

Bebauungsplan Nr. 4/17 „Henri-Dunant-Str. (ehem. PH)“

Stadtbezirk: II
Stadtteil: Rüttenscheid

Begründung*

vom: 01.09.2017

Satzungsbeschluss gem. § 10 Baugesetzbuch (BauGB)

*Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414) in der bis zum 12.05.2017 gültigen Fassung

Amt für Stadtplanung und Bauordnung



Inhalt

I.	Räumlicher Geltungsbereich	5
II.	Anlass der Planung und Entwicklungsziele	6
1.	Anlass der Planung	6
2.	Entwicklungsziele	6
III.	Planverfahren	8
IV.	Planungsrechtliche Situation	9
1.	Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)	9
2.	Bebauungspläne	9
V.	Bestandsbeschreibung	10
1.	Städtebauliche Situation	10
2.	Denkmalschutz	10
3.	Verkehr	10
4.	Technische Infrastruktur	11
5.	Entwässerung	11
6.	Soziale Infrastruktur	12
7.	Natur, Landschaft und Artenschutz	12
8.	Boden und Wasser	12
9.	Klima und Lufthygiene	13
10.	Bergbau	13
11.	Kampfmittel	14
12.	Altlasten	14
13.	Immissionen	14
VI.	Städtebauliches Konzept	15
1.	Variantenuntersuchung	15
2.	Konkretisierung des städtebaulichen Konzeptes	16

3.	Auswirkungen der Planung	19
3.1.	Stadtentwicklung	19
3.2.	Verkehr	20
3.3.	Schall	22
VII.	Planinhalt	27
1.	Planungsrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 1–3 BauGB)	27
1.1.	Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs.1 Nr.1 BauGB)	27
1.2.	Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr.1 BauGB)	29
1.3.	Bauweise / Überbaubare Grundstücksfläche / Stellung baulicher Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)	32
1.4.	Tiefe der Abstandsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB)	33
1.5.	Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)	34
1.6.	Verkehr, Ver- und Entsorgung (§ 9 Abs. 1 BauGB)	34
1.7.	Natur, Landschaft und Begrünung (§ 9 Abs. 1 BauGB)	36
1.8.	Höhenlage (§ 9 Abs. 3 BauGB)	37
1.9.	Bauliche und sonstige Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)	37
2.	Landesrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB)	38
2.1.	Gestalterische Festsetzungen nach BauO NRW (§ 86 BauO NRW)	38
3.	Kennzeichnungen (§ 9 Abs. 5 BauGB)	38
3.1.	Flächen, unter denen der Bergbau umgeht (§ 9 Abs. 5 Nr. 2 BauGB)	38
4.	Hinweise	38
4.1.	Relevante Unterlagen	38
4.2.	Gutachten	39
4.3.	Verträge	39
4.4.	Städtische Satzungen	40
4.5.	Umgang mit Bodendenkmälern	40
4.6.	Umgang mit Niederschlagswasser	40
4.7.	Einleitung von Grundwasser	40
4.8.	Kampfmittel	40
4.9.	Geländeaufbereitung/Baureifmachung	40
4.10.	Artenschutz	40
VIII.	Städtebauliche Kenndaten	42
IX.	Umweltauswirkungen	43
1.	Schutzgut Mensch, seine Gesundheit und Bevölkerung	43
2.	Schutzgut Tiere, Pflanzen, sowie biologische Vielfalt und Landschaft (einschl. Artenschutz)	44
3.	Schutzgut Boden	46
4.	Schutzgut Wasser	46
5.	Schutzgut Luft und Klima (Klimaschutz und Klimafolgenanpassung)	47

6.	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	47
X.	Planungs- und entscheidungserhebliche Aspekte	48
XI.	Bodenordnung	55
XII.	Entwicklung aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP)	56
XIII.	Überlagerung bisheriger rechtsverbindlicher Festsetzungen	57
XIV.	Kosten und Finanzierung	58

I. Räumlicher Geltungsbereich

Das ca. 3,3 ha große Plangebiet liegt im Osten des Stadtteils Rütterscheid, Stadtbezirk II, und wird maßgeblich begrenzt

- im Norden durch die stillgelegte Bahntrasse „Rommenhöller Gleis“,
- im Osten durch die westliche Grenze der den Grundstücken Henri-Dunant-Str. 83-93 vorgelagerte Verkehrsfläche,
- im Süden durch die Henri-Dunant-Str. und
- im Westen durch die östlichen Grenzen der Grundstücke Helgaweg 10, 20, 30.

Das Plangebiet umfasst die Flurstücke 286, 404 und 405 der Flur 34 der Gemarkung Rütterscheid.

Die Abgrenzung des Plangebietes ist in der Abbildung 1 dargestellt.



II. Anlass der Planung und Entwicklungsziele

1. Anlass der Planung

Nach Aufgabe der hochschulischen Nutzung auf dem Gelände der ehemaligen Pädagogischen Hochschule (PH) im Osten des Stadtteils Essen-Rüttenscheid und Veräußerung durch den Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB) wurden der bestehende Gebäudekomplex der Pädagogischen Hochschule und die dazugehörigen baulichen Anlagen auf dem Grundstück nördlich der Henri-Dunant-Straße bereits durch den neuen Investor zurückgebaut. Es ist beabsichtigt, das Grundstück einer wohnbaulichen Nutzung zuzuführen. Damit eröffnet sich die Chance, in dem begehrten und nachgefragten Stadtteil Rüttenscheid ergänzende Wohnbauflächen zu entwickeln.

Im Segment Wohnen stellt Rüttenscheid einen der Stadtteile dar, der die höchsten Nachfragerwerte im gesamten Stadtgebiet aufweist. Die Wohnungsnachfrageanalyse Essen 2020+ der InWIS Forschung & Beratung Bochum aus Juni 2013 stellt fest, dass sich die Nachfrage nach Geschosswohnungsbau überwiegend auf urbane Standorte mit Anbindung an Infrastrukturen konzentriert. Neben dem Innenstadtbereich zählen hierzu auch weitere, gefragte Standorte, wie z.B. Rüttenscheid. Die Analyse aktueller Neubauvorhaben sowie die Expertengespräche haben aufgezeigt, dass innenstadtnahe Wohnstandorte stärker an Bedeutung zunehmen und auf eine spürbare Nachfrage treffen.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung des Plangebietes zu einem Wohngebiet ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Der aufzustellende Bebauungsplan wird einen nennenswerten Beitrag dazu leisten, die hohe Nachfrage und somit den Bedarf nach Wohnbauflächen im Stadtteil Rüttenscheid zu befriedigen.

Für die städtebauliche Entwicklung des Plangebietes wurde durch einen Investor in Zusammenarbeit mit der Stadt Essen ein städtebauliches Konkurrenzverfahren durchgeführt, an dem sich fünf eingeladene Stadtplanungs- und Architekturbüros beteiligten. Dem Bebauungsplan liegt das durch eine Jury einstimmig mit dem 1. Preis prämierte städtebauliche Konzept zugrunde.

2. Entwicklungsziele

Die Stadt Essen verfolgt grundsätzlich das allgemein geltende Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Bei dieser städtebaulichen Leitidee wird mit Vorrang die Innenentwicklung vor der Außenentwicklung betrieben. Grund dafür liegt u. a. darin, dass verschiedene Infrastruktureinrichtungen im Innenbereich der Stadt, hier im Stadtteil Rüttenscheid, bereits vorhanden sind. Die integrierte Lage des Plangebietes und die Möglichkeit einer Anbindung an die vorhandene Infrastruktur bilden gute Voraussetzungen für die Entwicklung des Plangebietes zu einem Wohngebiet im Innenbereich.

Der Gebäudekomplex der Pädagogischen Hochschule und die dazugehörigen baulichen Anlagen sind bereits zurückgebaut worden. Das Schwimmbad an der Henri-Dunant-Straße befindet sich in Fremdeigentum und soll erhalten bleiben. Perspektivisch ist eine wohnbauliche Nutzung anstelle des Schwimmbades aber ebenfalls denkbar.

Ziel des Bebauungsplanes ist es, eine eigenständige Quartiersentwicklung mit unterschiedlichen Nutzungsanforderungen des Wohnungsbaus in Form von Eigentumsmaßnahmen, frei finanziertem Mietwohnungsbau sowie öffentlich gefördertem Wohnungsbau zu erreichen. Zu den Nutzergruppen können jüngere als auch ältere Nachfragegruppen zählen, die ein urbanes und zentrales Wohnen mit guter Infrastrukturausstattung bevorzugen. Dementsprechend sollen im Plangebiet adäquate Wohnformen und Wohnungstypen ermöglicht werden.

Folgende Ziele werden mit der Planung verfolgt:

- Angebot von Wohnraum im Geschosswohnungsbau in der bevorzugten Lage Essen-Rüttenscheid
- Entwicklung eines hochwertigen Wohnquartiers in moderner Architektur- und Formensprache
- Schaffung eines differenzierten und variablen Wohnangebotes für unterschiedliche Nutzergruppen in Form von Eigentumsmaßnahmen, frei finanziertem Mietwohnungsbau sowie öffentlich gefördertem Wohnungsbau
- Errichtung einer viergruppigen Kindertagesstätte
- Fuß- und Radwegeanbindung an die nördlich entlang des Plangebietes verlaufende, künftig als Radweg auszubauende ehemalige Gleistrasse „Rommenhöller Gleis“
- Aufweitung der Henri-Dunant-Straße in nördliche Richtung zur Schaffung weiterer öffentlicher Parkplätze
- Planungsrechtliche Absicherung des vorhandenen Schwimmbades sowie einer perspektivischen wohnbaulichen Entwicklung des Grundstücks

III. Planverfahren

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt. Bebauungspläne der Innenentwicklung dienen der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderer Maßnahmen zur Innenentwicklung. Sie können in einem beschleunigten Verfahren aufgestellt werden.

Mit der Planung wird die städtebauliche Wiedernutzung eines aufgegebenen Hochschulstandortes ermöglicht; sie stellt somit einen sinnvollen Beitrag zur Innenentwicklung dar.

Das Plangebiet ist Bestandteil des urbanen Stadtteiles Rüttenscheid und befindet sich damit innerhalb des Siedlungsgebietes, vergleichbar mit einem im Zusammenhang bebauten Ortsteile i.S.d. § 34 BauGB. Aufgrund der städtebaulichen Entwicklung soll zur planungsrechtlichen Sicherung der Entwicklungsziele ein Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt werden.

Die zulässige Grundfläche beträgt weniger als 20.000 qm. Das Vorhaben begründet keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, es liegen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks der Natura 2000-Gebote im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes vor und bei der Planung sind keine Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten.

Damit liegen insgesamt die Voraussetzungen zur Anwendung des § 13a BauGB vor.

IV. Planungsrechtliche Situation

1. Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)

Der RFNP übernimmt gleichzeitig die Funktion des Regionalplans und des Flächennutzungsplans. Insofern wird für das Plangebiet sowohl die flächennutzungsplanerische (kommunale) Darstellung als auch die regionalplanerische (regionale) Festlegung des RFNP benannt. Demnach stellt der RFNP für den Bereich des Plangebietes auf regionaler Ebene „Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)“ und auf kommunaler Ebene „Wohnbauflächen“ dar.

Der Bebauungsplan kann demnach aus dem RFNP entwickelt werden.

2. Bebauungspläne

Das Plangebiet liegt innerhalb des Geltungsbereiches des rechtskräftigen Durchführungsplans Nr. 174 „Vöcklinger Feld“ aus dem Jahr 1961. Für den Bereich des Plangebietes trifft der Durchführungsplan als Nutzungsart die Festsetzung „Öffentliche Nutzung – Pädagogische Akademie“.

Da die Planung auf der Grundlage des o.g. rechtskräftigen Durchführungsplanes nicht umsetzbar ist, wird ein neuer Bebauungsplan aufgestellt, der die Umsetzung der Planung planungsrechtlich ermöglicht.

V. Bestandsbeschreibung

1. Städtebauliche Situation

Südlich des Plangebietes und der Henri-Dunant-Straße befinden sich hangabwärts zweieinhalbgeschossige Reihenhauszeilen aus den 1960er Jahren an Stichwegen sowie eine Einfamilienhaussiedlung, welche wiederum durch Schrebergärten von der südlich verlaufenden Autobahn 52 abgegrenzt sind. Das Gebiet östlich des Plangebietes ist mit dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern durchsetzt. Eine Dominante der östlichen Bebauung bildet das etwas zurückversetzte, an der Gabelung Vöcklinger Hang/Henri-Dunant-Straße befindliche achtgeschossige Wohnhochhaus mit winkelförmigem Grundriss, das ein Altenzentrum des Deutschen Roten Kreuzes beherbergt. Jenseits der intensiv begrünten ehemaligen Bahnstrecke „Rommenhöller Gleis“, die zukünftig zu einem Fuß-/ Radweg ausgebaut werden soll, befinden sich drei 13-geschossige Punkthochhäuser aus den 1970er Jahren, die von der Müller-Breslau-Straße erschlossen sind. Im Nordwesten, wo sich die Müller-Breslau-Straße der ehemaligen Bahnstrecke annähert, befanden sich ursprünglich kleingewerbliche Nutzungen und ein Getränkemarkt. In diesem Bereich erfolgt aktuell eine Projektentwicklung für eine fünfgeschossige Büro-/Wohnbebauung. Unmittelbar westlich des Plangebietes befindet sich ein Wohngebiet jüngerer Datums, das aus zweieinhalbgeschossigen Reihenhäusern besteht und über den Helgaweg von der Henri-Dunant-Straße erschlossen wird.

Im Plangebiet selbst befand sich bis zuletzt der ungenutzte, mittlerweile zurückgebaute Gebäudekomplex der ehemaligen Pädagogischen Hochschule mit weiteren Nebenanlagen, Parkplätzen und Aufenthaltsbereichen.

Direkt an der Henri-Dunant-Straße gelegen befindet sich ein Schwimmbadgebäude mit Sporthallen im Obergeschoss auf einem separaten Grundstück in Fremdeigentum, das durch einen privaten Verein genutzt wird.

Im Plangebiet ergeben sich Höhenunterschiede von insgesamt bis zu 7,0 m. Die Henri-Dunant-Straße weist einen stetig zunehmenden Höhenverlauf von West nach Ost auf, wobei das Plangebiet gegenüber der Henri-Dunant-Straße leicht erhöht liegt und dann in Richtung nördlicher Grenze wieder abfällt. Der nördlich verlaufende Bahndamm der stillgelegten Bahntrasse liegt im nordöstlichen Bereich wiederum etwa 2,0 m tiefer als das Plangebiet.

2. Denkmalschutz

Im Plangebiet befinden sich keine Bau- und Bodendenkmäler.

3. Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Buslinien 145, 146, 160 und 161 halten an der Haltestelle Paulinenstraße, die sich in fußläufiger Entfernung zum Plangebiet befindet. Nördlich an der Rellinghauser Straße befindet sich der S-Bahnhaltepunkt Essen-Süd. Innerhalb von wenigen Minuten kann der Hauptbahnhof Essen mit dem öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Henri-Dunant-Straße ist als Anliegerstraße einzustufen. Sie wird von der Wittenbergstraße im Westen erschlossen, im Osten endet sie als Sackgasse.

Über die Wittenbergstraße gelangt man auf die weiter nördlich des Plangebietes verlaufende Müller-Breslau-Straße. Diese übernimmt als Landesstraße und Zubringer über die Ruhrallee und damit zur Autobahn A 52 eine übergeordnete Erschließungsfunktion für die Stadt Essen. Von der Wittenbergstraße werden Richtung Süden weitere Wohngebiete erschlossen.

Im weiteren ist das Plangebiet im südlich der Essener Innenstadt liegenden Stadtteil Rüttenscheid über die A 52 (Abfahrt Essen-Süd) an die A 40 und das Ruhrgebiet im Norden und an Düsseldorf im Süden angebunden.

Aufgrund der im Stadtteil Essen-Rüttenscheid geplanten Wohnungsneubauprojekte mit rund 1.000 Wohnungen wurde für den Gesamtbereich ein Verkehrsgutachten erarbeitet (Verkehrsuntersuchung zu geplanten Bauvorhaben in Essen-Rüttenscheid, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen, Oktober 2016). Dies berücksichtigt auch die wohnbauliche Entwicklung an der Henri-Dunant-Straße. Darüber hinaus wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zur kleinräumigen Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen ein ergänzendes Gutachten erstellt (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan „Henri-Dunant-Straße (ehem. PH)“ in Essen-Rüttenscheid, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen, März 2017) (vgl. Kap. VI.3. Auswirkungen der Planung).

Radverkehr

Die nächstgelegenen Hauptstraßen Wittenbergstraße und Müller-Breslau-Straße sind mit Radwegen ausgestattet und gehören zum Haupttruten- und Ergänzungsnetz des Radverkehrs der Stadt Essen.

Es ist geplant, den nördlich entlang des Plangebietes verlaufenden alten Gleisanschluss „Rommenhöller Gleis“ zu einem Radweg auszubauen. Damit böte sich die Chance, das Wohnungsbauvorhaben im Plangebiet und weitere Baugebiete mit den Einkaufs-, Freizeit- und schulischen Einrichtungen beiderseits der Wittenbergstraße zwischen Bergerhausen und Rüttenscheid topografisch günstig und verkehrssicher miteinander zu verknüpfen. Ein entsprechender Wegeanschluss an die Gleistrasse wird im Bebauungsplan sichergestellt.

4. Technische Infrastruktur

Am Standort des Plangebietes sind alle Arten der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur vorhanden, die für die Sicherung der Erschließung erforderlich sind.

5. Entwässerung

Schmutzwasser

In der Henri-Dunant-Straße befindet sich ein Mischwasserkanal. Aufgrund der wasserrechtlichen Restriktionen (Ordnungsverfügung) darf bis zur Ertüchtigung des Q_{\max} -Sammlers (Ersatz für das RÜB Birkenstraße) im Bereich Rüttenscheid kein zusätzliches Abwasser eingeleitet werden. Mit der geplanten Ertüchtigung wurde bereits begonnen, die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen soll bis Ende 2017 abgeschlossen werden, sodass dann gegen eine Neubebauung des Plangebietes keine Bedenken bestehen.

Niederschlagswasser

§ 44 Landeswassergesetz (LWG) ist im Planverfahren nicht anzuwenden, da eine erstmalige Bebauung vor 1996 auf dem Grundstück bereits vorhanden war. Grundsätzlich können die Regenwässer des Plangebietes an die Kanalisation angeschlossen werden.

Auch wenn eine Verpflichtung zur Regenwasserversickerung nach § 44 LWG nicht besteht, ist die Versickerung bzw. Verrieselung des Niederschlagswassers aus ökologischen Gründen, insbesondere zur Schonung des Grundwasserhaushalts, sinnvoll. Zur Ermittlung der Durchlässigkeit des Untergrundes im Hinblick auf die Versickerung von Niederschlagswasser wurde diese durch einen Gutachter geprüft (Neubau von Mehrfamilienhäusern und einer Kita an der Henri-Dunant-Straße, Essen; Beurteilung der Versickerungsfähigkeit im Baufeld; 1. Geotechnischer Bericht; ELE Beratende Ingenieure GmbH, Essen, 19.10.2016). Nach den gutachterlichen Aussagen ist eine Versickerung aufgrund der vorliegenden Bodenverhältnisse jedoch nicht möglich.

Da im näheren Einzugsgebiet keine Regenwasserkanäle oder ortsnahe Gewässer vorhanden sind, ist das Niederschlagswasser zusammen mit dem Schmutzwasser über die vorhandene Mischwasserkanalisation abzuführen.

Zur Sicherstellung eines schadlosen Abflusses von Regenwasser und häuslichen Schmutzwässern wurde für den Bereich der Neuplanung ein Entwässerungskonzept erstellt (Baugebiet Henri-Dunant-Straße, Essen (ESHE), Entwässerungskonzept, bPLAN Ingenieurgesellschaft bR, Essen, Februar 2017) (vgl. Kap. VI.3. Auswirkungen der Planung).

6. Soziale Infrastruktur

Die nächsten Möglichkeiten zur Versorgung mit Waren des täglichen und mittelfristigen Bedarfs sind fußläufig zu erreichen. Ebenso befinden sich Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (Altenheimen, Sportanlagen sowie Kindergärten) in fußläufiger Entfernung. Ferner sind, ebenfalls fußläufig erreichbar, vier Grundschulen, eine Realschule und ein Gymnasium in der Umgebung vorhanden.

Der überaus hohe Bedarf an Kindertagesstätten ist im Stadtteil Rüttenscheid nicht gedeckt. Im Plangebiet ist daher eine viergruppige Kindertagesstätte mit ca. 80 - 90 Plätzen vorgesehen.

7. Natur, Landschaft und Artenschutz

Im unmittelbaren Umfeld sind keine großflächigen Grünanlagen vorhanden. Bestehende kleinteilige Grünflächen stehen nicht im Verbund. Die Kleingartenanlage südlich des Plangebietes trägt zur Erhöhung des Grünanteils in der Umgebung bei.

Das Plangebiet selbst weist zahlreichen, älteren Baumbestand auf. Der Bahndamm der stillgelegten Bahntrasse weist ebenfalls einen hohen Gehölzbestand auf.

Ein aktuelles Baumaß und Untersuchungen zeigen auf, dass zahlreiche Bäume im Plangebiet, insbesondere in den Randbereichen und im Bereich des ehemaligen Parkplatzes, unter die Baumschutzsatzung der Stadt Essen fallen. Insgesamt fallen von den vorhandenen 117 Bäumen im Plangebiet unter Berücksichtigung der geplanten Baumaßnahmen mindestens 75 Bäume unter die Baumschutzsatzung der Stadt Essen. Alle ausgleichspflichtigen Bäume sollen im Plangebiet ersetzt werden.

Eine Beschreibung und Bewertung der Belange von Natur, Landschaft und Artenschutz erfolgt im Kapitel IX. Umweltauswirkungen.

Zur Ermittlung der artenschutzrechtlichen Belange ist eine artenschutzrechtliche Vorprüfung durchgeführt worden (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (ASP Stufe 1 und 2) zur Rodung des Gehölzbestandes auf dem Gelände der ehemaligen PH, Henri-Dunant-Straße 65 in Essen; Ökoplan, Essen, Januar 2017). Hierbei wurde untersucht, ob durch die Planung eine Betroffenheit der sogenannten planungsrelevanten Arten zu erwarten ist. Das Ergebnis der Untersuchung wird in dem Kapitel IX. Umweltauswirkungen ausführlich dargestellt.

8. Boden und Wasser

Das Plangebiet war vor den Abbruchtätigkeiten, als ehemals durch die pädagogische Hochschule genutzte Fläche, durch die aufstehenden Gebäude und die dazugehörigen Aufenthaltsplätze, Stellplätze und Zufahrten stark versiegelt. Das Plangebiet wies bei einer Größe von ca. 3,3 ha einen Anteil an befestigter Fläche von ca. 1,4 ha auf. Die Böden sind stark anthropogen überformt, die natürliche Bodenfunktionen sind nachhaltig gestört.

Der zur Beurteilung der Versickerungsfähigkeit im Plangebiet erstellte geotechnische Bericht gibt einen stichprobenartigen, punktuellen Aufschluss über die Bodenverhältnisse (Neubau

von Mehrfamilienhäusern und einer Kita an der Henri-Dunant-Straße, Essen; Beurteilung der Versickerungsfähigkeit im Baufeld; 1. Geotechnischer Bericht; ELE Beratende Ingenieure GmbH, Essen, 19.10.2016): Aus den Ergebnissen der Rammkernbohrungen lässt sich entnehmen, dass auf der zu bebauenden Fläche die Lockergesteinsschichten relativ oberflächennah von Mergel und Tonstein unterlagert werden. Die oberflächennahen Schichten bestehen zum Großteil aus Schluffen, welche generell als Wasserstauer anzusehen sind. Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist aufgrund dieser Bodenverhältnisse nicht möglich.

Kenntnisse einer bodenverunreinigenden oder grundwassergefährdenden Vornutzung liegen nicht vor. Besondere Anforderungen zur Umsetzung der Wohnbebauung wurden von fachbehördlicher Seite nicht gestellt.

Grundwassermessstellen und/ oder Förderbrunnen sind weder im Plangebiet noch in der nahen Umgebung vorhanden. Auch ortsnahe Gewässer sind nicht vorhanden.

9. Klima und Lufthygiene

In der synthetischen Klimafunktionskarte Essen (Stand Dez. 2002) ist für den Planbereich der Klimatop „Stadtklima“ ausgewiesen und dem Lastraum der dichten Stadtbebauung, Sanierungszone I mit der höchsten Handlungs- und Planungspriorität zugeordnet.

Zur Abmilderung der bestehenden stadtklimatologischen Defizite werden in der Klimaanalyse folgende Planungshinweise gegeben:

- Zum Abbau nächtlicher Wärmeinseln sollte der Versiegelungsgrad auf Werte unterhalb von 60 % reduziert werden.
- Innenhöfe und Flachdächer sollten begrünt werden.
- Straßenräume sollten durch Schatten spendende Bäume aufgewertet werden.

Kfz-bedingte, grenzwertüberschreitende Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastungen (PM10 und NO₂) wurden im Bereich des Plangebietes nicht identifiziert.

10. Bergbau

Das Plangebiet wird von dem auf Steinkohle verliehenen und inzwischen erloschenen Bergwerksfeld „Dominikus“ sowie von dem auf Eisenerz verliehenen Bergwerksfeld „Neu Essen“ unterdeckt. Abbautätigkeiten von Eisenerz haben in dem Grundstücksbereich nicht stattgefunden, jedoch sind Hinterlassenschaften des Bergbaus oder ggf. nicht dokumentierter Uraltbau bzw. widerrechtliche Bergbautätigkeiten Dritter nicht auszuschließen.

Vor diesem Hintergrund wurde eine bergschadentechnische Gefahrenanalyse durchgeführt (Bebauungsplanverfahren auf dem ehemaligen Gelände der Pädagogischen Hochschule an der Henri-Dunant-Straße 65 in Essen-Rüttenscheid, Bergschadentechnische Gefahrenanalyse – Stellungnahme zur Standsicherheit der Geländeoberfläche im Zusammenhang mit dem ehemaligen Bergbau -, ibg-Altbergbau GmbH; Bochum, Februar 2017). Darin wird dargelegt, dass nachwirkungsrelevante tagesnahe Abbautätigkeiten im Plangebiet nicht gänzlich ausgeschlossen werden können. Soweit u. U. bergbauliche Hohlräume tagesnah, hier bis zu rund 29 m unter dem Gelände, vorhanden sind, könnten auch zukünftig noch Tagesbrüche oder Senkungen und Setzungen an der Geländeoberfläche auftreten. Zur konkreten Klärung der bergbaulichen Gegebenheiten und auch zum Nachweis der Standsicherheit der Geländeoberfläche werden daher weitere Untersuchungsbohrarbeiten durchgeführt.

Verdachtsstellen von tagesnahem Bergbau sind in der Bebauungsplanzeichnung dargestellt. Eine Kennzeichnung ist im Bebauungsplan aufgenommen.

11. Kampfmittel

Luftbilder aus den Jahren 1939 – 1945 und andere historische Unterlagen liefern Hinweise auf vermehrte Kampfhandlungen im Plangebiet. Insbesondere existiert ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel bzw. Militäreinrichtungen des 2. Weltkrieges (Bombenblindgänger und Geschützstellung). Die Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) empfiehlt eine Überprüfung der konkreten Verdachte sowie des Plangebietes.

Zur genauen Festlegung der weiteren Vorgehensweise ist ein Ortstermin mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) zu vereinbaren.

Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. empfiehlt der KBD eine Sicherheitsdetektion. Die weitere Vorgehensweise ist dem Merkblatt für Baugrundeingriffe des Kampfmittelbeseitigungsdienstes zu entnehmen.

Die Verdachtsstellen von Bombenblindgängern und Geschützstellungen sind in der Bebauungsplanzeichnung dargestellt. Ein Hinweis ist in den Bebauungsplan aufgenommen.

12. Altlasten

Das Plangebiet ist zum überwiegenden Teil nicht im Kataster über altlastverdächtige Flächen und Altlasten der Stadt Essen erfasst. Lediglich im Norden des Grundstücks ragt eine Altlastenverdachtsfläche entlang des Rommenhöller Gleises geringfügig in den Böschungsbereich des Plangebietes hinein, die unter der Kataster-Nr. 10/3.17 erfasst ist. Da die Betroffenheit des Plangebietes sehr geringfügig ist, besteht kein bauleitplanerischer Handlungsbedarf.

13. Immissionen

Lärm

Die nördlich verlaufende Müller-Breslau-Straße und die südlich verlaufende Autobahn 52 können als Verkehrslärmquellen identifiziert werden. Weitere relevante Lärmquellen stellen die Schwimmbadnutzung einschließlich des Parkplatzes (Sportlärm) sowie gewerbliche Nutzungen an der Müller-Breslau-Straße (Gewerbelärm) dar. Zur Untersuchung möglicher Auswirkungen von, auf die geplanten Wohnnutzungen einwirkenden, Verkehrslärmemissionen sowie die Auswirkungen auf die Wohnnachbarschaft wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (Immissionsschutzgutachten für den B-Plan „Henri-Dunant-Straße (ehem. PH)“ in Essen-Rüttenscheid, afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik, Haltern am See, 22. März 2017).

Nähere Aussagen bezüglich der Thematik Schallschutz sind dem Kapitel VI.3. Auswirkungen der Planung zu entnehmen.

VI. Städtebauliches Konzept

1. Variantenuntersuchung

Im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens wurde im Sinne der bauleitplanerisch wünschenswerten städtebaulichen Variantenuntersuchung ein städtebauliches Konkurrenzverfahren mit fünf eingeladenen Architektur- und Planungsbüros durchgeführt. Auslober war der Investor, die Gentes Essen Rüttenscheid I GmbH.

Wesentliche Ziele im Sinne der Auslobung waren:

- Entwicklung von rund 34.000 m² Bruttogeschossfläche in Form von Geschosswohnungsbau.
- Berücksichtigung eines Anteils von 30 % der Bruttogeschossfläche als öffentlich geförderter Wohnungsbau nach den Vorgaben des Landes Nordrhein-Westfalen.
- Planung eines wirtschaftlich tragfähigen, dem Standort angemessenen Wohnquartiers mit differenzierten Wohnformen und Vorbildcharakter für heutiges urbanes Wohnen.
- Herstellung von Bezügen zur umgebenden Bebauungs- und Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung des eigenständigen Charakters des neuen Wohnquartiers.
- Prüfung eines partiellen Erhalts der vorhandenen Baubsubstanz.
- Gestaltung von Aufenthaltsqualitäten, Begegnungs- und Rückzugsmöglichkeiten in öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräumen.
- Nachweis der erforderlichen privaten Stellplätze weitestgehend in Tiefgaragen und Schaffung von Parkraumangeboten für den Besucherverkehr.
- Herstellung eines öffentlich nutzbaren Anschlusses an die geplante Fuß- und Radwegverbindung im Norden des Plangebietes (ehemaliges Bahngleis).
- Berücksichtigung einer viergruppige Kindertagesstätte. Diese soll vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Flexibilität der späteren Nutzung in das Bauvolumen der Wohnungsbauprojekte integriert werden.

Von den im Folgenden genannten Architekturbüros wurden Entwürfe eingereicht:

- Astoc Architects and Planners, Köln
- bb22 architekten + stadtplaner gbr, Frankfurt
- dreibund architekten, Bochum
- pbs architekten Planungsgesellschaft mbH, Aachen
- Toepel und Partner mit N222, Toulon/Düsseldorf

Am 18.05.2016 fand im Amt für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt Essen eine Jurysitzung mit einer Jury aus unabhängigen Fachleuten, Mitarbeitern der Verwaltung sowie politischen Vertretern unter dem Vorsitz des Stadtplaners Prof. Peter Zlonicky, München statt. Im Rahmen der Jurysitzung erfolgte eine Präsentation der eingereichten Arbeiten durch die teilnehmenden Büros anhand von Plänen und Modellen.

Die eingereichten Entwürfe zeigten unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten im Plangebiet auf. Alle Entwürfe mit Ausnahme eines Entwurfes sahen eine zentrale Ost-West-Achse im Plangebiet als Rückgrat des Wohngebietes vor. Drei Entwürfe kombinierten die zentrale Achse mit einem Auftaktplatz im Westen des Plangebietes. Nahezu in allen Entwürfen spielte das Thema Wasser hinsichtlich der Gestaltung der halböffentlichen Räume eine Rolle. Während drei Entwürfe eher eine Bebauung in Form von Zeilen und Gebäuderiegel vorsahen, schlugen zwei Entwürfe eine eher aufgelockerte und überwiegend offene Bauweise vor. Alle Entwürfe nahmen in unterschiedlicher Weise Bezüge zu bestehenden benachbarten Gebäudestrukturen auf. Die größten Unterschiede diesbezüglich waren entlang der nördlichen

Grenze des Plangebietes zum Rommenhöller Gleis und zu der nördlichen Bestandbebauung hin festzustellen. Die Variationen reichten in diesem Bereich von konsequent geschlossener Bebauung über Gebäuderiegel bis Punkthäuser. Alle Entwürfe legten einen besonderen Wert auf die Grüngestaltung, wobei in einem Entwurf die zentrale Achse im Vergleich zu den anderen Entwürfen einen sehr hohen Grünanteil aufwies.

Der Entwurf von pbs architekten Planungsgesellschaft mbH aus Aachen wurde durch die Jury einstimmig mit dem 1. Preis ausgezeichnet. Sie begründete die Entscheidung wie folgt:

„Mit einem gut dimensionierten Eingangsraum an der Henri-Dunant-Straße setzt der Entwurf einen Auftakt für die Erschließung eines Quartiers mit besonders hohen Wohnqualitäten. Das Quartier zeigt insgesamt eine ausgeprägte Identität mit besonders hohen Qualitäten. Der öffentlich geförderte Wohnungsbau ist gut integriert. Der Kindergarten im Erdgeschoss eines Wohnhauses belebt den Eingangsplatz und ist auch offen für Kinder aus der Nachbarschaft. Die für diesen Kindergarten vorgesehene Außenfläche ist allerdings zu knapp. Die Promenade ist das Rückgrat der Erschließung. Sie ist gut gegliedert und bietet Raum für soziales Leben. Der Anteil öffentlicher Erschließungsflächen ist knapp, die Erschließung ist jedoch funktionsfähig. Die einzelnen Wohnhöfe sind gut gestaltet und bieten ein hohes Maß an privater Aneignung, sie grenzen sich sinnvoll mit niedrigen Verbindungsbauten für Fahrräder, Kinderwagen, Container etc. von den öffentlichen Räumen ab. Positiv zu bewerten ist die Öffnung der nördlichen Bebauung zum dichten Grün der ehemaligen Bahntrasse und auch zur Nachbarbebauung im Norden. Die Henri-Dunant-Straße erhält einen Saum mit Bäumen. Hecken grenzen die privaten Flächen der angrenzenden Wohnbebauung ab. Zu überprüfen sind die Abstandflächen insbesondere zu den ehemaligen Bahngleisen im Norden. Eine etwaige Zurücknahme der Bebauung würde die Qualitäten des Entwurfs nicht mindern. Das Preisgericht würdigt den Entwurf in seiner Gesamtkonzeption wie auch in seiner Durcharbeitung im Detail.“

Der mit dem 1. Preis ausgezeichnete Entwurf liegt in seiner weiter konkretisierten und im nächsten Abschnitt näher beschriebenen Form dem Bebauungsplan zugrunde.

2. Konkretisierung des städtebaulichen Konzeptes

Im Rahmen der Entwicklung des Bebauungsplanes wurde die städtebauliche Planung unter der Maßgabe der Ziele des Siegerentwurfes weiter konkretisiert. Danach stellt sich die dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Planung wie folgt dar:

Städtebauliche Gestalt

Die Bebauungsstruktur des Quartiers greift die südlich der Henri-Dunant-Straße gelegenen – ideal ost-westorientierten – Zeilenstrukturen der Reihenhäuser und der östlich angrenzenden Geschosswohnungsbauten auf. In Bezug auf die Freiräume werden diese Strukturen im neuen Quartier jedoch in gänzlich anderer Weise interpretiert: Je zwei Zeilen werden zu einem Hof zusammengefasst, wodurch zwischen den Zeilen ein Wechsel von privaten Gartenräumen und halböffentlichen Wohnwegen in dem neuen Wohnquartier, das ausschließlich von Geschosswohnungsbau bestimmt ist, entsteht.

Im Westen öffnet sich ein Platz zur Henri-Dunant-Straße. Er bildet den Auftakt einer Platzfolge entlang eines autofreien Boulevards, der als wesentliches identitätsstiftendes Merkmal das Quartier durchzieht und im Osten wieder an die Henri-Dunant-Straße anbindet. Am westlichen Auftaktplatz vermittelt die Gestaltung, die den topografischen Anforderungen Rechnung trägt, zwischen öffentlichem und halböffentlichem Raum. Ein prägnant ausgebildeter Kopfbau, in den auch die Kindertagesstätte untergebracht ist, markiert den Platz und leitet in das Quartier. Die quartiersinternen Aufenthaltsplätze am Boulevard werden ebenfalls baulich gefasst. Hier verdichten sich die Zeilenstrukturen durch verbreiterte Zeilenköpfe und verbindende eingeschossige Bauteile, in denen Nebennutzungen wie Fahrradabstell- und/oder Müllsammelanlagen untergebracht sind.

Vom Boulevard zweigen nach Norden und Süden durchgrünte Erschließungs- und Vorgartenträume zwischen den Gebäudezeilen ab. Sie dienen als nachbarschaftlicher Treffpunkt. In südlicher Richtung binden die Erschließungszonen an die Henri-Dunant-Straße an.

Entlang des perspektivisch herzustellenden neuen Fuß- und Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse Rommenhöller Gleis begleiten vier Punkthäuser als Raumkante die Wegeverbindung an der nördlichen Grenze des Plangebietes. Ganz im Westen wird eine öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der ehemaligen Bahntrasse und der Henri-Dunant-Straße ohne große topographische Hürden angelegt.

Die Baukörperhöhen des neuen Quartiers reagieren in den Grenzbereichen auf ihre Umgebung. Entlang der Ränder mit Ausnahme der nördlichen Grenze erfolgt eine bis zu viergeschossige Bebauung und vermittelt so zum angrenzenden Baubestand. Eine bewusste Ausnahme an der Henri-Dunant-Straße bildet der Kopfbau am Auftaktplatz, der hier mit fünf Geschossen einen bewussten städtebaulichen Akzent setzt. Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze werden die vier markanten Punkthäuser sechsgeschossig ausgebildet. Sie korrespondieren mit den in der nordöstlichen Nachbarschaft liegenden 13-geschossigen Hochhäusern. Im Inneren des neuen Wohnquartiers werden bis zu fünf Geschossebenen entwickelt.

Das vorhandene Schwimmbad an der Henri-Dunant-Straße soll erhalten bleiben. Gleichzeitig ergeben sich grundsätzlich Optionen, die städtebauliche Struktur des neuen Wohnquartiers mittels Überplanung des Schwimmbadgrundstückes fortzuführen. Der bauordnungsrechtlich genehmigte Bestand des Schwimmbades soll ebenso wie eine denkbare Ergänzung von Wohnbebauungen über die Festsetzungen des Bebauungsplanes gesichert werden, so dass für das Grundstück des Schwimmbades eine größtmögliche Flexibilität für künftige Entwicklungen besteht.

Insgesamt sollen in dem neuen Wohnquartier bis zu 370 Wohnungen entstehen. Dabei ist ein differenziertes Wohnangebot für unterschiedliche Nutzergruppen in Form von Eigentumsmaßnahmen, frei finanziertem Mietwohnungsbau sowie öffentlich gefördertem Wohnungsbau vorgesehen. Ergänzend können im Bereich des Schwimmbades rund 50 weitere Wohnungen entwickelt werden, soweit hierzu ein Bedarf einer Umnutzung des Grundstücks besteht.

Erschließung

Abgesehen von Zufahrtsmöglichkeiten für Rettungsdienste und Müllfahrzeuge soll das gesamte Quartier verkehrsfrei gestaltet werden. Der Boulevard bleibt somit nahezu ausnahmslos Fußgängern und Radfahrern vorbehalten und schafft so eine hohe Aufenthaltsqualität.

Die Zufahrten zu Tiefgaragen sind dementsprechend weitestgehend konfliktfrei direkt an der Henri-Dunant-Straße angelegt.

Der Auftaktplatz darf im vorderen Bereich zur Andienung der Kita befahren werden, ergänzend wird eine Kurzzeitparkzone in Nähe des Kita-Eingangs an der Henri-Dunant-Straße eingerichtet.

Zur Berücksichtigung der Besucherverkehre wird im Osten des Plangebietes ein Quartiersparkplatz angelegt, der ebenfalls über die Henri-Dunant-Straße erschlossen wird.

Zur Erhöhung des gegenwärtigen Bestandes an öffentlichen Parkplätzen erfolgt ein Umbau des nördlichen Parkstreifens auf der Henri-Dunant-Straße. Durch eine Aufweitung des Straßenraumes sollen hier auf dem Abschnitt der Neubebauung künftig Senkrechtparkplätze errichtet werden.

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs der Bewohner erfolgt ausschließlich in Tiefgaragen (private Stellplätze). Für die Dimensionierung wird ein orts- und objektspezifischer Stellplatzschlüssel zugrunde gelegt. Ein Nachweis erfolgt auf der Ebene des Bauantragsverfahrens. Im Zusammenhang mit den geplanten 370 Wohnungen werden auf dem Quartiersparkplatz ca.

40 Besucherstellplätze berücksichtigt. In dem Straßenabschnitt im Bereich des Plangebietes befinden sich auf der nördlichen Seite der Henri-Dunant-Straße gegenwärtig etwa 36 Längsparkstände. Mit dem geplanten Ausbau der Henri-Dunant-Straße werden etwa 29 der 36 bestehenden Längsparkstände durch 64 neue Senkrechtparkstände ersetzt. Zusammen mit den verbleibenden etwa 7 Längsparkständen vor dem Grundstück des Schwimmbades können so etwa 71 öffentliche Parkstände im betroffenen Bereich der Henri-Dunant-Straße angeboten werden. Darin sind auch 5 Kurzzeitparkplätze im Bereich der Kita berücksichtigt.

Die erforderlichen Besucherparkplätze für das Schwimmbad sind derzeit, bauordnungsrechtlich nachgewiesen, auf dem Grundstück selbst untergebracht. Im Falle einer Umnutzung zu Wohnzwecken sind die erforderlichen privaten Stellplätze sowie Besucherparkplätze ebenso auf dem Grundstück nachzuweisen.

Grüngestaltung

Die Grüngestaltung des neuen Wohnquartiers wird zum einen wesentlich durch die privaten Freiflächen in den innenliegenden Wohnhöfen und ihrer gärtnerischen Gestaltung bestimmt. Die darunter liegenden Tiefgaragen werden hinreichend überdeckt, um eine Gestaltung auch mit Sträuchern und flachwurzelnden Gehölzen umzusetzen. Zum anderen wird das Wohnquartier an seinen Rändern eine grüne Einfassung erhalten und der Boulevard mit seinen Aufenthaltszonen sowie die Hauszugangswege mit Pflanzmaßnahmen gegliedert werden. Im Plangebiet fallen insgesamt mind. 75 Bäume unter die Baumschutzsatzung der Stadt Essen. Die erforderlichen Ersatzbäume werden im Plangebiet neu gepflanzt. Ergänzend erhalten die geplanten Flachdächer der Wohngebäude im Plangebiet eine durchgängige extensive Dachbegrünung.

Mobilitätskonzept

Zur Entwicklung eines zukunftsfähigen Wohnquartiers, das auch einen im Sinne der Ressourcenschonung wünschenswerten Kfz-Verzicht bzw. dessen Reduzierung thematisiert, sollen unter Berücksichtigung der innerörtlichen Lage und der damit verbundenen kurzen Wege zu den Infrastruktureinrichtungen entsprechende Anreize für den Einsatz alternativer Fortbewegungsmittel geschaffen werden. Hierzu gehören folgende Maßnahmen, die durch den Grundstücksentwickler initiiert und den künftigen Bewohnern angeboten werden sollen:

- Errichtung anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen
- Anbindung an ein Fahrradmietsystem, nach Möglichkeit mit Angebot für Pedelecs
- Schnupperticket des Fahrradmietsystemanbieters
- Anschaffung von 3 Lastenpedelecs für die Bewohner
- Wochensnupperticket der EVAG einschl. Beratungsangebot
- Car-sharing Angebot

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird über einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Essen und dem Grundstücksentwickler sichergestellt.

Entwässerung

Im Umfeld des Bebauungsplangebietes befindet sich ausschließlich eine Mischwasserkanalisation. Regenwasserkanäle oder ortsnahe Gewässer sind im umliegenden Einzugsgebiet nicht vorhanden. Aufgrund der ungünstigen Untergrundverhältnisse kommt eine Versickerung von Oberflächenwässern nicht in Betracht. Demzufolge kann die Regenwasserableitung nur im Mischsystem erfolgen.

Derzeit entwässert das kanalisierte Einzugsgebiet der ehemaligen Pädagogischen Hochschule über private Abwasserleitungen in das öffentliche Mischwasserkanalnetz in der Henri-Dunant-Straße (angeschlossene Dach- und Verkehrsflächen ca. 14.150 m²). Die Planung sieht eine befestigte abflusswirksame Fläche von ca. 13.135 m² vor. Demnach wird die derzeitige Be- bzw. Auslastung der öffentlichen Mischwasservorflut durch das geplante Baugebiet nicht

verschlechtert. Eine Rückhaltung des anfallenden Abwassers ist aufgrund der positiven Flächenbilanz nicht erforderlich.

In Abstimmung mit der Stadtwerke Essen AG ist das anfallende Schmutz- und Regenwasser der einzelnen geplanten Gebäudekomplexe über getrennte private Abwasserhausanschlusskanäle an den vorhandenen öffentlichen Mischwasserkanal in der Henri-Dunant-Straße anzuschließen. Damit wird im Baugebiet keine zusätzliche öffentliche Abwasserkanalisation hergestellt. Für die geplanten privaten Hausanschlusskanäle sind entsprechende Leitungsrechte im Bebauungsplan festgesetzt.

Geländemodellierung

Das Plangebiet liegt im Bestand gegenüber der Henri-Dunant-Straße leicht erhöht und fällt dann in Richtung nördlicher Grenze wieder ab. Der nördlich verlaufende Bahndamm der stillgelegten Bahntrasse liegt im nordöstlichen Bereich wiederum etwa 2,0 m tiefer als das Plangebiet. Von Osten nach Westen fällt das Plangebiet heute ab und weist auf dieser Gesamtlänge einen Höhenunterschied von insgesamt bis zu 7,0 m auf.

Zur Umsetzung der Planung ist eine Angleichung des Geländes erforderlich. Ziel ist es ein möglichst ebenes Gelände mit einer konstanten, geringen Steigung herzustellen und notwendige Geländeabfangungen durch Böschungen und Stützmauern gering zu halten und diese soweit möglich konkret zu verorten.

Die Geländemodellierung sieht ein leicht in West-Ost-Richtung ansteigendes Gelände mit Steigungen < 4 ‰ vor. Das Plangebiet liegt dann etwa 1,0 m höher als die Henri-Dunant-Straße, sodass entlang der südlichen Grundstücksgrenze zum öffentlichen Straßenraum Stützmauern in geringer Höhe errichtet werden.

An der westlichen Grundstücksgrenze wird an das vorhandene Höhenniveau angeglichen, ein Versprung entsteht entlang der öffentlichen Fuß-/ Radwegeverbindung. Hier ist ein maximaler Höhenversprung von 1,5 m mittels Stützmauern auszugleichen.

An den nördlichen und östlichen Grundstücksgrenzen bleibt die Geländehöhe des Plangebietes weitestgehend erhalten.

Grundlage für die Aufbereitung des vorhandenen Geländes und der Berechnung von bauordnungsrechtlichen Abstandflächen ist ein Geländemodellierungsplan. Der Geländemodellierungsplan enthält ein neues geplantes Geländenniveau, ist Bestandteil des städtebaulichen Vertrages und bei künftigen Bauanträgen vorzulegen.

3. Auswirkungen der Planung

3.1. Stadtentwicklung

Die Planung folgt den stadtentwicklungspolitischen Vorgaben zur Innenentwicklung und den Maßgaben zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Mit der Umsetzung der städtebaulichen Planung wird zunächst die brachliegende Nutzung beseitigt und der Bereich einer neuen siedlungskonformen Nutzung zugeführt. In diesem Sinne erfolgt eine Aufwertung des Plangebietes durch die Gestaltung eines neuen Wohnquartiers und Wiederbelebung der seit längerer Zeit ungenutzten Fläche. Die städtebauliche Gestaltungsqualität wird durch ein durchgeführtes Konkurrenzverfahren sichergestellt. Das neue Wohnungsangebot trägt der drängenden Nachfrage in dem begehrten Stadtteil Rüttenscheid Rechnung.

Die neue Wohnbebauung mit ihren durchlässigen halböffentlichen Bereichen und der Herstellung eines zentralen Platzes im Gesamtquartier der Henri-Dunant-Straße fügt sich in die vorhandene heterogene Umgebungsstruktur ein und ergänzt diese in positiver Weise.

Mit der Realisierung eines breiten Angebotes an Eigentums- und frei- bzw. öffentlich finanzierten Mietwohnungen wird ein Beitrag zur Verbesserung der Wohnraumversorgung im Einzugsbereich des Stadtteils Rüttenscheid geleistet. Das geplante Wohnraumangebot im Mehrfamilienhaussegment schafft eine sinnvolle Ergänzung zur bestehenden Struktur. Der Stadtteil Rüttenscheid wird durch neue Bewohner, insb. auch Familien und durch das ergänzende Kita-Angebot gestärkt.

3.2. Verkehr

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde zur Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen ein Gutachten erstellt (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan „Henri-Dunant-Straße (ehem. PH)“ in Essen-Rüttenscheid, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen, März 2017).

Für die verkehrstechnische Bewertung sowie für die Ermittlung von Verkehrsdaten für die schalltechnische Untersuchung wurden dabei zwei Prognose-Planfälle und zwei Prognose-0-Fälle (Bezugsfälle) definiert.

Beide Prognose-Planfälle beinhalten die vorgesehene maximale Wohnbebauung in Rüttenscheid einschließlich die an der Henri-Dunant-Straße vorgesehene Wohnbebauung mit Kita gemäß der Gesamtverkehrsuntersuchung in Essen-Rüttenscheid. Die Variation liegt in der unterschiedlichen Berücksichtigung der Infrastruktur. Die Wirkungen wurden im Prognose-Planfall A mit dem bestehenden Straßennetz in Essen-Rüttenscheid ermittelt. Im Prognose-Planfall B wurden zwei Netzänderungen, der Umbau des Knotenpunkts Wittenbergstraße/Wittekindstraße und eine Netzunterbrechung zwischen Walpurgisstraße und Wittekindstraße, zu Grunde gelegt.

Für jeden Prognose-Planfall wurde auch ein entsprechender Prognose-0-Fall (Prognose-0-Fall A und Prognose-0-Fall B) als Bezugsfall definiert. In den beiden Prognose-0-Fällen werden wiederum alle in Essen-Rüttenscheid geplanten Bauvorhaben berücksichtigt, ausgenommen die hier betrachtete Vorhaben (Wohnbebauung und Kita) an der Henri-Dunant-Straße. Im Prognose-0-Fall A wird das bestehende Straßennetz in Essen-Rüttenscheid zu Grunde gelegt, im Prognose-0-Fall B werden die beiden Netzänderungen, der Umbau des Knotenpunkts Wittenbergstraße/Wittekindstraße und eine Netzunterbrechung zwischen Walpurgisstraße und Wittekindstraße, berücksichtigt.

Das Verkehrsgutachten kommt im Wesentlichen zum folgenden Ergebnis:

Planungsbedingt wird künftig das Verkehrsaufkommen im Umfeld des Plangebietes zunehmen. Durch die neuen Nutzungen im Plangebiet (Wohnen und Kita) ergeben sich in den beiden Prognose-Planfällen zusätzlich täglich rund 1.700 Kfz-Fahrten, die sich jeweils hälftig auf den Quell- und Zielverkehr aufteilen. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass für die Berechnung der Prognose-Planfälle die vollständige Bebauung des gesamten Plangebietes mit Wohngebäuden zugrunde gelegt wurde, also auch des Grundstücks des bestehenden Schwimmbads. Damit ist sichergestellt, dass das Gutachten von einem pessimistischeren Szenario ausgegangen ist (worst case), da eine mögliche Wohnbebauung auf dem Grundstück des Schwimmbades mehr Verkehr erzeugen würde als die Schwimmbadnutzung heute und in der Prognose.

Im verkehrsstärksten Abschnitt der Henri-Dunant-Straße zwischen Wittenbergstraße und Helgaweg beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) in beiden Prognose-0-Fällen ca. 2.100 Kfz/24h. In beiden Prognose-Planfällen erhöht sich die DTV in diesem Straßensegment um ca. 1.700 Kfz/24h auf ca. 3.800 Kfz/24h (+ 81 %).

Für eine vollständige Gesamtbetrachtung der verkehrlichen Auswirkungen ist es notwendig, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsstärke in dem betroffenen Abschnitt der

Henri-Dunant-Str., wie sie sich heute darstellt, keine dauerhafte war. Als die ehemalige Pädagogische Hochschule im Bereich des Plangebietes (Aufgabe der Nutzung 2005) und das ehemalige Rheinische Straßenbauamt im Bereich Wittenbergstraße/Henri-Dunant-Straße (Aufgabe der Nutzung 2011) noch in Betrieb waren und die damaligen Verkehre dieser beiden Nutzungen ausschließlich über die Henri-Dunant-Straße abgewickelt wurden, lag die Verkehrsmenge im betroffenen Abschnitt der Henri-Dunant-Straße im Vergleich zu heute deutlich höher. Eine höhere Verkehrsmenge auf der Henri-Dunant-Straße an sich ist insofern nicht als eine erstmalige Begebenheit zu betrachten.

Die Bewertung der Verkehrsqualität für den Knotenpunkt Wittenbergstraße / Henri-Dunant-Straße erfolgt für beide Prognose-Fälle jeweils für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (HBS 2015). Für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage dient als maßgebendes Qualitätskriterium für den Kfz-Verkehr die mittlere Wartezeit auf jedem Fahrstreifen, anhand derer die Bestimmung der zugehörigen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs erfolgt. Die Bewertung der Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) reicht von QSV A (= Wartezeiten sehr kurz) bis QSV F (= Knotenpunkt überlastet).

Für den Knotenpunkt Wittenbergstraße/Henri-Dunant-Straße ergibt sich mit den bestehenden Signalprogrammen und der Verkehrsbelastung aus verschiedenen Bestandsszenarien (Prognose-0-Fälle) in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde rechnerisch die QSV B bzw. C. Die maßgebende mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau in der Henri-Dunant-Straße beträgt rechnerisch 36 m (95 %-ige Sicherheit).

In beiden Prognose-Planfällen ergeben sich für den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Wittenbergstraße/Henri-Dunant-Straße mit den bestehenden Signalprogrammen in der morgendlichen Spitzenstunde rechnerisch die QSV C; in der nachmittäglichen Spitzenstunde wird ebenfalls die QSV C erreicht. Maßgebend hierfür sind die ausfahrenden Verkehrsströme aus der Henri-Dunant-Straße in die Wittenbergstraße sowie der linksabbiegende Verkehrsstrom von der Wittenbergstraße in die Henri-Dunant-Straße. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird ebenfalls die QSV C erreicht. Maßgebend hierfür ist der linksabbiegende Kfz-Verkehrsstrom von der Wittenbergstraße in die Henri-Dunant-Straße. Die maßgebende mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau beträgt in der Zufahrt Henri-Dunant-Straße 65 m (95 %-ige Sicherheit).

Im Vergleich zu den Prognose-0-Fällen findet in den Prognose-Planfällen eine Abstufung der QSV von QSV B auf QSV C statt. Ferner erhöht sich die mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau in der Zufahrt Henri-Dunant-Straße von rechnerisch 36 m auf 65 m (95 %-ige Sicherheit). In beiden Prognose-Planfällen ergibt sich somit ohne Änderung in den bestehenden Signalprogrammen für den Kfz-Verkehr immer noch eine ausreichende Verkehrsqualität.

Das perspektivisch erhöhte Radverkehrsaufkommen wirkt sich nicht negativ auf den Ablauf des Kfz-Verkehrs aus. Durch eine Optimierung des Knotenpunktes Henri-Dunant-Straße/Wittenbergstraße im Bereich der Zufahrt Henri-Dunant-Straße könnte die Möglichkeit der verkehrssicheren Abwicklung des Radverkehrs in dem Knotenpunkt jedoch weiter verbessert werden.

Für die bestehende Fußgängerfurt über die Wittenbergstraße (diese ist anforderungsgesteuert, in den Verkehrsqualitätsnachweisen wurde im Sinne einer worst case-Betrachtung eine Anforderung in jedem Umlauf zu Grunde gelegt) wird in beiden Prognose-Planfällen – wie bereits in der Analyse und beiden Prognose-0-Fällen – die QSV E erreicht, d. h. keine ausreichende Verkehrsqualität. Hier ist zu prüfen, ob durch eine Anpassung der Freigabezeiten zu Lasten des Kfz-Verkehrs für die Fußgänger eine ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) er-

reichbar ist, ohne das hieraus im Kfz-Verkehr eine schlechtere Qualitätsstufe als die QSV D resultiert.

Auf den vorhandenen Grünpfeil ist aus Verkehrssicherheitsgründen zu verzichten. Der Hintergrund ist, dass aktuell sich die Richtlinien zur Anwendung von Grünen Rechtsabbiegepfeilen an Verkehrsknotenpunkten durch die Erhöhung der Anforderungen an die Verkehrssicherheit verschärft haben. Es ist davon auszugehen, dass der bestehende Grüne Rechtsabbiegepfeil am Knotenpunkt Henri-Dunant-Straße/Wittenbergstraße im Falle einer konkreten Nachüberprüfung im Zuge einer technischen bzw. baulichen Veränderung des Knotenpunktes im Ergebnis den Anforderungen der verschärften Richtlinien nicht mehr genügen würde und zu entfernen wäre.

Gemäß den Aussagen des Verkehrsgutachtens sind im Quartier der Henri-Dunant-Straße und dessen Nebenerschließungen im öffentlichen Straßenraum gemäß einer Parkraumerhebung 155 Parkstände vorhanden (ohne das Angebot an Parkständen auf dem Schwimmbadgrundstück mit 24 Parkständen, der Kleingartenanlage mit 20 Parkständen und des DRK mit 21 Parkständen). Die Parkraumauslastung ist über den Tag und in den einzelnen Straßenabschnitten unterschiedlich. In der frühen Morgenstunde (5:00 Uhr) konnte folgerichtig die höchste Parkraumauslastung ermittelt werden. Zu diesem Zeitpunkt befindet sich der Großteil der Bewohner zu Hause. Insgesamt stehen im öffentlichen Straßenraum ganztägig noch freie Parkstände zur Verfügung. Das Parkraumangebot ist als ausreichend einzustufen. Dennoch ist es Ziel der städtebaulichen Planung, für die Besucher des neuen Wohnquartiers Besucherparkstände in hinreichender Zahl zur Verfügung zu stellen. Zum einen werden im Plangebiet selbst, vornehmlich im östlichen Bereich des Plangebietes Parkstände für die Besucher des Neubauquartiers geschaffen, zum anderen ergeben sich zusätzliche Parkstände für die Öffentlichkeit durch den Straßenumbau der Henri-Dunant-Straße. In dem Straßenabschnitt im Bereich des Plangebietes befinden sich auf der nördlichen Seite der Henri-Dunant-Straße gegenwärtig etwa 36 Längsparkstände. Etwa 29 der 36 bestehenden Längsparkstände werden durch 64 neue Senkrechtparkstände ersetzt. Zusammen mit den verbleibenden etwa 7 Längsparkständen vor dem Grundstück des Schwimmbades können so insgesamt etwa 71 Parkstände im betroffenen Bereich der Henri-Dunant-Straße angeboten werden.

3.3. Schall

Auf das Plangebiet wirken insgesamt verschiedene Lärmemissionen ein. Als Lärmemissionsquellen lassen sich hinsichtlich des Verkehrslärms die südlich gelegene Autobahn A 52 sowie die umliegenden Straßen (Wittenbergstraße, Müller-Breslau-Straße und Henri-Dunant-Straße) identifizieren. Eine im Plangebiet aktuell betriebene Stätte für Gesundheitssport und Sporttherapie stellt eine Schallquelle aus Sportlärm dar. Nördlich der stillgelegten Bahntrasse befinden sich Schallquellen aus gewerblicher Nutzung. Relevante Schallquellen, die auf das Plangebiet einwirken, ergeben sich hier aus Büronutzungen.

Um die möglichen Lärmimmissionen zu untersuchen, wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine schalltechnische Untersuchung durch das Büro afi Arno Flörke Ingenieurbüro erarbeitet (Immissionsschutzgutachten für den B-Plan „Henri-Dunant-Straße (ehem. PH)“ in Essen-Rüttenscheid, afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik, Haltern am See, 22. März 2017). Ergänzend wird auch die Auswirkung des durch das Plangebiet im öffentlichen Verkehrsbereich induzierten Verkehrsaufkommens untersucht.

Verkehrslärm

Das Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan betrachtet aufgrund von zukünftigen Infrastrukturänderungen, die sich aus dem Gesamtverkehrsgutachten Rüttenscheid ableiten lassen (Umbau Knotenpunkt Wittenbergstraße / Wittekindstraße sowie Netzunterbrechung zwischen Walpurgisstraße / Wittekindstraße), zwei Varianten (s. o.). Je nach Infrastrukturmaßnahme werden sich zukünftig die Verkehre unterschiedlich verteilen. Aus Lärmsicht wurden

die Verkehrswerte der beiden Varianten verglichen und als deutlich verkehrsreichere Variante die Zahlen für den Prognose-0-Fall B (= Prognose -Null-Fall, prognostizierte Verkehrsdaten OHNE Planbebauung) und für den Prognose-Planfall B (= Prognose-Plan-Fall, prognostizierte Verkehrsdaten MIT Planbebauung) für die vorliegende Lärmuntersuchung verwendet. Damit ist sichergestellt, dass die Berechnungsergebnisse als pessimistisch angesehen werden können.

Es werden die Immissionen durch Verkehrslärm innerhalb des Plangebietes tags, nachts und in der lautesten Nachtstunde dargestellt und beurteilt. Für relevante Immissionsorte außerhalb des Bebauungsplangebietes werden die Veränderungen der Lärmimmissionen an einzelnen, relevanten Immissionsorten beurteilt.

Beurteilung Verkehrslärm im Plangebiet

Lärmimmissionen in den Außenwohnbereichen:

Die freie Schallausbreitung stellt den pessimistischen Fall dar, da keine Abschirmungen durch Plangebäude mit berechnet werden. In dem Plangebiet liegen in 2 m über Grund in potentiellen Außen-/Terrassenbereichen der Plangebäude Beurteilungspegel von bis zu 63 dB(A) vor. Höhere Beurteilungspegel sind bedingt durch den Einfluss der Autobahn A 52 und der vorbeiführenden Henri-Dunant-Straße im südlichen Plangebiet zu finden.

Durch den Bau der Plangebäude sind aufgrund ihrer abschirmenden Wirkung geringere Beurteilungspegel zu erwarten. Für Außenbereiche in 2 m über Grund werden im Falle einer entsprechenden Bebauung der Orientierungswert für reine Wohngebiete von 50 dB(A) im nördlichen Planbereich und der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) im südlichen Planbereich weitestgehend unterschritten. Nur zwischen den beiden nordöstlichsten Baufeldern werden Überschreitungen des Orientierungswertes (50 dB(A)) von 1-2 dB in den Außenwohnbereichen prognostiziert.

Auch in den höheren Geschossen mit Balkonen kann unter Berücksichtigung der abschirmenden Gebäude durch eine entsprechende Wahl der Grundrissgestaltung, der Anlage der Außenbereiche oder durch „architektonische Selbsthilfe“ der Orientierungswert für reine Wohngebiete (50 dB(A)) im nördlichen Planbereich und der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete (55 dB(A)) im südlichen Planbereich in den Außenwohnbereichen unterschritten werden. Fassaden, die keine akustische Abschirmung, insbesondere im südlichen Plangebiet, durch Neubebauung erhalten werden, sollten nicht für die Anlage von Balkonen in Betracht gezogen werden. Hier ist im Geschoss IV (höchste Geschosse im südlichen Plangebiet) mit Beurteilungspegeln von bis zu 62 dB(A) als höchstem Wert in allen Außenwohnbereichen des Plangebietes zu rechnen. Damit ergeben sich für diesen Bereich als höchste Überschreitung des Orientierungswertes der DIN 18005 in den Außenbereichen (hier: Terrassen und Balkon im Geschoss IV) tags bis zu 7 dB. Bei einem Beurteilungspegel von 62 dB(A) ist davon auszugehen, dass unzumutbare Störungen der Kommunikation nicht zu erwarten sind.

Aktiver Schallschutz (Lärmschutzwände bzw. -wälle) zum Schutz der potentiellen Terrassen-/Außenbereiche ist aufgrund der Höhe der Lärmimmissionen nicht notwendig und lässt sich aus städtebaulicher Sicht aufgrund erforderlicher Höhen zum Schutz der Obergeschosse und aufgrund des gewünschten offenen Charakters des neuen Wohnquartiers mit Zugang zum nördlich gelegenen künftigen Fahrradweg des Rommenhöller Gleises nicht sinnvoll abbilden. Aktive Schallschutzmaßnahmen stellen zudem im Umfeld bereits bebauter Gebiete unerwünschte Fremdkörper dar, die einen städtebaulichen Zusammenhang zwischen Bestand und Neuplanung nachhaltig stören. Der Orientierungswert für reine Wohngebiete von 50 dB(A) kann durch Wahl der Lage und „architektonische Selbsthilfe“ auch in Außenwohnbereichen bei den nordöstlichsten Baufeldern unterschritten werden.

Lärmimmissionen an den Baugrenzen:

Im Plangebiet werden an nahezu allen Baugrenzen die Orientierungswerte der DIN 18005 von 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts für reines Wohngebiet (nördliche Baureihe) bzw. von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts für allgemeines Wohngebiet (südliche Baureihe) überschritten.

In der südlichen Baureihe werden die Orientierungswerte tags an den nordwestlich ausgerichteten Fassaden über alle Etagen hinweg eingehalten bzw. unterschritten. Nachts werden dort die Orientierungswerte um bis zu 1 dB überschritten.

An den nördlichen Baufeldern sind die nordwestlich ausgerichteten Fassaden diejenigen mit der geringsten Überschreitung von bis zu 7 dB nachts. Alle weiteren Fassaden weisen Überschreitungen der Orientierungswerte von bis zu 10 dB tags und 13 dB nachts auf. Für alle Baufelder zeigen die südöstlich ausgerichteten Fassaden die höchsten Überschreitungen sowohl tags als auch nachts aufgrund von Einwirkungen der Autobahn A 52.

Die Beurteilungspegel an den Baugrenzen eines bestimmten Baufeldes wurden berechnet ohne die Berücksichtigung weiterer Baufelder / Plangebäude. Durch die Bebauung des gesamten B-Plangebietes sind entsprechend geringere Werte insbesondere durch die gegenseitige Abschirmung der Gebäude als auch durch eventuell gegenüber den Baugrenzen zurückliegende Fassaden zu erwarten. Für die Beurteilungspegel aus Verkehrslärm an den höher gelegenen Geschossen der südlich ausgerichteten Fassaden bei südlichen Baufeldern ist davon auszugehen, dass ein Abschirmungseffekt nicht auftritt.

Der Schutz der Innenräume durch aktive Schallschutzmaßnahmen würde große Wand-/Wallhöhen in Höhe des zu schützenden Geschosses erfordern, damit eine Einhaltung der Orientierungswerte, gerade der höher gelegenen Geschosse, gegeben ist. Entsprechende Schutzmaßnahmen sind aus städtebaulichen Gründen auszuschließen (s. o.). Zur Gewährleistung eines ausreichenden Schutzes der Innenräume vor Verkehrslärm sind daher im Plangebiet passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Beurteilung der Stellplatzanlage an der Bestandsbebauung:

Der Bebauungsplan setzt im süd-östlichen Bereich des Plangebietes Stellplätze fest, realisierbar ist eine Stellplatzanlage mit maximal 42 Stellplätzen. Die Beurteilung erfolgt für die nächstliegenden Immissionsorte im Bestand (Henri-Dunant-Straße 85 und 87). Das innere Verhältnis der Besucherparkplätze zu den Wohneinheiten der Planbebauung wurde nicht untersucht. Die Notwendigkeit der Besucherparkplätze ergibt sich durch die neu entstehenden Wohnungen im Plangebiet und dient den Besuchern der künftigen Bewohner des neuen Wohnquartiers. Folglich ist der Besucherparkplatz als ein Bestandteil des geplanten Wohngebietes zu betrachten, dessen lärmbezogene Auswirkungen ebenso als ein Teil der dem geplanten Wohngebiet zuzuordnenden Gesamtauswirkungen zu betrachten ist.

Tagsüber und nachts werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (für reine Wohngebiete 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) um mindestens 11,1 dB tags und 7,3 dB in der lautesten Nachtstunde unterschritten. Auch die erheblich strengeren Immissionsrichtwerte der TA Lärm (für reine Wohngebiete 50 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts) werden tagsüber um mindestens 2,1 dB unterschritten. Nur in der lautesten Nachtstunde („worst-case“) liegen die Beurteilungspegel um höchstens 6,7 dB über dem Immissionsrichtwert der TA Lärm.

Stellplatzanlagen in der genannten Größenordnung sind in (allgemeinen als auch in reinen) Wohngebieten nicht untypisch. Die Beurteilungspegel für den durchschnittlichen Verkehr nachts werden mit höchstens 36,9 dB(A) prognostiziert. Damit wird der Immissionsrichtwert der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete noch um 3,1 dB unterschritten, am Gebäude Henri-

Dunant-Straße wird bei Betrachtung des durchschnittlichen Nachtverkehrs auch der Immissionsrichtwert für reines Wohngebiet eingehalten (Henri-Dunant-Str. 85, 2. OG mit 34,3 dB(A).

Damit werden an allen durch die geplante Stellplatzanlage betroffenen Immissionsorten neben den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV auch die strengeren Immissionsrichtwerte der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete bei durchschnittlichen Verkehrserwartungen unterschritten.

Veränderung der Verkehrslärmimmissionen durch die Planung außerhalb des Plangebietes

Aufgrund der durch die Wohnbebauung im Plangebiet induzierten Ziel- und Quellverkehre kommt es zu veränderten Immissionen durch Verkehrslärm auch außerhalb des Bebauungsplangebietes.

Außerhalb des B-Planes wurden die Beurteilungspegel direkt an den Fassaden der Bestandsbebauung mit Verkehren mit Bebauungsplangebiet und ohne Bebauungsplangebiet berechnet und miteinander verglichen. Durch die lokalen Verkehrsänderungen ergeben sich an exemplarischen Orten der Bestandsgebäude in dem durch die Planung beeinflussten Bereich folgende Immissionsveränderungen:

An den untersuchten Fassaden der Bestandsbebauung Henri-Dunant-Straße liegen die Beurteilungspegel sowohl im Prognose-Null-Fall als auch im Prognose-Plan-Fall (über alle Etagen) tags und nachts über den Orientierungswerten der DIN 18005 für reines Wohngebiet von 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Es kommt aufgrund des Planvorhabens zu höchsten Erhöhungen der Beurteilungspegel um 2,5 dB tags und 2,1 dB nachts (Henri-Dunant-Str. 46, EG). Mit Ausnahme der Henri-Dunant-Straße 46 (EG und 1.OG) sowie Henri-Dunant-Straße 54 (EG) liegen an allen Fassaden Erhöhungen kleiner 2 dB vor. Die Beurteilungspegel liegen mindestens um 8 dB tags und 6 dB(A) nachts (Henri-Dunant-Str. 72) unter den gesundheitlich als bedenklich geltenden Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Eine alternative Möglichkeit der verkehrlichen Erschließung des Plangebietes ist unter Abwägung der Lärmimmissionen nicht möglich.

Die höchsten Beurteilungspegel liegen bereits im Nullfall tags und nachts an den straßenseitigen Fassaden der Gebäude an der Wittenbergstraße 2 und 6. Bei beiden Gebäuden handelt es sich um mehrgeschossige Wohngebäude. An beiden Gebäuden kann davon ausgegangen werden, dass verschiedene Wohnungen (Aufpunkte an relevanten Räumen und Fenstern) schon im Nullfall (also ohne Einfluss durch das Bebauungsplangebiet) tags und nachts Beurteilungspegel im Bereich der nach Rechtsprechung kritischen Toleranzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts aufweisen. Während an der Wittenbergstraße 2 die Werte im Nullfall knapp unterhalb der kritischen Toleranzwerte bleiben, werden an der Wittenbergstraße 6 im Nullfall der nach Rechtsprechung als gesundheitlich bedenklich geltende Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags erreicht und überschritten (EG 70,2 dB(A), 1. OG. 70,2 dB(A), 2. OG 70,1 dB(A)). Nachts befinden sich die Werte hier auch unterhalb des kritischen Toleranzwertes. Wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Beurteilungspegel haben die Wittenbergstraße und die A 52.

An den Fassaden des Gebäudes Wittenbergstraße 2 bleiben die Beurteilungspegel auch mit planungsbedingter Pegelerhöhung nach wie vor unterhalb der kritischen Toleranzwerte (maximale Pegelerhöhung 0,15 dB(A)). An der Wittenbergstraße 6 erhöht sich der Beurteilungspegel planungsbedingt um maximal 0,1 dB(A). Dies führt dazu, dass die Beurteilungspegel, die bereits im Nullfall den kritischen Toleranzwert 70 dB(A) tags überschreiten, sich weiter geringfügig erhöhen (EG 70,3 dB(A), 1. OG. 70,3 dB(A), 2. OG 70,1 dB(A)). Nachts bleibt es bei der Unterschreitung des kritischen Toleranzwertes. Eine erstmalige Überschreitung der kritischen Toleranzwerte durch planungsbedingte Pegelerhöhungen liegt nicht vor.

Sport- und Freizeitlärm

Im südöstlichen Bereich des Plangebietes besteht eine Schwimmhalle mit zwei Turnhallen. Aktuell werden dort ausschließlich tagsüber regelmäßig Kurse insbesondere im Gesundheitssport und Therapiebereich angeboten. Wesentliche Schallquelle ist der Parkplatz. Der Sportlärm wird auf Grundlage der 18. BImSchV - Sportanlagenlärmschutzverordnung beurteilt.

Mit den getroffenen Maximalansätzen, ausgelegt an der Bestandsbebauung, werden an den relevanten Plangebäuden im Bebauungsplangebiet Beurteilungspegel zwischen 45,2 und 49,4 dB(A) prognostiziert. Damit werden die Immissionsrichtwerte für reine Wohngebiete innerhalb und außerhalb der Ruhezeiten von 50 dB(A) an den zukünftigen Plangebäuden eingehalten.

Gewerbelärm

Zwischen der Müller-Breslau-Straße und dem stillgelegten Bahndamm befinden sich verschiedene Gewerbebetriebe. Die meisten Betriebe haben in unmittelbarer Nähe Wohngebäude, die für diese Betriebe jeweils den relevanten Immissionsort in einem allgemeinen oder reinen Wohngebiet darstellen, der wesentlich näher liegt als zukünftige Plangebäude im Bebauungsplangebiet „Henri-Dunant-Straße“. Da die Betriebe bereits an diesen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm einhalten müssen, stellen sie für das Plangebiet aus der Abstandsbetrachtung heraus irrelevante Zusatzbelastungen innerhalb des Bebauungsplangebietes dar. Aufgrund seiner Nähe zum Plangebiet wurde der einzige relevante Gewerbestandort, Bürohaus Müller-Breslau-Straße 30a, untersucht. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für reine Wohngebiete von 50 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts werden um mindestens 4,8 dB tags und 3,7 dB unterschritten. Es sind daher keine Konflikte durch Gewerbelärm (oder kurzzeitige Geräuschspitzen aus Gewerbelärm), der auf das Plangebiet einwirkt, zu erwarten.

Sonstige Umweltauswirkungen werden in Kapitel VIII der Begründung behandelt.

VII. Planinhalt

1. Planungsrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 1–3 BauGB)

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

Im Sinne der Zielsetzung der städtebaulichen Planung erfolgt eine Gliederung der Art der baulichen Nutzung. So werden im Süden ein Allgemeines Wohngebiet (WA) und im Norden ein Reines Wohngebiet (WR) festgesetzt. Das Allgemeine Wohngebiet ist südlich der zentralen Erschließungsachse entlang der Henri-Dunant-Straße und nördlich des Auftaktplatzes vorgesehen und nimmt neben der geplanten Wohnnutzung auch den Bereich der geplanten Kita und des bestehenden Schwimmbades auf, während der nördlich der Haupteerschließung liegende, rückwärtige Grundstücksbereich einer reinen Wohnnutzung vorbehalten sein soll.

1.1.1. Reine Wohngebiete (§ 3 BauNVO)

Nähere Bestimmung der zulässigen Nutzung (§ 1 Abs. 6, 8 und 10 BauNVO)

Entsprechend der o. a. Zielsetzung erfolgt in dem nördlichen, zwischen der geplanten Haupteerschließungsachse und der ehem. Gleisanlage liegenden Teil des Plangebietes die Festsetzung eines Reinen Wohngebietes (WR). Hier soll in erster Linie eine Wohnnutzung entwickelt werden; anderweitige Nutzungen sind aufgrund der fehlenden direkten öffentlichen Anbindung nur bedingt sinnvoll möglich und hinsichtlich eines potentiellen Besucher- oder Kundenaufkommens auch nicht wünschenswert. Insofern sind hier die gemäß § 3 Abs. 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) ausnahmsweise zulässigen Nutzungen

- Läden und nicht störenden Handwerksbetrieben, die zur Deckung des täglichen Bedarfs für die Bewohner des Gebietes dienen,
- kleine Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie
- den Bedürfnissen der Bewohner des Gebietes dienende Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke

ausgeschlossen. Sie sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

Die gemäß § 3 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) allgemein zulässigen Nutzungen „Anlagen zur Kinderbetreuung, die den Bedürfnissen der Bewohner des Gebietes dienen“, sind nur ausnahmsweise zulässig.

Damit kann insgesamt eine reine Wohnnutzung in dem festgesetzten WR-Gebiet sichergestellt werden.

1.1.2. Allgemeine Wohngebiete (§ 4 BauNVO)

Nähere Bestimmung der zulässigen Nutzung (§ 1 Abs. 4–10 BauNVO)

Neben der konzeptionell vorgesehenen Wohnnutzung sollen die Wohnnutzung sinnvoll ergänzende Nutzungen entlang der Henri-Dunant-Straße und im Bereich des Auftaktplatzes in untergeordneter Weise ermöglicht werden. Des Weiteren ist im süd-östlichen Bereich eine Aufrechterhaltung der Schwimmbadnutzung zu gewährleisten. Um dies sicherzustellen, sind der südliche, entlang der Henri-Dunant-Straße gelegene Bereich des Plangebietes und der Gebäudekomplex nördlich des Auftaktplatzes als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt und entsprechend der geplanten Nutzungen gegliedert.

In dem Allgemeinen Wohngebiet WA_{Teil 1} ist im Erdgeschoss des geplanten Sonderbaukörpers am Auftaktplatz mit Anschluss an die Henri-Dunant-Straße eine viergruppigen Kindertagesstätte geplant. Um diese planungsrechtlich abzusichern, sind hier neben Wohngebäuden auch Anlagen für soziale Zwecke allgemein zulässig. Um den Platz durch eine entsprechende Nut-

zung im Erdgeschoss des nördlichen Gebäudekomplexes ggf. zu beleben, sind ausnahmsweise auch die der Versorgung des Gebietes dienende Läden zulässig. Entsprechend dem Gebietscharakter und dem Umfang der überbaubaren Grundstücksflächen können hier zweckentsprechend nur kleinere Ladeneinheiten umgesetzt werden. Alle weiteren gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen werden ausgeschlossen (s. u.).

Das Allgemeine Wohngebiet WA_{Teil 2} führt entlang der Henri-Dunant-Straße Richtung Osten bis zum heutigen Schwimmbad und soll vornehmlich dem Wohnen vorbehalten bleiben. Hier sind ausschließlich Wohngebäude sowie Anlagen für soziale Zwecke zulässig. Alle weiteren gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen werden ausgeschlossen (s. u.).

Das Allgemeine Wohngebiet WA_{Teil 3} folgt nicht der geplanten städtebaulichen Konstruktion, sondern dient mit seiner überbaubaren Grundstücksfläche der planungsrechtlichen Absicherung des heute vorhandenen, genehmigten Schwimmbadgebäudes. Es wird gewährleistet, dass auch im Falle eines Verlusts des Gebäudes die Schwimmhalle mit Sporträumen im Obergeschoss wieder errichtet werden kann. Im Falle eines Abrisses der Schwimmhalle und der Zuführung des Grundstückes einer wohnbaulichen Nutzung soll dieser Teilbereich von einer Überbauung frei gehalten werden, damit die Bebauung im Sinne der städtebaulichen Konzeption dem Rhythmus der neuen Quartiersbebauung an der Henri-Dunant-Straße folgen kann. In diesem Bereich sind daher alle allgemein zulässigen Nutzungen (s. u.) mit Ausnahme von Anlagen für gesundheitliche und sportliche ausgeschlossen.

Das Allgemeine Wohngebiet WA_{Teil 4} folgt der städtebaulichen Konzeption zur ggf. späteren Umsetzung einer Wohnnutzung im Gleichklang mit der geplanten Quartiersbebauung, gleichzeitig ist aber in diesem Bereich auch die heutige Nutzung Schwimmhalle planungsrechtlich abzusichern. Um sowohl die Nutzung als Schwimmhalle zu gewährleisten als auch eine zukünftige wohnbauliche Entwicklung des Grundstückes zu ermöglichen, sind daher ausschließlich Wohngebäude sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig.

Um zusätzliche Verkehre und die damit verbundenen Immissionen zu vermeiden und zur Gewährleistung der Nutzungsverträglichkeit mit dem bestehenden Wohnumfeld, ist im Bebauungsplan festgesetzt, dass die nach § 4 Abs. 3 BauNVO im Allgemeinen Wohngebiet ausnahmsweise zulässigen Nutzungen

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltung,
- Gartenbaubetriebe und
- Tankstellen

nicht Bestandteile des Bebauungsplanes sind. Diese - eher großflächigen - Nutzungen sind mit dem Ziel, an dieser Stelle ein Wohnquartier zu entwickeln, nicht vereinbar und würden zu unerwünschten Fremdverkehren mit den daraus resultierenden Belastungen für den gesamten Siedlungsbereich an der Henri-Dunant-Straße führen.

1.1.3. Nebenanlagen (§ 14 Abs. 1 BauNVO)

In den privaten Innenhöfen der U-förmigen Blockstrukturen sollen den zukünftigen Erdgeschossbewohnern mit eigenem Gartenanteil Nebenanlagen im Sinne von § 14 Abs. 1 wie Garten-, Gewächshäuser und Geräteschuppen zur Verfügung stehen. Zur Sicherung einer gestalterischen Unterordnung setzt der Bebauungsplan fest, dass diese eine maximale Grundfläche von 7,5 m² nicht überschreiten dürfen (Festsetzung im B-Plan: N*). Die Begrenzung der Grundfläche gilt nicht für Nebenanlagen, die im Bereich unmittelbar an der inneren Erschließungsfläche (Gemeinschaftsanlage - Quartiersplatz und Quartierserschließung) hergestellt

und als Fahrradabstellflächen und Unterbringung von Müllsammelanlagen dienen (Festsetzung im B-Plan: N).

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

Als Maß der baulichen Nutzung werden im Plangebiet Festsetzungen zur Grund- und Geschossfläche, zur Zahl der Vollgeschosse sowie zur Höhe der baulichen Anlagen getroffen.

Diese Festsetzungsichte stellt sicher, dass die Ziele des städtebaulichen Konzeptes mit der gebotenen Flexibilität umgesetzt werden können. Gleichzeitig werden aber auch die Auswirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung, insbesondere in Bezug auf die Höhenentwicklung der Neuplanung, begrenzt.

1.2.1. Höhe baulicher Anlagen (§ 18 BauNVO)

Maximale Gebäudehöhe

Im Bebauungsplan sind im Abgleich mit der Festsetzung der Vollgeschosse die maximalen Höhen baulicher Anlagen als Gebäudeoberkante GH in Metern über NHN festgesetzt.

Die differenzierenden Höhenfestsetzungen bieten die Möglichkeit die im städtebaulichen Konzept herausgearbeiteten wünschenswerten Gebäudetypologien – zur Schaffung eines urbanen, städtebaulich differenzierten Gesamtensembles mit baulichen Akzenten sowohl am Auftaktplatz als Eingang zum Quartier als auch entlang der nördlichen Grundstücksgrenze – zu erstellen. Die unterschiedlichen Maße der maximalen Höhen baulicher Anlagen ergeben sich zum einen aus den differenzierten Festsetzungen zur Geschossigkeit, zum anderen tragen sie dem bestehenden Geländeverlauf der von West nach Ost ansteigenden Henri-Dunant-Straße Rechnung.

Bei den Höhenfestsetzungen sind geringe, aber hinreichende Spielräume für die bauliche Gestaltung vorgesehen. Sie stellen ein übliches Maß, bezogen auf heutige moderne Geschosshöhen im Mehrfamilienhausbau, dar.

Weitere Erläuterungen zur geplanten Höhenstruktur im Zusammenhang mit der Geschossigkeit sind dem Kapitel zur Festsetzung von Vollgeschossen (Kap. VII.1.2.5) zu entnehmen.

Des Weiteren werden im Rahmen der Festsetzungen Überschreitungen der maximal zulässigen Gebäudehöhen durch übliche technische Dachaufbauten begrenzt, um unerwünschte visuelle Beeinträchtigung durch diese Anlagen zu vermeiden. Daher gelten die festgesetzten maximalen Höhen baulicher Anlagen nicht für Dachaufbauten (z.B. Aufzugsüberfahrten, Treppenhäuser, Lichtkuppeln, haustechnische Anlagen, Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien), wenn sie mit Ausnahme von Absturzsicherungen mindestens um das Maß ihrer Höhe (Maß von der Schnittlinie des Dachaufbaus mit der Dachhaut bis zur Oberkante Dachaufbau) – mindestens aber um 2 m – von den Außenwänden des darunter liegenden Geschosses abrücken (§ 18 i.V.m. § 16 Abs. 6 BauNVO).

Zwingende Wandhöhen

Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze sind vier sechsgeschossige Punkthäuser als städtebaulich markante Quartiers-Landmarken grenzständig zur künftigen öffentlichen Radwegetrasse geplant. In Verbindung mit der Festsetzung von Baulinien (s. u.) werden hier Wandhöhen als zwingendes Höhenmaß an der nördlichen Grundstücksgrenze festgesetzt. Damit kann eine erforderliche planungsrechtliche Zulässigkeit dieser Gebäude im Sinne des städtebaulichen Konzeptes sichergestellt werden.

Die Baukörperhöhen der Neubauten reagieren auf ihre Umgebung, indem die im Kern viergeschossige Bebauung (zzgl. Staffel(Voll)geschoss) zu den Grundstücksgrenzen im Westen, Osten und Süden auf drei Geschosse (zzgl. Staffel(Voll)geschoss) reduziert wird. Auf diese Weise wird die Maßstäblichkeit der vorhandenen Zeilen- und Reihenbebauungen aufgenommen.

Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze strukturieren im Gegensatz dazu vier Punkthäuser mit je fünf Geschossen (zzgl. Staffel(Voll)geschoss) die parallel verlaufende Linearstruktur des Rommenhöller Gleises, welches perspektivisch als quartiersübergreifende öffentliche Fußgänger- und Radwegverbindung ausgebaut werden soll.

Die Punkthäuser definieren ein klares städtebauliches Rückgrat entlang des Weges und rhythmisieren diesen. Dies erscheint umso wichtiger, als die heterogene und unregelmäßige Bebauungsstruktur auf der gegenüberliegenden Seite des Rommenhöller Gleises keinen gleichwertigen Beitrag zur städtebaulichen Qualität der Fuß- und Radwegverbindung erwarten lässt.

Damit die Gebäude eine städtebaulich signifikante Bedeutung entwickeln können werden klare Kanten direkt entlang des Wegs geschaffen und festgesetzt; die Punkthäuser werden so ähnlich wie im innenstädtischen Bereichen grenzständig zum Verkehrsraum gesetzt. Im Rahmen der architektonischen Umsetzung wird angestrebt, die zum Weg niveaugleichen Geschosse der Punkthäuser zum Fuß-/Radweg mit korrespondierenden Nutzungen zu versehen (z.B. mit Fahrradabstellräumen), die den Fuß-/Radweg zusätzlich beleben. Im Kontrast dazu wird die Böschung zwischen den Punkthäusern, welche parallel zum Radweg verläuft, begrünt.

Beeinträchtigungen von umliegenden privaten Grundstücken sind aus den Festsetzungen nicht abzuleiten. Negative Auswirkungen auf den Brandschutz sind ebenfalls ausgeschlossen.

1.2.2. Grundflächenzahl/Zulässige Grundfläche (§ 19 BauNVO)

Im Plangebiet wird eine Bebauungsdichte verfolgt, die sich gemäß § 17 BauNVO an den Obergrenzen orientiert und somit eine Verträglichkeit zwischen Grundstücksausnutzbarkeit und den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sowie an das Ortsbild im Innenbereich gewährleistet. Die max. zulässige Grundflächenzahl (GRZ) ist auf 0,4 festgesetzt. Diese Ausnutzung entspricht der Obergrenze gemäß § 17 BauNVO und stellt ein übliches Dichtemaß, für Maßnahmen der Innenentwicklung dar. Die Festsetzung trägt den Zielen einer kompakten, flächensparenden Grundstücksentwicklung Rechnung.

1.2.3. Überschreitung der zulässigen Grundflächen durch Versiegelungen (§ 19 Abs. 4 BauNVO)

Der Bebauungsplan folgt mit seinen Inhalten den allgemeinen Zielen heutiger Stadtentwicklung, im Sinne der Innenentwicklung der Städte vorrangig innerörtliche, brachliegende Standorte zu aktivieren und diese einer Entwicklung neuer flächenintensiver Wohnstandorte an den Rändern der Städte grundsätzlich vorzuziehen.

Damit folgt die Überplanung des Standortes der ehemaligen Pädagogischen Hochschule den allgemeinen Anforderungen, mit Boden sparsam umzugehen. Mit diesen Anforderungen geht im Rahmen der Innenentwicklung gleichsam eine erhöhte Nutzungsdichte einher. Bereits im ausgelobten Konkurrenzverfahren galt die Aufgabenstellung der Formulierung urbaner Räume, was sich in den Ergebnissen entsprechend niedergeschlagen hat. Gerade bei Maßnahmen des Geschosswohnungsbaus ergeben sich hinsichtlich des hohen Flächenbedarfs für den ruhenden Verkehr dadurch besondere Anforderungen, die es im Rahmen der Festsetzungen zu berücksichtigen gilt.

Der Bebauungsplan setzt in diesem Zusammenhang zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele fest, dass die zulässige Versiegelung der Grundstücksflächen in den Baugebieten (WA und WR) durch Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 überschritten werden darf. Das Erfordernis ergibt sich aus der städtebaulichen Konzeption, wonach der ruhende Verkehr komplett in Tiefgaragen untergebracht werden soll, um im Wohnquartier hinrei-

chend Freiflächen mit entsprechender Aufenthaltsqualität schaffen zu können. Die gezielte Kompaktheit der Struktur erfordert eine entsprechende Anzahl bereitzustellender Stellplätze, die sinnvoll nur in großen Tiefgaragen untergebracht werden können und sollen. Der Flächenbedarf umfasst dabei weite Teile des Grundstücks. Eine Einhaltung der Grenzen im Sinne der Baunutzungsverordnung (BauNVO) von GRZ 0,6 würde zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckentsprechenden Grundstücksnutzung führen.

Auch ist diese über die sog. Kappungsgrenze in Wohngebieten von einer GRZ 0,6 hinausreichende, weitgehende „unterirdische“ Versiegelung bis zu einer GRZ von 0,9 nur mit geringfügigen Beeinträchtigungen im Sinne der BauNVO verbunden. So sind im Plangebiet schützenswerte Böden mit natürlichen Bodenfunktionen aufgrund der anthropogenen Überformung durch die vormalige Bebauung und Versiegelung nicht mehr vorhanden.

Darüber hinaus wirken kompensatorisch im Sinne der klimatischen Verhältnisse entsprechende Festsetzungen zur Überdeckung und Begrünung der Dächer der Hauptbaukörper und von Tiefgaragendächern im Plangebiet. Mit der Begrünung der Tiefgaragen wird zugleich die gewünschte Aufenthaltsnutzung als Gartenfläche für die Bewohner des Quartiers sichergestellt.

1.2.4. Vergrößerung der Grundstücksfläche um Flächenanteile außerhalb des Baugrundstücks (§ 21a Abs. 2 BauNVO)

Die private, innere Erschließungsachse ist inklusive des westlichen Quartiersplatzes und des östlichen Zufahrtsbereiches als Gemeinschaftsfläche festgesetzt und ist der Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 BauNVO des Reinen und Allgemeinen Wohngebietes anteilig hinzuzurechnen. Begünstigte der Gemeinschaftsfläche sind der oder die jeweiligen Eigentümer des derzeitigen Flurstücks 405. Das Flurstück umfasst die Flächen zur Herstellung des neuen Wohnquartiers, sprich der ehem. Pädagogischen Hochschule ohne die Schwimmbadnutzung. Die Hinzurechnung der Flächenanteile auf Grund der Festsetzung bewirkt eine Anrechnung auf die – für das zulässige Maß der baulichen Nutzung maßgebenden – Fläche des Baugrundstücks.

Die Festsetzung folgt den allgemeinen Zielen heutiger urbaner Stadtentwicklung, im Sinne der Innenentwicklung der Städte, mit Boden sparsam umzugehen und gewährleistet eine angemessene Ausnutzung sowie eine städtebaulich verträgliche Dichte im Sinne der BauNVO.

1.2.5. Zahl der Vollgeschosse (§ 20 BauNVO)

Das Umfeld des Plangebietes zeichnet sich durch besonders heterogene Gebäudestrukturen aus, die auch hinsichtlich ihrer Geschossigkeit sehr differieren. Die südlich und westlich des Plangebietes vorhandenen Reihenhauserzeilen weisen zwei bis zweieinhalb Geschosse auf. Das Gebiet östlich des Plangebietes ist mit dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern durchsetzt. Eine besondere Dominante im Osten bildet ein achtgeschossiges Wohnhochhaus, welches durch drei 13-geschossige Punkthochhäuser nördlich des Plangebietes in seiner Höhe noch übertroffen wird.

Die im städtebaulichen Konzept entwickelten Geschossigkeiten bilden eine insgesamt homogene Struktur, die zwischen den beschriebenen unterschiedlichen Geschossigkeiten im Umfeld vermitteln.

Dem entsprechend werden im Abgleich mit den Geschossigkeiten der Nachbarbebauung und im Sinne der Gewährleistung einer maßvollen Nachverdichtung und Höhenentwicklung die maximal zulässigen Geschossigkeiten für einzelne Teilbereiche der überbaubaren Grundstücksflächen im Plangebiet unterschiedlich festgesetzt.

Insgesamt staffelt sich das Baugebiet gemäß der Festsetzung mit max. fünf bzw. sechs Vollgeschossen am nördlichen Gebietsrand über einheitlich max. fünf Vollgeschosse im inneren des Plangebietes bis zu max. vier Vollgeschossen an der Henri-Dunant-Straße und an der öst-

lichen und westlichen Plangebietsgrenze im Übergang zu angrenzenden Bestandgebäuden ab. Ergänzend setzt der Bebauungsplan für das Baufeld am Auftaktplatz an der Henri-Dunant-Straße gemäß dem städtebaulichen Konzept maximal fünf Vollgeschosse, um den Eingang zum neuen Wohnquartier an dieser Stelle besonders hervorzuheben. Innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche für das Schwimmbad sind entsprechend dem baulichen Bestand max. drei Vollgeschosse zulässig.

Innerhalb der festgesetzten Anzahl maximaler Vollgeschosse lässt sich die weiter differenzierte Struktur des städtebaulichen Konzeptes mit den prägnanten Rücksprüngen und Abstufungen der Gebäude flexibel umsetzen. Ein wesentliches Regulativ hinsichtlich der Dichte und der Höhenentwicklung in der Gesamtheit bilden weiterhin die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung GRZ und GFZ.

In Verbindung mit den Festsetzungen der Gebäudehöhen (s. o.) wird sichergestellt, dass über die im Bebauungsplan festgesetzten maximalen Anzahlen der jeweiligen Vollgeschosse hinaus keine weiteren Staffelgeschosse umsetzbar sind.

1.2.6. Geschossflächenzahl/Zulässige Geschossfläche (§ 20 BauNVO)

Entsprechend des Entwicklungsziels ist die max. zulässige Geschossflächenzahl (GFZ) auf 1,2 festgesetzt. Die Ausnutzung der Obergrenze für Wohngebiete gemäß § 17 BauNVO trägt ebenfalls den Zielen einer kompakten, flächensparenden Grundstücksentwicklung Rechnung. Auf diese Weise wird auch eine dem städtebaulichen Zielkonzept entsprechende angemessene Ausnutzung ermöglicht und eine städtebaulich verträgliche Dichte im Sinne der BauNVO sichergestellt.

1.2.7. Anrechnung von Stellplätzen/ Garagen (§ 21a BauNVO)

Es erfolgt die Festsetzung des sog. Tiefgaragen-Bonus gemäß § 21a Abs. 5 BauNVO. Diese Vergünstigung, dass die zulässige Geschossfläche um die Flächen notwendiger Garagen, die unter der Geländeoberfläche hergestellt werden, erhöht werden darf, dient der Förderung der aus den genannten städtebaulichen Gründen wünschenswerten unterirdischen Stellplatzanlagen für den ruhenden Verkehr. Unter Berücksichtigung des Motorisierungsgrades und der üblichen Stellplatzanforderungen in Verbindung mit der gewünschten mehrgeschossigen Bebauung ist die Anwendung des Bonus im Bedarfsfall gerechtfertigt. Damit kann eine hinreichende Zahl notwendiger Stellplätze im Bebauungsplan in Tiefgaragen umgesetzt werden, so dass im Plangebiet nur Freiflächen für Besucherstellplätze in einem untergeordneten Maß in Anspruch genommen werden und angrenzende öffentliche Straßen durch parkende Fahrzeuge der Anwohner nicht übermäßig beansprucht werden.

1.3. Bauweise / Überbaubare Grundstücksfläche / Stellung baulicher Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden vornehmlich durch die Festsetzung von Baugrenzen definiert. Sie folgen der formgebenden Gestaltung des städtebaulichen Konzeptes und bilden im Wesentlichen die ost-west-orientierten Zeilenstrukturen ab, sodass die Anordnung der Baukörper durch die Festsetzung in ihren Grundzügen definiert ist. Die jeweilige überbaubare Grundstücksfläche ist so gewählt, dass hinsichtlich der genauen Lage und Ausformung der Baukörper erforderliche, wenngleich geringe Spielräume im Sinne der gebotenen Flexibilität zur Umsetzung der städtebaulichen Planung sichergestellt sind.

Auf dem Grundstück des heutigen Schwimmbades folgen die Baugrenzen dem städtebaulichen Konzept, sodass im Falle eines Rückbaus des Schwimmbadgebäudes das Grundstück einer wohnbaulichen Nutzung im Gleichklang mit der übrigen Quartiersplanung zugeführt werden kann. Zugleich umfassen die Baugrenzen ergänzend auch das heutige Schwimmbad, sodass dieses nicht nur passiven Bestandsschutz genießt, sondern auch im Falle eines Abgangs wieder errichtet werden kann oder Umbauten möglich sind.

An der nördlichen Grenze des Plangebietes wird die Umsetzung der sechsgeschossigen Punkthäuser als Abschluss der Gebäudezeilen mittels der Festsetzung einer Baulinie direkt an der Grundstücksgrenze gesichert. Gemäß der ausdrücklichen Zielsetzung des städtebaulichen Konzeptes akzentuieren die vier Punkthäuser die gegebene Raumkante und sind mittels der Festsetzung zwingend an dieser Stelle in der gemäß Kap. VII 1.2.1 zwingenden Höhe zu errichten.

Der Bebauungsplan setzt fest, dass Nebenanlagen im Sinne von § 14 Abs. 1 nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb der festgesetzten Flächen für Nebenanlagen zulässig sind (§ 23 Abs. 5 BauGB). Die räumliche Zuordnung stellt zum einen geordnete Verhältnisse im Umgang mit Nebenanlagen auf dem jeweiligen Grundstück sicher und bietet zum anderen eine gewisse Flexibilität in der Umsetzung und späteren Nutzung.

Tiefgaragen sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche nur innerhalb dieser festgesetzten Flächen für Tiefgaragen zulässig und oberirdische Stellplätze sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche nur innerhalb dieser festgesetzten Flächen für Stellplätze zulässig (§ 23 Abs. 5 BauNVO). Diese Festsetzungen verfolgen das städtebauliche Ziel, die notwendigen Stellplätze möglichst weitgehend in Tiefgaragen und oberirdische Stellplätze geordnet und flächenmäßig gebündelt unterzubringen, um die störende Wirkung oberirdisch abgestellter Fahrzeuge im Plangebiet sowie Parksuchverkehre zu minimieren. Diese Maßnahme trägt insofern zur Wohnruhe bei und unterstützt die Entwicklung von begrünten Freiflächen im Wohngebiet. Im Sinne dieses städtebaulichen Zieles enthält der Bebauungsplan zudem die Festsetzung, dass im ganzen Plangebiet oberirdische Garagen auf nicht überbaubaren Grundstücksflächen nicht zulässig sind (§ 23 Abs. 5 BauNVO).

1.4. Tiefe der Abstandsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB)

Im Zuge von Baugenehmigungsverfahren sind erforderliche Abstandsflächen nach Landesrecht zu beachten. Im Bebauungsplan können von diesen Vorschriften abweichende Bestimmungen getroffen werden.

Hiervon wird für die Gebäude im Bereich des süd-westlichen Platzes im Übergang zu der inneren Erschließungsfläche Gebrauch gemacht. Der Platz mit Öffnung zur Henri-Dunant-Straße bildet den Auftakt einer Platzfolge, die als wesentliches identitätsstiftendes Merkmal das Quartier durchzieht. Damit erhält der Auftaktplatz eine besondere städtebauliche Bedeutung. Ein prägnant ausgeprägter Kopfbau markiert den Platz in Form eines besonderen Gestaltungsmerkmals und leitet den Ankommenden ins Quartier. Ein Zusammenrücken der Baukörper dient der Einfassung des Platzes und ist Bestandteil der Zielsetzung der Entwicklung eines städtisch geprägten Stadtquartiers. Der Auftaktplatz weist im Unterscheid zu den übrigen, anschließenden Plätzen nur zwei klare Raumkanten auf. Entsprechend stark muss das Rückgrat der rechtwinklig zueinander stehenden Bebauung sein. Gleichzeitig soll sich der östlich anschließende Aufenthaltsbereich räumlich klar vom Auftaktplatz abgrenzen. Für die Umsetzung dieser städtebaulichen Sondersituation setzt der Bebauungsplan nach § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB vom Bauordnungsrecht abweichende geringere Tiefen der Abstandsflächen fest.

Die Reduzierung des Maßes der Abstandsflächentiefe auf 0,25 H dient dazu, dass sich auf einem Längenabschnitt von etwa 8,0 m die nach Landesrecht erforderlichen Abstandsflächen von zwei sich gegenüberliegender Gebäuden nicht überlagern. Die Reduzierung der Abstandsflächentiefen ist demnach unter Berücksichtigung des bauordnungsrechtlichen Aspekts der Gefahrenabwehr vertretbar, da davon auszugehen ist, dass die Mindestanforderungen an eine hinreichende Belichtung gegeben und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind. Auch kann entsprechenden Brandschutzanforderungen auf der Ebene des Bauantrages Rechnung getragen werden.

1.5. Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

1.5.1. Nebenanlagen

Ein wesentliches Merkmal des städtebaulichen Entwurfes, der diesem Bebauungsplan zugrunde liegt, besteht darin, dass die geplanten Zeilenstrukturen in den Bereichen entlang der inneren Erschließungsachse mittels eingeschossiger Nebenanlagen verbunden werden und so der zentrale Boulevard in seinem Verlauf einheitlich baulich gefasst wird. Diese Nebenanlagen dienen der Unterbringung von Müllsammelanlagen und beherbergen die notwendigen Fahrradabstellplätze.

Des Weiteren sollen in den privaten Innenhöfen der u-förmigen Blockstrukturen den zukünftigen Bewohnern der Erdgeschosswohnungen mit eigenem Gartenanteil Nebenanlagen im Sinne von § 14 Abs. 1 wie Garten- und Geräteboxen zur Verfügung stehen. Die entsprechenden Flächen sind im Bebauungsplan als Flächen für Nebenanlagen festgesetzt.

1.5.2. Stellplätze und Garagen

Zur Deckung des bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplatzbedarfs sind differenzierte Festsetzungen für Tiefgaragen (TG) und oberirdische Stellplätze (St) getroffen worden.

Der private Stellplatzbedarf ist gemäß dem städtebaulichen Konzept komplett in Tiefgaragen unterzubringen. Dem entsprechend setzt der Bebauungsplan im Plangebiet weiträumig Flächen für Tiefgaragen fest.

Zur Herstellung der geplanten oberirdischen Besucherstellplätze im Plangebiet wird am östlichen Plangebietsrand entsprechend dem städtebaulichen Konzept eine Fläche für Stellplätze festgesetzt.

Zur Sicherung der vorhandenen notwendigen oberirdischen Stellplätze auf dem Grundstück des Schwimmbades werden auf dem Grundstück entsprechende Flächen für Stellplätze festgesetzt. Zugleich wird für eine ggf. zukünftig wohnbauliche Nutzung des Grundstücks in Erweiterung zum geplanten Baugebiet die Zulässigkeit einer Tiefgarage gesichert.

In diesem Sinne lassen sich der ruhende private und Besucherverkehr im Baugebiet gezielt nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzeptes in hinreichendem Umfang geordnet unterbringen.

1.6. Verkehr, Ver- und Entsorgung (§ 9 Abs. 1 BauGB)

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

Öffentliche Verkehrsflächen

Zur Herstellung der erforderlichen öffentlichen Besucherstellplätze innerhalb der Henri-Dunant-Straße soll diese in nördlicher Richtung aufgeweitet werden. In diesem Bereich werden etwa 29 der 36 bestehenden Längsparkstände durch 64 neue Senkrechtparkstände ersetzt. Zusammen mit den verbleibenden etwa 7 Längsparkständen vor dem Grundstück des Schwimmbades können so insgesamt etwa 71 Parkstände im betroffenen Bereich der Henri-Dunant-Straße angeboten werden.

Der Bebauungsplan setzt die zum Ausbau benötigte Fläche nördlich der Henri-Dunant-Straße als öffentliche Verkehrsfläche fest.

Die geplante öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung am westlichen Plangebietsrand dient zukünftig dem Anschluss der Henri-Dunant-Straße an den noch herzustellenden Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse nördlich des Plangebietes. Die Wegeparzelle wird als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung ‚Fuß- und Radweg‘ festgesetzt.

Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt

Die Erschließungsplanung sieht eine eingeschränkte Befahrbarkeit des westlichen Auftaktplatzes im Eingangsbereich der geplanten Kindertagesstätte sowie eine Zufahrt zur süd-östlich gelegenen Stellplatzanlage vor. Ergänzend sollen die zwei Erschließungsstiche zwischen den einzelnen Gebäudezeilen entlang der Henri-Dunant-Straße zur Erschließung der Tiefgaragen befahrbar sein. Gleiches gilt für die Andienung des Schwimmbades.

Zur Sicherstellung geordneter Verkehrsverhältnisse und damit die Innenhöfe zwischen den Gebäudezeilen entlang der Henri-Dunant-Straße von Pkw-Verkehr frei gehalten werden, setzt der Bebauungsplan – dem Erschließungskonzept folgend – entlang der Henri-Dunant-Straße entsprechende Ein- und Ausfahrtverbote fest.

1.6.2. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Die innere Erschließung des Plangebietes ist ausschließlich über eine private Erschließungsfläche gesichert. Die Fläche ist ausreichend dimensioniert, um den Belangen der Feuerwehr Rechnung zu tragen und die Müllentsorgung zu gewährleisten. Eine öffentliche Erschließung dieses Bereiches ist nicht erforderlich. Privater Pkw-Verkehr ist in diesem inneren Bereich des Wohnquartiers nicht vorgesehen. Für die Erschließungsachse inklusive östlicher Zufahrt und westlichem Auftaktplatz erfolgt die Festsetzung eines Gehrechtes zugunsten der Allgemeinheit, um eine Durchlässigkeit des Quartiers auch für die Bewohner in der Nachbarschaft zu gewährleisten (z.B. für die Sicherstellung der öffentlichen Zugänglichkeit von in der Erschließungsachse geplanten Spielplätzen) sowie von Leitungs- und den damit verbundenen Fahrrechten zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger.

Die geplante Tiefgaragenzufahrt für den nord-östlichen Gebäudekomplex wird im östlichen Bereich über die hier festgesetzte Fläche für Stellplätze angefahren. Für die zukünftigen Bewohner wird daher für die am östlichen Plangebietsrand verlaufende Zufahrt von der Henri-Dunant-Straße ins Plangebiet ein entsprechendes Fahrrecht festgesetzt.

Ein Fahrrecht für Anlieger wird ebenfalls für den vorderen, an der Henri-Dunant-Straße liegenden Bereich des Auftaktplatzes festgesetzt, sodass die Eltern der Kita-Kinder zukünftig befugt sind mit dem Auto an der Kindertagesstätte vorzufahren und in diesem Bereich zu wenden.

Die technische Erschließungsplanung sieht vor, die einzelnen Gebäudekomplexe über getrennte private Abwasserhausanschlusskanäle an den vorhandenen öffentlichen Mischwasserkanal in der Henri-Dunant-Straße anzuschließen. Um die geplante Entwässerung entsprechend zu sichern, setzt der Bebauungsplan für die jeweiligen Zuwegungen zur Henri-Dunant-Straße (Auftaktplatz, zwei Erschließungsstiche und östliche Zufahrt) sowie für die innere Erschließungsachse ein Leitungsrecht zugunsten der Anlieger fest.

1.6.3. Flächen für Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB)

Als eine zentrale private Erschließung sieht das städtebauliche Konzept eine mittig angelegte, in Ost-West-Richtung verlaufende private Erschließungsachse vor, aus der zugleich die weitere kleinteilige Erschließung des Plangebietes erfolgt. Darüber hinaus befinden sich in dieser Achse stellenweise platzartige Aufweitungen und Spielplätze sowie begrünte Zonen, die Aufenthalts- und Erholungsfunktionen für die künftigen Bewohner übernehmen. Da diese Fläche den künftigen Bewohnern und somit der örtlichen Gemeinschaft dient, wird diese Fläche im Bebauungsplan als „Gemeinschaftsanlage – Quartiersplatz und Quartierserschließung“ festgesetzt.

1.7. Natur, Landschaft und Begrünung (§ 9 Abs. 1 BauGB)

1.7.1. Private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Am westlichen Plangebietsrand ist eine öffentliche Rad- und Fußweegeanbindung von der Henri-Dunant-Straße zur ehemaligen Bahnstrecke „Rommenhöller Gleis“ vorgesehen, die zukünftig zu einem Fuß-/ Radweg ausgebaut werden soll. Zur Eingrünung dieser Wegeverbindung wird entlang der westlichen Grundstücksgrenze ein etwa 3,0 – 4,0 m breiter Pflanzstreifen als private Grünfläche festgesetzt. Dieser sichert zugleich einen gebührenden Abstand der öffentlichen Wegeverbindung zu den westlich angrenzenden Grundstücken der Wohnbebauung am Helgaweg und kann mit einer entsprechenden Bepflanzung auch Einsichten in die angrenzenden Gartenbereiche verhindern.

1.7.2. Bäume, Sträucher und sonstige Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Dachbegrünung

Die Dachflächen des künftigen Wohngebietes sollen extensiv begrünt werden. Die Stärke der Drän-, Filter- und Vegetationstragschicht soll mindestens 6 cm betragen.

Die Flachdachbegrünung hat insbesondere die Aufgabe, Regenwasser zu speichern, so dass es verzögert der Kanalisation zufließt. Außerdem soll die Aufheizung der Luft durch das Flachdach unter Berücksichtigung der hohen Gesamtversiegelung abgemildert werden, so dass die Luft über dem Gebiet nicht so stark aufsteigt und deshalb nur wenig Luft in das Plangebiet nachfließen muss. Auf diese Weise wird dem Plangebiet und seiner Umgebung keine kühle Luft entzogen. Ausgenommen von der Festsetzung sind Bereiche für erforderliche technische Einrichtungen oder anderweitig genutzte Dachterrassen.

Begrünung von Tiefgaragen

Auch die nicht überbauten Decken der geplanten Tiefgaragen sind zu begrünen. Die Stärke der Drän-, Filter- und Vegetationstragschicht soll mindestens 35 cm betragen. Durch partielle Geländemodellierungen können neben Rasenflächen auch Pflanzmaßnahmen für Sträucher und flachwurzeln Gehölze erfolgen. Die Begrünung hat insbesondere die Aufgabe, das Gebiet mit Grün zu gliedern und zu beleben sowie Regenwasser zu speichern, so dass es verzögert der Kanalisation zufließt.

Begrünung privater Stellplatzanlagen

Die Anpflanzungsfestsetzung für Pkw-Stellplatzanlagen (ein Baum je fünf Stellplätze) erfolgt für den geplanten Besucherparkplatz am östlichen Plangebietsrand. Die Anpflanzung soll die Pkw-Stellplatzanlage mit Grün gliedern und beleben. Sie trägt zur Attraktivität des Baugebietes bei und die Pkw-Stellplatzanlage wird beschattet, so dass die versiegelte Fläche sich nicht so stark aufheizt; außerdem soll durch die Bäume kühle und feuchtere Luft entstehen (Verdunstungskälte).

Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern

Zum Ausgleich der unter die Baumschutzsatzung fallenden 75 Bestandsbäume sind gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Essen im Plangebiet entsprechende Ersatzbäume anzupflanzen (s. o.). Diese sollen das Plangebiet und insbesondere die Erschließungsachse sowie die Ränder des Plangebietes mit Grün gliedern und beleben und zu einer attraktiven Gestaltung beitragen. Gleichzeitig werden die geplanten Stellplatzflächen von Bäumen gerahmt. Hierzu werden in Teilbereichen des Plangebietes Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt. Weitergehende Regelungen zu Qualität, Standorten und Umfang erfolgen Regelungen im städtebaulichen Vertrag.

Die Festsetzungen dienen neben der Berücksichtigung des hohen gestalterischen Anspruchs an die Grünausstattung des Plangebietes insbesondere auch dem Klimaschutz und reduzieren den mit der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes einhergehenden hohen Versiegelungsgrad. Die reduzierte Versiegelung der Dachflächen sowie die übrigen Pflanzmaßnahmen

kompensieren zum Teil die negativen, kleinklimatischen Auswirkungen durch die Versiegelung. Begrünte Dachflächen dienen der Retention von Regenwasser. Die Baumpflanzungen im Bereich der privaten Stellplatzanlagen können auf die Gesamtanzahl angerechnet werden.

1.8. Höhenlage (§ 9 Abs. 3 BauGB)

Mit der Umsetzung der städtebaulichen Konzeption ist auch eine Höhenmodellierung des Plangebietes verbunden. Das Plangebiet fällt ursprünglich von Osten nach Westen ab und zeichnet sich durch zwei Plateauebenen aus, die mit einem größeren Höhensprung westlich des Hauptgebäudes der ehem. PH verbunden ist, der durch eine knapp 3 m hohe Mauer aufgefangen wird. Insofern ist eine Angleichung des Geländes erforderlich.

Als Rückgrat der beabsichtigten Geländehöhe des Plangebietes dienen die im Bebauungsplan festgesetzten Straßengradienten für den festgesetzten öffentlichen Geh- und Radweg sowie für die festgesetzte Gemeinschaftsanlage – Quartiersplatz und Quartierserschließung. Die Straßengradienten sind in ihrem Verlauf und Höhenlage eindeutig bestimmt.

Die festgesetzten Höhenlagen sind im Rahmen nachgeschalteter Baugenehmigungsverfahren zugrunde zu legen.

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

Auf das Plangebiet wirken verschiedene Lärmemissionen ein. Um die möglichen Lärmimmissionen zu untersuchen, wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine schalltechnische Untersuchung erarbeitet. Untersucht wurde u. a. der Verkehrslärm bezogen auf die schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet. Gemäß den Aussagen des Gutachtens machen die ermittelten Lärmbelastungen an den geplanten Gebäuden mit Wohnnutzung zur Gewährleistung eines ausreichenden Schutzes der Innenräume Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Der Bebauungsplan trifft zum Schutz der Wohnnutzungen im Plangebiet folgende Festsetzungen:

In den Wohngebieten sind bei Vorhaben, die der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen im Sinne von § 29 BauGB dienen, aufgrund der Lärmbelastung durch die südlich gelegene Autobahn A 52 sowie der umliegenden Straßen (Wittenbergstraße, Müller-Breslau-Straße und Henri-Dunant-Straße) für die Gebäude bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zur Lärminderung zu treffen.

Die zu treffenden baulichen oder sonstigen technischen Vorkehrungen müssen sicherstellen, dass sie eine Schallpegeldifferenz bewirken, die zur Nicht-Überschreitung folgender Innenraumpegel durch Verkehrslärm (Mittelungspegel gem. VDI-Richtlinie 2719, August 1987, "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen") führt:

Raumart	Mittelungspegel
1. Schlafräume nachts	
1.1. in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten	30 dB(A)
1.2. in allen übrigen Gebieten	35 dB(A)
2. Wohnräume tagsüber	
2.1. in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten	35 dB(A)
2.2. in allen übrigen Gebieten	40 dB(A)
3. Kommunikations- und Arbeitsräume tagsüber	
3.1. Unterrichtsräume, ruhebedürftige	

	Einzelbüros, wissenschaftliche Arbeitsräume, Bibliotheken, Konferenz- und Vortragsräume, Arztpraxen, Operationsräume, Kirchen, Aulen	40 dB(A)
3.2.	Büros für mehrere Personen	45 dB(A)
3.3.	Großraumbüros, Gaststätten, Schalterräume, Läden	50 dB(A)

Die Tabelle ist nur insoweit anwendbar, als die dort genannten Raumarten nach den Festsetzungen über die Art der baulichen Nutzung zulässig sind. Die Innenraumpegel sind vorrangig durch die Anordnung der Baukörper und/oder geeignete Grundrissgestaltung einzuhalten. Ist dieses nicht möglich, muss ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden. Wohn-/Schlafräume in Einzimmerwohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen. Der maßgebliche Innenschallpegel von Schlafräumen muss bei teilgeöffneten Fenstern eingehalten werden. Andernfalls sind schallgedämmte Lüftungssysteme einzubauen.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens sowie in Verfahren, nach denen Vorhaben von der Genehmigung (gemäß BauO NRW) freigestellt sind, ist als Bestandteil der Bauvorlagen vom Bauherrn/Antragsteller auf den Einzelfall abgestellt der Nachweis der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen auf der Grundlage der VDI-Richtlinie 2719 zu erbringen."

2. Landesrechtliche Festsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB)

2.1. Gestalterische Festsetzungen nach BauO NRW (§ 86 BauO NRW)

Eine geordnete städtebauliche Entwicklung erfordert über die planungsrechtlichen Festsetzungen hinaus den Erlass von Vorschriften über die Gestaltung. Im Interesse eines städtebaulichen Gesamtbildes des Plangebietes trifft der Bebauungsplan gestalterische Festsetzungen zu Dachformen.

Dachformen

Den Zielaussagen des städtebaulichen Konzeptes folgend, setzt der Bebauungsplan für alle Baugebiete die einheitliche Dachgestaltung als Flachdach fest. Damit entsteht ein einheitliches Quartier aus einem ‚Guss‘. Die einheitliche Formensprache reflektiert damit die moderne, urbane Entwicklung im Plangebiet. Neben dem prägenden Gesamtbild bietet die Gestaltung mit Flachdächern beste Voraussetzungen für die ebenfalls festgesetzte Begrünung.

3. Kennzeichnungen (§ 9 Abs. 5 BauGB)

3.1. Flächen, unter denen der Bergbau umgeht (§ 9 Abs. 5 Nr. 2 BauGB)

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans liegt im Einwirkungsbereich ehemaligen Bergbaus. In den durch Signatur gekennzeichneten Flächen ist tagesnaher Bergbau nicht auszuschließen, daher sind weitere Untersuchungsbohrungen erforderlich. Hier könnten in Abhängigkeit der Untersuchungsergebnisse Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen erforderlich werden. Die Lagegenauigkeit der gekennzeichneten Flächen beträgt +/- 25 m. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist ein bergschadentechnischer Standsicherheitsnachweis zu erstellen. Des Weiteren sind bei konkreten Bauplanungen die entsprechenden Bergwerkseigentümer in das Verfahren einzubeziehen.

4. Hinweise

4.1. Relevante Unterlagen

Die nachstehend aufgeführten Gutachten sowie sämtliche bei der Planaufstellung angewandte Richtlinien, Verordnungen, Satzungen, Erlasse, technische Regelwerke, DIN-Normen

und sonstige Vorschriften (z.B. TA Lärm, DIN 4109 - Schallschutz im Hochbau-, VDI-Richtlinie 2719 etc.) können im Amt für Stadtplanung und Bauordnung, Deutschlandhaus, Lindenallee 10, 5. Etage, Zimmer 501 an jedem behördlichen Arbeitstag während der Dienststunden eingesehen werden.

4.2. Gutachten

Folgende Gutachten liegen dem Bebauungsplan zugrunde:

- Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan „Henri-Dunant-Straße (ehem. PH)“ in Essen-Rüttenscheid, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen, März 2017
- Verkehrsuntersuchung zu geplanten Bauvorhaben in Essen-Rüttenscheid, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen, Oktober 2016
- Immissionsschutzgutachten für den B-Plan „Henri-Dunant-Straße (ehem. PH)“ in Essen-Rüttenscheid, afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik, Haltern am See, 22. März 2017
- Neubau von Mehrfamilienhäusern und einer Kita an der Henri-Dunant-Straße, Essen; Beurteilung der Versickerungsfähigkeit im Baufeld; 1. Geotechnischer Bericht; ELE Beratende Ingenieure GmbH, Essen, 19.10.2016
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (ASP Stufe 1 und 2) zur Rodung des Gehölzbestandes auf dem Gelände der ehemaligen PH, Henri-Dunant-Straße 65 in Essen; Ökoplan, Essen, Januar 2017
- Ermittlung des Kompensationsbedarfes gemäß Baumschutzsatzung zur Rodung des Gehölzbestandes auf dem Gelände der ehemaligen PH, Henri-Dunant-Straße 65 in Essen; Ökoplan, Essen, März 2017
- Vitalitätsprüfung von 117 Bäumen auf dem Gelände der ehemaligen PH, Henri-Dunant-Straße 65 in Essen; Ökoplan, Essen, Januar 2017
- Bebauungsplanverfahren auf dem ehemaligen Gelände der Pädagogischen Hochschule an der Henri-Dunant-Straße 65 in Essen-Rüttenscheid, Bergschadentechnische Gefahrenanalyse – Stellungnahme zur Standsicherheit der Geländeoberfläche im Zusammenhang mit dem ehemaligen Bergbau -, ibg-Altbergbau GmbH; Bochum, Februar 2017
- Baugebiet Henri-Dunant-Straße, Essen (ESHE), Entwässerungskonzept, bPLAN Ingenieurgesellschaft bR, Essen, Februar 2017

4.3. Verträge

Dem Bebauungsplan liegt ein städtebaulicher Vertrag mit dem folgenden wesentlichen Regelungsinhalt zugrunde:

- Umsetzung des öffentlichen Fuß- und Radweges und der öffentlichen Parkplätze an der Henri-Dunant-Straße
- Umsetzung des Mobilitätskonzeptes
- Fassadengestaltung
- Umsetzung der Kindertagesstätte
- Geländemodellierung
- Maßnahmen zum Artenschutz
- Pflanz- und Pflegemaßnahmen
- Kampfmittelbeseitigung
- Spielflächen
- Geh-, Fahr- und Leitungsrechte
- Übernahme von Kosten

4.4. Städtische Satzungen

4.4.1. Baumschutz

Satzung zum Schutze des Baumbestandes der Stadt Essen (Baumschutzsatzung) vom 06.07.2001 (Amtsblatt der Stadt Essen, Nr. 28, S. 227), geändert durch die Satzung vom 06.10.2005 (Amtsblatt der Stadt Essen Nr. 41, S. 318).

4.4.2. Spielplatz

Für Spielflächen, die bei Errichtung von Wohngebäuden bereitzustellen sind, gilt die „Satzung der Stadt Essen über die Lage, Größe, Beschaffenheit, Ausstattung und Unterhaltung von Spielflächen für Kleinkinder vom 30. September 1997 (Amtsblatt der Stadt Essen Nr. 41 vom 10.10.1997), zuletzt geändert am 26.10.2001 (Amtsblatt der Stadt Essen, Nr. 44 vom 02.11.2001, S. 380).

4.5. Umgang mit Bodendenkmälern

Beim Vollzug der Planung können bisher unbekannte Bodenfunde / -denkmäler entdeckt werden. Diese sind unverzüglich der Stadt Essen (Untere Denkmalbehörde) anzuzeigen.

4.6. Umgang mit Niederschlagswasser

Das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser ist in die öffentliche Kanalisation einzuleiten.

4.7. Einleitung von Grundwasser

Die Einleitung von Grundwasser (z.B. Drainagewasser, Grubenwasser) in die öffentliche Kanalisation ist gemäß § 7 Abs. 5 der Entwässerungssatzung der Stadt Essen grundsätzlich nicht zulässig.

4.8. Kampfmittel

Es existiert ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel bzw. Militäreinrichtungen des 2. Weltkrieges (Bombenblindgänger und Geschützstellung). Die Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) empfiehlt eine Überprüfung der konkreten Verdachte sowie des Plangebietes. Die Empfehlung ist zwingend zu beachten und umzusetzen. Zur genauen Festlegung der weiteren Vorgehensweise ist ein Ortstermin mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD) zu vereinbaren.

Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. empfiehlt der KBD eine Sicherheitsdetektion. Die weitere Vorgehensweise ist dem Merkblatt für Baugrundeingriffe des Kampfmittelbeseitigungsdienstes zu entnehmen.

4.9. Geländeaufbereitung/Baureifmachung

Grundlage für die Aufbereitung des vorhandenen Geländes und der Berechnung von Abstandflächen ist der Geländemodellierungsplan des Büros bPLAN. Der Geländemodellierungsplan ist Bestandteil des städtebaulichen Vertrages und bei künftigen Bauanträgen der Bauaufsicht vorzulegen.

Die entsprechende Begründung der notwendigen Modellierung ist im Kapitel VI.2. unter dem Punkt Geländemodellierung beschrieben.

4.10. Artenschutz

Vor Fällmaßnahmen sind die erfassten Baumhöhlen auf einen Besatz durch Fledermäuse zu kontrollieren. Sollten bei der Kontrolle Fledermäuse festgestellt werden, so ist mit der Fällung der Bäume zu warten, bis die Tiere die Höhlen von selbst verlassen haben. Wird eine Besiedlung des Plangebietes von Abendsegler, Rauhaufledermaus oder Zwergfledermaus festge-

stellt, sind vor Beginn der Höhlenbaumfällungen Fledermauskästen für die entsprechenden Arten zu installieren. Die durch die Fällmaßnahmen entfallenden Baumhöhlen sind 1:1 auszugleichen. Wenn ein Fledermausbesatz trotz der Kontrolle aufgrund einer nicht ausreichenden Einsehbarkeit oder Unerreichbarkeit von Baumhöhlen nicht ausgeschlossen werden kann, so ist ein Fledermausspezialist bei der Fällung bereitzustellen, der gegebenenfalls betroffene Tiere fachgerecht versorgen kann.

Zur Vermeidung baubedingter Tötungen infolge einer Zerstörung besetzter Brutstätten ist die Baufeldräumung (Rodung vorhandener Bäume und Sträucher) außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit von Anfang Oktober bis Ende Februar durchzuführen. Sollten sich die Arbeiten in die Brutzeiten heimischer Vögel (Anfang März bis Ende September) verschieben, müssen zuvor die Vegetationsstrukturen auf besetzte Nester von Vögeln untersucht werden. Sollten dabei Brutaktivitäten festgestellt werden, ist das Vorhaben bis zur Beendigung der Brut- und Aufzugsaktivität aufzuschieben.

VIII. Städtebauliche Kenndaten

Fläche des Bebauungsplans:	ca. 32.880 m ²
Überbaubare Grundstücksfläche:	ca. 13.440 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche:	ca. 720 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung:	ca. 280 m ²
Private Grünfläche:	ca. 280 m ²
Fläche für Nebenanlagen, Stellplätze und Tiefgaragen:	ca. 10.430 m ²
Fläche für Gemeinschaftsanlagen:	ca. 5.680 m ²
Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Fläche:	ca. 4.840 m ²

IX. Umweltauswirkungen

Da das Planverfahren auf der Grundlage des § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung durchgeführt wird, ist für das Vorhaben keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung begründet. Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 4 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Ein Ausgleich ist somit nicht erforderlich.

1. Schutzgut Mensch, seine Gesundheit und Bevölkerung

Durch die geplante Errichtung eines neuen Wohnquartiers wird es zum einen zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung auf den angrenzenden Erschließungsstraßen kommen, zum anderen werden im Plangebiet auch neue Schallquellen entstehen. Auch der vorhandene Verkehrslärm der umgebenden Straßen sowie der Lärm der südöstlich verlaufenden A 52 wirken auf das Plangebiet ein. Im Rahmen eines Lärmschutzgutachtens wurde die zukünftige Lärmbelastung für alle relevanten Immissionsorte mittels Ausbreitungsrechnungen bestimmt und nach DIN 18005 beurteilt (Immissionsschutzgutachten für den B-Plan „Henri-Dunant-Straße (ehem. PH)“ in Essen-Rüttenscheid, afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik, Haltern am See, 22. März 2017).

In den Außenwohnbereichen (Terrassen und Balkone) im Plangebiet ergeben sich Überschreitungen der jeweiligen Immissionsrichtwerte, die allerdings keine unzumutbare Störung der Kommunikation hervorrufen. Der Orientierungswert für reine Wohngebiete von 50 dB(A) kann durch Wahl der Lage und „architektonische Selbsthilfe“ in den Außenbereichen unterschritten werden.

Für die geplante Wohnnutzung innerhalb des Plangebietes ergeben sich ebenfalls Überschreitungen, so dass zur Gewährleistung eines ausreichenden Schutzes der Innenräume vor Verkehrslärm passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Im Hinblick auf die berechneten Überschreitungen ist zu berücksichtigen, dass die Berechnungen auf der Annahme einer freien Schallausbreitung beruhen. Durch die abschirmende Wirkung der geplanten Gebäude sind in vielen Fällen tatsächlich geringere Beurteilungspegel an den zurückliegenden Baugrenzen bzw. Fassaden zu erwarten.

Durch Sport-, Freizeit- und Gewerbelärm sind keine Konflikte zu erwarten.

Mit den Festsetzungen kann insgesamt sichergestellt werden, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gewahrt sind.

Im Umfeld des Plangebietes führen die planungsbedingten Mehrverkehre in Teilbereichen zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen.

An den untersuchten Fassaden der Bestandsbebauung Henri-Dunant-Straße liegen allerdings die Beurteilungspegel sowohl im Prognose-Null-Fall als auch im Prognose-Plan-Fall (über alle Etagen) tags und nachts über den Orientierungswerten der DIN 18005 für reines Wohngebiet von 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Die Beurteilungspegel liegen mindestens um 8 dB tags und 6 dB(A) nachts (Henri-Dunant-Str. 72) unter den gesundheitlich als bedenklich geltenden Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Die höchsten Beurteilungspegel liegen tags und nachts an den straßenseitigen Fassaden der Gebäude an der Wittenbergstraße 2 und 6 (Mehrfamilienhäuser). An dem Gebäude Wittenbergstraße 6 kann davon ausgegangen werden, dass verschiedene Wohnungen fassadenseitig

tagsüber Beurteilungspegel schon im Nullfall (also ohne Einfluss durch das Bebauungsplan-gebiet) von größer als 70 dB(A) aufweisen. Damit liegen die Beurteilungspegel über dem gesundheitlich als bedenklich geltenden Wert von 70 dB(A) tags. Die planungsbedingten Pegelerhöhungen liegen an den betrachteten Aufpunkten an dem Gebäude Wittenbergstraße 6 unter 0,1 dB tags und nachts. Nachts wird der für diesen Zeitraum als gesundheitlich bedenklich geltende Wert von 60 dB(A) überall auch im Planfall unterschritten.

Auch marginale Lärmerhöhungen sind in der Abwägung zu berücksichtigen, wenn die Lärmvorbelastung ihrerseits bereits von so hoher Intensität ist, dass sie sich dem Grad der Gesundheitsgefährdung nähert oder diesen erreicht.

Die gesundheitlich bedenklich geltenden Werte werden an der Henri-Dunant-Straße, am Vöcklinger Hang und Helgaweg auch nach Umsetzung des Bauvorhabens nicht überschritten. Für das Wohngebäude Wittenbergstraße 6 liegt aber bereits im Prognose-Null-Fall Überschreitungen des kritischen Toleranzwertes von 70 dB(A) im Tageszeitraum vor.

2. Schutzgut Tiere, Pflanzen, sowie biologische Vielfalt und Landschaft (einschl. Artenschutz)

In seinem Ursprungszustand befand sich im Plangebiet selbst der Gebäudekomplex der ehemaligen Pädagogischen Hochschule mit weiteren Nebenanlagen, Parkplätzen und Aufenthaltsbereichen. Neben der Gebäudesubstanz, deren Abriss bereits im Juli 2016 begonnen wurde, befinden sich Grünflächen sowie Gehölzbestände im Plangebiet. Insbesondere in den Randbereichen, und hierbei nördlich zum Rommenhöller Gleis, weist das Plangebiet zahlreichen Baum- und Strauchbestand auf.

Zur ehemaligen Pädagogischen Hochschule gehörte auch der frühere botanische Garten im westlichen Plangebietsbereich. Während sich die mit Bäumen und Sträuchern bewachsenen Freiflächen um das PH-Gebäude in den letzten Jahren sukzessive zu einer Grünbrache entwickelt haben, wurde die Fläche rund um die alten Gewächshäuser des früheren botanischen Gartens gärtnerisch genutzt. Dortige Orchideenbestände wurden in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Essen umgepflanzt.

Im Plangebiet befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotop nach § 62 LG NW bzw. Naturdenkmale.

Baumschutz

Mit der Entwicklung des Plangebietes werden die Vegetationsbestände im Plangebiet weitestgehend beseitigt. Von den insgesamt 117 vorhandenen Bäumen im Plangebiet fallen insgesamt mind. 75 Bäume unter die Baumschutzsatzung der Stadt Essen. Die erforderlichen Ersatzbäume werden im Plangebiet neu gepflanzt. Nähere Aussagen sind den Gutachten zur Vitalitätsprüfung und zur Kompensationsermittlung zu entnehmen (Vitalitätsprüfung von 117 Bäumen auf dem Gelände der ehemaligen PH, Henri-Dunant-Straße 65 in Essen; Ökoplan, Essen, Januar 2017). Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis auf die Satzung.

Die Beseitigung jeglichen Baumbestandes, der unter die Baumschutzsatzung fällt, ist nicht aufgrund des Bebauungsplanes gem. § 13a BauGB alleine möglich, sondern nur nach Vorliegen einer entsprechenden Fällgenehmigung gemäß Baumschutzsatzung. Die Fällgenehmigung ist bei der Stadt Essen zu beantragen und im Zuge dieses Verfahrens sind Ersatzpflanzungen zu regeln.

Der nach Baumschutzsatzung erforderliche Ausgleich kann innerhalb des Plangebietes erbracht werden. Entsprechende Regelungen hierzu trifft der städtebauliche Vertrag.

Die Baumpflanzungen stellen insgesamt einen wichtigen Beitrag zur Minderung stadtklimatischer Belastungssituationen dar; sie gliedern, beleben und gestalten darüber hinaus das Siedlungsbild.

Eingriffe in die sonstigen Vegetationsstrukturen gelten gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB bereits vor der planerischen Entscheidung als erfolgt und müssen daher nicht ausgeglichen werden.

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes werden durch die Festsetzungen von Pflanzmaßnahmen im Bebauungsplan, ergänzende Regelungen im städtebaulichen Vertrag sowie die insgesamt zu erwartende Anlage von privaten Hausgärten und neuen halböffentlichen Zierrasenflächen insgesamt gemindert. Wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes lassen sich daher nicht ableiten.

Artenschutz

Im Rahmen des Gebäudeabrisses wurden zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände Gebäudekontrollen und Überprüfungen gebäudenaher Gehölzbestände durchgeführt (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (ASP Stufe 1 und 2) zur Rodung des Gehölzbestandes auf dem Gelände der ehemaligen PH, Henri-Dunant-Straße 65 in Essen; Ökoplan, Essen, Januar 2017). Unter Berücksichtigung entsprechender, gutachterlich begleiteter Vermeidungsmaßnahmen wurden keine Individuenverluste ausgelöst und es bestand kein Verbotstatbestand der Tötung im Sinne des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG.

Im Zuge der weiteren Baufeldräumung müssen auch die Gehölzbestände weichen. Da die Gehölze einen potentiellen Lebensraum für zahlreiche Arten darstellen, wurde vor deren Entfernung ebenfalls eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Auf der Grundlage einer Ortsbegehung wurde eine Potenzialanalyse bezüglich der vorhandenen Habitatstrukturen zur Einstufung der jeweiligen Lebensraumeignung für planungsrelevante Arten durchgeführt. Danach kann ein Vorkommen folgender auf dem MTB 4508 „Essen“ aufgeführten Arten nicht ausgeschlossen werden:

Baumbewohnende Fledermausarten: Abendsegler, Rauhaufledermaus und Zwergfledermaus
Brutvögel: Kleinspecht, Kuckuck, Turmfalke und Waldohreule

Im Rahmen der gutachterlichen Betrachtungen wurde eine „Worst-Case-Betrachtung“ (Artenschutzprüfung der Stufe 2) durchgeführt, bei der davon ausgegangen wurde, dass die oben genannten Arten tatsächlich im Bereich des Vorhabens vorkommen. Es wurde im Rahmen einer gesamträumlichen Betrachtung untersucht, ob essentielle Habitatbestandteile dieser planungsrelevanten Arten betroffen sind und ob nach der Umsetzung des Vorhabens entsprechende und ausreichende Lebensraumbestandteile verbleiben, so dass sich keine artenschutzrechtlich relevanten Auswirkungen ergäben.

Um eine höhere Prognosesicherheit bezüglich des Vorkommens baumbewohnender Fledermäuse zu erlangen, wird im Zeitraum von Mai bis Oktober 2017 eine detektorgestützte Fledermauserfassung durchgeführt. Wenn diese zu dem Ergebnis kommt, dass die im Plangebiet kartierten Höhlenquartiere von Fledermäusen (Abendsegler, Rauhaufledermaus oder Zwergfledermaus) besiedelt werden, sind im Plangebiet vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen in Form von Ersatzquartieren durchzuführen.

Der Gutachter stellt fest, dass Individuenverluste und damit der Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG sich durch die Einhaltung folgender Maßnahmen weitestgehend vermeiden lassen:

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

- Baumhöhlen sind vor den Fällmaßnahmen auf einen Besatz durch Fledermäuse zu kontrollieren. Sollten bei der Kontrolle Fledermäuse festgestellt werden, so wird mit der Fällung der Bäume gewartet, bis die Tiere die Höhlen von selbst verlassen haben. Wird eine Besiedlung des Plangebietes von Abendsegler, Rauhaufledermaus oder Zwergfledermaus festgestellt, sind vor Beginn der Höhlenbaumfällungen Fledermauskästen für die entsprechenden Arten zu installieren. Die durch die Fällmaßnahmen entfallenden Baumhöhlen sind 1:1 auszugleichen. Wenn ein Fledermausbesatz trotz der Kontrolle aufgrund einer nicht ausreichenden Einsehbarkeit oder Unerreichbarkeit von Baumhöhlen nicht ausgeschlossen werden kann, so ist ein Fledermausspezialist bei der Fällung bereitzustellen, der gegebenenfalls betroffene Tiere fachgerecht versorgen kann.
- Zur Vermeidung baubedingter Tötungen infolge einer Zerstörung besetzter Brutstätten ist die Baufeldräumung (Rodung vorhandener Bäume und Sträucher) außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit von Anfang Oktober bis Ende Februar durchzuführen. Sollte sich wiedererwarten eine zeitliche Verzögerung ergeben, sodass sich die Arbeiten in die Brutzeiten heimischer Vögel (Anfang März bis Ende September) verschieben, müssen zuvor die Vegetationsstrukturen auf besetzte Nester von Vögel untersucht werden. Sollten dabei Brutaktivitäten festgestellt werden, ist das Vorhaben bis zur Beendigung der Brut- und Aufzugsaktivität aufzuschieben.

In den Bebauungsplan ist ein entsprechender Hinweis aufgenommen. Die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind zudem im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Da nicht auszuschließen ist, dass das Gebiet eine hohe Brutvogeldichte aufweist, empfiehlt der Gutachter im Rahmen der städtebaulichen Planung eine angemessene Durchgrünung zu berücksichtigen. Dieser Empfehlung wird mit Festsetzungen zur Dachbegrünung, Begrünung von Tiefgaragen und Baumpflanzungen Rechnung getragen.

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes werden durch die Aufnahme der fachgutachterlichen Empfehlungen insgesamt gemindert, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen werden berücksichtigt. Wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes lassen sich daher nicht ableiten.

3. Schutzgut Boden

Das Plangebiet ist nicht im Altlastenkataster der Stadt Essen erfasst.

Das Plangebiet liegt im Innenbereich und wurde in der Vergangenheit als Schulgrundstück (Pädagogische Hochschule) genutzt und in weiten Teilen versiegelt. Natürliche Bodenverhältnisse sind aufgrund dieser anthropogenen Überformung nicht mehr vorhanden. Weiterhin wird die Inanspruchnahme von ökologisch wertvolleren Böden im Außenbereich vermieden. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden werden als nicht erheblich eingestuft.

4. Schutzgut Wasser

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf Oberflächenwasser, da im Plangebiet keine Oberflächengewässer vorhanden sind.

Das Entwässerungskonzept sieht eine Einleitung der Regen- und Abwässer in die vorhandene Mischwasserkanalisation vor, da Regenwasserkanäle oder Gewässer im umliegenden Einzugsgebiet nicht vorhanden sind. Aufgrund der ungünstigen Untergrundverhältnisse kommt auch eine Versickerung nicht in Betracht.

Durch die Versiegelung verringert sich grundsätzlich die Grundwasserneubildungsrate, allerdings wirkt sich die vorgesehene Begrünung der Flachdächer der Hauptbaukörper sowie der

Tiefgaragen auf den Wasserhaushalt grundsätzlich positiv aus, da das Wasser durch Verdunstungen dem natürlichen Kreislauf nicht in Gänze entzogen wird.

Die Durchführung der Planung hat insofern keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser zur Folge.

5. Schutzgut Luft und Klima (Klimaschutz und Klimafolgenanpassung)

In der synthetischen Klimafunktionskarte Essen (Stand Dez. 2002) ist für den Planbereich der Klimatop „Stadtklima“ ausgewiesen und dem Lastraum der dichten Stadtbebauung, Sanierungszone I mit der höchsten Handlungs- und Planungspriorität zugeordnet.

Durch die neuen Wohngebäude (Abluft der Heizungen) und dem Verkehr (Abgase der Motoren) ist ein – wenn auch geringfügiger – Beitrag zur Verschlechterung der lufthygienischen Situation zu erwarten.

Zur Berücksichtigung lufthygienischer Belange im Sinne der Klimaanalyse können stadtklimatologische Defizite durch stadttökologisch wirksame Maßnahmen abgemildert werden. Im Bebauungsplan werden folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Begrünung von Dachflächen der Wohngebäude
- Mindestüberdeckung und Begrünung von Tiefgaragen
- Baumpflanzungen auf privaten Pkw-Stellplatzanlagen
- Pflanzmaßnahmen / Baumpflanzungen innerhalb des Geltungsbereiches

Weiterhin ist von einer Grüngestaltung der Gemeinschafts- und Hausgärten mit kleinklimatischen Positivmerkmalen auszugehen, wenngleich im Bebauungsplan keine Anforderungen dazu festgesetzt werden.

Kfz-bedingte, grenzwertüberschreitende Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastungen (PM10 und NO₂) wurden im Bereich des Plangebietes nicht identifiziert.

Erhebliche stadtklimatische Veränderungen sind durch die Umsetzung des neuen Wohnquartiers nicht zu erwarten; ein Luftaustausch auf der künftig stärker befahrenen Henri-Dunant-Straße bleibt durch die offene Aufreihung der Gebäude beiderseitig der Straße weiterhin günstig.

Die Anforderungen an den Klimaschutz werden wesentlich durch die heutigen und künftigen gesetzlichen Vorgaben bestimmt. Die darin verankerten technischen Anforderungen zur Reduzierung des Energiebedarfs eines Gebäudes sowie die Verwendung erneuerbarer Energien leisten einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der CO₂ Bilanz. In der Verordnung über energiesparenden Wärmeschutz und energiesparende Anlagentechnik bei Gebäuden (EnEV) werden bautechnische Standardanforderungen zum effizienten Betriebsenergieverbrauch eines Gebäudes vorgeschrieben. Die 2007 in Kraft getretene Verordnung, geändert 2009, wurde mit der EnEV 2014 erneut novelliert. Bereits die EnEV 2009 hatte die energetischen Anforderungen für Neubauten im Vergleich zur vorhergehenden EnEV 2007 um 30 % verschärft. Die EnEV 2014 schreibt die EnEV 2009 fort und erhöht die Anforderungen an die energetische Qualität von Gebäuden um durchschnittlich 20 % und soll bis 2020 rechnerisch beinahe zu Nullenergiehäusern führen.

6. Schutzgut Kultur- und Sachgüter

In dem Plangebiet befinden sich keine Bau- bzw. Bodendenkmäler. Denkmalpflegerische Belange sowie archäologische Belange sind nicht betroffen und haben somit keine Auswirkungen.

X. Planungs- und entscheidungserhebliche Aspekte

Mit der Aufgabe der Nutzung der Pädagogischen Hochschule an der Henri-Dunant-Straße im Stadtteil Rüttenscheid ergab sich die Chance, einen bereits im Stadtgefüge gut eingebundenen und gut erschlossenen Standort wieder zu nutzen und städtebaulich der Wohnnutzung zuzuführen. Zum einen wird dadurch ein erheblicher Beitrag zur Deckung des enormen Wohnungsbedarfs im Stadtteil Rüttenscheid geleistet und zum anderen eine nachhaltige Stadtentwicklung betrieben, die die Stadt Essen als allgemein geltendes Ziel grundsätzlich verfolgt. Bei dieser städtebaulichen Leitidee wird mit Vorrang die Innenentwicklung vor der Außenentwicklung betrieben. Grund dafür liegt u. a. darin, dass verschiedene Infrastruktureinrichtungen im Innenbereich der Stadt, hier im Stadtteil Rüttenscheid bereits vorhanden sind. Die integrierte Lage des Plangebietes und die Möglichkeit einer Anbindung an die vorhandene Infrastruktur bilden gute Voraussetzungen für die Entwicklung des Plangebietes zu einem Wohngebiet im Innenbereich.

Da in diesem Fall die Aufgabe eines konkreten Standortes die Initialzündung und der Hauptanlass für die Umsetzung der städtebaulichen Ziele und somit für das Bauleitplanverfahren war, stellte sich die Frage nach Prüfung alternativer Standorte nicht.

Wie im Kapitel VI.1 und VI.2 ausführlich beschrieben, wurde im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens im Sinne der bauleitplanerisch wünschenswerten städtebaulichen Variantenuntersuchung ein städtebauliches Konkurrenzverfahren mit fünf eingeladenen Architektur- und Planungsbüros durchgeführt. Auslober war der Investor, die Gentes Essen Rüttenscheid I GmbH, der die bauliche Umsetzung des geplanten Wohngebietes beabsichtigt. Die eingereichten Entwürfe zeigten hinsichtlich Wohnnutzung unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten im Plangebiet auf. Der Entwurf von pbs architekten Planungsgesellschaft mbH aus Aachen wurde durch die Jury, die sich aus unabhängigen Fachleuten, Mitarbeitern der Verwaltung sowie politischen Vertretern unter dem Vorsitz des Stadtplaners Prof. Peter Zlonicky aus München zusammensetzte, einstimmig mit dem 1. Preis ausgezeichnet. Der Siegerentwurf liegt in seiner weiter konkretisierten Form dem Bebauungsplan zugrunde.

Das Erfordernis und die Entwicklungsziele des Bebauungsplanes entsprechen den maßgeblichen Grundsätzen der Bauleitplanung nach § 1 Abs. 5 und 6 BauGB. In die notwendige sach- und fachgerechte Abwägung öffentlicher und privater Belange sind diese Ziele und Belange aufgrund der zu erwartenden Effekte entsprechend gewichtet worden. Nachstehende Aspekte und Abwägungsinhalte liegen der Planung zugrunde:

Verkehrliche Aspekte

Die Stadt Essen verfolgt grundsätzlich das allgemein geltende Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Bei dieser städtebaulichen Leitidee wird mit Vorrang die Innenentwicklung vor der Außenentwicklung betrieben. Grund dafür liegt u. a. darin, dass verschiedene Infrastruktureinrichtungen im Innenbereich der Stadt, hier im Stadtteil Rüttenscheid bereits vorhanden sind. Die integrierte Lage des Plangebietes und die Möglichkeit einer Anbindung an die vorhandene Infrastruktur bilden gute Voraussetzungen für die Entwicklung des Plangebietes zu einem Wohngebiet im Innenbereich. Durch die Reaktivierung des brachliegenden Grundstücks der ehemaligen Pädagogischen Hochschule eröffnet sich die Chance, in dem begehrten und nachgefragten Stadtteil Rüttenscheid ergänzende Wohnbauflächen zu entwickeln. Der aufzustellende Bebauungsplan wird einen nennenswerten Beitrag dazu leisten können, die hohe Nachfrage und somit den Bedarf nach Wohnbauflächen im Stadtteil Rüttenscheid zu befriedigen. Ziel des Bebauungsplanes ist es dabei, nachfragegerecht und sozialadäquat unterschiedlichen Nutzungsanforderungen zu entsprechen. Daher sieht die städtebauliche Planung die Entwicklung von Wohnungsbau in Form von Eigentumsmaßnahmen, frei finanzier-

tem Mietwohnungsbau sowie 30 % im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau vor. In der integrierten Lage wird diesen Maßnahmen im Geschosswohnungsbau standortgerecht der Vorrang vor eigentumsbildenden Maßnahmen im Eigenheimbau eingeräumt. Die Maßnahmen des Geschosswohnungsbaus fügen sich in die heterogene Struktur des Umfeldes ein. Neben den südlich und westlich des Plangebietes vorhandenen zwei bis zweieinhalb geschossigen Reihenhauszeilen befinden sich östlich des Plangebietes dreigeschossige Mehrfamilienhäuser sowie ein achtgeschossiges Wohnhochhaus, welches durch drei 13-geschossige Punkthochhäuser nördlich des Plangebietes in seiner Höhe noch übertroffen wird.

Im Rahmen der Neubaumaßnahme auf dem Grundstück der ehemaligen PH werden auf dem durch einen Investor erworbenen Bereich rund 370 Wohneinheiten entwickelt. Ergänzend schafft der Bebauungsplan die Voraussetzung, dass der Grundstückseigentümer des vorhandenen Schwimmbades ebenfalls Wohnungsbau anstelle der bestehenden und genehmigten Schwimmbadnutzung entwickeln kann. Überschlüssig kann davon ausgegangen werden, dass hier zu den geplanten 370 Wohneinheiten perspektivisch weitere 50 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau entstehen könnten; obwohl eine derartige Entwicklung derzeit seitens des Eigentümers des Schwimmbadgrundstücks nicht geplant ist, ist diese Variante bei der Betrachtung der gutachterlichen Aussagen sachgerecht in die Bewertung eingestellt worden. Hierbei ist entsprechend zu berücksichtigen, dass mit dem Bau neuer Wohnungen auf dem Schwimmbadgrundstück auch die Verkehre durch die Nutzer des Schwimmbades entfallen.

Mit der Entwicklung des Plangebietes geht eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Henri-Dunant-Straße und im Zusammenhang mit weiteren städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen in Rüttenscheid auch im näheren und weiteren Umfeld einher. Für die Gesamtentwicklung im Stadtteil Rüttenscheid wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt, die hinsichtlich der verkehrlichen Belastungen verschiedener Knotenpunkte Maßnahmen empfiehlt, die zu einer Verträglichkeit der Verkehrszunahme im Stadtteil Rüttenscheid insgesamt beitragen können (Verkehrsuntersuchung zu geplanten Bauvorhaben in Essen-Rüttenscheid, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen, Oktober 2016).

Dazu zählen für den Bereich des Plangebietes u. a. die Anbindung des Quartiers an das Romenhöller Gleis, um hier perspektivisch eine Radwegeverbindung an die Infrastrukturen im Stadtteil herzustellen sowie nahmobilitätsfördernde Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Aufkommens. Entsprechende Maßnahmen sind im Konzept für das neue Wohnquartier aufgenommen (s. u.). Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes für das Gebiet der ehemaligen PH und des Schwimmbadgrundstücks wurde ein ergänzendes, auf den Gesamtbeurteilungen aufbauendes Gutachten erstellt, in dem die verkehrlichen Eingangswerte auf die konkretisierte Planung abgestimmt wurden (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan „Henri-Dunant-Straße (ehem. PH)“ in Essen-Rüttenscheid, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen, März 2017). Der Gutachter kommt dabei zu folgenden Ergebnissen:

Durch die neuen Nutzungen im Plangebiet (Wohnen und Kita) ergeben sich zusätzlich täglich rund 1.700 Kfz-Fahrten, die sich jeweils hälftig auf den Quell- und Zielverkehr aufteilen. Im verkehrsstärksten Abschnitt der Henri-Dunant-Straße zwischen Wittenbergstraße und Helgaweg beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) in beiden Prognose-0-Fällen ca. 2.100 Kfz/24h. In beiden Prognose-Planfällen erhöht sich demnach die DTV in diesem Straßenabschnitt um ca. 1.700 Kfz/24h auf ca. 3.800 Kfz/24h (+ 81 %). Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass für die Berechnung der Prognose-Planfälle die vollständige Bebauung des gesamten Plangebietes mit Wohngebäuden zugrunde gelegt wurde, also auch des Grundstücks des bestehenden Schwimmbads. Damit ist sichergestellt, dass das Gutachten von einem pessimistischeren Szenario ausgegangen ist (worst case), da eine mögliche Wohnbebauung auf dem Grundstück des Schwimmbades mehr Verkehr erzeugen würde als die Schwimmbadnutzung heute und in der Prognose.

Für eine vollständige Gesamtbetrachtung der verkehrlichen Auswirkungen ist es notwendig, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsstärke in dem betroffenen Abschnitt der Henri-Dunant-Str., wie sie sich heute darstellt, keine dauerhafte war. Als die ehemalige Pädagogische Hochschule im Bereich des Plangebietes (Aufgabe der Nutzung 2005) und das ehemalige Rheinische Straßenbauamt im Bereich Wittenbergstraße/Henri-Dunant-Straße (Aufgabe der Nutzung 2011) noch in Betrieb waren und die damaligen Verkehre dieser beiden Nutzungen ausschließlich über die Henri-Dunant-Straße abgewickelt wurden, lag die Verkehrsmenge im betroffenen Abschnitt der Henri-Dunant-Straße im Vergleich zu heute deutlich höher. Eine höhere Verkehrsmenge auf der Henri-Dunant-Straße an sich ist insofern nicht als eine erstmalige Begebenheit zu betrachten.

Ohne Änderung in den bestehenden Signalprogrammen für den Kfz-Verkehr ergibt sich am Knotenpunkt Henri-Dunant-Straße – Wittekindstraße eine ausreichende Verkehrsqualität.

Das perspektivisch erhöhte Radverkehrsaufkommen wirkt sich nicht negativ auf den Ablauf des Kfz-Verkehrs aus. Durch eine Optimierung des Knotenpunktes Henri-Dunant-Straße/Wittenbergstraße im Bereich der Zufahrt Henri-Dunant-Straße könnte die Möglichkeit der verkehrssicheren Abwicklung des Radverkehrs in dem Knotenpunkt jedoch weiter verbessert werden.

Für die bestehende Fußgängerfurt über die Wittenbergstraße wird indes keine ausreichende Verkehrsqualität erreicht. Hier ist im Weiteren außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zu prüfen, ob durch eine Anpassung der Freigabezeiten zu Lasten des Kfz-Verkehrs für die Fußgänger ebenfalls eine ausreichende Verkehrsqualität erreichbar ist, ohne dass hieraus im Kfz-Verkehr eine Verschlechterung resultiert.

Grundsätzlich darf davon ausgegangen werden, dass die zusätzlich entstehenden Verkehre des Plangebietes über den Knotenpunkt Henri-Dunant-Straße / Wittenbergstraße noch leistungsfähig abgewickelt werden können. Besondere Maßnahmen des Knotenausbaus sind daher nicht erforderlich.

Unabhängig davon sind Überlegungen zu einer alternativen, zweiten Anbindung des Plangebietes an das übergeordnete Straßennetz nicht umsetzbar. Der Forderung einer Querspange zwischen der Henri-Dunant-Straße und der Müller-Breslau-Straße durch das Plangebiet mit Querung der Bahntrasse und die Straßenführung über die Sylviastraße kann aufgrund der eigentumsrechtlichen Verhältnisse nicht gefolgt werden. Außerdem würde eine weitere Straßenanbindung an die Müller-Breslau-Straße den Planungszielen des Radwegs Rommenhöller Gleis widersprechen, da sie diesen queren müsste und dadurch eine kreuzungsfreie Führung des Radweges zugunsten der Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet wäre. Ferner wäre zu berücksichtigen, dass bei einer weiteren Straßenanbindung an die Müller-Breslau-Straße die Gefahr von Durchgangsverkehren bestünde. Durchgangsverkehre würden das Verkehrsaufkommen und den Verkehrslärm zusätzlich erhöhen. Eine weitere Verkehrsanbindung an die Müller-Breslau-Straße ist aufgrund der Ergebnisse der verkehrsgutachterlichen Betrachtung auch nicht erforderlich.

Gleichzeitig soll die städtebauliche Entwicklung aber den Maßgaben einer zukunftsorientierten Mobilitätsstrategie folgen und einen Beitrag dazu leisten, Verkehre im Innenbereich der Städte zu reduzieren. Aspekte zum Ausbau des ÖPNV sind im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht zu berücksichtigen, diesbezügliche Regelungen sind nur auf der stadt- und verkehrsentwicklungspolitischen Ebene zu leisten. Gleichwohl können bei der Quartiersentwicklung Beiträge zur Vermeidung des MIV geliefert werden.

Zur Entwicklung eines zukunftsfähigen Wohnquartiers, das auch einen im Sinne der Ressourcenschonung wünschenswerten Kfz-Verzicht bzw. dessen Reduzierung thematisiert, sollen in diesem Sinne unter Berücksichtigung der innerörtlichen Lage und der damit verbundenen

kurzen Wege zu den Infrastruktureinrichtungen entsprechende Anreize für den Einsatz alternativer Fortbewegungsmittel geschaffen werden. Hierzu gehören folgende Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes, die durch den Grundstücksentwickler initiiert und den künftigen Bewohnern angeboten werden sollen:

- Errichtung anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen
- Anbindung an ein Fahrradmietsystem, nach Möglichkeit mit Angebot für Pedelecs
- Schnupperticket des Fahrradmietsystemanbieters
- Anschaffung von 3 Lastenpedelecs für die Bewohner
- Wochensnupperticket der EVAG einschl. Beratungsangebot
- Car-sharing Angebot

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird über einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Essen und dem Grundstücksentwickler sichergestellt.

Ergänzend ist durch die Stadt Essen geplant, die nördlich an das Plangebiet angrenzende Gleisstrasse „Rommenhöller Gleis“ zu einem Radweg auszubauen, der das Plangebiet abseits der örtlichen Erschließungsstraßen an die zentralen Infrastrukturen in Rüttenscheid anbinden kann. Der geplante Bahntrassenradweg auf dem ehem. Rommenhöller Gleis ist als Planungsbestandteil des Arbeitsprogrammes "ESSEN.Neue Wege zum Wasser" bereits mehrfach in den politischen Gremien der Stadt Essen vorgestellt worden und hat dort breite Zustimmung gefunden. Die Wegeverbindung bietet die Chance, die Wohnungsbauvorhaben auf dem Gelände der alten PH und an der Veronikastraße mit den Einkaufs-, Freizeit- und schulischen Einrichtungen beiderseits der Wittenbergstraße zwischen Bergerhausen und Rüttenscheid topografisch günstig und verkehrssicher miteinander zu verknüpfen. Dieser Anschluss stellt ferner über die schon vorhandenen Wege des Messeparkplatzes P2 auch eine wichtige Zuwegung zur stark frequentierten Ost-West Haupttrasse von Mülheim-Heißen über die Gruga bis ins Ruhrtal dar. Hierdurch werden vorhandene und geplante Siedlungsflächen und Quartiere an das Radwegenetz - abseits des motorisierten Verkehrs - angeschlossen.

Zur Förderung von stadtverträglichem, umweltschonendem, autoarmen Wohnen können so insgesamt geeignete Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur und Mobilitätsmanagement angeboten werden, sodass insbesondere junge Erwachsene bei der Verkehrsmittelwahl stärker Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Betracht ziehen (s. o.). Der geplante Radwegeausbau verbessert die Rahmenbedingungen für eine umweltfreundliche Mobilität, was sich auch merklich auf die verkehrliche Belastung der angrenzenden Straßen auswirken kann.

Der Straßenumbau der Henri-Dunant-Straße trägt den Anforderungen zur Bereitstellung von zusätzlichen Besucherparkplätzen Rechnung, ohne die Verkehrssituation im heutigen Straßenausbau zu verschärfen. Die Henri-Dunant-Straße verfügt über Fahrbahnbreiten von überwiegend rund 4,80 m - 5,00 m zwischen den beidseitigen Fahrbahnmarkierungen für den ruhenden Verkehr. In der Anliegerstraße sind straßenverkehrsrechtlich nur 30 km/h zulässig. Diese geringe Geschwindigkeit trägt dazu bei, dass Begegnungsverkehr störungsfrei, auch für den Fahrradverkehr abgewickelt werden kann und der Straßenraum für Rettungsfahrzeuge ausreichend dimensioniert ist - ordnungsgemäßes Parkverhalten der Anlieger vorausgesetzt. Im Zuge der Bereitstellung neuer öffentlicher Besucherstellplätze wird die Henri-Dunant-Straße in dem an den Neubaubereich angrenzenden Abschnitt umgebaut. Der Längsparkstreifen wird aufgegeben, stattdessen werden Parktaschen angelegt. Aufgrund der erforderlichen Rückstoßfläche wird die Fahrbahn auf rund 6 m aufgeweitet so dass Begegnungs- bzw. Ausweichverkehr abschnittsweise komfortabel möglich ist

Gemäß den Aussagen des Verkehrsgutachtens sind im Quartier der Henri-Dunant-Straße und dessen Nebenerschließungen im öffentlichen Straßenraum gemäß einer Parkraumerhebung 155 Parkstände vorhanden (ohne das Angebot an Parkständen auf dem Schwimmbadgrundstück mit 24 Parkständen, der Kleingartenanlage mit 20 Parkständen und des DRK mit 21

Parkständen). Die Parkraumauslastung ist über den Tag und in den einzelnen Straßenabschnitten unterschiedlich. In der frühen Morgenstunde (5:00 Uhr) konnte folgerichtig die höchste Parkraumauslastung ermittelt werden. Zu diesem Zeitpunkt befindet sich der Großteil der Bewohner zu Hause. Insgesamt stehen im öffentlichen Straßenraum ganztägig noch freie Parkstände zur Verfügung. Das Parkraumbangebot ist als ausreichend einzustufen. Dennoch ist es Ziel der städtebaulichen Planung, für die Besucher des neuen Wohnquartiers Besucherparkstände in hinreichender Zahl zur Verfügung zu stellen. Zum einen werden im Plangebiet selbst, vornehmlich im östlichen Bereich des Plangebietes Parkstände für die Besucher des Neubauquartiers geschaffen, zum anderen ergeben sich zusätzliche Parkstände für die Öffentlichkeit durch den Straßenumbau der Henri-Dunant-Straße. In diesem Bereich werden etwa 29 der 36 bestehenden Längsparkstände durch 64 neue Senkrechtparkstände ersetzt. Zusammen mit den verbleibenden etwa 7 Längsparkständen vor dem Grundstück des Schwimmbades können so insgesamt etwa 71 Parkstände im betroffenen Bereich der Henri-Dunant-Straße angeboten werden.

Der ruhende private Verkehr wird ausschließlich in Tiefgaragen innerhalb des Plangebietes untergebracht. Die Tiefgaragen werden bedarfsgerecht dimensioniert; die Mindestanforderungen im über einen städtebaulichen Vertrag abgesichert und werden bauordnungsbehördlich im Rahmen des Bauantragsverfahrens bestimmt. Insofern kann eine hinreichende Parkraumausstattung im Gesamtbereich sichergestellt werden. Engpässe für die heutigen Bewohner und dessen Besucher sind nicht abzuleiten. Die ergänzenden Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes im neuen Quartier können darüber hinaus weiter zu einer Reduzierung der gesamten Pkw-Anzahl beitragen.

Für das Grundstück des Schwimmbades liegt eine Baugenehmigung vor, die die erforderlichen Stellplätze der Besucher und Nutzer des Schwimmbades auf dem eigenen Grundstück einschließt. Damit ist sichergestellt, dass sich hieraus keine Beeinträchtigungen des öffentlichen Straßenraumes ergeben.

Für die Hol- und Bring-Verkehre der Kindertagesstätte werden an der Henri-Dunant-Straße Kita-nah öffentliche Kurzzeitparkplätze eingerichtet; Wende- und Haltemöglichkeiten entstehen im Bereich des Auftaktplatzes des neuen Quartiers direkt an der Kita. Mit den Maßnahmen kann ebenfalls ein ordnungsgemäßer Verkehrsablauf sichergestellt werden, auch soweit Eltern von außerhalb des Quartiers der Henri-Dunant-Straße die Kita nutzen.

Schalleinwirkungen auf die Umgebung des Plangebietes

Im Umfeld des Plangebietes führen die planungsbedingten Mehrverkehre in Teilbereichen zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen.

An den untersuchten Fassaden der Bestandsbebauung Henri-Dunant-Straße, Vöcklinger Hang und Helgaweg liegen die Beurteilungspegel sowohl im Prognose-Null-Fall als auch im Prognose-Plan-Fall (über alle Etagen) tags und nachts über den Orientierungswerten der DIN 18005 für reines Wohngebiet von 50 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Die Beurteilungspegel liegen mindestens um 8 dB tags und 6 dB(A) nachts (Henri-Dunant-Str. 72) unter den gesundheitlich als bedenklich geltenden Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Die höchsten Beurteilungspegel liegen bereits im Nullfall tags und nachts an den straßenseitigen Fassaden der Gebäude an der Wittenbergstraße 2 und 6. Bei beiden Gebäuden handelt es sich um mehrgeschossige Wohngebäude. An beiden Gebäuden kann davon ausgegangen werden, dass verschiedene Wohnungen (Aufpunkte an relevanten Räumen und Fenstern) schon im Nullfall (also ohne Einfluss durch das Bebauungsplangebiet) tags und nachts Beurteilungspegel im Bereich der nach Rechtsprechung kritischen Toleranzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts aufweisen. Während an der Wittenbergstraße 2 die Werte im Nullfall knapp unterhalb der kritischen Toleranzwerte bleiben, werden an der Wittenbergstraße 6

im Nullfall der nach Rechtsprechung als gesundheitlich bedenklich geltende Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags erreicht und überschritten (EG 70,2 dB(A), 1. OG. 70,2 dB(A), 2. OG 70,1 dB(A)). Nachts befinden sich die Werte hier auch unterhalb des kritischen Toleranzwertes. Wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Beurteilungspegel haben die Wittenbergstraße und die A 52.

An den Fassaden des Gebäudes Wittenbergstraße 2 bleiben die Beurteilungspegel auch mit planungsbedingter Pegelerhöhung nach wie vor unterhalb der kritischen Toleranzwerte (maximale Pegelerhöhung 0,15 dB(A)). An der Wittenbergstraße 6 erhöht sich der Beurteilungspegel planungsbedingt um maximal 0,1 dB(A). Dies führt dazu, dass die Beurteilungspegel, die bereits im Nullfall den kritischen Toleranzwert 70 dB(A) tags überschreiten, sich weiter geringfügig erhöhen (EG 70,3 dB(A), 1. OG. 70,3 dB(A), 2. OG 70,1 dB(A)). Nachts bleibt es bei der Unterschreitung des kritischen Toleranzwertes.

Die Orientierungswerte nach DIN 18005 für die Gebäude in der Umgebung des Plangebiets (größtenteils WR) sind bereits im Prognose-Null-Fall überschritten. Die Erhöhung im Prognose-Planfall bewegt sich fast ausschließlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle (< 2 dB(A)).

Auch marginale Lärmerhöhungen sind jedoch in der Abwägung zu berücksichtigen, wenn die Lärmvorbeltung ihrerseits bereits von so hoher Intensität ist, dass sie sich dem Grad der Gesundheitsgefährdung nähert oder diesen erreicht. Dann ist abwägend zu prüfen, ob Erhöhungen überhaupt hingenommen werden können, auch wenn sie in der Relation zur bereits gegebenen Vorbeltung an sich nur marginal sind, bzw. ob sie jedenfalls dann noch als zumutbar gewertet werden können, wenn zugleich die Auswirkungen in gewissem Umfang kompensiert werden.

In Übereinstimmung mit der Rechtsprechung ist aber weiterhin davon auszugehen, dass der aus grundrechtlicher Sicht kritische Wert in Wohngebieten weiterhin bei einer Gesamtbelastung oberhalb der Werte von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts beginnt und dass für Gebiete, die - auch - dem Wohnen dienen, die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Mittelungspegeln von 70 bis 75 dB (A) tags zu ziehen ist.

An den Immissionsort Wittenbergstraße 2 und 6, an denen Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angenähert oder erreicht werden, trägt das Vorhaben zu diesen Pegeln nur tags bis 0,1 dB(A) bei. Zudem bewegen sich die Belastungen hier bereits im Prognose-Null-Fall bei 70 – 70,2 dB(A), also am unteren Rand der Spanne, innerhalb derer die Schwelle zur Gesundheitsgefahr anzusetzen ist.

Mit den Pegelwerten im Prognose Planfall von 70,1 – 70,3 dB(A) wird der "kritische Toleranzwert" von 70 dB(A) tags zwar bereits überschritten, er liegt aber noch innerhalb des Spektrums von 70 bis 75 dB(A), in dem sich nach der angeführten Rechtsprechung die Schwelle zur Gesundheitsgefahr bewegt. Hiervon ausgehend kann die im vorliegenden Fall in Rede stehende Erhöhung noch als zumutbar gewertet werden. Eine erstmalige Überschreitung der kritischen Toleranzwerte durch planungsbedingte Pegelerhöhungen liegt nicht vor.

Es ist nämlich offensichtlich, dass bereits aufgrund der gegebenen Vorbeltung dieser Wohnungen hinreichender passiver Schallschutz erforderlich ist. Maßnahmen zum passiven Lärmschutz sind daher anzustreben. Des Weiteren ist auf die städtische Lärminderungsplanung zu verweisen:

Die Stadt Essen hat – der Umgebungslärmrichtlinie RL 2002/49 der Europäischen Union folgend – sich zum Ziel gesetzt, im gesamten Stadtgebiet schädliche Umweltauswirkungen durch Umgebungslärm zu vermeiden und zu vermindern. Die dafür aufgestellte Lärminderungsplanung dient als Grundlage für die Bestimmung von Maßnahmen, die zur Lärmvermeidung

ung bzw. -minderung beitragen. Dazu gehört beispielweise auch die Ausstattung lärmintensiver Straßen mit lärmmindernder Asphaltüberdecke. Obwohl z. Z. solche Maßnahmen an den Straßen um das Plangebiet in absehbarer Zeit nicht vorgesehen sind, ist dennoch langfristig anzunehmen, dass entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden, die dazu beitragen, dass sich die Lärmsituation im Plangebiet und Umfeld verbessert.

Schalleinwirkungen innerhalb des Plangebietes

Für die geplante Wohnnutzung innerhalb des Plangebietes ergeben sich Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine und reine Wohngebiete. Der erhöhte Schall ist in erster Linie auf den bereits heute bestehenden Verkehr auf den umliegenden Straßen und der A 52 sowie auf den planungsbedingt zusätzlich entstehenden Verkehr zurückzuführen. Der Bebauungsplan setzt für das Plangebiet entsprechende Maßnahmen der architektonischen Selbsthilfe sowie passive Schallschutzmaßnahmen fest. Diese Maßnahmen sind so zu dimensionieren, dass in den Innenräumen die in der Festsetzung genannten Lärmpegel eingehalten werden.

Umgang mit dem Baumbestand im Plangebiet

Im Plangebiet existieren gemäß einem vermessungstechnischen Baumaufmaß 117 Bäume. Gemäß gutachterlicher Einschätzung fallen unter Berücksichtigung der geplanten Baumaßnahmen 75 dieser Bäume aufgrund ihrer Art und Qualität unter die Baumschutzsatzung der Stadt Essen und sind im Sinne der Satzung ausgleichspflichtig. Eine abschließende Ermittlung der Anzahl der ausgleichspflichtigen Bäume ergibt sich auf Grundlage der zu beantragenden Fällgenehmigungen. Die Baumpflanzungen sollen in Gänze im Plangebiet ausgeglichen werden. Hierzu sind insbesondere entlang den Rändern des Plangebietes sowie im Bereich des Boulevards Pflanzmaßnahmen vorgesehen, die durch weitere Baumpflanzungen in den Gartenbereichen ergänzt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt auf Grundlage verpflichtender Regelungen im Rahmen des städtebaulichen Vertrages.

XI. Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen werden voraussichtlich im untergeordneten Umfang erforderlich. Die Flächen, die im Bebauungsplan als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt sind, befinden sich im Eigentum des Investors und sind in das Eigentum der Stadt Essen zu überführen.

XII. Entwicklung aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP)

Mit der vorgesehenen Entwicklung eines Wohngebietes im Plangebiet entspricht der aufzustellende Bebauungsplan den Darstellungen des RFNP („Allgemeiner Siedlungsbereich“, „Wohnbauflächen“) und gilt als daraus entwickelt.

XIII. Überlagerung bisheriger rechtsverbindlicher Festsetzungen

Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes werden die ihm entgegen stehenden früher getroffenen Festsetzungen überlagert. Insbesondere werden die Festsetzungen des Durchführungsplans

- Nr. 174 „Vöcklinger Feld“

ersetzt, soweit diese den Geltungsbereich des Bebauungsplanes betreffen.

XIV. Kosten und Finanzierung

Die Kosten zur Herstellung der notwendigen Erschließungsanlagen und der Umsetzung des Vorhabens trägt der Investor.

Die Details zu den von dem Investor zu übernehmenden Kosten der Umsetzung des Bebauungsplanes werden vertraglich zwischen dem Investor und der Stadt Essen geregelt (Städtebaulicher Vertrag). In diesem Vertrag werden insbesondere alle mit der Planung verbundenen Umsetzungskosten und Folgemaßnahmen geregelt.

Amt für Stadtplanung
und Bauordnung

Geschäftsbereich
6B-Planen

Ronald Graf
Amtsleiter

Hans-Jürgen Best
Stadtdirektor
Geschäftsbereichsvorstand