

S T A D T E S S E N

- Amt für Stadtplanung und
Bauordnung -

1. Ausfertigung

B e g r ü n d u n g*)

zum Bebauungsplan Nr. 5/92
"Icktener Straße / Im Winkel"
Stadtbezirk: IX, Stadtteil: Kettwig

*) Gem. § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB) vom 08.12.1986
(BGBI. I S. 2253) in der letztgültigen Fassung

INHALT:

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Planungsrechtliche Situation
 - 1. Landes- und regionalplanerische Vorgaben
 - 2. Darstellungen im Flächennutzungsplan
 - 3. Landschaftsplan
- III. Planverfahren
 - 1. Durchführung des Bauleitplanverfahrens nach dem Wohnungsbau-Erleichterungsgesetz
- IV. Bestandsbeschreibung
 - 1. Historische Entwicklung
 - 2. Heutige städtebauliche Situation
 - 3. Naturhaushalt und Landschaftsbild
 - 4. Immissionsschutz
- V. Allgemeine Planungsziele
 - 1. Ziele und Zwecke der Planung
- VI. Planinhalt
 - 1. Art der baulichen Nutzung
 - 2. Maß der baulichen Nutzung
 - 3. Höhe baulicher Anlagen
 - 4. Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche, Stellung der Hauptbaukörper
 - 5. Erschließung
 - 6. Private Grünfläche
 - 7. Natur und Landschaft
 - 8. Immissionsschutz
 - 9. Abfall- und Abwasserbeseitigung

- VII. Bergbauliche Situation, Altlasten
- VIII. Zahlenwerte und Nutzung
 - 1. Flächengrößen
 - 2. Nutzungen
- IX. Auswirkungen der Planung (UVP)
 - 1. Beeinträchtigung der Umwelt durch das Vorhaben
 - 2. Beeinträchtigung des Vorhabens durch die Umwelt
- X. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen
- XI. Kosten
- XII. Aufzuhebende Pläne

Anhang

Artenempfehlungen für Gehölze und Kletterpflanzen

I. Räumlicher Geltungsbereich

Der Bereich, für den der Bebauungsplan aufgestellt werden soll, liegt im Stadtteil Kettwig-Ickten.

Der vorliegende Planentwurf wird in etwa begrenzt durch

- die Icktener Straße und eine Linie etwa 100 m parallel zu den nordwestlichen Grenzen der Grundstücke "Im Winkel" Hs.-Nr. 44 und 46 im Nordwesten,
- eine Linie etwa 70 m parallel zur Straße "Im Winkel" im Nordosten,
- die nordwestlichen Grenzen der Grundstücke "Im Winkel" Hs.-Nr. 44 - 52 im Südosten und
- die nordöstlichen Grenzen der Grundstücke Icktener Straße Hs.-Nr. 78 - 90 im Südwesten.

Die genaue Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches ergibt sich aus dem Plan im Maßstab 1 : 500.

II. Planungsrechtliche Situation

II.1 Landes- und regionalplanerische Vorgaben

Der Landesentwicklungsplan III (LEP III) stellt für den Verfahrensbereich des B-Planentwurfes keinen Freiraum dar (negative Darstellung).

Der LEP III trifft für besiedelte Bereiche grundsätzlich keine Darstellung.

Im wirksamen Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Regierungsbezirk Düsseldorf wird der Planbereich als Wohnsiedlungsbereich dargestellt.

Dieser Gebietsentwicklungsplan wird derzeit geändert. Der vom MURL genehmigte Planentwurf weist den Bereich als "Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)" aus.

II.2 Darstellungen im Flächennutzungsplan

Im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan ist der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes als Wohnbaufläche dargestellt.

II.3 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes der Stadt Essen.

III. Planverfahren

III.1 Durchführung des Bauleitplanverfahrens nach dem Wohnungsbau-Erleichterungsgesetz (WoBauErlG)

Die zum Ende der 80er Jahre immer deutlicher werdenden Wohnungsengpässe haben insbesondere in den Großstädten zu einer erheblich gestiegenen Nachfrage nach Wohnraum geführt. Als Folge daraus entstand das Maßnahmengesetz zum BauGB (BauGB-MaßnahmenG) - Art. 1 und 2 des Wohnungsbau-Erleichterungsgesetzes - vom 17. Mai 1990 (BGBl. I. S. 926), welches durch das am 01.05.1993 in Kraft getretene Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz fortentwickelt wurde.

Die Stadt Essen beabsichtigt, im Rahmen der Bauleitplanung dem dringenden Wohnbedarf ihrer Bevölkerung Rechnung zu tragen und damit der materiell-rechtlichen Verpflichtung aus den Planungsgrundsätzen im Sinne des § 1 Abs. 1 BauGB-MaßnahmenG nachzukommen.

Der Wohnbedarf i. S. dieses Gesetzes bezieht sich auf die quantitative Seite der Wohnverhältnisse in der Gemeinde. Wohnbedarf der Bevölkerung besteht bei einer allgemeinen Unterversorgung mit Wohnraum, d. h. bei einer das Angebot übersteigenden Nachfrage. Der Bedarf ist als dringend zu bezeichnen, wenn er unmittelbaren Handlungsbedarf bei der Gemeinde, nämlich nach Wohnbau-

landausweisung und Erschließung auslöst, um die aktuelle Wohnungsnachfrage zu befriedigen. Das BauGB-MaßnahmenG sagt nichts über die normative Bedarfsermittlung aus.

Der dringende Wohnbedarf der Bevölkerung ist gegeben, wenn er aus objektiven Bestimmungsfaktoren zu begründen ist. Dies ist in der Stadt Essen der Fall.

Wenngleich verschiedene Indikatoren des Wohnungsmarktes Entspannungstendenzen belegen, so bewirken sie jedoch nur den Abbau des Nachfragestaus der letzten Jahre einzelner Wohnungsmarktsegmente.

In Anlehnung an die vorhandene Siedlungsstruktur sollen im Bereich Icktener Straße / Im Winkel Einzel- und Doppelhäuser in verdichteter Bauweise entstehen. Innerhalb der Nachfragegruppe der mittleren und jüngeren Altersgruppen besteht ein nicht unerheblicher Bedarf zur Eigentumbildung auch im mittleren und gehobenen Preissegment des Immobilienmarktes.

Der Bebauungsplan wird damit dem Auftrag gerecht, die Eigentumbildung weiter Kreise der Bevölkerung zu ermöglichen.

Letztendlich wird durch den Bau von Einfamilienhäusern Wohnraum geschaffen und durch Nachzugseffekte zu einer Entlastung des Mietwohnungsmarktes beigetragen.

Da hierdurch einem dringenden Wohnbedarf der Bevölkerung Rechnung getragen wird, wird das Planverfahren nach den Vorschriften des BauGB-MaßnahmenG vom 28. April 1993 (BGBl. I. S. 622) in der letztgültigen Fassung durchgeführt.

IV. Bestandsbeschreibung

IV.1 Historische Entwicklung

Kettwigs Entstehung ist typisch für eine Flussuferstadt. Aufgrund der günstigen Lage an einem Übergang über die Ruhr entstand im 1. Jahrtausend ein Hof, der Ende des 10. Jahrhunderts als "Hof zu Kettwig" der Abtei Werden geschenkt wurde. Die günstige Lage an der Ruhr und an der vom Hellweg bei Essen an den Rhein führenden Straße führte in den folgenden Jahrhunderten zur Ansiedlung zahlreicher Handwerker und Händler in der Nähe des Hofes.

Die Verkehrsfunktion Kettwigs wurde 1276 durch den Bau von Schloß Landsberg zum Schutze des Ruhrüberganges sowie 1550 durch den Bau einer steinernden Brücke gefestigt. Diese Brückenfunktion Kettwigs war es, die sowohl den Handel und das heimische Textilgewerbe des Mittelalters als auch den Handel des 18. Jahrhunderts, als durch die Ruhrschiifahrt die Kohlentransporte intensiviert wurden, positiv beeinflusste.

Da Kettwig mittelalterliche Stadtrechte und damit auch eine Ummauerung fehlten, erschien die Siedlung Anfang des 19. Jahrhunderts im Vergleich zu den anderen städtischen Siedlungen im heutigen Essener Stadtgebiet ungeordnet.

In seiner Wirtschaftsstruktur, die vom Handel, vom Kleingewerbe und vor allem von der Tuchmacherei geprägt war, blieb Kettwig verhaftet und erfuhr im Zuge der Industriearisierung keine stürmische Entwicklung.

Zu den wichtigsten Arbeitersiedlungen entwickelt sich in Kettwig die Siedlung Scheidt aus dem Jahre 1905.

Der Kern der Siedlung Ickten entstand zwischen 1929 und 1960 auf den Ruhrhängen nördlich der Icktener Straße und des durch die Richtungsänderung des Icktener Baches gebildeten Winkels.

Erweitert wurde die Siedlung nach 1960 durch Bebauung des Winkels zwischen der Mendener und der Meisenburgstraße sowie der Flächen nordwestlich des Siedlungskernes.

Dadurch entstand eine bandartige, in die Landschaft hineinragende Siedlungsstruktur als radialer Ausläufer des Ortskerns von Kettwig.

Aufgrund ihrer Alleinlage im nordwestlichen Landschaftsfreiraum des Ortsteiles Kettwig nimmt die Siedlung im Stadtgefüge eine Sonderstellung ein.

1975 wurde Kettwig nach Essen eingemeindet.

IV.2 Heutige städtebauliche Situation

STÄDTEBAULICHE ORDNUNG

Am Ende der Icktener Siedlung befindet sich in Verlängerung der

Icktener Straße und der Straße "Im Winkel" in Anschluss an den bestehenden Siedlungsrand eine Siedlungsfreifläche, die wie vorher erwähnt, im Flächennutzungsplan zur Abrundung des Siedlungsbildes als Wohnbaufläche dargestellt ist.

Die städtebauliche Ordnung dieser Fläche wird wesentlich durch das vorhandene Siedlungsgefüge bestimmt.

Derzeit wird der Planbereich ackerbaulich genutzt.

ÄUSSERE ERSCHLIESSUNG

Die verkehrliche Anbindung des Planbereiches an das bestehende Straßennetz ist über die Straßen "Am Hammershöfchen / Im Winkel" bzw. die Icktener Straße möglich.

- Heutige verkehrliche Situation

Auf der Basis der Ergebnisse einer Haushaltsbefragung zum Thema "Werktägliches Zeitbudget und Verkehrsteilnahme in Essen" im Jahre 1989 wurden be-

zogen auf die motorisierte Individualverkehrs (MIV)-Mobilität der Einwohner jeweils ca. 350 Fahrten/24 h auf den Straßen "Am Hammershöfchen / Im Winkel" und der Icktener Straße ermittelt. Dabei wird von folgenden Grundlagen ausgegangen:

Einwohner (30.09.1991)	480
Mobilitätsfaktor Kettwig	1,87 Fahrten / Tag / Einwohner
Besetzungsgrad der Fahrzeuge	1,3 Personen / Pkw

Hierin ist der Anliefer- und Besucherverkehr sowie der Verkehr, der sich durch die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Arbeitsplätze ergibt, nicht enthalten.

Wenn dieser zusätzliche Verkehr einbezogen wird, ergibt sich eine Verkehrsbelastung von ca. 500 - 550 Fahrten/24 h je Richtung.

Zur Überprüfung dieser Ergebnisse und zur Ermittlung der tatsächlichen heutigen Verkehrsbelastung wurde am 07.07.1992 im Ortsteil Kettwig-Ickten eine Verkehrszählung durchgeführt.

An der Straßengabelung "Icktener Straße / Am Hammershöfchen" wurden 700 in das Gebiet einfahrende und 650 ausfahrende Kraftfahrzeuge am Tag gezählt.

Innerhalb des Gebietes hatten die Straßen noch geringere Belastungen.

Die Differenz zwischen den errechneten Werten und den Zählwerten dürfte verschiedene Ursachen haben, z. B.

- normale Schwankungen,
- evtl. im Vergleich zum Stadtbezirk IX überdurchschnittliche Mobilität im Bereich Ickten,

- Sonniges Wetter bei der Zählung und dadurch bedingt eine verstärkte Nutzung der Tennisanlage an der Icktener Straße.

- Zukünftige verkehrliche Situation

Im B-Plangebiet sollen 36 Einfamilienhäuser (Wohneinheiten) entstehen.

Unter der Annahme, dass im Mittel je Haus 3 Bewohner einziehen werden, dass die Mobilität ähnlich wie im gesamten Stadtbezirk IX sein wird und daß die Anzahl der Arbeitsplätze (Praxen, ...) ähnlich sein wird wie heute, sind ca. 100 - 150 zusätzliche Fahrten je Richtung zu erwarten.

Alternativ hierzu kann gem. Anhang 2 der Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) für Wohngebiete in Orts- und Stadtrandlage mit unbefriedigender Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr und ohne eigene Arbeitsstätten das Quellverkehrsaufkommen in der morgendlichen Spitzenstunde (MGS) genügend genau nach der Schätzformel

$$\text{MGS (Pkw/h)} = 0,35 \times \text{Pkw-Bestand}$$
ermittelt werden.

Unter der Annahme, dass je Haus 2 Pkw vorhanden sein werden, ergeben sich hieraus 25 Fahrten in der Spitzenstunde. Gem. Bild 46: Normierte Tagesganglinie des Quellverkehrs für die Nachfragegruppe "Bewohner" der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 91) entspricht dieses 170 Kfz/24 h. Danach wären somit ca. 170 zusätzliche Fahrten je Richtung je 24 h zu erwarten.

- Bewertung

Der gesamte Bereich der Icktener Siedlung ist als Tempo 30-Zone eingerichtet.

Die vorhandenen Straßen (Icktener Straße, Im Winkel und Am Hammershöfchen) sind in Teilen Einbahnstraßen und haben eine Fahrbahnbreite von derzeit mindestens 4,30 m - 6,00 m.

Die Gehwegbreite beträgt maximal 1,95 m, wobei in Teilbereichen jedoch keine Gehwege vorhanden sind.

Die bestehenden Straßen der Icktener Siedlung entsprechen keinem der Querschnitte in den Übersichten der EAE 85/95. Die EAE 85/95 schließt jedoch andere als die in den Übersichten beispielhaft dargestellten Querschnitte nicht aus. Gerade in bestehenden bebauten Gebieten gibt es wegen der vorgegebenen Straßenraumabmessungen häufig andere Lösungen.

Um zu einer differenzierten Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Icktener Straßen auch bei Realisierung des neuen Wohngebietes zu kommen, werden nachfolgend zunächst die relevanten bestehenden und zukünftigen straßenraumspezifischen Nutzungsansprüche ermittelt und unter Berücksichtigung des prognostizierten Mehrverkehrs anhand der Kriterien Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit bewertet.

Übliche Nutzungsansprüche an Straßenräume bestehen aus Fußgängerverkehr (Längs- und Querverkehr), Aufenthalt, Kinderspiel, Radverkehr, (ruhender und fließender) Kraftfahrzeugverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Begrünung sowie Ver- und Entsorgung, wovon die drei zuletzt genannten für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes der Icktener Siedlung ohne Relevanz sind.

Aufgrund nur weniger fußläufig erreichbarer Ziele spielt der Fußgängerverkehr eine ungeordnete Rolle, wobei insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder und ältere Menschen betroffen sind.

Durch schmale oder fehlende Gehwege kann es heute vereinzelt zu Beeinträchtigungen für den Fußgänger-verkehr kommen.

Die Verkehrsbelastung ist mit ca. 700 Fahrten/24 h/Richtung gering. Zudem weist der Kraftfahrzeugverkehr nur geringe Geschwindigkeiten auf (Tempo 30-Zone, beengte Straßenverhältnisse).

Da die Icktener Straßen keine Verbindungsfunktion, sondern ausschließlich Erschließungsfunktion wahrnehmen, ist von den Anwohnern und ihren Besuchern, durch die fast ausschließlich der Kraftfahrzeugverkehr verursacht wird, eine besondere Rücksichtnahme auf die Fußgänger, überwiegend ebenfalls Anwohner, zu erwarten.

Durch das geplante neue Baugebiet wird die Verkehrsbelastung um ca. 20 % auf ca. 870 Fahrten/24 h/Richtung zunehmen.

Diese nach wie vor geringe Verkehrsbelastung wird sich auf den Fußgängerverkehr und insbesondere auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger nicht oder allenfalls geringfügig auswirken.

Aufenthalt und Kinderspiel sind im Straßenraum aufgrund schmaler oder fehlender Gehwege weitgehend nur auf der Fahrbahn möglich. Dabei kommt es durch den konkurrierenden Kraftfahrzeugverkehr zu Störungen. Diese Beeinträchtigungen würden durch den zusätzlichen Verkehr des neuen Wohngebietes geringfügig zunehmen.

Für Aufenthalt und Kinderspiel stehen jedoch mit den weniger befahrenen öffentlichen Verkehrsflächen der Seitenstraßen und mit den privaten Freiflächen auf den Baugrundstücken gute Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung.

Für das neue Baugebiet ist darüber hinaus ein gemeinschaftlicher privater Spielplatz vorgesehen.

Der Radverkehr spielt nur eine untergeordnete Rolle. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung kann dieser heute und auch unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrs ohne Konflikte mit dem Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn abgewickelt werden.

Dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr im öffentlichen Straßenraum kommt heute nur eine geringe Bedeutung zu; öffentliche Stellplätze sind kaum vorhanden und die privaten Grundstücke verfügen über eigene Stellplätze und Garagen.

Für das neue Baugebiet ist ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen eingeplant worden.

Auf jedem Baugrundstück besteht die Möglichkeit zur Errichtung der erforderlichen Stellplätze. Zusätzlich werden im öffentlichen Straßenraum 15 Stellplätze für Besucher vorgesehen.

Die Situation des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs im Straßenraum wird daher durch das neue Baugebiet nicht beeinträchtigt.

Das Halten auf den Straßen zum Be- und Entladen der Kraftfahrzeuge wird, ebenso wie bisher, auch unter Berücksichtigung des Verkehrs des neuen Baugebietes im Rahmen der Vorschriften der Straßenverkehrsordnung möglich sein.

Bei dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr handelt es sich fast ausschließlich um Anwohner- und Besucherverkehr, zum kleinen Teil um Lieferverkehr und um Verkehr, der sich durch die in der Icktener Siedlung vorhandenen Arbeitsplätze (z. B. Arztpraxen) ergibt. Dieser Verkehr wird von den vorhandenen Straßen derzeit problemlos abgewickelt. Die bestehenden Fahrbahnbreiten reichen bei der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und der bestehenden Ein-

bahnstraßenregelung selbst an den schmalsten Stellen für die Vorbeifahrt eines Lieferwagens an einem Pkw aus.

Der durch das neue Wohngebiet erzeugte Anstieg des Verkehrs von ca. 700 auf ca. 870 Fahrten pro Tag und Richtung kann zukünftig ebenfalls ohne Probleme von den vorhandenen Straßen abgewickelt werden.

So werden in der EAE 85/95 Fahrbahn-/Fahrgassenbreiten in Anliegerstraßen von 3,50 m (ausnahmsweise 3,00 m) auch im Gegenverkehr bei geringer Verkehrsstärke (etwa 70 Kfz/Spitzenstunde) für anwendbar gehalten.

Beispielhaft können auch die Straßentypen AS 2 und AS 3 als Anliegerstraßen in Wohngebieten in Orts- und Stadtrandlage erwähnt werden, die im Zweirichtungsverkehr eine Fahrbahnbreite von 4,75 bzw. 4,00 m zuzüglich Gehwege und Parkstreifen aufweisen. Bei diesen Straßentypen werden Verkehrsmengen von bis zu max. 250 Kfz/Spitzenstunde bzw. 120 - 150 Kfz/Spitzenstunde für vertretbar gehalten.

Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen wird die äußere Erschließung des neuen Baugebietes über die vorhandenen Straßen für vertretbar gehalten.

Im Übrigen können im Rahmen der Wiederherstellung der Icktener Straße und der Straßen Am Hammershöfchen und Im Winkel Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt werden (z. B. Fahrbahnverengungen und der Einbau von Gehwegen und Stellplätzen).

Obwohl die verkehrliche Anbeindung des Plangebietes über die Straßen "Am Hammershöfchen / Im Winkel" bzw. die Icktener Straße für vertretbar gehalten wird, wurden auch alternative Erschließungsmaßnahmen untersucht.

- Alternative Erschließungsmöglichkeiten

Derzeit ist das Plangebiet lediglich über 2,50 m - 3,00 m breite und ca. 1,1 km - 1,3 km lange befestigte Wirtschaftswege direkt an die Mendener Straße und die Meisenburgstraße angebunden.

Die Benutzung dieser Wege ist bzgl. des zulässigen Gesamtgewichtes der Fahrzeuge eingeschränkt.

Ein entsprechender Ausbau dieser Wege wäre unumgänglich. Eine überschlägige Kostenermittlung hat für den Ausbau des Weges bis zur Mendener Straße ca. 1,9 Mio. DM ergeben.

Bei einer Anbindung an die Meisenburgstraße würden sich aufgrund einer vergleichbaren Ausgangslage ähnliche Ausbaurkosten ergeben. Neben diesen wirtschaftlichen Gesichtspunkten sprechen aber auch insbesondere die folgenden städtebaulichen Belange gegen die o. g. alternativen Erschließungsmöglichkeiten:

- Funktionale Teilung der Icktener Siedlung statt siedlungsraumbezogener Integration.
- Bau einer nicht in das bestehende Siedlungsgefüge integrierten Erschließungsstraße.
- Eingriffe in Natur und Landschaft - die alternativen Erschließungsstraßen würden durch das Landschaftsschutzgebiet "Meisenburg und Kettwig-Umstand" bzw. "Wald- und Talbereiche um Ickten, Brederbachtal" führen.

Da das vorhandene Straßennetz zur Erschließung des Plangebietes ausreichend ist, würde es einer zusätzlichen Anbindung an die Mendener Straße oder die Meisenburgstraße an der Erforderlichkeit fehlen.

BAUSTELLENVERKEHR

Während der Bauphase der neuen Siedlung ist der Baustellenverkehr als vorübergehender Nutzungsanspruch an das Icktener Straßennetz von Bedeutung.

Bei der Icktener Straße sowie den Straßen "Im Winkel" und "Am Hammershöfchen" handelt es sich um Straßen, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und auf denen auch die Abwicklung von Baustellenverkehr zulässig und möglich ist.

Jedoch ist, um Schäden an dem schwachen bis sehr schwachen Straßeneroberbau zu vermeiden, das zulässige maximale Gesamtgewicht von Fahrzeugen auf 18 t beschränkt.

Durch den zu erwartenden Baustellenverkehr ist mit weiteren erheblichen Schäden der Straßen zu rechnen. In dem zwischen der Stadt und der Investorengemeinschaft abgeschlossenen Vertrag verpflichtet sich die Investorengemeinschaft, die Wiederherstellungskosten der Straßen zu übernehmen. Eine Beitragspflicht für die Anlieger nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) sowie der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen im Gebiet der Stadt Essen entsteht sofern nicht.

Die durch den Baustellenverkehr entstehenden Belästigungen für die Bewohner sind zeitlich begrenzt und werden daher für zumutbar gehalten. In dem o. g. städtebaulichen Vertrag besteht die Verpflichtung zu einer zeitlichen Befristung der Hochbauarbeiten.

So muss spätestens innerhalb von 2 Jahren nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes mit dem Bauen begonnen werden. Innerhalb von 4 Jahren nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes muss die Bebauung abgeschlossen sein.

Möglichkeiten zur Minimierung des Baustellenverkehrs und damit auch seiner durch ihn ausgehenden Belästigungen bestehen weiterhin darin,

- den Bodenaushub nahezu vollständig im Plangebiet zu belassen,
- den Baustellenverkehr, insbesondere den Schwerlastverkehr, auf bestimmte Wochentage einzuschränken,
- den Bauablauf zu koordinieren und
- die Baumaßnahme möglichst zügig abzuwickeln.

In einem Bebauungsplan festsetzbar sind diese Möglichkeiten nicht.

Ebenso ist es nicht möglich, die Abwicklung des Baustellenverkehrs über separate vorhandene oder neu zu erstellende Baustraßen im Bebauungsplan festzuschreiben.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Die Anbindung des Planbereiches und der gesamten Icktener Siedlung an den ÖPNV ist derzeit unbefriedigend.

Zur Verbesserung dieser Situation wurden in Zusammenarbeit mit der EVAG verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten geprüft. Die Icktener Straßen sind aufgrund der örtlichen Verhältnisse für die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr nicht geeignet. So erfordert die aus Attraktivitätsgründen angestrebte geringe Beförderungszeit häufig zügige Fahrweisen sowie eine zuverlässige Einhaltung eines vorgegebenen Fahrplanes. Beides kann innerhalb des Icktener Straßennetzes nicht mit ausreichender Sicherheit gewährleistet werden.

Um dennoch eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung zu erzielen, ist geplant, im Bereich der Gabelung der Straße Am Hammershöfchen und der Icktener Straße eine Bushaltestelle in Form einer Buswendeanlage einzurichten.

Damit wäre die Bushaltestelle von allen Gebäuden der Icktener Siedlung in einer Wegeentfernung von maximal ca. 600 m erreichbar.

Eine, in Anbetracht der Stadtrandlage akzeptable ÖPNV-Anbindung wäre dadurch gegeben.

IV.3 Naturhaushalt und Landschaftsbild

a) Abiotische Faktoren

KLIMA

Der Planbereich gehört zum Klimatop "Freilandklima", das besonders durch große Temperatur- und Feuchteamplituden und Windoffenheit geprägt ist.

Es grenzt an das Klimatop "Stadtrandklima" (vorhandene Bebauung im Südosten), welches sich durch höhere Aufheizung der versiegelten Flächen im Wärmebildplan abhebt.

Da die vorhandene Bebauung in allen Richtungen günstige Luftaustauschbeziehungen zu Freiflächen aufweist, ist sie auf einen vollständig ungehinderten Luftaustausch zu den Flächen um das geplante Baugebiet nicht angewiesen.

Für den Planbereich wird durch die Bebauung und die hiermit einhergehende Versiegelung von Flächen die Temperaturamplitude leicht angehoben und abgeflacht (höhere Tagestemperaturen, geringere Unterschiede zwischen Tag- und Nachttemperaturen).

Insgesamt sind die zu erwartenden Auswirkungen der geplanten Bebauung auf das Lokalklima als geringfügig einzustufen.

GEOLOGIE UND RELIEF

Das Plangebiet liegt auf den lößbedeckten Ruhrhöhen um die Meisenburg.

Über den karbonischen Sand- und Tonsteinen und den fluviatilen Sanden der Ruhr-Hauptterrasse konnten sich auf den höchstens schwach geneigten Hängen mächtige Lößauflagen (bis zu 7 m Mächtigkeit) erhalten.

Die Fläche steigt nach Nordosten leicht an, die Hangneigungen betragen maximal 5°.

HYDROLOGIE

Das Gebiet gehört zum Einzugsbereich des Icktener Baches.

Im Planbereich selbst sind keine Gewässer vorhanden. Grund- und Stauwassereinfluss ist in den Böden nicht vorhanden.

BODEN

Die günstigen geologischen Voraussetzungen verursachten eine Bodenentwicklung von sehr guter natürlicher Produktivität.

Entwickelt haben sich tiefgründige Parabraunerden aus schluffigem Lehm mit Bodenwertzahlen von 65 - 85.

b) Biotische Faktoren

POTENTIELLE NATÜRLICHE VEGETATION

Die potentiell natürliche Vegetation ist der Perlgras-Buchenwald, wo aufgrund der günstigen Standortbedingungen die Buche optimal gedeiht.

Da der Standort aber von einer wesentlich breiteren Palette von Arten als der durch die potentielle natürliche Vegetation vorgegebenen besiedelt werden kann, ist unter planerischen Gesichtspunkten die spätere Artenauswahl verstärkt unter Nutzungsaspekten durchzuführen.

REALE VEGETATION

Die Hochflächen der freien Landschaft an der Meisenburg werden überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt.

Kennzeichnend sind Äcker, Klee-Gras-Aussaaten und Intensivweiden. Entsprechend fragmentarisch ausgebildet ist die Ackerunkrautvegetation. Auch die Grün-

landvegetation ist aus Sicht des Arten- und Biotop-schutzes unbedeutend, da es sich um artenarme, in-stabile Hochleistungsaussaaten handelt.

Der intensiven Nutzung entsprechend spärlich ausge-prägt sind ebenfalls Saum- und Randbiotope. Sie be-schränken sich zumeist auf wenige Dezimeter breite Grasstreifen entlang der Wege.

Strukturreichere Vegetationsbestände finden sich erst um die beiden Hoflagen Schnellenkamps Hof und Rottmannskotten: Obstwiesenrelikte, alte Weißdorn-Ho-lunderhecken und einige Hochstaudenfluren sind hier die Biotopvielfalt herstellenden Landschaftselemente. Westlich des Bebauungsplangebietes liegt der erhaltenswerte Biotopkomplex des Icktener Waldes. Er besteht aus naturnahen, ca. 150-jährigen Hainsimsen-Buchenwäldern, einigen aufgelassenen Lehmgruben und Nasswiesenbrachen (in Siepenlagen). Das Plangebiet selbst wird ausschließlich intensiv ackerbaulich ge-nutzt. Ackerunkrautgesellschaften sind fragmenta-risch entwickelt.

FAUNA

Der Icktener Wald mit seinen eingestreuten offenen Flächen ist erhaltenswerter Lebensraum für Amphi-bien, Schmetterlinge und Vögel.

Die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen, zu denen auch das Plangebiet gehört, dienen einigen der vorkommenden Tierarten als Teillebensraum.

c) Landschaftsbild und Erholungsnutzung

Die Beschreibung des Landschaftsbildes erfolgt unter Berücksichtigung seiner Bedeutung für die Erholungs- und Freiraumnutzung. In einem dicht besiedelten Ge-biet wie dem Ruhrgebiet ist grundsätzlich jeder gut erreichbare Freiraum von sehr hoher Bedeutung für die Erholungsnutzung. Besonders wichtig ist der Be-

reich um das Plangebiet für die Bewohner der Icktener Siedlung, denen er als ortsnaher Kurzzeit- / Feierabenderholungsraum sowie als Spiel- und Streifraum für Kinder zur Verfügung steht.

Neben der guten und schnellen Erreichbarkeit liegen die besonderen Qualitäten des Raumes in seiner Weiträumigkeit (Erlebbarkeit größerer Landschaftsteile) und den unterschiedlichen Nutzungen und deren Rändern (bewaldete Hänge und Siepen, Ortsrandlage). Erheblich beeinträchtigt sind die Hochflächen um die Meisenburg durch die Bundesautobahn A 52. Lärm, Zerschneidungs- und Barrierewirkungen reduzieren die Erholungsqualitäten.

Die an das Plangebiet anschließende Wohnbebauung bildet mit den anschließenden Hausgärten z. Z. den Siedlungsrand bzw. den Übergang zur freien Landschaft.

Durch die Bebauung des Plangebietes wird dieser Siedlungsrand neu definiert.

IV.4 Immissionsschutz

a) Lärm

GERÄUSCHIMMISSIONEN DER BUNDESAUTOBAHN A 52

Zu den Geräuschimmissionen innerhalb des Planbereiches durch Kraftfahrzeuge auf der BAB 52 liegt ein Gutachten des Rheinisch-Westfälischen Überwachungs-Vereines e. V. vom 24.07.1991 vor.

Aufgabe des Gutachtens war die Ermittlung der Geräuschimmissionen durch Messung und Rechnung, die Beurteilung der Ergebnisse sowie gegebenenfalls der Vorschlag von geeigneten Schallschutzmaßnahmen.

- Messung der Geräuschemissionen

Beurteilungszeitraum	Mittelungspegel	
	Meßpunkt 1	Meßpunkt 2
Tagzeit	55 dB(A)	57 dB(A)
Nachtzeit	49 dB(A)	51 dB(A)

- Berechnung der Geräuschemissionen

Die Berechnung der Geräuschemissionen erfolgte auf der Grundlage der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen 1990 (RLS 90).

Ausgangspunkt der Berechnung war die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von DTV = 52.265 Kfz/24h.

Errechnet wurden die folgenden Immissionspegel:

Aufpunkt	Immissionspegel	
	tags	nachts
I 1	60 dB(A)	56 dB(A)
I 2	62 dB(A)	57 dB(A)
I 3	60 dB(A)	55 dB(A)

- Beurteilung der Geräuschemissionen

Bei der Beurteilung der Immissionen wurden die höheren errechneten Immissionspegel zugrunde gelegt.

Danach werden die Orientierungswerte der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau - Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung" tagsüber um 10 - 12 dB(A) und nachts um 15 - 17 dB(A) überschritten.

Für die geplante Wohnbebauung sind daher zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

FLUGLÄRM

Die Entwicklung des Fluglärms im Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate war im Verlauf der Jahre 1992 - 1998 durchweg positiv. Aufgrund von technischen Verbesserungen und steigendem Anteil an lärmarmen, sog. Kapitel-2-Flugzeugen ist der äquivalente Dauerschallpegel von 54,7 dB(A) auf 48,8 dB(A) gesunken (Messpunkt: Realschule Brederbachstraße). In Verbindung mit der Lärmquelle A 52 ist diese Immission unerheblich und führt zu keinen zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen.

GERÄUSCHIMMISSIONEN AUFGRUND DES DURCH DIE GEPLANTE SIEDLUNG INDUZIERTEN VERKEHRS

In Verbindung mit der Vorbelastung des Gebietes sind die Geräuschimmissionen aufgrund des durch die geplante Siedlung induzierten Verkehrs unbeachtlich.

b) Luft

Für das Plangebiet sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Luft durch Luftverunreinigungen des Verkehrs der benachbarten Bundesautobahn A 52 zu erwarten.

c) Gerüche

- Situationsbeschreibung

In der Nachbarschaft zum Plangebiet liegt ein landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetrieb.

Auf der Hofstelle dürfen gemäß der Anzeige von genehmigungsbedürftigen Anlagen nach § 67 Abs. 2 BImSchG max. 3.900 Legehennen sowie 320 Mastschweine und Zuchtsauen gehalten werden. In der Schweine- und Hühnerhaltung sind Geruchsemissionen zu erwarten. Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Gerüche (vornehmlich Ammoniak, Amine, Mephatane, Fettsäuren) sind deshalb ausreichende Abstände zwischen Tierhaltung und Wohn-

gebieten erforderlich. Die notwendigen Abstände werden neben der Bestandsgröße noch von einer Reihe anderer Faktoren bestimmt. Als wesentliche Einflussfaktoren sind zu nennen die Haltungs- bzw. Aufstellungsformen, die Kot- bzw. Mistlagerungstechnik, die Lüftungseinrichtungen und die Art des Futtermittels. Auch die Sauberkeit der Anlagen beeinflusst die Geruchsemission ganz entscheidend.

Die Staubemission aus den Stallanlagen und die Lärmemissionen durch Tierhaltung, Lüftungsanlagen und Lieferfahrzeuge sind dagegen für die Bemessung des Schutzabstandes von untergeordneter Bedeutung.

Für die Massentierhaltung der hier in Rede stehenden Größenordnung wird nach der Abstandsliste 1998 des Runderlasses des Ministers für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 02.04.1998 "Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände (Abstandserlass)" ein Schutzabstand zu einer Wohnbebauung von 200 m für ausreichend erachtet (Die zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung gültige Abstandsliste 1990 sah ebenfalls einen 200 m-Abstand vor).

- Bewertung

Dieser Schutzabstand kann durch die geplante heranrückende Wohnbebauung nicht eingehalten werden (Abstand Emissionsschwerpunkt - Plangebiet = 170 m). Da jedoch die Unverträglichkeit der Planung mit den Grundsätzen des Immissionsschutzes nicht von vornherein auf der Hand lag, wurde 1992 ein Einzelfallgutachten zu den Geruchsmissionen im Bereich des Plangebietes, verursacht durch den landwirtschaftlichen Betrieb, eingeholt.

Dieses Gutachten wurde im weiteren Verfahren durch die zuständige Fachbehörde (Staatliches Umweltamt Duisburg) nicht anerkannt.

Daher wurde mit Datum vom 10.03.1995 durch den freien Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. Schirtz in enger Abstimmung mit dem Staatlichen Umweltamt und der Landwirtschaftskammer ein neues Gutachten vorgelegt.

Im Rahmen des Gutachtens wurden zunächst gemäß der VDI-Richtlinien 3471 - Emissionsminderung Tierhaltung - Schweine und 3472 - Emissionsminderung Tierhaltung - Hühner die Tierzahlen auf Großvieheinheiten (GV) umgerechnet. Demnach entsprechen 3.900 Legehennen 15,7 GV und die 320 Mastschweine bzw. Zuchtsauen 40,2 GV.

Der technische Stand der einzelnen Ställe beträgt 50 Bewertungspunkte, was dem derzeitigen Stand der Technik entspricht.

Der notwendige Abstand gem. der o. g. VDI-Richtlinien beträgt demnach 260 m, wobei die Sicherheit hierfür definitionsgemäß bei 100 % liegt, d. h. die Geruchsschwellenentfernung, bei der die Anlage bei entsprechender Wind- und Wetterlage zu riechen ist, liegt bei 130 m.

Der Abstand zwischen Emissionsschwerpunkt und Plangebiet beträgt 170 m. Das bedeutet, dass für die Anlage eine Verringerung der Emission gefunden werden muss, der einen Emissionsradius (= voller Richtlinienabstand) von 170 m entspricht, wenn das Plangebiet bebaut werden soll.

Hierfür stehen drei Möglichkeiten zur Verfügung:

1. Der technische Stand der Ställe wird über den Stand der Technik hinaus erhöht.
2. Der gemäß der bestehenden Genehmigung mögliche

Tierbestand wird reduziert auf 16 GV unter Beibehaltung des derzeitigen Standes der Technik.

3. Die Legehennenställe werden mit einem Bio-wäscher ausgestattet.

Die Grundstückseigentümer des Plangebietes haben mit dem betroffenen Landwirt eine Vereinbarung zur sofort wirksamen Reduzierung des Tierbestandes auf 16 GV getroffen. Der Inhalt dieser Vereinbarung ist darüber hinaus mit einer Baulast öffentlich-rechtlich abgesichert.

Unter diesen Voraussetzungen bestehen von Seiten des Immissionsschutzes keine Bedenken gegen die geplante heranrückende Wohnbebauung.

V. Allgemeine Planungsziele

V.1 Ziele und Zwecke der Planung

Wesentliches Planungsziel des B-Planentwurfs ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Abrundung des Siedlungsbildes durch eine Wohnbebauung. Für eine solche Abrundung sprechen der Wunsch nach einem ausgeprägten Siedlungsrand als Grenze zur Landschaft, die Notwendigkeit, verstärkt Wohnbauflächen auszuweisen sowie die Möglichkeit, an dieser Stelle durch eine entsprechende ergänzende Bebauung den gesamten Siedlungsbereich gegen die Emissionen der A 52 abzuschirmen. Dabei soll sich die ergänzende Bebauung in das vorhandene Siedlungsgefüge aus Einzel- und Doppelhäusern einfügen.

Darüber hinaus soll die neue Bebauung ökologischen Grundsätzen Rechnung tragen, insbesondere in der Ausrichtung zur Himmelsrichtung, durch einen geringen Ver-

siegelungsgrad, ein Versickerungskonzept für das Oberflächenwasser und eine Vernetzung der inneren und äußeren Freiflächen.

Der Vorbereitung des Bebauungsplanverfahrens diene die Durchführung eines städtebaulichen Gutachterverfahrens. Aufgabe dieses Gutachtens war die Planung eines Wohngebietes mit Einfamilienhäusern unter Beachtung einer optimalen Einbindung in die städtebaulichen und landschaftlichen Gegebenheiten und unter besonderer Berücksichtigung ökologischer Belange.

Zur Teilnahme am Gutachterverfahren wurden die folgenden Architektur- und Planungsbüros eingeladen:

- Arch. Dipl.-Ing. W. Kantorski, Münster
- dt8-Planungsgruppe, Köln
- Arch. Dipl.-Ing. H. Böll, Essen

Entsprechend der einstimmigen Empfehlung der das Gutachterverfahren abschließenden Jurysitzung, wurde für die Entwicklung des Bebauungsplanes der Entwurf der dt8-Planungsgruppe zugrunde gelegt.

VI. Planinhalt

VI.1 Art der baulichen Nutzung

Ziel der Planung ist es, den Bereich "Icktener Straße / Im Winkel" zu einem ausschließlich dem Wohnen dienenden Gebiet zu entwickeln.

Um das Gebiet in die Struktur der angrenzenden bestehenden Icktener Siedlung zu integrieren, wird als Art der baulichen Nutzung "Reines Wohngebiet" - WR - gemäß § 3 BauNVO festgesetzt.

VI.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Zahl der Vollgeschosse wird, entsprechend der Struktur der umgebenden Bebauung, mit eins festgesetzt. Die Grund- und Geschossflächenzahlen liegen jeweils bei 0,5. Die Obergrenzen des § 17 BauNVO werden demnach überschritten. Dieses ist gem. § 17 Abs. 2 BauNVO möglich, wenn

- besondere städtebauliche Gründe dies erfordern,
- die Überschreitungen durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden und
- sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

BESONDERE STÄDTEBAULICHE GRÜNDE

Ziel des städtebaulichen Konzeptes ist eine relative Verdichtung der Bebauung. Dabei soll diese größere Dichte jedoch nicht zu einer Erhöhung der Anzahl der Wohngebäude und der Wohneinheiten führen.

Um trotz dieser relativen Verdichtung ein hohes Maß an Wohnqualität zu erzielen, wurde im Rahmen des städtebaulichen Gutachterverfahrens von dem 1. Preisträger ein Haustyp entwickelt, der diesen Anspruch bestens erfüllt.

So wird eine Bebauung vorgeschlagen, die aus einem Haupthaus (Erdgeschoss und ausgebautes Dachgeschoss) und einem, erdgeschossigen Anbau besteht.

Dieser Haustyp ermöglicht in Anpassung an den Lebenszyklus der Bewohner die Erweiterung bzw. Teilung des Hauses.

Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung dieser Bebauung schaffen,

was eine Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO erfordert.

GESUNDE WOHN- UND ARBEITSVERHÄLTNISSE

Anhaltspunkte für allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse enthält der Katalog des § 136 Abs. 3 Nr. 1 BauGB zur Beurteilung von städtebaulichen Mißständen, bei deren Vorliegen die Anforderungen nicht erfüllt sind. Zu nennen sind:

- die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
- die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
- die Zugänglichkeit der Grundstücke,
- die Einwirkungen durch Immissionen sowie
- die vorhandene Erschließung.

Durch die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO sind die vorgenannten allgemeinen Anforderungen nicht beeinträchtigt oder werden im Fall des Geräuschemissionsschutzes durch die in Pkt. VI.8 aufgeführten Maßnahmen ausgeglichen.

NACHTEILIGE AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT

Durch das geplante Bauvorhaben werden wertvolle Ackerstandorte beansprucht, der Gebietswasserhaushalt verändert, Flächen für die wildlebenden Pflanzen und die Tierwelt beansprucht und der Ortsrand verändert.

Von diesen Beeinträchtigungen ist die Beanspruchung wertvoller landwirtschaftlicher Böden nicht ausgleichbar. Mit dem Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes wird dieser Nutzungsanspruch an Natur und Landschaft als nachrangig eingestuft.

Für die anderen ermittelten Beeinträchtigungen sind auf Grundlage eines landschaftsökologisch orientierten Konzeptes Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum

Ausgleich der Beeinträchtigungen festgesetzt worden (s. u. Pkt. VI.7).

BEDÜRFNISSE DES VERKEHRS

Die verkehrliche Anbindung des Planbereiches an das bestehende Straßennetz ist über die Straßen "Im Winkel / Am Hammershöfchen" bzw. die Icktener Straße möglich.

Die Leistungsfähigkeit dieser Straßen ist durch den durch die geplante Neubebauung induzierten Mehrverkehr nicht beeinträchtigt.

Um eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung zu erzielen, ist geplant, im Bereich der Gabelung der Straße "Am Hammershöfchen" und der Icktener Straße eine Bushaltestelle einzurichten.

Diese Haltestelle wäre von allen Gebäuden der Icktener Siedlung in einer Wegeentfernung von max. ca. 600 m zu erreichen.

Eine, in Anbetracht der Stadtrandlage, akzeptable ÖPNV-Anbindung wäre hierdurch gegeben.

Innerhalb des Plangebietes werden Flächen für die Erschließungsstraßen durch die Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen und von Flächen mit Geh- und Fahrrechten gesichert.

Ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen ist eingeplant worden.

Auf jedem Baugrundstück besteht die Möglichkeit zum Abstellen der bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze.

Darüber hinaus werden im öffentlichen Straßenraum 15 Stellplätze für Besucher vorgesehen.

Die Bedürfnisse des Verkehrs werden demnach in ausreichendem Umfang befriedigt.

SONSTIGE ÖFFENTLICHE BELANGE

Ein Entgegenstehen sonstiger öffentlicher Belange wie z. B. die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die notwendige Rücksichtnahme auf die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes oder Planungen nach anderen Rechtsvorschriften liegt nicht vor.

AUSGLEICHENDE UMSTÄNDE UND MASSNAHMEN

Die relative Verdichtung der Bebauung bedingt ein Zusammenrücken der Bewohner. Die damit verbundene Einschränkung an privaten Grundstücksräumen soll über einen sichtbaren Gewinn an Freiraum für alle Bewohner ausgeglichen werden, der mehr bringt als mögliche 50 m² oder 100 m² zusätzliche Grundstücksfläche: ein Stück "Landschaft" in die Siedlung hereinholen, einen Platz aussparen, der Siedlung eine räumliche Mitte geben, auf die sie sich beziehen kann.

Als Maßnahme, die die Überschreitung der Obergrenzen ausgleicht, wird daher ein kleiner Grünzug diagonal von Südwesten nach Nordosten in die Bebauung hereingezogen und im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt.

VI.3 Höhe der baulichen Anlagen

Die Festsetzung der Traufhöhen T_{ha} und T_{hb} sichert in Verbindung mit der Südausrichtung die Öffnung der Hauptbaukörper zur Sonne als Voraussetzung für eine energiesparende Gebäudeplanung.

Hauptbaukörper und Ergänzungsbaukörper sind in der Höhe deutlich differenziert, damit trotz individuellen Zuschnitts der Häuser und der Erweiterungsmöglichkeiten die Siedlung als Ganzes durch die höheren Baukörper eine klare räumliche Struktur und eine charakteristische Silhouette erhält.

VI.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche, Stellung der Hauptbaukörper

Die Bauweise wird, entsprechend der Bauweise der umliegenden Bebauung, als offene Bauweise mit Einzel- und Doppelhäusern festgesetzt.

Das Planungskonzept sieht eine Bebauung vor, die im Wesentlichen den Höhenlinien folgt.

Um eine Bebauung im Sinne dieser städtebaulichen Zielsetzung sicherzustellen, sind die Baugrenzen eng gefasst.

Zur Unterstützung wird zusätzlich die Stellung der Hauptbaukörper vorgegeben.

VI.5 Erschließung

Die äußere Anbindung des neuen Siedlungsbereiches erfolgt über die vorhandene Straße "Im Winkel" und die Icktener Straße.

Innerhalb des Plangebietes erhalten beide Straßen eine Breite von 4,75 m. Straßenbegleitend werden öffentliche Stellplätze für Besucher in Form von Stellplätzen in Längsaufstellung bzw. in Blockaufstellung vorgesehen. Die Straßen werden als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Innerhalb der Baugebiete wird mit privaten Erschließungswegen (Sackgassen) gearbeitet, die mit 4,50 m Querschnitt und durchgehendem Pflaster keinen Fahrstraßencharakter haben.

Die Zusammenfassung jeweils einer nördlichen und einer südlichen Bebauungszeile in der Erschließung reduziert den Aufwand, wertet aber auch den Erschließungsraum als Kontaktzone auf.

Der Erschließungsweg an der Nahtstelle zwischen vorhandener Bebauung im Südosten und der neuen Bebauung bringt infolge der geringen Zahl von 9 Anliegern keine spürbare Belastung.

Für die bestehende Bebauung bildet die Erschließungsfläche eine Pufferzone zur neuen Wohnbebauung.

Gleichzeitig eröffnet die Grenzlage für die bestehende Bebauung die Möglichkeit einer zusätzlichen rückwärtigen Erschließung. Die privaten Erschließungsflächen werden planungsrechtlich als Flächen mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Anlieger abgesichert.

VI.6 Private Grünfläche

Anknüpfend an den vorhandenen bewaldeten Siepen westlich des Plangebietes durchzieht ein kleiner innerer Grünzug die Bebauung diagonal von Südwesten nach Nordosten, der als private Grünfläche festgesetzt wird. Nördlich der Straße "Im Winkel" endet dieser innere Grünraum an einem kleinen Platz, der mit seiner Bebauung am Übergang zur freien Landschaft einen deutlichen Endpunkt für die Bebauung setzt. Über diese innere Grünzone soll ein Stück "Landschaft" in die Siedlung hineingeholt und der Siedlung eine räumliche Mitte gegeben werden, auf die sie sich beziehen kann.

Im südöstlichen Bereich des Grünzuges wird ein Kinderspielplatz für das neue Baugebiet festgesetzt.

Die mit seiner Benutzung einhergehende Lärmbelastung ist mit der Festsetzung des Baugebietes als "Reines Wohngebiet" vereinbar.

Zur Reduzierung der Belastung wird zwischen dem Kinderspielplatz und den unmittelbar angrenzenden Baugrundstücken eine ausreichende Abpflanzung festgesetzt.

VI.7 Natur und Landschaft

Durch das geplante Bauvorhaben sind die folgenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft möglich:

- der Verlust höchst produktiver landwirtschaftlicher Böden,
- der Verlust von vegetationsfähigen Flächen, die derzeit Lebensraum für Ackerunkrautgesellschaften sind,

- die Flächenversiegelung und damit einhergehend die verminderte natürliche Niederschlagswasserver-sickerung und Filterwirkung von Böden sowie der Verlust von Verdunstungsflächen und
- die Herstellung eines neuen Ortsrandes durch die Wohngebietserweiterung.

Klimatische Verschlechterungen sind bei dem beabsichtigten Bauvolumen und den insgesamt günstigen gebäudeklimatischen Voraussetzungen nicht zu erwarten.

Die Veränderungen bzgl. der Fläche vom "Freilandklimatop" zum Klimatop "Stadtrandklima" sind unerheblich.

Entsprechend dem Vorsorgeprinzip haben Vermeidungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Minderung der Eingriffsintensität Vorrang vor kompensatorischen Maßnahmen. Für nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden Kompensationsmaßnahmen festgesetzt. Sie stehen im funktionellen Zusammenhang zum jeweils beeinträchtigten Naturgut / Naturpotential bzw. zur beeinträchtigten Nutzung.

Neben der Minimierung von Umweltbeeinträchtigungen sind die Maßnahmen so ausgewählt, dass sie zur Qualität des Wohnstandortes beitragen und keine erheblichen Einschränkungen der individuellen Freiraumansprüche der Anwohner bewirken.

Zur Vermeidung bzw. zur Kompensation der o. g. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft trifft der Bebauungsplan die folgenden Festsetzungen:

- Festsetzung der privaten Grünfläche als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Die Grünfläche übernimmt besonders kompensatorische Funktionen für Aspekte des Biotop- und Artenschutzes

und stellt die flächenmäßig umfangreichste Maßnahme dar.

Die Fläche ist als Wiese, als Gehölzfläche und als Hochstaudenflur zu entwickeln. Die Flächenanteile der o. g. Vegetationsstrukturen richten sich im Detail nach den Ausstattungs- und Nutzungsvorstellungen der Eigentümer. Mindestens 20 % der Fläche sind jedoch als Gehölzpflanzungen auszubilden.

Auch der geplante Kinderspielplatz soll durch eine naturnahe Anpflanzung und durch das Zulassen von Saum- und Sukzessionsflächen eine Qualität für den Biotop- und Artenschutz erhalten und hierdurch den Kindern Naturerfahrung und -aneignung ermöglichen.

Flächeninanspruchnahme für Wege, Sandspielbereiche und Ausstattungselemente sind notwendig und zulässig.

- Versickerung der Oberflächenwasser

Diese Maßnahme dient dazu, die mit der Flächenversiegelung einhergehende verminderte, natürliche Niederschlagswasserversickerung, zu vermeiden.

- Dachbegrünung

Alle Flachdächer erhalten eine extensive Dachbegrünung, die mindestens 80 % der Dachfläche umfaßt.

Auf den verbleibenden 20 % können z. B. Dachterrassen angelegt werden.

Begrünte Dachflächen reduzieren erheblich die Abflussmengen von Niederschlagswasser und dienen somit der Niederschlagswasserretention.

Unter Umständen bieten die begrünten Dächer einen geeigneten Lebensraum für die heimische Wildflora und erlangen hierdurch Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz.

- Baumpflanzungen

Die Straße "Im Winkel" und die Icktener Straße sollen als Gliederungselemente die festgesetzte Baumpflanzung erhalten. Empfohlen wird die Verwendung von gleichen großkronigen Laubbäumen.

Besonders die Bäume an der Icktener Straße sind wichtig für die Einbindung und den Übergang zur Landschaft.

Der Kreuzungspunkt der beiden Straßen ist gleichzeitig "Ortsausgang" und soll durch die Pflanzung von zwei markanten Einzelbäumen betont werden.

Der Teilbereich nördlich der Straße "Im Winkel" erhält seine Prägung durch einen Platzbereich.

Er wird gegliedert durch eine Baumreihe an seinem Haupteingang und eine baumüberstellte Mitte. Empfohlen wird die Verwendung von kleinkronigen Laubbäumen, die den Dimensionen des Platzes angepasst sind.

Der südliche Teilbereich wird wesentlich durch den Grünzug geprägt. Die "Schnittstellen" von Wohnwegen und Grünzug werden durch Laubbäume markiert, die die Gliederung der Siedlung verdeutlichen. Gepflanzt werden sollen großkronige Arten mit essbaren oder zum Spiel geeigneten Früchten.

Die Vorgärten im südlichen Teilbereich sind jeweils mit einem Laubbaum oder einem Obstbaum zu bepflanzen, der den Eingangsbereich der Häuser markiert und den Straßenraum gliedert.

- Heckenpflanzung

Übergangsbereiche von Gärten zur freien Landschaft sind mit einer Laubholzhecke abzapflanzen. Dies trifft auf den Bebauungsteil nördlich der Straße "Im Winkel" und auf Teile der Gartenparzellen an der "Icktener Straße" zu.

Laubholzhecken verbinden die Ansprüche von landschaftsgerechter Siedlungsbegrenzung mit der Nutzbarkeit der Grundstückspartellen (z. B. Blickbeziehung vom Garten in die Landschaft, Erhalt der Nutzbarkeit der Gartenflächen hinter dem Haus).

- Fassadenbegrünung

Sofern Gebäudeteile näher als 1 m an die Grundstücksgrenzen zum Straßenraum gebaut werden, sollen die dem Straßenraum zugewandten Fassaden mit einer Fassadenbegrünung versehen werden.

Besonders an der Icktener Straße erfolgt hierdurch eine Einbindung in das Orts- und Landschaftsbild.

- Pflanzverbot für Koniferen

Die Unzulässigkeit von Koniferenpflanzungen erhält den ländlichen Charakter des Ortsrandes und sichert die Erholungsqualitäten in der umgebenden freien Landschaft.

VI.8 Immissionsschutz

Das Bebauungsplangebiet liegt im Einflussbereich der A 52.

Wie unter Pkt. IV.4 der Begründung dargelegt, hat ein Gutachten des Rheinisch-Westfälischen TÜV ergeben, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 tagsüber um 10 - 12 dB(A) und nachts um 15 - 17 dB(A) überschritten werden.

Für die geplante Wohnbebauung sind daher zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Empfehlung des Gutachtens zu einer von der Autobahn abgewandten Bebauung wird durch die Südhanglage begünstigt. Der B-Planentwurf setzt die Empfehlung durch eine konsequente Südausrichtung der Gebäude um. Auch

die Empfehlung, die offene Bebauung am nördlichen Siedlungsrand durch Garagen und Nebengebäude zu schließen, hat im Planungskonzept in vollem Umfang Berücksichtigung gefunden.

Ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen werden durch eine textliche Festsetzung nach § 9 (1) Nr. 24 BauGB zur Auflage gemacht. Dies bedeutet, dass generell die Schallschutzklasse 2 für alle Wohn- und Schlafräume zur Auflage gemacht wird. Für Schlafräume in der ungeschützten Nordlage wird darüber hinaus eine kontrollierte Lüftung verlangt, weil die Überschreitung der zulässigen Grenzwerte ein Schlafen bei geöffnetem Fenster nicht erlaubt.

VI.9 Abfall- und Abwasserbeseitigung

ABFALLBESEITIGUNG

Um den Aufwand der inneren Erschließung so gering wie möglich zu halten, aber auch die Abfallentsorgung ohne großen Aufwand sicherzustellen, sind für die Abfallbehälter an zentralen Stellen Gemeinschaftsstandplätze festgesetzt.

ABWASSERBESEITIGUNG

Abwasser setzt sich zusammen aus dem Schmutzwasser und dem Niederschlagswasser.

Das auf den Baugrundstücken anfallende Niederschlagswasser soll auf den Grundstücken zur Versickerung gebracht werden.

Dieses wird im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt.

Das Schmutzwasser soll über das bestehende Kanalnetz der Kläranlage Kettwig zur Reinigung zugeführt werden.

VII. Bergbauliche Situation, Altlasten

Der Planbereich wird von bergbaulichen Belangen nicht betroffen, da ein oberflächennaher Abbau nicht umgegangen ist.

Gem. Gutachten zur Untersuchung eines Altlastenverdachts vom 31. Januar 1992 liegen keine Verunreinigungen im Boden vor.

Eine Wohnbebauung mit Gartennutzung ist ohne Einschränkungen und ohne Maßnahmen oder Auflagen zulässig.

VIII. Zahlenwerte und Nutzungen

1. Flächengrößen

Räumlicher Geltungsbereich	2,24 ha
Reines Wohngebiet (WR)	1,81 ha
- Baugebiet	1,55 ha
- Belastungsflächen (Geh-, Fahr- und Leitungsrecht)	0,25 ha
- Gemeinschaftsstandplätze für Abfallbehälter	0,01 ha
Private Grünfläche	0,25 ha
- Grünanlage	0,21 ha
- Kinderspielplatz	0,04 ha
Öffentliche Verkehrsfläche	0,18 ha

2. Nutzungen

Reines Wohngebiet	WR
Grundflächenzahl (GRZ)	0,5
Geschoßflächenzahl (GFZ)	0,5
Zahl der Vollgeschosse (Z)	I

IX. Auswirkungen der Planung (UVP)

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein systematisch-analytisches Verfahren zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt bzw. von Einwirkungen der Umwelt auf das Vorhaben.

IX.1 Beeinträchtigung der Umwelt durch das Vorhaben

Naturhaushalt und Landschaft

Auswirkungen:

- Beanspruchung potentieller Flächen für die Pflanzen- und Tierwelt

Kompensation:

- Ökologisch orientierte Gestaltung der privaten Grundstücke
- Dachbegrünung

Gewässer

Auswirkungen:

- Verminderte natürliche Niederschlagswasserversickerung

Kompensation:

- Versickerung des Oberflächenwassers
- Dachbegrünung zur Niederschlagswasserretention

Boden

Auswirkungen:

- Beanspruchung wertvoller Ackerböden

Kompensation:

- Ökologisch orientierte Gestaltung der privaten Grünfläche

Stadt- und Landschaftsbild

Auswirkungen:

- Herstellung eines neuen Ortsrandes

Kompensation:

- Baum- und Heckenpflanzungen
- Fassadenbegrünungen
- Pflanzverbot für Koniferen

2. Beeinträchtigung des Vorhabens durch die Umwelt

Gerüche

Auswirkungen:

- Nichteinhaltung des 200 m-Abstandes gem. Abstandserlass zwischen geplantem Wohngebiet und landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb (Schweine- und Hühnerhaltung)

Kompensation:

- Reduzierung des Tierbestandes

Lärm

Auswirkungen:

- Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 durch die Geräuschemissionen der BAB 52

Kompensation:

- Weitgehend autobahnabgewandte Bebauung
- Schließung der Bebauung am Siedlungsrand durch Garagen und Nebengebäude
- Fenster der Schallschutzklasse 2

X. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Das Planungskonzept berücksichtigt weitgehend die bestehenden Eigentumsverhältnisse. Es ist deshalb beabsichtigt, die geringfügigen bodenordnerischen Maß-

nahmen, die zur Regelung des B-Planes erforderlich sind, auf freiwilliger Basis durchzuführen. Sollte dieses nicht gelingen, bleiben die Möglichkeiten der Bodenordnung und Enteignung nach dem BauGB.

XI. Kosten

Durch den Bebauungsplan entstehen der Stadt Essen keine Kosten.

Die Kosten, die mit der Erschließung und Wiederherstellung der als Baustellenzufahrt dienenden äußeren Erschließungsanlagen verbunden sind, werden entsprechend der Regelungen des städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Essen und den Eigentümern der Grundstücke innerhalb des Plangebietes (Investorengemeinschaft) von der Investorengemeinschaft getragen.

XII. Aufzuhebende Pläne

Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 5/92 "Ickenter Straße / Im Winkel" werden die ihm entgegengesetzten früher getroffenen Festsetzungen für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgehoben.

Essen, 23.12.1999

Geschäftsbereich 6
Planen und Bauen



Geschäftsbereichsvorstand



Amt für Stadtplanung
und Bauordnung



Amtsleiter

Empfohlen werden:

Buddileia davidii	Sommerflieder
Cercis siliquastrum	Judasbaum
Crataegus laevigata	
"Paul's Scarlet"	Rotdorn
Laburnum wateri "Vossili"	Goldregen (giftig)
Malus-Hybriden	Zieräpfel
Prunus subhirtella i.S.	Frühlingskirsche
Obstbäume (Halbstämme)	

Gehölzpflanzungen im Bereich des Grünzuges

Die Artenauswahl ist erfolgt unter Aspekten des Naturschutzes (Bodenbeständigkeit) und der Aneignungsmöglichkeit (z. B. "Beispielbarkeit"). Die mit einem * versehenen Arten sind aufgrund ihrer Robustheit und Regenerationsfähigkeit besonders in Bereichen für Kinderspiel einzusetzen.

Acer campestre	Feldahorn
Acer platanoides	Spitzahorn
Acer pseudoplatanus	Bergahorn
Betula pendula	Sandbirke
Carpinus betulus	Hainbuche
Cornus mas	Kornelkirsche
Cornus sanguinea *	Hartriegel
Corylus avellana	Haselnuß
Crataegus monogyna	Weißdorn
Fraxinus excelsior	Esche
Populus tremula	Zitterpappel
Prunus avium	Vogelkirsche
Prunus padus	Traubenkirsche
Prunus spinosa	Schlehe
Quercus robur	Stieleiche
Rosa canina	Hundsrose
Salix alba *	Silberweide
Salix caprea *	Salweide

Salix fragilis *	Bruchweide
Salix triandra *	Korbweide
Salix viminalis *	Mandelweide
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Sorbus aria	Mehrbeere
Sorbus aucuparia	Eberesche
	Obstbäume

Heckenpflanzungen

Empfohlen wird die Pflanzung von schnittverträglichen Laubgehölzen. Die Anpassung an die individuellen Ansprüche kann so ohne Verlust von Gestaltungsqualitäten von den Gartennutzern selbst vorgenommen werden.

Empfohlen werden:

Acer campestre	Feldahorn
Carpinus betulus	Hainbuche
Crataegus monogyna	Weißdorn

Kletterpflanzen

Die Artenauswahl kann individuell unter Berücksichtigung der individuellen Wünsche erfolgen.

Heimische Arten sind:

Clematis vitalba	gemeine Waldrebe
Humulus lupulus	Hopfen (Staude)

An hellen Südwänden auffallend gute Blühpflanzen sind:

Wisteria-Hybriden	Blauregen (Rankhilfe)
-------------------	--------------------------

Selbstklimmende, dekorativ blühende Kletterpflanze ist:

Hydrangea petiolaris	Kletterhortensie
----------------------	------------------

Starkwüchsige Arten können u. U. schnell das Dach erreichen und treten in Konkurrenz zur Dachbegrünung.