

Begründung

**zum Bebauungsplan Nr. 353
- Brücktorstraße / Tannenbergstraße -**

**Entscheidungsbegründung
in der
Fassung der Fortschreibung vom 05.10.1993**

Inhaltsverzeichnis

A Allgemeines

1. Lage des Plangebietes im Stadtbereich
2. Raumordnung und Landesplanung
3. Flächennutzungsplan
4. Planungsgrundsätze für die Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes
 - 4.1 Städtebauliches Planungserfordernis
 - 4.2 Verkehrsaufteilung
 - 4.3 Gutachten und Untersuchungen

B Bebauungsplankonzept

1. Grundzüge für die Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes
2. Festsetzungen im Bebauungsplan
 - 2.1 Verkehr
 - 2.1.1 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Trasse für den ÖPNV -
 - 2.1.2 Sonstige Verkehrsflächen
 - 2.1.3 Schallschutzmaßnahmen
 - 2.2 Kerngebiet
 - 2.3 Mischgebiet
 - 2.4 Allgemeines Wohngebiet
 - 2.5 Gewerbegebiet
 - 2.6 Fläche für den Gemeinbedarf
 - 2.7 Öffentliche Grünfläche
 - 2.8 Wald

C Umweltverträglichkeit

1. Allgemeines
2. Altlasten
3. Naturschutz und Landschaftspflege (landschaftspflegerischer Beitrag)
4. Lärmschutz
5. Lufthygiene
6. Erschütterungen

D Entwässerung

E Flächenaufteilung

F Ordnung des Grund und Bodens

G Kosten

H Anlagen

A Allgemeines

1. Lage des Plangebietes im Stadtbereich

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 353 liegt in der Gemarkung Oberhausen, Flur 13 und 14, und wird wie folgt umgrenzt:

Südliche Seite der Brücktorstraße, östliche Seite der Mülheimer Straße, die Mülheimer Straße in Höhe des Hauses Mülheimer Straße Nr. 38 überquerend zur südlichen Seite der Tannenbergsstraße, südliche Seite der Tannenbergsstraße, östliche Seite der Elsa-Brändström-Straße, die Elsa-Brändström-Straße in Höhe des Hauses Elsa-Brändström-Straße Nr. 111 überquerend zur südlichen Grenze des Flurstückes Nr. 62, Flur 13, südliche Grenzen der Flurstücke Nr. 62 und 61, Flur 13, Parallele zur südöstlichen Seite der Tannenbergsstraße durch den südwestlichsten Grenzpunkt des Flurstückes Nr. 61, Flur 13, bis zur südwestlichen Grenze des Flurstückes Nr. 58, Flur 13, südwestliche Grenze des Flurstückes Nr. 58, Flur 13, südöstliche Seite der Tannenbergsstraße, die Tannenbergsstraße in Höhe der Tannenbergsstraße Nr. 65 überquerend zur südwestlichen Grenze des Flurstückes Nr. 6, Flur 13, südwestliche Grenzen der Flurstücke Nr. 6 und 3, Flur 13, nordwestliche Grenze der Flurstücke Nr. 3 und 4, Flur 13, von dort aus abknickend in Verlängerung der nordöstlichen Grenze des Flurstückes Nr. 4 bis zur nordwestlichen Grenze des Flurstückes Nr. 311, Flur 13, nordwestliche Grenze des Flurstückes Nr. 311, Flur 13, dem Grenzverlauf der westlichen Grenze des Flurstückes Nr. 233 ca. 17 m folgend, dann abknickend über den nördlichsten Grenzpunkt des Flurstückes Nr. 579, Flur 14 zur östlichen Grenze des Flurstückes Nr. 540, Flur 14, östliche Grenze der Flurstücke Nr. 540 und 579, Flur 14, parallel in einem Abstand von ca. 51 m zur südlichen Seite der Brücktorstraße verlaufend bis zur östlichen Grenze des Flurstückes Nr. 569, Flur 14, die östliche Seite des Flurstückes Nr. 569, Flur 14 verlängert bis zur Gebäudefront der Feuer- und Rettungswache I (Brücktorstraße 30), südliche Gebäudefront der Feuer- und Rettungswache I verlängert bis zur südlichen Gebäudefront des Hauses Brücktorstraße 38 (Zivilschutz) und darüber hinaus bis zur östlichen Grenze des Flurstückes Nr. 586, Flur 14, in Verlängerung dieser Grenze verspringend zur südlichen Seite der Brücktorstraße.

2. Raumordnung und Landesplanung

Im Landesentwicklungsprogramm vom 19.03.1974 sind die generellen Ziele der Landesplanung zusammengestellt:

Für Oberhausen - nach dem Landesentwicklungsplan I/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 den Ausbau von Siedlungsschwerpunkten (Standortprogramme);
- Sicherung des Erholungsflächenbedarfs.

Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dient der im Landesentwicklungsplan I/II angestrebten Funktionalität der Entwicklungsschwerpunkte.

Das Hauptplanungsziel des Bebauungsplanes entspricht in vollem Umfang den Zielen des Gebietsentwicklungsplanes (GEP) für den Regierungsbezirk Düsseldorf, der für den Planungsbereich ein Verkehrsband zur Aufnahme einer ÖPNV-Trasse darstellt (rechtswirksame 35. Änderung des GEP) und die Forderung stellt, die Neue Mitte städtebaulich mit Alt-Oberhausen zu verbinden.

Mit der Genehmigung der Gebietsentwicklungsplanänderung durch die Landesplanungsbehörde ergibt sich durch die Übereinstimmung von Bauleit- und Regionalplanung auch die Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

3. **Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Oberhausen ist am 10. 05. 1983 rechtswirksam geworden.

Der Flächennutzungsplan enthält im Planbereich die Darstellungen:

- Grünfläche,
- Fläche für Bahnanlagen,
- Wohnbaufläche,
- Mischgebiet,
- Fläche für den Gemeinbedarf,
- Verkehrsfläche.

Für den Bau einer ÖPNV-Trasse zwischen Hauptbahnhof Oberhausen und Bahnhof Sterkrade ist für einen Teilbereich als Grundlage für den Bebauungsplanes Nr. 353 eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Dafür ist ein Änderungsverfahren (94. Änderung des Flächennutzungsplanes) eingeleitet worden.

In diesem Änderungsverfahren sind folgende Umwidmungen vorgesehen:

Fläche für Gemeinbedarf	in	Verkehrsfläche
Grünfläche	in	Verkehrsfläche
Mischgebiet	in	Verkehrsfläche
Flächen für Bahnanlagen	in	Mischgebiet
Flächen für Bahnanlagen	in	Verkehrsfläche
Flächen für Bahnanlagen	in	Gewerbegebiet
Mischgebiet	in	Kerngebiet
Verkehrsfläche	in	Kerngebiet
Grünfläche	in	Wald

4. Planungsgrundsätze für die Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes

4.1 Städtebauliches Planungserfordernis

Das Projekt "Neue Mitte Oberhausen" war Anlaß, eine vollkommen neue ÖPNV-Konzeption für Oberhausen zu entwickeln.

Rückgrat des zukünftigen Netzes ist eine zentrale ÖPNV-Achse, die zwischen dem Oberhausener Hauptbahnhof und Sterkrade-Mitte weitgehend eine ehemalige Werksbahntrasse benutzt. Die Trasse ist unabhängig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und durchquert das Gelände der Neuen Mitte zentral. Über die Trasse werden City-Express-Linien geführt, die die nördlichen und südlichen Stadtteile miteinander und mit der Neuen Mitte verbinden. Auf den City-Express-Linien werden Omnibusse und Straßenbahnen verkehren. Die aus Mülheim kommenden Straßenbahnlinien 102 und 112 sollen über die Danziger Straße und Mülheimer Straße zum Hauptbahnhof verlängert und von dort über die zentrale ÖPNV-Trasse zum Bahnhof Sterkrade geführt werden.

In der Neuen Mitte wird eine großzügig gestaltete ÖPNV-Haltestelle mit Direktzügen zur Mall, zur Promenade, zum Freizeitpark und zur Sporthalle gebaut.

Die zentrale ÖPNV-Trasse wird am Hauptbahnhof, in Osterfeld und in Sterkrade mit dem Regionalnetz der Deutschen Bundesbahn verknüpft.

Das neue ÖPNV-Konzept wird bis 1996, dem Eröffnungsjahr der Neuen Mitte, realisiert.

Bereits in der Realisierung ist ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem mit der Lichtsignalanlagenanpassung im Straßenraum zur Beschleunigung des ÖPNV.

4.2 Verkehrsaufteilung (Modalsplit)

Die Stadt und die Gutachter gehen davon aus, daß der Anteil des ÖPNV am Verkehrsaufkommen der Neuen Mitte deutlich bei 40 % liegt. Daß dies nicht unrealistisch ist, zeigen Analysedaten zum Einkaufsverkehr in Oberhausen.

Verkehrsmittel	Verkehrsmittelwahl		
	bei Fahrten innerhalb der Stadt	bei Fahrten über die Stadtgrenze	insgesamt
zu Fuß	24 %	2 %	18 %
Zweirad	3 %	2 %	3 %
PKW als Fahrer	24 %	36 %	27 %
PKW als Mitfahrer	14 %	33 %	19 %
ÖPNV	35 %	27 %	33 %
alle	100 %	100 %	100 %

Die verkehrspolitische Zielsetzung der Stadt ist also ganz offensichtlich erreichbar.

4.3. Gutachten und Untersuchungen

Die grundsätzlichen Auswirkungen des Projektes "Neue Mitte Oberhausen" auf die Verkehrsinfrastruktur sind durch das Gutachten

"Verkehrsuntersuchung Neue Mitte Oberhausen"
(Büro Retzko + Topp, Darmstadt/Düsseldorf)

untersucht worden.

Zur Beurteilung weiterer Auswirkungen des Bebauungsplanes Nr. 353 sind folgende gutachterliche Untersuchungen durchgeführt worden:

- a) Schalltechnische Untersuchung im Zuge der Ausbauplanung ÖPNV-Trasse "Neue Mitte Oberhausen" durch

BPI - Büro für Planung und Ingenieurtechnik GmbH
Gerionstraße 38, 5000 Köln 1;

- b) Landschaftspflegerische Untersuchungen durch

GÖP - Gruppe Ökologie und Planung
Sabinastraße 27, 4300 Essen 1;

- c) Gutachterliche Einschätzung der Schadstoffemissionen der ÖPNV-Trasse durch

TÜV Rheinland
Sicherheit und Umweltschutz GmbH
Am Grauen Stein, 51105 Köln.

Die aus den vorgenannten gutachterlichen Untersuchungen gewonnenen Ergebnisse haben bei der Überarbeitung der Planung weitestgehend Berücksichtigung gefunden.

Diese Gutachten und Untersuchungen sind der Begründung als Anlage beigelegt.

B Bebauungskonzept

1. Grundzüge für die Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf soll als Teil des Gesamtprojektes "Neue Mitte Oberhausen" dazu dienen, eine attraktive Hauptverbindungsachse für den ÖPNV zu schaffen. Die neue ÖPNV-Achse wird zeitgleich mit der Eröffnung der "Neuen Mitte Oberhausen" zur Verfügung stehen.

In den Planentwurf wurden auf der Grundlage der begleitenden Gutachten und Untersuchungen (siehe Punkt A 4.3) insbesondere folgende Maßnahmen eingearbeitet:

- Durch den Bebauungsplan werden umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.
- Teilabschnitte werden mit Festsetzungen für Anpflanzungen versehen.

Abgas- und Staub- (Ruß-) belastungen sind nicht zu befürchten (siehe C.5).

Nach Angaben der StOAG werden auf der geplanten ÖPNV-Trasse folgende Busfrequenzen zu erwarten sein:

Hauptverkehrszeit:	22 Busse
Nebenverkehrszeit:	16 Busse
Schwachverkehrszeit:	8 Busse

jeweils pro Stunde und Richtung.

Die Gesamtplanung ist so ausgelegt, daß eine Verschlechterung der Wohnqualität in den Nachbarbereichen nicht eintreten wird. Soweit im Einzelfall dennoch Wertminderungen durch die Planung verursacht werden, sind diese nach den gesetzlichen Bestimmungen des Baugesetzbuches zu entschädigen.

Unabhängig vom Bebauungsplanverfahren werden ferner vor dem Bau der ÖPNV-Trasse Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Ebenso werden die vorhandenen Brückenbauwerke und Stützmauern hinsichtlich Belastbarkeit, Statik und Verträglichkeit mit einem ÖPNV-Betrieb untersucht. Gebäudeschädigende Erschütterungen werden durch den ÖPNV-Betrieb nicht auftreten.

Ein weiteres Hauptplanungsziel ist die Anbindung des Zentrums Alt-Oberhausens an die Neue Mitte durch Festsetzung einer Kerngebietsfläche im Eckbereich Mülheimer Straße / Tannenbergsstraße.

2. Festsetzungen im Bebauungsplan

2.1. Verkehr

2.1.1 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Trasse für den ÖPNV -

Die eigentliche ÖPNV-Trasse (kombinierte Bus-/Straßenbahntrasse) ist im Bereich der Troglage mit einem Regelquerschnitt von 9,0 m als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.

Im Eckbereich Tannenbergstraße / Mülheimer Straße werden einige Buslinien die ÖPNV-Trasse verlassen.

Auf der gesamten Trasse ist eine Regelbreite der Fahrbahn von 7,00 m vorgesehen. Diese Breite erlaubt problemlos die Integrierung eines straßenbündigen Bahnkörpers. Desweiteren enthält der Regelquerschnitt die erforderlichen Sicherheitsräume und Notgehwege. Eine Haltestelle ist gegenüber dem Arbeitsamt vorgesehen. Nähere Einzelheiten können dem Funktionsplan zum Bebauungsplan entnommen werden.

2.1.2 Sonstige Verkehrsflächen

Die vorhandenen Straßen Tannenbergstraße, Brücktorstraße und Mülheimer Straße werden als Verkehrsfläche festgesetzt.

Das gilt auch für die geplante Zuführung der Busse auf die ÖPNV-Trasse zwischen den Häusern Tannenbergstraße 72 und 78.

2.1.3 Schallschutzmaßnahmen

Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist an baulichen Anlagen im Bereich Tannenbergstraße / Brücktorstraße festzustellen. Das Ausmaß der Grenzwertüberschreitungen stellt sich in Abhängigkeit der jeweiligen Trassenführung (Troglage, ebenerdige Führung) unterschiedlich dar.

Bei der in Troglage verlaufenden Trasse werden Abschirmungseffekte wirksam. Die durch die parallel zur Trasse verlaufenden Stützbauwerke auftretenden Mehrfachreflektionen sind in die Berechnung eingeflossen. Hierbei wurde vorausgesetzt, daß die jeweiligen Stützwände schallabsorbierend verblendet sind. Grenzwertüberschreitungen der Immissionswerte treten zumeist ab dem 1. Obergeschoß auf, wobei die höchsten Immissionspegel in den oberen Stockwerken bzw. in der Dachgeschosslage auftreten.

Der Bebauungsplan setzt passive Schallschutzmaßnahmen fest. Diese Maßnahmen betreffen insbesondere den Einbau von Schallschutzfenstern, deren Schalldämmmaß nach VDI-Richtlinie 2719 (Schalldämmung von Fenstern) definiert ist.

Die zu schützenden Gebäude bzw. Gebäudeseiten sind im Bebauungsplan kenntlich gemacht.

Die textlichen Festsetzungen hierzu erläutern im einzelnen die zu treffenden Maßnahmen:

Straße	Haus-Nr.	Gebäudeseite	zu schützende Geschosse	Fenster der Schallschutzklasse *
Tannenbergstraße	72	NO	I + II	2
"	78	W + N	I, II + III	2
Brücktorstraße	11	N	II, III, IV, V	2
"	13	N	II, III, IV, V	2
"	13 a	N	I - V	2
"	13 b	N	I - V	2
"	15	N	I - IV	2
"	17	N	II - IV	2
"	19	N	II - IV	2
"	23	N	III + IV	2
"	25	N	III + IV	2
"	27	N	II + III	2
"	29	N	II - IV	2
"	30	S	I - III	3
"	31	N	II + III	2
"	33	N	I - IV	2
"	35	N	I - III	2
"	38	S	II	2
"	39	N	II - III	2
"	41	N	I - IV	2
"	43	NW	I - IV	2
"	43	NO	III + IV	2
"	43	N	I - IV	2
Lipperheidstraße	105	N	I + II	2

* gemäß VDI Richtlinie 2719 - Schalldämmung von Fenstern - vom August 1987 (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

2.2. Kerngebiet

Der Eckbereich Mülheimer Straße / Tannenbergstraße südlich der ÖPNV-Trasse soll als abgestuftes MK-Gebiet mit einer sechs- bis elfgeschossigen Bauweise festgesetzt werden.

Die GRZ beträgt 1,0, die GFZ 2,8.

Darüber hinaus wird in den textlichen Festsetzungen eine Ausschlußregelung nach Baunutzungsverordnung über die Zulässigkeit von Einzelhandelsflächen bzw. eine Beschränkung der Größe eventuell zulässiger Einzelhandelsflächen festgesetzt.

Mit der Festsetzung wird unter anderem auch der Forderung des Ministers für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Genehmigung zur 35. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes Rechnung getragen, die Neue Mitte Oberhausen städtebaulich über die Fläche EO I / EO II an den Siedlungsschwerpunkt Alt-Oberhausen anzubinden.

Mit der Festsetzung einer MK-Fläche, die eine Bebauung von sechs bis elf Geschossen im Bereich Mülheimer Straße / Tannenbergstraße erlaubt, soll die funktionale und stadtgestalterische Anbindung der Neuen Mitte Oberhausen an das Zentrum Alt-Oberhausen gefördert werden.

Die Bundesbahn benötigt die angesprochene Fläche nicht mehr; die Entbehrlichkeitsprüfung ist positiv abgeschlossen.

Durch textliche Festsetzungen wird die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben und Vergnügungsstätten geregelt.

Das MK-Gebiet wird zur ÖPNV-Trasse und zur Mülheimer Straße durch einen 5 m breiten Pflanzstreifen gemäß § 9 (1) Nr. 25 a BauGB abgeschirmt.

2.3. Mischgebiet

Der Bereich Tannenbergstraße 70 / 72 wird entsprechend der vorhandenen Nutzung als Mischgebiet mit einer geschlossenen viergeschossigen Bauweise festgesetzt. Die GRZ beträgt 0,4, die GFZ 1,0.

Auch hier wird durch textliche Festsetzungen die Ansiedlung von Vergnügungsstätten geregelt.

Der westliche Teil dieses Mischgebietes wird durch einen 5 m breiten Pflanzstreifen zur Bustrasse hin abgeschirmt.

2.4. Allgemeines Wohngebiet

Der Eckbereich Tannenbergstraße / Elsa-Brändström-Straße wird entsprechend der vorhandenen Bebauung als allgemeines Wohngebiet mit einer geschlossenen dreigeschossigen Bauweise festgesetzt. Die GRZ beträgt 0,4, die GFZ 1,2.

2.5. Gewerbegebiet

Das im Eckbereich Mülheimer Straße / Tannenbergstraße nördlich der ÖPNV-Trasse liegende Bundesbahngelände wird als Gewerbegebiet mit zweigeschossiger Bauweise festgesetzt. Die GRZ beträgt 0,8, die GFZ 1,6.

Diese Festsetzung ist in Übereinstimmung mit dem Konzept des Bebauungsplanes Nr. 338 - Tannenbergstraße - , der als Hauptplanungsziel die Ansiedlung von Gewerbebetrieben auf dem nicht mehr von der Bundesbahn genutzten Grundstück vorsieht, vorgenommen worden.

Entlang der ÖPNV-Trasse und der Mülheimer Straße soll ein 5 m breiter Streifen gemäß § 9 (1) Nr. 25 a BauGB bepflanzt werden.

2.6. Fläche für den Gemeinbedarf

Die zur Fläche für den Gemeinbedarf - Feuerwehr - gehörenden Grundstücksteile sollen gemäß § 9 (1) Nr. 25 a BauGB bepflanzt werden.

2.7. Öffentliche Grünfläche

Die im Eckbereich Mülheimer Straße / Brücktorstraße nördlich der ÖPNV-Haltestelle liegende Fläche wird als öffentliche Grünfläche - Parkanlage - festgesetzt. Sie beinhaltet teilweise die Radwegeverbindung von Alt-Oberhausen zur Neuen Mitte. Das hier vorhandene Gebäude genießt Bestandsschutz.

2.8. Wald

An der Mülheimer Straße wird ein kleiner Bereich der Böschung als Wald festgesetzt.

C Umweltverträglichkeit

1. Allgemeines

Die vorliegende Planung dient im wesentlichen der Erschließung der Neuen Mitte Oberhausen durch ein leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Jede Erhöhung der Attraktivität des innerörtlichen ÖPNV ist aus Sicht des Umweltschutzes grundsätzlich zu begrüßen. Andererseits gehen von der Planung selbst auch Umweltauswirkungen aus. Die grundsätzlich umweltrelevanten Belange des Lärmschutzes wurden daher bereits im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) zum Bebauungsplan Nr. 275 A "Lipperfeld" mitbeurteilt. Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 353 wurden zusätzliche schalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Ferner wurden ein landschaftspflegerischer Beitrag sowie ein Gutachten zu den Schadstoffemissionen der ÖPNV-Trasse erarbeitet. Die Ergebnisse der Untersuchungen haben im Bebauungsplan weitestgehend Berücksichtigung gefunden.

2. Altlasten

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 353 weist östlich der Mülheimer Straße Überschneidungen mit der Altlastenverdachtsfläche "Altstandort der Königlichen Eisenbahnreparaturwerkstätten" auf. Die im Überschneidungsbereich gegebenen bzw. künftig herzustellenden Bodenversiegelungen bzw. Bodenüberdeckungen stellen eine ausreichende Sicherungsmaßnahme zum Schutz vor potentiellen Gefährdungen dar.

Für die Bereiche westlich der Mülheimer Straße besteht kein Altlastenverdacht. Vorliegende Ergebnisse von Bodenuntersuchungen aus dem Bereich der hier zur Zeit bestehenden Gewerbebetriebe zeigen jedoch zum Teil erhebliche lokale Verunreinigungen mit Schwermetallen (Chrom, Nickel, Kupfer) und PAK, so daß hier die relevanten Bereiche im Bebauungsplan gemäß § 9 (5) Nr.3 BauGB als Flächen gekennzeichnet sind, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind.

Der im Zuge von Baumaßnahmen anfallende Bodenaushub ist vorrangig wiederzuverwerten und ordnungsgemäß zu entsorgen. Da im Rahmen der Baudurchführung punktuelle Schadstoffbelastungsherde auftreten können, ist hierauf bei der Bauausführung durch qualifiziertes Personal bzw. erforderlichenfalls durch fachgutachterliche Begleitung besonders zu achten. Dies gilt insbesondere für größere bauliche Anlagen wie die ÖPNV-Trasse, Gebäude oder ähnliche. Aus diesem Grunde ist die fachgutachterliche Begleitung von Abbruchmaßnahmen, Bauplanung und Baudurchführung Bestandteil der notwendigen Sicherungsmaßnahmen.

Die bei der Umnutzung herzustellenden Bodenversiegelungen und -überdeckungen sind darüber hinaus nach heutigem Kenntnisstand als Sicherungsmaßnahme zum Schutz vor Gefährdungen ausreichend. In dem gekennzeichneten Bereich sind jedoch als Mindestsicherungsmaßnahme eine 15 cm mächtige Bodenüberdeckung und eine anschließende Eingrünung erforderlich. Jede mächtigere Überdeckung oder eine Versiegelung stellt eine höherwertige und damit vertretbare Sicherung dar. Für Grundstücke im Privatbesitz ist die Durchführung dieser Sicherungsmaßnahmen durch Eintragung von Baulasten sicherzustellen.

Aufgrund der nachgewiesenen schlechten Grundwasserqualität enthält der Bebauungsplan den Hinweis, daß das Grundwasser für jegliche Nutzung ungeeignet ist.

3. Naturschutz und Landschaftspflege (Landschaftspflegerischer Beitrag)

Die Errichtung oder wesentliche Umgestaltung von Schienenwegen und Straßen ist gemäß § 4 (2) Ziffer 4 LG ein Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Gesetzes.

Gemäß Landschaftsgesetz ist der Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigung von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen bzw., falls dies nicht möglich ist, Ersatzmaßnahmen durchzuführen, wodurch die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushaltes oder der Landschaft wiederhergestellt werden können.

Die exakte Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt beim späteren Ausbau der ÖPNV-Trasse im Rahmen einer landschaftsrechtlichen Genehmigung der Unteren Landschaftsbehörde gemäß § 6 (4) des Landschaftsgesetzes. Bei dieser Genehmigung wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan, der für die gesamte über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 353 hinausreichende Ausbaustrecke erstellt wird, Beurteilungsgrundlage für die in der Genehmigung festzulegenden landschaftspflegerischen Maßnahmen sein. Dabei werden Art, Umfang und zeitlicher Ablauf der Maßnahmen zur Verminderung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen konkret geregelt.

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (landschaftspflegerischer Beitrag) wurden jedoch bereits auf der Ebene des Bebauungsplanes die Rahmendaten für die Bewertung des Eingriffs und den voraussichtlichen Umfang von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen erhoben. Zudem enthält der Bebauungsplan bereits landschaftspflegerisch bedingte Festsetzungen, die bei der später zu erteilenden landschaftsrechtlichen Genehmigung gegebenenfalls zu konkretisieren sind.

Als Dokumentation der vom Büro "Gruppe Ökologie und Planung (GÖP)", Essen, durchgeführten landschaftspflegerischen Begleitplanung zur Trassenplanung enthält diese Begründung folgende Anlagen:

- 1 Karte "Bestand/Bewertung/Konflikte"
- Tabelle "Bewertungsrahmen zur Biotopbewertung von Einzelflächen"
- Tabelle "Beschreibung und Bewertung der Biotopkomplexe"

- Tabelle "Konfliktbeschreibung Biotopflächen"
- Tabelle "Ermittlung der Kompensationsfläche"

Die ÖPNV-Trasse wird weitgehend auf ehemaligen Bahntrassen verlaufen, so daß kein vollkommen neues Trennelement in der Landschaft entstehen wird.

Insofern ist nicht von einem diesen Raum völlig verändernden Eingriff auszugehen.

Der Landschaftsraum, in dem die ÖPNV-Trasse zur Erschließung der künftigen "Neuen Mitte Oberhausen" verlaufen soll, unterlag und unterliegt einer deutlichen anthropogenen Überformung.

Das Umfeld der zukünftigen Trasse ist geprägt durch industriell-gewerbliche und wohnbauliche Nutzung. Die Strecke im Bebauungsplan Nr. 353 berührt die Wohnbereiche südlich der Brücktorstraße und an der Tannenbergstraße sowie die dort befindlichen Gewerbebetriebe.

Natürliche Biotopkomplexe, die in ihrer Entwicklung nicht durch menschliche Aktivitäten beeinflußt wurden, kommen nicht vor. Die derzeit existierenden höherwertigen Biotopstrukturen entwickelten sich sogar fast ausschließlich auf gestörten Standorten, auf denen die menschliche Nutzung abnahm.

Die Vegetation, die sich auf der Trasse und ihren Randbereichen ansiedelte, befindet sich in frühen Sukzessionsstadien verschiedener Entwicklungsstufen, deren Zusammensetzung sich auf den diversen Brachen ähnelt. Somit bieten die Einzelflächen vergleichbare Lebensraumstrukturen an und können weitgehend von den gleichen Tiergruppen besiedelt werden.

Bedingt durch die etwa zeitgleiche Nutzungsaufgabe auf den als höher bewertbaren Flächen entlang der künftigen ÖPNV-Trasse entstand dort eine langgestreckte Anordnung von Freiflächen innerhalb des dicht besiedelten Stadtgebietes, die als Gesamtlebensraum für einzelne Gruppen von Lebewesen angesehen werden kann.

Aus der Sicht des Artenschutzes sind neben den Brachen, die zum Teil Standorte mit im Naturraum seltenen Qualitäten darstellen, auch die Parkflächen und Flächen mit großkronigen Bäumen und Baumgruppen wertvoll.

Bei der Trassenplanung wurde Wert darauf gelegt, bestehende Biotopstrukturen und -flächen zu erhalten bzw. zu schonen. Der Bebauungsplan enthält entsprechende Festsetzungen zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen.

Die von der ÖPNV-Trasse beanspruchten Flächen sind überwiegend von mittlerem Biotopwert (Wertstufe 3). Sowohl Flächen mit sehr geringen wie auch mit sehr hohen Biotopqualitäten sind kaum bzw. gar nicht betroffen.

Die Kompensation der durch den Verlust prägender und belebender Landschaftselemente sowie alter Einzelbäume beeinträchtigten landschaftsästhetischen Situation kann im wesentlichen durch die Neupflanzung entsprechender Strukturen erfolgen.

Es erfolgt ein Ausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie die Inanspruchnahme von Einzelbäumen durch die Schaffung trassenbegleitender Bäume und Gehölzstreifen und durch die Bepflanzung (Kletterpflanzen) betriebsbedingter Anlagen (Stützwände, Lärmschutzwände). Ein Ausgleich erfolgt weiterhin für die Inanspruchnahme von Teilbereichen einzelner Biotopkomplexe, durch die Anlage von Extensivwiesen von Sukzessionsflächen sowie durch die Anlage von Gehölzstreifen. Der Bebauungsplan enthält entsprechende Festsetzungen. Für den insgesamt als Verkehrsfläche ausgewiesenen Bereich der Haltestelle sind Begrünungsmaßnahmen mit Gebüsch, niedrigen Sträuchern und Extensivrasen vorgesehen.

Mit dem Bau der ÖPNV-Trasse treten in erster Linie betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, des Landeschaftsbildes und in einigen Bereichen der Erholungsfunktion der Landschaft auf. Anlagenbedingte Konflikte fallen geringer ins Gewicht.

Wenn einer Kompensation betriebsbedingter Beeinträchtigungen auch Grenzen gesetzt sind, kann insgesamt davon ausgegangen werden, daß die im Rahmen des Trassenausbaus durchzuführenden landschaftspflegerischen Maßnahmen eine hinreichende Kompensation der durch den Eingriff hervorgerufenen Beeinträchtigungen gewährleisten.

Zudem ist die unter Umweltschutzgesichtspunkten grundsätzlich positive Auswirkung eines ÖPNV-Ausbaus zu beachten.

Die potentielle Reduzierung der vom Individualverkehr verursachten Beeinträchtigungen läßt sich zwar nicht endgültig bilanzieren, es muß jedoch davon ausgegangen werden, daß durch den Betrieb der ÖPNV-Trasse und unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Minderung und Vermeidung von Konflikten insgesamt keine Verschlechterung der Gesamtsituation eintritt.

Die mit dem Trassenausbau verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können vollständig durch Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (Bäume, Vegetationsflächen) kompensiert werden.

Grundsätzlich ist die mittels eines Berechnungsverfahrens bestimmte Flächengröße für Kompensationsmaßnahmen jedoch nur als Hilfsgröße neben der qualitativen Bestimmung der erforderlichen Maßnahmen anzusehen.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurden rechnerische Flächen für Ersatzmaßnahmen in der Größe von 0,08 ha ermittelt. Bei dieser Berechnung wurde zugrunde gelegt, daß im Bereich des ausgewiesenen Gewerbe-/Kerngebietes die vorkommenden Biotopflächen vollständig in Anspruch genommen werden.

Bei Umsetzung der planerischen Vorstellungen für das Gewerbe-/Kerngebiet kann jedoch erwartet werden, daß bei entsprechenden Schutzmaßnahmen ein Teil der Biotopflächen erhalten werden kann. Es wird deshalb davon ausgegangen, daß alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes durchgeführt werden können.

Während des Bebauungsplanverfahrens hat sich durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz eine neue Rechtslage (§ 8 a Bundesnaturschutzgesetz) ergeben. Demnach ist in Bebauungsplänen, soweit sie eine Planfeststellung ersetzen, über Eingriffe in Natur und Landschaft abschließend zu entscheiden, und die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Plan festzusetzen. Diese Festsetzungen sind von den Vorhabenträgern durchzuführen.

Wie oben dargelegt, ermöglicht der Bebauungsplan Nr. 353 durch die Festsetzung von Bepflanzungsmaßnahmen im MK- und GE-Gebiet die Schaffung der notwendigen Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen (ca. 25 % der insgesamt erforderlichen Kompensationsmaßnahmen). Um das Planverfahren und die Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen nicht zu verzögern, verzichtet die Stadt Oberhausen darauf, diese Festsetzungen den Grundstücken, auf denen die Eingriffe zu erwarten sind, zuzuordnen. Die Stadt Oberhausen wird die Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen vielmehr selbst und auf eigene Kosten durchführen.

4. Lärmschutz

Der Betrieb der ÖPNV-Trasse macht Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Im Abschnitt Nr. 2.1.3 (Schallschutzmaßnahmen) werden die dementsprechend im Bebauungsplan festzusetzenden Maßnahmen erläutert.

Das erstellte Lärmschutzgutachten basiert auf den gesetzlichen Grundlagen und den vom Betreiber des ÖPNV angegebenen Verkehrsmengen, die für die Hauptverkehrszeiten, die Nebenverkehrszeiten und die schwachen Verkehrszeiten differenziert wurden.

Die Lärmschutzberechnungen und die daraus resultierenden aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen sind auf eine Vollbelastung der ÖPNV-Trasse (d. h. eine ca. 2minütige Folge pro Richtung entsprechend dem Sicherheitsabstand = Bremsweg) ausgerichtet. Das gilt auch für Sonn- und Feiertage. Sonderfahrten zu Großveranstaltungen sind somit ebenfalls berücksichtigt.

5. Lufthygiene

Die ÖPNV-Trasse kann vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsmengen als relativ gering befahrener Verkehrsweg eingestuft werden. Nach Angaben der Stadtwerke Oberhausen (STOAG) sind für die Hauptverkehrszeiten in den einzelnen Trassenabschnitten folgende Busfrequenzen zu erwarten:

Tannenbergstraße bis Liebknechtstraße	22 Busse pro Stunde und Richtung
Liebknechtstraße bis Werthfeldstraße	30 Busse pro Stunde und Richtung
Werthfeldstraße bis Dorstener Straße	18 Busse pro Stunde und Richtung

Berücksichtigt man die geringeren Busfrequenzen während der Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeiten, so wird sich das tägliche Verkehrsaufkommen der ÖPNV-Trasse nach Angaben der STOAG auf folgende Werte belaufen:

Tannenbergstraße bis Liebknechtstraße	290 Busse pro Tag / Richtung
Liebknechtstraße bis Werthfeldstraße	414 Busse pro Tag / Richtung
Werthfeldstraße bis Dorstener Straße	228 Busse pro Tag / Richtung

Bereits im "Fachbeitrag Klima und Lufthygiene", der durch den Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Bebauungsplan 275 A "Im Lipperfeld" erarbeitet wurde, wurde die Immissionssituation bestimmter Straßen im Umfeld der Neuen Mitte Oberhausen bewertet. Für die mit Hilfe eines dreidimensionalen Strömungs- und Ausbreitungsmodells durchgeführte Untersuchung wurden die Kfz-Spitzenbelastungen (Emissionsmengen) und die Straßenrandstrukturen (Luftaustausch) herangezogen.

Die Vestische Straße (zwischen Teutoburger- und Kapellenstraße) weist im Vergleich zur ÖPNV-Trasse ein höheres Verkehrsaufkommen (7 226 Kfz/Tag, Lkw-Anteil 19 %), aber ein hinsichtlich der Randstrukturen in etwa vergleichbares Umfeld auf. Die Immissionsbelastungen des genannten Teilabschnitts der Vestischen Straße wurden mit Hilfe des Simulationsmodells hinsichtlich der Hauptschadstoffkomponente NO₂ als unkritisch bewertet. Da das Verkehrsaufkommen und selbst der Lkw-Anteil der Vestischen Straße deutlich höher liegen als das tägliche Busaufkommen der ÖPNV-Trasse, konnte aus den o. g. Untersuchungsergebnissen abgeleitet werden, daß die Emissionsmengen der ÖPNV-Trasse gleichfalls als unkritisch beurteilt werden können.

Aufgrund der von zahlreichen Bürgern vorgebrachten Bedenken bzgl. möglicher lufthygienischer Auswirkungen der ÖPNV-Trasse wurde zur Absicherung dieser Beurteilung ein weiteres Gutachten durch den TÜV Rheinland erstellt (gutachterliche Einschätzung zu Schadstoffemissionen der ÖPNV-Trasse in Oberhausen; TÜV Rheinland Sicherheit und Umweltschutz GmbH, Am Grauen Stein, 51105 Köln; Bericht 934/373047).

Darin wurden zunächst auf der Grundlage des Verkehrsaufkommens und Fahrverhaltens auf der ÖPNV-Trasse sowie der in grundlegenden Untersuchungen des TÜV Rheinland zum Emissionsverhalten von Kraftfahrzeugen bestimmten Emissionsfaktoren die Tagesemissionen der Busse ermittelt. Als verkehrsrelevante Schadstoffemissionen wurden Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffoxide (NO_x), Summe der Kohlenwasserstoffe (HC), Schwefeldioxid (SO₂), (Ruß-)Partikel und Benzol betrachtet. Die für die ÖPNV-Trasse ermittelten Emissionen wurden zur Bewertung mit den derzeitigen Straßenverkehrsemissionen von Straßen im Bereich der Neuen Mitte Oberhausen verglichen. Grundlage hierfür waren Daten aus dem Emissionskataster Ruhrgebiet-West. Als grobe Immissionsabschätzung für die ÖPNV-Trasse wurden darüber hinaus Immissionsmeßwerte aus anderen Städten zum Vergleich herangezogen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Emissionsvergleich der ÖPNV-Trasse mit den Vergleichsstraßen in Oberhausen. Dabei bedeutet die angegebene Zahl, wieviel mal höher der Schadstoff in dieser Straße im Vergleich zur geplanten ÖPNV-Trasse liegt. Durch diese Betrachtungsweise ist schnell zu ersehen, daß die ÖPNV-Trasse nur geringe Emissionsbelastungen im Vergleich zu den übrigen Straßen aufweist.

Tabelle 1: Emissionsvergleich der ÖPNV-Trasse mit den repräsentativen Vergleichsstraßen in Oberhausen

	Kfz/Tag	CO	NO _x	HC	SO ₂	Partikel	Benzol
ÖPNV-Trasse	876	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Emscherschnellweg	60.000	149,6	20,5	42,2	19,4	12,3	47,2
Sterkrader Str.	66.000	221,1	21,7	64,6	22,5	20,2	71,9
Essener Straße	56.000	203,0	11,9	51,6	12,4	8,8	58,6
Osterfelder Str.	14.000	52,8	2,2	12,5	2,3	1,2	14,4
Vestische Str.	7.226	34,0	2,5	9,6	2,8	3,0	10,7

Aufgrund der erheblich niedrigeren Emissionen auf der ÖPNV-Trasse kann laut Gutachten auch auf eine immissionsunkritische Situation im Bereich der Trasse geschlossen werden. Es kommt hinzu, daß die Bebauung im Bereich der ÖPNV-Trasse sehr aufgelockert ist, so daß keine Behinderung der Schadstoffverdünnung auftritt wie etwa im Falle einer Straßenschlucht. Die vorgesehenen Lärmschutzwände (bzw. auch die Troglage der Trasse zu Beginn der Brücktorstraße) verhindern zusätzlich die Immissionsbelastung im angrenzenden Bereich. Demgegenüber weist die Vestische Straße teilweise eine für die Ausbreitung ungünstigere Bebauung auf, so daß die verkehrsbedingten zusätzlichen Immissionen im Bereich der ÖPNV-Trasse noch niedriger liegen, als nach obigen Emissionsrelationen zu erwarten wäre.

Der Vergleich der ÖPNV-Trasse mit Straßen anderer Städte, für die vom TÜV über längere Zeiträume Immissionsmessungen durchgeführt wurden, bestätigt die Einschätzung.

Abschließend kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, daß die ÖPNV-Trasse sowohl in der Emissions- als auch der Immissionsbelastung als unkritisch einzustufen ist und die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte mit Sicherheit nicht überschritten werden.

Eine Belastung durch Staub von der Trasse kann insofern weitgehend ausgeschlossen werden, weil die Troglage als Abschirmung zur benachbarten Wohnbebauung wirkt.

6. Erschütterungen

Im Nahbereich der ÖPNV-Trasse können während der Vorbeifahrt von Bussen oder Straßenbahnen eventuell Erschütterungen auftreten. Es kann jedoch festgestellt werden, daß diese Erschütterungen gering sein werden.

D Entwässerung

Das Bebauungsplangebiet liegt im Einzugsbereich der Kleinen Emscher.

Über den Vorfluter - Hauptkanal Oberhausen - und den Hauptvorfluter Kleine Emscher werden die Abwässer der Kläranlage Duisburg Kleine Emscher zugeführt und dort mechanisch und biologisch gereinigt.

Die im Bebauungsplangebiet ausgewiesenen Straßen sind kanalisiert. Des weiteren liegt ein Kanal (DN 1200) ca. 20 m parallel zum Kanal in der Brücktorstraße (Richtung Feuerwehr). Dieser Kanal muß im Bereich von der Liebknechtstraße bis zur Mülheimer Straße durch die Tieflage der ÖPNV-Trasse umverlegt werden.

Die Umverlegung ist nur möglich in die Trasse zwischen vorhandenem Kanal in der Brücktorstraße (DN 300 und 450) und der nördlichen Straßenbegrenzung der Brücktorstraße. Die Baumaßnahme wird im Vorpreßverfahren erfolgen; die Kosten liegen voraussichtlich bei 2.760.000 DM.

Die im Bebauungsplanentwurf ausgewiesene MK-Fläche mit bis zu elfgeschossiger Bebauung im Bereich Mülheimer Straße / Tannenbergstraße ist über den Kanal DN 1200 in der Tannenbergstraße zu entwässern.

E Flächenaufteilung

Gesamtfläche	ca. 4,26 ha
Kerngebiet	ca. 0,74 ha
Öffentliche Grünfläche	ca. 0,17 ha
Mischgebiet	ca. 0,27 ha
Wohnbaufläche	ca. 0,07 ha
Verkehrsfläche	ca. 1,80 ha
Fläche für den Gemeinbedarf	ca. 0,15 ha
Wald	ca. 0,03 ha

F Ordnung des Grund und Bodens

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

G Kosten

Die Kosten für diesen Teilabschnitt der ÖPNV-Trasse werden ca. 12,6 Mio. DM betragen.

Sie werden bezuschußt über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und ergänzende Landesmittel.

Dazu kommen die bereits in Abschnitt 4 genannten Kosten für die Entwässerung (ca. 2,8 Mio. DM).

H Anlagen

Dieser Begründung sind als Anlage der Funktionsplan sowie die unter Abschnitt A 4.3 genannten Gutachten und Untersuchung beigefügt.

Oberhausen, 05.10.1993

Mj. 25/11.
Beigeordneter



Spiller

Ltd. Städt. Vermessungsdirektor

Modifizierung

der Begründung vom 05.10.1993

zum Bebauungsplan Nr. 353

- Brücktorstraße / Tannenbergstraße -

Der Rat der Stadt hat am 31.01.1994 die Modifizierung der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 353 - Brücktorstraße / Tannenbergsstraße - vom 05.10.1993 beschlossen.

Die Modifizierung betrifft folgende Punkte der Begründung:

a) **Seite 11 Punkt 2.1.2 Sonstige Verkehrsflächen**

Folgender Text wird angefügt:

Im Bereich der geplanten Zuführung der Busse auf die ÖPNV-Trasse werden Gebäude überplant.

Der hier vorhandene Schrotthandel und Containerdienst wird kurzfristig verlagert. Dem Pächter ist von der DB zum 31.03.1994 gekündigt worden mit der Auflage, das Grundstück samt Gebäude zu räumen.

Die Stadt Oberhausen steht z.Z. mit der DB in Verhandlung bezüglich des Erwerbs der Grundstücke zur Verwirklichung der ÖPNV-Trasse und der Abfahrt für die Busse zur Tannenbergsstraße.

Die Verträge werden kurzfristig geschlossen.

b) **Seite 13 Punkt 2.2 Kerngebiet**

Im vorletzten Absatz wird das irrtümlich gebrauchte Wort Vergnügungsstätte durch das Wort Spielhalle ersetzt.

Anschließend wird folgender Text angefügt:

Wegen ihres typischen Erscheinungsbildes, insbesondere wegen der typischerweise mit ihnen verbundenen städtebaulichen Auswirkungen, sollen Spielhallen im Kerngebiet und im Mischgebiet durch textliche Festsetzung ausgeschlossen werden.

Die deutliche Zunahme von Spielhallen in Oberhausen (Oberhausen gehört zu den Trendführern) bringt die Gefahr mit sich, daß es zu einer einseitigen Beeinträchtigung der Nutzungsvielfalt kommt.

Eine weitere Zunahme würde den vorhandenen Gebietscharakter an vielen Stellen der Stadt, so auch hier im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 353, im Sinne eines ausgewogenen Miteinanders von Wohnen und Gewerbenutzung zerstören.

Nach einer Untersuchung des Deutschen Institutes für Urbanistik werden Imageverluste, verbunden mit sogenannten "Trading-down" Effekten (Senkung der Qualität), für das jeweilige Stadtviertel befürchtet. Störungen des Stadtbildes, Lärmbelästigungen und Rückgang der Nutzungsvielfalt sind weitere Auswirkungen.

Es hat sich gezeigt, daß insbesondere Spielhallen bestehende Einzelhandelsgeschäfte mit gehobenem Angebot verdrängen, dadurch die Angebotsqualität zentraler Bereiche und die Vielfalt der dortigen Nutzungsstrukturen beeinträchtigen und "Trading-down" Prozesse auslösen.

Dabei wurde deutlich, daß die Beeinträchtigung der Geschäftsnutzung mit der Zahl der Spielhallen und dem Grad ihrer Auffälligkeit wächst.

Als weitaus anfälliger gegen ein Eindringen und möglicherweise Überhandnehmen von Spielhallen zeigen sich demgegenüber die Einzelhandelsnutzungen in den sogenannten "Zweiten Lagen". Stagnierende oder gar sinkende Umsatzzahlen der dortigen Einzelhändler, u.a. wegen der Konkurrenz durch Einzelhandelsgroßbetriebe an den Stadträndern, sowie durch attraktivere zentrale Bereiche, haben eine rückläufige Mietzahlungsfähigkeit zur Folge. In diese Bereiche können Spielhallen mit ihrer relativ höheren Mietzahlungsfähigkeit in einem Umfang eindringen, der eine Gefährdung der Nutzungsvielfalt und der Qualität mit sich bringt.

Die von den Betrieben ausgehenden Belästigungen, insbesondere die Lärmbelästigung durch An- und Abfahrt der Besucher, führen zu Konflikten mit der Wohnbevölkerung. Das mit Wohnumfeldmaßnahmen in allen Stadtteilen verfolgte Ziel, die Wohnqualität anzuheben, kann durch Massierung solcher Betriebe unterlaufen werden.

Spielhallen werden überwiegend nach Feierabend und an Sonn- und Feiertagen frequentiert. Damit verbunden ist die Anfahrt von Jugendlichen mit Kleinkrafträdern, die Bildung von Gruppen der Besucher vor den Spielhallen und damit Geräuschkulissen (Sprach- und Motorgeräusche) in den Abendstunden und an Sonn- und Feiertagen, wenn bei den anderen Gewerbebetrieben Ruhe herrscht.

Die Mindestanforderung an den Grad der Wohnruhe ist die Gewährung einer ungestörten Nachtruhe. Dies ist nicht gewährleistet, wenn die meisten Besucher - wie bei Spielhallen - gerade zu den für die Bewohner schutzwürdigen Zeiten eintreffen.

Die Zulassung von Spielhallen würde das im Bebauungsplan festgesetzte Kerngebiet / Mischgebiet mit überwiegend wohngenutzten Häusern nachhaltig beeinträchtigen und damit bodenrechtlich erhebliche Spannungen hervorrufen. Im übrigen kann dem Spielbedürfnis in dem nahe gelegenen Zentrum von Oberhausen ausreichend nachgegangen werden.

Deshalb hat der Gesetzgeber in der Baunutzungsverordnung vom 23.01.1990 - § 15 - die Möglichkeit geschaffen, bauliche und sonstige Anlagen im Einzelfall für unzulässig zu erklären, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebietes widersprechen. Danach sind diese Anlagen unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen und Störungen ausgehen können, die nach Eigenart des Baugebietes unzumutbar sind. Im Mischgebiet sind Spielhallen danach nur ausnahmsweise zulässig.

Im näheren Umfeld zum Bebauungsplan Nr. 353 - Brücktorstraße / Tannenbergstraße - sind zahlreiche Spielhallen, insbesondere an der Mülheimer Straße vorhanden, so daß hier ausreichend dem "Spielbedürfnis" nachgegangen werden kann.

c) Seite 14 Punkt 2.3 Mischgebiet

Im 2. Absatz wird das irrtümlich gebrauchte Wort Vergnügungsstätte durch das Wort Spielhalle ersetzt.

Hinter dem 2. Absatz wird in Klammern eingefügt (siehe Ausführungen unter Punkt 2.2 Kerngebiet).

d) Seite 14 Punkt 2.5 Gewerbegebiet

Hinter dem 2. Absatz wird angefügt
Die Erschließung der Gewerbefläche wird im Bebauungsplan Nr. 338 - Brücktorstraße / Tannenbergstraße - von der Tannenbergstraße aus geplant. Der Bebauungsplan befindet sich kurz vor der Offenlage.

e) Seite 15 Punkt 2.7 Öffentliche Grünfläche

Der letzte Satz wird gestrichen.

Das auf dem städtischen Grundstück stehende Gebäude Mülheimer Straße 32 wird bei Verwirklichung der Planung der öffentlichen Grünfläche weichen müssen.

Die Mieter haben Mietverträge auf unbestimmte Zeit. Die Stadt Oberhausen wird bei Verwirklichung der Planung bei der Beschaffung von geeignetem Ersatzwohnraum behilflich sein.

Oberhausen, 31.01.1994


Beigeordneter




Ltd. Städt. Vermessungsdirektor

Diese Modifizierung der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 353 - Brücktorstraße / Tannenbergstraße - ist vom Rat der Stadt am 31.01.1994 beschlossen worden.

Oberhausen, 2. FEB. 94

Der Oberbürgermeister



van den Mond