B e g r ü n d u n g

zum

Bebauungsplan Nr. 278 A

- Sterkrade Mitte / GHH-Werk I (Verkehr) -

Entscheidungsbegründung

1. AUSFERTIGUNG

Inhaltsverzeichnis

A Allgemeines

1. Lage des Plangebietes im Stadtbereich
2. Raumordnung und Landesplanung
3. Flächennutzungsplan
4. Bestand
5. Bürgerbeteiligung
6. Weiterer Verfahrensablauf

B Bebauungsplanentwurf

1. Städtebauliche Konzeption
2. Verkehr
   - 2.1 Verkehrsflächen
   - 2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

C Umweltverträglichkeit

1. Belange von Naturschutz und Landschaftspflege
2. Altlasten
3. Wasserwirtschaftliche Belange
4. Lärmbelastung

D Kennzeichnungen

E Entwässerung

F Flächenbilanz

G Kosten

H Anlage

A Allgemeines

1. Lage des Plangebietes im Stadtbereich

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 278 A liegt in der Gemarkung Sterkrade, Flur 18, und wird wie folgt umgrenzt:

Südliche Seite der Bahnhofstraße bis zur Holtener Straße, südwestliche Seite der Holtener Straße, nordöstliche Grenze des Flurstückes Nr. 278, nach ca. 16 m entlang dieser Grenze rechtwinklig abknickend in südwestliche Richtung, nach ca. 10 m entlang dieser Linie bogenförmig verschwenkend zu einer Parallelen von ca. 15 m zur nördlichen Seite der Bahnhofstraße, bogenförmig in nordwestlicher Richtung verschwenkend (Eugen-zur-Nieden-Ring) bis zur ehemaligen Spreestraße, westliche Seite des Eugen-zur-Nieden-Ringes bis zur Bahnhofstraße (in den Einmündungsbereichen der Klosterstraße und der Bahnhofstraße schließt der Bebauungsplanentwurf Nr. 278 A an der Grenze des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 124 an).

2. Raumordnung und Landesplanung

Im Landesentwicklungsprogramm vom 05.10.1989 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 durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse;

- Förderung der städtebaulichen Entwicklung, besonders durch Ausbau von Siedlungsschwerpunkten (Standortprogramme);

- Sicherung des Erholungsflächenbedarfs.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll in erster Linie dem Ziel der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse entsprochen werden.

Im Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Regierungsbezirk Düsseldorf sind die vorgesehenen Verkehrsflächen als Straßen für den regionalen Verkehr enthalten.

3. Flächennutzungsplan

Der am 10.05.1983 rechtswirksam gewordene Flächennutzungsplan der Stadt Oberhausen enthält im Teilbereich A folgende Darstellungen:

- Wohnbaufläche;
- Kerngebiet;
- Gewerbegebiet.

Im neuen Teilflächennutzungsplan (56. Änderung, Teilbereich A) soll die Führung der örtlichen Hauptverkehrsstraßen in Teilbereichen des Verkehrsringes Sterkrade sowie der Bahnhofstraße neu geordnet werden.

4. Bestand

Der im Bebauungsplan Nr. 278, Teilbereich A, gelegene Abschnitt des Verkehrsringes Sterkrade ist bereits ausgebaut.

Nördlich des im Planbereich enthaltenen Abschnittes der Bahnhofstraße befinden sich einige ehemalige Betriebsgebäude der MAN-GHH. Es handelt sich um untergeordnete Anlagen wie Fahrradremisen, Werkstattgebäude bzw. -hallen, die im Zuge des beabsichtigten Ausbaues der Bahnhofstraße überplant wurden. Die Gebäude werden seit mehreren Jahren nicht mehr genutzt.

Zwischen der Stadt und dem Grundstückseigentümer wurde vertraglich vereinbart, daß diese Gebäude im Bedarfsfall abgerissen werden.

5. Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 08.12.1986 (BGBl. I, S. 2253), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.04.1993 - Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz - (BGBl. I, S. 466) und nach den "Verfahrensgrundsätzen für die vorgezogene Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung" der Stadt Oberhausen vom 18.05.1987 hat der Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 278 - Sterkrade Mitte / GHH Werk I -

- in der Zeit vom 15.08.1989 bis 29.08.1989 einschließlich öffentlich ausgelegen (Darlegung).

- Am 30.08.1989 hat die öffentliche Anhörung (Bürgerversammlung) stattgefunden.

Nachdem der Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 278 überarbeitet worden war, wurde eine erneute Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung durchgeführt. Der überarbeitete Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 278 - Sterkrade Mitte /GHH Werk I - hat

- in der Zeit vom 26.06.1991 bis 10.07.1991 einschließlich erneut öffentlich ausgelegen.

- Am 10.07.1991 hat die erneute öffentliche Anhörung (Bürgerversammlung) stattgefunden.

Die in der Bürgerbeteiligung vorgetragenen Anregungen und Hinweise, die sich zum Teil noch auf inzwischen verworfene Planungskonzepte (z.B. Tieflage des Verkehrsringes) bezogen, hatten folgende Schwerpunkte:

1. Es wird ein Kaufkraftabzug aus den Nachbarstädten befürchtet.

2. Die Größenordnung des Einzelhandelszentrums (ursprünglich ca. 30.000, dann 20.000 qm Verkaufsfläche) wird kritisiert.

3. Es wird bezweifelt, daß die Zentrenverträglichkeit gegeben ist.

4. Es wird befürchtet, daß die Standortinteressen des örtlichen Einzelhandels nachteilig berührt werden, da Sterkrade Mitte ausreichende Verkaufsflächen aufweise.

5. Eine Verödung der traditionellen Einkaufsbereiche, incl. des Kleinen Marktes, sei zu befürchten.

6. Eine Attraktivierung der Sterkrader Innenstadt sei notwendig.

7. Das Einzelhandelszentrum müsse mit dem Kleinen Markt verknüpft werden, um diesen aus seiner Randlage herauszuheben.

8. Es sollten höhere Anteile von Wohnbauflächen mit wohnverträglichem Gewerbe bzw. ausschließlich Wohnbauflächen eingeplant werden.

9. Eine Begrenzung der Verkaufsflächen und Regelungen über den Branchenmix seien erforderlich.

10. Das Einzelhandelszentrum werde eine Riegelwirkung haben.

11. Eine anspruchsvolle bauliche Gestaltung des Einzelhandelszentrums sollte festgeschrieben werden.

12. Die Neuplanung werde zu einem deutlichen Anstieg von Lärm- und Abgasbelastungen in den anliegenden Straßen führen.

6. Weiterer Verfahrensablauf

Die vorgenannten Anregungen, Hinweise und Stellungnahmen führten insgesamt zu einer Überarbeitung der Planung. Die neue Planungskonzeption ging unter anderem im Zuge der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 278 gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) von einer erheblichen Reduzierung der möglichen Verkaufsflächen aus.

Ferner sollte der Wohnbauflächenanteil deutlich erhöht werden.

Während der öffentlichen Auslage vom 16.01.1995 bis 16.02.1995 einschließlich wurde durch Bedenken und Anregunen unter anderem der Nachbargemeinden und beteiligter Industrie- und Handelskammern gegen das geplante Einzelhandelszentrum ein grundsätzlicher Abstimmungsbedarf hinsichtlich der Schaffung von Flächen für den Einzelhandel in Oberhausen deutlich. Dieses wurde gestützt durch entsprechende Forderungen der Bezirksregierung Düsseldorf im Rahmen des landesplanerischen Abstimmungsverfahrens gemäß § 20 (1) Landesplanungsgesetz (LPLG).

Der Abstimmungsprozeß begann bereits während der öffentlichen Auslage und dauert zur Zeit noch an.

Unabhängig davon beinhaltet der Bebauungsplan Nr. 278 unter anderem einen Teil des sogenannten "Verkehrsringes Sterkrade", der ein wesentliches Element der verkehrlichen Neuordnung in Sterkrade darstellt. Da der Verkehrsring im Planbereich bereits realisiert ist, soll kurzfristig die planungsrechtliche Absicherung erfolgen. Zu diesem Zweck soll der vorliegende Teilbereich A des Bebauungsplanes Nr. 278, der die Verfahrensflächen umfaßt, im Verfahren vorgezogen werden.

Die mit dem geplanten Einzelhandelszentrum im Zusammenhang stehenden Fragen sollen anschließend in einem gesonderten Teilbereich dieses Bebauungsplanes geklärt werden.

B Bebauungsplanentwurf

1. Städtebauliche Konzeption

Historisch und stadtstrukturell bedingt ist Oberhausen polyzentrisch strukturiert. Diese Struktur wird mit dem Hinzukommen der Neuen Mitte im Jahr 1996 nicht aufgegeben. Im Gegenteil: Die Planungs- und Bauaktivitäten der Stadt sind darauf ausgerichtet, die bestehenden Stadtteilzentren (Versorgungsschwerpunkte) Alt-Oberhausen, Sterkrade, Osterfeld und Schmachtendorf zu stärken. Sie sollen in der Lage sein, die Versorgung ihrer Stadtteile qualitativ und quantitativ sicherzustellen.

Sterkrade Mitte ist das wichtigste Stadtteilzentrum im Norden von Oberhausen. Allerdings belasteten die Verkehrsführung mit dem Verkehrsknotenpunkt Steinbrinkstraße / Bahnhofstraße und - bis Ende 1993 - das Erscheinungsbild der westlichen Bahnhofstraße das Stadtteilzentrum und seine Entwicklungsmöglichkeiten.

Die städtebaulichen Probleme von Sterkrade Mitte können nur durch eine vollkommen neue Verkehrs- und Gestaltungskonzeption gelöst werden. Die neue Konzeption geht davon aus, daß das Stadtteilzentrum dann konkurrenzfähig bleiben kann, wenn

- die Fußgängerzone (Einkaufsbereich) räumlich auf die Steinbrinkstraße und die östliche Bahnhofstraße ausgedehnt wird,
- genügend Kurzzeitparkstände für den Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr bereitgestellt werden,
- Fremdverkehre ferngehalten werden und zugleich die Erreichbarkeit im öffentlichen Personennahverkehr und im Autoverkehr gewährleistet wird,
- der Einzelhandel gestärkt wird.

In Sterkrade Mitte wird es daher eine einschneidende verkehrliche Neuordnung geben: Der sogenannte Verkehrsring - der über Brandenburger Straße, Ostrampe, Friedrichstraße, Spreestraße und Havelstraße (Eugen-zur-Nieden-Ring) verläuft - wird die Innenstadt vom Autoverkehr entlasten. Der Straßenzug wird als Einbahnstraße betrieben. Er nimmt damit wenig Platz in Anspruch, ist sehr leistungsfähig und trotzdem wegen der geringen Verkehrsbelastungen keine städtebauliche Zäsur. Direkt am Verkehrsring liegen 1.200 Parkstände, von denen man die Innenstadt in wenigen Minuten erreicht.

Wie schon erwähnt, schafft der Verkehrsring die Voraussetzungen dafür, daß die mittlere Steinbrinkstraße und die östliche Bahnhofstraße in den fußläufigen Einkaufsbereich einbezogen werden. Der zentrale Fußgängerbereich wird in Zukunft aus zwei Achsen (Bahnhofstraße, Steinbrinkstraße) und fünf Plätzen (Zilianplatz, Großer Markt, Kleiner Markt, Stadtmitte, Rathausplatz) bestehen. Jeder Platz wird eine eigene Charakteristik haben und trotzdem als Bestandteil der Fußgängerzone wirken.

Zusätzlich zu diesen verkehrlichen und gestalterischen Maßnahmen ist es erforderlich, zusätzliche Kerngebiets- und Wohnnutzungen zu ermöglichen. Als Standort hierfür kommt nur die Industriebrache nördlich der Bahnhofstraße in Frage. Diese Fläche soll aus den unter Punkt A 6. genannten Gründen in einem gesonderten Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 278 überplant werden. Ein entsprechender Planungsansatz findet sich bereits im Flächennutzungsplan aus dem Jahre 1983.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 278 A soll also folgendes Hauptplanungsziel verfolgt werden:

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Neuordnung der Verkehrsführung in Sterkrade Mitte in diesem Bereich.

2. Verkehr

2.1 Verkehrsflächen

Der Planbereich ist über die Holtener Straße (L 155) und Bahnhofstraße (L 287) sowie über die Dorstener Straße (B 223) an das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz und über die Anschlußstelle Sterkrade auch an das überörtliche Verkehrsnetz (BAB A 516) angebunden.

Die Holtener Straße sowie die Brandenburger - (Havel-) / Spreestraße (Eugen-zur-Nieden-Ring) sind im Flächennutzungsplan der Stadt Oberhausen bereits als überörtliche / örtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt.

Der Bebauungsplan Nr. 278 A - Sterkrade Mitte / GHH-Werk I (Verkehr) - ist ein Teil der Maßnahmen zur Neuordnung des Verkehrs in Sterkrade.

Durch einen Verkehrsring soll die Innenstadt von Sterkrade vom Durchgangsverkehr befreit werden. Erheblich hiervon profitieren wird die Innenstadt als Wohn- und Einzelhandelsstandort.

Es ist vorgesehen, den Berufsverkehr soweit wie möglich aus der Innenstadt herauszuhalten, wobei eine erhöhte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs angestrebt wird.

Der Ring wird durchgehend in Einbahnrichtung mit zwei Fahrspuren zu befahren sein und die zentralen Parkflächen der Innenstadt direkt erschließen.

Der geplante Ausbau des Einbahnringes soll durch die Installierung eines Parkleitsystems ergänzt werden. Die Eichelkampstraße wird im Bereich des Hochbunkers nur dem Fußgänger-/ Radfahrverkehr gewidmet.

Die vorgenannten Maßnahmen werden dazu beitragen, die Verkehrsverhältnisse im gesamten Bereich Sterkrade Mitte zu verbessern. Der im Planbereich enthaltene Abschnitt der Bahnhofstraße hat hierbei unter anderem wichtige Zubringerfunktionen zwischen Verkehrsring und dem überörtlichen Verkehrsnetz (BAB A 516).

2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Plangebiet ist bereits heute über die Bahnhofstraße und Holtener Straße umfangreich an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angeschlossen. Die Maßnahmen zur Neuordnung des Verkehrs in Sterkrade zielen darauf ab, den Berufsverkehr soweit wie möglich aus der Innenstadt herauszuhalten und eine erhöhte Nutzung des ÖPNV anzustreben.

Der ÖPNV wird über den Verkehrsring im Einrichtungsverkehr geführt. Haltestellen sollen im Rahmen der Straßenausbaumaßnahmen als Busbuchten ausgeführt werden. Unter Berücksichtigung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems und der Vermeidung von störenden kreuzenden Verkehrsströmen ist eine deutliche Steigerung der Reisegeschwindigkeiten der Omnibuslinien zu erwarten.

C Umweltverträglichkeit

1. Belange von Naturschutz und Landschaftspflege

Die vorgesehene Verkehrsführung folgt zum Teil vorhandenen Trassen bzw. liegt innerhalb einer industriellen Brache.

Mit den Ausweisungen im Bebauungsplan sind zwar unvermeidbare, jedoch nicht erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild verbunden.

Es ergibt sich somit nicht die Notwendigkeit, Festsetzungen für Kompensationsmaßnahmen gemäß § 8 a BNatSchG zu treffen.

2. Altlasten

Auf dem überwiegenden Teil des Planbereiches liegen künstliche Anschüttungen von 0 bis 3 m Mächtigkeit. Aufgrund vorliegender Untersuchungsergebnisse weisen die Anschüttungen Belastungen auf, die über den tolerierbaren Bodenwerten der heute anzuwendenden Bewertungsmaßstäbe liegen. Die betroffenen Flächen sind gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Fläche, deren Boden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, gekennzeichnet.

Die vorgesehene Straßennutzung dieses Bebauungsplanes stellt mit ihrer nahezu vollständigen Flächenversiegelung eine hinreichende Sicherungsmaßnahme zur Unterbindung eines Direktkontaktes Boden-Mensch dar. Unversiegelte Flächen, z. B. für Begleitgrün, sind jedoch mit einer mindestens 15 cm mächtigen Bodenschicht zu überdecken.

Im Rahmen des eigentlichen Straßenausbaus ist im Bodenbelastungsbereich eine fachgutachterliche Begleitung der Boden- bzw. Aushubarbeiten und die Behandlung von anfallendem Aushub entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen erforderlich.

Diese Maßnahmen sind zusätzlich als Hinweise in den Bebauungsplan Nr. 278 A aufgenommen worden.

3. Wasserwirtschaftliche Belange

Im Bebauungsplanbereich durchgeführte Grundwasseruntersuchungen ergeben nicht unerhebliche Belastungen, deren Herkunft bisher nicht zu ermitteln war. Für die weitere Grundwasserbeobachtung wird der Erhalt eines im Verfahrensgebiet befindlichen Grundwasserpegels im Rahmen der Straßenausbaumaßnahmen berücksichtigt. Soweit dies nicht möglich ist, wird in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde ein neuer Beobachtungspegel eingerichtet.

4. Lärmbelastung

Im Bereich des Bebauungsplanes und im unmittelbar angrenzenden Einwirkungsbereich sind keine gegenüber Lärm sensiblen Nutzungen vorhanden.

D Kennzeichnungen

1. Der gesamte Planbereich gehört zu den Gebieten, unter denen der Bergbau umgeht, und zum Anpassungsbereich gemäß § 110 Bundesberggesetz vom 13.08.1981.

   Besondere Sicherungsmaßnahmen sind gegebenenfalls erforderlich (Richtlinien für die Ausführung von Bauten im Einflußbereich des untertägigen Bergbaus gemäß Runderlaß des Ministers für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten vom 10.09.1963 - II B 2 - 2796 Nr. 1435/62, veröffentlicht im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen Nr. 127 vom 08.10.1963).

2. Der Planbereich enthält Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (siehe auch C 2.).

   Die Flächen wurden entsprechend gekennzeichnet.

E Entwässerung

Abschnitte der Bahnhofstraße und des Verkehrsringes bilden den Teilbereich A des Bebauungsplanes Nr. 278. Die vorgenannten Straßen sind kanalisiert.

Der Hauptkanal Sterkrade (Emschergenossenschaft), ein Gewässer II. Ordnung, verläuft nördlich dieses Teilbereiches von Ost nach West.

F Flächenbilanz

Die Größe des Verfahrensgebietes, Teilbereich A, beträgt ca. 1,26 ha.

Der Bebauungsplan Nr. 278 A enthält ausschließlich Verkehrsflächenfestsetzungen.

G Kosten

Der Stadt Oberhausen entstehen bei der Durchführung des Bebauungsplanes Nr. 278 voraussichtlich folgende Kosten:

Straßenbaukosten (incl. Grunderwerb)	7.150.000,00 DM
Kanalbaukosten	400.000,00 DM

Diese Kosten verringern sich noch um die zu erhebenden Anliegerbeiträge.

Die Stadt Oberhausen kann die für die Durchführung des Bebauungsplanes erforderlichen Mittel nur in mehreren Jahresraten im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten bereitstellen.

H Anlage

Berechnung des Verkehrslärms durch das Tiefbauamt der Stadt Oberhausen (Oktober/November 1994).

Oberhausen, 05.09.1995

Stadt Oberhausen (Rheinland)

Dezernent

i.A.

Bereichsleiter
Stadtplanung

Diese dem Bebauungsplan Nr. 278 A gemäß § 9 (8) des Baugesetzbuches in der Fassung vom 08.12.1986 (BGBl. I, S. 2253), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.11.1994 (BGBl. I, S. 3486), beigefügte Begründung in der Fassung vom 05.09.1995 ist vom Rat der Stadt am 23.10.1995 beschlossen worden.

Oberhausen, 30.10.1995
Der Oberbürgermeister

van den Mond

Gehört zur Verfügung der
Bezirksregierung Düsseldorf
vom 16.02.1996 A.Z. 35.2-12.05
(OB Nr. 278 A)