

STADT ESSEN

- Amt für Stadtplanung und Bauordnung -

Begründung *)

zum Bebauungsplan Nr. 13/98 - Teil 1
"Hollestraße / Steeler Straße"
Stadtbezirk I, Stadtteil: Ostviertel

- * Gem. § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) vom 08. Dezember 1986 in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I. S. 2141) in der derzeit gültigen Fassung

INHALT:

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Planungsrechtliche Situation
 - 1. Landes- und Regionalplanung
 - 2. Flächennutzungsplan (FNP)
 - 3. Bebauungspläne
- III. Bestandsbeschreibung
 - 1. Lage im Stadtgebiet und historische Entwicklung
 - 2. Bauungsstruktur / Nutzungsstruktur
 - 3. Verkehrsstruktur
 - 4. Umweltsituation
 - 5. Bodenverunreinigungen
- IV. Anlaß der Planung und Entwicklungsziele
- V. Planinhalt
 - 1. Art der baulichen Nutzung
 - 2. Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche
 - 3. Erschließung
 - 4. Grüngestaltung, Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit
 - 5. Immissionsschutz
 - 6. Kennzeichnungen
 - 7. Hinweise
- VI. Flächenbilanz
- VII. Kosten und Finanzierung
- VIII. Umweltverträglichkeitsprüfung
- IX. Aufhebung rechtsverbindlicher Bebauungspläne

I. Räumlicher Geltungsbereich

Das ca. 1,4 ha umfassende Plangebiet liegt im südöstlichen Innenstadtrandbereich und wird in etwa begrenzt:

- im Norden durch die Hollestraße,
- im Osten durch die Steeler Straße,
- im Süden durch den Fußweg von der Hollestraße zur Steeler Straße,
- im Westen durch das Grundstück Hollestraße Nr. 50 (Ibis-Hotel).

Auf Grund der Notwendigkeit, für die Bahnflächen ein eigenständiges, zeitintensives Entwidmungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt durchführen zu lassen, wurde das Verfahrensgebiet geteilt und lediglich für den nördlichen Bereich weiterentwickelt.

Der räumliche Geltungsbereich ist durch Signatur im Bebauungsplanentwurf eindeutig festgesetzt.

II. Planungsrechtliche Situation

1. Landes- und Regionalplanung

Der am 16.12.1999 in Kraft getretene Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf stellt das Plangebiet als "Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)" dar.

2. Flächennutzungsplan (FNP)

Die Hollestraße ist im wirksamen FNP als überörtliche oder örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt, die südlich anschließende Fläche als Allgemeine Grün- und Freifläche.

Der vorliegende B-Planentwurf "Hollestraße / Steeler Straße" berücksichtigt nicht die Darstellungen des FNP's. Eine entsprechende Änderung des FNP's wird parallel zum B-Planverfahren durchgeführt.

3. Bebauungspläne

3.1 B-Plan 208 "Altstadt Ost III. Änderung und Innenstadt V. Änderung - Hollestraße / Glashüttenstraße"

Der B-Plan setzt für die Ecke Steeler Straße Bahngleise sowie eine zweigeschossige Bebauung als D-Gebiet (Geschäftsgebiet) fest. Zudem werden Verkehrsflächen für den Ausbau der Steeler Straße ausgewiesen.

3.2 B-Plan 3/66 "Innenstadt XIII. Änderung zu 118 - Bereich Holleplatz"

In dem rechtskräftigen B-Plan ist für das Plangebiet ein Baugrundstück für besondere bauliche Anlagen (Tankstelle) festgesetzt. Entlang der Bahngleise ist eine Fläche für Stellplätze ausgewiesen. Das bestehende Straßennetz innerhalb des Plangebietes ist als Verkehrsfläche festgesetzt.

3.3 B-Plan 42/72 "Innenstadt XXII. Änderung - Bereich Teichstraße / Hollestraße / Varnhorststraße - Hollecenter"

Innerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs setzt der rechtskräftige B-Plan die Hollestraße als öffentliche Verkehrsfläche fest.

III. Bestandsbeschreibung

1. Lage im Stadtgebiet und historische Entwicklung

Das Plangebiet grenzt südöstlich unmittelbar an die Essener Innenstadt. Die Essener City mit ihren angrenzenden Bereichen ist sowohl Standort weiterhin wachsender

oberzentraler Funktionen als auch Mittelpunkt des gesellschaftlichen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens der Stadt. Ausgehend vom Haus der Technik, dem Gildehofcenter über das Hollecenter bis zur Volkshochschule besteht die Nachbarbebauung nördlich der Hollestraße aus solitären Gebäuden, z. T. in Form von Hochhäusern.

In westlicher Richtung befindet sich ein achtgeschossiges Hotelgebäude und daran angrenzend bereits der Essener Hauptbahnhof.

Von 1856 bis 1912 wurde der Großteil des Plangebietes durch das Walzwerk Schulz & Knautt industriell genutzt. An der Westseite der Steeler Straße wurden Wohngebäude errichtet. Nach der Abwanderung des Betriebes und dem Abbruch der Werksanlagen wurde die Hollestraße angelegt und die Flächen für den Eisenbahnverkehr ausgeweitet. Die restlichen Flächen wurden nicht baulich genutzt. Die Wohnhäuser an der Westseite der Steeler Straße wurden bis 1971 abgerissen. Südlich der Hollestraße wurden Parkplätze angelegt und eine Tankstelle errichtet, die jedoch 1992 wieder beseitigt wurde.

2. Bebauungsstruktur / Nutzungsstruktur

Im Plangebiet sind keine Hochbauten vorhanden. Die Struktur des Gebietes wird geprägt durch die großzügig dimensionierten Straßenräume der Hollestraße und der Steeler Straße sowie deren Kreuzungsbereich. Es dominieren die zum Großteil versiegelten Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr.

3. Verkehrsstruktur

3.1 Verkehrs- und Erschließungsflächen

Das Plangebiet wird durch zwei Hauptstraßen (Hollestraße, Steeler Straße) sowie die Bahntrasse eingefaßt. Derzeit besteht der Straßenquerschnitt der Hollestraße aus jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung, wobei die beiden Fahrtrichtungen durch eine begrünte Mittelinsel im Kreuzungsbereich durch die Bushaltestelle getrennt werden. An der Kreuzung mit der Steeler Straße / Herkulesstraße wird die Hollestraße in zwei Linksabbiegespuren, zwei Geradeaus- und eine Rechtsabbiegespur aufgeweitet.

Südlich der Hollestraße befindet sich derzeit ein gebührenpflichtiger öffentlicher Parkplatz, zum Großteil auf unversiegelten Flächen angelegt. Der Stellplatzbereich wird durch entsprechende Zufahrten von der Hollestraße aus erschlossen. Zudem existiert eine Fuß- und Radwegeverbindung in Ost-West-Richtung durch das Plangebiet.

Südlich des Plangebiets befinden sich Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG, die betrieblich nicht mehr benötigt werden und nach ihrer Entwidmung in einem weiteren Bauleitplanverfahren für einen zweiten Bauabschnitt des Bürokomplexes entwickelt werden sollen.

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Von der Haltestelle "Volkshochschule" an der Kreuzung Steeler Straße und Hollestraße können mit 12 Bus- und Straßenbahnlinien große Teile der Essener Innenstadt und Umgebung direkt angesteuert werden. Davon führen neun Buslinien über den nur ca. 400 m entfernten Hauptbahnhof mit der Möglichkeit zum Anschluß an Fern- und Nahverkehrszüge sowie an das S- und U-Bahnnetz.

4. Umweltsituation

Das Plangebiet wird dominiert durch eine in Ost-West-Richtung verlaufende Baumreihe, die weitgehend aus Platanen besteht.

In der synthetischen Klimafunktionskarte der Klimaaanalyse Essen ist für das Plangebiet das Klimatop "Cityklima" ausgewiesen. Durch die dichte Bebauung und großflächige Versiegelung im innerstädtischen Bereich kommt es tagsüber zu einer starken Aufheizung und nachts zur Ausbildung einer deutlichen Wärmeinsel bei geringer Luftfeuchtigkeit.

Im Immissionsschutzkonzept der Stadt Essen ist das Plangebiet hinsichtlich der Immissionsbelastung durch Schwefeldioxid, Staubniederschlag sowie dessen Inhaltsstoffe Blei und Cadmium nicht als Bereich mit relativ starker Luftbelastung ausgewiesen.

Die Ergebnisse der durch das Erdbaulaboratorium Essen (ELE) im Juni 1998 auf dem Baufeld durchgeführten Baugrunderkundung zeigen keinerlei Hinweise auf das Vorhandensein von Grundwasser. Aus den älteren nördlich der Hollestraße abgeteuften Bohrungen sind Grundwasserstände zwischen 67,6 und 77,3 m üNN bekannt.

Aufgrund oberflächennah anstehender gewachsener Schluffe mit geringer Wasserdurchlässigkeit ist die Versickerung von nicht verunreinigtem Niederschlagswasser in den hier anfallenden Mengen nicht möglich.

5. Bodenverunreinigungen

Die im Zuge der Gefährdungsabschätzung innerhalb des Rahmenplans Hachestraße / Hollestraße / Hauptbahnhof durchgeführten Untersuchungen kommen für die Altlast-Verdachtsfläche - Kataster-Nr. 02/3.01 des ehemaligen Walzwerks

Schulz & Knaut zu dem Ergebnis, daß aufgrund der hydrogeologischen Situation sowie der Geringfügigkeit der Verunreinigungen kein erhöhtes Risiko für die menschliche Gesundheit besteht. Dennoch sollten die anfallenden Erdbewegungsarbeiten bodengutachterlich begleitet werden, da es vor allem im Bereich des Bahndamms nicht völlig auszuschließen ist, daß lokal stärker verunreinigte Bodenpartien anzutreffen sind.

Die Altlastenuntersuchung des Grundstücks der ehemaligen Tankstelle in der Hollestraße 70, Altlast-Verdachtsfläche Kataster-Nr. 02/5.03, kommt zu dem Ergebnis, daß schlackehaltige Anschüttungen mit einer Mächtigkeit von bis zu 4 Metern vorhanden sind, deren Entsorgung mit hohen Kosten verbunden ist. Zudem kann nicht ausgeschlossen werden, daß trotz erfolgter Sanierungsarbeiten im Zuge der Tankstellenstillegung örtlich noch benzinverunreinigte Bodenlinsen vorhanden sind. Bei sensiblen Nutzungen (z. B. Kinderspielflächen) ist sicherzustellen, daß mindestens 0,30 m geeigneter Boden entsteht.

Für die geplante Büronutzung lassen sich aus den Untersuchungsergebnissen jedoch keine Einschränkungen ableiten.

IV. Anlaß der Planung und Entwicklungsziele

Beginnend mit dem durch den Ausschuß für Stadtentwicklung und Stadtplanung beschlossenen Strukturkonzept "Hachestraße / Hollestraße" über die 1993 erarbeitete Machbarkeitsstudie "PASSAREA-Hauptbahnhofs-bereich Essen" bis zu dem sich in der Erarbeitung befindenden Rahmenplan "City-Süd / Hauptbahnhof" ist die Stärkung der Entwicklungsachse Hachestraße / Hollestraße als Standort für tertiäre Nutzungen eine städtebauliche Zielsetzung.

Weite Teile des Plangebiets werden bisher lediglich als Stellplätze genutzt. Dies entspricht angesichts der Innenstadt Nähe einer deutlichen Mindernutzung. Des Weiteren ist die Hollestraße und die Kreuzung zur Steeler Straße überdimensioniert. Trotz des beabsichtigten Umbaus bleibt die Leistungsfähigkeit der Straße und des Knotenpunktes auch für die prognostizierte zusätzliche Verkehrsbelastung erhalten. Für den Verlauf der Straßenbahnlinie 109 wurden in der Vergangenheit für die Ost-West-Querung der Innenstadt mehrere Varianten geprüft. Eine mögliche Alternative ist dabei der Verlauf der Linie 109 von der Steeler Straße in die Hollestraße über den Hauptbahnhof und die Hachestraße (Bahnhofstangente). Trotz des Umbaus der Hollestraße und der veränderten Verkehrsführung im Kreuzungsbereich bleibt die Option für die Realisierung dieser Trassenführung gewahrt.

Ferner wurde von der Deutschen Bahn AG bzw. des Eisenbahn-Bundesamtes eine Entwidmung zukünftig betrieblich nicht mehr benötigter Bahnflächen in Aussicht gestellt, so dass ein attraktives Grundstück von erheblicher Größe für eine entsprechende Neunutzung zur Verfügung stehen würde.

Gemeinsam mit einem konkreten Investor ist daher ein städtebauliches Konzept für das gesamte Areal entwickelt worden. Der geplante Bürokomplex bildete durch seine zwei Abschnitte einen Innenbereich, der von der vorhandenen Grünverbindung / Platanenreihe einschließlich der Fuß- und Radwegverbindung durchquert wird.

Die Schaffung von Planungsrecht für das gesamte Gebiet ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht möglich:

Trotz jahrelanger intensiver Abstimmung der Planung mit der DBImm, ist eine Entwidmung der nicht mehr betrieblich genutzten Bahnflächen durch das Eisenbahn-Bundesamt derzeit nicht erzielbar.

Um die Entwicklung des Gebietes zumindest in den zur Verfügung stehenden Bereichen nicht weiter zu verzögern, wird das Gesamtareal geteilt. Die südlichen Grundstücke werden nach Entwidmung der Bahnanlagen in einem später weiterzuführenden B-Planverfahren planungsrechtlich entwickelt. Der nördliche Bereich, also die Grundstücke entlang der Hollestraße, stellt das Verfahrensgebiet dieses B-Planentwurfes dar.

Auf diese Weise kann der erste Bauabschnitt zeitnah realisiert werden.

V. Planinhalt

1. Art der baulichen Nutzung

In der jüngeren Vergangenheit hat sich Essen von der größten Kohle- und Stahlstadt Europas in eine der Schaltzentralen der deutschen Wirtschaft und das größte Dienstleistungszentrum des Ruhrgebiets gewandelt.

Dieser neuen Funktion entsprechend liegt der Zugang an Büroflächen durch Neubautätigkeit seit mehreren Jahren auf verhältnismäßig konstantem Niveau von 50.000 bis 60.000 m² BGF jährlich. Dieses entspricht einem Bauvolumen, welches zwei unabhängigen Gutachten folgend, relativ schnell vom Markt absorbiert wird.

Demgegenüber liegt bei einem Büroflächenbestand von über 3 Mio m² BGF der Leerstand in Essen im Jahr 2000 bei 1,7 %, was im bundesweiten Vergleich eine äußerst niedrige Quote bedeutet.

Der Leerstand bei neu errichteten Büroflächen in reinen Büroobjekten lag im gleichen Jahr bei nur noch ca. 1.000 m²! Um auch in Zukunft zeitgerecht ein ausreichendes Flächenangebot auf dem Markt bereitzustellen, müssen weitere Standorte für Büronutzungen entwickelt werden.

Das Plangebiet zeichnet sich für solche Nutzungen durch seine besondere Standortgunst aus. Diese ist gekennzeichnet durch die Lage am Rande der Innenstadt mit ihren Einrichtungen für den Handel und Verwaltungen und die direkte Anbindung an die örtlichen und überörtlichen Hauptverkehrsachsen sowie die Netze des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs.

Ziel der Planung ist es daher, für das Gebiet die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung mit tertiär genutzten Gebäuden zu schaffen.

Deshalb wird das Gebiet als "Kerngebiet" -MK- gemäß § 7 BauNVO festgesetzt.

Es ist festzustellen, daß Spiel- und Automatenhallen sowie Betriebe aus dem erotischen Gewerbe weiterhin in die Innenstadt drängen. Die Anhäufung solcher Einrichtungen in diesem zentralen Bereich ist aufgrund der angrenzenden, schutzbedürftigen öffentlichen Bildungseinrichtungen (Volkshochschule, Stadtbibliothek und Gesamtschule) nicht erwünscht. Aus diesem Grund wird folgende textliche Festsetzung getroffen:

1. Gemäß § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO sind in dem Kerngebiet MK Sexshops, Spielhallen, Sexkinos, Peepshows, Stripteaseshows, Eroscenter sowie Dirnenunterkünfte nicht zulässig.

Um das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das Planvorhaben nicht unnötig zu erhöhen und zur Verhinderung zusätzlicher negativer Belastungen durch Abgase und Lärmemissionen werden in dem Kerngebiet Tankstellen ausgeschlossen. Der Bebauungsplanentwurf setzt deshalb textlich fest:

2. Gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO sind in dem Kerngebiet-MK Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen (§ 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO) nicht zulässig.
3. Gemäß § 1 Abs. 6 BauNVO sind in dem Kerngebiet-MK Tankstellen, die nicht unter § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO fallen, (§ 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO) nicht Bestandteil des Bebauungsplanes:

2. Maß der baulichen Nutzung, Bauweise,
überbaubare Grundstücksflächen

Die Grundidee des städtebaulichen Entwurfs für das gesamte Areal ist die Differenzierung zwischen einer Straßenrandbebauung entlang der Hollestraße und einer Bebauung entlang der Bahngleise.

Der 1. Teil des Bebauungsplanentwurfes beinhaltet von dem Gesamtkonzept lediglich die Straßenrandbebauung.

Der ca. 160 m lange Baukörper entlang der Hollestraße hat sieben Geschosse und markiert den Kreuzungsbereich mit einem achtgeschossigen Bauteil.

Das Erdgeschoß weist eine größere Bautiefe auf, indem es sich nach Süden hin aufweitet. Hierdurch entsteht eine starke Ausbildung des Sockels.

Die Geschossigkeit orientiert sich an der umliegenden Bebauung sowie der in der Essener Innenstadt typischen Bebauung.

Zur Realisierung der angestrebten städtebaulichen Struktur wird eine Grundflächenzahl von 1,0 und eine Geschoßflächenzahl von 3,0 festgesetzt, wodurch die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung für Kerngebiete des § 17 BauNVO ausgeschöpft werden.

Um die beschriebene städtebauliche Figur zu gewährleisten, ist eine geschlossene Bauweise festgesetzt.

3. Erschließung

Die das Baugebiet tangierenden Straßen werden innerhalb des Plangebietes als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt, wobei der Straßenquerschnitt der Hollestraße sowie die Kreuzung zur Steeler Straße im Verhältnis zum bestehenden Planungsrecht und zum erfolgten Straßenausbau reduziert werden.

Ein entsprechendes Verkehrsgutachten erbrachte den Nachweis, daß der bisherige Ausbau überdimensioniert und das vorhandene zuzüglich des durch das Planvorhaben induzierten Verkehrsaufkommens inklusive einer Leistungsreserve auch nach einem Umbau zu bewältigen ist.

Für den Verlauf der Straßenbahnlinie 109 wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für die Ost-West-Querung der Innenstadt mehrere Varianten geprüft. Eine mögliche Alternative ist dabei der Verlauf der Linie 109 von der Steeler Straße in die Hollestraße über den Hauptbahnhof und die Hachestraße. Trotz des Umbaus der Hollestraße und der veränderten Verkehrsführung auf der Kreuzung bleibt die Option für die Realisierung dieser Trassenführung gewahrt.

Für die Unterbringung der bauordnungsrechtlich notwendigen, durch die Stellplatzbeschränkungssatzung reduzierten Stellplätze, ist eine Tiefgarage unter dem Gebäude an der Hollestraße vorgesehen.

Um einen reibungslosen Ablauf des Betriebes der tertiären Nutzungen zu gewährleisten sind für Anlieferungs- und Besucherverkehr im Bereich der mit einem Fahrrecht für Anlieger belasteten Fläche Kfz-Stellplätze ausnahmsweise zulässig.

Zur Sicherstellung dieser Regelung setzt der Bebauungsplanentwurf textlich fest:

4. Gemäß § 12 Abs. 4 und 5 BauNVO sind in dem Kerngebiet-MK Stellplätze und Garagen nur vollständig unterhalb der Geländeoberfläche (Tiefgarage) zulässig. In den mit Fahrrecht für Anlieger belasteten Flächen sind ebenerdige Stellplätze ausnahmsweise zulässig.

Die Tiefgarage wird über eine Einfahrt von der Steeler Straße und eine Ausfahrt zur Hollestraße erschlossen. Die entsprechenden Bereiche für Ein- und Ausfahrten vom öffentlichen Straßenraum sind im Bebauungsplan festgesetzt.

Im Bereich zwischen den Gebäudekomplexen setzt der Bebauungsplan gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB eine Fläche fest, die mit einem Leitungsrecht zugunsten der Erschließungsträger, einem Fahrrecht zugunsten der Anlieger und einem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit belastet ist.


Damit wird zum einen die Versorgung des Baugebietes gewährleistet und die Vorfahrt zu den einzelnen Gebäudeteilen ermöglicht sowie zum anderen die für die Öffentlichkeit herausragende Grünverbindung Steeler Straße / Hauptbahnhof sichergestellt.

4. Grüngestaltung

Ein wesentliches Ziel für die Grünplanung besteht darin, für die Bewohner der östlich an die Innenstadt angrenzenden Gebiete eine weitgehend vom Straßenverkehr ungestörte Fuß- und Radwegeverbindung zur Innenstadt zu schaffen. Im Bereich der Hollestraße ist diese Anbindung in Form einer Grünverbindung mit Rad- und Fußweg entlang einer ortsbildprägenden Baumreihe bereits vorhanden. Diese Grünachse soll für die Allgemeinheit erhalten bleiben und attraktiv umgestaltet werden, sodaß sie eine Einheit mit den Freiflächen der geplanten Baugrundstücke bildet. Dementsprechend werden die alten, großkronigen Bäume als

ortsbildprägendes Element gem. § 9 Abs. 25b BauGB als zu erhaltende Bäume festgesetzt.

Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser, der Verbesserung des Grünpotentials und der kleinklimatischen Verhältnisse sind die Flachdächer der eingeschossigen Bebauung sowie der Großgarage zu 100 % ihrer Gesamtfläche mit einer extensiven Begrünung zu versehen und so zu erhalten. Der Bebauungsplanentwurf setzt deshalb textlich fest:

7. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB sind die Dachflächen der baulichen Anlagen mit einer Dachneigung von bis zu 5° innerhalb der mit  gekennzeichneten Bereiche vollständig und dauerhaft zu begrünen.

5. Immissionsschutz

Das Plangebiet wird von drei Seiten (Hollestraße, Steeler Straße, Bahnanlage) durch Verkehrslärm beeinträchtigt.

Zur Beurteilung der Lärmimmissionen werden die Orientierungswerte der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau für Kerngebiete (MK) zugrunde gelegt. Diese Werte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts werden zum Teil deutlich überschritten.

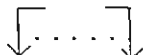
Da ein aktiver Lärmschutz aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ausscheidet, werden Festsetzungen für passive Maßnahmen an den Gebäuden gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB getroffen. Dementsprechend werden Lärmpegelbereiche für die Gebäudefronten gemäß DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau - festgesetzt.

Da sich die Gesamtschalldämmung aus Wand- und Fensterflächen zusammensetzt, muß die erforderliche Schalldämmung für die Fensterkonstruktion unter Berücksichtigung der Au-

ßenwand und des Fensterflächenanteils an der Außenwand ermittelt werden.

Des Weiteren müssen die speziellen Raumanteile berücksichtigt werden. Auf die Durchführung dieser Maßnahmen kann verzichtet werden, wenn durch Grundrißanordnung und Fassadengestaltung sowie durch Baukörperstellung die erforderliche Pegelminderung bereits erreicht wird.

Der Bebauungsplanentwurf trifft daher folgende textliche Festsetzung:

6. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB sind zum Schutz vor Verkehrslärm 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.

Um mittelfristig die Immissionssituation in der Innenstadt zu verbessern, soll die durch das Planvorhaben entstehende Luftbelastung minimiert werden. Folgende textliche Festsetzung wird deshalb getroffen:

5. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB ist im Geltungsbereich des Bebauungsplanes die Verwendung von Kohle sowie Mineralöl zur Erzeugung von Wärmeenergie und zur Erzeugung von Energie für die Produktion nicht zulässig.

6. Kennzeichnungen

6.1 Altlasten

Die im Plangebiet entsprechend gekennzeichnete Fläche ist mit umweltgefährdenden Stoffen belastet und im Altlastenkataster der Stadt Essen verzeichnet. Innerhalb dieser Fläche sind sämtliche Erdarbeiten bodengutachterlich zu begleiten.

6.2 Bergbau

Im Bereich des Plangebietes stehen unter einem 30 m mächtigen Mergeldeckgebirge die Flöze Sonnenschein, Wasserfall und Dünnebank oberflächennah an. Der im Flöz Sonnenschein umgegangene oberflächennahe Bergbau des stillgelegten Bergwerks "Hercules" ist möglicherweise auch heute noch einwirkungsrelevant und kann zu einer Absenkung der Tagesoberfläche führen.

Sollten im einwirkungsrelevanten Teufbereich der Flöze Sonnenschein, Wasserfall und Dickebank Hohlräume oder Verbruchzonen infolge unbekanntem widerrechtlichen Abbaus Dritter oder "Uraltbergbau" vorhanden sein, so kann eine Absenkung der Tagesoberfläche im Hangendbereich der Flöze nicht ausgeschlossen werden. Daher werden gem. § 9 Abs 5 BauGB die Flächen, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen Einwirkungen des Bergbaues erforderlich sind, im Bebauungsplan gekennzeichnet.

7. Hinweise

1. Stellplatzbeschränkungssatzung

Auf dem Wege zur autoarmen Innenstadt ist die Stellplatzbeschränkungssatzung ein Teilbaustein innerhalb der Maßnahmen zur Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs.

Die Wirkung dieser Maßnahme beruht auf der Überlegung, daß PKW-Verkehr nur dann möglich ist, wenn am Zielort eine Abstellmöglichkeit besteht - fehlt diese, so steigt die Attraktivität anderer Verkehrsmittel (ÖPNV). Weitere Ziele sind die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr), die Reduzierung verkehrsbedingter Immissionen und die Aufwertung stadträumlicher Qualitäten. Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Zone 1 der Stellplatzbeschränkungssatzung vom 12.10.1993 (Amtsblatt der Stadt Essen Nr. 43 vom 22.10.1993) sowie der Ergänzungssatzung vom 05.12.1997 zur Stellplatzbeschränkungssatzung (Amtsblatt der Stadt Essen Nr. 51 vom 19.12.1997).

Danach sind für die dort genannten Nutzungsarten Stellplätze und Garagen nur in einem Umfang von 60 % des sich aus den Richtzahlen ergebenden Stellplatzbedarfes herzustellen.

2. Baumschutzsatzung

Für den Schutz des Baumbestandes im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes gilt die "Satzung zum Schutze des Baumbestandes in der Stadt Essen (Baumschutzsatzung) vom 06.07.2001" (Amtsblatt der Stadt Essen S. 227).

3. Gutachten

Folgende Gutachten liegen dem Bebauungsplan zugrunde und können beim Amt für Stadtplanung und Bauordnung eingesehen werden:

- Büro Siedeck & Kügler: Altlastenuntersuchung Hollestraße 70 vom 14.12.1992,

- Umweltconcepte Ruhr GmbH: Gefährdungsabschätzung Hache-/Hollestraße vom 28.04.1995,
- Erdbaulaboratorium Essen: Baugrunduntersuchung / Gründungsberatung / Nutzungsrecherche und umwelttechnische Untersuchungen / Wiederverwertungskonzept vom 18.08.1998 und 02.09.1998.

4. Altlasten

Innerhalb des Verfahrensgebietes befinden sich die Altlastenverdachtsflächen Nr. 02/3.01. sowie 02/5.03 Lokale Bodenverunreinigungen können nicht ausgeschlossen werden. Nach Maßgabe des Staatlichen Umweltamtes Duisburg sind Bodenaushubarbeiten gutachterlich zu begleiten. Belastetes Material ist nach den abfallrechtlichen Bestimmungen zu behandeln, die durchgeführten Maßnahmen sind der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde nachzuweisen.

VI. Flächenbilanz

Plangebiet	ca. 13.870 m ²
Bauflächen	ca. 7.940 m ²
Verkehrsflächen	ca. 5.930 m ²

VII. Kosten und Finanzierung

Für den Verkauf der städtischen Grundstücksflächen ist mit Einnahmen in Höhe von 1,0 Mio DM zu rechnen. Sämtliche Kosten zur Grundstücksaufbereitung (Rückbau der Hollestraße, Leitungsverlegung, evtl. anfallende Altlastensanierung) übernimmt der Investor.

Bei der Fortführung des B-Planverfahrens - Teil II für den rückwärtigen Bereich (Grundstücke der Deutschen Bahn AG) fallen evtl. Folgekosten für die Vergütung des notwendigen Umbaus der Zuwegung des rückwärtigen Parkplatzes anteilig an. Die Höhe dieser Kosten ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht zu beziffern.

VIII. Umweltverträglichkeitsprüfung

Parallel zu diesem Bebauungsplanverfahren ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt worden. Die UVP ist ein systematisch-analytisches Verfahren zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt bzw. von Einwirkungen der Umwelt auf das Vorhaben. Die Vorprüfung der Umwelterheblichkeit ergab, daß evtl. erhebliche Beeinträchtigungen in den Umweltbereichen Naturhaushalt und Landschaft, Lokalklima, Boden und Lärm zu erwarten sind. Die betroffenen Umweltbereiche sind daraufhin weitergehend untersucht worden.

Aufgrund der Reduzierung des Verfahrensgebietes v.a. auf die Teilflächen mit untergeordneten Vegetationsbeständen wurde die UVP erneut durchgeführt und entsprechend angepasst.

1. Beeinträchtigung der Umwelt durch das Vorhaben

A - NATURHAUSHALT UND LANDSCHAFT

Durch das Bauvorhaben sind ca. 29 Bäume betroffen, von denen die 13 großkronigen Platanen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b) BauGB als zu erhaltende Bäume festgesetzt sind. Bei den 16 entfallenden Bäumen können aufgrund der festgesetzten Fuß- und Radweg - sowie Grünverbindung ca. 5 Stück evtl. ebenfalls erhalten werden. Bei den verbleibenden 11 Bäumen handelt es sich ausnahmslos um junge Bäume mit geringem Stammumfang und Kronendurchmesser, von denen 6 Stück an einen anderen Standort verpflanzt werden können.

Innerhalb des Verfahrensgebietes sind vom Straßenumbau ca. 9 Bäume betroffen, von denen 8 verpflanzbar sind.

Es sind also für ca. 14 Bäume neue Standorte zu finden, 6 Bäume sind zu ersetzen.

Des Weiteren gehen durch das Bauvorhaben

- ca. 500 m² vegetationsreiche Fläche sowie
- ca. 300 m² Rasenfläche

und durch den Straßenumbau (innerhalb des Verfahrensgebietes)

- weitere ca. 600 m² Rasenfläche

verloren.

Für den Verlust flächiger Vegetationsstrukturen kann innerhalb des Verfahrensgebietes ein Ausgleich durch Dachbegrünung des I-geschossigen Bauteiles und Bepflanzung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen geschaffen werden.

Eine extensive Dachbegrünung von ca. 300 m² kann aufgrund des fehlenden Bodenanschlusses und der eingeschränkten ökologischen Wertigkeit nur mit ca. 100 m² als Ausgleichsfläche angerechnet werden. Die nicht überbaubare Grundstücksfläche zwischen Platanenreihe und Baukörper kann bei vollständiger Begrünung mit entsprechender Bepflanzung mit ca. 700 m² als Ausgleich gewertet werden.

Als weitere Kompensationsfläche für das ursprüngliche gesamte Verfahrensgebiet ist im Stadtbezirk I im Bereich "Hilgerstraße / Stadtwiese" eine 1.100 m² große Fläche zugewiesen. Die Kompensationsmaßnahmen für den Bebauungsplan Nr. 13/98 - Teil 1 werden dort anteilig umgesetzt. Zur Öff-

fentlich-rechtlichen Sicherung wird bis Satzungsbeschluss eine entsprechende Regelung getroffen werden.

D - LOKALKLIMA

Die Bebauung von derzeit weitgehend versiegelter Flächen hat eine Beeinträchtigung des Mikroklimas durch die Erwärmung zusätzlicher Fassadenflächen zur Folge. Zur Minderung dieser Auswirkungen werden im Bebauungsplanentwurf Festsetzungen zur Begrünung von Dach- und Freiflächen sowie zum Erhalt der 13 großkronigen Platanen getroffen.

E - GEWÄSSER

Aufgrund der geringen Durchlässigkeit des vorhandenen Bodens ist eine Niederschlagswasserversickerung für die auf dem Grundstück anfallenden Oberflächenwasser nicht möglich.

G - STADT- UND LANDSCHAFTSBILD

H - GRÜNFLÄCHEN UND ERHOLUNG

Die vorhandene, städtebaulich prägende Baumreihe, bestehend aus 13 großkronigen Platanen, wird erhalten und entsprechend festgesetzt. Die Grünverbindung wird ergänzt durch die Bepflanzung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen des Kerngebietes.

2. Beeinträchtigungen des Vorhabens durch die Umwelt

F - BODEN

Innerhalb des Plangebietes befinden sich die Altlast-Verdachtsflächen Nr. 02/3.01: Ehem. Walzwerk Schulz & Knaut und Nr. 02/5.03: Ehem. Tankstelle Hollestraße 70. Im Ergebnis entsprechender Gefährdungsabschätzungen stehen die festgestellten Schadstoffkonzentrationen der geplanten Nutzung nicht entgegen, wenn die Baumaßnahme gutachterlich begleitet wird und bei sensibler Nutzung (z. B. Kinderspielplatz) mindestens 0,30 m geeigneter Boden ansteht.

I - LÄRM

Auf das Plangebiet wirken nicht unerhebliche Lärm-
belästigungen aus Straßen- und Schienenverkehr ein. Zur
Ermittlung der Immissionen aus Verkehrslärm wurde eine
entsprechende schalltechnische Untersuchung durch-
geführt, auf deren Grundlage der Bebauungsplan Festset-
zungen über passive Schallschutzmaßnahmen trifft, die
geeignet sind, die erforderlichen Lärmpegelminderungen
zu erreichen.

IX. Aufhebung rechtsverbindlicher Bebauungspläne

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes "Hollestraße / Steeler
Straße" gelten die ihm entgegenstehenden, früher getroffenen
Festsetzungen, als aufgehoben.

Insbesondere treten außer Kraft - soweit sie vom
Geltungsbereich erfaßt werden - die Festsetzungen der
Bebauungspläne:

- Nr. 208 "Altstadt-Ost III. Änderung und Innenstadt
V. Änderung -
Hollestraße / Glashüttenstraße",
- Nr. 3/66 "Innenstadt XIII. Änderung zu 118-
Bereich Holleplatz" sowie
- Nr. 42/72 "Innenstadt XXII. Änderung - Teichstraße /
Hollestraße / Varnhorststraße - Hollecenter".

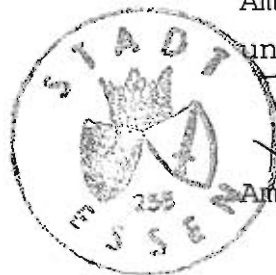
17.12. 2001

Geschäftsbereich
für Planen und Bauen



Geschäftsbereichsvorstand

Amt für Stadtplanung
und Bauordnung


Amtsleiter