

Rechtlicher Hinweis:

Die Begründungen dienen zu Informationszwecken und sind kein amtlicher Nachweis!

Planungsrechtliche Auskünfte können nur auf der Grundlage der Originale erteilt werden.

Die Daten werden mit der zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben erforderlichen Sorgfalt geführt.

Es wird jedoch keine Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit dieser Daten übernommen.

Festgestellte Datenfehler sollten möglichst dem Fachdienst 6.1 Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz mitgeteilt werden.

Die Weitergabe der Daten oder eines daraus erstellten Produktes bzw. die Einspeisung in Informationsnetze bedarf einer gesonderten Genehmigung.

B E G R Ü N D U N G

zum Bebauungsplan Nr. 53 - Im Osterfeld / Bundesbahnstrecke Oberhausen - Emmerich - der Gemeinde Voerde (Niederrhein)
(gem. § 9 Abs. 6 Satz 1 BBauG)

Erfordernis der Planaufstellung

Der Bereich des Bebauungsplanes ist bereits im früheren Wirtschaftsplan als Wohnbaufläche ausgewiesen worden und ist auch im derzeitigen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellt. Eine Bebauung dieses Bereichs entspricht der natürlichen Weiterentwicklung des Gemeindegebietes. Durch die zentrale Lage im Ortsteil Voerde besteht ein erhebliches gemeindliches Interesse an einer Bebauung des Gebietes. Es ist bisher landwirtschaftlich genutzt und im Sinne des § 19 (2) BBauG als Außenbereich zu beurteilen. Die Zulassung einer Bebauung und Herstellung der öffentlichen Straßen setzt die Aufstellung eines Bebauungsplanes voraus.

Einfügung in die örtliche und überörtliche Planung

Grundsätzlich ist der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Im Vergleich zum bisherigen Flächennutzungsplan sind als abweichende Festsetzungen vorgesehen, die Kleingartenanlage an der Bahn, im Nahbereich des Bahnhofs Voerde, aufzugeben und im Kreuzungsbereich der Straßen "Im Osterfeld/Bahnhofstraße" ein Mischgebiet bzw. Kerngebiet mit einem Marktplatz auszuweisen. Aufgrund dieser Abweichung ist gleichzeitig eine Änderung des Flächennutzungsplanes durchgeführt worden.

Nach den der Gemeinde bekanntgegebenen Zielen der Landesplanung soll das "Hauptgebiet der Siedlungsentwicklung in der näheren Zukunft im Gebiet Voerde-Mitte liegen." "Die Gemeinde muß hier ein kommunales Zentrum entwickeln, das wegen des großen Gemeindegebietes und der heute noch gestreuten Siedlung unbedingt erforderlich ist. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist eine stärkere Bevölkerungskonzentration in diesem Gebiet."

Nach dem von der Landesregierung als Handlungsrichtlinie aufgestellten Nordrhein-Westfalen-Programm 1975 (NWP 75) sind Haltestellen regionaler Schnellbahnsysteme besonders zur städtebaulichen Verdichtung geeignet. Um bestehende Bahnhöfe sollen in Fußgängerentfernung städtebauliche Verdichtungen geplant werden (NWP 75, Abschnitte 1.6 und 1.7).

Der Bestand innerhalb und außerhalb des Planes

Das Gelände in dem Plangebiet ist fast eben ohne erkennbare Höhenunterschiede. Mit Ausnahme der bebauten Grundstücke an der Bahnhofstraße wird es bis jetzt als Ackerland und Weide genutzt.

Der Grundwasserstand kann in ungünstiger Zeit bis schätzungsweise 1 m unter Geländeoberfläche ansteigen, obgleich allgemein mit zunehmender Bebauung und Verlegung von Kanalleitungen ein Absinken des hohen Grundwasserstandes zu beobachten ist.

Der Baubestand an der Bahnhofstraße ist teilweise nur wenige Jahre alt, teilweise auch mehrere Jahrzehnte. Es sind hier vorwiegend Geschäftsgebäude mit einliegenden Wohnungen für Geschäftsinhaber vorhanden. Zusammen mit den außerhalb des Bebauungsplanbereiches liegenden Geschäften an der Südseite der Bahnhofstraße bilden sie den Ansatz für ein kleineres Subzentrum zur Versorgung des Ortsteiles Voerde.

Erschließung und Versorgung

Zur verkehrsmäßigen Erschließung des Baugebietes ist vorgesehen, die Dinslakener Straße nach Norden zu verlängern. Diese Straße soll entspr. der Darstellung im Flächennutzungsplan eine zügige Verbindung zwischen den Ortsteilen Voerde und Friedrichsfeld herstellen. Die weiteren Straßen sind als Wohnstraßen bzw. Fußwege anzusehen und sollen entsprechend geringer dimensioniert werden. Neben dem Marktplatz ist ein größerer öffentlicher Parkplatz vorgesehen, um auch an "Markttagen" ausreichend Parkmöglichkeiten anbieten zu können.

Nach den derzeitigen Verhältnissen bildet die am Südrand des Planbereiches liegende Bahnhofstraße die Haupterschließungsstraße im Ortsteil Voerde. In ihr sind alle Versorgungs- und Entsorgungsleitungen vorhanden, ebenso wie in der Straße "Im Osterfeld". Die Weiterführung dieser Leitungen in das Plangebiet hinein ist ohne Schwierigkeiten möglich. In dem südlich anschließenden Bebauungsplan Nr. 27 ist für die Bahnhofstraße eine Unterführung der Bundesbahn festgesetzt. Aus diesem Grunde ist im Bereich der Kreuzung mit der Bahnstrecke ein Anschluß der Baugrundstücke an die Bahnhofstraße ausgeschlossen.

Die Gemeinde hat am 30. 3. 1976 die Aufstellung eines Änderungsplanes zum Bebauungsplan Nr. 27 beschlossen, mit dem Ziel, eine Überführung über die Bahnstrecke im Zuge der östlichen Verlängerung Steinstraße - Kronprinzenstraße festzusetzen und im Verlauf der Bahnhofstraße lediglich einen Fuß- und Radwegtunnel zu planen. Nach Rechtskraft dieses Änderungsplanes kann das Anschlußverbot in diesem Teil der Bahnhofstraße aufgehoben werden.

Zur Versorgung der Bewohner mit den Dingen des täglichen Bedarfs ist im Bereich des geplanten Marktplatzes ein kleines Geschäftszentrum vorgesehen, das als Erweiterung des Subzentrums Bahnhofstraße anzusehen ist.

Das Baugebiet liegt sehr verkehrsgünstig zum Haltepunkt Voerde der Bundesbahnstrecke Oberhausen - Emmerich. Nach dem NWP 75 ist der Ausbau dieser Strecke als Schnellbahn (S-Bahn) von Oberhausen lediglich bis Dinslaken vorgesehen. Es ist für die Zukunft jedoch eine Ausdehnung der S-Bahn-Strecke bis Voerde und Wesel zu erwarten.

In Fußgängerentfernung befindet sich im Bereich Gruttkamp/Allee das Schulzentrum Süd der Gemeinde sowie im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 17 an der Tönningstraße eine geplante Grundschule für Kinder bis zum 10. Lebensjahr. Damit ist die schulische Versorgung des Baugebietes gewährleistet.

Zur Versorgung des Gebietes mit Strom ist an der Bahnhofstraße im Kreuzungsbereich mit der Bundesbahnstrecke eine Umspannanlage vorgesehen. Zur Versorgung der einzelnen Baublöcke sind je nach Grad der Elektrifizierung kleinere Transformatorstationen erforderlich, die jedoch möglichst im Kellergeschoß der Wohnblocks untergebracht werden sollen.

Die bauliche und sonstige Nutzung

Aufgrund der sehr günstigen zentralen Lage der Baugebiete ist eine intensive Nutzung der Bauflächen vorgesehen. Als nachteilig ist die Nähe der Bundesbahnstrecke mit den von ihr ausgehenden Geräuschemissionen anzusehen. Um diese schädlichen Einwirkungen auf ein erträgliches Maß zu reduzieren, soll die Wohnbebauung einen Abstand von mindestens 50 m von der Bundesbahnstrecke einhalten.

In diesem Bereich sollen die erforderlichen Stellplätze und Garagen untergebracht werden. Die Grundrisse der Baukörper sind überwiegend so angeordnet, daß eine Seite der Wohnungen vom Lärm abgewandt ist. Lediglich im nordwestlichen Teil des Planbereiches sind die Baukörper so angeordnet, daß möglichst viele Wohnungen einen unmittelbaren Kontakt zu dem angrenzenden Waldgelände erhalten. Als begünstigender Umstand ist die Tatsache anzusehen, daß die Hauptwohnseiten der Baukörper von der Eisenbahnlinie abgewandt sind.

Entlang der Grenze zur Eisenbahnlinie ist die Errichtung einer mindestens 2,50 m hohen Schallschutzwand festgesetzt. Dieser Schallschirm ist vorwiegend als Schutzanlage für die Freiflächen zu verstehen. Zur weiteren Minderung des Schallpegels ist festgesetzt, daß in den der Bahnstrecke zugewandten Wänden Fenster mit hohen Luftschalldämmmaßen zu verwenden sind. Um das Maß der Überschreitung des Planungsrichtpegels, wie er in der Vornorm DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - vom Mai 1971 festgelegt ist, zu ermitteln, wurde vom Institut für Schall- und Wärmeschutz in Essen eine gutachtliche Untersuchung über die Geräuscheinwirkung von der Eisenbahnlinie Oberhausen - Emmerich auf den Bereich des Bebauungsplanes Nr. 53 erstellt. Darin wurde auch geprüft, inwieweit der Schallpegel durch Maßnahmen auf dem Schallübertragungsweg durch Schallschirm, durch planerische Mittel oder durch Maßnahmen an den Gebäuden selbst gesenkt werden kann.

Als Ergebnis dieser Prüfung wird ein Schallschirm von rd. 8 m Höhe entlang der gesamten Plangebietsgrenze an der Bahnlinie und auf etwa 80 m Länge entlang der Bahnhofstraße und ebenso an der nördlichen Plangebietsgrenze erforderlich. Praktisch ist die Erstellung eines solchen Schallschutzschirmes jedoch nicht durchführbar. Eine weniger hohe Wohnbebauung ermöglicht nur eine vergleichsweise geringe Reduktion der notwendigen Schirmhöhe. Eine Vergrößerung des Abstandes von der Bahnlinie wäre keine geeignete Maßnahme, da der Schallpegel mit wachsender Entfernung von der Schallquelle nur recht langsam abnimmt.

Um das akustische Ziel ohne Maßnahmen auf dem Schallübertragungsweg zu erreichen, bleibt nur die in der gutachtlichen Untersuchung angesprochene Möglichkeit, eine akustisch zweckentsprechende Grundrißgestaltung zu wählen und Schallschutzfenster verschiedener Schallschutzklassen nach den Richtlinien Nr. 2719 des Vereins Deutscher Ingenieure vom Oktober 1973 zu verwenden. Die Grundstückseigentümer haben durch Baulastübernahme die öffentlich-rechtliche Verpflichtung übernommen, bei der Errichtung von Wohngebäuden für Aufenthaltsräume Kastendoppelfenster entsprechend der Empfehlung der gutachtlichen Untersuchung oder ähnliche Fenster mit gleichen Schalldämmwerten zu verwenden.

Die Bruttofläche des Planbereiches beträgt etwa 29,4 ha. Bei Ausnutzung aller Baumöglichkeiten können in dem Gebiet ca. 1.200 Wohneinheiten erstellt werden für ungefähr 4.300 Einwohner. Das entspricht einer Einwohnerdichte von knapp 150 pro ha Bruttobauland.

Die öffentlichen Verkehrsflächen mit etwa 3,4 ha machen einen Anteil von 12 % der Gesamtfläche aus. Der Anteil der öffentlichen Spielplatzfläche mit etwa 5.300 qm, der Baugrundstücke für den Gemeinbedarf mit etwa 4.300 qm und der Umformerstation mit etwa 2.000 qm beträgt rd. 4 % der Bruttofläche, womit der Flächenanteil für öffentliche und Gemeinbedarfsflächen insgesamt ca. 16 % beträgt. Hierin sind die Straßen "Im Osterfeld" und Bahnhofstraße, die auch der Erschließung dieses Gebietes dienen, nicht enthalten.

Kostenschätzung

Es wurde versucht, die zur Erschließung des Baulandes wirtschaftlichste Lösung, die jedoch auch den Erfordernissen entspricht, festzusetzen. Bei Durchführung des Planes werden der Gemeinde folgende überschläglich ermittelte Kosten entstehen:

1. Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen	1.650.000,00 DM
2. Herstellung der Abwasserkanäle	280.000,00 DM
3. Grunderwerb	
a) Öffentliche Verkehrsflächen bei Annahme eines qm-Preises von 15,00 DM	500.000,00 DM
b) Öffentliche Grünfläche (Spielpl.)	80.000,00 DM
c) Bauflächen für den Gemeinbedarf bei Annahme eines qm- Preises von 25,00 DM	<u>110.000,00 DM</u>
	690.000,00 DM
4. Anlage des Spielplatzes	<u>35.000,00 DM</u>
	<u>2.655.000,00 DM</u>
	===== Gesamtkosten:

Bei gleichmäßiger Verteilung der Gesamtkosten auf die möglichen 1.200 Wohnungseinheiten werden die Kosten der Erschließung etwa 2.200,00 DM je Wohnungseinheit betragen. Unter Berücksichtigung der über den Planbereich hinausgehenden Bedeutung des Marktplatzes wird diese Kostengabe noch günstiger.

Planverwirklichung und Folgeverfahren

Die Verwirklichung des Planes wird sich über mehrere Jahre hinziehen. Die ersten Baumaßnahmen werden an der vorhandenen Straße "Im Osterfeld" realisiert werden. Zur Weiterführung der Dinslakener Straße nach Norden sind 2 bebauten Grundstücke in Anspruch genommen worden.

Der größte Teil der Flächen befindet sich im Eigentum eines Wohnungsbaunternehmens, so daß bodenordnende Maßnahmen der Gemeinde nicht erforderlich werden. Es wird erwartet, daß in den Randbereichen erforderliche Grundstücksausgleiche durch freiwillige Vereinbarungen erfolgen.

Voende (Ndrnh.), den 3. Nov. 1976

Der Gemeindedirektor