

Stadt Essen  
Amt für Stadtplanung  
und Bauordnung

**Begründung\***

zum Bebauungsplan Nr. 3/97

**"Altenessener Straße / Hövelstraße / Lierfeldstraße"**

Stadtbezirk V

Stadtteil Altenessen-Süd

- \*) gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB vom 08.12.1986  
(BGBl. I.S. 2253) in der letztgültigen Fassung

Inhalt:

I. Räumlicher Geltungsbereich

II. Rahmenbedingungen und Erforderlichkeit der verbindlichen Bauleitplanung

1. Anlaß der Planung

2. Städtebauliche Situation

2.1 Gesamtsituation

2.2 Bestand außerhalb des Plangebietes

2.3 Bestand innerhalb des Plangebietes

3. Umweltsituation

3.1 Luftbelastung

3.2 Klima

3.3 Boden

3.4 Lärm

3.5 Vegetation

III. Ziele und Zwecke der Planung

1. Ziele und Zwecke der Landesplanung

2. Entwicklung aus dem FNP

3. Ziele des "städtebaulichen Rahmenplanes Altenessen-Süd"

4. Bestehendes Planungsrecht

5. Ziele und Zwecke des B-Planes

IV. Planinhalte

1. Baugebiete
  - 1.1 Allgemeine Wohngebiete
  - 1.2 Mischgebiete
  - 1.3 Kerngebiete
2. Verkehrsflächen sowie Flächen für den ruhenden Verkehr, Belastungsfläche
  - 2.1 Verkehrsflächen
  - 2.2 Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung
  - 2.3 Ruhender Verkehr
  - 2.4 Belastungsflächen
3. Grünflächen
4. Flächen für die Wasserwirtschaft
5. Lärmschutz
6. Textliche Festsetzungen
7. Textliche Kennzeichnungen
8. Hinweise
9. Nachrichtliche Übernahmen

V. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bildet

VI. Kosten und Finanzierung

VII. Zahlenwerte

VIII. Auswirkungen der Planung

(Umweltverträglichkeitsprüfung - Vorprüfung)

1. Beeinträchtigung der Umwelt durch das Vorhaben

1.1 Naturhaushalt und Landschaft

1.2 Luft

1.3 Lokalklima

1.4 Gewässer und Grundwasser

2. Beeinträchtigung des Vorhabens durch die Umwelt

2.1 Gerüche

2.2 Luft

2.3 Boden

2.4 Lärm

3. Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigung

IX. Aufhebung rechtsverbindlicher Bebauungspläne

## I. Räumlicher Geltungsbereich

Das ca. 4,7 ha große Plangebiet liegt südlich der Köln-Mindener Bahn im Stadtteil Altenessen-Süd und wird in etwa begrenzt

- im Norden durch die Köln-Mindener-Bahn
- im Osten durch die Berne
- im Süden durch die Hövelstraße / Lierfeldstraße
- im Westen durch eine Verbindungslinie zwischen der östlichen Grundstücksgrenze der Parzelle Nr. 73 (Hövelstraße 18) und der Köln-Mindener-Bahn.

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind im Plan durch Signatur eindeutig festgesetzt.

### 1. Anlaß der Planung

Der ASP hat am 06.12.1990 beschlossen, den Rahmenplan Altenessen-Süd erarbeiten zu lassen.

Am 25. November 1992 wurden die Zielsetzungen des städtebaulichen Rahmenplanes Altenessen-Süd vom Rat der Stadt Essen beschlossen und die Verwaltung beauftragt, zur Umsetzung der Ziele Bebauungspläne aufzustellen.

In seiner Sitzung am 24.03.93 hat der Rat der Stadt Essen u.a. für die Bereiche

- Gladbecker Straße / Hövelstraße / Altenessener Straße
- Lierfeldstraße / Altenessener Straße

den allgemeinen Beschluß zur Aufstellung von Bebauungsplänen gefaßt.

Das Verfahrensgebiet des hier aufzustellenden Bebauungsplanes "Altenessener Straße / Hövelstraße / Lierfeldstraße" setzt sich aus dem östlichen Teil des zuvor erstgenannten und dem gesamten zweitgenannten Bereich zusammen. Für den westlich anschließenden Teil, der sich bis zur Gladbecker Straße erstreckt, ist vorgesehen, nach Klärung der Altlastenfragen ein eigenständiges Bauleitplanverfahren einzuleiten.

## 2. Städtebauliche Situation

### 2.1 Gesamtsituation

Das Plangebiet liegt im Zentrum des Stadtteils Altenessen-Süd, dessen rd. 26.000 Einwohner sich auf eine Fläche von rd. 600 ha verteilen.

Der Stadtteil Altenessen-Süd verfügt nicht über ein eigenes Kerngebiet.

Nördlich angrenzend liegt das eigentliche Zentrum Altenessens im Stadtteil Altenessen-Nord. Hier wird vorrangig die Altenessen zugewiesene Funktion des Mittelzentrums erfüllt.

Die überörtliche Verkehrsanbindung des Stadtteils Altenessen-Süd erfolgt über die Hövelstraße / Lierfeldstraße in Ost- / West-Richtung sowie über die Altenessener Straße und die Gladbecker Straße in Nord- / Süd-Richtung. Dies gilt für den ÖPNV als auch für den Individualverkehr.

Zusätzlich quert die Köln-Mindener-Bahn in Ost- / West-Richtung den Stadtteil und bindet durch den Haltepunkt "Bahnhof Altenessen" diesen an das überörtliche ÖPNV-Netz an.

### 2.2 Bestand außerhalb des Plangebietes

Nördlich des Plangebietes, zwischen Inselstraße und Altenessener Straße liegt ein stark durchmischtes

Gebiet. In der dort vorhandenen, meist geschlossenen Straßenrandbebauung orientiert sich das Wohnen zur Straße, wobei sich im rückwärtigen Bereich Gewerbe angesiedelt hat. Im Bereich zwischen Krablerstraße und der Köln-Mindener-Bahn befindet sich zur Zeit eine nicht mehr benötigte Gleisharfe sowie ein altes Güterabfertigungsgebäude mit Zufahrt zur Krablerstraße. Dort soll in Kürze eine neue Park- und Ride-Anlage mit ca. 120 Stellplätzen entstehen, die durch einen neuen Bahndammdurchstich mit dem geplanten Bahnhofsvorplatz verbunden wird.

An der Hövelstraße in Richtung Gladbecker Straße zeigt sich eine geschlossene Straßenrandbebauung mit fast ausschließlicher Wohnnutzung. Die rückwärtigen Grundstücksteile werden als Hausgärten und Grabeländer genutzt. Daran nach Norden anschließend befindet sich eine zum Teil nicht mehr genutzte Bahnfläche (Köln-Mindener-Bahn).

Südlich an das Plangebiet grenzt die Bezirkssportanlage Seumannstraße. Eine größere gewerblich genutzte Fläche, in der auch der städtische Recyclinghof liegt, befindet sich östlich des Plangebietes.

### 2.3 Bestand innerhalb des Plangebietes

Das Plangebiet liegt südlich der Köln-Mindener-Bahnlinie und markiert sozusagen den Eingangsbereich des Stadtteils Altenessen-Süd.

Das Verfahrensgebiet ist geprägt durch sehr unterschiedliche städtebauliche Strukturen. Östlich der Altenessener Straße befinden sich einige Autohändler. Die eingeschossigen Ausstellungs- und Reparaturlhallen lehnen sich beidseitig an den noch vorhandenen Bahndamm an. Fast die gesamte Fläche dient als befestigter Kfz-Abstellplatz und gibt dem Bereich einen ungeordneten Charakter.

Westlich der Altenessener Straße erstreckt sich eine teilweise geschlossene III-IV-geschossige Bebauung. In den Erdgeschoßzonen befinden sich einige Einzelhandelsgeschäfte, das Wohnen konzentriert sich auf die Obergeschosse. Der rückwärtige Grundstücksbereich wird teilweise gewerblich genutzt.

Das nördliche Plangebiet wird durch die hochliegende und daher optisch wirksame Köln-Mindener-Bahnlinie begrenzt.

Das alte durch den Bahndamm kaum wahrzunehmende Bahnhofsgebäude ist weder aus funktioneller noch aus städtebaulicher Sicht erhaltenswert. Er wird z. Z. zurückgebaut.

In Ost-West-Richtung durchschneidet das Plangebiet eine ehemalige auf einem Damm liegende Bahntrasse, für die ein Entwidmungsverfahren durchgeführt wurde. Das Brückenbauwerk über der Altenessener Straße besteht nicht mehr.

Weiterhin wird der Planbereich von Hauptverkehrsstraßen geprägt. Im Süden verlaufen die Hövelstraße / Lierfeldstraße (Landesstraßen). In Nord-Süd-Richtung durchschneidet die Altenessener Straße (Landesstraße) das Plangebiet. Durch die mangelnde Aufenthaltsqualität und das Fehlen eines Anziehungspunktes im Bahnhofsumfeld sowie durch die mangelnde Querungsmöglichkeit der Altenessener Straße ist der gesamte Bereich wenig attraktiv. Gestalterische Qualitäten weisen weder die Hövelstraße noch die Lierfeldstraße auf. Durch das Plangebiet verlaufen mehrere Bus- und Straßenbahnlinien, die die Anbindung an die Innenstadt und die benachbarten Stadtteile - auch nach Inbetriebnahme der U-Bahnstrecke - gewährleisten.

### 3. Umweltsituation

#### 3.1 Luftbelastung

Die 1 km<sup>2</sup> große Einheitsfläche, in der das Plangebiet liegt, ist im Immissionsschutzkonzept der Stadt Essen - Entwurf der Fortschreibung 1993 - nicht als Bereich mit relativ starker Luftbelastung ausgewiesen.

Der Staubniederschlag liegt, gemessen an dem vorsorgeorientierten Mindeststandard des Umweltschutzprogrammes der Stadt Essen (40 % der entsprechenden Immissionswerte der TA Luft), insbesondere bei der mittleren Jahresbelastung noch auf einem zu hohen Niveau.

In Bezug auf die Belastung von Blei und Cadmium im Staubniederschlag ist das Plangebiet als mäßig bis gering belastet einzustufen.

Bei Zugrundelegung des vorsorgeorientierten Mindeststandards des Umweltschutzprogrammes der Stadt Essen für Schwefeldioxid ist sowohl eine Überschreitung der mittleren Jahresbelastung als auch der Spitzenbelastung nicht ausgeschlossen und somit das Qualitätsziel noch nicht erreicht.

In dicht bebauten Gebieten stellt heute der Kraftfahrzeugverkehr die Hauptquelle für Luftverunreinigungen dar. Vor diesem Hintergrund wurde 1990 der § 40 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) um einen Artikel 2 erweitert, der es den Straßenverkehrsbehörden auch unabhängig von austauschbaren Wetterlagen ermöglicht, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote auszusprechen, wenn die Konzentrationsgrenzwerte für Stickstoffdioxid, Benzol und Ruß überschritten werden.

Im Rahmen des Pilotprojektes zur Durchführung des

§ 40 (2) BImSchG wurde vom KVR ein Grobscreening-Verfahren für das Plangebiet durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Kap. VIII dargestellt.

Östlich des Plangebietes verläuft die Berne als offener Abwasserkanal. Insbesondere während der warmen Jahreszeit, wenn der Vorfluter relativ wenig und gleichzeitig sauerstoffarmes Wasser führt, kann das Auftreten von Geruchsimmissionen nicht ausgeschlossen werden.

### 3.2 Klima

Das B-Plangebiet liegt im Bereich der Emscherniederung. Aufgrund der Morphologie existiert eine erhöhte Inversionsgefährdung, die verminderte Luftaustauschbildung zur Folge haben kann. Innerhalb der Klimaaanalyse der Stadt Essen wird der westliche Teil des Plangebiets dem Klimatop "Stadtrandklima", der östliche Teil dem Klimatop "Grünflächen - Parkklima" zugeordnet. Charakterisiert wird das "Grünflächen-Parkklima" durch die Dämpfung der Maximum-Temperatur und Amplitude, eine erhöhte Luftfeuchteproduktion, die Dämpfung des Windfeldes sowie eine Schadstofffilterung durch die Vegetation. Das Klimatop "Stadtrandklima" wird charakterisiert durch ein modifiziertes Strahlungsfeld, eine gedämpfte und leicht angehobene Temperaturamplitude, erhöhte Luftfeuchte und Winddämpfung.

### 3.3 Boden

Das Plangebiet ist gekennzeichnet durch großflächige Versiegelungen sowie durch mächtige Anschüttungen. Innerhalb des Plangebietes befinden sich folgende Altlastverdachtsflächen

- 25/3.21 ehem. Bahnhof Altenessen einschl. Anschlußgleise
- 25/2.05 Verfüllung Lierfeldstraße / Helenendamm

- Vorläufige Ordnungsnummer 1526  
ehem. Betriebstankstelle der Fa. Feuerhake und Schulze

Für das gesamte Plangebiet wurde eine Gefährdungsabschätzung durchgeführt. Die Ergebnisse sind unter Pkt. VIII.2.3 dargestellt und zeigen, daß die geplanten Nutzungen möglich sind.

### 3.4 Lärm

Im südlichen Teil des Plangebietes verläuft in Ost-West-Richtung die Hövelstraße (ca. 15.000 Kfz/24 Std.) und die Lierfeldstraße (ca. 8.500 Kfz/24 Std.).

In Nord-Süd-Richtung quert die Altenessener Straße (ca. 37.000 Kfz/24 Std.) das Plangebiet.

Nach Norden wird das Plangebiet durch die Köln-Mindener-Bahn begrenzt, die in Hochlage geführt ist. Diese Faktoren führen zu einer hohen Lärmbelastung des gesamten Plangebietes. Aus diesem Grund wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, deren Ergebnisse unter Pkt. IV.5 dargestellt sind.

### 3.5 Vegetation

Der größte Teil des Plangebietes wird derzeit gewerblich genutzt und ist großflächig versiegelt.

Die vorhandenen Grünstrukturen beschränken sich hauptsächlich auf

- den nicht mehr genutzten Bahndamm, der das Plangebiet in Ost-West-Richtung teilt (die Schotterfläche ist mit Brombeergebüsch überwachsen, Seiten- und Böschungsflächen sind dicht mit Bäumen und Sträuchern bestanden).

Gemäß Aussage der Unteren Forstbehörde Mettmann wird der Gehölzbestand auf dem v. g. Bahndamm von

dort als Wald im Sinne des Forstgesetzes angesehen (0,4 ha) und ist im Verhältnis 1 : 1 auszugleichen.

- einen Gehölzstreifen im Planbereich zur Berne.
- eine alte, ortsbildprägende Platane im östlichen Plangebiet.
- Straßenbäume im Bereich der Zufahrt in das östliche Plangebiet.

### III. Ziele und Zwecke der Planung

#### 1. Ziele der Landesplanung

Der Gebietsentwicklungsplan stellt das Plangebiet als Wohnsiedlungsbereich dar.

#### 2. Entwicklung aus dem FNP

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt im Süden des Planbereiches "Fläche für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrsstraßen", im sonstigen Plangebiet "Wohnbaufläche" sowie "Fläche für Bahnanlagen" dar.

Der Bebauungsplan ist daher nicht gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem FNP entwickelt. Der FNP ist daher im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB geändert worden.

#### 3. Ziele des städtebaulichen Rahmenplanes Altenessen-Süd

Am 25.11.1992 hat der Rat der Stadt Essen die städtebaulichen Ziele des Rahmenplanes Altenessen-Süd beschlossen.

Die wesentlichen städtebaulichen Ziele bezogen auf das Plangebiet sind:

- Ausbau des Handels- und Dienstleistungsschwerpunktes "Bahnhof Altenessen" unter Berücksichtigung

der günstigen Standortvoraussetzungen (ÖPNV-Verknüpfungspunkt).

- Schaffung einer hochwertigen Mischung aus Wohnen und Dienstleistungen.
- Verdichtung von Wohnbebauung an gut durch den ÖPNV erschlossenen Standorten.
- Neuer Bahnhofsvorplatz mit attraktiver Gestaltung und raumbegrenzender Anschlußbebauung
- Umgestaltung der Altenessener Straße.

#### 4. Bestehendes Planungsrecht

Ein Teil des Plangebietes liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Durchführungsplanes Nr. 155 (Bahnhofsvorplatz Essen-Altenessen), der im wesentlichen Verkehrsfläche festsetzt sowie ein kleiner Teil im Geltungsbereich des B-Planes 12/69 "Hövelstraße / Bäuminghausstraße", der in diesem Bereich ebenfalls "öffentliche Verkehrsfläche" festsetzt.

#### 5. Ziele und Zwecke des B-Planes

##### Stadttraum

Im Kreuzungsbereich Altenessener Straße / Hövelstraße / Lierfeldstraße wird durch das Schließen von Baulücken sowie durch Fassung der Altenessener Straße mittels einer begleitenden Bebauung ein neuer "Eingang" in den Stadtteil Altenessen markiert.

Die geplante Bebauung im nördlichen Plangebiet faßt den neuen Bahnhofsvorplatz nach Osten. Ein markanter und von weitem sichtbarer "Dienstleistungsturm" unterstreicht die Wichtigkeit dieses Bereiches.

Der unvollständige Baublock Altenessener Straße / Hövelstraße wird durch eine ergänzende Bebauung geschlossen. Durch die ergänzende Bebauung und die Be-

bauung am Bahndamm entsteht in Verbindung mit der vorhandenen Stützmauer ein attraktiver Bahnhofsvorplatz mit klaren Platzbegrenzungen.

### Verkehr

Durch eine entsprechende Umgestaltung der Altenessener Straße wird diese den Anforderungen des Individualverkehrs, den Bedürfnissen der Menschen, die dort wohnen, einkaufen und arbeiten, den ÖPNV benutzen und radfahren, angepaßt.

Südlich des Bahndammes entsteht der neue Bahnhofsvorplatz mit der geplanten Straßenbahndaltestelle. Von dort aus sind durch einen nach Osten verlegten Bahndammdurchstich die Bahnsteige sowie die geplante P+R-Anlage nördlich des Bahndammes gut erreichbar.

Die unterschiedlichen Verkehrsarten (S-Bahn, U-Bahn, Bus, Straßenbahn Park+Ride, Taxen, Fußgänger- und Radverkehr) werden durch möglichst kurze Wege untereinander verbunden.

Die Erschließung des neuen Baublocks im westlichen Planbereich sowie die verkehrliche Anbindung des S-Bahnhofes erfolgt durch die Planstraße A von der Hövelstraße aus.

### Nutzungen

Die durch die Umstrukturierung des Bahnbetriebes freiwerdende Fläche südlich des alten Bahnhofgebäudes bietet die Möglichkeit, den bisher nur ansatzweise vorhandenen Baublock Altenessener Straße / Hövelstraße zu vervollständigen. Diese bauliche Struktur bietet für die vorgeschlagene Wohnnutzung gute Bedingungen (nach Norden zur S-Bahn durch geschlossene Bebauung, orientiert sich das Wohnen nach Süden zum Innenhof). Eine entsprechende Grundrißge-

staltung ist dafür Voraussetzung (lärmunempfindliche Zonen wie Erschließung oder Sanitärräume nach Norden, Wohnräume nach Süden).

Um den notwendigen ruhigen Innenhof zu gewährleisten, soll der ruhende Verkehr in einer Tiefgarage angeordnet werden.

Der Bereich Altenessener Straße / Lierfeldstraße soll als Dienstleistungsschwerpunkt ausgebaut werden. Die unmittelbare Nähe zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt bietet dafür gute Standortvoraussetzungen. Der vorhandene KFZ-Betrieb am Bahndamm der Köln-Mindener-Bahnlinie wird in das Konzept integriert. (Autohandel im EG, Dienstleistungen in den Obergeschossen, Werkstätten im rückwärtigen Bereich). Durch die Ansiedlung von Geschäften im EG (Altenessener Str.) sowie von Dienstleistungen und Wohnungen in den Obergeschossen soll im Bereich Altenessener Straße / Lierfeldstraße eine hochwertige standortgerechte Mischung erreicht werden.

#### IV. Planinhalte

##### 1. Baugebiete

##### 1.1 Allgemeine Wohngebiete

(Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1,2 BauGB)

Der Bereich westlich der Altenessener Straße wird in Anlehnung an die vorhandene Art der baulichen Nutzung als "allgemeines Wohngebiet" (WA<sub>1</sub>) festgesetzt. Die vorhandene III- bis IV-geschossige geschlossene Straßenrandbebauung wird planungsrechtlich gesichert und nach Norden durch einen III-geschossigen Baukörper ergänzt, so daß ein lärmgeschützter Blockinnenbereich entsteht. Hierbei soll zur besseren städtebaulichen Integration der bereits vorhandene U-Bahnaus-

gang im Eckbereich Altenessener/Hövelstr. ab dem 1. OG überbaut werden.

Als Maß der baulichen Nutzung werden die Obergrenzen des § 17 BauNVO festgesetzt.

Um die Blockstruktur (geschützter Innenbereich) zu gewährleisten, wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Ein einheitliches Erscheinungsbild des Baublockes unter Berücksichtigung des Bestandes wird erreicht durch die Festsetzung der Dachform (Satteldach) sowie der Firstrichtung (gem. § 86 BauO NW).

Der östliche Teil des Baugebietes an der Altenessener Straße / Lierfeldstraße wird als "allgemeines Wohngebiet" (WA<sub>2</sub>) festgesetzt. Die diesem Standort angemessene Bebauungsdichte wird durch eine zulässige III- bis IV-geschossige Bebauung erzielt. Dadurch werden die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO überschritten. Da besondere städtebauliche Gründe (Verdichtung von Wohnbebauung an gut durch den ÖPNV erschlossenen Standorten sowie die geplante Blockbebauung) es erfordern und durch die Festsetzung von Tiefgaragen die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden sowie die geringfügige Überschreitung nicht die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse beeinträchtigt, werden gem. § 17 Abs. 2 BauNVO die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung mit GRZ 0,5 und GFZ 1,6 für das WA<sub>2</sub>-Gebiet festgesetzt. Auch hier wird eine geschlossene Bauweise vorgeschrieben, um durchgehende bauliche Begrenzungen zu erreichen. Im Eckbereich Lierfeldstraße / Planstraße B steht eine erhaltenswerte Platane.

Um diesen Bereich auch städtebaulich zu betonen, umschließt die geplante Bebauung kreisförmig die Platane und wird als IV-geschossig festgesetzt.

Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung "Fußgängerbereich", die einen Teil des neuen Bahnhofsvorplatzes bildet, soll die Einrichtung eines eingeschossigen Pavillons ermöglicht werden (WC, Kiosk).

Hierfür wird eine Fläche innerhalb der Verkehrsfläche als "allgemeines Wohngebiet" festgesetzt (WA<sub>3</sub>). Da es sich um eine sehr kleine Fläche handelt, aus städtebaulichen Gründen der Pavillon am ÖPNV-Verknüpfungspunkt Bahnhof Altenessen gewünscht ist und durch die Lage des Kiosk in der Verkehrsfläche (Fußgängerbereich) die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse nicht berührt werden, wird von den Obergrenzen des § 17 BauNVO abgewichen und eine GRZ / GFZ von 1,0 festgesetzt.

#### 1.2 Mischgebiete (Festsetzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1/2 BauGB)

Der nord-östliche Bereich des Plangebietes wird als Mischgebiet festgesetzt.

Die vorhandenen gewerblich genutzten I-II-geschossigen Gebäude (Kfz-Reparaturhalle) werden planungsrechtlich bestätigt und sichern damit den an dieser Stelle ansässigen Kfz-Betrieb. Den südlichen Abschluß bildet ein III-geschossiger Baukörper, der zum Schutz des südlich angrenzenden WA-Gebietes (Lärmschutz) in geschlossener Bauweise festgesetzt wird.

Die Ausnutzungsziffern richten sich nach § 17 BauNVO und werden mit GRZ 0,6 und GFZ 1,2 festgesetzt.

#### 1.3 Kerngebiete (Festsetzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1/2 BauGB)

Im Bereich östlich der Altenessener Straße soll der neue Handels- und Dienstleistungsschwerpunkt "Bahnhof Altenessen" geschaffen werden. Um dieses Nutzungsziel zu ermöglichen, wird der Planbereich als

"Kerngebiet" festgesetzt. In Anlehnung an die mögliche Gebäudehöhenentwicklung im westlichen Planbereich, wird im südlichen MK<sub>1</sub>-Gebiet eine maximale IV-geschossige Bebauung mit den Nutzungsmaßen GRZ 1,0 und GFZ 3,0 in geschlossener Bauweise festgesetzt. Zugunsten des öffentlichen Raumes und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sind zur Altenessener Straße Arkaden geplant, so daß hier eine Überbauung erst ab dem 1. Obergeschoß zulässig ist.

Das nördliche MK-Gebiet (MK<sub>2</sub>) bildet die östliche Raumbegrenzung des Bahnhofsvorplatzes. Über die Differenzierung der Geschossigkeit (I-V) wird ein markanter Baukörper ausgebildet. Um die städtebauliche Wichtigkeit dieses Baukörpers hervorzuheben, wird ein Teil als zwingend V-geschossig festgesetzt.

Die Ausnutzungsziffern orientieren sich an den Höchstgrenzen des § 17 BauNVO und sind mit GRZ 1,0/GFZ 3,0 festgesetzt.

2. Verkehrsflächen sowie Flächen für den ruhenden Verkehr, Belastungsflächen

2.1 Verkehrsflächen (Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt durch die Altenessener Straße in Nord-Süd- und die Lierfeldstraße / Hövelstraße in Ost-West-Richtung.

Die Straßenverkehrsflächen sind so bemessen, daß zu den Fahrspuren beidseitig Gehwege sowie teilweise Radwege und Parkbuchten möglich sind.

Aus verkehrstechnischen Gründen erfolgt die innere Erschließung des östlichen Planbereiches von der Lierfeldstraße (Planstraße B), die des westlichen Bereiches von der Hövelstraße (Planstraße A) aus in einem angemessenen Abstand zum Knoten Altenessener Str. / Hövelstr. / Lierfeldstraße.

2.2 Verkehrsflächen mit bes. Zweckbestimmung (Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11)

Im nordwestlichen Teil des Plangebietes soll der neue Bahnhofsvorplatz entstehen. Dazu wird das Verbindungsstück zwischen der Planstraße A und der Altenessener Straße als "öffentliche Verkehrsfläche" mit der Zweckbestimmung "Fußgängerbereich" festgesetzt. Der neue Bahnhofsvorplatz erstreckt sich auch nach Norden auf die nachrichtlich übernommene planfestgestellte "Fläche für Bahnanlagen".

In diesem Bereich wird die Nutzung als Bahnhofsvorplatz zwischen dem Eigentümer Bahn AG und der Stadt Essen langfristig vertraglich geregelt.

2.3 Ruhender Verkehr (Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Da ein ebenerdiger Stellplatznachweis im Bereich  $MK_1$  /  $MK_2$  / MI /  $WA_1$  /  $WA_2$  zu einer vollständigen Versiegelung der Innenhöfe sowie zu einer nicht gewünschten Lärmbelastigung führen würde, ist die Unterbringung der notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen vorzunehmen.

Die Erschließung dieser Tiefgaragen erfolgt durch festgesetzte Einfahrten über die Planstraßen A und B.

Die Stellplätze für die vorhandene Bebauung an der Hövelstr. und Altenessener Str. befinden sich auf den Grundstücken.

2.4 Belastungsflächen (Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Zur besseren Andienung der vorhandenen Bebauung an der Altenessener Straße / Hövelstraße wird im rückwärtigen Bereich, entlang der Grundstücksgrenzen,

ein "Geh- und Fahrrecht" zugunsten der Anlieger festgesetzt.

Ein "Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit" sichert den allseitigen Zugang zum U-Bahnhof im Eckbereich Altenessener Str. / Hövelstraße.

Im Bereich Altenessener Straße / Lierfeldstraße wird durch Festsetzung eines "Gehrechtes zugunsten der Allgemeinheit" die allgemeine Nutzung des geplanten Arkadenganges sowie die Zuwegung des U-Bahnzuganges gesichert.

3. Grünflächen (Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Im Bereich Lierfeldstraße / Planstraße B wird die dort stehende große alte Platane gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB als zu erhalten festgesetzt. Um den Baum herum wird eine ca. 300 m<sup>2</sup> große Fläche als "private Grünfläche" festgesetzt.

Da das Plangebiet hochversiegelt ist und auch durch die geplanten Festsetzungen die Situation sich nicht grundlegend verbessert, werden zur Erhöhung des Grünpotentials verschiedene textl. Festsetzungen getroffen.

4. Flächen für die Wasserwirtschaft (Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)

Östlich an das Plangebiet angrenzend verläuft die Berne als offener Vorfluter. Die Emschergenossenschaft als Betreiber beabsichtigt die Berne zu renaturieren. Dabei soll das Schmutzwasser parallel zum Bachlauf in einem Rohr geführt werden.

Zur Umsetzung dieser Maßnahme wird ein 20 m breiter Schutzstreifen, gemessen aus der vorhandenen und geplanten Bachachse als "Schutzgebiet für Oberflächen-gewässer" festgesetzt.

5. Lärmschutz (Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Das Plangebiet wird ausgehend von der Altenessener Straße, Hövelstraße, der Lierfeldstraße sowie der Köln-Mindener-Bahn durch Verkehrslärm belastet, so daß eine schalltechnische Untersuchung nach den z. Z. gültigen Richtlinien, Erlassen und Normen durchgeführt wurde.

Der schalltechnischen Untersuchung lagen folgende Verkehrsbelastungen zugrunde.

Straßenverkehr

Altenessener Straße	37.000 Kfz/24 h
Hövelstraße	15.000 Kfz/24 h
Krablerstraße	4.000 Kfz/24 h
Lierfeldstraße	8.500 Kfz/24 h

Schienenverkehr

Neben der Anzahl der Züge wurden berücksichtigt

- die Zuglänge und -geschwindigkeit
- die Fahrzeugart
- die Bremsbauart
- eine Korrektur für den Gleisbau

Angaben zum derzeitigen Schienenverkehrsaufkommen, den Zuglängen, der Fahrzeugart und der Bremsbauart wurden von der Bahn AG mitgeteilt.

Des weiteren wurden bei der Lärmberechnung die durch die Fahrten der Straßenbahn verursachten Schallimmissionen berücksichtigt.

Die energetisch zusammengefaßten Verkehrsgeräusche wurden den Orientierungswerten der DIN 18005 (WA-Gebiet - tags 55 dB(A), nachts 45 dB(A), MI-Gebiet - tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A), MK-Gebiet tags 65 dB(A), nachts 50 dB(A)) gegenübergestellt. Es wurde eine Überschreitung von 38 dB(A) in den WA-Gebieten,

30 dB(A) in den Kerngebieten und 30 dB(A) im Mischgebiet festgestellt.

Aktive Schallschutzmaßnahmen durch Schallschutzwände scheiden aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aus (Straßenrandbebauung, Bahn in Hochlage), so daß nur passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) in Betracht kommen.

Daraufhin wurden die errechneten Außenpegel den für die einzelnen Nutzungen anzustrebenden Innenpegeln der VDI 2719 gegenübergestellt und als Grundlage der Festsetzung für Schallschutzklassen gewählt (s. te. 1. Festsetzung Nr. 7).

Anhaltswerte der VDI 2719 für anzustrebende Innenschallpegel

Schlafräume nachts	30 dB(A)
Wohnräume tags	35 dB(A)
Büros / Praxen	
Läden	40 dB(A)

#### 6. Textliche Festsetzungen

Im Plangebiet liegt die Luftbelastung hervorgerufen durch die Emittentengruppen Kfz-Verkehr sowie Haushalt und Kleingewerbe im erhöhten Bereich. Weiterhin liegt das Plangebiet in der Emscherniederung, wo bei ungünstiger Wetterlage sich lang andauernde Bodeninversionen aufbauen können und einen verminderten Luftaustausch zur Folge haben. Aus diesem Grund trifft der B-Planentwurf folgende Festsetzung.

Nr. 1 Im Plangebiet sind bei Neubau- und Modernisierungsmaßnahmen, die das Heizungssystem mit- erfassen, sowie bei größeren Um- und Erweiterungsbauten gem. § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB Einzelfeuerungsanlagen, die mit Kohle, Koks oder Öl betrieben werden, ausgeschlossen.

Zur Verbesserung des Grünpotentials und der kleinklimatischen Verhältnisse werden folgende textliche Festsetzungen getroffen:

Nr. 2 Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB sind die nicht überbauten Teile der Tiefgaragen mindestens 80 cm mit Kulturboden fachgerecht zu überdecken, vollständig zu begrünen und dauerhaft zu erhalten.

Nr. 3 Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB sind die nicht überbauten Flächen der Baugrundstücke dauerhaft zu begrünen und so zu erhalten. Mind. 30 % dieser Flächen sind mit standortgerechten, heimischen Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen.

Nr. 4 Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB sind Flachdächer eingeschossiger baulicher Anlagen zu 100 % ihrer Gesamtfläche mit einer extensiven Begrünung zu versehen und dauerhaft so zu erhalten, wobei eine Bodensubstratauflage von mind. 0,10 m zu gewährleisten ist. Ausgenommen hiervon sind Belichtungselemente, Dachflächenbereiche mit Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energiequellen (z. B. Sonnenkollektoren) sowie notwendige haustechnische Einrichtungen.

Um die städtebaulichen Zielvorgaben zu erfüllen (Ausbau eines Handels- und Dienstleistungsschwerpunktes "Bahnhof Altenessen"), ist es notwendig, ein städtebauliches Steuerungsinstrument für die positive Beeinflussung der Entwicklung der Kerngebiete zu in-

stallieren. Damit soll einem Absinken des Niveaus durch Häufung spezieller Nutzungen entgegengewirkt werden. Durch den mit der textlichen Festsetzung Nr. 5 erzielten Entscheidungsvorbehalt hat die Gemeinde die Möglichkeit der individuellen Prüfung und Beurteilung des Einzelfalles, wobei der Gebietscharakter der Kerngebiete gewahrt bleibt.

Nr. 5 In den MK-Gebieten sind gem. § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO von den gem. § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Einzelhandelsbetrieben und Vergnügungsstätten folgende Arten von Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen:  
Imbißstuben, Sexshops, Spielhallen, Sexkinos, Peepshows, Stripteaseshows, Eroscenter, Dirnenunterkünfte.

Ein städtebauliches Ziel der Planung ist die Schaffung möglichst ruhiger Wohngebiete an einem Standort, der durch Verkehrslärm hoch belastet ist. Dies wird erreicht durch die Anordnung der Wohngebiete als geschlossene Baublöcke mit ruhigen Innenhöfen, wobei der dazugehörige ruhende Verkehr in Tiefgaragen untergebracht wird. Um die Innenhöfe soweit wie möglich vom Pkw-Verkehr freizuhalten, wird folgende textliche Festsetzung getroffen.

Nr. 6 Gem. § 12 Abs. 6 BauNVO sind in den Gebieten  $WA_1$ ,  $WA_2$ ,  $MK_1$  und  $MK_2$  oberirdische Garagen, Stellplätze und Carports unzulässig.  
Der Bereich der Grundstücke Hövelstraße 14 bis Altenessener Straße Hs.-Nr. 239 ist davon ausgenommen.

Nr. 7 Lärmschutzmaßnahmen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24

BauGB

Im Plangebiet sind bei den straßenzugewandten Gebäudefronten an der Altenessener Straße, Hövelstraße, Liefeldstraße, Planstraße A und Planstraße B bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten zur passiven Minderung des Verkehrslärmpegels für Wohnungen und sonstige Aufenthaltsräume bauliche oder sonstige technische Vorkehrungen zur Lärminderung zu treffen; dabei darf bei Wohn- und Schlafräumen ein Innenschallpegel von 35 dB(A) am Tage und 30 dB(A) in der Nacht, bei Praxen sowie Büros von 40 dB(A) und Läden von 50 dB(A), gem. VDI-Richtlinie 2719, nicht überschritten werden.

Anmerkungen zur textlichen Festsetzung Nr. 7:

Sofern nicht durch Grundrißanordnung und Fassadengestaltung sowie durch die Baukörperstellung die erforderliche Pegelminderung erreicht wird, sind Schallschutzfenster zu verwenden (Schallschutzklassen gem. VDI-Richtlinie 2719).

Die Innenschallpegel der VDI Richtlinie 2719 können durch Verwendung von Fenstern verschiedener Schallschutzklassen eingehalten werden.

Bereich A Schallschutzklasse 2

Bereich B Schallschutzklasse 3

Bereich A/B Schallschutzklasse 2 bei Kerngebiet  
spezifische Nutzung

Schallschutzklasse 3 bei Wohnnutzung

Die Bereiche sind durch Signatur festgesetzt.

Soweit bei geöffneten Türen und Fenstern im Rauminnen der Wohnungen Lärmpegelwerte von tagsüber 55

dB(A) bzw. nachts 45 dB(A) überschritten werden, ist für eine ausreichende Belüftung (ein- bis zweifacher Luftwechsel pro Stunde) der Räume - auch bei geschlossenen Fenstern und Türen - zu sorgen (Zwangsbelüftung). Dabei ist zu gewährleisten, daß die durch die Schallschutzmaßnahme erzielte Lärminderung nicht beeinträchtigt wird.

7. Textliche Kennzeichnung

gem. § 9 Abs. 5 BauGB

Die im Verfahrensgebiet durch Signatur gekennzeichneten Flächen sind mit umweltgefährdenden Stoffen belastet und im Altlastenkataster der Stadt Essen erfaßt.

- Im Bereich dieser Flächen sind sämtliche Erdarbeiten unter der fachlichen Begleitung eines unabhängigen Sachverständigen in Altlastenfragen (im folgenden Gutachter genannt) durchzuführen. Dem Gutachter kommt hierbei die Aufgabe zu, insbesondere bisher nicht festgestellte Bodenverunreinigungen und die hierdurch möglicherweise hervorgerufenen Gefahren (z. B. für das Grundwasser, für eine spätere Nutzung, für den Baustellenbetrieb) zu erkennen und dem Amt für Umweltschutz anzuzeigen sowie eine evtl. notwendige Sanierung in Abstimmung mit dem Amt für Umweltschutz durchzuführen.
- Im Rahmen baurechtlicher Verfahren können im Einzelfall ergänzende Bodenuntersuchungen zur Bestimmung des Gefährdungspotentials erforderlich werden.
- In den von der Bebauung freigehaltenen Bereichen ist sicherzustellen, daß in künftigen Hausgärten

mindestens 1 m sowie auf künftigen Grünflächen und Kinderspielplätzen mindestens 0,35 m geeigneter Boden hinsichtlich der vorgesehenen Nutzung ansteht.

- Anfallendes kontaminiertes Aushubmaterial ist nach Maßgabe der abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen. Die Entsorgung ist der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde nachzuweisen.

Für den Fall, daß kontaminiertes Aushubmaterial in nicht unerheblichem Umfang an Ort und Stelle gesichert eingebaut werden soll, ist ein Sanierungsplan gemäß § 31 LABfG i. V. mit dem MURL-Erlaß zum Sanierungsplan nach § 31 (4) LABfG vom 03.08.1995 (IV A 4-503.2) zu erstellen.

8. Hinweis

Hingewiesen wird auf die Baumschutzsatzung der Stadt Essen vom 28.09.1982 (Amtsblatt der Stadt Essen Nr. 40 vom 01.10.1982).

9. Nachrichtliche Übernahmen gem. § 9 Abs. 6 BauGB

1. Das gesamte Plangebiet liegt im städtebaulichen Untersuchungsgebiet "Altenessen-Süd", für das der Rat der Stadt Essen am 25.01.1989 und für einen Erweiterungsbereich am 26.09.1990 vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB beschlossen hat.
2. Für das Plangebiet hat der Rat der Stadt am 24.03.1993 die Umlegung gem. §§ 45 - 79 BauGB angeordnet.
3. Unter Teilen des Plangebietes verläuft die planfestgestellte U-Bahntrasse.

4. Im nördlichen Teil des Plangebiets liegt eine planfestgestellte "Fläche für Bahnanlagen"

V. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen, für die der Bebauungsplan die Grundlage bildet

Zur Umsetzung des Bebauungsplanes hat der Rat der Stadt Essen in seiner Sitzung am 24.03.1997 die Umlegung gem. §§ 45 - 79 BauGB angeordnet.

VI. Kosten und Finanzierung

1. Kosten

Der Bebauungsplanentwurf hat im wesentlichen die Schaffung eines neuen Bahnhofsvorplatzes mit neuer Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 106, zwei neuen Erschließungsanlagen, Neuplanung und Bestätigung von Wohnbebauung sowie Neuplanung eines Handels- und Dienstleistungsschwerpunktes zum Ziel.

Die hierfür anfallenden Neuordnungskosten, ohne die Kostenbeteiligung Dritter (EVAG, Stadtwerke), werden voraussichtlich ca. 9,8 Mio DM betragen, die sich wie folgt zusammensetzen:

GVFG-ÖPNV

Herrichtung Endhaltestelle 2.500 TDM

Anteiler Ausbau Bahnhofsvorplatz

GVFG-IV

3.900 TDM

Ausbau Altenessener Straße /

Kreuzungsstelle Hövelstraße,

Lierfeldstraße

StBauFG 3.400 TDM  
Aufschließung und Neuordnung  
Ostseite Altenessener Straße  
Anteiler Ausbau Bahnhofsvor-  
platz

Auf Basis der eingereichten Förderanträge ergeben sich für die kalkulierten Kosten die folgenden Stadtanteile:

	Kosten	Zuwendung Beiträge Dritter	Stadtanteil
GVFG-ÖPNV	2.500	2.250	850
GVFG-IV	3.900	3.100	800
StBauFG	3.400	2.720	680
	9.800	8.070	1.730

Einnahmen aus Erschließungsbeiträgen sind bereits berücksichtigt.

Nicht berücksichtigt sind die Erlöse aus dem Verkauf der später baureifen städt. Grundstücke im Plangebiet.

Die Lierfeldstraße ist über BauGB noch abzurechnen. Resterschließungskosten können hier nur für das Baugrundstück zwischen Altenessener Straße und Planstraße B erhoben werden.

Die im Verfahrensgebiet vorhandenen Erschließungsanlagen Altenessener Straße und Hövelstraße gelten als fertiggestellte Straßen. Erschließungsbeiträge können hierfür nicht mehr erhoben werden.

Inwieweit die Umbau- bzw. Erweiterungsmaßnahmen dieser v. g. Erschließungsanlagen eine Verbesserung im

Sinne des § 8 KAG darstellen, ist abschließend noch nicht festgestellt. Ggf. müßte der Umfang des beitragsfähigen Aufwandes sowie der Anteil der Stadt und der Beitragspflichtigen im Falle einer Beitragsheranziehung noch durch eine Einzelsatzung festgelegt werden. Somit sind die Zahlenangaben zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

#### VII. Zahlenwerte

Allgemeines Wohngebiet	= 1,15 ha
Mischgebiet	= 0,42 ha
Kerngebiet	= 0,40 ha
Straßenverkehrsfläche	= 2,05 ha
Verkehrsf. m. bs. Zweckbest.	= 0,13 ha
private Grünfläche	= 0,02 ha
Fläche zum Schutz von Oberflächengew.	= 0,30 ha
Fläche für Bahnanlagen	= <u>0,23</u> ha
Summe	= 4,70 ha

Wohneinheiten = 150

Bruttogeschoßfläche = 15.000 m<sup>2</sup> (Läden, Büros, Praxen)

#### VIII. Auswirkungen der Planung

(Umweltverträglichkeitsprüfung)

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 ein Vorhaben.

## 1. Beeinträchtigung der Umwelt durch das Vorhaben

### 1.1 Naturhaushalt und Landschaft

Die Realisierung des B-Planes führt zur Beseitigung einer ca. 0,4 ha großen Waldfläche, die sich im Laufe der Zeit auf einem aufgegebenen Bahndamm entwickelt hat, sowie einiger Einzelbäume.

Da das Plangebiet ansonsten hoch versiegelt ist und ein geringes Vegetationsvolumen aufweist, führt die Planung in diesem Bereich nicht zu einer Verschlechterung der heutigen Situation.

### 1.2 Luft

Durch die geplante III- bis IV-geschossige Straßendrandbebauung im Bereich der Altenessener Straße entwickelt sich gegenüber der derzeitig noch relativ offenen eine eher geschlossene Straßenkulisse.

In Anbetracht der z. Z. schon hohen Belastung durch Kfz-Immissionen (NO<sub>2</sub>, Benzol, Ruß) ist von einem ungünstigen Einfluß der Bebauung auszugehen. Die relativ kurze Streckenlänge mit Schluchtcharakter eröffnet jedoch die Möglichkeit einer Zusatzbelüftung aus den nördlich und südlich angrenzenden Kreuzungsbereichen.

### 1.3 Lokalklima

Das z. Z. als nicht sehr positiv zu beurteilende Kleinklima, hervorgerufen durch den hohen Versiegelungsgrad und das geringe Vegetationsvolumen, wird sich voraussichtlich nicht verschlechtern, aber auch nicht verbessern.

### 1.4 Gewässer und Grundwasser

Der Planbereich ist größtenteils bebaut oder versiegelt und an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen.

Eine Abkoppelung des Niederschlagswassers und ortsnahe Einleitung in ein Gewässer ist nicht möglich, da in diesem Bereich ein Reinwasserlauf z. Z. noch nicht zur Verfügung steht. Der Bau eines Abwassersystems zur getrennten Einleitung des Niederschlagswassers in die "Berne" würde einen unverhältnismäßig großen technischen und wirtschaftlichen Aufwand bedeuten, der erst einen langfristigen Nutzen erbringen würde. Für unterstützende technische Maßnahmen zur Wasserrückhaltung (z. B. Mulden, Rigolen) sind in den Baugebieten keine ausreichenden Flächen vorhanden, da die Freiflächen größtenteils durch Tiefgaragen unterbaut werden.

Da sich im Plangebiet einige Altlastenverdachtsflächen sowie größere Anschüttungen befinden und eine Versickerung des Oberflächenwassers nur unterhalb dieser Flächen möglich wäre, wird auf die Festsetzung von Versickerungsmaßnahmen gem. § 51 a Landeswassergesetz verzichtet.

## 2. Beeinträchtigung des Vorhabens durch die Umwelt

### 2.1 Gerüche

Die östliche Grenze des Plangebietes bildet die Berne, die als offener Vorfluter (Abwasserkanal) ausgebaut ist. Speziell im Sommer, wenn die Berne wenig, aber konzentriertes Abwasser führt, kann es zu Geruchsbelästigungen für die Anwohner kommen.

### 2.2 Luft

Die Immissionsbelastung des Plangebietes durch Staubbiederschlag, gemessen an dem vorsorgeorientierten Mindeststandort des Umweltschutzprogrammes der Stadt Essen von 40 Prozent des entsprechenden Wertes der TA Luft, ist im Immissionsschutzkonzept als nicht relativ belastet ausgewiesen, jedoch noch auf einem zu hohen Niveau.

Der Anteil von Blei und Cadmium im Staubniederschlag wird als mäßig bis gering belastet eingestuft.

In Innenstädten stellt heute der Kraftfahrzeugverkehr die Hauptquelle für Luftverunreinigungen dar. Vor diesem Hintergrund wurde 1990 der § 40 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) um einen Absatz 2 erweitert, der es den Straßenverkehrsbehörden auch unabhängig von austauschbaren Wetterlagen ermöglicht, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote auszusprechen, wenn die Konzentrationswerte luftverunreinigender Stoffe überschritten werden:

Stickstoffdioxid:  $160 \mu/m^3$  als 98 %-Wert über ein Jahr

Benzol: ab 01.07.1998:  $10 \mu/m^3$  } als arithmetischer Jahresmittelwert

Ruß: ab 01.07.1998:  $8 \mu/m^3$  } als arithmetischer Jahresmittelwert

Im Rahmen des Pilotprojektes zur Durchführung des § 40 (2) BImSchG wurde vom Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) der 2. Sachstandsbericht vom 01.10.1995 abgegeben, der die Ergebnisse des Grobscreening-Verfahrens beinhaltet.

Für die im Plangebiet liegenden Streckenabschnitte der Altenessener Straße und der Hövelstraße ergibt sich nach Durchführung des Grobscreening folgende durch den Kfz-Verkehr verursachte Belastungssituation:

Stickstoffdioxid ( $\mu/m^3$ )

Altenessener Straße:	160 - < 180
Hövelstraße:	120 - < 140

Benzol ( $\mu/m^3$ )

Altenessener Straße:	12,5 - < 15,0
Hövelstraße:	7,5 - < 10,0

Ruß ( $\mu/m^3$ )

Altenessener Straße:	10 - < 12
Hövelstraße	6 - < 8.

Der im Plangebiet liegende Streckenabschnitt der Altenessener Straße weist sowohl bei Stickstoffdioxid als auch bei Benzol und Ruß deutliche Überschreitungen der ab 1998 geltenden Konzentrationswerte auf. Hier ist u. U. zu erwarten, daß auch bei einem veränderten Emissionsverhalten der Kfz-Flotte noch Konzentrationsüberschreitungen nach 1998 möglich sind und damit der § 40 (2) BImSchG, der es den Straßenverkehrsbehörden ermöglicht, Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote auszusprechen, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden, umgesetzt werden wird.

2.3 Boden

Innerhalb des B-Plangebietes befinden sich folgende Altlastenverdachtsflächen

- Kataster 25/3.21 ehem. Bahnhof Altenessen
- vorl. Ordnungs-Nr. 1526 ehem. Betriebstankstelle der Fa. Feuerhake und Schulze
- Kataster Nr. 25/2.05 Verfüllung "Lierfeldstraße / Helenendamm

Für das gesamte Plangebiet wurde eine Gefährdungsabschätzung sowie eine zusammenfassende Bewertung durchgeführt.

Die im B-Plangebiet festgestellten erhöhten Schadstoffkonzentrationen stehen den geplanten Nutzungen nicht entgegen. Eine Behandlung der Bodenbelastungen und die damit verbundene öffentlich-rechtliche Sicherung ist aufgrund der relativ geringen Belastung nicht erforderlich. Durch die Kennzeichnung gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB wird auf die erforderliche Berücksichtigung im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren hingewiesen (Warnfunktion).

Kataster Nr. 25/321 ehem. Bahnhof Altenessen

Es handelt sich hierbei um bis zu 6 m hohe Anschüttungen (Bahndämme) aus Schlacke, Asche, Schotter, Bergmaterial und Bauschutt, die nur gering belastet sind. Eine Belastung des Grundwassers scheidet aus.

Vorläufige Ordnungs-Nr. 1526 ehem. Betriebstankstelle der Fa. Feuerhake und Schulze

In diesem Bereich befindet sich eine bis zu 3,20 m mächtige Anschüttung aus Schluff mit Bauschuttanteilen, die gering mit Schwermetallen belastet ist. Der Leitparameter für PAK, Benzo(a)pyren ist als leicht erhöht anzusehen.

Kataster Nr. 25/2.05 Verfüllung "Lierfeldstraße / Helenendamm

Die o. g. Altlast-Verdachtsfläche grenzt östlich an das B-Plangebiet an, wobei ein kleiner Teil in das B-Plangebiet hineinreicht.

Eine hiervon ausgehende Beeinträchtigung des B-Planes ist aufgrund der durchgeführten Gefährdungsabschätzung nicht zu erwarten.

Im Bereich nördlich der Hövelstraße wurden in einigen Hausgärten geringe Bodenbelastungen festgestellt. Aus Gründen der Gesundheitsvorsorge werden die Eigentümer über Verhaltenshinweise, die vom Amtsarzt als Mindestmaßnahme festgelegt wurden, informiert.

Nördlich der Lierfeldstraße befinden sich einige Gewerbebetriebe, die als zukünftige Altstandorte einzustufen sind. Für diese Bereiche sind nach Aussage des Gutachters entsprechende Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung nach Aufgabe des Betriebes und vor Realisierung einer sensiblen Nutzung durchzuführen, da durch Zwischennutzungen zusätzlich Bodenverunreinigungen verursacht werden können.

#### 2.4 Lärm

Durch die Köln-Mindener-Bahn, die Altenessener Straße, Hövelstraße und Lierfeldstraße wird das Plangebiet einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt.

Die auf der Grundlage der DIN 18005 Teil 1 (Schallschutz im Städtebau) errechneten Lärmpegel liegen tagsüber zwischen 53 dB(A) und 72,6 dB(A), nachts zwischen 43,9 dB(A) und 67 dB(A).

Durch passive Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. Grundrißanordnung oder Schallschutzfenster kann der Lärm aber auf den angestrebten Innenpegel der VDI-Richtlinie 2719 reduziert werden.

### 3. Verminderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen

#### Zu 1.1 Naturhaushalt und Landschaft

Die 0,4 ha große Waldfläche wird im Verhältnis 1 : 1 ausgeglichen. Der Ausgleich erfolgt auf der Fläche "In der Lake" Ersatzflächenpool Nr. P 46.08 im Stadtteil Horst.

Zu 1.2 Luft s. textliche Festsetzung Nr. 1

Zu 1.3 Lokalklima s. textl. Festsetzung Nr.2, 3, 4

Zu 2.1 Gerüche s. Festsetzung III. 4

Zu 2.3 Boden s. textliche Kennzeichnung

Zu 4: 4 Lärm s. textliche Festsetzung Nr. 7

IX. Aufhebung rechtsverbindlicher Bebauungspläne

Der Bebauungsplan "Altenessener Straße / Hövelstraße / Lierfeldstraße / hebt in seinem Geltungsbereich den Durchführungsplan Nr. 155 "Bahnhofsvorplatz Essen-Altenessen" sowie den Bebauungsplan Nr. 12/69 "Hövelstraße / Bäuminghausstraße" auf.

Dezernat für Planung,  
Bau und Boden

*Dr. Wiese v. Ofen*

Dr.-Ing. Wiese von Ofen  
Beigeordnete



~~Essen~~, den 18.2.1998

Amt für Stadtplanung  
und Bauordnung

*Hank*

Franke  
Amtsleiter