

Begründung

zum

Bebauungsplan Nr. 459

- ÖPNV-Trasse Bhf Sterkrade bis Neumarkt /

Brückenbauwerk Ost-/Westrampe -

1. AUSFERTIGUNG

Inhaltsverzeichnis

A Allgemeines

1. Lage des Plangebietes im Stadtbereich
2. Planungsanlass und Hauptplanungsziele
3. Regionalplanung und Stadtentwicklung
4. Flächennutzungsplan
5. Bürgerbeteiligung

B Bebauungsplanentwurf

1. Verkehrsfläche
2. Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (ÖPNV-Trasse)
3. Öffentliche Grünfläche

C Nachrichtliche Übernahmen

1. Fläche für Bahnanlagen
2. Gewässer II. Ordnung

D Umweltbericht

1. Beschreibung der Festsetzungen für das Vorhaben mit Angabe über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden
2. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens
 - 2.1 Geologie / Boden
 - 2.2 Grundwasser, Oberflächenwasser
 - 2.3 Oberflächenwasser
 - 2.4 Klima / Luft
 - 2.5 Pflanzen- und Tierwelt
 - 2.6 Landschafts-/Stadtbild / Erholung
 - 2.7 Kultur- und Sachgüter

3. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen
4. Zu erwartende, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplanes
 - 4.1 Beeinträchtigungen des Klima / Lufthygiene
 - 4.2 Beeinträchtigungen der Pflanzen- und Tierwelt
 - 4.3 Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes
 - 4.4 Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben hinsichtlich Wohnen / Wohnumfeld / Erholung / Ruhe
 - 4.5 Beeinträchtigungen vorhandener Kultur- und Sachgüter
5. Geprüfte Alternativen
6. Allgemeinverständliche Zusammenfassung

E Kosten

A Allgemeines

1. Lage des Plangebietes im Stadtbereich

Das Plangebiet umfasst den westlichen Rand des Stadtteilzentrums Sterkrade im Übergang zum Ortsteil Schwarze Heide.

Es liegt in der Gemarkung Sterkrade, Flur 22, 24 und 25, und wird wie folgt umgrenzt:

Nördliche Seite der Brandenburger Straße bis zur westlichen Seite der Wilhelmstraße, danach verspringend zur südlichen Seite der Brandenburger Straße, südliche Seite der Brandenburger Straße, östliche Seite der Ostrampe und des Zilianplatzes, südöstliche Seite der Bahnhofstraße, östliche Seite der Straße „Zur Post“, südliche Seite der Friedrichstraße und deren Verlängerung bis zur östlichen Gebäudekante des Bahnhofes Sterkrade, östliche und nördliche Gebäudekanten des Bahnhofes Sterkrade, Verlängerung der nördlichen Gebäudekante, nach ca. 3,0 m in nördlicher Richtung abknickend zur Verlängerung der südlichen Grenze des Flurstückes Nr. 333, Flur 24, östliche und nördliche Grenze des Flurstückes Nr. 333, Flur 24, nördliche Grenze des Flurstückes Nr. 737, Flur 24, nach Süden abknickend entlang der östlichen Seite der Westrampe, nach ca. 53,0 m verspringend zur westlichen Seite der Westrampe, westliche Seite der Westrampe und von-Trotha-Straße, nördliche Grenze des Flurstückes Nr. 737, Flur 24, danach abknickend zur nördlichen Seite der Brandenburger Straße.

2. Planungsanlass und Hauptplanungsziel

Ein Hauptziel städtischer Verkehrsplanung ist es, das Verkehrssystem stadtverträglich zu gestalten. Negative Auswirkungen des Stadtverkehrs sollen hierbei durch eine Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) reduziert werden.

Diesbezüglich soll die Verlängerung der ÖPNV-Trasse vom Bahnhof Sterkrade bis zum Neumarkt auf der Grundlage des vom Rat der Stadt Oberhausen am 14.12.1998 beschlossenen Nahverkehrsplanes erfolgen.

Der Neubau der sanierungsbedürftigen Ost-West-Rampe eröffnet hierzu die Möglichkeit.

Die Verlängerung der ÖPNV-Trasse bis zum Neumarkt fördert den Umstieg auf die Straßenbahn, da für zahlreiche Nutzer die Notwendigkeit entfällt, zwischen Sterkrade-Mitte und Sterkrade Bahnhof umzusteigen.

Die zukünftige Straßenbahn unterquert den Brückenbau der Ost-West-Rampe entlang der Gleise der Deutschen Bahn AG und wird entlang der Ostrampe wieder auf Höhe des Straßenniveaus am Neumarkt geführt.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 459 sollen im Wesentlichen folgende Hauptplanungsziele verfolgt werden:

- planungsrechtliche Sicherung der Verlängerung der ÖPNV-Trasse vom Bahnhof Sterkrade bis zum Neumarkt;
- Regelung der Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft;
- gegebenenfalls Festsetzung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen;
- Festsetzung eines neuen Brückenbauwerkes Ost-/Westrampe.

3. Regionalplanung und Stadtentwicklung

Im Gebietsentwicklungsplan 1999 für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP) ist unter dem Sachbereich „Infrastruktur“ und hier in den Abschnitten

- **Schienenwege,** die Bundesbahnstrecke von Oberhausen nach Emmerich;

- **Öffentlicher Personen-**
nahverkehr, die Verlängerung der bestehenden ÖPNV-
Trasse Hbf Oberhausen/Bhf Sterkrade;

- **Straße,** die Straßenverbindung West-/Ostrampe und
Brandenburger Straße als L 287 dargestellt.

Zusätzlich enthält der GEP die geplante L 215 als sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße.

Im „Bericht zur Stadtentwicklung 1994“ sind in dem Abschnitt 7. Verkehr die Ziele der Stadtentwicklung beschrieben.

Für den Bereich Verkehrsplanung ist unter Bezug auf den vom Rat der Stadt 1993 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan das Ziel der stärkeren Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbandes (Öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr) formuliert.

Des Weiteren ist im Nahverkehrsplan Oberhausen 1998 die Umfahrung der Innenstadt Sterkrade parallel zum Verkehrsring enthalten.

Mit der Weiterführung der ÖPNV-Trasse bis zum Neumarkt soll ein erster Teilabschnitt realisiert werden.

Die mit dem Bebauungsplan verfolgten Planungsziele entsprechen den Zielvorstellungen der Stadtentwicklungsplanung.

Damit ist eine Übereinstimmung von Regionalplanung und verbindlicher Bauleitplanung gegeben.

4. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für das Gesamtgebiet der Stadt Oberhausen ist am 10.05.1983 rechtswirksam geworden.

Er enthält im Planbereich folgende Darstellungen:

- sonstige überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraße;
- Grünfläche - Parkanlage -;
- Grünfläche.

Nachrichtlich übernommen als Fläche für Bahnanlagen ist die Bundesbahnstrecke von Oberhausen nach Emmerich.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 459 entsprechen der Grundkonzeption des Flächennutzungsplanes und können als daraus entwickelt angesehen werden.

5. Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit für den Bebauungsplan Nr. 459 hat die Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) Baugesetzbuch (BauGB) 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 08.05.2001 bis 22.05.2001 im Rathaus Oberhausen und in der Bezirksverwaltungsstelle Sterkrade.

Die öffentliche Anhörung (Bürgerversammlung) fand am 22.05.2001 statt.

Die von den Bürgerinnen und Bürgern während der Bürgerversammlung vorgebrachten Anregungen und Hinweise lassen sich in folgende Themenschwerpunkte aufgliedern:

- Für und wider gegen die Weiterführung der ÖPNV-Trasse;
- Lärmschutz;
- Parkmöglichkeiten westlich der Bundesbahnstrecke.

Zu den in der Bürgerversammlung vorgebrachten Anregungen und Hinweisen ist in der Bürgerversammlung selbst durch die Verwaltung Stellungnahme bezogen worden. Dies geht aus der Niederschrift zur Bürgerversammlung hervor.

B Bebauungsplanentwurf

1. Verkehrsfläche

Die Festsetzung von Verkehrsfläche bezieht sich auf die vorhandenen öffentlichen Flächen Brandenburger Straße, Ostrampe, Zilianplatz, Bahnhofstraße, Arnold-Rademacher-Platz, Straße „Zur Post“, Friedrichstraße, Westrampe und der von-Trotha-Straße.

Aufgrund des Neubaus der Brücke Ost-/Westrampe mit einer größeren lichten Weite und Höhe und des damit verbundenen höheren Straßenniveaus werden die Verkehrsflächen der von-Trotha-Straße und Westrampe um entsprechende Rampenbereiche aufgeweitet.

Vor dem Eingangsbereich zum Volkspark Sterkrade ist ein eingeschossiges Unterbauwerk festgesetzt. Dieses Gebäude soll eine Trafostation zur Versorgung der zusätzlichen Gleisstrecke mit elektrischem Strom aufnehmen und Aufenthaltsräume für die Mitarbeiter der StOAG erhalten.

Die durch die Neuplanung bedingten Änderungen innerhalb des Verkehrsraumes (z. B. Führung des Individual-/öffentlichen Personennahverkehrs und der Rad-/Fußwege) sind in einem Ausbauplan dargestellt.

2. Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (ÖPNV-Trasse)

Im Anschluss an die Gleise der vorhandenen ÖPNV-Trasse Hbf Oberhausen / Bf Sterkrade erfolgt die Weiterführung der ÖPNV-Trasse, die mit Straßenbahn und Bussen befahren werden soll, nach Norden bis in die Brandenburger Straße hinein.

Der neue Streckenabschnitt beginnt am nördlichen Ende der Haltestelle Bahnhof Sterkrade und schwenkt danach auf eine Parallellage zur DB-Strecke nach Emmerich, unterquert das neue Brückenbauwerk und verläßt die vom motorisierten Individualverkehr unabhängige Trasse nördlich der Tiefgaragenausfahrt Neumarkt. Hier verschwenkt er in einem Bogen in eine Seitenlage südlich der Brandenburger Straße und endet nördlich des Neumarktes an einer neuen Haltestelle.

Die Streckenlänge beträgt ca. 600 m und wird zweigleisig ausgeführt.

3. Öffentliche Grünfläche

Der Zilianplatz ist entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan und seines in der Örtlichkeit vorhandenen Bestandes als öffentliche Grünfläche - Parkanlage - festgesetzt.

Neben seiner städtebaulichen Bedeutung als stadtbildprägendes Element zur Gestaltung des innerstädtischen Ortsbildes erfüllt er auch wichtige Erholungs- und Freizeitbedürfnisse.

C Nachrichtliche Übernahmen

1. Fläche für Bahnanlagen

Das Betriebsgelände der Deutschen Bahn AG ist im Bebauungsplanentwurf nachrichtlich übernommen.

Für die Inanspruchnahme von Bahngelände durch die neuen Bauvorhaben wird ein gesondertes Entwidmungsverfahren durchgeführt.

2. Gewässer II. Ordnung

Im nördlichen Plangebiet verläuft der Hauptkanal Sterkrade unterirdisch mit einer lichten Weite von 3,00 m x 3,00 m.

Der Verlauf dieses Gewässers II. Ordnung ist im Bebauungsplanentwurf nachrichtlich übernommen.

D Umweltbericht

1. Beschreibung der Festsetzungen für das Vorhaben mit Angabe über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden

Die Stadtwerke Oberhausen AG beabsichtigt, die ÖPNV-Trasse Hbf Oberhausen /Bf Sterkrade nach Norden bis zum Neumarkt zu verlängern.

Der Neubau der sanierungsbedürftigen Brücke Ost-/Westrampe eröffnet hierzu die Möglichkeit.

Im Anschluss an die Gleise der vorhandenen ÖPNV-Trasse Hbf Oberhausen / Bf Sterkrade erfolgt die Weiterführung der ÖPNV-Trasse, die mit Straßenbahn und Bussen befahren werden soll, nach Norden bis in die Brandenburger Straße hinein.

Der neue Streckenabschnitt beginnt am nördlichen Ende der Haltestelle Bahnhof Sterkrade und schwenkt danach auf eine Parallellage zur DB-Strecke nach Emmerich, unterquert das neue Brückenbauwerk und verläßt die vom motorisierten Individualverkehr unabhängige Trasse nördlich der Tiefgaragenausfahrt Neumarkt. Hier verschwenkt er in einem Bogen in eine Seitenlage südlich der Brandenburger Straße und endet nördlich des Neumarktes an einer neuen Haltestelle.

Die Streckenlänge beträgt ca. 600 m und wird zweigleisig ausgeführt.

Aufgrund des Neubaus der Brücke Ost-/Westrampe mit einer größeren lichten Weite und Höhe und des damit verbundenen höheren Straßenniveaus werden die Verkehrsflächen der von-Trotha-Straße und Westrampe um entsprechende Rampenbereiche aufgeweitet.

Vor dem Eingangsbereich zum Volkspark Sterkrade ist ein eingeschossiges Unterbauwerk festgesetzt. Dieses Gebäude soll eine Trafostation zur Versorgung der zusätzlichen Gleisstrecke mit elektrischem Strom aufnehmen und Aufenthaltsräume für die Mitarbeiter der StOAG erhalten.

Um die Höhenunterschiede zu überbrücken, sind entlang der ÖPNV-Trasse und des geplanten neuen Straßenverlaufs an verschiedenen Stellen Stützmauern notwendig. Sie werden als flachgegründete Winkelstützmauern in Ort betonbauweise ausgeführt.

Die geplanten Baumaßnahmen werden innerhalb der bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen (Straße, Bahnanlage) durchgeführt.

Für das eingeschossige Unterwerk ergibt sich eine maximale überbaubare Fläche von 120 qm.

2. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Die Beschreibung und Bewertung der bestehenden Situation ist umfassend in der Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Spiekermann 2001) dargelegt, so dass hier nur auf die wesentlichen Merkmale der Umwelt im Bebauungsplanbereich eingegangen werden muss.

2.1 Geologie / Boden

Das Plangebiet liegt in einer Terrassenlandschaft. Im Bereich des Plangebietes befinden sich über dem Niederterrassenschotter (bestehend aus Sand, z.T. kiesig und Kies vorwiegend unter Sand, z.T. feinkörnig) Schichten aus Fein- bis Mittelsand.

Darüber entwickelten sich gemäß Bodenkarte im Plangebiet großflächig mehr oder weniger grundwasserbeeinflusste Böden, die aufgrund der Lage des Gebietes im städtischen Verdichtungsraum und der damit verbundenen anthropogenen Überformung dort heute nicht mehr oder nur selten anzutreffen sind.

Innerhalb des Bebauungsplanes liegt die Altlastverdachtsfläche E08.073, bei der es sich um einen verfüllten ehemaligen Bahneinschnitt handelt. Vergleichbare Untersuchungen im Stadtgebiet von Oberhausen lassen im Hinblick auf die vorhandene und die laut Bebauungsplanausweisung damit identische geplante Nutzung den Schluss zu, dass die vorhandenen Verfüllungen als unproblematisch zu bewerten sind. Beeinträchtigungen durch benachbarte Altlastverdachtsflächen sind nicht zu erwarten, zumal der eigentliche Ausbau der ÖPNV-Trasse diese Flächen nicht anschneidet.

Trotzdem ist damit zu rechnen, dass im Zuge der Baumaßnahme belasteter Bodenaushub anfällt, der nach bodenschutz- und abfallrechtlichen Bestimmungen zu handhaben ist. Dies ist auf die jahrzehntelange intensive anthropogene Überprägung des Geltungsbereichs zurückzuführen, die ein Auftreten der ursprünglich natürlich anstehenden Böden oberflächennah nicht mehr erwarten lässt. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Rampen, wo mit Sicherheit mächtigere künstliche Anschüttungen auftreten.

Erfahrungsgemäß enthalten die Dämme/Wälle keine Materialien, die der geplanten unsensiblen Folgenutzung grundsätzlich entgegenstehen, zumal die Folgenutzung mit einer weiteren Versiegelung der Flächen einhergehen dürfte.

Im Hinblick auf Profilierungsmaßnahmen mit Erdbewegungen sind jedoch erhöhte Verwertungs- oder Entsorgungskosten anfallender Aushubmassen zu berücksichtigen.

Eine erhebliche Vorbelastung des Plangebietes ist weiterhin die Bodenversiegelung in den Straßenbereichen. Ferner wurden Böden durch Überschüttungen im Bereich der Böschungen und der Bahntrasse überformt.

Weitere Belastungen ergeben sich durch den Bahnbetrieb und Straßenverkehr (Stäube, Ladematerial, Abrieb von Gleisen und Rädern, Fäkalien).

Die versiegelten Bereiche weisen hinsichtlich aller Bodenfunktionen keine Bedeutung auf. Eine Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen besteht dort nicht.

Die Erfüllung der Bodenfunktionen ist bei den unversiegelten Bereichen im Plangebiet aufgrund der Vorbelastungen gegenüber natürlich gewachsenen Böden stark eingeschränkt.

2.2 Grundwasser, Oberflächenwasser

Das erste Grundwasserstockwerk befindet sich in den Lockergesteinsschichten aus Sanden und Kiesen, die eine Mächtigkeit von 10 – 20 m besitzen. Der Grundwasserflurabstand liegt zwischen 5 und 10 m. Ein weiteres Grundwasserstockwerk wird durch die sandigen Schichten innerhalb des Tertiärs und der Kreide gebildet.

Die natürlichen hydrogeologischen Verhältnisse wurden im Zuge der intensiven industriellen und siedlungsbedingten Nutzungsansprüche stark verändert.

Aufgrund des Fehlens von grundwasserbeeinflussten Biotopen im Plangebiet ist die Bedeutung des Grundwassers auch hinsichtlich der standörtlichen Bedeutung für die Pflanzenwelt als gering einzustufen.

Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen wird aufgrund des Fehlens bzw. der geringen Mächtigkeit wirksamer Deckschichten als hoch eingestuft.

Die Versickerung von Niederschlagswasser ist aufgrund der großflächigen Versiegelung im Plangebiet nur noch in geringem Maße möglich

2.3 Oberflächenwasser

Im Untersuchungsraum sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

2.4 Klima/Luft

Im Plangebiet erfahren die großklimatischen Einflüsse Modifikationen durch topographische und nutzungsbedingte Gegebenheiten, die bereits als Vorbelastungen auf das Plangebiet einwirken. Bedingt durch die Lage des Plangebiets innerhalb des Stadtgebiets von Oberhausen, ergeben sich im Plangebiet stadtklimatische Effekte wie ein verändertes Windfeld, gegenüber dem Umland erhöhte Temperaturen (urbane Wärmeinsel), geringere relative Luftfeuchte, reduzierte Einstrahlung und erhöhte Niederschläge. Darüber hinaus besteht eine erhöhte Immissionsbelastung durch Emissionen aus Industrie, Verkehr, Hausbrand und Kleingewerbe.

Das Umfeld ist durch verschiedene Klimatoptypen geprägt, die das Plangebiet randlich beeinflussen. So wird das Klima im Bereich südlich des Plangebietes einschließlich Bahnhof Sterkrade (im Planungsraum) durch das Industrie-/Gewerbeklima charakterisiert. Im Westen schließt sich ein vom Stadtrandklima geprägter Bereich an. Nördlich des Plangebietes befindet sich in Verlängerung der Ostrampe einschließlich Volkspark ein durch das Parkklima geprägter Bereich. Die Fläche der ehemaligen Zechenbahn der Zeche Sterkrade ist mittlerweile nach Aufgabe der Nutzung stark zugewachsen und ähnelt hier eher dem Parkklima der östlich angrenzenden Flächen des Volksparks.

Im Plangebiet bestehen lufthygienische Grundbelastungen. Allgemein ist jedoch festzuhalten, dass aufgrund des Strukturwandels im Ruhrgebiet in den letzten Jahren ein Rückgang bei den Emissionen stattgefunden hat. Der Rückgang ist insbesondere auf die Abnahme der Emissionen bei den Quellengruppen Industrie und Hausbrand zurückzuführen. Dagegen ist eine Zunahme der verkehrlichen Emissionen trotz modernisierter Abgastechnik aufgrund der anhaltenden Verkehrssteigerungen festzustellen.

Die lufthygienische Situation im Untersuchungsraum ist aufgrund der Vorbelastungen bereits beeinträchtigt. Eine Filterwirkung gegenüber Luftschadstoffen ist nur noch im Bereich der großflächigen Gehölzstrukturen zu erwarten. Diese sind entsprechend von Bedeutung und weisen eine Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen wie Verringerung der Flächengröße bzw. Wegfall des Gesamtbestandes auf.

2.5 Pflanzen- und Tierwelt

Das Plangebiet ist in weiten Teilen aufgrund der großflächigen Versiegelung und der Überschüttung im Bereich der Bahntrasse vegetationslos. Größere zusammenhängende Vegetationsflächen befinden sich lediglich im Bereich der Böschungen randlich der Ost- und Westrampe. Diese Pflanzenbestände werden durch einen hohen Baumanteil geprägt.

Kleinere mit bodendeckenden Ziergehölzen bewachsene Flächen befinden sich im Straßenraum der Brandenburger Straße sowie an der Tiefgaragenausfahrt auf der Ostrampe. Weitere Flächen mit Straßenbegleitgrün kommen am südlichen Ende des Plangebietes im Mündungsbereich Westrampe/Heidtstraße vor. Rasenflächen im Vorgartenbereich sowie mehrere relativ junge Straßenbäume befinden sich nördlich der Westrampe an der Von-Trotha-Straße.

Die Vegetation wurde im Rahmen der UVS/ LBP durch das Büro Spiekermann in Form einer Biotoptypenkartierung erfasst und bewertet.

Zur Erfassung von Tierarten sind keine gesonderten Untersuchungen vorgenommen worden. Aufgrund der geringen Flächengröße der noch vorhandenen Vegetationsflächen und der Lage des Plangebietes in einem urban stark überprägten Bereich ist jedoch davon auszugehen, dass es sich hier um Allerweltsarten handelt.

Die Bewertung wird nach dem Verfahren von ADAM et al. (1986) vorgenommen, wobei sich aus der starken Überformung Konsequenzen für die Bewertung ergeben. So sind natürliche oder naturnahe Biotoptypen mit überregionaler Bedeutung hinsichtlich des Arten- und Biotopschutzes erwartungsgemäß im Plangebiet nicht anzutreffen.

Dies ist von Bedeutung, da bestimmte Biotoptypen, die in einem anthropogen wenig beeinflussten Umfeld (Außenbereich) eine geringe Wert-Einstufung erhalten würden, im Stadtgebiet durchaus wertvolle Lebensräume darstellen können. Als Konsequenz daraus ergibt sich, dass bestimmte Flächen im Rahmen dieser Untersuchung höher eingestuft werden, als dies bei entsprechenden Biotopen in einem anthropogen weniger beeinflussten Umfeld der Fall wäre.

Die Bewertung nach ADAM et al. (1986) ist ausführlich in der UVS / LBP des Büros Spiekermann dargestellt worden.

Bewertet wurden alle Biotopstrukturen, die sich im Eingriffsbereich befinden. Die Gleisanlagen sowie die Straßen- und Platzflächen wurden nicht bewertet, da sie keine Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz besitzen. Die Baumaßnahme wird in diesen Bereichen keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen bewirken. Die höchste Wertigkeit der Biotoptypen im Plangebiet erreichen die Gehölzflächen auf den Böschungen einschließlich der angrenzenden Vegetationsstrukturen sowie die Brachfläche im Bereich der Gleisanlagen und die Einzelbäume mit starkem Baumholz. Die übrigen Einzelbäume im Straßenraum erzielen eine mittlere Wertzuweisung.

Die Vegetationsstrukturen im Straßenrandbereich sind dagegen geringwertiger.

2.6 Landschafts-/Stadtbild / Erholung

Am Neumarkt dominiert visuell die großflächige, vegetationsfreie Parkplatzanlage mit östlich anschließendem Möbelhaus die Südseite der Brandenburger Straße. Nördlich der Straßenführung ragt die Wohnbebauung bis an die Straße heran. Mit dem Zilianplatz und dem Arnold Rademacher Platz prägen freie Platzflächen mit wenigen Einzelbäumen den Bereich östlich der Ostrampe.

Optisch stark in Erscheinung tretende Vegetationsstrukturen beschränken sich auf die mit Gehölzen bewachsenen Böschungen entlang der West- und der Ostrampe. Die bahnseitigen Gehölzflächen an der Westrampe gehen dabei teilweise in größere Vegetationsbestände über, die allerdings weder gut einsehbar noch begehbar sind. Die bahnbegleitenden dicht bewachsenen Böschungen schirmen die Bahntrasse optisch ab.

Auch der Zilianplatz ist aufgrund dichter Böschungsbepflanzung von der Ostrampe aus nicht einsehbar. Die Gehölze im Bereich der Böschungen westlich der Westrampe schirmen die dahinter liegenden Gärten sowie die Bebauung gegenüber Einsicht von der Straße optisch ab.

Mehrere Einzelbäume gliedern den Straßenverlauf auf Höhe des Arnold Rademacher Platzes. Weitere optisch herausragende Vegetationsstrukturen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Für die Bewohner des Plangebietes liegt mit dem Volkspark ein Naherholungsgebiet in geringer Entfernung vor. Der Park ist über einen Fuß- und Radweg gut zu erreichen ist. Die relative Nähe des Gebiets zum Stadtzentrum ermöglicht zudem kurze Wege zum Einkaufen.

Innerhalb Plangebiets unterliegt lediglich der Zilianplatz einer Freizeitznutzung. Der Platz weist entsprechende Ausstattungen in Form von Sitzmöglichkeiten und Spielgeräten auf, die jedoch schlecht angenommen werden.

Weitere Belastungen bestehen durch die Lärmbelastung aufgrund des Kfz- und des Schienenverkehrs. Auch sind erhebliche Zerschneidungseffekte hinsichtlich der fußläufigen Verbindung aufgrund der stark befahrenen Verkehrsanlagen vorhanden.

Hinsichtlich der Wohnumfeldsituation ist das Plangebiet in erster Linie geprägt von den Hauptverkehrsachsen (Bahn und Kfz) und den großflächigen Plätzen wie dem Zilian- und dem Arnold Rademacher Platz. Aufgrund der oben bereits dargestellten Vorbelastungen ist deshalb hinsichtlich der Wohn- und Erholungsqualität von einer geringen (im Nahbereich der Verkehrsachsen) bis maximal mittleren Bedeutung (Zilianplatz mit Freizeiteinrichtungen) auszugehen.

Aufgrund der hohen bestehenden Lärmbelastungen und Einschränkung der Bewegungsfreiheit (Bahntrasse, Straßenverkehr) ist insgesamt von einer geringen Empfindlichkeit des Wohnumfeldes im Untersuchungsraum gegenüber der Einführung einer Straßenbahn auszugehen.

2.7 Kultur- und Sachgüter

Schutzwürdige Kultur- und Sachgüter sind im Plangebiet nicht vorhanden.

3. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen während der Bauphase sind vorgesehen:

- Minimierung der durch die Baumaßnahme in Anspruch genommenen Flächen
- Gehölzschutz gemäß DIN 18920
- Schutz von Vegetationsflächen
- Gehölzrodungen im Winterhalbjahr
- Wiedereinbau von unbelasteten Oberboden
- Minimierung von Bodenverdichtung, Lockerung von verdichtetem Boden
- Einrichtung von Baustellen einschließlich Schutz- und Sicherheitsvorkehrungen
- Wiederverwertung von Aushubmaterial
- Minimierung der Schadstoff- und Staubimmissionen
- Minimierung der Lärmimmissionen
- Verkehrsmanagement
- Erhaltung, Ersatz und Wiederherstellung von Wegeverbindungen

Als Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von anlagebedingten Beeinträchtigungen sind vorgesehen:

- Erhalt von Einzelbäumen
- Anlage von Gehölzflächen, Ansaat von Vegetationsflächen
- Minimierung der Bodenversiegelung

Als Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz unvermeidbarer Eingriffe:

- Bei Durchführung des dargestellten Bauvorhabens ist der Verlust eines Großteils der Vegetationsbestände im Plangebiet nicht zu vermeiden. Folglich werden Kompensationsmaßnahmen erforderlich, deren Realisierung im Rahmen der Bauleitplanverfahrens abschließend verbindlich geregelt wird. Gemäß UVS / LBP des Büros Spiekermann ergibt sich ein Kompensationsbedarf von ca. 11.300 m² zu pflanzender Gehölzstrukturen in Wertstufe 5 nach ADAM ET AL: (1986).

Auf diesen Kompensationsbedarf können die geplanten Pflanzungen im Umfeld der geplanten ÖPNV Trasse als Minderungsmaßnahmen angerechnet werden, so dass sich der verbleibende Kompensationsbedarf auf ca. 4.850 m² verringert. Bis zum Satzungsbeschluss wird hierfür eine entsprechende Ersatzfläche durch den Vorhabenträger benannt, auf der dieser die erforderlichen Maßnahmen durchführt.

Sollte sich bis zum Satzungsbeschluss keine geeignete Fläche finden, wird entsprechend der im planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanverfahren gegebenen Möglichkeit eine Ersatzgeldzahlung fällig. Die Höhe dieser Zahlung wird durch die Kosten für die Flächenbereitstellung, die Maßnahmenherstellung incl. Anwuchspflege, sowie die Kosten für die langfristige Pflege und die Planungskosten ermittelt.

4. Zu erwartende, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplanes

4.1 Beeinträchtigungen des Klima / Lufthygiene

Das geplante Vorhaben verursacht in den besiedelten Bereichen durch die Überbauung den Verlust von kleinflächig angelegtem Straßenbegleitgrün, das allerdings aufgrund der geringen Flächengröße und der spärlichen Bepflanzung hinsichtlich seiner siedlungsklimatischen Relevanz von untergeordneter Bedeutung ist. Der Eingriff in die Gehölzbestände auf den Böschungen ist dagegen von größerer Bedeutung, da damit die letzten im Bereich des Bebauungsplanes vorhandenen klimatisch bedeutsamen Flächen entfallen.

Darüber hinausgehende wirksame klimatische Auswirkungen sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten.

Durch die Einführung der elektrifizierten Straßenbahn entstehen keine zusätzlichen betriebsbedingten Belastungen durch Luftschadstoffe. Die aufgrund der geplanten Mitbenutzung der Trasse durch den Busverkehr auftretenden Schadstoffemissionen sind wegen der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung als unerheblich einzustufen.

4.2 Beeinträchtigungen der Pflanzen- und Tierwelt

Im Bereich der Böschung zwischen Westrampe und Bahnanlage ist durch die Anlage eines Arbeitsstreifens der Verlust von Vegetationsstrukturen zu erwarten, ebenso im Bereich des geplanten Unterwerks.

Durch die Bautätigkeit einschließlich der entstehenden Schadstoffemissionen der Baumaschinen und Baufahrzeuge werden die an die Baustelle angrenzenden Vegetationsstrukturen temporär beeinträchtigt.

Mit einer erheblichen Beeinträchtigung lärmempfindlicher Tierarten ist aufgrund der Vorbelastungen hinsichtlich des Faktors Lärm nicht zu rechnen.

Durch Baumaschinen und Baufahrzeuge besteht im unmittelbaren Bauumfeld die Gefahr einer Beschädigung von Gehölzbeständen durch Stamm- und Wurzelverletzungen, Verdichtung des Wurzelraumes, Abriss von Ästen etc.

Bei Durchführung der Baumaßnahme gehen die noch vorhandenen Vegetationsstrukturen im Plangebiet zu einem großen Teil verloren. Der Neubau des Brückenbauwerks wird darüber hinaus zu einer Beeinträchtigung der Vegetationsstrukturen im Bereich der Brachfläche unterhalb der neuen Brücke führen. Es ist davon auszugehen, dass diese Vegetationsstrukturen zwar erhalten bleiben können, aufgrund der Beschattung durch das Brückenbauwerk werden negative Veränderungen (Auswirkungen auf die Vegetationsdichte und Verschiebung der Artenzusammensetzung) verursacht.

Im Bereich der bereits vollständig versiegelten Flächen wird es bei Durchführung der Baumaßnahme zu keinen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen kommen.

4.3 Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes

Im Bereich der Brandenburger Straße und im Bereich des Bahnhofs Sterkrade, wo die Straßenbahn auf dem bestehenden Straßenkörper verläuft, werden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Stadtbildes durch die technischen Einrichtungen (Leitungsmasten, Oberleitungen, Haltestellenbauwerke) verursacht. Das Stadt- und Straßenbild in diesen Bereichen weist hier bereits eine Vielzahl von verkehrstechnischen Einrichtungen wie beispielsweise Beleuchtungsmasten, Lichtzeichenanlagen etc. auf. Die Anlagen der Straßenbahn passen durchaus ins Bild eines städtisch geprägten Siedlungsraumes.

Bezüglich des Stadtbildes sind die Eingriffe im Bereich des Gehölzstreifens entlang der Bahntrasse parallel zur Ostrampe jedoch erheblich. Hier stehen allerdings nicht die technischen Anlagen der Straßenbahn als Eingriffsverursacher im Vordergrund, denn solche Strukturen dominieren die vorhandene Bahntrasse bereits deutlich. Eingriffe werden hier vielmehr durch die großflächige Beseitigung trassenbegleitender Gehölzvegetation auf den Böschungen verursacht, die eine gliedernde und orientierende Leitlinie darstellen und die Verkehrsflächen visuell gegeneinander abschirmen.

4.4 Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben hinsichtlich Wohnen / Wohnumfeld / Erholung / Ruhe

Anlagenbedingte Beeinträchtigungen hinsichtlich des Schutzgutes Wohnen / Wohnumfeld / Erholung sind nicht zu erwarten. Die Veränderungen des Wohnumfeldes werden vorrangig beim Stadt-/Landschaftsbild verursacht, sie sind dort bereits beschrieben.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind in erster Linie hinsichtlich der Lärmimmissionen zu erwarten.

Dies wurde durch das Ingenieurbüro Spiekermann untersucht, das im Zuge der Bearbeitung der Antragsunterlagen eine Prüfung hinsichtlich der Einhaltung der zulässigen Grenzwerte gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16.BimSchV) vorgenommen hat. Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass lediglich an einigen Gebäuden an der Außenseite die zulässigen Grenzwerte durch die Straßenbahn und den Busverkehr überschritten werden. Dabei handelt es sich um folgende Gebäude: Post, Bahnhofstraße 4, Holtkampstraße 24 u. 26 sowie Brandenburger Straße 38. Zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an diesen Gebäuden sind allerdings nicht notwendig, da das jeweilige vorhandene Dämmmaß ausreichend ist. Weitere Einzelheiten sind den genannten Lärmberechnungen zu entnehmen.

4.5 Beeinträchtigungen vorhandener Kultur- und Sachgüter

Im Plangebiet sind keine schutzwürdigen Kultur- und Sachgüter vorhanden, die beeinträchtigt werden könnten.

Bezüglich möglicher Erschütterungen von umliegender Wohnbebauung durch den Straßenbahnbetrieb ist folgendes festzustellen:

Ausgehend vom Bf. Sterkrade bis zur Holtkampstraße verläuft die Straßenbahn zukünftig parallel zu den Anlagen der DB AG. Sie unterquert das neue Brückenbauwerk Ost-/Westrampe parallel zu den vorhandenen Gleisen der DB AG.

Zu der Bebauung entlang des Arnold-Rademacher-Platzes, des Zilianplatzes sowie an der Westrampe existiert ein horizontaler Abstand von rd. 70 m. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte ist nicht mit Erschütterungen an der Bebauung innerhalb dieses Abschnittes zu rechnen.

Nach Verlassen der Parallellage zu den Anlagen der DB AG schwenkt die Straßenbahn in die Brandenburger Straße und endet an der Hst. Neumarkt. Zu der vorhandenen Bebauung an der Nordseite der Brandenburger Straße verbleibt ein Abstand von mindestens 12 m (naheliegendes Gleis). Das Einschwenken in die Brandenburger Straße erfolgt mit Radien von 35 m bzw. 40 m. Nach Querung der Brandenburger Straße endet die Straßenbahntrasse rd. 80 m weiter östlich an der Hst. Neumarkt. Da die Straßenbahn zuvor beschriebene Radien nur mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h befahren kann und an der Endhaltestelle Neumarkt zum Stehen kommt, sind auch in diesem Abschnitt keine Erschütterungen an den Gebäuden entlang der Brandenburger Straße zu erwarten.

Die zuvor dargestellten nachteiligen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt können jedoch durch die unter Punkt 3. genannten Maßnahmen, gemindert bzw. ausgeglichen werden, so dass nach Durchführung dieser Maßnahmen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt verbleiben.

5. **Geprüfte Alternativen**

Zur Bündelung der Verkehrswege erwies sich die oben dargestellte Linienführung als die verkehrlich einzig sinnvolle. Durch den weitgehend unabhängigen Trassenverlauf wird eine hohe Reisegeschwindigkeit erzielt. Aufgrund der Tiefenlage der Trasse parallel zu den Anlagen der DB AG wird keine nennenswerte Lärmbelästigung erzeugt. Selbst nach Querung der Brandenburger Straße mit anschließender Einfahrt in die Haltestelle Neumarkt kann die zusätzliche Lärmbelästigung durch den Neubau der Straßenbahn als gering bezeichnet werden.

Eine Parallellage der Straßenbahntrasse zur Ostrampe mit entsprechendem Gradientenverlauf wie die Ostrampe ist nicht möglich, da die Längsneigung der Streckengleise gemäß der geltenden Richtlinien im Regelfall 4 % nicht überschreiten soll. Die Ostrampe steigt zur Brücke hin mit 5,75 % an und fällt in gleichem Maße nördlich der Brücke Ost-/Westrampe zur Brandenburger Straße ab.

6. **Allgemeinverständliche Zusammenfassung**

Mit dem Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Weiterführung der Straßenbahnstrecke vom Bahnhof Sterkrade bis Neumarkt geschaffen. Die hierfür erforderlichen Festsetzungen haben insbesondere durch die Flächeninanspruchnahme von bisherigen Freiflächen unterschiedlicher Nutzungsintensität negative Folgen für die Umwelt.

Diese Auswirkungen können jedoch durch Maßnahmen gemindert und kompensiert werden. Hierzu dienen insbesondere die ökologische Aufwertung der verbleibenden Freiflächen sowie Maßnahmen außerhalb des Bebauungsplanes, deren Umsetzung entweder durch den Vorhabenträger bis zum Satzungsbeschluss dargelegt wird oder durch eine Ersatzgeldleistung an die Stadt Oberhausen gesichert wird.

Durch die Verlängerung der ÖPNV Trasse entstehen keine erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würden.

E. Kosten

Für die Weiterführung der ÖPNV-Trasse vom Bahnhof Sterkrade bis zum Neumarkt ergeben sich einschließlich Brückenbauwerk, Straßenrampen und flankierende Stützwände voraussichtlich Gesamtkosten in Höhe von ca. 34,36 Mio. DM, die sich aus Baumaßnahmen für den Öffentlichen Personennahverkehr und dem Individualverkehr zusammensetzen.

Entsprechende Finanzierungsanträge zur Förderung der Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind durch die StOAG und Stadt Oberhausen gestellt worden.

Bezogen auf die Gesamtmaßnahme ergibt sich eine Kostenverteilung auf Bund, Land, Deutsche Bahn AG, Versorgungsträger, Stadtwerke Oberhausen und Stadt Oberhausen.

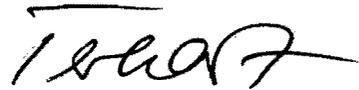
Der städtische Anteil wird im Rahmen des Straßenbauprogrammes nachgewiesen.

Dieser Begründung sind der Landesplanerische Fachbeitrag (Umweltverträglichkeitsstudie und Eingriffsregelung gemäß BNatSchG) vom Büro Spiekermann - Beratende Ingenieure - und der Ausbauplan zur Neubaustrecke als Anlage beigefügt.

Oberhausen, 12.11.2001



Beigeordneter



Bereichsleiter - Stadtplanung -

Diese Begründung hat gemäß § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27.08.1997 (BGBl. I, S. 2141; bereinigt BGBl. 1998, I, S. 137), zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.07.2001 (BGBl. I, S. 1950), in der Zeit vom 14.01.2002 bis 14.02.2002 einschließlich öffentlich ausgelegt.

Oberhausen, 15.02.2002

Der Oberbürgermeister

Im Auftrage



A handwritten signature in black ink, appearing to read "T. Bladt".

Bereichsleiter - Stadtplanung -

Diese dem Bebauungsplan Nr. 459 gemäß § 9 (8) des Baugesetzbuches in der Fassung vom 27.08.1997, zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.12.2001 (BGBl. I, S. 3762), beigefügte Begründung in der Fassung vom 12.11.2001 ist vom Rat der Stadt am 11.11.2002 beschlossen worden.

Oberhausen, 12.11.2002

Der Oberbürgermeister

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned above the printed name 'Drescher'.

Drescher