten zur Beurteilung der Immissionssituation im Plangebiet liegen nicht vor. Als *Emissionsquelle* ist im Planungsraum insbesondere der Verkehr zu nennen. Besondere gewerbliche Emissionen sind nicht zu erkennen. Es ist daher davon auszugehen, dass die Luftbelastung der regionalen Hintergrundbelastung entspricht. Möglicherweise kurzzeitig erhöhte Werte bei verkehrsbedingten Schadstoffen sind wegen der windoffenen Lage nachrangig.

In der Innenstadt von Hattingen ist - trotz geringer lokaler Emissionen - wegen des sehr geringen Durchgrünungsgrades ein begrenzter Bedarf an klimatisch-lufthygienischem Ausgleich zu erkennen. Diesbezüglich kann das Plangebiet aber keine wesentlichen Leistungen erbringen.

6.4.7 Schutzgut Landschaft

Das Orts- und Landschaftsbild im Planungsraum wird durch drei Faktoren geprägt, die in ihren jeweiligen Wechselwirkungen zu unterschiedlichen Erscheinungsbildern und gestalterischen Qualitäten führen:

- **breite Verkehrsflächen**
- **großvolumige Gebäude** nördlich Langenberger Straße
- **Baumbestand** (v.a. im östlichen Plangebiet)

Die in den 70er Jahren entstandenen Gebäude (Karstadt, Parkhaus) schließen die städtebaulich bedeutende historische Altstadt nach Süden ab, fügen sich aufgrund ihrer Größe aber nicht in den ansonsten vorherrschenden Maßstab ein. Ihr Erscheinungsbild entspricht den städtebaulichen Zielvorstellungen der 70er Jahre, wird jedoch unter heutigen Ansprüchen als gestalterisch sehr unbefriedigend angesehen, da sie sowohl den Zugang in die Altstadt verstellen als auch eine deutliche Zäsur gegenüber den südlich angrenzenden Bauflächen am Reschop bzw. in der Südstadt darstellen (vgl. Rahmenplanung Innenstadt Hattingen).

Verstärkt wird diese Situation durch die breiten und kaum gegliederten Verkehrsflächen (Straßen und Bahnanlagen der S-Bahn). Im Kreuzungsbereich Martin-Luther-Straße/August-Bebel-Straße/ZOB können die angrenzenden Grünflächen (im wesentlichen Rasen mit Bäumen) aufgrund fehlender Raumkanten und visuell wirksamer Begrenzungen nur begrenzte Wirkung entfalten.

Demgegenüber stellt der Baumbestand südöstlich des heutigen ZOB ein visuell wirksames Gestaltungselement dar, das zusammen mit der Bebauung südlich der B 51 zu einer vergleichsweise klaren Raumbildung beiträgt und auch die wenig attraktiven Gebäude weitgehend verdeckt.

Funktional stellt sich diese Grünfläche als Fortsetzung des schmalen Grünzuges parallel der Stadtmauer bis zum Hilschen Garten dar.

6.4.8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Sachgüter, die im Rahmen der Umweltprüfung zu berücksichtigen wären, sind nicht bekannt.

Innerhalb des Plangebietes ist in historischen Zeiten die Stadtmauer bzw. im Mittelalter der Stadtwall verlaufen. Baugrunduntersuchungen verweisen auf Reste dieser Bauwerke im Untergrund.

6.4.9 Schutzgüter-Wechselwirkungen

Wechselwirkungen werden indirekt über die beschriebenen Ausprägungen der einzelnen Schutzgüter erfasst und beschrieben. Als Beispiel ist im Plangebiet die Wechselwirkung zwischen der Erholungseignung von Teilflächen und ihrem Baumbestand zu nennen. Spezielle Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die zu einer veränderten Wertung der einzelnen Standortfaktoren führen, sind jedoch nicht zu erkennen.

6.5 Beschreibung und Bewertung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen und der umweltrelevanten Maßnahmen

6.5.1 Schutzgut Mensch

Lärmschutz

Es sind schallbedingte Auswirkungen sowohl durch die Realisierung der Vorhaben Reschop-Carré (Verkehrslärm und Gewerbelärm) wie auch auf das Vorhaben Reschop-Carré (Verkehrslärm von den umgebenden Straßen) zu erwarten. Diesbezüglich wurde daher eine Schalltechnische Untersuchung (Büro für Lärmschutz Altenberge, 2006) erarbeitet.

In der Verkehrsuntersuchung wird ein vorhabenbedingtes Verkehrsaufkommen von 1.837 Fahrzeugen pro Tag und somit 3.674 Ein-/Ausfahrten auf die Parkebenen prognostiziert. Für den ZOB wurden seitens der Stadt Hattingen 335 An- und Abfahrten von Bussen am Tag und 30 in der Nacht ermittelt. Diese Werte liegen den Prognosen der vorhabenbedingten Lärmbelastungen zugrunde.

Die Schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch den **Verkehrslärm von den umgebenden Straßen** bei den zu den Verkehrswegen ausgerichteten Fassaden Überschreitungen der Orientie-

rungswerte der DIN 18005 zu erwarten sind, die entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen erfordern. Ein aktiver Lärmschutz ist aufgrund der erforderlichen Höhe und wegen fehlender Flächen nicht möglich.

Es wird die Ausweisung von Lärmpegelbereichen vorgeschlagen, die an den straßenzugewandten Gebäudefronten längs der B 51 und der August-Bebel-Straße im Lärmpegelbereich VI, an den seitlichen Fronten der Baukörper bei Lärmpegelbereich V bzw. IV liegen.

Der Gutachter empfiehlt folgende planungsrechtliche Festsetzung:

"Entlang der gekennzeichneten Gebäudefronten müssen bei Errichtung, Erweiterung, Änderung oder Nutzungsänderung von Gebäuden in den nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Räumen die Anforderungen an das resultierende Schalldämm - Maß gemäß den ermittelten und ausgewiesenen Lärmpegelbereichen nach DIN 4109/11.89 - Schallschutz im Hochbau - Tabelle 8 erfüllt werden".

Lärmpegelbereich IV 66 - 70 dB(A)

Lärmpegelbereich V 71 - 75 dB(A)

Lärmpegelbereich VI 76 - 80 dB(A)

maßgeblicher Außenlärmpegel dB(A)	Lärmpegelbereich	erf. R' _{w,res} des Außenbauteils Büroräume dB
66 bis 70	IV	35
71 bis 75	V	40
76 bis 80	VI	45

Durch den neuen ZOB werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an mehreren Gebäuden überschritten. Im Einzelnen handelt es sich um die Gebäude Bruchstraße 26, Flachsmarkt 6 und Große Weilstraße 43 (Altstadtklinik). An dem Gebäude Große Weilstraße 43 betragen die ermittelten maximal zu erwartenden Lärmbelastungen 67 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, womit die maßgebenden Immissionsgrenzwerte um 3dB(A) am Tage und 6 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Aktiver Lärmschutz ist in Verbindung mit der vorhandenen Erschließung der Gebäude im Zuge der Langenberger Straße nicht möglich, da die notwendigen Überstandslängen nicht realisiert werden können und der Aufwand für einen aktiven Lärmschutz in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck steht.

Der Gutachter führt diesbezüglich aus, dass mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte dem Grunde nach ein Anspruch auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen gegeben ist. Ob ein solcher passiver Lärmschutz am Gebäude erforderlich ist, kann jedoch erst durch eine Einzelobjektprüfung gemäß der 24. BImSchV festgestellt werden.

Der Umbau der August-Bebel Straße ist als erheblicher baulicher Eingriff in eine Hauptverkehrsstraße zu werten, da innerhalb der August-Bebel-Straße neue Abbiegebeziehungen (Fahrstreifen) geschaffen werden.

Wesentliche Änderungen der Lärmbelastungen wurden an den vorhandenen Gebäuden Große Weilstraße 2 und 4 sowie August-Bebel-Straße 4 nachgewiesen. Hier besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen. Die Anordnung aktiver Schutzmaßnahmen ist problematisch, da mit der Erschließung der vorhandenen Bebauung und auch des geplanten Reschop Carre notwendige Überstandslängen von Schallschutzwänden nicht gewährleistet werden können. Auch in Verbindung mit der Anzahl der betroffenen Geschosse (Höhe der Bebauung), der mit einem Anspruch dem Grunde nach auf

Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nachgewiesenen Gebäude, würden sich notwendige Höhen des aktiven Lärmschutzes von mindestens 10.0 m ergeben, diese Höhen auch in Verbindung mit dem notwendigen großen Abstand zum Verkehrsweg, d.h. Standort einer notwendigen Lärmschutzwand auf Hinterkante Gehweg. Da es sich um eine 4-streifige Straße mit baulicher Mitteltrennung handelt, ergeben sich bereits auch aus diesen örtlichen Gegebenheiten städtebaulich unverträgliche Höhen, die insbesondere in den unteren Geschossen als negative Nebeneffekte zu einer erheblichen Verschattung führen würden.

Des Weiteren wäre auch mit der Anordnung aktiver Schutzmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht durchgehend bis in das oberste Geschoss zu gewährleisten, da die o.a. Rahmenbedingungen nicht zu einem optimalen aktiven Schutz führen können. Der aktive Lärmschutz ist somit auch aus technischer Sicht unvereinbar mit dem Vorhaben und als unverhältnismäßig einzustufen. Es ist eine Einzelobjektprüfung nach der 24. BImSchV notwendig.

Zum **Gewerbelärm**, der sowohl durch die Kundenparkplätze als auch durch Fahrbewegungen aus dem Anlieferungsverkehr durch die Anlieferung selbst entstehen können, führt der Gutachter aus:

"An der nördlichen Grenze des Plangebietes südlich der Fußgängerzone "Große Weilstraße" befindet sich die für die Anlieferung und den Kundenparkplatz kritische Bebauung.

Diese liegt innerhalb des Geltungsbereiches des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 62 und ist mit der Ausweisung eines MK-Gebietes zu berücksichtigen. Während in den Erdgeschossenebenen verschiedene Geschäfte oder auch die Volksbank untergebracht sind, finden sich in den darüber liegenden Geschossen Büros und im wesentlichen Wohnungen.

Die ermittelten Lärmbelastungen werden insbesondere durch die Fahrbewegungen der anliefernden Lkw auf der öffentlichen Verkehrsfläche "Anlieferzone" verursacht. Der eigentliche Be- und Entladevorgang liefert in Verbindung mit dem in den Baukörper zurückgesetzten Anlieferhof eine untergeordnete Rolle.

Unter Berücksichtigung der von den einzelnen Parkebenen und der LKW-Anlieferung ausgehenden Emissionen ist festzustellen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an der im Einwirkungsbereich der Anlieferung befindlichen Wohnbebauung Große Weilstraße nicht überschritten wird. Die Rolltore vor den beiden Anlieferungen sind nicht zwingend zu schließen. Es empfiehlt sich aber, soweit es für den Betriebsablauf auch zu regeln ist, diese Rolltore während der Be- und Entladung geschlossen zu halten, um damit möglichen Immissionskonflikten vorzubeugen.

Dementsprechend wurde ein korrespondierender Beurteilungspegel in Höhe von 59 dB(A) tags an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Zuge der Großen Weilstraße im Rahmen der detaillierten Immissionsprognose ermittelt. Die maßgebende Lärmbelastung wird durch die Fahrbewegungen auf den Freiflächen im Anlieferbereich und durch die Parkvorgänge auf den Parkebenen verursacht.

Eine Vorbelastung durch die beiden bestehenden Betriebe im Bereich Große Weilstraße (Fleischerei, Elektrohandel) blieb unberücksichtigt, da die Berechnungsergebnisse der Immissionsprognose ausreichend Prognosesicherheiten ausweisen.

Damit wurde den allgemeinen Grundsätzen der TA Lärm, hier Prüfung der Einhaltung der Schutzpflicht, Folge geleistet.

Eine Erhöhung der Fahrbewegungen im Bereich der Anlieferung um bis zu 40 % ist durchaus, ohne eine Überschreitung der Richtwerte verursachen zu wollen, noch möglich.

Eine nächtliche Anlieferung ist nach dem derzeitigen Stand nicht möglich. Hierzu müsste der gesamte Anlieferbereich inkl. Zufahrt eine Einhausung erhalten.

Entscheidend für die Probleme einer nächtlichen Anlieferung ist im vorliegenden Fall nicht nur der ermittelte Beurteilungspegel, auch bereits das Spitzenpegelkriterium untersagt eine nächtliche Anlieferung.

Für typische Lkw-Geräusche kann auch auf die Tabelle 34 der Parkplatz-lärmstudie zurückgegriffen werden, soweit die Bedingungen der freien Schallausbreitung erfüllt sind. Die Tabelle beinhaltet Mindestabstände zwischen dem kritischen Immissionsort und dem nächstgelegenen Stellplatz eines Lkw-Parkplatzes zur Nachtzeit.

Eine Ausdehnung der Frühanlieferung in den Zeitraum zwischen 05.00 - 06.00 Uhr ist durchaus denkbar, soweit für die betroffene Wohnbebauung noch eine 8-stündige Nachtruhe sichergestellt ist - Ausnahmeregelung der TA Lärm.

Zu den RLT-Anlagen liegen derzeit noch keine konkreten Angaben vor, um eine detaillierte Immissionsprognose zu den von den RLT-Anlagen ausgehenden Lärmbelastungen ermitteln zu können.

Soweit RLT-Anlagen eingesetzt werden, deren Schallleistungspegel mind. 10 dB(A) weniger als der maßgebende Immissionsrichtwert beträgt, ist die Einhaltung der Richtwerte weiterhin gewährleistet. Ggf. hat diese Überprüfung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erfolgen."

Erholung und Freizeit

Durch die Realisierung der Planung gehen Flächen verloren, die eine begrenzte Bedeutung für die **Naherholung** aufweisen und als Teil einer Grünverbindung zum Hilla'schen Garten, einem kleinen Stadtpark an der nahen Schulstraße, stadtstrukturelle Bedeutung haben.

Angesichts der generellen Gründefizite im Innenstadtbereich und fehlender Möglichkeiten zum Ausgleich sind diese Auswirkungen im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag als die stadtökologisch bedeutendsten beurteilt worden.

6.5.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Durch die Baumaßnahmen werden weit überwiegend bereits versiegelte Flächen in Anspruch genommen. Die betroffenen bisher unversiegelten Flächen haben eine sehr geringe oder geringe bioökologische Wertigkeit. Dauerhaft beseitigt werden etwa 0,4 ha strukturarmer Stadtpark, der sich planungsrechtlich als Verkehrsgrün darstellt und ca. 700 m² sonstiger strukturarmer Verkehrsgrünfläche (meist Scherrasen) sowie 67 Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 25 cm und 54 Einzelbäume mit einem Stammumfang unter 25 cm. Für die meisten dieser Bäume ist ein Verlust unvermeidlich.

Lediglich zwei größere Einzelbäume an der Martin-Luther-Straße bleiben erhalten und bedürfen während der Baudurchführung entsprechender Schutzmaßnahmen. Eine Aufnahme von Festsetzungen oder Hinweisen

bezüglich dieser Schutzmaßnahmen kann unterbleiben, da ausschließlich öffentliche Verkehrsflächen betroffen sind.

6.5.3 Schutzgut Boden

Durch die Verlagerung des ZOB erfolgt eine zusätzliche Versiegelung von ca. 5.000 m² in einem Planungsraum, der bereits durch einen sehr hohen Versiegelungsgrad gekennzeichnet ist. Betroffen sind ausschließlich Flächen, in denen die Böden bereits durch massive anthropogene Überformung geprägt sind und keines besonderen Schutzes bedürfen.

Aufgrund der ermittelten Schadstoffbelastungen ist eine Kennzeichnung nach §9 (5) Nr. 3 BauGB erforderlich.

6.5.4 Schutzgut Wasser

Im Plangebiet ist eine gezielte Versickerung nicht möglich und somit ein Anschluss an die Mischkanalisation erforderlich. Durch die zukünftige Bebauung ist somit eine Verringerung der Grundwasserneubildung zu erwarten, die bezogen auf das Plangebiet deutliche negative Auswirkungen zeigt (dieses trägt fast gar nicht mehr zur Neubildung bei). Wegen des geringen Anteils, den das Plangebiet am Einzugsgebiet des Grundwasserleiters hat, sind die Beeinträchtigungen des Schutzgutes dennoch als gering zu bezeichnen.

Es sind weder erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot allgemein noch Auswirkungen auf möglicherweise vom Grundwasser abhängige Biotope (insbesondere Quellen) zu erwarten.

6.5.5 Schutzgüter Luft und Klima

Durch die Bebauung erfolgt eine Verschiebung der siedlungsklimatischen Charakteristika mit einer Verstärkung des Wärmeinseleffektes in den Bereichen, die derzeit von Bäumen bestanden sind. Planungserhebliche Auswirkungen auf benachbarte Flächen sind jedoch nicht zu erwarten.

Während der Bauabwicklung kommt es außerdem zu einer Lärm- und Staubentwicklung, wogegen Vorkehrungen im Rahmen der Baugenehmigung getroffen werden.

Die Gefahr von bedenklichen Schadstoffanreicherungen besteht nicht.

6.5.6 Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild, Ortsbild)

Das Ortsbild wird sich durch die geplante Bebauung vollkommen verändern. Während im nordwestlichen Plangebiet durch die neuen Gebäude eine klare Raumkante definiert werden wird, die auch eines der Ziele des Bebauungsplanes ist, werden durch den neuen ZOB Grünbestände verloren gehen, die derzeit der städtebaulichen Einbindung bzw. Kaschierung der unbefriedigenden Gebäudefront dienen. Diese Einbindungsfunktion ist zukünftig insoweit verzichtbar, als durch die neuen Gebäude des Reschop-Carré eine neue als zeitgemäß angesehene Gestaltung erfolgt.

6.5.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Da das Bauvorhaben im Bereich der ehemaligen Stadtmauer bzw. des historischen Stadtwalles umgesetzt werden soll, sind Regelungen für den Fall vorzusehen, dass Bodendenkmäler entdeckt werden.

Auswirkungen auf Sachgüter sind nicht zu erwarten.

6.5.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen werden indirekt durch die beschriebenen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst und beurteilt. Als Wechselwirkung ist zum Beispiel die - bezogen auf den gesamten Grundwasserleiter - geringfügige Veränderung der Grundwasserneubildung und des Grundwasserdargebotes durch die zusätzliche Versiegelung zu nennen.

Mit darüber hinaus gehenden und für die Bewertung entscheidenden Wechselwirkungen ist nicht zu rechnen.

6.6 Übersicht der umweltrelevanten Maßnahmen

6.6.1 Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen

Die planerische Konzeption sieht eine fast vollständige Nutzung des Plangebietes für Gebäude und sonstige bauliche Anlagen (Straßen, Plätze etc.) vor. Dadurch wird ein fast vollständiger Verlust der verbliebenen Funktionen und Potenziale im Naturhaushalt ausgelöst. Im Sinne einer Vermeidung und Verminderung von Eingriffen werden für zwei Einzelbäume Festsetzungen zu ihrem Erhalt getroffen.

Weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen werden im Rahmen der Realisierung ergriffen, sind aber nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

6.6.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Für das gesamte Plangebiet liegen alte Bebauungspläne vor, die seit 1976 die bestehenden Nutzungen ermöglichten. Es sind in diesen Plänen ausschließlich Verkehrs- und MK-Flächen festgesetzt worden. Planungsrechtlich wäre somit die Verlagerung des ZOB bereits auf Basis alten Planungsrechtes möglich. Eine Verpflichtung zum Ausgleich besteht nicht.

Da der Rat der Stadt Hattingen beschlossen hat, dennoch einen solchen Ausgleich zu realisieren, wurde eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung aufgestellt, ohne dass sich daraus ein Anspruch auf Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen ableiten lässt.

Die Bilanzierung wurde nach dem vereinfachten Verfahren gemäß "Arbeitshilfe zur Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft" (MSKS et al., 1996) durchgeführt und kommt zu dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes eine zu kompensierende Eingriffsintensität von 19.175 Punkten ergeben, die nicht im Plangebiet abgedeckt werden kann. Bei einer mittleren Wertsteigerung um 4 Punkte entspräche dies einem Flächenbedarf von ca. 4.795 m².

Der Ausgleich soll auf einer der Fläche an der Ruhr (Ruhrbogen) erfolgen, die sich im Eigentum der Stadt Hattingen befindet. Vorgesehen sind Maßnahmen zur Entsiegelung und Modellierung im Bereich eines ehemaligen Wasserwerkes sowie die Wiederherstellung eines standortgerechten auentypischen Bewuchses.

6.7 Darstellung der wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsvorschläge

6.7.1 Standortalternativen und Begründungen zur Auswahl

Bereits in der Einzelhandelsstrukturuntersuchung aus dem Jahre 1999 wurde aufgezeigt, dass von der in Hattingen vorhandenen Kaufkraft wesentliche Teile in die Nachbarstädte abfließt. Neben Defiziten in einzelnen Sortimenten liegt ein wesentliches Problem im Fehlen großflächiger Einzelhandelsbetriebe. In den bestehenden baulichen Strukturen der Innenstadt ist es kaum möglich entsprechende Angebote zu schaffen. Eine besser geeignete Fläche für eine Innenstadterweiterung mit dem Ziel großflächiger Einzelhandel gibt es in Hattingen nicht. Dies belegt auch das trotz schwieriger Standortbedingungen (Kosten für Erschließung und Baureifmachung, Ziel einer großzügigen und offenen städtebaulichen Lösung etc.) über Jahre anhaltende Interesse namhafter Entwickler und Investoren. Eine grundsätzliche Standortalternative für das Projekt „Reschop-Carré“ besteht somit nicht.

6.7.2 Alternative Bauungskonzepte und Begründung zur Standortauswahl

Für die konkrete städtebauliche Ausformung des Centers, wie auch für die Konzeption des neuen ZOB wurden seit 2001 verschiedene Entwürfe aufgestellt, die sich jedoch in Hinblick auf die Belange des Umweltschutzes nicht wesentlich unterscheiden. Im Wesentlichen ist dies dadurch begründet, dass sich durch die Summe der Flächenanforderungen eines neuen ZOB wie auch eines wirtschaftlich tragfähigen Einzelhandelsstandortes kaufszentrums in jedem Fall eine fast vollständige Flächeninanspruchnahme ergibt.

6.8 Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Es ergaben sich keine Schwierigkeiten.

6.9 Monitoring

Das Monitoring der Auswirkungen des Bebauungsplanes wird vorrangig im Rahmen der Fertigstellung des Vorhabens im Sinne einer Vollzugskontrolle/Abnahme der vorgesehenen Verringerungs- sowie Gestaltungsmaßnahmen und externen Kompensationsmaßnahme gem. Zuständigkeitsregelung innerhalb der Stadtverwaltung durchgeführt.

Weiterhin sind Behörden gem. § 4 Abs. 3 BauGB nach Abschluss des Verfahrens zur Aufstellung des Bauleitplanes zur Unterrichtung der Gemeinde verpflichtet, sofern nach ihnen vorliegenden Erkenntnissen die Durchführung des Bauleitplanes erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt hat.

Darüber hinausreichende Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen sind nicht erforderlich.

6.10 Zusammenfassung des Umweltberichtes

Die Beurteilung der landschaftsökologischen Situation, der erkennbaren Auswirkungen des Vorhabens und der möglichen Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung von negativen Auswirkungen auf die Umwelt lassen erkennen, dass dem Vorhaben hinsichtlich der meisten Schutzgüter keine erheblichen Umweltbelange entgegenstehen.

Ausschlaggebend für diese Einschätzung sind folgende Aspekte:

1. Hinsichtlich der von öffentlichen Verkehrsflächen ausgehenden Lärmbelastung ist zwar festzustellen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV zum Teil überschritten werden und aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich sind. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben jedoch einen Anspruch auf Kostenersatz für die gegebenenfalls durchzuführenden passiven Schallschutzmaßnahmen, um gesunde Wohninwerte zu erreichen.
2. Da es sich bei den in Anspruch zu nehmenden Böden weit überwiegend um solche mit massiver anthropogener Überformung handelt, ist das Vorhaben unter Bodenschutzgesichtspunkten prinzipiell als umweltverträglich einzustufen. Hinsichtlich des Umgangs mit den ermittelten Schadstoffbelastungen sind die Vorgaben der einschlägigen Richtlinien und Regelwerke zu beachten.
3. Wesentliche Veränderungen an Oberflächengewässern oder am Grundwasserstand sind infolge der Realisierung des Vorhabens nicht vorgesehen bzw. absehbar. Die Gefahr von wesentlichen Schadstoffanreicherungen besteht nicht.
4. Die Veränderung der geländeklimatischen Bedingungen beschränkt sich auf das Plangebiet. Eine Beeinträchtigung von lufthygienisch-klimatischen Ausgleichsfunktionen entsteht nicht.
5. Hinsichtlich des Arten- und Biotopschutzes ist der weit überwiegende Teil des Plangebietes ohne Bedeutung. Spezielle potenziell planungserhebliche faunistische Wechselwirkungen mit dem Umfeld sind nicht bekannt. Wertvolle und unbedingt erhaltenswerte Biotoptypen sind nicht betroffen.

Eine größere Beeinträchtigung ist lediglich mit der Beseitigung der strukturalarmen Parkfläche verbunden, der trotz der hohen Lärmbelastung eine begrenzte Bedeutung als Fläche für die Naherholung wie auch für das Ortsbild zukommt.

Da im Plangebiet überwiegend Flächen von einer geringen bis sehr geringen landschaftsökologischen Bedeutung in Anspruch genommen werden sollen, handelt es sich um einen - bezogen auf die Standortpotenziale - ausgleichbaren Eingriff in Natur und Landschaft, der durch Maßnahmen auf einer der Stadt Hattingen gehörenden Fläche an der Ruhr vollständig kompensiert wird.

7 Planungs- und entscheidungserhebliche Aspekte

Mit der Realisierung der Planungen, für die durch den Bebauungsplan die planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen werden, ist eine dauerhafte Aufwertung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und städtebaulichen Qualität der Innenstadt von Hattingen verbunden. Angesichts der nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehenden Flächen ist es unvermeidlich,

für das geplante Reschop-Carré und den zu verlegenden ZOB nahezu das gesamte Plangebiet in Anspruch zu nehmen.

Der Verlust von Grünbeständen, denen teilweise auch eine begrenzte Bedeutung als Erholungsfläche zukommt, ist daher unter Beachtung der generellen Zielsetzung auch dann gerechtfertigt, wenn nicht im unmittelbaren Umfeld ein adäquater Ersatz sichergestellt werden kann.

8 Städtebauliche Kenndaten

Plangebiet gesamt: 3,6 ha

Kerngebietsfläche (MK) (einschl. Fl. f. Nebenanlagen): 1,2 ha

Öffentliche Verkehrsfläche: 2,4 ha
 darin mit bes. Zweckbestimmung (ZOB): 0,4 ha

Verkaufsfläche gesamt: max. 11.500 m²

Stellplätze: ca. 320

9 Kosten und Finanzierung

Durch die Realisierung der Vorhaben werden Kosten insbesondere für den Bau von öffentlichen Verkehrsflächen und die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen, den Bau des neuen ZOB sowie die Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen entstehen. Zur Regelung der Kostenträgerschaft werden entsprechende Festlegungen in einen städtebaulichen Vertrag aufgenommen.

Zusammenfassende Erklärung

gem. § 10 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB)

Bebauungsplan Nr. 150 "Reschop-Carré"

Hattingen-Mitte



Bearbeitung:
umweltbüro essen Bolle und Partner
Rellinghauser Straße 334 F
45 136 Essen
fon: 0201/86061-0 – fax: 0201/86061-29

I. **Aufstellungsbeschluss und Ziel des Bebauungsplans**

Mit dem aufgestellten Bebauungsplan soll durch die Ausweisung eines Kerngebietes die planungsrechtliche Grundlage zur Errichtung von Gebäuden mit den Nutzungen Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Büro, Freizeit und Wohnen geschaffen und die Voraussetzung zur Verlagerung und für den Neubau eines zeitgemäßen Busbahnhofes mit Anbindung an den schienengebundenen Nahverkehr geschaffen werden.

II. **Verfahrensablauf**

1. **Aufstellungsbeschluss**

Der Rat der Stadt Hattingen hat in seiner Sitzung am 06.04.2006 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 150 „Reschop-Carré“ beschlossen.

2. **Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die **frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit** fand durch eine Bürgerversammlung am 03.05.2006 im Evangelischen Gemeindezentrum an der Augustastraße statt. Es waren ca. 80 Bürgerinnen und Bürger anwesend.

Auf der Versammlung wurden zahlreiche städtebauliche und verkehrliche Aspekte angesprochen. Hervorzuheben sind Anregungen, die sich auf die Durchlässigkeit des geplanten Gebäudekomplexes für die Öffentlichkeit, die Berücksichtigung von Sicherheitsbedürfnissen in den öffentlichen Räumen (insbes. am neuen ZOB) sowie die behindertengerechte Ausführung des Busbahnhofes und der Verbindungen zwischen Altstadt und S-Bahnhof beziehen. In städtebaulicher Hinsicht wurde insbesondere die Größe und Gestaltung der geplanten Gebäude sowie die Einbindung der Planung in die Einzelhandelsstruktur der Innenstadt (mögliche Kaufkraftverlagerung von der oberen Heggerstraße, Handlungsbedarf in anderen Teilen der Stadt) thematisiert.

Die **öffentliche Auslegung** gem. § 3 Abs. 2 BauGB wurde in der Zeit vom 27.09.2006 bis 27.10.2006 einschließlich durchgeführt.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurde seitens der Öffentlichkeit nur eine Stellungnahme vorgelegt. Diese durch einen Rechtsanwalt vorgelegte Stellungnahme bezog sich auf die Auswirkungen der Planung auf die Nutzung des Gebäudes Langenberger Straße 3 (sog. Wulf-Gebäude). Kritisiert wurden insbesondere Veränderungen bei der Erschließung des Gebäudes, Beeinträchtigungen bei Belichtung und Belüftung durch die heranrückende neue Bebauung und Einschränkungen durch den Ausschluss von Spielhallen, Sexshops usw., die seitens des Einwenders für städtebaulich nicht gerechtfertigt gehalten werden.

3. **Behördenbeteiligung**

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange einschließlich der Nachbargemeinden deren Interessen durch die Planung berührt werden, wurden gemäß **§ 4 Abs. 1 BauGB bzw. § 2 Abs. 2 BauGB** mit Schreiben vom 07.07.2006 um Stellungnahme binnen einen Monats gebeten.

Im Rahmen dieser Beteiligung wurden insbesondere Anregungen zu folgenden Aspekten vorgebracht:

Verkehr

- behindertengerechte Verbindung zwischen neuem ZOB/S-Bahnhof, Platz im Reschop-Carré und Altstadt
- Anbindung an die L 705 und die B51
- Ausgestaltung des neuen ZOB (Anzahl Halteplätze, Ruheplätze, Gestaltung der Ein- und Ausfahrten)

Umwelt

- Hinweis darauf, dass durch den Umbau einer öffentlichen Straße eine wesentliche Erhöhung der Lärmbelastung im Sinne des Immissionsschutzrechtes zu erwarten sei.
- Hinweis auf die Berücksichtigung von Altlasten

Denkmalpflege

- Erfordernis gegebenenfalls erforderlicher ergänzender Untersuchungen
- Empfehlung zum Verzicht auf eine Überbauung des Bereiches der historischen Stadtmauer bzw. der historischen Wall- und Grabenzone

Einzelhandel

- befürchtete Umsatzrückgänge in verschiedenen Einzelhandelssparten in Velbert und Sprockhövel

Parallel zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange einschließlich benachbarter Kommunen gem. **§ 4 Abs. 2 BauGB** an der Planung beteiligt.

Dabei wurden insbesondere Hinweise zur Ausgestaltung des neuen ZOB und seine Anbindung an die B 51 gegeben, die die Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung konkretisieren. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Einzelhandel in benachbarten Städten wurden weitere Bedenken auf konkret befürchtete Auswirkungen in Sprockhövel vorgebracht.

4. Umweltbelange

Die Umweltbelange wurden in einer Umweltprüfung gem. § 2 Abs. 4 BauGB und § 2a BauGB detailliert untersucht und die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung in einem Umweltbericht beschrieben.

Demzufolge ist auf Basis der Beurteilung der landschaftsökologischen Situation, der erkennbaren Auswirkungen des Vorhabens und der möglichen Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung von negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu erkennen, dass dem Vorhaben hinsichtlich der meisten Schutzgüter keine erheblichen Umweltbelange entgegenstehen.

Eine größere Beeinträchtigung ist lediglich mit der Beseitigung der strukturarmen Parkfläche verbunden, der wegen des geringen Angebots an Freiflächen im Innenstadtbereich und trotz der hohen Lärmbelastung eine begrenzte Bedeutung als Fläche für die Naherholung wie auch für das Ortsbild zukommt.

Hinsichtlich der von öffentlichen Verkehrsflächen ausgehenden Lärmbelastung ist festzustellen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV zum Teil überschritten werden und aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich sind. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben jedoch einen Anspruch auf Kostenersatz für die gegebenenfalls durchzuführenden passiven Schallschutzmaßnahmen um gesunde Wohninnenwerte zu erreichen. Die Einhaltung immissionsschutzrechtlicher Bestimmungen ist durch ein Gutachten nachgewiesen. Darüber hinausgehenden Forderungen wird nicht gefolgt.

Aufgrund der Bodenbelastungen durch Schadstoffe sind entsprechende Anforderungen an die Durchführung der Erdarbeiten zu stellen. Aufgrund der ermittelten Schadstoffbelastungen ist eine Kennzeichnung nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB erforderlich.

5. Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB haben die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Darüber hinaus haben die (Fach-) Behörden die Kommune über ggf. auftretende unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen gemäß § 4 Abs. 3 BauGB zu informieren.

Darüber hinausreichende Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen werden für nicht erforderlich erachtet.

III. Abwägungsergebnis

1. Abwägung von Planungsvarianten

Die Inhalte des Bebauungsplanes sind vor dem Hintergrund umfangreicher und langjähriger Analysen und Planungen entwickelt worden. Aus zahlreichen im Laufe vieler Jahre vorgelegten Planungsvarianten wurde letztlich die Variante ausgewählt, für die nunmehr im Bebauungsplan die planungsrechtlichen Grundlagen gelegt werden.

Details der Ausgestaltung des neuen ZOB wie verschiedentlich im Planverfahren vorgetragen sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung und daher an dieser Stelle nicht darzulegen. Ihre Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der entsprechenden Fachplanung.

2. Berücksichtigung der Umweltbelange

Über den Umgang mit den Argumenten der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange, sowie den Umgang mit den Umweltbelangen hat der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 14.06.2007 entschieden. **Dem Ergebnis der Umweltprüfung wie im Umweltbericht beschrieben, wird gefolgt.**

Über die gesetzlichen Anforderungen hinaus, hat die Stadt Hattingen eine **Selbstverpflichtung** zum landschaftsökologischen Ausgleich ausgesprochen. Die Maßnahmen sollen in der Ruhraue durchgeführt werden.

3. Berücksichtigung sonstiger Belange

Die vorgetragenen Anregungen zu Auswirkungen auf den **Einzelhandel in Nachbarstädten** wurden durch ein entsprechendes Einzelhandelsgutachten geprüft. Demzufolge sind zwar Auswirkungen auf Nachbarstädte zu erwarten, diese führen jedoch nicht zu Auswirkungen in städtebaulich relevanten Dimensionen, sondern sind als allgemeine Wettbewerbsauswirkungen hinzunehmen.

Auch hinsichtlich der **betroffenen Nachbarbelange** werden die nach Überarbeitung der Planentwürfe verbleibenden Auswirkungen als hinzunehmend bewertet. Den in der Offenlage vorgetragenen Anregungen wird insofern nicht gefolgt. Es ist aber darauf zu verweisen, dass auch der Einzelhandel in der unmittelbaren Nachbarschaft von der Anziehungskraft der neuen Nutzungen profitieren wird.

Hattingen, den 25.05.2007

Stadt Hattingen
i.A.

gez. Rohde