Stadt Wetter (Ruhr)

Bebauungsplan Nr. 36

“Kreuzung Grundschötteler Straße / Oberwengerner Straße”

Begründung

79

Inhalt

1 PLANUNGSGEBIET 3
1.1 Lage 3
1.2 Abgrenzung 3
1.3 Derzeitige Nutzung 3

2 PLANUNGSERFORDERNIS 3
2.1 Anlass 3
2.2 Ziele 4

3 EINORDNUNG IN DIE RÄUMLICHE PLANUNG 4
3.1 Ziele der Raumordnung 4
3.2 Flächennutzungsplan 5
3.3 Landschaftsplan 5
3.4 Andere Bebauungspläne 5
3.5 Sonstige Planungen 5

4 BESTANDSBESCHREIBUNG 6
4.1 Eigentumsverhältnisse 6
4.2 Natur und Landschaft 7
4.3 Kulturelles Erbe, Denkmalschutz und Denkmalpflege 8
4.4 Schallimmissionen 8
4.5 Schadstoffimmissionen 8
4.6 Verkehr 9
4.7 Bauliche Nutzung 10

5 FESTSETZUNGEN UND NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN 10
5.1 Verkehrsflächen gemäß § 9 (1) 11 BauGB 10
5.2 Art und Maß der baulichen Nutzung sowie der Bauweise gemäß § 9 (1) 1 f. BauGB i.V.m. § 3 ff. BauNVO 11
5.3 Fläche für Bahnanlagen als nachrichtliche Übernahme gemäß § 9 (6) BauGB 11
5.4 Grünflächen gemäß § 9 (1) 15 BauGB 12
5.5 Immissionsschutz gemäß § 9 (1) 24 BauGB 12
5.6 Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß § 1a (3) BauGB 16
5.7 Erschließung 17
5.8 Kennzeichnung von Flächen, unter denen der Bergbau umgegangen ist, gemäß § 9 (5) BauGB 17

6 AUSWIRKUNGEN UND PLANUNGSREALISIERUNG 18
6.1 Auswirkungen auf das Verkehrsnetz 18
6.2 Auswirkungen auf die Stadtstruktur 18
6.3 Auswirkungen auf Naturschutz und Landschaftspflege 18
6.4 Kosten und Finanzierung 19
6.5 Bodenordnung 19
6.6 Flächenbilanz 19

1 Planungsgebiet

1.1 Lage

Das Bebauungsplangebiet liegt im Ortsteil Volmarstein-Oberwengern, westlich der Ruhr. Es schließt unmittelbar an die von Alt-Wetter kommende Ruhrquerung im Zuge der B 234 an. Das Gebiet hat eine Größe von etwa 4.5 ha.

1.2 Abgrenzung

Das Gebiet erstreckt sich:

- im Norden entlang der Oberwengerner Straße bis in Höhe des alten Bahnhofs;
- in Osten entlang der Bahnlinie Witten - Wengern - Hagen;
- im Süden entlang der Hagener Straße bis etwa 150 m südlich der Ruhrbrücke;
- im Westen bis etwa 100 m östlich der Hoffmann-von-Fallersleben-Straße.

Die genaue Abgrenzung ist der zeichnerischen Darstellung zu entnehmen.

1.3 Derzeitige Nutzung

Ursprünglich bestand eine höhengleiche Kreuzung der B 234 (Ruhrstraße / Grundschötteler Straße) mit der L 675 (Oberwengerner Straße / Hagener Straße). Nordwestlich der Kreuzung befand sich eine Grünfläche mit Buschwerk und Bewuchs. Dieser Zustand gilt als Vergleichsbasis für die Untersuchung der Schallschutz- und Umweltsituation.

Aufgrund des vom Rat der Stadt Wetter am 08.03.1990 beschlossenen Bebauungsplanes Nr. 36 erfolgte mittlerweile eine Tieferlegung der L 675. Zugleich wurde die B 234 angehoben, um die Steigung Richtung Grundschöttel zu verringern. Zwischen den beiden Straßen wurde - unter Inanspruchnahme der genannten Grünfläche - eine dreispurige Verbindungsrampe angelegt.

Westlich der Kreuzung befindet sich ein Wohngebiet, an das sich (außerhalb des Plangebietes) das Schulzentrum Oberwengern anschließt. Nordöstlich befinden sich auf dem Gelände der Deutschen Bahn AG das (ungenutzte) Bahnhofsgebäude sowie zwei weitere Gebäude, die als Wohnhäuser genutzt werden.

2 Planungserfordernis

2.1 Anlass

Die frühere Situation der Kreuzung von B 234 und L 675 erwies sich schon seit Längerem als verkehrliches Nadelöhr und als Unfallschwerpunkt. Aufgrund der engen Kreuzungssituation kam es regelmäßig zu erheblichen Verkehrsstauungen auf allen Straßenästen. Dieser Umstand hatte für

die umgebenden Nutzungen erhebliche Immissionsbelastungen zur Folge. Zudem ließ die 1986 erstellte Verkehrsprognose für den Bau einer zweiten Ruhrbrücke eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens erwarten.

Zur Verringerung der Immissionsbelastungen und zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung hatte der Rat der Stadt Wetter am 08.03.1990 den Bebauungsplan Nr. 36 beschlossen. In Folge dieser Entscheidung wurden durch das Westfälische Straßenbauamt Hagen die Ausbauarbeiten an der Kreuzung durchgeführt.

Im Rahmen einer Normenkontrollklage vor dem OVG Münster hat dieses mit Urteil vom 19.12.1996 (Az 7a D 129/92.NE) den Bebauungsplan jedoch für nichtig erklärt. Daher war es erforderlich, erneut einen Bebauungsplan für den Bereich Grundschötteler Straße / Oberwengerner Straße aufzustellen, um die Rechtmäßigkeit der durchgeführten Baumaßnahmen zu gewährleisten und eine geordnete städtebauliche Entwicklung zukünftig sicherzustellen. Aus diesem Grunde hat der Rat der Stadt Wetter (Ruhr) am 07.05.1998 erneut einen Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 36 gefasst.

2.2 Ziele

Ziel dieses Bebauungsplanes ist es, für den erfolgten Kreuzungsausbau Planungsrecht zu schaffen und die Maßnahmen so auf eine rechtsstaatliche Grundlage zu stellen. Ziel der Maßnahme war es, durch eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit die bestehende Stausituation zu beseitigen. Zugleich wurden damit die Voraussetzungen für den Bau der zweiten Ruhrbrücke geschaffen, die mittelbar der Entlastung der Kaiserstraße in Alt-Wetter dienen soll und für die dortige Zentrumsentwicklung von großer Bedeutung ist.

3 Einordnung in die räumliche Planung

3.1 Ziele der Raumordnung

Gemäß §1 (4) BauGB besteht eine Anpassungspflicht der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung. Diese werden konkretisiert im Rahmen des Gebietsentwicklungsplanes.

Der derzeit gültige – 1985 genehmigte – Gebietsentwicklungsplan weist das Gebiet westlich der Kreuzung als Wohnsiedlungsbereich aus. Die Ruhraue ist als Bereich zum Schutz der Gewässer und als Überschwemmungsbereich gekennzeichnet.

Die mittlerweile vom Bezirksplanungsrat aufgestellte Neufassung des Gebietsentwicklungsplanes für den Regierungsbezirk Arnsberg - Teilabschnitt Oberbereiche Bochum / Hagen - weist das Gebiet westlich der Kreuzung als "Allgemeinen Siedlungsbereich" aus. Östlich der Bahnlinie (also angrenzend an das Plangebiet) ist die Ruhraue als Regionaler Grünzug mit Anforderungen an den

Grundwasser- und Gewässerschutz dargestellt. Die Genehmigung dieses Planes ist im Laufe des Jahres 2000 zu erwarten.

3.2 Flächennutzungsplan

Gemäß § 8 (2) BauGB sind die Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Der 1975 wirksam gewordene Flächennutzungsplan stellt im Westen Wohnbauflächen, unmittelbar nordwestlich der Kreuzung eine Grünfläche, im Süden forstwirtschaftliche Nutzung und die Kreuzung von B 234 und L 675 als teilkreuzungsfreien Ausbau dar. Die Verknüpfung der beiden Straßen erfolgt mittels einer Verbindungsrampe. Aus diesen Vorgaben ist der Bebauungsplan entwickelt worden.

3.3 Landschaftsplan

Im am 19.11.1984 vom Regierungspräsidenten in Arnsberg genehmigten Landschaftsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises wird im Süden des Plangebietes forstwirtschaftliche Nutzung mit einer Untersagung der Endnutzung durch Kahlschlag festgesetzt (Festsetzung 4.5.11). Für die Ruhraue als Entwicklungsraum 3.9 ist "Wiederherstellung einer in ihrer Oberflächenstruktur, ihrem Wirkungsgefüge oder ihrem Erscheinungsbild geschädigten oder stark vernachlässigten Landschaft" anzustreben (Entwicklungsziel 3). Zu diesem Zweck "sollen insbesondere

- die Aufschüttungsfläche rekultiviert und mit standortgerechten Gehölzen aufgeforstet,
- standortgerechte und bodenständige Gehölze zur Anreicherung mit gliedernden und belebenden Elementen angepflanzt und
- die geplanten Straßen nach Maßgabe der zu erstellenden landschaftspflegerischen Begleitpläne landschaftsgerecht eingegrünt werden."

3.4 Andere Bebauungspläne

Das Plangebiet umfasst im Nordwesten Teile des Bebauungsplanes Nr. 30 "Schulzentrum Oberwengern", um die sich aus der Verkehrssituation ergebende Abwägungsproblematik innerhalb des Bebauungsplanes bewältigen zu können. Für einen Teilbereich wurde die Aufhebung vom Rat der Stadt Wetter am 08.03.1990 beschlossen und ist mittlerweile rechtskräftig. In einem anderen Bereich wird der Bebauungsplan Nr. 30 überlagert; für den überlagerten Teilbereich wird parallel zur Aufstellung dieses Bebauungsplanes ein Aufhebungsverfahren durchgeführt.

3.5 Sonstige Planungen

Für den Bau der neuen Ruhrbrücke im Norden Alt-Wetters bzw. Oberwengerns wird derzeit vom Westfälischen Straßenbauamt Hagen ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Nach der Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr vom 03.05.1993 sowie anschließender

Unterrichtung der Öffentlichkeit und nach Durchführung des Anhörungsverfahrens steht die Planfeststellung nunmehr kurz vor ihrem Abschluss.

Für die Bahnstrecke sowie die dazugehörigen Betriebsanlagen besteht Planungsrecht im Wege der Planfeststellung gemäß § 18 AEG.

Der für Oberwengern entwickelte Rahmenplan hat nach Aufgabe des Ziels, ein neues Stadtzentrum in Oberwengern zu schaffen, seine Bedeutung für diesen Bebauungsplan verloren.

4 Bestandsbeschreibung

Gemäß §1a (2) BauGB sind, soweit im Bebauungsplanverfahren die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben im Sinne der Anlage § 3 UVPG begründet werden soll, die Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt entsprechend dem Planungsstand zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Diese Ergebnisse sind sodann in die Abwägung einzustellen. Die Ausführungen hierzu finden sich in den entsprechenden Unterabschnitten. Dabei ist jeweils auf den Vergleich der Situation vor dem Kreuzungsumbau mit der Situation nach dem Umbau abzustellen.

Um einzelne Belange sachgerecht beurteilen zu können, wurden Gutachten in Auftrag gegeben:

- Umweltverträglichkeitsstudie / Landschaftspflegerischer Begleitplan des Büros Landschaft + Siedlung GbR, Recklinghausen (aus dem Jahr 1999), dem die Methodik der Ökologischen Risikoanalyse zugrunde liegt;
- Schallschutztechnische Untersuchung des Büros U. Ritterstaedt, Neuss (aus dem Jahr 1999), zuzüglich eines Briefes mit Klarstellungen vom 11.11.1999;
- Untersuchung der "Schadstoffbelastung an Straßen" im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die neue Ruhrbrücke - erstellt durch das Westfälische Straßenbauamt (im Jahr 1998) -;
- Verkehrsuntersuchung des Büros Steierwald, Schönharting und Partner GmbH für die Stadt Wetter (aus dem Jahr 1986), ergänzt um die Vereinfachte Fortschreibung der Verkehrsprognosen desselben Büros (aus dem Jahr 1998), die Straßenverkehrszählung für die Bundesrepublik Deutschland (aus dem Jahr 1995) und Verkehrszählungen im Kreuzungsbereich im Januar und Mai 1999 durch das Büro U. Ritterstaedt.

4.1 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen, die für den Straßenbau benötigt wurden, befanden sich bereits im Besitz des Trägers der Straßenbaulast. Die Grundstücke mit Wohnbebauung an der Breslauer Straße (im südwestlichen Teil) sind im Besitz der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft für den Ennepe-Ruhr-Kreis GmbH, Schwelm. Daran schließt sich die im Eigentum der Stadt Wetter befindliche Grünfläche bzw. Fläche für die Kindertagesstätte an. Die Gebäude nördlich davon befinden sich im Pri-

vatbesitz. Die Fläche östlich der L 675 ist im Eigentum der Deutschen Bahn AG bzw. des Bundeseisenbahnvermögens. Für letztere Fläche wurde der Eisenbahner Wohnungsgenossenschaft Hagen GmbH, Hagen, ein Erbbaurecht eingeräumt.

4.2 Natur und Landschaft

Im Bereich des Bebauungsplanes lassen sich - aus Sicht von Natur und Landschaft - sechs verschiedene Teilbereiche unterscheiden. Für jeden dieser Teilbereiche ist eine Bewertung bezüglich der Empfindlichkeit für einzelne Schutzgüter vorgenommen worden (vgl. Tabelle).

Insgesamt waren im Planungsbereich bereits erhebliche anthropogene Überformungen sowie erhebliche Immissionsvorbelastungen und lufthygienische Belastungen zu verzeichnen, insbesondere im direkten Umfeld der Fernstraßen. Vorbelastungen hinsichtlich des Landschaftsbildes bestanden durch die Straßenzüge aufgrund ihrer Zerschneidungs- und Immissionseffekte sowie durch großvolumige Bauwerke auf der anderen Ruhrseite.

Zudem weisen die Grundwasservorkommen in der Ruhraue eine erhebliche Empfindlichkeit gegenüber verkehrsbedingtem Schadstoffeintrag auf. Gleiches gilt für die Gewässergüte der Ruhr wie der beiden Tümpel südwestlich der Oberwengerner Straße sowie zweier im Ruhrtal vorhandener Gräben einschließlich ihres jeweiligen Umfeldes.

	Ruhraue	Ruhrhangzone (südlicher Teil)	Ruhrhangzone (südwestl. Teil)	Bauflächen	Freiflächen im Siedlungsbereich	stark versiegelte Flächen (z.B. Straßen)
Natürliche Bodenfurchtbarkeit	hoch	mittel	hoch	keine	mittel	keine
Speicher- bzw. Reglerfunktion	mittel	hoch	hoch	keine	hoch	keine
Retentionsvermögen	Überschwemmungsgebiet	sehr hoch	sehr hoch	mittel	hoch	keine
Klimatische Ausgleichsfunktion	mittel (Auenklima)	sehr hoch (Waldklima)	sehr hoch (Waldklima)	hoch (Park- bzw. Siedlungsklima)	hoch (Park- bzw. Siedlungsklima)	nachrangig (stark versiegelt)
Lufthygienische Ausgleichsfunktion	nachrangig	hoch	hoch	mittel	mittel	nachrangig
Biotope	sehr hoch	sehr hoch	hoch	mittel bis hoch	hoch	mittel bis gering
Landschaftsbild	sehr hoch	sehr hoch	hoch	mittel	hoch	nachrangig
Sonstiges		*				

* Die dort befindlichen Felsformationen an der Ruhrhangzone parallel zur Hagener Straße sind als morphologisch-bodenkundliche Sonderstandorte mit besonderer Dokumentarfunktion einzuordnen.

Empfindlichkeit des Gebietes im Bezug auf Natur und Landschaft

Zusammenfassend läßt sich festhalten:

- eine sehr hohe Empfindlichkeit im Bereich der Ruhraue bzw. der Ruhrhangzonen im südlichen Plangebiet - vor allem bezogen auf Wasser, Landschaftsbild, Biotope und z.T. Klima;
- eine hohe Empfindlichkeit im Bereich der südwestlichen Ruhrhangzonen sowie der Grünbereiche in der Siedlung westlich der Oberwengerner Straße. Diese bezieht sich im ersten Fall auf alle Schutzgüter, im letzteren Fall ausschließlich des Schutzgutes Boden;

- eine mittlere Empfindlichkeit im (westlichen) Wohnsiedlungsbereich sowie bei den östlich an die Bahn angrenzenden Flächen, im ersteren Fall vor allem bezüglich der Schutzgüter Landschaftsbild und Klima, im letzteren bezüglich des Schutzgutes Boden;
- eine geringe Empfindlichkeit in den stark versiegelten Bereichen, d.h. den Verkehrswegen und der Fläche zwischen Bahn und Oberwengerner Straße.

4.3 Kulturelles Erbe, Denkmalschutz und Denkmalpflege

Zwar ragt der mittelalterlich-frühneuzeitliche Adelssitz Haus Hove in den Untersuchungsraum hinein. Eine Betroffenheit dieses Belanges ist jedoch nicht erkennbar.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass, sofern bei Bodeneingriffen Bodendenkmäler entdeckt werden, dies der Gemeinde als Unterer Denkmalbehörde bzw. dem Amt für Bodendenkmalpflege in Olpe unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten ist (§§ 15 und 17 Denkmalschutzgesetz NRW).

4.4 Schallimmissionen

Auf der Basis der Verkehrsbelastung im Jahr 1986 (vgl. Punkt 4.6) erfolgte mit Hilfe eines digitalen Geländemodells die Berechnung der derzeitigen Schallsituation. Die Überschreitung der Richtwerte aus der 16. BImSchV zeigt deutlich, dass im Bereich der Kreuzung bereits zu diesem Zeitpunkt (d.h. vor dem Umbau) eine erhebliche Schallbelastung vorgelegen hat. Dies galt insbesondere für die Gebäude östlich der Oberwengerner Straße einerseits und die an die Grundschötteler Straße angrenzenden Häuser der Breslauer Straße andererseits.

4.5 Schadstoffimmissionen

Für die Beurteilung der Schadstoffimmissionen wird auf die Untersuchung des Westfälischen Straßenbauamtes anläßlich der Planfeststellung für die B 226 n (Ruhrübergang Wetter) aus dem Jahre 1998 zurückgegriffen. Dort wurden die Kfz-bedingten Schadstoffe auf der Basis des Merkblattes über Luftverunreinigungen an Straßen (...) - Ausgabe 1992 - (MLuS-92) für die Situation vor dem Umbau ermittelt.

Die Gesamtbelastungen ergeben sich aus den Vorbelastungen und der durch die Maßnahme bedingten Zusatzbelastung. Da die der Untersuchung zugrunde gelegten Vorbelastungen ohnehin nicht punktgenau zu bestimmen sind, kann auf die Untersuchungen des WSBA zurückgegriffen werden, zumal sich das Gebiet dieses Bebauungsplanes unmittelbar südlich an den planfestzustellenden Bereich anschließt. Zu den Ergebnissen vgl. Punkt 5.5.

86

4.6 Verkehr

Durch das Plangebiet verlaufen als Fernstraßen die B 234, die Alt-Wetter mit Grundschöttel und Gevelsberg verbindet, sowie die L 675 von Witten über Wengern nach Hagen. Auf beiden Straßen war bereits vor Beginn der Maßnahme ein hohes Verkehrsaufkommen zu beobachten. Verkehrszählungen aus dem Jahre 1986 ergaben Belastungen von etwa 10.000 DTV nördlich, etwa 7.000 DTV südlich, etwa 11.000 DTV westlich und 18.000 DTV östlich der Kreuzung.

Dem Bebauungsplan liegen Prognosen zugrunde, die auf der Basis der Erhebung von 1986 in Zusammenhang mit den Ergebnissen der Vereinfachten Fortschreibung von 1998 beruhen. Zur Absicherung der Prognosedaten wurden zeitnah im Jahr 1999 Erhebungen durchgeführt und diese sowie die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung aus dem Jahre 1995 den Prognosezahlen gegenübergestellt. Die aktuellen Zählungen ergaben jeweils Belastungen, die sich im Rahmen bzw. unterhalb der Prognosewerte befanden, so dass diese als verläßliche Beurteilungsbasis angesehen werden können.

Prognosebasis (jeweils für 1999)	Gutachten 1986 Planfall 0.0	Gutachten 1986 Planfall 0.1	Zählung '95	Zählung 01/99	Zählung 05/99
B 234 Ost	23470	23855	22036	17139	20467
B 234 West	13696	15432	16526	7373	15210
L 675 Nord	12989	12989	10436	4637	2812
L 675 Süd	9131	8488	10318	2796	3049
Rampe	------	15432	------	5558	10474

Verkehrsbelastungen 1999 - Zählungen und Prognosen

Gegenüber den Zahlen von 1986 ist im Jahr 1999 eine Zunahme auf allen Verkehrsästen festzustellen, jedoch - bedingt durch den Kreuzungsumbau - überdurchschnittlich auf der B 234 und unterdurchschnittlich auf der L 675 Süd. Die Verkehrsbelastungen der Verkehrsprognose auf der Basis der Zählung von 1986 in Verbindung mit der vereinfachten Fortschreibung werden im Folgenden der Abwägung des Bebauungsplanes zugrunde gelegt. Dazu wurden diese für das Jahr 2010 als Zeitpunkt maximaler Verkehrsbelastung und spezifiziert für den Fall 0.1 - d.h. unter Einbeziehung des Kreuzungsausbaus - hochgerechnet. Somit ergeben sich 25.800 DTV auf der B 234 Ost, 16.700 DTV auf der B 234 West bzw. der Rampe, 14.050 DTV auf der L 675 Nord und 9.200 DTV auf der L 675 Süd.

Als Folge der Realisierung der B 226 n - Ruhrüberwurf Wetter - ist zukünftig mit einem (zusätzlichen) Anstieg der Belastung der L 675 bei einer Entlastung der B 234 West zu rechnen. Im Saldo sinkt die Belastung auf der B 234 Ost über das durchschnittliche Maß hinaus, steigt jedoch auf der B 234 West bzw. L 675 Süd leicht und auf der L 675 Nord erheblich an.

Die Erschließung des Wohngebietes Breslauer Straße erfolgt über die Hoffmann-von-Fallersleben-Straße, die Erschließung der übrigen Bebauung über die Oberwengerner Straße.

Die Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr erfolgt mittels der stündlich verkehrenden Linie SB 38 an der Haltestelle "Oberwengern" (an der Grundschötteler Straße) und über die ebenfalls jeweils im Stundentakt bedienten Linien 553, 555, 591 und 593 sowie der sporadisch verkehrenden Linie 592 an der Haltestelle "Oberwengern Bahnhof" (an der Oberwengerner Straße bzw. an der Verbindungsrampe).

4.7 Bauliche Nutzung

Das im Westen befindliche Wohngebiet an der Breslauer Straße weist eine homogene Nutzung mit Geschossbauten in lockerer Bebauung als Zeilenbauweise auf.

Im Norden des Plangebietes befinden sich zwei weitere Wohngebäude; nördlich angrenzend an das Gebiet liegt ein Gewerbebetrieb, dessen Grundstück im Bebauungsplan Nr. 30 als Mischgebiet ausgewiesen ist.

Östlich der Straße befinden sich drei Gebäude auf dem Gelände der Deutschen Bahn AG, darunter das frühere Bahnhofsgebäude. Dieses ist derzeit ungenutzt und steht zum Verkauf an; in den anderen beiden Häusern befindet sich eine Wohnnutzung.

5 Festsetzungen und nachrichtliche Übernahmen

5.1 Verkehrsflächen gemäß § 9 (1) 11 BauGB

Es wurden Verkehrsflächen so festgesetzt, dass die erfolgten Baumaßnahmen (Absenkung der L 675 im Kreuzungsbereich, Anschluss der Grundschötteler Straße an die Overwegbrücke, Bau einer Verbindungsrampe von etwa 200 m Länge) planungsrechtlich abgesichert sind.

Zudem wurden straßenbegleitende Fußwege berücksichtigt, die mit dem umliegenden Fußwegenetz verknüpft sind. Zur Abwicklung des Radverkehrs wurde die Freigabe der Fußwege an der Rampe und auf der Brücke für den Radverkehr als ausreichend erachtet, um die Verkehrsbedürfnisse und Sicherheitsanforderungen - insbesondere für Radwanderer entlang des Ruhr-Rad-Wanderwegs - zu gewährleisten.

Die Festsetzungen ermöglichen die rechtliche Absicherung des Kreuzungsumbaus, der im Wege der teilweisen Aufhebung der höhengleichen Kreuzung von B 234 und L 675 die Kreuzungssituation entlastet hat. Da für die Baumaßnahme keine privaten Flächen beansprucht wurden, war keine Berücksichtigung entgegenstehender Eigentumsbelange erforderlich. Allerdings ergaben sich Konflikte mit den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne von § 1 (5)

1 BauGB aufgrund der Immissionssituation (vgl. hierzu Punkt 5.5). Auch war die Eingriffsregelung gemäß § 1a (2) 2 BauGB zu berücksichtigen (vgl. hierzu Punkt 5.6).

5.2 *Art und Maß der baulichen Nutzung sowie der Bauweise gemäß § 9 (1) 1 f. BauGB i.V.m. § 3 ff. BauNVO*

Das Wohngebiet nordwestlich der Kreuzung wird als Reines Wohngebiet (gemäß § 3 BauNVO) mit einer GRZ von 0.4, einer GFZ von 0.8 und maximal zwei Vollgeschossen festgesetzt. Dabei sind die überbaubaren Flächen mit Hilfe von Baugrenzen näher bestimmt.

Mit diesen Festsetzungen wird die vorhandene Bebauung planungsrechtlich abgesichert. Da das Gebiet über eine sehr homogene Struktur verfügt, erschien es sinnvoll, den Gestaltungsrahmen für die Bebauung eng abzustecken. Die Festsetzungen zum Maß der Nutzung sichern die Chance zu einer angemessenen Bebauungsdichte, die aufgrund der Lage (Nähe zum Schulzentrum bzw. zu Alt-Wetter) und zur Vermeidung von Zersiedelungseffekten erforderlich ist.

Eine Teilfläche im Nordwesten ist als Mischgebiet festgesetzt worden. Zur Bewältigung der Schallschutzproblematik musste dieser Bereich, der bisher Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 30 war, in den Planbereich einbezogen werden. Bezogen auf Art und Maß der baulichen Nutzung wurden die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 30 übernommen.

5.3 *Fläche für Bahnanlagen als nachrichtliche Übernahme gemäß § 9 (6) BauGB*

Sinnvollerweise müsste auch die bauliche Nutzung auf der Bahnfläche in die Regelungen des Bebauungsplanes einbezogen werden. Deren planungsrechtliche Beurteilung bemisst sich jedoch nach Fachrecht (§ 18 AEG). Zwar befindet sich in den vorhandenen Gebäuden derzeit keine Bahnnutzung. Diese Tatsache allein ist jedoch unzureichend, um die Funktionslosigkeit der Fläche als Bahnbetriebsanlage festzustellen, so die wiederholte Rechtsprechung des OVG NRW (vgl. u.a. die Entscheidung vom 25.04.97 - Az 7a D 127/94 NE). Zur Entwidmung bedarf es eines hoheitlichen Aktes (BVerwG 16.12.88 - Az 4 C 48.86 -). So ist eine Erklärung unzureichend, wenn aus ihr keine genaue Abgrenzung der aus der Hoheit der Planfeststellungsverfahrens zu entlassenen Fläche vorliegt bzw. diese nur unter dem Vorbehalt erfolgt, dass eine bestimmte Nutzungsbestimmung erfolgt (wie in Punkt 1 des Schreibens der Bundesbahndirektion Essen vom 06.02.90; vgl. OVG NRW 25.04.97).

Aufgrund von § 38 BauGB genießt das Planfeststellungsverfahren einen privilegierten Status; diese Fläche ist der gemeindlichen Bauleitplanung nicht zugänglich. Sie wird daher als Fläche für Bahnanlagen nur nachrichtlich übernommen. Eine Einbeziehung in die Abwägung ist jedoch - aufgrund der Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme - nichtsdestotrotz geboten. Eigenständige

Festsetzungen konnten nur insoweit erfolgen, wie sie der privilegierten Nutzung (hier: Bahnbetrieb) nicht entgegenstehen (vgl. BVerwG 16.12.88). Ein solcher Fall liegt hier bezogen auf Maßnahmen zum Immissionsschutz vor (vgl. 5.5).

5.4 Grünflächen gemäß § 9 (1) 15 BauGB

Am nördlichen Ende der Verbindungsrampe wurde eine öffentliche Grünfläche festgesetzt. Hier befindet sich schützenswerter alter Baumbestand, den es zu sichern gilt. Auch ließe sich dieses Grundstück unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit auf den Hauptstraßen nur mit erheblichem Aufwand an das übrige Straßennetz anschließen. Zudem lassen Immissionsschutzkonflikte und die topografische Situation eine Bebauung an dieser Stelle nicht ratsam erscheinen. Vielmehr kann eine Grünfläche mit entsprechender Bepflanzung an dieser Stelle zur Gliederung des Gebietes beitragen.

Die Böschungsflächen sind als Verkehrsgrün ausgewiesen worden und sind - im südlichen Teil - Bestandteil einer Verbandsgrünfläche. Einige der Böschungsflächen sind durch die Baumaßnahme neu entstanden; andere in Folge der Baumaßnahmen umgestaltet worden. Dabei musste teilweise bestehender Laubwald gefällt und durch junge Anpflanzungen ersetzt werden. Diese Beeinträchtigungen sind als Bestandteil des Ausgleichskonzeptes berücksichtigt worden (vgl. Punkt 5.6). Die Böschungsflächen dienen der Abschirmung der Bebauung gegenüber den Verkehrsflächen.

5.5 Immissionsschutz gemäß § 9 (1) 24 BauGB

Schallschutz

Zur Beurteilung der schalltechnischen Situation wurde beim Ingenieurbüro für Schallschutz Dipl.-Ing. U. Ritterstaedt ein Gutachten in Auftrag gegeben. In diesem Gutachten wurde die Entwicklung der Schallimmissionen in mehreren Varianten untersucht:

- die Entwicklung der Straßenverkehrsgeräusche auf der Basis der Verkehrsdaten von 1986;
- die Entwicklung der Straßenverkehrsgeräusche auf der Basis des Gutachtens von Steierwald, Schönharting und Partner, hochgerechnet für 2010, jeweils bezogen auf das Netz vor bzw. nach Ausbau der Kreuzung B 234 / L 675 (Planfall 0.0 bzw. Planfall 0.1).

Als Grundlage der Beurteilung für die Geräuschsituation ist dabei die 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (BImschG) heranzuziehen, sofern es sich um einen Neubau oder eine wesentliche Änderung einer Straße handelt. Letzteres ist hier der Fall. Im Übrigen ist der Schallschutz im Sinne allgemeiner Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§1 (5) 1 BauGB) in der Abwägung zu berücksichtigen.

Wie im Abschnitt 4.6 dargelegt, wird bei der Schallschutzuntersuchung auf die im Verkehrsgutachten von 1986 (einschließlich der Vereinfachten Fortschreibung) für 2010 prognostizierten Zahlen zurückgegriffen, da sich die Ergebnisse der Zählungen aus den Jahren 1995 bzw. 1999 durchweg im Rahmen bzw. unterhalb dieser Prognosewerte befanden. Die Prognosewerte geben somit einen hinreichend sicheren Rahmen für die Abschätzung der Folgewirkungen ab.

Dabei sind die Prognosen maßgeblich, die den Kreuzungsumbau mit einbeziehen, nicht jedoch die Wirkungen, die durch den zweiten Ruhrübergang ausgelöst werden. Eine Abschnittsbildung ist zulässig, soweit der zu realisierende Abschnitt bereits eine eigenständige Verkehrsfunktion erfüllt und somit auch im Falle, dass sich die Gesamtkonzeption nicht realisieren läßt, nutzbar ist (vgl. BVwG, Urteil vom 28.01.99 - 4 CN 5.98 -). Angesichts der Tatsache, dass die Realisierung der Gesamtkonzeption nicht in der Hoheit der Stadt Wetter liegt, sind nur die durch den Kreuzungsausbau verursachten Veränderungen der Verkehrsbelastung in die Abwägung eingestellt worden.

Zudem sind die Folgen des Baus der B 226 n im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen, da dieses erst die rechtlichen Voraussetzungen für die Folgebelastungen schafft und diesem weder vorgegriffen werden kann noch soll. Die Maßnahmen, die Gegenstand dieses Bebauungsplanes sind, tragen im Übrigen auch dann zur städtebaulichen Ordnung bei, wenn eine Realisierung des Ruhrübergangs nicht erfolgen sollte. Zudem ist zu bedenken, dass die Realisierung der neuen Ruhrbrücke nicht vor dem Jahre 2006/2007 zu erwarten ist. Auch für die Zwischenzeit kann - vor dem Hintergrund von Gesundheitsschutz und -vorsorge - auf eine Lösung dieses Konfliktes daher nicht verzichtet werden.

Im Rahmen des Schallschutzgutachtens sind die Beurteilungspegel für den zukünftigen Verkehrslärm errechnet worden. Diese Beurteilungspegel überschreiten in einigen - im Plan gekennzeichneten Bereichen - die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, die nicht überschritten werden dürfen. Für Wohngebiete sind dies 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts, für Mischgebiete 64 dB(A) bzw. 54 dB(A). Überschreiten die Beurteilungspegel 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts so ist von einer absoluten Unverträglichkeitsschwelle auszugehen.

Grundsätzlich hat das OVG Münster in seinem Urteil vom 19.12.96 - Az 7a D 129/92.NE - darauf hingewiesen, dass, wenn als Folge einer Planung, "eine Vielzahl von Straßennachbarn Lärmbelästigungen ausgesetzt werden, für die kein physisch-realer Ausgleich vorgesehen ist, wobei der Gesetzgeber dem aktiven Lärmschutz Vorrang gegeben hat, (..) die Gemeinde zu prüfen [habe], ob hinreichend gewichtige Verkehrsbelange eine solche Lösung rechtfertigen. Bejaht sie dies, so muß sichergestellt sein, daß die Betroffenen durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes vor unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm bewahrt bleiben."

Die Belange des Schallschutzes stehen hier den verkehrlichen Belangen eines Kreuzungsausbaus entgegen. Bei der Abwägung ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Kreuzungsumbau eine Verringerung der Immissionsbelastungen aufgrund sinkender Stauwahrscheinlichkeit ebenso zur Folge hat wie eine Entschärfung der Kreuzung als Unfallschwerpunkt.

Zudem hat der Ausbau Bedeutung für die Entwicklung des Zentrums von Alt-Wetter. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Kaiserstraße und eines geringen Querschnitts der dortigen Fußwege besteht nur eine geringe Aufenthaltsqualität des Straßenraumes. Das u.a. daraus resultierende Defizit im Versorgungsangebot versucht die Stadt Wetter - im Einklang mit den Zielen des Gebietsentwicklungsplanes - mit Hilfe einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme abzubauen. Der Erfolg dieser Maßnahme wird wesentlich auf der Realisierung der im Planfeststellungsverfahren befindlichen zweiten Ruhrquerung und der Ableitung des Durchgangsverkehrs über die L 675 beruhen. Aufgrund ihres Umbau wird die Kreuzung das dann zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen abwickeln können.

Der Belang gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse muss diesen Belangen gegenüber insofern zurückgestellt werden, als ihm durch Maßnahmen des Schallschutzes entsprochen wird. Aufgrund der hohen Vorbelastung und der dargestellen entgegenstehenden anderen Belange wird ein über die Grenzwerte der 16. BImSchV hinausgehendes Bedürfnis nach Schallschutz zurückgestellt.

Gemäß § 50 BImSchG ist Maßnahmen des aktiven Schallschutzes Vorrang vor passivem Schallschutz einzuräumen. Dem steht jedoch die topografische Situation entgegen: Sie ließe allenfalls die Realisierung von Schutzbauwerken auf den Böschungskronen zu, was wiederum erhebliche Verschattungseffekte für die dahinter liegenden Wohngebäude zur Folge hätte. Selbst dann wäre noch fraglich, ob deren obere Geschosse damit effektiv zu schützen wären. Die Errichtung von aktivem Schallschutz ist daher weder städtebaulich noch finanziell zu rechtfertigen.

Insofern muss dem Belang im Wege des passiven Schallschutzes (d.h. durch Maßnahmen an den baulichen Anlagen) Rechnung getragen werden. Dies ist durch entsprechende Festsetzungen geschehen, um angesichts der Eigentumsstruktur diese Maßnahmen im Zweifelsfall gegen den Willen der Eigentümer durchsetzen zu können. Zwar ist heutzutage in der Regel davon auszugehen, dass die Umfassungsteile der Gebäude bereits ein Dämmmaß besitzen, was wenigstens der Schallschutzklasse 2 entspricht (vgl. Tabelle). Dies ist jedoch im Einzelfall zu prüfen.

Gemäß § 42 BImSchG besteht für die Eigentümer Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen, sofern die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die Anspruchsvoraussetzungen zur Erstattung der Kosten für passiven Lärmschutz liegen vor, sofern nicht das vorhandene Bauschalldämmmaß der Umfassungsbauteile (Fenster, Dächer etc.) den auftretenden Lärm be-

92

reits auf zumutbare Innenpegel entsprechend der Anlage zur 24. BImSchV vom 04.02.1997 abmindert. Mit passivem Lärmschutz zu versehen sind dabei die Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind.

Schallschutzklasse	bewertetes Bauschalldämmmaß in dB
1	25 bis 29
2	30 bis 34
3	35 bis 39
4	40 bis 44
5	45 bis 49

Schallschutzklassen gemäß VDI 2719

Die genannten Maßnahmen zur Schalldämmung gelten auch für die Bebauung der DB-Fläche. Dieser Bereich entzieht sich als planfestgestelltes Bahngelände zwar der Planungshoheit der Gemeinde, ist aber Regelungen, die der planfestgestellten Nutzung nicht widersprechen, durchaus zugänglich (BVerwG 16.12.88 - Az 4 C 48.86 -). Als solche sind die Festsetzungen zum Schallschutz zu verstehen. Dabei wurden für dieses Gebiet Werte analog zu einem Mischgebiet nach § 6 BauNVO zugrunde gelegt. Durch diese Maßnahmen wird sichergestellt, dass - unbeschadet der Möglichkeiten zur Nutzung der Fläche für eisenbahnbetriebsbezogene Zwecke - für den Gebäudebestand gesunde Wohnverhältnisse auch nach dem Kreuzungsumbau gewährleistet sind.

Schadstoffimmissionen

Neben der Grundbelastung (vgl. Punkt 4.5) gilt es, die Zusatzbelastung zu erfassen. Diese wird anhand der prognostizierten Verkehrsmenge der Straße berechnet. Hierzu erfolgt ein Rückgriff auf die Untersuchung zu Schadstoffbelastungen im Rahmen der Planfeststellung für die B 226 n - Ruhrübergang Wetter -. Die für den Bereich 3 (B 226 n von L 675 bis Ausbauende) des Planfeststellungsverfahrens zugrunde gelegte Verkehrsbelastung von etwa 30.000 Kfz / 24h wird - gemäß der Verkehrsprognosen (vgl. 4.6) - im Bereich dieses Bebauungsplanes durchweg unterschritten werden. Legt man also die für diesen Fall ermittelten Schadstoffbelastungen zugrunde, so dürfte auch unter ungünstigen Umständen dem Belang des Schutzes vor Schadstoffimmissionen hinreichend Rechnung getragen sein. Daraus ergeben sich folgende Belastungen:

	Einheit	Belastung	Grenz- / Orientierungswert		Norm
Kohlenmonoxid	mg/m³	0.9164	10	24-Stunden-Wert	MIK (VDI-Richtlinie 2310)
Kohlenwasserstoff	mg/m³	0.0546	0.3	Jahresmittel	Rafinerie-Richtlinie
Stickstoffdioxid	mg/m³	0.0456	0.1	24-Stunden-Wert	MIK (VDI-Richtlinie 2310)
Schwefeldioxid	mg/m³	0.0121	0.12	Median Tagesmittel	22. BImSchV
Benzol	mg/m³	0.0028	0.01	Jahresmittel	23. BImSchV
Rußpartikel	mg/m³	0.0031	0.008	Jahresmittel	23. BImSchV

Schadstoffbelastung differenziert nach Stoffen

Alle ermittelten Belastungswerte verbleiben unterhalb der Grenz- bzw. Orientierungswerte. Auch im Bezug auf den Gehalt von Schwebstaub und Blei in der Luft sind bedingt durch eine stetige Reduzierung der Schadstoffe und den geringen Beitrag des Verkehrs zu diesen Immissionen keine Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten.

Einem darüber hinausgehenden grundsätzlichen Interesse an der Verminderung der Schadstoffimmissionen für die an die Straße angrenzenden Gebäude stehen andere Belange - wie die Zentrumsentwicklung Alt-Wetter, der sparsame Umgang mit Grund und Boden etc. - entgegen (vgl. hierzu die vorherigen Ausführungen zum Schallschutz).

5.6 *Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß § 1a (3) BauGB*

Gemäß § 8 (2) BNatSchG sind "vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen (...) durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (...)." Dabei sind Eingriffe "Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können." (§ 8 (1) BNatSchG) Über diese Eingriffe ist gemäß § 8a BNatSchG bei der Aufstellung von Bauleitplänen im Rahmen dieses Verfahrens zu entscheiden.

Durch diesen Bebauungsplan ergibt sich ein Eingriff vor allem aufgrund der mit der Straßenbaumaßnahme einhergehenden zusätzlichen Versiegelung. Die für die Verkehrsnutzung zusätzlich benötigten Flächen waren bisher Laubwald, - z.T. mit Laubwald bepflanzte - Böschungsflächen sowie privat nutzbare Freiflächen. Neben den Versiegelungseffekten sind Beeinträchtigungen des Klimas und der Biotope in Folge steigender Verkehrsbelastungen auf einigen Straßenabschnitten zu erwarten. Zudem ergeben sich im Zuge der Baumaßnahmen Veränderungen in den weiterhin als Böschungen verbleibenden Flächen, indem der vorhandene Bewuchs z.T. beseitigt und nach dem Ausbau durch neue Anpflanzungen ersetzt wurde.

Diese Auswirkungen hätten sich nur vermeiden lassen, wenn auf den Kreuzungsumbau insgesamt verzichtet worden wäre. Dem sind jedoch die staubedingten Immissionsbelastungen der Nachbarschaft sowie die hohen Unfallzahlen entgegenzuhalten. Dagegen spricht zudem, dass ein Verzicht die Zentrumsentwicklung in Alt-Wetter sowie den sparsamen Umgang mit Grund und Boden erschweren würde (vgl. hierzu die Ausführungen im Zusammenhang mit den Belangen des Immissionsschutzes). Durch die weitgehende Nutzung vorhandener Straßen für eine Ortsumgehung Wetters ist bereits den Anforderungen an eine sparsame Nutzung von Grund und Boden weitmöglichst Rechnung getragen worden. Insofern sind die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in diesem Fall zurückzustellen.

Im Bereich der baulichen Nutzung erfolgt eine weitgehende Übernahme des Status quo. Hierauf finden gemäß § 1a (3) 4 BauGB die Vorschriften der Eingriffsregelung keine Anwendung.

Sofern Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden sind, ergibt sich die Notwendigkeit eines Ausgleichs. Dabei ist auf den funktionalen Zusammenhang abzustellen. Im Gebiet selbst ist dies aufgrund der Dichte der Bebauung und dem Respekt vor den vorhandenen Bebauungsstrukturen - auch zur Vermeidung von Zersiedelungseffekten und Ressourcenverschwendung - nicht sinnvoll möglich. Ein solcher unmittelbarer Zusammenhang ist auch gar nicht zwingend erforderlich (vgl. § 200a BauGB). Aufgrund dieser Umstände ist es sinnvoll, als Ausgleich für die Versiegelung als primärem Eingriffstatbestand eine Verringerung der Bodennutzung an anderer Stelle durchzuführen. Die Umwandlung einer ca. 1.14 ha großen Fläche in einen auenwaldähnlichen Biotopkomplex ist für diesen Zweck geeignet. Sie befindet sich in der Ruhraue hinter dem Bahnhof Volmarstein und war bis zum Beginn des Eingriffs intensiv landwirtschaftlich genutzt. Sie umfasst die doppelte Größe wie die von dem Kreuzungsumbau beeinträchtigten Flächen und trägt so den unterschiedlichen Wertigkeiten der Flächen Rechnung. Sie entspricht den Vorgaben der Landschaftsplanung zur Entwicklung der Ruhraue. Ihre Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Vorhaben sichert den räumlichen Zusammenhang und erlaubt die Entwicklung einer funktional sinnvollen Struktur, was innerhalb des Plangebietes nicht möglich wäre. Über die Durchführung der Kompensationsmaßnahme ist durch die Stadt Wetter (Ruhr) bereits am 03.08.1998 ein Vertrag mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen worden, mit dessen Durchführung kurzfristig zu rechnen ist.

5.7 Erschließung

In den Baugebieten sind Ver- bzw. Entsorgung bereits gesichert. Da ein Anschluss des neu gebauten Straßenabschnittes an die Abwasserbeseitigung problemlos möglich war, ergab sich keine Notwendigkeit für Festsetzungen. Sofern Abwasserleitungen über private Grundstücke verlaufen, sind Leitungsrechte gemäß § 9 (1) 21 BauGB öffentlich-rechtlich gesichert worden.

Die verkehrliche Erschließung der Wohnbebauung ist ebenfalls bereits sichergestellt.

5.8 Kennzeichnung von Flächen, unter denen der Bergbau umgegangen ist, gemäß § 9 (5) BauGB

Das Planungsgebiet liegt über den Bergewerksfeldern „Christina“ und „Übelgönne“, deren Eigentümer nicht mehr erreichbar bzw. aufgelöst sind. Etwa 45 m und 150 m südlich der Overwegbrücke unmittelbar westlich der L 675 befinden sich vermutlich drei Stollenmundlöcher, von denen ausgehend – vermutlich in südwestlicher Richtung – Bergbau betrieben wurde. Über Lage, Verlauf und Ausdehnung können vom Landesoberbergamt nur für das nördlichste Stollenmundloch Aussagen gemacht werden. Nach Angaben des Landesoberbergamtes

Nordrhein-Westfalen verläuft dieser Stollen ca. 100 m in südwestlicher Richtung. Die beiden südlich gelegenen Stollenmundlöcher gehören möglicherweise zu Luftschutzstollen. Das südlichste Stollenmundloch ist zugemauert und in der Örtlichkeit noch zu erkennen. Die beiden nördlich gelegenen Stollenmundlöcher sind in der Örtlichkeit nicht erkennbar. Das mittlere Stollenmundloch ist im Zuge der Straßenbauarbeiten unter gutachterliche Begleitung verfüllt worden. Im Allgemeinen ist ein Zubruchgehen der Stollen zu befürchten, wenn die Geländeüberdeckung die drei- bis fünffache Höhe der Stollens unterschreitet.

Eine Kennzeichnung der Flächen, unter denen der Bergbau umgegangen ist, wäre derzeit aufgrund fehlender Informationen nur nach umfangreichen Baugrunduntersuchungen möglich. Diese sind jedoch unverhältnismäßig, da die Sicherung im Zusammenhang mit der Baumaßnahme erfolgt ist und sich die Flächen im Eigentum der Stadt Wetter befinden. Für zukünftige Baumaßnahmen wird durch den Hinweis, dass vor Inangriffnahme von Baumaßnahmen Baugrunduntersuchungen durchzuführen und die Baumaßnahmen mit dem Landesoberbergamt abzustimmen sind, sichergestellt, dass die Auswirkungen durch umgegangenen Bergbau Berücksichtigung finden.

6 Auswirkungen und Planungsrealisierung

6.1 Auswirkungen auf das Verkehrsnetz

Kurzfristig wird der teilkreuzungsfreie Ausbau der Kreuzung B 234 / L 675 ermöglicht. Dadurch verbessert sich die Verkehrssituation im Kreuzungsbereich; die Unfallrisiken und die Stauwahrscheinlichkeiten sinken. Langfristig werden - im Zusammenhang mit der in der Planfeststellung befindlichen "neuen Ruhrbrücke" und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf der Kaiserstraße - die Voraussetzungen für eine Ortsumgehung von Alt-Wetter geschaffen.

6.2 Auswirkungen auf die Stadtstruktur

Mit Hilfe des Kreuzungsumbaus in Verbindung mit dem Bau der neuen Ruhrbrücke wird in Alt-Wetter eine verstärkte Entwicklung der mittelzentralen Versorgungsfunktionen ermöglicht. Zugleich wird die vorhandene Bebauung westlich der Kreuzung planungsrechtlich gesichert.

6.3 Auswirkungen auf Naturschutz und Landschaftspflege

Hierzu vgl. Punkt 5.6.

6.4 Kosten und Finanzierung

Die Kosten für den Straßenumbau betragen 15 Millionen DM. Sie werden vom Westfälischen Straßenbauamt als Träger der Straßenbaulast getragen. Von diesem sind in Anwendung des § 42 BImSchG auch die Kosten für die Schallschutzmaßnahmen zu tragen.

6.5 Bodenordnung

Die für den Straßenbau benötigten Flächen befinden sich bereits im Besitz des Trägers der Straßenbaulast. Da es darüber hinaus kein Bedürfnis nach einer Neuordnung der Eigentumsverhältnisse gibt, sind Maßnahmen der Bodenordnung nicht erforderlich.

6.6 Flächenbilanz

Der gesamte Bereich umfasst ca. 4.5 ha. Davon sind

ca. 1.75 ha Bauland,

ca. 1 ha Grünfläche,

ca. 1.3 ha Verkehrsfläche sowie

ca. 0.45 ha Fläche für Bahnanlagen (planfestgestellte Fläche gemäß § 18 AEG).

Wetter (Ruhr), 28.08.00
In Vertretung

Schott
(Erster Beigeordneter)