

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 148
- Nordumfahrung Osterfeld -

in der Fassung der Fortschreibung vom 20. Februar 1981

Inhaltsverzeichnis

A. Allgemein

1. Lage des Bebauungsplangebietes im Stadtbereich
2. Landesplanung und Stadtentwicklung
3. Flächennutzungsplan
4. Derzeitige Festsetzungen
5. Planungsgrundsätze für die Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfs
6. Bestand
7. Bürgerbeteiligung
8. Vorbereitende Untersuchungen nach § 4 Städtebauförderungsgesetz

B. Verkehr

1. Allgemein
2. Lage der Nordumfahrung Osterfeld im Straßennetz
3. Gegenwärtiger Zustand
4. Künftiger Zustand
5. Öffentlicher Personennahverkehr
6. Kraftfahrzeugstellplätze, öffentliche Parkplätze
7. Erschließung
8. Begrünungsmaßnahmen

C. Bebauung

1. Allgemeines Wohngebiet
2. Mischgebiet
3. Gewerbegebiet
4. Fläche für den Gemeinbedarf

D. Grünflächen

1. Öffentliche Grünfläche - Parkanlage -
2. Öffentliche Grünfläche - Kinderspielplatz -
3. Grünfläche - private Kleingärten

E. Fläche für Bahnanlagen

F. Umweltschutz

1. Allgemeines
2. Luftqualität
3. Lärm
4. Klima
5. Luft (Immissionen)
6. Analyse im Hinblick auf die o. a. Umweltsituation
7. Lärmschutz

G. Entwässerung, Höhenlage der Straßen und
Straßenkanäle

H. Ordnung des Grund und Bodens

I. Flächenaufteilung und Planungsstatistik

K. Kosten- und Finanzierungsübersicht

L. Grundsätze für soziale Maßnahmen

A Allgemein

1. Lage des Bebauungsplangebietes im Stadtbereich

Das Plangebiet liegt im nordwestlichen Randbereich des Stadtteilzentrums Osterfeld und wird wie folgt umgrenzt:

Bundesbahnlinie Oberhausen-West nach Dorsten, Berg-, Ketteler-, Freiligrath-, Bau-, Hummelstraße bis zur Bottroper Straße, Bottroper Straße

2. Landesplanung und Stadtentwicklung

Im Landesentwicklungsprogramm vom 19. März 1974 sind die generellen Ziele der Landesplanung zusammengefaßt:

Für Oberhausen - nach den Landesentwicklungsplänen I und II dem Ballungskern mit Lage an wichtigen Entwicklungsachsen zugeordnet - lassen sich daraus folgende allgemein formulierte Ziele ableiten:

- Verbesserung der Umweltbedingungen im wesentlichen durch Entflechtung von Industrie und Wohnen und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
- Förderung der städtebaulichen Entwicklung besonders durch Ausbau von Siedlungsschwerpunkten (Standortprogramme)
- Sicherung des Erholungsflächenbedarfs

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 148 soll insbesondere dem Ziel der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse entsprochen werden.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Standortprogramms Osterfeld und dort am westlichen Rand des Kerngebietes Osterfeld-Mitte.

Das Standortprogramm führt hierzu folgendes aus:

"Die Siedlungsstruktur Osterfelds hat sich in den letzten Jahren aufgrund der Einwohnerverluste durch Investitionen im Wohnbereich nicht wesentlich verändert.

Zusammenhängende Komplexe des genossenschaftlichen Wohnungsbaus prägen heute nachweisbar große Teile der Wohnquartiere. Durch Modernisierung ist hier eine Verbesserung und langfristige Stabilisierung der Wohnqualität möglich.

Die umfassende Verbesserung der sozialen und technischen Infrastrukturellen Versorgung sowie die Beruhigung der Verkehrssituation wird Osterfeld als Wohnstandort die Attraktivität sichern, die zur Stabilisierung eines Siedlungsschwerpunktes notwendig ist."

3. Flächennutzungsplan

Für das Gebiet der Stadt Oberhausen wird ein neuer Flächennutzungsplan aufgestellt. Nach Anhörung der Träger öffentlicher Belange und Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung hat der Entwurf des Flächennutzungsplanes in der Zeit vom 23. Juli 1979 bis 23. Oktober 1979 öffentlich ausgelegen.

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 148 stimmen mit den Zielsetzungen des inzwischen überarbeiteten Flächennutzungsplanes überein.

Im derzeit noch gültigen Flächennutzungsplan vom 29. Oktober 1952 sind

- o Geschäftsgebiet
- o Wohnbaufläche
- o Grünfläche
- o Industriefläche

dargestellt.

Die neue städtebauliche Konzeption erfordert hier die Umwidmung der bisherigen Nutzungsarten. Dementsprechend ist eine Änderung des noch gültigen Flächennutzungsplanes erforderlich, worüber ein gesondertes Änderungsverfahren (66. Änderung) eingeleitet worden ist.

4. Derzeitige Festsetzungen

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan (Baugebietsplan) vom 15. Oktober 1968 trifft für das Plangebiet folgende Festsetzungen:

Im Bereich zwischen

Bundesbahnlinie Oberhausen-West nach Dorsten, Berg-, Ketteler- und Vestische Straße

Mischgebiet (MI), geschlossene Bauweise mit einer zwingenden 3-geschossigen Bebauungsmöglichkeit

Bundesbahnlinie Oberhausen-West nach Dorsten, Vestische-, Ketteler- und Freiligrathstraße

Allgemeines Wohngebiet (WA), geschlossene Bauweise, mit einer zwingenden 3-geschossigen Bebauungsmöglichkeit

Bundesbahnlinie Oberhausen-West nach Dorsten, Freiligrath-, Bau- und beiderseits der Hummelstraße

Allgemeines Wohngebiet (WA), offene Bauweise, mit einer zwingenden 2-geschossigen Bebauungsmöglichkeit

Bundesbahnlinie Oberhausen-West nach Dorsten und Hummelstraße, nördlich der Bottroper Straße

Mischgebiet (MI) in einer Tiefe von ca. 25 m, offene Bauweise mit einer zwingenden 2-geschossigen Bebauungsmöglichkeit

Hintergelände der Hummel-
und Bottroper Straße sowie
der Bundesbahnlinie Ober-
hausen-West nach Dorsten

Industriegebiet (GI)
Stufe III nur Wasserbe-
hälter

Diese Festsetzungen werden für den Bereich des Be-
bauungsplanes Nr. 148 aufgehoben.

Darüber hinaus sollen auch der Bebauungsplan Nr. 2,
Stadtmitte Oberhausen-Osterfeld vom 01. 07. 1949, der
Bebauungsplan der Rheinischen Straße vom 20. 01. 1912
bzw. der Bottroper Straße vom 20. 10. 1928 für den
Bereich des vorgenannten Entwurfs ganz oder teilweise
aufgehoben werden.

5. Planungsgrundsätze für die Erarbeitung des
Bebauungsplanentwurfes

Mit dem Bebauungsplan sollen folgende Hauptplanungsziele
verfolgt werden:

1. Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für
die Neuordnung im Bereich des Verfahrensgebietes ent-
sprechend den Vorschlägen im Standortprogramm Oster-
feld, Strukturzone III.
2. Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen
für den Ausbau einer nördlichen Umgehungsstraße von
der Bottroper Straße bis zur Bergstraße als Ent-
lastung des Verkehrs im Kerngebiet und Voraussetzung
für eine Fußgängerzone in der Gilden-/Bergstraße.

3. Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die Einrichtung eines größeren Parkplatzes an der Umgehungsstraße
4. Festsetzung der grünplanerischen Gestaltung für diesen Bereich mit Kleingärten, Parkanlage und Freiflächen

6. Bestand

Die im Plangebiet vorhandene Bebauung ist überwiegend in den Bebauungsplanentwurf übernommen worden und durch die Festsetzung von Baugrenzen planungsrechtlich gesichert.

Die baulichen Anlagen der Grundstücke Bergstraße 17, Hummelstraße 5 - 13 sowie die Tankstelle im Eckbereich Hummel-, Bottroper Straße liegen im Bereich der neuen Trassenführung.

7. Bürgerbeteiligung

Für den Bebauungsplan Nr. 148 hat zusammen mit dem Teilflächennutzungsplan (66. Änderung) die Bürgerbeteiligung stattgefunden.

Bei der öffentlichen Anhörung (Bürgerversammlung) war man sich darüber einig, daß das Verkehrsproblem in der Stadtmitte von Osterfeld einer dringenden Lösung bedarf.

Einwendungen gegen die Trassenführung der Nordumfahrung brachten überwiegend die Bürger vor, die unmittelbar betroffen sind. Diese Einwendungen richteten sich gegen den zu erwartenden Verkehrslärm. Es wurden mehrere Alternativen zu der jetzigen Trassenführung angeregt.

So wurde eine Untertunnelung der Bergstraße bzw. Gildenstraße bis südlich der Bundesbahnstrecke von Oberhausen-Osterfeld-Süd nach Bottrop mit Anschluß an die Osterfelder Straße und auch die Umfahrung der Stadtmitte im östlichen Bereich (Osttangente) vorgeschlagen. Diese beiden Möglichkeiten können aber schon aus finanziellen Gründen nicht berücksichtigt werden. Für die Untertunnelung bzw. für die Osttangente ständen die Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zu dem zu erwartenden Erfolg.

Ein weiterer Wunsch zielte auf eine Verlegung der Trasse auf die nördliche Seite der Bundesbahnstrecke nach Dorsten. Hier steht jedoch die vorhandene Bebauung sowie die bestehenden Gleisanlagen der Schachtanlage Osterfeld der Planung im Wege.

Die Verlegung der gesamten Nordumfahrung bzw. des Abschnittes zwischen Vestische Straße und Bergstraße auf die nördliche Seite der Bundesbahnstrecke nach Dorsten ist ebenfalls abzulehnen, da der Verkehrsfluß hierdurch nicht verbessert würde.

Auch die Verlegung der Nordumfahrung auf noch weiter nördlich verlaufende Straßen brächte keine Verkehrs-entlastung.

Unter Berücksichtigung aller anstehenden Belange, wie vorhandene Bebauung, verkehrstechnische Fragen, Straßenbaukosten, hat sich die geplante Trassenführung als die geeignetste herausgestellt.

8. Vorbereitende Untersuchungen nach § 4 Städtebau- förderungsgesetz

Die Ergebnisse der Arbeiten zur Stadtentwicklungsplanung waren Anlaß zu Überlegungen, den Problembereich in unmittelbarer Randlage zur Zeche Osterfeld als Sanierungsgebiet festzulegen. Zu diesem Zweck wurden für den Bereich zwischen Vestischer Straße, Bottroper Straße und Rheinischer Bahn vorbereitende Untersuchungen nach § 4 StBauFG mit dem Ziel durchgeführt, Aussagen über die Sanierungsbedürftigkeit dieses Bereiches zu gewinnen.

Die vorbereitenden Untersuchungen wurden durch das Planungsbüro für Architektur, Städtebau und Entwicklungsplanung Oberhausen in der Zeit von März bis Mai 1978 durchgeführt.

Der Bebauungsplanentwurf wurde aufgrund der im Schlußbericht der vorbereitenden Untersuchungen unterbreiteten Vorschläge überprüft. Weitgehende Übereinstimmung bestand zwischen dem Neuordnungsvorschlag 1 des Untersuchungsberichtes mit dem erarbeiteten B-Plan-Konzept.

Mit der positiven Beurteilung der geplanten Nordumfahrung werden die Vorstellungen der städtischen Planungen hinsichtlich der Verkehrsgestaltung im Raum Osterfeld-Mitte bestätigt.

Eine förmliche Festlegung des Untersuchungsgebietes als Sanierungsgebiet konnte nicht erfolgen, da aufgrund der Zahl bereits begonnener dringender Sanierungsmaßnahmen im Stadtgebiet die Förderung einer weiteren Sanierungsmaßnahme seitens des Landes nicht in Aussicht gestellt werden konnte.

B Verkehr

1. Allgemein

Der Bereich des Bebauungsplanes wird im Nordwesten durch die geplante Trasse der Nordumfahrung Osterfeld und im Süden durch die Bottroper Straße an überörtliche Straßen sowie an die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen mit Zielrichtung zum überörtlichen Netz angebunden.

Beide Straßen sind Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt Oberhausen.

Die geplante Linienführung der Nordumfahrung ist das Ergebnis von umfangreichen Verkehrsuntersuchungen. Dabei standen im Vordergrund:

- Stärkung des lokalen Geschäftszentrums im Bereich des Marktes (Gilden-/Bergstraße) durch Schaffung einer verkehrsberuhigten Zone
- Minimierung der Immissionsbelastung durch den Straßenverkehr

Die Trasse der Nordumfahrung ist einerseits dicht am Kerngebiet Osterfeld-Mitte heranzuführen und andererseits von der vorhandenen Bebauung wegzurücken. Die Lage der DB-Strecke Oberhausen-West / Dorsten und der Schachtanlage Osterfeld bestimmen weitgehend den Trassenverlauf.

2. Lage der Nordumfahrung Osterfeld im Straßennetz

Zusammen mit der Bergstraße (klassifiziert als K 17) und der Osterfelder Straße (klassifiziert als L 450) sowie der Bottroper Straße (L 511) bildet die Nordumfahrung die östliche innerstädtische Nord-Süd-Verbindung. In der endgültigen Klassifizierung soll diese Straßenverbindung die Fortsetzung der L 450 bis zur Teutoburger Straße (L 155) werden.

Der Straßenzug verbindet die Ortsteile Klosterhardt, Tackenberg, Osterfeld-Mitte, Industriegebiet Thyssen, Zentrum Alt-Oberhausen und Oberhausen-Ost untereinander.

3. Gegenwärtiger Zustand

Das Geschäftszentrum Osterfeld-Mitte mit der umliegenden Wohnbebauung wird durch starke Durchgangsverkehre in Nord-Süd-Richtung (Vestische Straße, Berg-, Gildenstraße) beeinträchtigt.

Nach den Ergebnissen umfangreicher Verkehrszählungen (27.04.74, 09.12.76, 13.01.77) beträgt der Anteil Durchgangsverkehr am ein- und ausstrahlenden Gesamtverkehr, bezogen auf das Kerngebiet Osterfeld-Mitte, in der Zeit von

7.00 - 10.00 Uhr ca. 36 % (= 2 400 Kfz)
15.00 - 19.00 Uhr ca. 41 % (= 5 050 Kfz)

Diese Verkehrsmengen sollen von der geplanten Nordumfahrung Osterfeld aufgenommen werden.

Durch die vorhandenen Verkehrsengpässe (Parken in zweiter Reihe und Einparken in den vorhandenen Parktaschen) wird der Verkehrsablauf stark beeinträchtigt. Die Leistungsfähigkeit ist erreicht. Die Folge ist:

- schnelles Anwachsen von Verkehrsstaus
- erschwertes Überschreiten der Fahrbahn durch den Fußgänger. In der Spitzenstunde überqueren ca. 2 100 Fußgänger an Markttagen die Gildenstraße
- erhöhte Unfallgefahr

4. Künftiger Zustand

Seit 1973 ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung um ca. 20 % gestiegen. Die allgemein zu erwartende Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes in den kommenden Jahren um ca. 10 - 15 % sowie die Zunahme der fahrfähigen Bevölkerung wird ein weiteres Ansteigen der Verkehrsbelastung in Osterfeld-Mitte bewirken. Nach der Prognoseberechnung gemäß RAL - Q, Ausgabe 1974, ist eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von ca. 10 000 Kfz/24 Std. auf der Nordumfahrung zu erwarten. Daher wurde ein 2-spuriger Straßenquerschnitt mit zusätzlichen Abbiegespuren für ausreichend erachtet.

Durch die Nordumfahrung wird eine Verbesserung des Wohnumfeldes und eine Stärkung des Geschäfts- und Einkaufs-

bereichs in Osterfeld-Mitte durch fußgängerfreundliche Gestaltung der Straßen möglich. Zur Beruhigung der Westfälischen Straße mit den Einrichtungen Gesamtschule, Hallenbad und Krankenhaus wird neben der Nordumfahrung der geplante Ausbau der Bottroper Straße (Bebauungsplan Nr. 147) wesentlich beitragen.

5. Öffentlicher Personennahverkehr

Das Planungsgebiet liegt im direkten Einzugsbereich des Bahnhofs Osterfeld-Süd an der Bundesbahnstrecke Oberhausen Hbf - Bottrop Hbf. Zusätzliche Anbindungen an den nicht schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sind durch die Omnibuslinien der Stadtwerke Oberhausen AG und der Vestischen Straßenbahnen AG in der Kettelerstraße und der Bergstraße vorhanden. Auf den ab 1. Januar 1980 in Kraft tretenden Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wird hingewiesen.

6. Kraftfahrzeugstellplätze, öffentliche Parkplätze

Die erforderlichen Stellplätze und Garagen sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. auf den dafür besonders festgesetzten Flächen zulässig. Ausgenommen hiervon sind die Flächen für den Gemeinbedarf.

Für den ruhenden Verkehr sind entlang der Nordumfahrung und in der Kettelerstraße öffentliche Parkplätze ausgewiesen.

7. Erschließung

Außer dem Bau der Nordumfahrung Osterfeld sind noch Erschließungsmaßnahmen im Eckbereich der Kettelerstraße/Bergstraße (MIgZ: III-Gebiet) erforderlich.

Die Andienung dieses Bereiches erfolgt über eine Durchfahrtsmöglichkeit von der Kettelerstraße zur geplanten Nordumfahrung. Die Grundstücke Bergstraße 11 - 13 können über eine Ein- und Ausfahrt von der geplanten Trasse der Nordumfahrung aus angedient werden. Das Grundstück Bergstraße 9 erhält eine ca. 3 m breite Ein- und Ausfahrt.

Für den Bereich der Kampstraße, zwischen Berg-, Ketteler- und der Welsche Straße, läuft zur Zeit ein Einziehungsverfahren nach dem Straßengesetz des Landes Nordrhein-Westfalen.

Beabsichtigt ist, die Kampstraße zwischen der Bergstraße und der Kurve südlich des Bahnübergangs als öffentliche Straße einzuziehen sowie die Kampstraße zwischen der Kettelerstraße und der Welsche Straße als öffentliche Straße teilweise einzuziehen (Beschränkung auf den Fußgängerverkehr).

8. Begrünungsmaßnahmen

Zur Minderung der Immissionsbelastungen ist eine alleeartige Baumbepflanzung entlang der Bottroper Straße und der Nordumfahrung Osterfeld vorgesehen. Dem gleichen Zweck sollen die zahlreichen Verkehrsgrünflächen dienen.

C Bebauung

1. Allgemeines Wohngebiet

Die Festsetzung von Allgemeinem Wohngebiet (WA) beschränkt sich auf die vorhandene Bebauung in den Blockbereichen

- Hummelstraße, Rheinische Straße
Freiligrathstraße und Baustraße
- Rheinische Straße, Vestische Straße,
Kettelerstraße und Freiligrathstraße
- östlich der Vestischen Straße, zwischen
Rheinischer Straße und Kettelerstraße

Die zweigeschossige Wohnbebauung nördlich der Baustraße wird zur Zeit als Einfachwohnungen für Aussiedler genutzt. Der vorhandene Wohnungsbestand und die großen Grünflächenanteile sollen erhalten bleiben.

Das restliche Wohngebiet ist überwiegend durch einen dreigeschossigen Mietwohnungsbau gekennzeichnet. Die Bausubstanz ist überaltert und modernisierungsbedürftig. Auch entsprechen die Wohnungen hinsichtlich der Ausstattung und den Belichtungs- und Belüftungsverhältnissen nicht mehr den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse.

Die Wohnungsgenossenschaft "Gemeinnützige Wohnungsbau eG" hat für die in ihrem Besitz befindlichen Gebäude ein Programm zum Ausbau und zur Anpassung an heutige Wohnbedürfnisse ihrer Miet- und Genossenschaftswohnungen erarbeitet. Hierbei handelt es sich insgesamt um 213 Wohnungseinheiten, die kurzfristig in mehreren Abschnitten grundlegend modernisiert werden sollen. Auch eine Verbesserung des Wohnungszuschnitts ist erforderlich. Darüber hinaus soll den Anforderungen des Schallschutzes Rechnung getragen werden (siehe auch Abschnitt F 7).

Der Blockbereich westlich der Vestischen Straße ist wegen seiner stadtbildprägenden Bauform - Hofbildung und architektonische Ausbildung der Fassaden - aus städtebaulicher Sicht sowie aus sozialen Gründen - preiswerter Wohnraum für einkommensschwache Bevölkerungsschichten - erhaltenswert.

Von der Instandsetzung und Modernisierung dieses Wohnbestandes wird ein entscheidender Anstoß zur Stabilisierung der Wohnsituation im westlichen Teil von Osterfeld-Mitte erwartet.

Diese Aussage wird auch durch die Wohnungsmarktuntersuchung Oberhausen aus dem Jahre 1977 sowie die vorbereitenden Untersuchungen nach § 4 Städtebauförderungsgesetz für den Bereich Bundesbahnlinie Oberhausen-West nach Dorsten, Vestische Straße, Bottroper Straße bestätigt.

In der Wohnungsmarktuntersuchung Oberhausen wird Osterfeld-Mitte als "immissionsbelasteter Problembereich am Rand der Industriezone" mit ungenügend Modernisierungstätigkeit bezeichnet. Zusätzlich zu den investitionshemmenden Faktoren, die durch zu alte Bausubstanz gegeben sind, tritt hier der ungünstige Lagewert, verbunden mit einer wenig zahlungsfähigen Mieterschaft. Hierzu wird jedoch angemerkt, daß die baulichen und sozialen Verhältnisse in diesen Bereichen so intakt sind, daß zwar Revitalisierungsmaßnahmen dringend erforderlich sind, jedoch Abriß und Neubaumaßnahmen in keinem Fall als notwendig erachtet werden.

Als Ziel der Planung wird daher die Konsolidierung der Industrieanlagen gefordert. Sie sollen in ihrer städtebaulichen und sozialen Substanz gesichert und "wiederbelebt" werden.

Die modernisierungsbedürftigen Teile Osterfelds, u. a. auch die Wohnbebauung innerhalb des Bebauungsplans Nr. 148, sind auf der Grundlage der Wohnungsmarktanalyse als Modernisierungsschwerpunkte vorgeschlagen worden.

2. Mischgebiet

Im Eckbereich Kampstraße, Kettelerstraße und Bergstraße wird entsprechend der vorhandenen Nutzung Mischgebiet festgesetzt. Der Bereich an der Bergstraße ist durch eine überalterte, stark verdichtete Bebauung mit Wohn- und Geschäftsnutzung gekennzeichnet.

Nördlich der Kettelerstraße wird als Ersatz für die in Fortfall kommende Bebauung an der Bergstraße eine kombinierte Wohn- und Geschäftsbebauung ermöglicht.

3. Gewerbegebiet

Im Bereich entlang der Nordseite der Bottroper Straße bzw. Bahnlinie Oberhausen-West nach Dorsten und Hummelstraße soll die vorhandene Wohnbebauung aufgrund der Lagesituation in unmittelbarer Nähe der Schachtanlage und Kokerei Osterfeld zugunsten einer gewerblichen Nutzung aufgegeben werden. Hier sind Entwicklungsmöglichkeiten auch für zusätzliche Betriebe gegeben.

Der Bebauungsplan setzt hinter einem 5 m breiten Pflanzstreifen eine max. 2-geschossige Bebauung fest. Innerhalb dieser Bauflächen sollen, zur Verkehrsfläche hin orientiert Verkaufs- oder Ausstellungsräume und Büros errichtet werden. Hinter dieser 2-geschossigen Baufläche schließt sich eine 1-geschossige überbaubare Fläche an.

Für den Bereich der vorhandenen Wasserbehälter, die zur Schachtanlage Osterfeld gehören, ist ebenfalls Gewerbegebiet festgesetzt.

Zur Abschirmung gegen die östlich angrenzende Wohnbebauung ist ein Pflanzgebot für Schutzpflanzungen vorgesehen.

4. Fläche für Gemeinbedarf

Das Altenwohnheim (Kettelerhaus) und das Jugendheim sollen in ihrem Bestand gesichert werden. Die Grundstücke sollen durch Schallschutzwände vor den Verkehrsimmissionen geschützt werden.

Das Grundstück mit dem Jugendheim soll durch eine Grenzregelung im Zuschnitt verbessert werden.

D Grünflächen

1. Öffentliche Grünfläche - Parkanlage -

Um einen Beitrag zur Wohnumfeldverbesserung zu leisten und einen Ausgleich des Gründefizits im Osterfelder Zentrum zu erreichen, soll die zur Zeit brachliegende Fläche zwischen Kamp-, Kettelerstraße, Jugendheim und geplanter Nordumfahrung mit einer Größe von ca. 2 200 m² als öffentliche Grünfläche - Parkanlage - festgesetzt werden.

Diese Grünfläche erhält ihre besondere Bedeutung durch ihre Lage in unmittelbarer Nähe des Geschäftszentrums, des Jugendheims und des Altenwohnheims und an der Fußwegeverbindung von Norden über die Kampstraße zum Osterfelder Zentrum.

Ebenso ist für den Eckbereich Ketteler-/Bergstraße die Festsetzung öffentliche Grünfläche - Parkanlage - vorgesehen.

2. Öffentliche Grünfläche - Kinderspielplatz -

Der Kinderspielplatz an der Baustraße soll erhalten bleiben, wobei die Gestaltung und das Angebot an Spielmöglichkeiten verbessert werden soll.

Er ist entsprechend dem Runderlaß des Innenministers vom 31. Juli 1974 - Hinweise für die Planung von Spielflächen - dem Spielbereich B (Versorgungsfunktion für einen Wohnbereich) zugeordnet.

3. Grünfläche - private Kleingärten -

Die Kleingartenanlage im Eckbereich Rheinische-/Hummelstraße soll im wesentlichen erhalten bleiben. Durch die neue Straßentrasse wird ein geringer Teil dieser Fläche im Nordwesten angeschnitten.

E Fläche für Bahnanlagen

Die Bahnanlagen der Deutschen Bundesbahn sind in den Bebauungsplanentwurf nachrichtlich übernommen.

Soweit Böschungen von der neuen Straßenbegrenzungslinie angeschnitten werden, ist eine Stützmauer festgesetzt. Diese Stützmauer soll im Anschluß an die öffentlichen Verkehrsflächen errichtet werden.

Für das von dem Bau der Nordumfahrung in Anspruch genommene Bundesbahngelände liegt der Planfeststellungsbeschluß der Deutschen Bundesbahn - Bundesbahndirektion Essen 43 T 12 Is V/33 - vom 29.01.1981 vor.

Dieser hat die Herausnahme der Straßenflächen aus planfestgestelltem Bundesbahngelände zum Inhalt.

F Umweltschutz

1. Allgemeines

Aus der laufenden Überwachung der Luftqualität des Landes NW geht hervor, daß im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 148 ebenso wie in seinen umliegenden Bereichen relativ hohe Belastungen festzustellen sind. Die Analyse des Luftreinhalteplans "Ruhrgebiet West 1978 - 1982" macht deutlich, daß ursächlich für die augenblicklich vorhandene Luftqualität industrielle und gewerbliche Emittentengruppen im Duisburger Raum und in Osterfeld, der Kraftfahrzeugverkehr sowie Hausbrand und Kleingewerbebereiche in Frage kommen.

Ferner sind in Verbindung zum vorhandenen Emissionspotential die spezifischen Klimabedingungen des westlichen Rhein-Ruhr-Gebiets zu nennen. Hieraus ergibt sich weitgehend die Immissionscharakteristik des Planungsbereichs.

2. Luftqualität (Emissionen)

Untersucht man in Anlehnung an den Luftreinhalteplan die anteiligen Jahresemissionen nach Emittentengruppen, so kommen im Bebauungsplanbereich zum überwiegenden Teil Schwefeldioxyd-, Stickoxyd- (als NO₂) und Kohlenmonoxyd-emissionen, Emissionen organischer Gase und Dämpfe sowie Staub aus dem industriellen Bereich vor. Hauptemittent ist vor allem die Kokerei Osterfeld. Beim Kohlenmonoxyd und bei organischen Gasen und Dämpfen hat der Hausbrandanteil besondere Bedeutung. Ursache hierfür ist die zum Teil überalterte Baustruktur im Beobachtungsgebiet.

3. Lärm

Als Hauptemittenten sind hier die Kokerei Osterfeld mit ihren Betriebsgeräuschen (Prozeßlärm, Werksverkehr), der Verkehr auf den Bahnlinien (Dorsten-Oberhausen bzw. Oberhausen-Hamm/Recklinghausen) sowie der Kfz-Verkehr auf den kommunalen Straßen bzw. auf der BAB A 42 zu nennen.

Obwohl keine Lärmausbreitungsrechnungen für den Planungsbereich vorhanden sind, läßt sich über die Analyse des Kfz Verkehrsaufkommens sagen, daß überwiegend die Lärmbelastungen aus Verkehrsflußstörungen resultieren. Industrieller Lärm wird, das zeigt die Beschwerdestatistik, überwiegend dann als störend empfunden, wenn Aggregatsdefekte an der Kokerei auftreten.

4. Klima

Die Hauptwindrichtung ist Süd/West (an ca. 150 Tagen/Jahr). Die Durchlüftung aus südwestlicher Lage bedingt jedoch nicht eine unmittelbare Verbesserung der Immissionssituation für das Bebauungsplangebiet, da über diese Windlage ein Immissionstransport in Verbindung mit Sedimentationsprozessen aus dem Industriegebiet Duisburg erfolgt.

Ebenfalls negativ können sich die relativ häufig vorkommenden leichten bis mittleren Inversionswetterlagen (ca. 70 Nebeltage/Jahr) auswirken.

Als Frischluftschneisen im weitesten Sinn können die im südlichen Teil am Planungsgebiet vorbeiführenden Infrastrukturbänder angesehen werden.

Regenerationsräume sind nicht vorhanden.

5. Luft (Immissionen)

Obwohl bei den Staubimmissionen die Grenzwerte überschritten (Emittent: Kokerei) und bei Schwefeldioxyd und Gesamtkohlenstoff die Grenzwerte fast erreicht werden, ist, bei Betrachtung der Meßergebnisse der Landesanstalt für Immissionsschutz NW über ein Zeitintervall von drei Jahren eine stetige, leichte Abnahme der Immissionsmengen in den einzelnen Schadstoffgruppen festzustellen.

6. Analyse im Hinblick auf die o. a. Umweltsituation

Die seit Jahren feststellbaren, starken Umweltbelastungen im gesamten Stadtteil Osterfeld haben, wie erwähnt, in der Kokerei ihre Hauptursache. Aus diesem Grund besteht, soweit nicht die Belastungsursache selbst verbessert wird, bei der Aufstellung von Bauleitplänen in Osterfeld lediglich in sehr begrenztem Maße die Möglichkeit einer Reduzierung der Umweltbedingungen.

Mit Aufstellung des Bebauungsplans Nr 148 sollen vor allem die infolge der Ortsdurchfahrung auftretenden Verkehrsprobleme ausgeräumt werden. Das hat positive Effekte für die Umwelt im Stadtbereich.

Durch die neue Nordumfahrung reduziert sich vor allem die Lärm- und CO-Belastung im Kernbereich.

Aus den Prognosewerten von 300 Pkw/h (morgens) und 650 Pkw/h (abends) ergeben sich im Umfeld der neuen Trasse Pegelfelder von 65 dB (A) (tags). Aus diesem Grund sind in bestimmten Bereichen Lärmschutzwände geplant.

Diese Maßnahmen werden gleichzeitig die Lärmimmissionen der Kokerei auf die Wohnbereiche einschränken. Die Verbesserung des augenblicklichen Umweltstandards wird ebenfalls bei der im Plangebiet befindlichen zum Teil stark sanierungsbedürftigen Wohnbaustruktur erwartet. Hier ist mittelfristig im Rahmen der Sanierung bzw. Neuplanung passiver Lärmschutz unumgänglich.

Aufgrund der im Aktionsprogramm Ruhr vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen stark umweltbelastender Anlagen ("Verbesserungen in Kokereien"), erwartet die Stadt Oberhausen eine generelle Verbesserung der von der Kokerei Osterfeld ausgehenden Umweltbeeinträchtigungen für den gesamten Stadtteil Osterfeld.

7. Lärmschutz

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen haben die Bürger gemäß dem Bundesimmissionsschutzgesetz (§§ 41 - 43) einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, wenn der zu erwartende Lärmpegel die Grenzwerte überschreitet. Diese Grenzwerte sind jedoch noch nicht festgelegt. Da außerdem mit der Regelung des Lärmschutzes im Verkehrslärmschutzgesetz (Entwurf liegt vor) in nächster Zeit nicht gerechnet werden kann, hat der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes NW für seinen Geltungsbereich mit Erlaß

vom 20.12.1978 Grenzwerte festgelegt. Hiernach und nach den "Vorläufigen Richtlinien für den Schallschutz an Straßen - Ausgabe 1975 -" werden die Mittelungspegel für Tag/Nacht berechnet, die die Basis für den erforderlichen Lärmschutz bilden.

Für die Nordumfahrung Osterfeld-Mitte kommen bei Überschreitung des Richtpegels aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht.

Im Bebauungsplanentwurf sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Festsetzung einer Schallschutzwand im Bereich zwischen Vestische Straße und Bergstraße

- Textliche Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen
"Es sind nach dem jeweiligen Stand der Technik Vorkehrungen zu treffen, daß der maximale Innen-geräuschpegel in Aufenthaltsräumen bei geschlossenen Fenstern folgende Werte nicht übersteigt:
am Tage 35 dB (A)
in der Nacht 30 dB (A)
(z. B. durch Gestaltung des Grundrisses, Kastenfenster, Verbundfenster)."

C Entwässerung, Höhenlage der Straßen und Straßenkanäle

Die Bergstraße, Kettelerstraße, Vestische Straße, Freiligrathstraße, B_austraße, Hummelstraße und Bottroper Straße sind bereits kanalisiert. Die Höhenlage dieser Straßen und der in diesen liegenden Straßenkanäle bleibt unverändert.

Für die geplante Straßentrasse sind Höhenpläne aufgestellt worden, aus denen die neuen Straßen- bzw. Kanalhöhen zu ersehen sind.

H Ordnung des Grund und Bodens

Können die bodenordnenden Maßnahmen und der Ankauf öffentlicher Flächen nicht durch freihändigen Erwerb der Eigentümer untereinander durchgeführt werden, soll der Grund und Boden nach den gesetzlichen Vorschriften des Bundesbaugesetzes geordnet werden.

I Flächenaufteilung und Planungsstatistik

<u>Größe des Plangebiets</u>	<u>ca. 11,98 ha = 100,0 %</u>	
Allgemeines Wohngebiet	"	1,82 " = 15,2 %
Mischgebiet	"	0,45 " = 3,8 %
Gewerbegebiet (einschl. Schutzpflanzungen)	"	1,58 " = 13,2 %
Fläche für den Gemeinbedarf	"	0,96 " = 8,0 %
Altenwohnheim	"	0,62 "
Jugendheim	"	0,34 "
Grünflächen	"	0,97 " = 8,1 %
Öffentliche Grünfläche		
- Parkanlage -	"	0,26 "
- Kinderspielplatz -	"	0,10 "
Grünfläche - private Kleingärten -	"	0,61 "
Fläche für Bahnanlagen	"	2,89 " = 24,1 %
Verkehrsfläche (davon ca. 0,23 ha Fußgängerbereich)	"	3,31 " = 27,6 %

Wohnungseinheiten (WE)	
vorhanden	ca. 322 WE
neu	" 17 "
Abbruch	" 39
	<hr/>
	" 300 "
Einwohner (E)	
vorhanden	" 805 E
neu	" 43 "
umzusiedeln	" 98 "

K Kosten- und Finanzierungsübersicht

Der Stadt entstehen bei der Durchführung des Bebauungsplanes voraussichtlich folgende Kosten:

Straßenbaukosten u.	.
Grunderwerbskosten	ca. 6,0 Mio DM

In diesen Kosten sind noch keine Betriebsverlagerungskosten enthalten.

Die Bereitstellung der erforderlichen Mittel zur Finanzierung der vorgesehenen Maßnahme werden im Haushaltsplan nachgewiesen. Die entsprechenden Zuschussanträge für den Bau der Nordumfahrung werden in Kürze beim Landschaftsverband Rheinland gestellt.

Grundsätze für soziale Maßnahmen

Von der geplanten Straßenführung sind die baulichen Anlagen Bergstraße 17 und Hummelstraße 5 - 13 sowie die Tankstelle im Eckbereich Hummel-/Bottroper Straße betroffen.

Bei den notwendigen Aussiedlungen bzw. Verlagerungen sollen entsprechend den Vorschriften des Bundesbaugesetzes die nicht zu vermeidenden Belastungen der Betroffenen so weit wie möglich gemildert werden. In den dann erforderlichen Überlegungen werden besonders die Berufs-, Erwerbs- und Familienverhältnisse, Lebensalter, Wohnbedürfnisse, soziale Verflechtungen sowie örtliche Bindungen Berücksichtigung finden.

Innerhalb des Plangebietes bestehen Umsetzungsmöglichkeiten im Mischgebiet nördlich der Kettelerstraße, zwischen Kamp- und Bergstraße und im Gewerbegebiet nördlich der Bottroper Straße.

Der Bebauungsplan besteht aus:

- a) dem Bebauungsplan
- b) dem Funktionsplan (Leistungsplan)
- c) dem Höhenplan (2 Blatt)


Beigeordneter



Oberhausen, 20. Februar 1981


Städt. Vermessungsdirektor

Diese dem Bebauungsplan Nr. 148 -Nordumfahrung Osterfeld - gemäß § 9 (8) des Bundesbaugesetzes in der Fassung vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2256) beigegefügte Begründung in der Fassung vom 20. Februar 1981 ist vom Rat der Stadt am 16. März 1981 beschlossen worden.

Gehört zur Verfügung des Oberhausen, den 10. 04. 1981
Regierungspräsidenten Düsseldorf
vom 15.1.1981 A.Z. 35.1-12.09

Oberbürgermeister
- bis 1. Januar 1981 -