

Bebauungsplan Nr.16/08

„Hachestraße / Hans-Böckler-Straße“

Stadtbezirk: I

Stadtteil: Westviertel

Begründung

Fassung vom 24.04.2009

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414) in der derzeit gültigen Fassung

Amt für Stadtplanung und Bauordnung



**STADT
ESSEN**

Inhalt:

I. Räumlicher Geltungsbereich	4
II. Anlass der Planung und Entwicklungsziele	5
1. Anlass der Planung	5
2. Entwicklungsziele	5
III. Planverfahren	6
IV. Planungsrechtliche Situation	7
1. Landes- und Regionalplanung	7
2. Flächennutzungsplan (FNP)	7
3. Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)	7
V. Bestandsbeschreibung	8
1. Städtebauliche Situation	8
2. Verkehr	8
3. Technische Infrastruktur	8
4. Entwässerung	8
5. Naturhaushalt und Landschaftsschutz	8
6. Boden und Wasser	9
7. Klima und Lufthygiene	9
8. Lärm	9
9. Elektromagnetische Feldstärke	9
10. Bergbau	9
11. Erdwärme	10

VI. Städtebauliches Konzept	11
1. Projektbeschreibung	11
2. Auswirkungen der Planung	11
2.1 Städtebau	11
2.2 Verkehr	11
2.3 Klima und Lufthygiene	12
2.4 Lärm	12
VII. Planinhalte	14
1. Planungsrechtliche Festsetzungen	14
1.1 Art der baulichen Nutzung (§9 Abs.1 Nr.1 BauGB)	14
1.2 Maß der baulichen Nutzung (§9 Abs.1 Nr.1 BauGB)	16
1.3 Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)	16
1.4 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)	16
1.5 Ver- und Entsorgung	17
1.6 Natur und Landschaft	17
1.7 Immissionsschutz	18
2. Hinweise	19
2.1 Gutachten	19
2.2 Städtische Satzungen	19
2.3 Umgang mit Bodendenkmälern	19
2.4 Altlastenverdachtsflächen/Umgang mit anfallendem Bodenaushub	19
2.5 Kampfmittel	19
2.6 Hochspannungskabel	19
2.7 Erdwärme	20
VIII. Städtebauliche Kenndaten	21
IX. Bodenordnung	22
X. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	23
XI. Kosten und Finanzierung	24
1. Kosten der technischen Erschließung und des Grunderwerbs	24
2. Finanzierung	24

I. Räumlicher Geltungsbereich

Das ca. 1,75 ha große Plangebiet liegt im Stadtbezirk I, im Stadtteil Westviertel und umfasst zum Großteil die Flächen der ehemaligen Güterabfertigung der Bahn südlich der Hachestraße.

Es wird begrenzt durch

- die Hachestraße im Norden,
- die Hindenburgstraße im Osten,
- die Hans-Böckler-Straße im Westen und
- die Flächen der Bahn im Süden.

Der räumliche Geltungsbereich ist im Bebauungsplanentwurf durch die entsprechende Signatur eindeutig festgesetzt.

II. Anlass der Planung und Entwicklungsziele

1. Anlass der Planung

Mit der Freistellung des Bahngeländes im Bereich der ehemaligen Güterabfertigung der Deutschen Bahn AG entlang der Hachestraße sollen die nun städtebaulich nutzbaren Flächen im Sinne des Strukturkonzeptes Hachestraße – Hollestraße entwickelt werden. Für die Wiedernutzbarmachung der ehemaligen Bahnflächen ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

2. Entwicklungsziele

Ziel des Bebauungsplanes ist die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung kerngebietstypischer Nutzungen mit einer der Lage angemessenen Bebauung bei einer Grundflächenzahl von 1,0, einer Geschossflächenzahl von 3,0 und IV-VI Geschossen zu schaffen.

III. Planverfahren

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) aufgestellt.

Ein Bebauungsplan für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung kann im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB aufgestellt werden.

Voraussetzung für die Anwendung der nachfolgend beschriebenen Verfahrensvereinfachungen ist darüber hinaus, dass eine zulässige Grundfläche i. S. des § 19 Abs. 2 der BauNVO oder eine Größe der Grundfläche von weniger als 20.000 Quadratmetern festgesetzt wird.

Das Verfahren ist im übrigen ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Gleiches gilt, wenn Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes) bestehen.

Der Bebauungsplanentwurf schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Wiedernutzbarmachung ehemaliger Flächen für Bahnanlagen zur Ansiedlung kerngebietstypischer Nutzungen.

Die maximal zulässige Grundfläche bleibt unter dem Schwellenwert.

Vorgenannte Umweltbelange werden nicht berührt.

Die Anwendungsvoraussetzungen liegen demnach unzweifelhaft vor.

Im vorliegenden Verfahren wird Gebrauch gemacht von folgenden Verfahrenserleichterungen gemäß § 13 a Abs. 2 BauGB i. V. mit § 13 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 BauGB:

Von der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit und Erörterung nach § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wird abgesehen.

Die Eingriffsregelung findet keine Anwendung, sondern Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten als i. Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der Planung erfolgt oder zulässig und sind danach nicht auszugleichen.

Schließlich wird im beschleunigten Verfahren – wie im vereinfachten Verfahren – von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB abgesehen und infolgedessen kein Umweltbericht erstellt.

Wie es das Gesetz verlangt, wurde im Amtsblatt der Stadt vom 26.09.2008 bekanntgemacht, dass die Stadt Essen beabsichtigt, einen Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung aufzustellen.

IV. Planungsrechtliche Situation

1. Landes- und Regionalplanung

Der am 16. Dezember 1999 in Kraft getretene Regionalplan, ehemals Gebietsentwicklungsplan (GEP 99) für den Regierungsbezirk Düsseldorf stellt für das Plangebiet „Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr“ dar.

2. Flächennutzungsplan (FNP)

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt das Plangebiet als Weißfläche dar.

3. Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)

Im RFNP-Entwurf ist für den Bereich des Bebauungsplanes gemäß Anlage zu §3 Abs. 1 der Planverordnung (Ziele der Raumordnung und Landesplanung) Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr (Straßenbahn) und gemäß §5 BauGB Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt.

V. Bestandsbeschreibung

1. Städtebauliche Situation

Das Plangebiet nimmt einen Großteil der südlich der Hachestraße gelegenen Flächen der ehemaligen Güterabfertigung der Bahn ein. Diese Flächen sind von der Deutschen Bahn AG zwischenzeitlich freigestellt und stehen nunmehr der städtebaulichen Planung zur Verfügung.

Der Bereich ist Bestandteil des Strukturkonzeptes „Hachestraße / Hollestraße“ von 1992, welches eine kerngebietstypische Nutzung als „Dienstleistungsmeile“ formulierte. Die hierzu gehörende Hachestraße wird nach Entwicklung des Krupp'schen Gürtels eine wichtige Funktion als Bindeglied zwischen City / Hauptbahnhof und Krupp-Boulevard übernehmen.

Schließlich stellt der Bereich Hindenburgstraße / Hachestraße ein Eingangstor der Essener Innenstadt für den aus südlicher, westlicher und über die A 40 aus östlicher Richtung einfahrenden Kfz-Verkehr dar.

2. Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Essener Hauptbahnhof ist mit seiner Vielzahl von Bahnlinien und ÖPNV-Verknüpfungen in einer fußläufigen Entfernung von ca. 10 Min. erreichbar. Damit ist eine Einbindung des Plangebietes in den ÖPNV und den schienengebundenen Fernverkehr gewährleistet.

Mit der in der Hachestraße geplanten Straßenbahnlinie würde das Angebot des ÖPNV zusätzlich erweitert.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Plangebiet ist über die Hachestraße in das innerstädtische und mit der Hans-Böckler-Straße als B 224 und der Hindenburgstraße mit Anschluss an die A40 in das überörtliche Straßennetz eingebunden.

3. Technische Infrastruktur

Das Plangebiet ist in die Versorgungsnetze für Gas, Wasser, Strom und Telekommunikation eingebunden.

4. Entwässerung

Das Plangebiet ist anzuschließen an das bestehende Mischwassernetz, das von der Hans-Böckler-Straße über die Hachestraße zur Hindenburgstraße verläuft.

Der Generalentwässerungsplan für den betroffenen Bereich ist noch nicht fertig gestellt. Die geplante Bebauung muss in die Berechnung eingestellt werden.

5. Naturhaushalt und Landschaftsschutz

Das Plangebiet ist fast vollständig versiegelt, un bebaut und wird zurzeit als Parkplatz genutzt. Lediglich entlang der B 224 befindet sich ein die Straße begleitender, lockerer Baumbestand. Ein schmaler Vegetationsstreifen auf der Mauerkrone der Aufschüttungsfläche zur Hachestraße ist für den Naturhaushalt von untergeordneter Bedeutung.

6. Boden und Wasser

Der Boden im Plangebiet hat infolge der fast vollständigen Versiegelung keine natürlichen Funktionen mehr. Ebenso hat das Plangebiet eine unbedeutende Funktion im natürlichen Wasserhaushalt.

Im südlichen Anschluss an die Hachestraße befindet sich die altlastenverdächtige Fläche mit der Kataster Nr. 04/3.20. Es handelt sich hierbei um die ehemalige Güterabfertigung der Deutschen Bahn AG, Hachestraße.

7. Klima und Lufthygiene

Gemäß der Klimaaanalyse der Stadt Essen liegt das Bebauungsplangebiet selbst in einem Gewerbeklimatop. Umgeben ist es von Bereichen mit Innenstadtklima. Das an das Bebauungsplangebiet angrenzende Gleisfeld hat eine Funktion als Luftleitbahn, über welche unbelastete Luft transportiert wird. Nächtliche Kaltluftabflüsse oder Kaltluftsammelgebiete liegen im Plangebiet nicht vor.

Die Planungshinweiskarte der Klimaaanalyse stuft den Bereich des Bebauungsplans und die Umgebung als Lastraum der Innenstadt ein. Dies bedeutet erhöhte bioklimatische und lufthygienische Belastungen durch reduzierten Luftaustausch aufgrund von Bebauung.

Hinsichtlich der Lufthygiene bestehen weitere Ungunstoffaktoren wie belastete Luftleitbahnen in den Ausfallstraßen und erhöhte Luftbelastungen durch Kfz-relevante Emissionen und Hausbrandemissionen.

Im Ergebnis der gutachterlich durchgeführten Luftschadstoffuntersuchung ist für die Luftschadstoffimmissionssituation im Jahre 2009 von einer Einhaltung der Jahresmittelwerte für Feinstaub, Stickstoffdioxid und Benzol sowie der entsprechenden Kurzzeitkriterien auszugehen.

8. Lärm

Die Verkehrsimmissionen die auf das Plangebiet einwirken, werden hauptsächlich von der Hindenburgstraße, der Hachestraße, der Hans –Böckler-Straße und den Eisenbahnlinien des Hauptbahnhofbereiches verursacht wobei die resultierenden Lärmpegel die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts laut Lärmkarte der Stadt Essen sowohl nachts als auch im 24h Lärmpegel um bis zu 5 dB(A) überschreiten.

9. Elektromagnetische Feldstärke

In einem entsprechenden Fachgutachten wurde die Einwirkung elektromagnetischer Feldgrößen im Plangebiet untersucht. Durch die Messung der elektrischen und magnetischen Feldstärken im Bereich der zu den Stromleitungen nächstgelegenen Baugrenzen innerhalb des Plangebietes ergab sich, dass die innerhalb der 26.BImSchV festgelegten Grenzwerte deutlich unterschritten werden.

10. Bergbau

Im Bereich des Plangebietes ist oberflächennaher Bergbau umgegangen.

Zur Klärung der bergbaulichen Verhältnisse ist daher ein Gutachten in Auftrag gegeben worden.

Nach den eingesehenen bergbaulichen Unterlagen hat unterhalb der Tagesoberfläche des in Rede stehenden Bereiches kein dokumentierter Bergbau im einwirkungsrelevanten Tiefenbereich stattgefunden.

Den älteren Kartenwerken wie auch Untersuchungsergebnissen aus aktueller Zeit sind jedoch Hinweise auf Kohleabbau vor der Verleihung bzw. vor dem Zeitpunkt der Dokumentationspflicht von Kohlegewinnungsmaßnahmen zu entnehmen, welcher vermutlich von dem östlich gelegenen alten Stollen der ehemaligen Zeche Secretarius Aak ausgegangen sind.

Aufgrund der Hinweise auf einflussrelevanten nicht dokumentierten Abbau im Bereich des Plangebietes hat der Gutachter die Ausführung eines bergbaulichen Erkundungsprogramms empfohlen, welches die tatsächliche Abbausituation ausreichend untersucht.

Mit den im Untersuchungsbereich durchgeführten Erkundungsbohrungen wurde festgestellt, dass innerhalb der auf dem Grundstück ausstreichenden bzw. in einflussrelevanter Tiefe lagernden Flöze kein flächenhafter, nicht dokumentierter Kohleabbau im einflussrelevanten Tiefenbereich stattgefunden hat. Das Gebirge steht im betreffenden Bereich flächenhaft im festen Verbund an.

Mit aus nicht verzeichnetem Altbergbau resultierenden negativen Einwirkungen auf die Tagesoberfläche des Grundstückes ist nicht zu rechnen.

Die festgestellten Profilabschnitte geringer Festigkeit sind geringmächtig und geologisch nicht bergbaubedingt. Eine Gefährdungslage für die Tagesoberfläche und von darauf zu errichtenden Gebäude ist aus den Untersuchungsergebnissen nicht abzuleiten.

11. Erdwärme

Der Planbereich liegt über dem auf Erdwärme erteilten Erlaubnisfeld „MIRI“.

VI. Städtebauliches Konzept

1. Projektbeschreibung

Angestrebt wird eine Entwicklung der Fläche für tertiäre Nutzungen. Von der Gesamtfläche in einer Größe von ca. 17.500 m² werden ca. 4.300 m² für den Ausbau der Hachestraße beansprucht, so dass ca. 13.200 m² als Baugebiet festgesetzt werden können.

Es ist die Festsetzung eines Kerngebiets mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,0 geplant. Innerhalb der über das Gesamtgrundstück ausgedehnten überbaubaren Grundstücksfläche wird die max. zulässige Geschosshöhe bzw. max. zulässige Gebäudehöhe differenziert mit IV bis VII Geschossen im Kreuzungsbereich B 224 / Hachestraße, IV bis VI Geschossen im mittleren Teil des Baufelds sowie wiederum IV bis VII Geschossen im Kreuzungsbereich Hindenburgstraße / Hachestraße.

Die Bauweise soll als „abweichende Bauweise“ bei einer gleichmäßigen Drittelung des Baufeldes mit einer daraus folgenden maximal zulässigen Gebäudelänge ca. 125 m festgesetzt werden, da das städtebauliche Gefüge im Umfeld eher heterogen ist, so dass weder eine geschlossene noch offene Bauweise hieraus abzuleiten ist.

Großflächiger sowie zentrenrelevanter Einzelhandel soll aufgrund der Lage des Plangebiets außerhalb des zentralen Versorgungsbereiches ausgeschlossen werden. Danach zulässiger Einzelhandel soll nur im Erdgeschoss zugelassen werden.

2. Auswirkungen der Planung

2.1 Städtebau

Da das Umfeld hinsichtlich Nutzungsart und Baustruktur keine homogene Struktur aufweist, müssen auch für die Planung keine engen Regelungen zur Integration in den städtebaulichen Zusammenhang und zur Vermeidung möglicher negativer Auswirkungen getroffen werden.

Zum Schutz des Hauptgeschäftszentrums der Stadt – dem A-Zentrum gemäß Masterplan Einzelhandel – trifft der Bebauungsplanentwurf differenzierte Regelungen über die Zulässigkeit von Einzelhandel.

Um die Entwicklung eines attraktiven, innenstadtnahen Büro- und Dienstleistungsstandort zu gewährleisten, werden im Geltungsbereich des Bebauungsplanes bestimmte Nutzungen, die erfahrungsgemäß negative Strukturveränderungen innerstädtischer Bereiche einleiten oder erheblich beeinträchtigen, ausgeschlossen.

Die Wiedernutzung der Fläche trägt zur Stärkung der oberzentralen Funktionen der Innenstadt, insbesondere ihrer Funktion als Wirtschaftsstandort, bei.

2.2 Verkehr

Der Bebauungsplan bildet mit der Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche die Grundlage für den künftigen Ausbau der Hachestraße als Anschluss an den geplanten Berthold-Beitz-Boulevard.

Ein weiteres Verkehrsaufkommen entsteht mit der Realisierung der geplanten Bebauung. Im Ergebnis der gutachterlich durchgeführten Verkehrsuntersuchung für die Erschließung der Aurelis-Liegenschaft wird zusammenfassend festgestellt, dass der Knotenpunkt Hans-Böckler-Straße/Berthold-Beitz-Boulevard/Hachestraße entsprechend der aktuell vorliegenden

Planung auch unter den zusätzlichen Verkehrsbelastungen der geplanten Nutzungen an der Hachestraße ausreichend leistungsfähig ist.

Insgesamt ergibt sich auch für den Knotenpunkt Hindenburgstraße/Hachestraße unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastungen und der geplanten Ausbausituation eine ausreichende Verkehrsqualität.

2.3 Klima und Lufthygiene

Durch die geplante Bebauung erfolgt ein Vorrücken einer baulichen Struktur wie für die Innenstadt typisch. Somit ändert sich das vorhandene Gewerbeklima in ein Innenstadtklima. Dies verbindet dann die Innenstadtklimatope, welche heute noch durch das Gewerbeklimatop des Plangebietes voneinander getrennt werden.

Durch die geplante Bebauung kommt es zu einer Trennung der Hachestraße von der Luftleitbahn über der angrenzenden Gleisanlage. Die Luftleitbahn selbst wird durch das Bauvorhaben nicht weiter beeinflusst.

Durch die Festsetzung einer maximalen Gebäudelänge von 120 Metern entstehen Lücken durch die der Luftaustausch innerhalb der Hachestraße wieder verbessert wird.

Das Bauvorhaben hat auf die Windsituation in den nördlich der Hachestraße gelegenen Gebieten fast keine Auswirkungen. Sowohl die Windströmungen als auch Windgeschwindigkeiten bleiben nahezu gleich.

Bei rechtwinkligen Winden zur Hachestraße führt das Bauvorhaben zu einer Kanalisierung der Winde entlang der Hachestraße. Eine Durchlüftung bzw. ein Abtransport von Luftschadstoffen ist somit weiterhin gegeben.

Bei paralleler Anströmung ergeben sich für das Untersuchungsgebiet geringe Veränderungen der Windgeschwindigkeiten innerhalb der Hachestraße. An den Enden der geplanten Bebauung zum Westen wie zum Osten hin bilden sich neue Luftverwirbelungen aus, welche im Bereich der Kreuzung Hans-Böckler-Straße / Hachestraße / Berthold-Beitz-Boulevard 3. BA zu einer Verminderung der Luftschadstoffimmissionen führen, im Bereich der Eisenbahnunterführung der Hindenburgstraße sowohl zu einer Aufkonzentrierung der Immissionen im Bereich der Ostfassade des Bauvorhabens wie auch zu einer Minderung der Immissionen am gegenüberliegenden Gebäude Hachestraße 61.

Die Einflüsse des Bauvorhabens auf die klimatischen Verhältnisse sind insgesamt als gering zu bewerten.

2.4 Lärm

Zur Ermittlung der zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen wurde ein Gutachten erstellt, das den zukünftigen Ausbau der Hachestraße mit Anschluss an den geplanten Berthold-Beitz-Boulevard berücksichtigt. Die höchsten Verkehrslärmimmissionen zum Tagzeitraum liegen danach an den Fassaden unmittelbar an dem Kreuzungsbereich Hachestraße / Hindenburgstraße und Hachestraße / Hans-Böckler-Straße vor.

Hier betragen die Beurteilungspegel maßgeblich aus der Straßenverkehrsbelastung bis zu 73 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts. Damit liegen Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts um bis zu 8 dB(A) tags und 10 dB(A) nachts vor.

An der Baugrenze entlang der Schienenwege der Deutschen Bahn sind insbesondere zum Nachtzeitraum deutliche Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 festzustellen. Hier sind Beurteilungspegel von bis zu 70 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts auszumachen. Damit werden die schalltechnischen Orientierungswerte der

DIN 18005 um bis zu 5 dB(A) tags und 16 dB(A) nachts überschritten. Maßgeblich trägt zu diesen deutlichen Überschreitungen zum Nachtzeitraum der Schienenverkehrslärm bei.

Aufgrund der zum Teil deutlichen Überschreitungen der Orientierungswerte sind Festsetzungen zu Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan erforderlich.

VII. Planinhalte

1. Planungsrechtliche Festsetzungen

1.1 Art der baulichen Nutzung (§9 Abs.1 Nr.1 BauGB)

Kerngebiet MK (§ 7 BauNVO)

Entsprechend der Lage innerhalb des Stadtgefüges sowie der geplanten Nutzungen wird das Plangebiet als Kerngebiet – MK festgesetzt.

Nähere Bestimmung der zulässigen Nutzung

Auf Grund der Lage des Plangebietes im Gefüge der Innenstadt werden Festsetzungen zur näheren Bestimmung der Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen getroffen.

Sie erfolgen auf Grundlage der Abgrenzung der Essener City als A-Zentrum im Masterplan Einzelhandel und der im Masterplan formulierten, nachfolgend wiedergegebenen Grundsätze und Ansiedlungsregeln zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Essen und dienen der Sicherung der bestehenden Einzelhandelsnutzungen im Essener Hauptgeschäftszentrum.

Grundsätze zur räumlichen Einzelhandelsentwicklung:

- Zentrenrelevanter Einzelhandel ist nur in den zentralen Bereichen, den abgegrenzten A – E-Zentren, anzusiedeln.
- Großflächiger Einzelhandel ist nur im Hauptgeschäftszentrum (A-Zentrum) und in den B-Zentren anzusiedeln.

Ansiedlungsregeln:

Um bestehende Zentren nicht zu schwächen, sind Ansiedlungen in deren Einzugsbereich zu vermeiden. Ausnahmsweise können Vorhaben in maximal 200m Entfernung zum zeichnerisch abgegrenzten Bereich zugelassen werden, wenn der fußläufig wahrnehmbare Zusammenhang sichergestellt werden kann, ein ausreichendes Flächenpotential nicht vorhanden ist und das Vorhaben deshalb zu einer Stärkung des Zentrums führt.

In einem Einzugsbereich eines Zentrums zwischen 200m - 500m ist eine Ansiedlung von Einzelhandelseinrichtungen zu vermeiden, da eine unmittelbare negative Auswirkung für das Zentrum zu befürchten ist.

Außerhalb des 500m-Einzugsbereiches sind nur noch Einzelvorhaben zulässig, die der Nahversorgung dienen und benachbarte Zentren nicht negativ beeinträchtigen. Eine Ansiedlung in Gewerbegebieten ist nicht erwünscht.

Da das Plangebiet außerhalb des A-Zentrums liegt, dessen westliche Grenze entlang der Hindenburgstraße verläuft, und die Voraussetzung der v. g. Ausnahmen innerhalb des 200 m-Radius nicht vorliegt, wird die planungsrechtliche Zulässigkeit von Einzelhandelsansiedlungen auf nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe und nicht-zentrenrelevante Warensortimente beschränkt.

Zentrenrelevante Warensortimente werden aufgelistet in der sog. Essener Liste, im Masterplan Einzelhandel der Stadt Essen vom Sept. 2006, und gleichlautend in der Sortimentsliste gem. Regionalem Einzelhandelskonzept für das westliche Ruhrgebiet und Düsseldorf, April 2004.

Der Bebauungsplan setzt deshalb fest:

„In dem Kerngebiet MK sind Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe i. S. v. § 11 Abs. 3 BauNVO nicht zulässig (§ 1 Abs. 5 und 9 BauNVO)“.

„In dem Kerngebiet MK sind Einzelhandelsbetriebe mit folgenden zentrenrelevanten Kernsortimenten der „Essener Liste“ nicht zulässig (§ 1 Abs. 5 und 9 BauNVO):

(Schnitt-)Blumen

Bekleidung/Lederwaren/Schuhe

Bücher

Drogerie, Kosmetik (Drogeriewaren, Parfümerie- und Kosmetikartikel; Wasch- und Putzmittel)

Foto/Video/Optik/Akustik

Geschenkartikel

Glas, Porzellan, Keramik

Haushaltwaren, Elektrokleingeräte

Haus- und Heimtextilien (Haus-, Heimtextilien, Stoffe; Kurzwaren, Handarbeiten, Wolle; Gardinen und Zubehör)

Kunstgewerbe/Bilder

Medien (Unterhaltungselektronik; Tonträger; Computer und Kommunikationselektronik)

Musikalienhandel

Nahrungs- und Genussmittel

Nähmaschinen

Papier/Schreibwaren/Büroorganisation

Pharmazeutika, Reformwaren

Sanitätswaren

Spielwaren, Bastelartikel

Sport- und Freizeitartikel (einschließlich Sportgeräte, Campingartikel, Fahrräder und Zubehör)

Tiere und Tiernahrung, Zooartikel

Uhren/Schmuck

Waffen, Jagdbedarf

Zeitungen, Zeitschriften“.

Darüber hinaus wird zur Entwicklung von sonstigen kerngebietstypischen Nutzungen im Übergang der City zu den Randbereichen der Innenstadt folgende weitere Einschränkung für die Einzelhandelsnutzung festgesetzt:

„In dem Kerngebiet MK sind Einzelhandelsbetriebe und Teile von Einzelhandelsbetrieben ausgenommen im Erdgeschoss unzulässig (§ 1 Abs. 7 BauNVO)“.

Um die Entwicklung eines attraktiven, innenstadtnahen Büro- und Dienstleistungsstandort zu gewährleisten, werden im Geltungsbereich des Bebauungsplanes bestimmte Nutzungen, die im Kerngebiet allgemein zulässig sind, ausgeschlossen. Dazu gehören u.a.

Nutzungen die erfahrungsgemäß negative Strukturveränderungen innerstädtischer Bereiche einleiten oder erheblich beeinträchtigen. Der Bebauungsplan setzt daher fest: „In dem Kerngebiet MK sind Sexshops Spielhallen, Wettbüros, Sexkinos, Peepshows, Stripteaseshows, Eroscenter sowie Dirnenunterkünfte nicht zulässig (§ 1 Abs. 5 und 9 BauNVO)“.

1.2 Maß der baulichen Nutzung (§9 Abs.1 Nr.1 BauGB)

1.2.1 Grundflächenzahl, Zulässige Grundfläche (§ 19 BauNVO)

Die Grundflächenzahl der überbaubaren Grundstücksfläche wird der Lage des Plangebietes angemessen mit 1,0 festgesetzt.

1.2.2 Vollgeschosse, Geschossflächenzahl, Geschossfläche (§ 20 BauNVO)

Die Geschossflächenzahl wird bei Ausnutzung der Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung in Kerngebieten mit 3,0 festgesetzt.

Die Zahl der Vollgeschosse wird im mittleren Teil des Baufeldes in Anpassung an die Umgebungsbebauung mit IV-VI Geschossen festgesetzt.

Zur Betonung der Kreuzungsbereiche Hindenburgstraße / Hachestraße als Eingangstor der Essener Innenstadt für den aus südlicher, westlicher und über die A 40 aus östlicher Richtung einfallenden Kfz-Verkehr sowie Hans-Böckler-Straße / Hachestraße wird die Zahl der Vollgeschosse im östlichen und westlichen Teil des Baufeldes mit IV-VII Geschossen festgesetzt.

1.2.3 Anrechnung von Stellplätzen und Garagen (§ 21 a Abs.5 BauNVO)

Zur Förderung einer aus städtebaulichen Gründen wünschenswerten unterirdischen Unterbringung von Stellplätzen setzt der Bebauungsplan den sog. „Tiefgaragenbonus“ fest, der auch die beiden Voraussetzungen für die Inanspruchnahme dieser Vergünstigung nennt:

„In dem Kerngebiet MK ist die zulässige Geschossfläche um die Fläche notwendiger Stellplätze und Garagen, die unter der Geländeoberfläche hergestellt werden, zu erhöhen. Die Fläche der unterirdischen Garage ist nach ihren Außenmaßen zu ermitteln.“

1.3 Bauweise (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Abweichende Bauweise (§ 22 BauNVO)

Da das städtebauliche Gefüge im Umfeld eher heterogen ist, so dass weder eine geschlossene noch offene Bauweise hieraus abzuleiten ist wird eine abweichende Bauweise festgesetzt, wobei zur Gliederung des Baukörpers eine maximale Gebäudelänge von 125m zulässig ist. Hierdurch wird sichergestellt, dass es an mindestens zwei Stellen zu einer Unterbrechung des Baukörpers kommt.

1.4 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Zur planungsrechtlichen Sicherung der für den geplanten Ausbau der Hachestraße erforderlichen Flächen setzt der Bebauungsplan im südlichen Anschluss an die heutige Hachestraße öffentliche Straßenverkehrsfläche fest.

Um einen störungsfreien Ablauf des Verkehrsgeschehens in den Kreuzungsbereichen Hachestraße / Hans-Böckler-Straße und Hachestraße / Hindenburgstraße zu sicher zu stellen setzt der Bebauungsplan dort Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt fest.

1.5 Ver- und Entsorgung

Das im südwestlichen Bereich des Plangebietes vorhandene und die überbaubare Grundstücksfläche tangierende 110-kV-Hochspannungskabel der RWE AG erfordert einen 5,0 m Breiten Schutzstreifen (jeweils 2,5 m beidseits der Kabeltrasse). Da ein kleiner Teil des Schutzstreifens innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes verläuft, setzt der Bebauungsplan ein entsprechendes Leitungsrecht zu Gunsten der Erschließungsträger fest.

Der Bebauungsplan weist darauf hin, dass innerhalb der Belastungsfläche eine Bebauung oder Bepflanzung mit Bäumen und tief wurzelnden Sträuchern aus versorgungstechnischen Gründen zu unterlassen ist.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass vor Baubeginn vom Erschließungsträger (RWE Westfalen-Weser-Ems Netservice GmbH, ERNN-H-LH, Freistuhl 7, 44137 Dortmund sowie RWE Rhein-Ruhr Netservice GmbH, Regionalzentrum Essen, Altenessener Straße 35, 45141 Essen) entsprechende Lagepläne zum Kabelverlauf anzufordern sind.

1.6 Natur und Landschaft

Bäume Sträucher und sonstige Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a und b BauGB)

Um den Belangen von Natur und Landschaft auch in der dicht überbauten Innenstadt Rechnung zu tragen und negative Auswirkungen der geplanten Bebauung zu mindern, trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzungen für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen innerhalb des Baugebiets:

„Auf privaten Pkw-Stellplatzanlagen ist pro 5 Stellplätzen ein standortgerechter, mindestens mittelkroniger Laubbaum, in der Pflanzgüte von mindestens Stammumfang 18–20 cm, anzupflanzen; die Bäume sind über die Stellplatzanlage verteilt anzupflanzen; die Baumbeete müssen mindestens 1,5 m x 1,5 m groß und begrünt sein, sie sind mit einem Anfahrtschutz zu versehen. Diese Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten; ausfallende Bäume sind entsprechend nachzupflanzen.“

Die Gliederung und Begrünung von Stellplatzanlagen hat gestalterische und kleinklimatische Funktion. Einer unerwünschten Aufheizung der versiegelten Bereiche kann durch eine Beschattung entgegen gewirkt werden. Pflanzungen führen zur Entstehung kühlerer und feuchterer Luft innerhalb der innerstädtischen Wärmeinsel.

Analog erfolgt die Festsetzung für die Begrünung von Tiefgaragendächern:

„Die nicht überbauten Decken von Tiefgaragen sind intensiv zu begrünen, soweit sie nicht für eine andere zulässige Verwendung benötigt werden. Die Mindeststärke der Drän-, Filter- und Vegetationstragschicht beträgt 35 cm. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten.“

Flachdächer sind mindestens extensiv zu begrünen. Die Mindeststärke der Drän-, Filter- und Vegetationstragschicht beträgt 6 cm. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten. Davon ausgenommen sind Dachflächenbereiche, die für Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energiequellen oder für erforderliche haustechnische Einrichtungen genutzt werden.

Die Flachdachbegrünung hat insbesondere die Aufgabe, Regenwasser zu speichern, so dass es verzögert der Kanalisation, der Regenwasserversickerungsanlage oder dem nächsten Vorfluter zufließt. Außerdem soll die Aufheizung der Luft durch das Flachdach

in einem dicht bebaubaren Kerngebiet abgemildert werden, so dass die Luft nicht so stark aufsteigt und deshalb nur wenig Luft nachfließen muss. Auf diese Weise wird dem Kerngebiet und seiner Umgebung weniger kühle Luft entzogen.

1.7 Immissionsschutz

Bauliche und sonstige Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Zur Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen wurden die entsprechenden Beurteilungspegel im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung berechnet und in Form einer Gebäudelärmkarte in Lärmpegelbereichen gemäß DIN 4109 dargestellt.

Zum Schutz vor Verkehrslärm sind passive Lärmschutzmaßnahmen an den mit † gekennzeichneten Gebäudeseiten erforderlich.

Sofern nicht durch Grundrissanordnung und Fassadengestaltung sowie durch Baukörperstellung die erforderliche Pegelminderung erreicht wird, muss die Luftschalldämmung von Außenbauteilen mindestens den Anforderungen des jeweiligen Lärmpegelbereiches (siehe römische Zahlen, die im Bebauungsplan enthalten sind) der DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau – erfüllen.

Das jeweilige Schalldämmmaß beträgt:

Lärmpegel-Bereiche	Mittlungspegel L_m tags dB(A)	Schalldämmmaße für Aufenthalts- räume in Woh- nungen u.ä. $R'_{w,res}$ dB(A)	Schalldämmmaße für Büroräume u.ä. $R'_{w,res}$ dB(A)
V	71-75	45	40
VI	76-80	50	45

2. Hinweise

2.1 Gutachten

2.1.1 Schalltechnische Untersuchung zu den Verkehrslärmimmissionen und Ermittlung der elektromagnetischen Feldstärke zum Bebauungsplan Hachestraße in Essen

2.1.2 Verkehrsuntersuchung für die Erschließung der Aurelis- Liegenschaft Essen - Hachestraße, ehemaliger Güterbahnhof

2.1.3 Beurteilung der bergbaulichen Situation Flächenbereich an der Hachestraße in Essen

2.1.6 Gutachten zur Überwachung und Bewertung der bergbaulichen Erkundungsmaßnahme Flächenbereich an der Hachestraße in Essen

2.1.4 Abfalltechnische Bodenuntersuchung Hachestraße Essen

2.1.5 Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan „Hachestraße“ in Essen

2.2 Städtische Satzungen

Für den Schutz des Baumbestandes im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes gilt die Neufassung der Satzung zum Schutze des Baumbestandes in der Stadt Essen (Baumschutzsatzung) vom 06.07.2001 (Amtsblatt der Stadt Essen Nr. 28 vom 13.07.2001).

2.3 Umgang mit Bodendenkmälern

Mit Umsetzung der Planung können bisher unbekannte Bodenfunde/-Denkmäler entdeckt werden. Diese sind gem. §§ 15, 16 Denkmalschutzgesetz NW unverzüglich der Stadt Essen (Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege) zu melden und in unverändertem Zustand zu erhalten.

2.4 Altlastenverdachtsflächen/Umgang mit anfallendem Bodenaushub

Innerhalb des Verfahrensgebietes befindet sich die altlastenverdächtige Fläche mit der Kataster Nr. 04/3.20. Es handelt sich hierbei um die ehemalige Güterabfertigung der Deutschen Bahn AG, Hachestraße. Im Rahmen nachfolgender Genehmigungsverfahren ist mit Auflagen und Nebenbestimmungen (z.B. gutachterliche Begleitung, Bodenaustausch/-auftrag) zur Altlastenproblematik zu rechnen.

2.5 Kampfmittel

Bei Baumaßnahmen mit erheblichen Erdingriffen (> 0,8 m) sind Kampfmittelbefunde nicht auszuschließen. Für die betroffene Fläche ist daher frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme beim Ordnungsamt der Stadt Essen unter Vorlage eines Lageplans eine Überprüfung auf Kampfmittel zu beantragen.

2.6 Hochspannungskabel

Der Bebauungsplan weist darauf hin, dass innerhalb der Belastungsfläche eine Bebauung oder Bepflanzung mit Bäumen und tief wurzelnden Sträuchern aus versorgungstechnischen Gründen zu unterlassen ist.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass vor Baubeginn vom Erschließungsträger (RWE Westfalen-Weser-Ems Netservice GmbH, ERNN-H-LH, Freistuhl 7, 44137 Dortmund sowie RWE Rhein-Ruhr Netservice GmbH, Regionalzentrum Essen, Altenessener Straße 35, 45141 Essen) entsprechende Lagepläne zum Kabelverlauf anzufordern sind.

2.7 Erdwärme

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Hachestraße / Hans-Böckler-Straße“ liegt über dem auf Erdwärme erteilten Erlaubnisfeld MIRI. Vor Errichtung von neuen Bauvorhaben ist eine Sicherungsanfrage an den zuständigen Bergwerkseigentümer (Thyssen Krupp Real Estate GmbH) zu richten.

VIII. Städtebauliche Kenndaten

	ha	%
Verfahrensgebiet	1,75	100
Kerngebiet	1,32	75
Öffentliche Straßenverkehrsflächen	0,43	25

IX. Bodenordnung

Die für den Ausbau der Hachestraße erforderlichen Flächen müssen durch die Stadt Essen erworben werden.

X. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt das Plangebiet als Weißfläche dar und ist gem. § 13a Abs. 2. Nr.2 im Wege der Berichtigung anzupassen.

Im RFNP-Entwurf ist für den Bereich des Bebauungsplanes Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr (Straßenbahn) und Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt.

Mit seiner Größe von 1,75 ha liegt der Bereich des Plangebietes unterhalb der Darstellungsschwelle des RFNP. Daher kann gemäß der Arbeitshilfe zur Anwendung des RFNP das geplante Kerngebiet nach den Ableitungsregeln aus der Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge entwickelt werden.

XI. Kosten und Finanzierung

1. Kosten der technischen Erschließung und des Grunderwerbs

Für den zukünftigen Ausbau der Hachestraße sind die im Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen zu erwerben. Die hierdurch entstehenden Kosten betragen 1.550.000 –€
Neue Erschließungsanlagen sind nicht geplant.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Berthold-Beitz-Boulevards (3.BA) liegen die kalkulierten Ausbaukosten für die Verlängerung im Bereich Hachestraße von Hans-Böckler-Straße bis Hindenburgstraße vor. Sie betragen rd. 1.500.000 –€.

2. Finanzierung

Mit Einnahmen von Resterschließungsbeiträgen zu den bereits vorhandenen Straßen kann nicht mehr gerechnet werden.

Bei Anschluss der neuen Baulandflächen an das öffentliche Entwässerungssystem kann noch mit Einnahmen an Kanalanschlussbeiträgen in Höhe von rd. 115.000,- € gerechnet werden.

Für die Verlängerung im Bereich der Hachestraße von Hans-Böckler-Straße bis Hindenburgstraße kann bei einer Einstufung als Hauptverkehrsstraße mit Beitragseinnahmen nach §8 KAG in Höhe von rd. 400.000,- € gerechnet werden.

Es ist darüber hinaus beabsichtigt Fördermittel nach GVFG mit dem aktuellen Satz von 70% der zuwendungsfähigen Kosten zu beantragen.

Essen, den

Amt für Stadtplanung
und Bauordnung

Thomas Franke
Amtsleiter

Geschäftsbereich
6B-Planen

Hans-Jürgen Best Geschäftsbe-
reichsvorstand