

# **Begründung**

zum Bebauungsplan Nr. 375

- Verkehrsverbindung Dorstener Straße / Bahnhof Sterkrade (ÖPNV) -

in der Fortschreibung vom 22.08.1994

## **1. AUSFERTIGUNG**

**1. Begründung**

**1. AUSFERTIGUNG**

## Inhaltsverzeichnis

### **A Allgemeines**

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

### **B Planungsgrundsätze**

1. Städtebauliches Planungserfordernis
2. Verkehrsaufteilung (Modalsplit)
3. Gutachten und Untersuchungen

### **C Bebauungsplanentwurf**

1. Grundzüge für die Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes
2. Festsetzungen im Bebauungsplan
  - 2.1 Verkehrsfläche
    - 2.1.1 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
      - 2.1.1.1 Schallschutzmaßnahmen
    - 2.1.2 Verkehrsgrünflächen
  - 2.2 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

### **D Umweltverträglichkeit**

1. Allgemeines
2. Belange von Natur und Landschaftspflege (landschaftspflegerischer Beitrag)
  - 2.1 Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen
  - 2.2 Kompensationsmaßnahmen gemäß § 8 a Bundesnaturschutzgesetz

- 3. Altlasten
- 4. Wasserwirtschaftliche Belange
- 5. Belange des Immissionschutzes
  - 5.1 Lärmbelastung
  - 5.2 Luftbelastung

~~E~~ **Kennzeichnung**

- ~~1.~~ **Anpassungsbereich gemäß § 110 Bundesberggesetz**

**F Ordnung des Grund und Bodens**

**G Kosten- und Finanzierungsübersicht**

**H Flächenbilanz**

**I Anlagen**

## **A Allgemeines**

### **1. Lage des Plangebietes im Stadtbereich**

Das Plangebiet liegt in der Gemarkung Sterkrade, Flur 21 und 22, und wird wie folgt umgrenzt:

Westliche Seite des Flurstückes Nr. 555, Flur 20, abknickend entlang der nördlichen und westlichen Seite des Flurstückes Nr. 612, Flur 20, bis zum Schnittpunkt mit der Verlängerung der südlichen Seite des Flurstückes Nr. 21, Flur 21, die Dorstener Straße überquerend zur südlichen Seite des Flurstücks Nr. 21, südliche Seite des Flurstückes Nr. 21, südliche und westliche Seite des Flurstückes Nr. 22, Flur 21, bis zum Schnittpunkt mit einer Parallelen von 3,50 m zur im März 1994 durch Berechnung festgelegten Achse des südlichen Gleises der geplanten ÖPNV-Trasse, Parallele von 3,50 m zur südlichen Gleisachse, abknickend zur südöstlichen Ecke des Flurstückes Nr. 475, Flur 22, südliche Seite der Flurstücke Nr. 475 und 434, Flur 22, bis zum Grenzpunkt, der 122,0 m westlich des südöstlichsten Grenzpunktes des Flurstückes Nr. 343 liegt, die Verbindung zu einem Punkt, der 32,0 m rechtwinklig vom Grenzpunkt auf der nördlichen Seite (ca. 94,0 m westlich der Steinbrinkstraße) des Flurstückes Nr. 343 liegt, verschwenkend entlang eines Kreisbogens (Radius = 400 m) bis zu einem Punkt, der 28,50 m rechtwinklig vom Grenzpunkt auf der nördlichen Seite (nordwestlich des Ladebeckens) des Flurstückes Nr. 342, Flur 22, liegt, abknickend zur einer Geraden zu einem Punkt, der sich 55,50 m rechtwinklig vom nördlichsten Grenzpunkt des Flurstückes Nr. 342 befindet, nochmals abknickend zu dem Punkt, der 50,0 m rechtwinklig vom Grenzpunkt auf der nördlichen Seite (ca. 64,0 m östlich der Werkstraße der GHH-MAN) des Flurstückes Nr. 342, abknickend zur nordöstlichen Ecke des Pumphauses zum 4,0 m rechtwinklig von der nordwestlichen Grenze des Flurstückes Nr. 342 gelegenen Punkt, dessen Fußpunkt 20,0 m südlich vom nordwestlichsten Eckpunkt des Flurstückes Nr. 342 liegt, nach 4,0 m rechtwinklig abknickend auf die westliche Grenze des Flurstückes Nr. 342, entlang der westlichen Seite der Flurstücke Nr. 342, 343 und 841, Flur 22, bis zum Schnittpunkt mit einer Parallelen von 3,50 m zur westlichen durch Berechnung festgelegten Achse der geplanten ÖPNV-Trasse, Parallele von 3,50 m zur westlichen Gleisachse der ÖPNV-Trasse, rechtwinklig abknickend zu einem Punkt, der 2,0 m westlich und 27,0 m südlich der nördlichen

Verfahrensgebietsgrenze liegt, Parallele von 5,50 zur westlichen Gleisachse der ÖPNV-Trasse, nördliche Verfahrensgebietsgrenze ( 30,0 m südlich der südlichen Grenze des Flurstückes Nr. 336, Flur 22), abknickend entlang der nordwestlichen Grenze des Flurstückes Nr. 338, Flur 22, bis zum Schnittpunkt mit einer Parallelen von 3,50 m zur östlichen Gleisachse der geplanten ÖPNV-Trasse, Parallele von 3,50 m zur östlichen Gleisachse bis zum Schnittpunkt mit einer Parallelen von 5,0 m zur nordwestlichen Grenze des Flurstückes Nr. 343, Parallele von 5,0 m zur nordwestlichen Grenze des Flurstückes Nr. 343 bis zum Schnittpunkt der Verlängerung einer Geraden über einen Grenzpunkt auf der nordwestlichen Grenze und einen auf der südwestlichen Grenze des Flurstückes Nr. 343, die jeweils ca. 11,0 m östlich der östlichen Gleisachse der geplanten ÖPNV-Trasse liegen, Verlängerung dieser Geraden und die Verbindung dieser beiden Grenzpunkte, entlang eines Kreisbogens (Radius = 140 m) bis zu einem Punkt, der 34,0 m rechtwinklig vom nördlichsten Grenzpunkt des Flurstückes Nr. 342 liegt, abknickend zu einer Geraden zu einem Punkt, der 12,0 m rechtwinklig vom Grenzpunkt auf der nördlichen Seite (nordwestlich des Ladebeckens) des Flurstückes Nr. 342 liegt, entlang eines Kreisbogens (Radius = 410 m) bis zu dem Punkt, der 15,0 m rechtwinklig vom Grenzpunkt auf der nördlichen Seite des Flurstückes Nr. 343 liegt, abknickend zum Grenzpunkt auf der nördlichen Seite (ca. 94,0 m westlich der Steinbrinkstraße) des Flurstückes Nr. 343, entlang der nördlichen Seite des Flurstückes Nr. 343 bis zum Schnittpunkt mit einer Parallelen von 3,50 m zur nördlichen Gleisachse der geplanten ÖPNV-Trasse, entlang dieser Parallelen bis zu einem Grenzpunkt auf der südwestlichen Grenze des Flurstückes Nr. 23, Flur 21 (ca. 10,0 m nordwestlich der Steinbrinkstraße) liegt, in nordöstlicher Richtung rechtwinklig abknickend, nach 5,0 m in südöstlicher Richtung abknickend bis zum nordwestlichsten Grenzpunkt des Flurstückes Nr. 555, Flur 20.

## 2. Raumordnung und Landesplanung

Im Landesentwicklungsprogramm sind die generellen Ziele der Landesplanung zusammengestellt:

Für Oberhausen - nach den Landesentwicklungsplänen 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.

Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 375 - Verkehrsverbindung Dorstener Straße / Bahnhof Sterkrade (ÖPNV) - ist im Zusammenhang mit der Gesamtkonzeption für die "Neue Mitte Oberhausen" zu sehen. Konkret geht es um eine attraktive Anbindung der Neuen Mitte und der Landesgartenschau an das zukünftige ÖPNV-Netz. Damit wird dem Ziel der Verbesserung der Umweltbedingungen durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse entsprochen.

Das Hauptplanungsziel des Bebauungsplanes (bzw. der Flächennutzungsplanänderung) 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).

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.

Er enthält im Planbereich die Darstellungen:

- Industriegebiet,
- Grünfläche,
- Fläche für Bahnanlagen / Bahnhof (nachrichtliche Übernahme gemäß § 5 (4) BauGB)

Im neuen Teilflächennutzungsplan (105. Änderung) ist die Darstellung von Verkehrsflächen und einer Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft vorgesehen.

#### **4. Bestand**

Das Plangebiet umfaßt die vorhandene Werksbahntrasse zwischen der Autobahn A 516 (Dorstener Straße) und dem Werksgelände von MAN-GHH. Die Trasse kreuzt die Dorstener Straße, überbrückt die Steinbrinkstraße und durchquert im weiteren Verlauf das Werksgelände von MAN-GHH und mündet auf die Fläche des ehemaligen Stückgutbahnhofs Oberhausen-Sterkrade.

#### **5. Bürgerbeteiligung**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit für das Bebauungsplanverfahren Nr. 375 - Verkehrsverbindung Dorstener Straße / Bahnhof Sterkrade (ÖPNV) - hat die Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) vom 08.12.1986, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.04.1993 - Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz -, und nach den "Verfahrensgrundsätzen für die vorgezogene Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung" der Stadt Oberhausen vom 18.05.1987 stattgefunden.

Die öffentliche Darlegung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung erfolgte in der Zeit vom 10.03.1994 bis 24.03.1994 im Rathaus Oberhausen und in der Bezirksverwaltungsstelle Sterkrade.

Die öffentliche Anhörung (Bürgerversammlung) fand am 24.03.1994 statt.

Zum Bebauungsplan Nr. 375 wurde eine Frage bezüglich des Mischgebietes an der Ackerfeldstraße und Steinbrinkstraße gestellt.

Die entsprechenden Häuser wurden zunächst mit in den Bebauungsplan einbezogen, da wegen der Nähe zur ÖPNV-Trasse geprüft werden mußte, ob hier Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Aufgrund des nunmehr vorliegenden schalltechnischen Gutachtens ist ein aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand an der Trasse) ausreichend.

Da für dieses Gebiet kein weiterer Planungsbedarf besteht, wurde das Plangebiet um diesen Bereich an der Ackerfeldstraße und Steinbrinkstraße verkleinert.

## **B Planungsgrundsätze**

### **1. Städtebauliches Planungserfordernis**

Hauptziel der städtischen Verkehrsplanung ist ein stadtverträgliches Verkehrssystem. Dies ist ein System, das die Mobilität der Bevölkerung garantiert, aber gleichzeitig die negativen Auswirkungen des heutigen Stadtverkehrs reduziert. In Zukunft wird ein erheblich höherer Anteil der Verkehrsarbeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt; der private Autoverkehr wird räumlich und zeitlich zurückgedrängt.

Diese Ziele gelten auch für die Erschließung der Neuen Mitte. Das Verkehrskonzept ist so angelegt, daß

- der Umweltverbund (öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr) optimale Randbedingungen erhält und
- der nicht substituierbare Autoverkehr auf weitgehend unempfindlichen Straßen konzentriert wird.

Die Verkehrssituation der Neuen Mitte wurde durch die Gutachter Retzko und Topp, Darmstadt / Düsseldorf, untersucht.

Die Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan haben die Vorschläge von Retzko + Topp bestätigt.

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 CE-Linien (City-Express) geführt, die die nördlichen und südlichen Stadtteile miteinander und mit der Neuen Mitte verbinden. Auf den CE-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 Direktzugängen zur Mall, zur Promenade, zum Freizeitpark und zur Sporthalle gebaut.

Zusätzlich sind in den Bereichen Arbeitsamt, Im Lipperfeld, Werthfeldstraße und Eisenheimer Straße Haltestellen vorgesehen.

Die zentrale ÖPNV-Trasse wird am Hauptbahnhof und in Sterkrade mit dem Regionalnetz der Deutschen Bahn AG 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.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 375 werden folgende Hauptplanungsziele verfolgt:

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung der ÖPNV-Trasse zwischen der Dorstener Straße und dem Bahnhof Oberhausen-Sterkrade;
- Neuordnung der Flächen der Deutschen Bahn AG unter Berücksichtigung der städtebaulichen Aufwertungsabsichten im angrenzenden Citybereich;
- Ökologische Aufbereitung der DB-Flächen auch unter Einstellung der städtebaulichen Erfordernisse (City-Randbereich).

## 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. Das 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.

**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. Dieses Gutachten ist der Begründung zum rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 275 A - Lipperfeld - als Anlage beigefügt.

Eine gutachterliche Einschätzung zu Schadstoffemissionen der ÖPNV-Trasse durch

TÜV Rheinland  
Sicherheit und Umweltschutz GmbH  
Am Grauen Stein  
51105 Köln

ist unter anderem der Begründung zum rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 347 - Verkehrsverbindung Dorstener Straße / Neue Mitte Oberhausen (ÖPNV) - als Anlage beigefügt.

Zur Beurteilung weiterer Auswirkungen des Bebauungsplanes Nr. 375 sind durch das

Ingenieurbüro  
Schlegel- Dr.-Ing. Spiekermann GmbH & Co.  
Duissemstraße 65  
47058 Duisburg

folgende gutachterliche Untersuchungen durchgeführt worden:

- a) Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)
- b) Landschaftspflegerischer Fachbeitrag
- c) Schalltechnische Berechnungen

Die aus den vorgenannten gutachterlichen Untersuchungen gewonnenen Ergebnisse sind in die Planung weitgehend eingeflossen.

Die unter a) - c) genannten gutachterlichen Untersuchungen sind der Begründung zum Bebauungsplan als Anlage beigelegt.

## **C Bebauungsplanentwurf**

### **1. Grundzüge für die Erarbeitung des Bebauungsplanentwurfes**

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf soll als Teil des Gesamtprojektes "Neue Mitte Oberhausen" dazu dienen, eine attraktive Hauptverbindungsachse für ÖPNV von Alt-Oberhausen über die "Neue Mitte Oberhausen, Landesgartenschau Gelände bis zum Bahnhof Sterkrade zu schaffen.

Durch den vorliegenden Bebauungsplan wird das sonst notwendige Planfeststellungsverfahren für den Bau von Anlagen des spurgeführten Verkehrs ersetzt ( § 28 Personenbeförderungsgesetz). Für den schienengebundenen Betrieb wird ein gesondertes Verfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz nachfolgen.

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

Hauptverkehrszeit:	6 Busse
Nebenverkehrszeit:	6 Busse
Schwachverkehrszeit:	2 Busse

Ebenfalls nach Auskunft der StOAG sind bei den Straßenbahnen zunächst folgende Frequenzen vorgesehen:

Hauptverkehrszeit: 6 Straßenbahnen

Nebenverkehrszeit: 6 Straßenbahnen

Schwachverkehrszeit: 2 Straßenbahnen

jeweils pro Stunde und Richtung.

## **2. Festsetzungen im Bebauungsplan**

### **2.1 Verkehrsfläche**

#### **2.1.1 Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung**

Der Bebauungsplanentwurf weist das Plangebiet als Verkehrsfläche aus.

Die eigentliche ÖPNV-Trasse (kombinierte Bus-/ Straßenbahntrasse) ist mit einem Regelquerschnitt von ca. 11,0 m als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt.

Auf der gesamten Trasse ist eine einheitliche Fahrbahnbreite von 7,00 m vorgesehen. Diese Breite erlaubt problemlos die Integrierung des Bahnkörpers. Des weiteren enthält der Regelquerschnitt die erforderlichen Sicherheitsräume und Notgehwege. Zwischen Steinbrinkstraße und Dorstener Straße ist eine Haltestelle vorgesehen.

Nähere Einzelheiten können dem Funktionsplan zum Bebauungsplan entnommen werden.

### **2.1.1.1 Schallschutzmaßnahmen**

Durch das Ingenieurbüro Schlegel - Spiekermann sind schalltechnische Untersuchungen durchgeführt worden. Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, daß durch den Betrieb der ÖPNV-Trasse Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Im Rahmen der Baumaßnahme wird eine Lärmschutzwand errichtet, die eine Überschreitung der Grenzwerte für die Lärmvorsorge bei den Anliegern verhindert, so daß keine zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden (siehe hierzu auch die Ausführungen zu Kapitel D 5.1).

Die Gesamthöhe der Lärmschutzwand von 1,60 m entspricht den schallschutztechnischen Erfordernissen, wobei bis zu einer Höhe von 1,10 m die Lärmschutzwand in massiver, absorbierender Bauweise erstellt werden soll (siehe auch textliche Festsetzung Nr. 5).

### **2.1.2 Verkehrsgrünflächen**

Die vorhandene Vegetation entlang der Böschungen wird als Verkehrsgrün festgesetzt und teilweise durch Begrünungsmaßnahmen ergänzt (siehe hierzu auch die Ausführungen zu Kapitel D 2.).

## **2.2 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft**

Zur Kompensation der mit der Errichtung der ÖPNV-Trasse verbundenen Eingriffe wird im nördlichen Bebauungsplanbereich eine Fläche von ca. 380 m<sup>2</sup> als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt.

Der überwiegende Teil der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen wird im nördlichen angrenzenden Bebauungsplan Nr. 376 festgesetzt (siehe hierzu auch die Ausführungen zu Kapitel D 2.2).

## **D 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.

Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 01.08.1990 ist das geplante Vorhaben einer Prüfung der Umweltverträglichkeit zu unterziehen (Nr. 11 der Anlage zu § 3 UVPG). Daher beauftragte die Stadtwerke Oberhausen AG das Ingenieurbüro Schlegel - Dr.-Ing. Spieckermann GmbH & Co. mit der Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS). Die UVS trägt dabei den planungsrechtlichen Vorgaben des § 1 Abs. 5 Ziffer 7 des Baugesetzbuches Rechnung.

Die Umweltverträglichkeitsstudie verfolgt als Ziel, den Entscheidungs- und Abwägungsprozeß über das geplante Vorhaben unter Berücksichtigung ökologischer und landschaftspflegerischer Belange zu unterstützen. Sie ist daher als Anlage der Begründung zum Bebauungsplan beigelegt.

### **2. Belange von Naturschutz und Landschaftspflege (landschaftspflegerischer Beitrag)**

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

Gemäß Landschaftsgesetz ist der Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen 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.

Sind - wie im vorliegenden Fall - Eingriffe in Natur und Landschaft aufgrund eines Bebauungsplanes zu erwarten, so ist gemäß § 8 a Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) über die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter entsprechender Anwendung der Vorschriften über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Bauleitplan selbst zu entscheiden.

Im Rahmen eines landschaftspflegerischen Fachbeitrages zu den Bebauungsplänen Nr. 375 und 376, der als Anlage zur Begründung vom Rat der Stadt mit beschlossen werden soll, wurden vom Ingenieurbüro Schlegel- Dr.-Ing.- Spieckermann GmbH & Co. die mit der ÖPNV-Trasse verbundenen Eingriffe bewertet und Maßnahmen zur Verminderung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen benannt. Sie werden in den Bebauungsplänen in entsprechende Festsetzungen umgesetzt.

Die ÖPNV-Trasse verläuft im Bereich der Bebauungspläne Nr. 375 und 376 weitgehend auf der vorhandenen, ehemals von Eisenbahn und Häfen genutzten Werksbahntrasse, so daß kein vollkommen neues Trennelement in der Landschaft entstehen wird. Insofern ist nicht von einem diesen Raum völlig verändernden Eingriff auszugehen.

Der Bebauungsplan berücksichtigt in dieser Hinsicht in starkem Maß das "Minimierungsgebot", da durch die Wiedernutzung bestehender Trassen nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftshaushaltes vermieden werden.

Dennoch werden durch die Streckenführung und den Baustellenbetrieb unvermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes in erheblichem und nachhaltigem Umfang verursacht. Durch die geplante Anlage der ÖPNV-Trasse im Bereich der Bebauungspläne Nr. 375 und 376 werden ca. 5.000 qm trassenbegleitende Vegetationsflächen meist mittlerer Biotopwertigkeit in Anspruch genommen.

Die zur Kompensation der durch die Bebauungspläne Nr. 375 und 376 vorbereiteten Eingriffe notwendigen Maßnahmen können vollständig im Geltungsbereich der Bebauungspläne festgesetzt werden.

## **2.1 Vermeidungs- / Minderungsmaßnahmen**

Dem naturschutzrechtlichen Vermeidungs- bzw. Minimierungsgebot werden die Bebauungspläne Nr. 375 und 376 unter anderem durch die Festsetzung der ÖPNV-Trasse im Bereich der vorhandenen Werksbahntrasse von Eisenbahn und Häfen gerecht.

Die entlang der Strecke verlaufenden Notgehwege werden in einer wasserdurchlässigen Bauweise erstellt bzw. in Form von extensiv gepflegten Rasenflächen angelegt.

In einem mit Bäumen bestandenen Teilstück eines großflächigen Gehölzbestandes, der mit einer hohen Biotopwertigkeit belegt ist, wird der Böschungsbereich unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme wieder aufgeforstet, wodurch nachhaltige Beeinträchtigungen vermieden werden.

Die frei in Vegetationsflächen stehenden geplanten Leitungsmasten im Bereich der ÖPNV-Trasse sowie die festgesetzte Lärmschutzwand an der trassenabgewandten Seite sind mittels Rankhilfen mit heimischen Rank-, Schling- oder Kletterpflanzen fachgerecht zu begrünen. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten (siehe auch textliche Festsetzung Nr. 3).

Erhaltenswerte Vegetationsbestände werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB mit einer Bindung für die Erhaltung belegt und damit gesichert.

## **2.2 Kompensationsmaßnahmen gemäß § 8 a Bundesnaturschutzgesetz**

Zur Kompensation der mit den Ausweisungen in den Bebauungsplänen Nr. 375 und 376 verbundenen Eingriffe werden die im folgenden genannten Maßnahmen über Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 375 ge-

sichert. Sämtliche Kompensationsmaßnahmen sind dauerhaft zu erhalten; evt. Ausfälle sind zu ersetzen.

Entlang der ÖPNV-Trasse sind trassenbegleitende Gehölzflächen vorgesehen, die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB mit einer Bindung für die Bepflanzung belegt sind. Auf einer Fläche von insgesamt ca. 650 m<sup>2</sup> (für die Bebauungspläne Nr. 375 und 376) sollen heimische standortgerechte Gehölze in Trupps von 3 - 10 Pflanzen pro Art gepflanzt werden. Diese trassenbegleitenden Gehölzstrukturen sind Bestandteil von Verkehrsgrünflächen, die entlang der Böschungen festgesetzt worden sind (siehe auch textliche Festsetzung Nr. 1).

Auf einer als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzten Fläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, BauGB) von ca. 380 m<sup>2</sup> ist die Bepflanzung mit heimischen standortgerechten Gehölzen (§ 9 Abs.1 Nr. 25 a BauGB) vorgesehen. Die Gehölze sind in Trupps von 3 - 8 Gehölzen pro Art zu pflanzen. Die Fläche soll der natürlichen Entwicklung überlassen werden (siehe auch textliche Festsetzung Nr. 2).

Die genannten Maßnahmen und Festsetzungen werden gemäß § 8 BNatSchG als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen für die Errichtung der ÖPNV-Trasse zugeordnet (siehe auch textliche Festsetzung Nr. 4).

3. Altlasten siehe Fortschreibung vom 22.08.1994 S.25ff

~~Im Bereich der geplanten ÖPNV-Trasse befinden sich zwei Altlastenverdachtsflächen:~~

- ~~- Altablagerung zwischen Dorstener Straße und Steinbrinkstraße südlich der Richard-Wagner-Allee.~~

~~An diesem Standort werden Bodenverunreinigungen vermutet, wobei Umfang und Art der Kontaminationen unbekannt sind.~~

~~Altablagerung der MAN GHH.~~

~~Das großflächige Areal der MAN GHH wurde mit Bergmaterial und Schlacke angeschüttet. Hier sind branchentypische Bodenbelastungen mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK's) und Schwermetallen zu vermuten.~~

Die geplante ÖPNV-Trasse durchfährt beide Altlastenverdachtsflächen. Aufgrund bisheriger Erkenntnisse ist daher eine Kennzeichnung gemäß § 9 Abs. 3 BauGB erforderlich. Der Bebauungsplan enthält eine entsprechende Kennzeichnung.

Es werden im weiteren Verfahren vertiefende Untersuchungen durchgeführt. Soweit sich hieraus weiterer Handlungsbedarf ergibt (z. B. Baulasteneintragungen), so wird dieser zum Satzungsbeschluß in der Begründung erläutert bzw. dargestellt.

Unabhängig davon wird nach jetzigem Kenntnisstand eine mögliche Gesundheitsgefährdung vor allem während der Bauphase durch Direktkontakt oder Staubemissionen im Rahmen der Bodenbewegungen (Auskoffering) vermutet. Vor Baubeginn ist daher eine Überprüfung der Altlastensituation erforderlich. In diesem Zusammenhang ist das Amt für Umweltschutz als maßgebliche Behörde zu beteiligen. Baustellen, die sich innerhalb von Altlastenverdachtsflächen befinden, sind während der Bauphase nach Maßgabe der oben genannten Behörde zu sichern (evtl. Absperrung, eingeschränkter Zugang). Das Gefährdungspotential ist gegebenenfalls durch Sachverständige zu beurteilen. Ausgekoffertter Boden von Altlastenverdachtsflächen, der vor Ort nicht weiter verwendet werden kann, ist vor seiner Weiterverwertung einer Verwertungsprüfung nach Maßgabe der oben genannten Behörde zu unterziehen. Hierbei ist der Grundsatz "Verwertung vor Entsorgung" zu beachten, d. h., eine Aufbereitung und Wiederbewertung des Bodens ist vorrangig anzustreben.

Eine Gefährdung in der Betriebsphase der ÖPNV-Trasse ist dagegen nach jetzigem Kenntnisstand für die genannten Gefährdungspfade infolge der ~~vollständigen Versiegelung der Trasse bzw. Abdeckungen auszuschließen.~~

#### **4. Wasserwirtschaftliche Belange**

Im Hinblick auf die Grundwasserneubildungsrate und Wasserretention gilt es, zusätzliche Flächenversiegelungen zu vermeiden sowie unvermeidbare

Neuversiegelungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren und gegebenenfalls auszugleichen. Aus diesem Grund ist die Verwendung wasserdurchlässiger Beläge z. B. für die Notgehwege entlang der Trasse vorgesehen. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob eine Versickerung des auf den versiegelten Flächen der ÖPNV-Trasse anfallenden Niederschlagswassers über die belebte Bodenschicht möglich ist. In diesem Zusammenhang ist jedoch die Altlastensituation zu beachten. Sollte eine Überprüfung erhebliche Bodenbelastungen anzeigen, so ist im Hinblick auf den Grundwasserschutz evtl. von der vorgeschlagenen Versickerung abzusehen.

## **5. Belange des Immissionsschutzes**

### **5.1 Lärmbelastung**

Um die Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die Lärmsituation festzustellen, wurden die Lärmemissionen der neuen Verkehrsmittel (Straßenbahn und Busverkehr) sowie die daraus resultierenden Immissionen an der angrenzenden Wohnbebauung ermittelt und mit den Lärmimmissionen des Individualverkehrs überlagert. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung sind als Anlage der Begründung zum Bebauungsplan beigelegt.

Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die Lärmsituation im Planungsbereich bildet die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), da bei der vorliegenden Maßnahme durch den Neubau der Trasse das Kriterium für eine wesentliche Änderung von Verkehrswegen und damit der Geltungsbereich der 16. BImSchV für die Lärmvorsorge erfüllt ist.

Damit eine schlüssige Aussage über die gesamte Lärmbelastung getroffen werden kann, wurden die ermittelten Lärmimmissionen des Individualverkehrs mit denen des ÖPNV rechnerisch überlagert. Der durch Überlagerung ermittelte Gesamtpegel liegt nachts an allen betrachteten Immissionspunkten der benachbarten Wohnbebauung über den Grenzwerten der 16. BImSchV. Bei den Tagwerten liegen die Gesamtpegel in der Ritterstraße, der Dorstener Straße, der Jahnstraße und der Johanniterstraße über den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. Mit Ausnahme der Ackerfeldstraße wären nach der Verkehrslärmschutzverordnung an allen berechneten Immissionsorten Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Um hier einen wirksameren Schutz auch der Gärten und sonstigen Freiflächen zu erzielen, wurden anstelle von passiven Schallschutzmaßnahmen aktive Maßnahmen vorgesehen. Der Bebauungsplan setzt entsprechend die Errichtung einer Lärmschutzwand in einem Abschnitt der Trasse fest.

## **5.2 Luftbelastung**

Durch die Einführung der elektrifizierten Straßenbahn entstehen keine zusätzlichen betriebsbedingten Belastungen durch Luftschadstoffe.

Allerdings ist auf dem gesamten Streckenabschnitt eine Mitbenutzung der Trasse durch den Busverkehr vorgesehen. Die Taktfrequenz des Busverkehrs auf der Strecke wird 6 Fahrten pro Richtung und Stunde am Tag und 2 Fahrten pro Richtung und Stunde in der Nacht betragen.

Auf dem verkehrlich bisher nicht oder lediglich von Schienenfahrzeugen (Eisenbahn und Häfen) genutzten Areal werden also zukünftig verkehrsspezifische Schadstoffemissionen auftreten. Diese Schadstoffbelastung wird sich allerdings in Anbetracht des relativ geringen DTV-Wertes im Vergleich zur Belastungswirkung des Individualverkehrs im Bereich von Straßenverkehrsflächen (z. B. Steinbrinkstraße, Dorstener Straße, Sterkrader Straße, A 516) in sehr geringem Umfang bewegen. Eine erhebliche Verschlechterung der Immissionssituation im Planungsbereich ist daher nicht zu erwarten.

Diese Einschätzung wird durch ein Gutachten des TÜV Rheinland bestätigt, das bereits für den südlich angrenzenden Streckenabschnitt der ÖPNV-Trasse zwischen Dorstener Straße und Mülheimer Straße erstellt worden ist (Gutachterliche Einschätzung zu Schadstoffemission der ÖPNV-Trasse in Oberhausen; TÜV Rheinland Sicherheit und Umweltschutz GmbH, Am Grauen Stein, 51105 Köln; Bericht 934/373047).

Eine Staubentwicklung während der Bauarbeiten ist durch die Einhaltung entsprechender gesetzlicher Vorschriften zu vermeiden. Durch ein geeignetes Management während der Bauphase sind Schadstoffemissionen infolge von Verkehrsbeeinträchtigungen zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Durch die Begrünung der neu entstehenden Trassenböschung auf dem MAN GHH-Gelände können andererseits positive Effekte für das Klima und die Lufthygiene (Schadstoffilterung, Frischluftpodution) erzielt werden.

**E Kennzeichnung**

**1. Anpassungsbereich gemäß § 110 Bundesberggesetz**

Das Plangebiet liegt in einem Bereich, unter dem der Bergbau umgeht, und im Anpassungsbereich gemäß § 110 Bundesberggesetz.

Diese Bestimmung des Bundesberggesetzes besagt, daß den zu erwartenden bergbaulichen Einwirkungen durch Anpassung von Lage, Stellung und Konstruktion der baulichen Anlage Rechnung zu tragen ist.

Der Bebauungsplan enthält folgende Kennzeichnung:

"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)."

**Gestrichen gemäß Antrag der Ruhrkohle AG und des Bergamtes Dinslaken mit Ratsbeschluß vom 26.09.1994.**

**F Ordnung des Grund und Bodens**

Die benötigten Flächen müssen, soweit noch nicht im städtischen Besitz, freihändig erworben werden. Gegebenenfalls sind sie durch Enteignung im öffentlichen Besitz zu überführen. Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

**G Kosten- und Finanzierungsübersicht**

Die Kosten für Baumaßnahmen, Grunderwerb und Begrünung werden für den Gesamtabschnitt der ÖPNV-Trasse Dorstener Straße / Bahnhof Sterkrade (Bebauungspläne Nr. 375 und 376) ca. 39 Mio. DM betragen.

Sie werden bezuschußt über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und ergänzende Landesmittel.

**H Flächenbilanz**

Gesamtfläche (Planimetergenauigkeit)	ca. 2,24 ha	=	100 %
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (ÖPNV-Trasse)	ca. 2,2 ha	=	98,2 %
Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft § 9 (1) Nr. 20	ca. 0,04 ha	=	1,8 %
Gesamtfläche	ca. 2,24 ha	=	100 %

**I Anlagen**

Dieser Begründung sind als Anlage der Funktionsplan sowie die unter Abschnitt B 3 genannten Gutachten und Untersuchungen beigelegt.

  
Beigeordneter



Oberhausen, 05.05.1994

  
Ltd. Städt. Vermessungsdirektor

Diese Begründung hat gemäß § 3 (2) 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), in der Zeit vom 12.07.1994 bis 12.08.1994 einschließlich öffentlich ausgelegt.

Oberhausen, 15.08.1994

Der Oberstadtdirektor

Im Auftrage



  
Ltd. Städt. Vermessungsdirektor

Gehört zur Verfügung der  
Bezirksregierung Düsseldorf  
vom 05.12.1994... A.Z. 35.2-12.09...  
(OB Nr. 375)

**Fortschreibung der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 375  
- Verkehrsverbindung Dorstener Straße / Bahnhof Sterkrade (ÖPNV) -**

Die in der Entwurfsbegründung unter Abschnitt D Umweltschutz, Kapitel 3. Altlasten, angekündigten Untersuchungen liegen vor. Diese wurden von dem Erdbaulaboratorium Essen (ELE) durchgeführt.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse erhält der Abschnitt D Umweltschutz, Kapitel 3. Altlasten nunmehr folgenden Wortlaut:

**D Umweltverträglichkeit**

**3. Altlasten**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 375 wurden Anschüttungen mit verschiedenen Schlacken, Aschen, Bergematerial und Sand in einer Ablagerungsmächtigkeit zwischen 2,4 und 9,8 m ermittelt. Entsprechend dem Untersuchungsbericht "Bebauungsplan Nr. 375 in Oberhausen, ÖPNV-Trasse zwischen der A 516 und der Brücke über die Werksstraße - Allgemeine Gefährdungsabschätzung hinsichtlich Altlasten / 2. Bericht -" des Erdbaulaboratoriums Essen (ELE) vom 1. August 1994 sind in den Anschüttungen Belastungen mit Schwermetallen und z. T. auch mit "polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK)" vorhanden.

Aufgrund dieses Sachverhaltes wurde der gesamte Bebauungsplan entsprechend § 9 Abs. 5 Nr. 3 als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet.

Die weitgehende Versiegelung durch die ÖPNV-Trasse stellt zugleich eine hinreichende Sicherungsmaßnahme zur Unterbindung des Direktkontaktes Boden - Mensch bei der späteren Nutzung dar. Zur Vermeidung von Gefährdungen bei Erdaushubarbeiten und bei der späteren Nutzung von unversiegelten Flächen sind folgende Maßnahmen zu beachten:

- Grundsätzlich gilt, daß bei allen Erdarbeiten der Mindestarbeitsschutz (Handschuhe, Stiefel) eingehalten werden muß, um einen Direktkontakt zu minimieren. Darüber hinaus ist vor Durchführung der Arbeiten der zuständige Unfallversicherungsträger zu informieren, um ggf. weitere Arbeitsschutzmaßnahmen festzulegen.  
Zur Vermeidung von Staubemissionen ist die Befeuchtung des Aushubmaterials erforderlich.
  
- Im Rahmen von Erdbauarbeiten anfallender Erdaushub ist vorrangig vor Ort durch Einbau unter Versiegelungen zu verwerten. Anfallende Überhangmassen müssen einer Verwertungsprüfung zur Abklärung einer Verwertung an anderer Stelle unterzogen werden. Sollte sich eine Verwertung als wirtschaftlich unzumutbar oder als technisch nicht möglich erweisen, so ist eine Entsorgungsprüfung erforderlich.

In diesem Zusammenhang wird die Begleitung der Erdarbeiten durch einen Fachgutachter empfohlen.

- Flächen, die zur Begrünung vorgesehen sind (Böschungen), sind mit einer mindestens 30 cm mächtigen Abdeckung kulturfähigen Bodens zu sichern. Die Abdeckungen sind auf Dauer zu erhalten. Bei Erdbauarbeiten nach Aufbringung der Abdeckung darf keine Vermischung mit dem Unterboden oder eine Umlagerung des Unterbodens an die Oberfläche stattfinden.
- Für Bereiche, die entsprechend dem § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB als Flächen mit Bindung für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen ausgewiesen sind, besteht aufgrund der dichten Vegetationsdecke keine Notwendigkeit einer zusätzlichen Bodenabdeckung.

Die Stadtwerke Oberhausen AG (StOAG) wird unter Beteiligung der Stadt Oberhausen die betroffenen Flächen erwerben und dafür Sorge tragen, daß die o.g. Maßnahmen beachtet bzw. durchgeführt werden.

  
Beigeordneter



Oberhausen, 22.08.1994

  
Ltd. Städt. Vermessungsdirektor

Gehört zur Verfügung der  
Bezirksregierung Düsseldorf  
vom 05.12.1994... A.Z. 35.2-12.09  
(OB Nr. 375)

Diese dem Bebauungsplan Nr. 375 gemäß § 9 (8) des Baugesetzbuches 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), beigefügte Begründung in der Fassung der Fortschreibung vom 22.08.1994 ist vom Rat der Stadt am 26.09.1994 beschlossen worden.

Oberhausen, 27.09.1994

Der Oberbürgermeister



van den Mond

Gehört zur Verfügung der  
Bezirksregierung Düsseldorf

vom 05.12.1994 A.Z. 35.2-12.09

(OB Nr. 375)