

Begründung \*

zum Bebauungsplan Nr. 5/84

"Ruhrallee/Am Krausen Bäumchen/Schulkirchweg"

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan
- III. Städtebauliche Situation und Planinhalt
- IV. Zahlenwerte
- V. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen
- VI. Kosten
- VII. Aufhebung rechtsverbindlicher Bebauungspläne

\* Siehe § 9a Abs. 8 des Bundesbaugesetzes (BBauG) in der Fassung vom 18. August 1976 (BGBl. I S. 2256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06. Juli 1979 (BGBl. I S. 949).

### I. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich ist durch Signatur im Plan gekennzeichnet. Er wird begrenzt

- im Südwesten durch die Ruhrallee,
- im Nordwesten durch die Straße Am Krausen Bäumchen,
- im Nordosten und Osten durch eine Linie im Abstand von etwa 120 bis 80 m zur Ruhrallee, die Nordseite der Hohefuhstraße bis zu einem Abstand von etwa 220 m zur Ruhrallee, eine Linie zwischen der Hohefuhstraße und dem Schulkirchweg im Abstand von etwa 220 m bis 120 m zur Ruhrallee, die Nordseite des Schulkirchweges bis zu einem Abstand von etwa 230 m zur Ruhrallee, die hintere Grenze der Hausgrundstücke Am Kunstwerk 1-15 sowie ihre geradlinige Verlängerung um etwa 90 m und
- im Süden durch eine etwa 35 m lange Linie im Abstand von etwa 50 m bis zur Einmündung der Westfalenstraße in die Ruhrallee.

### II. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan wurde gem. § 8 Abs. 2 BBauG aus dem neu aufgestellten Flächennutzungsplan entwickelt.

Dabei sind die Darstellungen des Flächennutzungsplanes als generelle Leitlinie zu betrachten, die der Ausformung durch die verb. Bauleitplanung bedürfen. Sie sind deshalb nicht parzellenscharf umzusetzen.

### III. Städtebauliche Situation und Planinhalt

#### Standort

Das vom Bebauungsplan erfaßte Gelände wird heute durch die Hohefuhstraße und den Schulkirchweg in drei Bereiche gegliedert.

Diese Straßen verbinden das Siepental mit der Ruhrallee. Ihre begleitenden Böschungen sind zum Teil umfangreich bewachsen.

Die Bereiche zwischen der Straße Am Krausen Bäumchen und der Hohefuhrstraße sowie zwischen der Hohefuhrstraße und dem Schulkirchweg werden landwirtschaftlich genutzt. Der Bereich südlich des Schulkirchweges ist angerartig begrünt.

Durch die landwirtschaftliche Fläche zwischen der Hohefuhrstraße und dem Schulkirchweg führt eine von Birken gesäumte Wegeverbindung, die den im Hintergelände angesiedelten Gutshof Ruhrallee 301 A mit der Ruhrallee verbindet.

Südlich der Hohefuhrstraße erfaßt das Verfahrensgebiet einen Teil des Landschaftsschutzgebietes Nr. 15 'Huttroper Siepen'.

Die stadträumliche Verteilung der Bodennutzung ist dem Flächennutzungsplan vorbehalten, der gerade für das Stadtgebiet neu aufgestellt wurde und deshalb einen äußerst aktuellen Stand aufweist. Dabei ist es städtebaulich durchaus sinnvoll, Teile der fast ausnahmslos im ehemals stark industrialisierten Essener Norden liegenden Zechenareale zu begrünen und im bereits mit Grün gut versorgten südlichen Stadtgebiet Sonderbauflächen für tertiäre Nutzungen auszuweisen.

Im Aufstellungsverfahren zum inzwischen wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) hat zur Eignung des Standortes eine Abwägung stattgefunden.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Essen sind mehrere Sonderbauflächen mit Symbol  $\begin{pmatrix} S \\ B+L \end{pmatrix}$  dargestellt, wobei jede einzelne einer bestimmten Zweckbestimmung zugeordnet ist. Im vorliegenden Falle weist der Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplanes nur diese Zweckbestimmung (tertiäre Großbetriebe) aus.

Im Bebauungsplan werden nunmehr detailliert die baulichen und sonstigen Nutzungen nach Art und Maß (§ 9 BBauG) festgesetzt.

Da im FNP Sonderbaufläche dargestellt ist, kann im B-Plan an der gleichen Stelle nur S0 (Sondergebiet) ausgewiesen werden.

#### Zielsetzung

Ziel des Bauleitplanverfahrens ist es, Baurecht für die im Flächennutzungsplan (FNP) als Sondergebiet für private Verwaltungen sowie Einrichtungen der Gebietskörperschaften dargestellten Flächen zu schaffen.

Nach dem vom Rat beschlossenen Handlungsprogramm zur Förderung der Essener Wirtschaft ist es erforderlich, die Voraussetzungen für die Einrichtung von 12.000 neuen Arbeitsplätzen im gesamten Stadtgebiet zu schaffen. Davon sollen 3.500 in gewerblichen Bauflächen und 8.500 an Standorten für Verwaltungs- und Dienstleistungsbetriebe ermöglicht werden.

Von den vorgesehenen 8.500 Arbeitsplätzen für Verwaltungs- und Dienstleistungsaufgaben müssen ca. 3.000 in Flächen außerhalb der vorhandenen Siedlungskerne untergebracht werden.

Als einer dieser Standorte wurde die Sonderbaufläche an der Ruhrallee vorgesehen.

#### Umweltverträglichkeit

Eine der bauleitplanerischen Zielsetzungen ist es, etwaige Beeinträchtigungen in einem vertretbaren Ausmaß zu halten. Das wird erreicht durch die Form der Erschließung, die Anordnung und Abmessung der zulässigen Bebauung, die vielfältige Begrünung der Bauflächen und ihrer Übergangszonen sowie die ausreichende Stellplatzversorgung der Sondergebiete.

Der Bebauungsplan zeigt bis zu 175 m in die Tiefe reichende Sonderbaugebiete, deren Gliederung durch Grünflächen, Schutzpflanzungen und Verkehrsflächen erfolgt.

Für die Baugebiete ist eine maximal viergeschossige Bebauung vorgesehen. Im Übergang zur freien Landschaft sowie den durch zweigeschossige Wohnhäuser geprägten Baugebieten Am Krausen Bäumchen und Am Kunstwerk wird eine Abstufung auf drei bzw. zwei Geschosse festgesetzt.

Außerdem ist grundsätzlich eine Verträglichkeit von Wohngebieten und Sondergebieten mit den geplanten emissionsfreien Nutzungsarten "Private Verwaltungen sowie Einrichtungen der Gebietskörperschaften" durchaus gegeben. Die Beeinträchtigung der Wohngebiete wird durch die Anordnung von größtmöglichen Abständen weitgehend vermieden.

Eine Abwägung über den Standort der Sonderbaufläche fand während des Aufstellungsverfahrens zum neuen Flächennutzungsplan statt. Die dort aufgeführten Gesichtspunkte und Ergebnisse haben nach wie vor Gültigkeit. Im Bebauungsplan wird nunmehr durch das Maß der baulichen Nutzung und die Gliederung der Sonderbaugebiete durch Grünflächen, Schutzpflanzungen und Verkehrsflächen die Beeinträchtigung der umliegenden Wohngebiete eingegrenzt.

Die im Zusammenhang mit der Bebauungsplanung notwendigen Abwägungen werden unter Beachtung des § 1 Abs. 7 Bundesbaugesetz (Abwägungsgebot) durchgeführt. Dabei orientieren sie sich sowohl an der vorhandenen Bebauung als auch an der sinnvollen Nutzung der Sonderbaufläche. Die planerischen Festsetzungen im Bebauungsplan werden entsprechend der BauNVO so gehalten, daß sie einer Vielzahl von Interessenten die Möglichkeiten bieten, sich auf den überbaubaren Flächen des Bebauungsplanes ihren Nutzungsansprüchen entsprechend anzusiedeln.

#### Planinhalte

##### a) Allgemein

Der Bebauungsplan basiert auf den Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

Dieser zeigt eine ca. 700 m lange und mittels begleitendem Grün von der Ruhrallee abgesetzte Sonderbaufläche.

Die hier ausschließlich zur Ansiedlung vorgesehenen zentralen Einrichtungen der Verwaltung sind in anderen Baugebieten entweder nur ausnahmsweise zulässig (§ 4a Baunutzungsverordnung) oder aber innerhalb eines Canons verschiedenster Nutzungsarten allgemein zulässig (§ 7 Baunutzungsverordnung).

Somit wäre die aus gesamtstädtischen Erfordernissen resultierende Planungsabsicht in anderen Gebieten nur zu realisieren, wenn sämtliche ansonsten zulässige und ausnahmsweise zulässige Nutzungsarten ausgeschlossen würden. Eine solche Maßnahme entspräche jedoch nicht dem systematischen Regelungscharakter der Baunutzungsverordnung (BauNVO). Die Ausweisung als "Sonstige Sondergebiete" gem. § 11 BauNVO ist deshalb sachgerecht.

Als Zweckbestimmung wurde die ergänzende textliche Darstellung "Private Verwaltungen sowie Einrichtungen der Gebietskörperschaften" aus dem Flächennutzungsplan übernommen, weil diese bereits eine bebauungsplanbezogene, ausreichende Differenzierung beinhaltet.

Zulässige Anlagen wären z.B. Gebäude der Spitzenorganisationen der Wirtschaft, der Verbände und Vereinigungen, zentrale Verwaltungen von Großbetrieben sowie zentrale Verwaltungsdienststellen.

Die für die Sondergebiete erforderliche, weitergehende Festsetzung der Art der Nutzung wird textlich wie folgt getroffen:  
In den Sondergebieten ist folgende Art der Nutzung zulässig:  
Verwaltungsgebäude mit untergeordneten Vertriebs-, Werkstatt- und Stellplatzanlagen sowie untergeordneten Anlagen für Schulungszwecke.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- a) Die für die Funktion der baulichen Anlagen erforderlichen Wohnungen für Hausmeister, Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Teilnehmer an Schulungsveranstaltungen (§ 11 BauNVO).
- b) Untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen, die der Hauptnutzung dienen. Ausgeschlossen sind Einrichtungen und Anlagen für die Tierhaltung (§ 14 BauNVO).

b) Bauliche Nutzung

Der Umfang der verfügbaren Sonderbauflächen beträgt insgesamt etwa 66.200 m<sup>2</sup>.

Für die Baugebiete ist eine maximal viergeschossige Bebauung vorgesehen. Im Übergang zur freien Landschaft sowie den durch zweigeschossige Wohnhäuser geprägten Baugebieten Am Krausen Bäumchen und Am Kunstwerk wird eine Abstufung auf drei bzw. zwei Geschosse festgesetzt.

Die Bebauung des nördlichen Sondergebietes soll durch eine gestaffelte Zurücknahme des Grünstreifens entlang der Ruhrallee im Kreuzungsbereich Am Krausen Bäumchen eine optische Anbindung an die Hauptverkehrsstraße finden.

Die anlässlich der Bürgerbeteiligung gem. § 2a Bundesbaugesetz vor allem von den unmittelbar betroffenen Bürgern abgelehnte ungestaffelte IV-geschossige Bebauung an der Straße Am Krausen Bäumchen wurde nach Auswertung der detailliert vorgetragenen Einwendungen folgendermaßen verändert:

- Der Abstand zwischen Baugrenze und Straßenbegrenzungslinie wurde von 10,0 m auf 20,0 m vergrößert.
- Die zulässige Bebauung entlang der Straße Am Krausen Bäumchen zeigt eine Staffelung, die bei II Geschossen beginnt und erst nach 10 m IV Geschosse erreicht.

- Für die Bebauung wurde eine max. zulässige Erdgeschoßfußbodenhöhe von 106,00 über NN festgesetzt, die an der Einmündung in die Ruhrallee unter dem Niveau der Straße Am Krausen Bäumchen liegt, um die Höhe der Baukörper in Grenzen zu halten.
- Als Dachform wurde Flachdach festgesetzt.
- Entlang der Straße Am Krausen Bäumchen wurde bis auf den Eingangsvorplatz und die Besucherzufahrt eine 10,0 m breite, private Grünfläche mit flächenhafter Bepflanzung festgesetzt.

Die nunmehr evtl. noch verbleibenden Beeinträchtigungen werden als zumutbar angesehen.

Im Hinblick auf die von der Oberpostdirektion Düsseldorf befürchtete Beeinträchtigung der Richtfunkstrecke, kann bei der gegebenen Höhenlage des Baugeländes und der höchstzulässigen IV-geschossigen Bebauung die genannte kritische Grenze nicht erreicht werden, da die Höhenlage des Geländes max. 107,00 m über NN beträgt.

#### Nutzung der Sonderbaufläche als Ganzes

Eine partielle Nutzung der Sonderbaufläche scheidet wegen des dann zu hohen Planungs- und Realisierungsaufwandes aus. Deswegen soll die Sonderbaufläche an der Ruhrallee entsprechend den Darstellungen im Flächennutzungsplan und dem Handlungsprogramm zur Förderung der Essener Wirtschaft als Ganzes genutzt und im Bebauungsplan Nr. 5/84 die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden.

Die Verwaltung plant und realisiert wirtschaftsfördernde Maßnahmen gem. dem vom Rat der Stadt beschlossenen "Handlungsprogramm zur Förderung der Essener Wirtschaft" für das gesamte Stadtgebiet. Wie bereits ausgeführt, sind die Sonderbauflächen an der Ruhrallee insgesamt für die spezielle Nutzung ("Private Verwaltungen sowie Einrichtungen der Gebietskörperschaften") besonders

geeignet und im Flächennutzungsplan der Stadt Essen entsprechend dargestellt.

c) Grünflächen/Pflanzgebote

Entlang der Ruhrallee und im Verlaufe der zukünftig abgeriegelten Hohefuhrrstraße und des Schulkirchweges sowie im Übergang zu den bestehenden Wohnbaugebieten werden Grünflächen als öffentliche Grünanlagen oder in Form von privaten Pflanzgeboten für flächenhafte Schutzpflanzungen gem. § 9 (1) Ziff. 25 a BBauG festgesetzt. Diese Maßnahmen dienen der Zielplanung Ruhrallee, der Gliederung der Baugebiete unter prinzipieller Berücksichtigung der heutigen Landschaftsstrukturen sowie dem Luftaustausch zum Siepental durch kleinteilige Durchlüftungsschneisen in der Hauptwindrichtung Südwest.

Bezüglich des Luftaustausches wird folgendes ausgeführt:

Der Grad der zukünftigen Oberflächenversiegelung steht noch nicht fest, er ist aber durch die Grundflächenzahlen so gering wie möglich und vertretbar gehalten worden. Demnach ist durch die Oberflächenversiegelung keine merkbare Verschlechterung des Kleinklima's für die benachbarten Wohnbereiche zu erwarten.

Durch die Anordnung der bis zu IV-geschossigen Baukörper mit Flachdach entstehen über das unvermeidliche Maß hinaus keine Sperren, die den Luftaustausch behindern bzw. die Windgeschwindigkeit herabsetzen. Durch die weiterhin mögliche Querlüftung ist auch künftig auf der Ruhrallee eine gute Ausbreitung und Verdünnung der Verkehrsemissionen gewährleistet, so daß schädliche Umwelteinwirkungen weitgehend **auszuschließen** sind.

Um eine stadtgestalterisch wünschenswerte Durchgrünung der Baugebiete zu sichern und zum Ausgleich der im Planbereich zukünftig entfallenden Vegetationssubstanz wird darüber hin-

aus die Festsetzung gem. § 9 (1) Ziff. 25 a BBauG getroffen, daß die Baugrundstücke so dicht wie möglich (mindestens 1 Baum je 100 m<sup>2</sup>) unter vorzugsweiser Verwendung großkroniger Bäume zu bepflanzen sind, soweit sie nicht für Baukörper in Anspruch genommen werden müssen.

Die Platanen an der Ruhrallee liegen überwiegend außerhalb des Verfahrensbereiches des Bebauungsplanes. Die Bebauung des Sondergebietes hält gebührenden Abstand zu ihnen. (20 m Grünstreifen von der Westfalenstraße bis zur Straße "Am Krausen Bäumchen") Sollte die Ruhrallee später einmal verschwenkt werden, so ist es denkbar, daß die Platanenreihe im späteren Mittelstreifen liegt.

Das Entfernen der einzelnen Platanen im Einmündungsbereich der Erschließungsstraßen in die Ruhrallee wird auf ein absolutes Mindestmaß beschränkt und durch andere festgesetzte Pflanzmaßnahmen mehr als ausgeglichen.

#### d) Forstflächen

Die Fläche zwischen Schulkirchweg, Westfalenstraße und Ruhrallee ist nach Feststellung des Staatlichen Forstamtes Wesel mit Wald im Sinne von § 1 des Landesforstgesetzes NW in Verbindung mit § 2 Abs. 1 des Bundeswaldgesetzes bestockt.

Nach der Waldfunktionskarte NW hat dieser Wald besondere Bedeutung hinsichtlich des Immissionsschutzes (Stufe II) und des Klimaschutzes (Stufe II) sowie für das Landschaftsbild.

Der südliche Teil dieser Fläche wurde deshalb im Bebauungsplan als Fläche für die Forstwirtschaft festgesetzt. Die restliche Fläche wurde in dem im Flächennutzungsplan dargestellten Umfang für eine Sonderbaugiebetsnutzung vorgesehen. Gegen diese FNP-Darstellung wurden vom Staatlichen Forstamt Wesel im Rahmen der Vorentwurfsabstimmung Bedenken geltend gemacht. Der

Rat der Stadt hat nach Abwägung der unvereinbaren Belange für die Darstellung als Sonderbaufläche entschieden. Die Begründung dafür lag in dem dringlichen Flächenbedarf für tertiäre Großbetriebe, der hohen Standorteignung dieser Fläche sowie dem spärlichen Bewuchs dieses Teilbereiches, dessen Einstufung als Wald sehr fragwürdig ist. Gegen diese dem Staatlichen Forstamt Wesel übermittelte Ratsentscheidung hat das Forstamt keinen Widerspruch erhoben. Der Flächennutzungsplan ist mit der Darstellung Sonderbaufläche über 2 öffentliche Auslegungen zur Genehmigung geführt worden.

Die dem Flächennutzungsplan zugrunde liegenden Abwägungskriterien haben uneingeschränkt auch für den Bebauungsplan Gültigkeit.

Diese erneute Abwägung zugunsten der Sonderbaufläche wird zudem noch dadurch gestützt, daß

- der Flächennutzungsplan Aufforstungen und Arrondierungen von Waldbeständen vorsieht, die im stadträumlichen Rahmen als ausgleichende Ersatzpflanzungen gem. § 39 Landesforstgesetz (LFoG) anzusehen sind,
- im Verfahrensbereich des Bebauungsplanentwurfes Nr. 14/84 "Carl Funke" in einer Größe von ca. 2,7 ha eine Ersatzaufforstungsfläche für den im B-Plan Nr. 5/84 "Ruhrallee" entfallenden Bestand konkret nachgewiesen wird,
- auf den Sonderbauflächen ca. 6.500 m<sup>2</sup> flächenhafte Schutzpflanzungen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt werden, und
- im Bebauungsplan textlich festgesetzt wird, daß die Baugrundstücke so dicht wie möglich unter vorzugsweiser Verwendung großkroniger Bäume (mindestens 1 Stück je 100 m<sup>2</sup>) zu bepflanzen sind, soweit sie nicht für Baukörper in Anspruch genommen werden müssen.

Die letztgenannten Maßnahmen sind als Ausgleich der Vegetationssubstanz im unmittelbaren Bereich des Eingriffs i.S. von Abs. 2.3 des gem. RdErl. d. Innenministers u.d. Ministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten "Berücksichtigung der Belange des Waldes bei der Bauleitplanung und bei der Zulassung von Vorhaben" vom 18.07.1975 anzusehen.

Nach dem vorgenannten Runderlaß soll bei der Bauleitplanung im allgemeinen ein nicht überbaubarer Sicherheitsabstand von 35 m zwischen überbaubarer Fläche und Waldrand eingehalten werden. Dieser soll die Sicherheit von Menschen und Gebäuden gewährleisten und Gefahren vorbeugen, die ansonsten durch umstürzende Bäume und Waldbrände entstehen könnten.

Um ausreichend bemessene und günstig zugeschnittene Grundstücke für die dringend erforderliche Ansiedlung tertiärer Einrichtungen zu erhalten, wurde im Hinblick auf den nur mit 5,0 m bemessenen Abstand zur Fläche für die Forstwirtschaft folgende textliche Kennzeichnung getroffen:

Bauliche Anlagen, die innerhalb des Sicherheitsabstandes von 35 m zum Waldrand errichtet werden sollen, müssen durch statische Vorkehrungen so ausgebildet sein, daß sie durch umstürzende Bäume 1. Ordnung nicht in menschengefährdendem Ausmaß beschädigt werden können (gem. § 9 Abs. 5 BBauG). Bäume 1. Ordnung weisen Gewichte über 5,0 t auf.

Zur Vorbeugung gegen Waldbrandgefahr wird außerdem folgender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen:

Anlagen, die mit der Einrichtung oder dem Betrieb einer Feuerstelle verbunden sind und in einem Abstand von weniger als 100 m von den Forstflächen errichtet werden sollen, bedürfen der Genehmigung durch die Forstbehörde (§ 46 Landesforstgesetz - LFoG vom 24.04.1980).

e) Landschaftsschutz

Nach dem neuen Flächennutzungsplan ist entlang der Ruhrallee eine durchgängige Sonderbaufläche unter Inanspruchnahme von

Teilen des Landschaftsschutzgebietes Nr. 15 dargestellt. Bei der Bebauungsplanung wurde diese Sonderbaufläche im Verlaufe der Hohefuhrrstraße und des Schulkirchweges mit Rücksicht auf die vorgegebenen Landschaftsstrukturen durch Grünflächen und Schutzpflanzungen in 3 Teilbereiche gegliedert. Dadurch konnte der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet erheblich verringert werden. Die noch verbliebene Inanspruchnahme geschieht zugunsten von etwa 1.000 m<sup>2</sup> Sonderbaufläche und etwa 1.000 m<sup>2</sup> Straßenfläche. Zur Abrundung der Entlassung soll auch ein ca. 400 m<sup>2</sup> großes Teilstück der südwestlich angrenzenden Grünfläche mit einbezogen werden. Die für Bauland beanspruchte Fläche dient dem günstigen Zuschnitt und der ausreichenden Bemessung dringend benötigter Grundstücke für tertiäre Nutzungen - die Verkehrsflächenfestsetzung soll die gebotene Verteilung des Erschließungsverkehrs auf die Ruhrallee ermöglichen.

f) Verkehr/Erschließung/Stellplatzversorgung

Alle Teilbereiche werden verkehrlich an die Ruhrallee angeschlossen; der nördliche Teilbereich zusätzlich mit einer Zufahrt zu 40 Besucherparkplätzen von der Straße "Am Krausen Bäumchen".

Hohefuhrrstraße und Schulkirchweg sind durch Wendehammer abgeriegelt und nur noch fußläufig mit der Ruhrallee verknüpft. Der Gutshof Ruhrallee 301 A wird künftig vom Schulkirchweg erschlossen.

Die Vielzahl der Anschlüsse an die Ruhrallee soll eine möglichst gleichmäßige Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bewirken und so eine optimale Andienung der einzelnen Baugrundstücke sicherstellen.

Die Mehrbelastung der Ruhrallee relativiert sich dadurch, daß die zusätzlichen Verkehrsströme antizyklisch auftreten.

Der Verkehr im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 5/84 "Ruhrallee" setzt sich aus folgenden Einzelkomponenten zusammen:

- Verkehr auf der Ruhrallee (als Hauptverkehrsstraße)
- Erschließungsverkehr der umliegenden Wohngebiete und
- der Sonderbaufläche (geringfügig, weil Zufahrten dreifach und antizyklisch, Stellplatzversorgung gesichert)
- Verkehrsbelastung durch Entlastung der umliegenden Wohngebiete vom sog. Schleichverkehr

Zu den einzelnen Komponenten wird im Hinblick auf den Bebauungsplan Nr. 5/84 "Ruhrallee" folgendes ausgeführt:

Sowohl dem Generalverkehrsplan der Stadt Essen als auch dem Flächennutzungsplan liegt ein Hauptverkehrsstraßennetz zugrunde. Die Ruhrallee ist Bestandteil dieses Hauptverkehrsstraßennetzes. Die Verwaltung geht grundsätzlich davon aus, daß die Verkehrsströme auf die Hauptverkehrsstraße konzentriert werden und somit Gebiete, die vorwiegend der Wohnnutzung dienen, von gebietsfremden Verkehr freigehalten werden.

Die gesicherte verkehrliche Erschließung des Sondergebietes ist aus folgenden Gründen gegeben:

Die morgendlichen Zufahrten werden überwiegend aus nördlicher Richtung erfolgen. Dies ist aus dem örtlichen und dem überörtlichen Verkehrsnetz abzuleiten.

Gleichzeitig ist die Richtungsfahrbahn stadteinwärts sehr stark belastet. Die Zufahrt zu den einzelnen Erschließungsstraßen kann für aus Norden kommende Beschäftigte in den durch die Ampelphasen auf der Gegenrichtung entstehenden Zeitlücken erfolgen. Der abendlich abfließende Verkehr aus den Sondergebieten ist ebenfalls möglich, weil dann der Hauptverkehr auf der stadtauswärts gerichteten Richtungsfahrbahn der Ruhrallee fließt und das Einfädeln in den schwächeren Verkehrsstrom geschieht.

Eine weitere Möglichkeit zur Erleichterung der Andienung liegt in der möglichen Praktizierung von gleitender Arbeitszeit der angesiedelten Firmen.

Von den vorgesehenen 8.500 Arbeitsplätzen für Verwaltungs- und Dienstleistungsaufgaben müssen ca. 3.000 außerhalb der vorhandenen Siedlungskerne untergebracht werden.

Als einer dieser Standorte wurde die Sonderbaufläche an der Ruhrallee vorgesehen. Das bedeutet, daß von den angegebenen 3.000 Arbeitsplätzen, die außerhalb der vorhandenen Siedlungskerne untergebracht werden müssen, ein Teil in der Sonderbaufläche an der Ruhrallee geschaffen werden sollen. Hier können insgesamt höchstens 2.000 Arbeitsplätze eingerichtet werden.

Zur ausreichenden Stellplatzversorgung der Baugrundstücke sind besondere Regelungen vorgesehen. Der Stellplatzbedarf wird anhand eines RdErl. des Innenministers NW "Richtzahlen für den Stellplatzbedarf von Kraftfahrzeugen" ermittelt. Die dort genannten Richtzahlen entsprechen dem durchschnittlichen Bedarf. Für Gebäude mit Verwaltungsräumen ist demnach ein Stellplatz je 30-40 qm Nutzfläche zugrunde zu legen. Zur ausreichenden Versorgung der Sonderbaugebiete mit Parkplätzen will die Verwaltung hier als Bezugsgröße 30 qm Nutzfläche anwenden. Dem gleichen Ziel der optimalen Parkplatzversorgung dient die im Plan fixierte Maßnahme, die Erschließungsstichstraßen mit einer größtmöglichen Anzahl öffentlicher Parkplätze zu versehen. Insgesamt werden entlang der Erschließungsstraßen etwa 235 Parkplätze, vornehmlich in Senkrechtaufstellung eingerichtet. Der damit verbundene beachtliche Verkehrsflächenanspruch muß hingegenommen werden.

Auf die Festsetzung von Tiefgaragen wurde verzichtet, weil der Bau derartiger Anlagen auf die Anzahl der Stellplätze keinen Einfluß hat, sondern nur auf deren Bauart und **Lage**.

Tiefgaragen werden erfahrungsgemäß schlechter angenommen als ein überschaubares Angebot an offenen Stellplätzen.

Die vorgesehene Geschoßflächenzahl (GFZ) von 1,0 ergibt bei maximaler Ausnutzung und ca. 66.200 m<sup>2</sup> Nettobauland eine Geschoßfläche von etwa 66.200 m<sup>2</sup> und dementsprechend eine Nutz-

fläche von etwa 53.000 m<sup>2</sup>. Daraus resultiert bei Anwendung einer Bezugsgröße von 30 m<sup>2</sup> ein Bedarf von insgesamt ca. 1.760 privaten Pkw-Stellplätzen. Davon entfallen auf die nördliche Baufläche etwa 430 und auf die anderen etwa 1.330 Stellplätze.

Wegen des in diesen Zahlen enthaltenen Anteils von etwa 20 % für Besucher brauchen nicht alle Stellplätze in den Spitzenstunden angefahren und geräumt zu werden.

Um die Wohngebiete nördlich der Straße Am Krausen Bäumchen verkehrlich nicht weiter zu belasten, wird von dort nur eine zusätzliche Grundstückszufahrt für 40 Besucherparkplätze zugelassen. Die Möglichkeit einer vollständigen Anbindung an die Straße Am Krausen Bäumchen wird durch die Anordnung einer 10,0 m breiten Grünfläche mit vorgeschriebener flächenhafter Bepflanzung zwischen der östlichen Baugrenze und der Grundstücksgrenze wirksam verhindert.

Eine darüber hinausgehende, mögliche Entlastung der umliegenden Wohngebiete von gebietsfremden Durchgangsverkehr wird derzeit parallel zum Bebauungsplan untersucht. Diese Untersuchungen erstrecken sich auf Straßen außerhalb des Verfahrensgebietes. Ihre Ergebnisse werden deshalb in einem eigenen Entscheidungsprozeß ausgewertet.

Bei der Bearbeitung des Bebauungsplanentwurfes wurde im Rahmen der Bürgeranhörung gem. § 2a BBauG deutlich, daß die umliegenden Wohngebiete bereits stark von gebietsfremdem Durchgangsverkehr beeinträchtigt werden. Dabei führten eingehende Untersuchungen zu der Lösung, alle Baugebiete verkehrlich an die Ruhrallee anzubinden und die heute bestehenden Fahrbeziehungen zum Siepen-tal über Hohefuhstraße und Schulkirchweg zu unterbrechen.

Die im Bebauungsplan enthaltenen mehrfachen Anschlüsse an die Ruhrallee sollen eine möglichst gleichmäßige Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bewirken und so eine optimale An-dienung der einzelnen Baugrundstücke sicherstellen.

Von den Anwohnern wird bei Realisierung des Bebauungsplanes eine daraus hervorgehende Belastung und somit eine weitere Problemverschärfung befürchtet.

Eine mögliche Entlastung der umliegenden Wohngebiete von gebietsfremden Durchgangsverkehr einschließlich des auf das Sondergebiet bezogenen Verkehrs soll über verkehrslenkende Maßnahmen erreicht werden. Diese in den Wohngebieten geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen sollen parallel zum Satzungsbeschluß für diesen Bebauungsplan dem Fachausschuß vorgelegt und nach einer Bürgerversammlung beschlossen werden. Vorgeschlagen werden Varianten die unter anderem:

- a) eine geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme in den Straßen  
Am Krausen Bäumchen/Bergerhauser Straße/Hovescheidtstraße  
oder
- b) eine Unterbrechung für den Fahrverkehr zwischen den Straßen  
Am Krausen Bäumchen in Höhe des Siepentales beinhalten.

Die beiden Varianten werden in einer gesonderten Vorlage dem Ausschuß für Stadtentwicklung und Stadtplanung und den Bezirksvertretungen I und II vorgestellt.

Die Bezirksvertretungen I und II sollen einvernehmlich zu einer Bürgerversammlung gem. § 6 GO NW einladen und die Verkehrskonzeption vorstellen.

Durch die vorbeschriebenen Maßnahmen der "Verkehrskonzeption Siepental/Bergerhausen" wird, welche von den beiden Varianten auch zur Durchführung gelangt, in jedem Falle eine Entlastung der umliegenden Wohngebiete erreicht.

g) Zielplanung Ruhrallee

Die Sonderbauflächen sind fast in ihrer ganzen Länge durch eine bis zu 20 m breite öffentliche Grünanlage von der Ruhrallee abgesetzt. Dieser Grünstreifen soll eine sich als sinnvoll er-

weisende Verlagerung der Ruhrallee ermöglichen. Die dafür erforderliche Rechtsgrundlage muß ein späteres Bauleitplanverfahren schaffen.

Die derzeit verfügbaren Daten reichen nicht aus, um bereits heute eine verantwortbare und dem schwierigen Thema gerecht werdende Verkehrsplanung vorzulegen.

Bisher liegen für diese seit Jahren diskutierte Lösung nur Vor-entwurfsvarianten vor. Detaillierte Untersuchungen bezüglich der Effektivität des Lärmschutzes, der Auswirkungen auf die Gesamtplanung Ruhrallee und deren Baumbestand sind noch nicht angestellt worden.

Es wurde von der Stadt Essen nie ausgeschlossen, später einmal aktiven Lärmschutz an der Ruhrallee vorzunehmen. Sie hält im Bebauungsplan einen 20 m breiten Streifen entlang der Ruhrallee zwischen Westfalenstraße und der Straße Am Krausen Bäumchen von jeglicher Bebauung frei, um später einmal die Verschwenkung der Ruhrallee durchführen zu können. Desweiteren hält die Stadt nach wie vor die Möglichkeit der Tunnellösung offen.

Es muß an dieser Stelle noch einmal verdeutlicht werden, daß der später einmal vorzusehende aktive Lärmschutz nicht Folge der Sonderbauflächennutzung ist.

Sollte durch den Anschluß der A 44 an die Ruhrallee die Verkehrsdichte weiter ansteigen, so bleiben durch die Festlegung des Bebauungsplanes aktive Lärmschutzanlagen in Form von Verlegung der Ruhrallee und Tunnelbau weiterhin möglich.

Der aus der Sonderbaufläche herrührende zusätzliche Verkehr auf der Ruhrallee macht gemäß vorliegenden, auch durch die Stadt Essen zu berücksichtigenden Richtlinien keine zusätzlichen Immissionsschutzmaßnahmen für die Anlieger der Ruhrallee erforderlich.

Es kann aus diesem Grunde auch nicht Aufgabe des Bebauungsplanverfahrens sein, Lärmschutzmaßnahmen für die Anlieger der Westseite der Ruhrallee vorzusehen, die in der heutigen und zu erwartenden Gesamtbelastung der Ruhrallee begründet sind.

Da die Verschwenkung der Ruhrallee sicherlich sehr hohe Kosten verursachen wird, kann sie auch keine kurzfristig realisierbare Maßnahme darstellen.

#### h) Verkehrslärmschutz

Auf das Bebauungsplangebiet wirkt Verkehrslärm von der Ruhrallee ein.

Bei der Ermittlung der Lärmimmissionen wurde entsprechend einer Zählung 1983 von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 44.000 Kfz/24 h bzw. 3.140 Kfz in den 8 Nachtstunden ausgegangen. Der LKW-Anteil wurde tags mit 8 % und nachts mit 7,5 % berücksichtigt.

Mit diesen Vorgaben wurde die höchste Lärmbelastung für die Sondergebiete im Bereich der Kreuzung Ruhrallee/Am Krausen Bäumen ermittelt.

Der Mittelungspegel (Tag/Nacht) beträgt hier

72,7 / 64,3 dB (A).

Im Entwurf zur DIN 18005, Teil 1, von April 1982 "Schallschutz im Städtebau" sind als schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung bei sonstigen Sondergebieten (SO) tags 45 - 65 dB (A) und nachts 35 - 55 dB (A) genannt. Da die hier vorgesehene Verwaltungsnutzung auch in Kerngebieten (MK) und Gewerbegebieten (GE) uneingeschränkt zulässig ist, werden als angemessene Beurteilungspegel die für derartige Gebiete anzusetzenden schalltechnischen Orientierungswerte angewendet. Sie betragen tags 65 dB (A) und

nachts 55/50 dB (A).

Dabei gilt der niedrigere Nachtwert für Industrie- und Gewerbelärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben. Diese Richtwerte werden überschritten. Es müssen des-

halb Vorkehrungen zum Schutz gegen Lärm getroffen und gem. § 9 Abs. (1) 24 BBauG textlich festgesetzt werden.

Diese Vorkehrungen können aus stadtgestalterischen Gründen wie auch wegen der vorgegebenen Situation nur passiver Art sein.

Sie sollen in Form von Schallschutzfenstern mit davon unabhängigen Lüftungseinrichtungen getroffen werden. Es wird dabei hingegenommen, daß durch diese Maßnahme die Freibereiche nicht geschützt werden können. Gleichwohl erscheint die Regelung sachgerecht, weil hier im wesentlichen Verwaltungsgebäude errichtet und die Errichtung von Wohnungen mit entsprechender Freiraumnutzung nur ausnahmsweise zulässig ist.

Bei der Bemessung der erforderlichen Pegelminderung ist gem. VDI - Richtlinie 2719 bei Sondergebieten von einem Innengeräuschpegel tagsüber in Kommunikations- und Arbeitsräumen von 40 dB (A) und nachts in Schlafräumen von 35 dB (A) auszugehen.

Die größte erforderliche Pegelminderung beträgt demnach 32,7 dB (A).

Für die Sondergebiete werden deshalb folgende Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt:

In den Sondergebieten sind in den Kommunikations- und Arbeitsräumen sowie in den gem. § 1 Abs. (5) BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen bei genehmigungs- und anzeigepflichtigen Neubauten, Umbauten oder Erweiterungsbauten wegen des Verkehrslärms gem. § 9 Abs. (1) 24 BBauG für die Belichtungsflächen und für die Belüftung Maßnahmen zur Lärminderung zu treffen. Die Pegelminderung muß mit Bezug auf die prognostizierten Mittelungspegel 33 dB (A) betragen, so daß ein Innengeräuschpegel von tagsüber 40 dB (A) in den Kommunikations- und Arbeitsräumen sowie von nachts 35 dB (A) in den Schlafräumen nicht überschritten wird.

Ausnahmen sind im Einzelfall zulässig, wenn im Baugenehmigungsverfahren eine situationsbedingte, geringere Lärmbelastung nachgewiesen werden kann.

Auf die umliegenden Wohngebiete wirkt ebenfalls Verkehrslärm von der Ruhrallee ein.

Die Verwaltung hat zunächst festgestellt, inwieweit die Lärmgrenzwerte von 75 dB (A) am Tage bzw. 65 dB (A) in der Nacht an der Ruhrallee überschritten werden und demzufolge nach dem RdErl. des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr NW vom 03.12.1982 die Anspruchsvoraussetzungen zur Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen gegeben sind. Hierzu sind die betroffenen Grundstückseigentümer an der Ruhrallee unabhängig vom Bebauungsplanverfahren durch die Verwaltung angeschrieben worden. Mit diesen Maßnahmen wird es den Bürgern im Rahmen der vorhandenen Richtlinien ermöglicht, schon heute passiven Lärmschutz vorzusehen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist lediglich von passiven Lärmschutz auszugehen.

Außerdem wird durch die Anordnung von Stellplatzanlagen und die Erschließung der Sonderbaufläche ausschließlich über die Zufahrt zur Ruhrallee die Durchfahrt durch die Wohngebiete weitgehend vermieden (einzige Ausnahme: Besucher, die über die Straße Am Krausen Bäumchen mögliche 40 Besucherparkplätze anfahren).

Die Lärmschutzberechnung wurde aufgrund der heutigen Situation erstellt. Einzelne der ermittelten Werte liegen im Bereich der Grenzwerte (65 dB (A) nachts und 75 dB (A) am Tag), so daß bereits heute Anspruchsvoraussetzungen für einen Teil der Anwohner der Ruhrallee auf Lärmschutz bestehen.

Aufgrund der Tatsache, daß die Zunahme des Verkehrslärms nicht proportional zur Zunahme der Verkehrsmenge verläuft, ist zu erwarten, daß die bezogen auf die heutige Belastung geringfügige Verkehrszunahme durch die Sonderbaufläche zu keiner erheblichen Veränderung der Anspruchsvoraussetzungen führen wird.

Die Belastungszahlen der Ruhrallee werden aktualisiert. Dies erfolgt jedoch außerhalb des Bebauungsplanverfahrens.

Während heute entsprechend den Anspruchsvoraussetzungen ein passiver Lärmschutz entlang der Ruhrallee außerhalb des Bebauungsplanverfahrens realisiert wird, ist für den Bebauungsplanbereich als Zielplanung für aktiven Lärmschutz bereits Vorsorge getroffen in der Weise, daß für eine Verschwenkung der Ruhrallee zwischen Westfalenstraße und der Straße Am Krausen Bäumchen ein 20 m breiter Streifen von Bebauung freigehalten wird.

Es ist denkbar, daß hier später für die Anwohner der Ruhrallee der aktive Lärmschutz ausgebaut wird, der in seiner Fortsetzung im nördlichen Teil der Ruhrallee in eine Tunnellösung übergehen könnte.

Aus den obigen Ausführungen geht hervor, daß die Beeinträchtigungen der Anlieger sehr wohl ausreichend berücksichtigt wurden. Durch die Festsetzung des Grünstreifens auf der nördlichen Seite der Ruhrallee wurde im Bebauungsplan eine maßgebliche Voraussetzung dafür geschaffen, daß mittels Verschwenkung der Ruhrallee in Zukunft für die Bewohner südlich der Ruhrallee zwischen Westfalenstraße und Am Krausen Bäumchen aktiver Lärmschutz erreicht werden kann.

Die Verkehrsdichte auf der Ruhrallee ist mit einer der Bausteine, die bei der Erstellung der Verkehrskonzeption für den Bebauungsplan zugrundegelegt wurde. Das gilt für die Festlegung der Zufahrten in das Sonderbaugebiet wie auch für die Festlegung der Dämmwerte für den passiven Lärmschutz an den zu errichtenden Gebäuden.

Zum Thema Luftbelastung der Ruhrallee wird folgendes ausgeführt: Generell wird der Luftaustausch im Bereich der Ruhrallee für ausreichend gehalten. Die derzeit vorhandene Querlüftung wird auch nach der Besiedelung der Sonderbauflächen wie bisher funktionieren. Außerdem wird darauf hingewiesen, daß durch den in Zukunft zu erwartenden Einbau von Katalisatoren in die Kraftfahrzeuge eine Verbesserung der Situation zu erwarten ist.

Für den Bereich der Ruhrallee nördlich der Westfalenstraße wurde die Luftbelastung durch den Autoverkehr untersucht.

Es wurden mit Hilfe des Merkblattes über "Luftverunreinigungen an Straßen" (MLuS-82), herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, die Schadstoffbelastungen die durch den KFZ-Verkehr verursacht werden, für die Komponenten Stickoxid ( $\text{NO}_2$ ), Kohlenmonoxid (CO), Blei (Pb), und Schwefeldioxid ( $\text{SO}_2$ ), ermittelt.

Ermittelt wurden die Werte für das heutige Verkehrsaufkommen von ca. 46.000 KFZ/24 h (Diagnose gem. Zählung von 10/81) und für den zu erwartenden Verkehr gemäß der Prognose "FNP-Netz § 2a" von ca. 54.000 Kfz/24 h.

Gem. B-Plan-Entwurf kann mit ca. 2.000 Beschäftigten gerechnet werden.

Wesentliches Ergebnis dieser Abschätzung der Verkehrsimmissionen ist, daß nur für die relativ geringe  $\text{SO}_2$ -Belastung eine verkehrsproportionale Zunahme zu erwarten ist. Die anderen Immissionen werden deutlich unterproportional und nur in nicht erheblichem Umfang zunehmen.

In keinem Fall bewirkt die prognostizierte Verkehrszunahme allein eine Überschreitung der vergleichsweise herangezogenen Immissionswerte der TA-Luft.

Bei Stickoxid ( $\text{NO}_2$ ) liegen die Belastungswerte über den Grenzwerten.

Bei CO liegen die Werte unter 50 % der Immissionswerte. Da CO sich jedoch schnell in  $\text{CO}_2$  umbildet, ist daher eine Schädigung nicht zu erwarten.

Der  $\text{SO}_2$ -Wert bleibt weit unter den Immissionswerten, es werden nur 30 % des Grenzwertes erreicht.

Bei Pb werden 90 % bzw. 95 % (in der Prognose) der Richtwerte erreicht.

Es ist daher festzuhalten, daß allein die Belastung durch Stickoxid ( $\text{NO}_2$ ) hoch ist.

Trotz der Überschreitung der Richtwerte der TA-Luft muß dies nicht unbedingt Schädigungen für die Menschen bedeuten, da die Richtwerte Sicherheitsfaktoren zum Schutz der Menschen beinhalten.

Eine Reduzierung der Stickoxidemissionen könnte durch eine Begrenzung der Geschwindigkeit erreicht werden.

Das hätte zur Folge, daß andere Schadstoffkomponenten sich erhöhen könnten. Im übrigen würde eine Reduzierung der Geschwindigkeit eine Minderung der Leistungsfähigkeit der Ruhrallee zur Folge haben, was auch nicht erwünscht ist.

Ferner ist darauf hinzuweisen, daß bei der Schadstoffkomponente CO der  $I_2$ -Wert =  $12,0 \text{ mg/m}^3$  (bzw.  $14,0 \text{ mg/m}^3$  Prognose), den im "Baukasten für den Straßenraum", als "unzumutbar schädigend" qualifizierten Wert von  $10 - 12 \text{ mg/m}^3$  unter ungünstigen meteorologischen Bedingungen (längere austauscharme Wetterlagen) erreichen bzw. überschreiten kann.

Außerdem wurde bei der Ermittlung dieser Prognosebelastung der für Essen ungünstige Fall "Ende der A 44 an der B 227 n" zugrunde gelegt.

i) Schlamm-trocken-beete/Abwasserbeseitigung

Nördlich des Schulkirchweges bestehen Schlamm-trocken-beete des Ruhrverbandes, die durch eine Druckleitung mit der Kläranlage St. Annental verbunden sind. Diese vorerst noch erforderliche Druckleitungstrasse wurde als  $4,0 \text{ m}$  breite Belastungsfläche in den Bebauungsplan übernommen.

Die Schlamm-trocken-beete und die Druckleitung werden als Reserveeinrichtungen nicht mehr gebraucht, wenn die geplante zentrale Schlammbehandlungsanlage St. Annental mit zugehöriger am Eickenscheidter Busch geplanter Filterkuchendeponie betriebsbereit ist.

Solange derartige Alternativstandorte nicht zur Verfügung stehen müssen die Schlammplätze für einen Störfall vorgehalten werden.

Die Schlammplätze wurden im Jahr 1926 landespolizeilich genehmigt und dienen der zeitweisen Lagerung von ausgefaultem Schlamm für den Fall, daß an den normalerweise betriebenen Schlamm-druckleitungen zu den Eickenscheidter Schlammteichen

Störungen auftreten. Ein solcher Störfall ist nach Informationen der Verwaltung wie auch des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes (GAA) bisher nicht eingetreten. Es würde nach Auffassung des GAA auch zu keinen bedenklichen Emissionen führen, weil es sich hier um Ablagerung von bereits ausgefaultem Schlamm handelt.

Gleichwohl befürchtet der Ruhrverband als Betreiber, daß bei einer erforderlich werdenden Schlammablagerung Geruchsimmissionen auf die Sonderbauflächen einwirken. Ein solcher Störfall hätte sicherlich größere Auswirkungen auf die in unmittelbarer Nachbarschaft und in der Hauptwindrichtung liegende Wohnbebauung am Schulkirchweg und der Straße Am Kunstwerk, als auf die südlich der Schlamm-trockenbeete vorgesehenen Verwaltungsgebäude, die u.a. sogar über Klimaanlage verfügen werden. Darüber hinaus hat das Staatliche Gewerbeaufsichtsamtes Essen zu dieser Problematik mit Schreiben vom 20.02.1984 festgestellt:

"Gegen die Schlamm-trockenbeete des Ruhrverbandes bestehen keine Bedenken

1. soweit sie nur eine Notreserve darstellen (deren Inanspruchnahme bislang noch nicht notwendig war) und
2. nur der Ablagerung von ausgefaultem Schlamm dienen.

Aus der Stellungnahme des Ruhrverbandes geht hervor, daß beide Bedingungen hier erfüllt werden."

Außerdem steht der in mittelbarer Nähe liegende Bebauungsplan "St. Annental", in dem eine Kläranlage festgesetzt werden soll, kurz vor der Bürgerbeteiligung gem. § 2a BBauG.

Im Hinblick auf diese Kläranlage regte das Staatliche Amt für Abfall- und Wasserwirtschaft Düsseldorf die Ergänzung des Bebauungsplanes um folgende textliche Festsetzung an:

"Gemäß § 9a Abs. 1 BBauG ist die bauliche und sonstige Nutzung der mit  gekennzeichneten Gebiete südöstlich der Hohefuhstraße erst zulässig, wenn die schadlose Abwassersammlung und -beseitigung gesichert ist."

Die betreffenden Flächen sind im Plan mit  umgrenzt.

Die Änderung ist im Bebauungsplan in blauer Farbe vermerkt. Sie berühren die Grundzüge der Planung nicht.

#### j) Bergbauliche Situation

Bodenkundliche Untersuchungen deuten darauf hin, daß im Planbereich mehrere in Ost-West-Richtung verlaufende Streifen das Gelände durchziehen, in denen bei einer Bebauung zusätzliche Maßnahmen in den Fundamenten erforderlich werden können. Ein geologisches Gutachten liegt vor. Die Begrenzung der im Bebauungsplan dargestellten Sicherheitszonen ist vorsorglich weitflächig gefaßt. Bei konkreten Bauvorhaben sind die speziellen Verhältnisse dem geologischen Gutachten zu entnehmen.

Zur Sicherstellung dieser Verfahrensweise wird folgende textliche Kennzeichnung in den Bebauungsplan aufgenommen:

In den als Sicherheitszonen, bedingt durch oberflächennahen Bergbau, kenntlich gemachten Bereiche gehen die Flöze Sonnenschein, Wasserfall 1, Dickebank 1, Angelika, Karoline, Luise und Helene zu Tage aus. Die genaue Lage dieser Flöze sowie deren Zustand in den Abbaubereichen bestimmt ein geologisches Gutachten. Nach diesem Gutachten haben sich die Sicherungsmaßnahmen für die jeweiligen Gebäude zu richten (gem. § 9 Abs. (5) BBauG).

#### IV. Zahlenwerte

1.	Flächengrößen		
1.1	Verfahrensgebiet	ca.	10,48 ha
1.2	Sonderbauflächen		
	nördliche Baufläche	ca.	1,62 ha
	mittlere und südliche Bauflächen	ca.	5,00 ha
1.3	Verkehrsflächen	ca.	1,07 ha
1.4	Grünflächen (öffent. Grünanlagen)	ca.	1,96 ha
1.5	Fläche für die Forstwirtschaft	ca.	0,83 ha
2.	Planung von Neubauten		
2.1	Geschoßfläche (max.)		
	nördliche Baufläche	ca.	16.200 m <sup>2</sup>
	mittlere und südliche Bauflächen	ca.	50.000 m <sup>2</sup>
2.2	Nutzfläche (max.)		
	nördliche Baufläche	ca.	13.000 m <sup>2</sup>
	mittlere und südl. Bauflächen	ca.	40.000 m <sup>2</sup>

3.	Stellplätze			
3.1	öffentliche Stellplätze		ca.	235
3.2	private Stellplätze		entsprechend der baulichen Nutzung	

4. Nutzungsmaß

SO	II	0,8	(1,0)	FD
SO	III	0,8	(1,0)	FD
SO	IV	0,8	(1,0)	FD

V. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende und sonstige Maßnahmen werden für den Grunderwerb von Teilen der Verkehrsflächen sowie der Grünflächen (öffentlichen Grünanlagen) erforderlich.

VI. Kosten

Bei Durchführung der Planungsmaßnahmen entstehen der Stadt Essen folgende überschlägig ermittelte Kosten für die Bodenordnung, die entwässerungs- und straßenbautechnische Erschließung, die Anlegung der öffentlichen Grünanlagen sowie die Verlegung einer Gasreglerstation der Stadtwerke Essen AG:

1. Bodenordnung

Grunderwerb für die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen einschließlich des Wertes stadteigener Flächen	ca.	5.350.000 DM
---	-----	--------------

2. Tiefbaumaßnahmen

2.1 Abwassertechnische Erschließung

a) innere Erschließung	ca.	750.000 DM
b) äußere Erschließung	ca.	400.000 DM

2.2 Straßenbautechnische Erschließung

a) innere Erschließung	ca.	2.250.000 DM
------------------------	-----	--------------

b) äußere Erschließung (Umbau Ruhrallee und Signalisierung)	ca.	1.250.000 DM
3. Herstellung der Grünflächen (öffentliche Grünanlagen)	ca.	294.000 DM
4. Verlegung einer Gasreglerstation mit Gashochdruckleitung im Be- reiche Hohefuhrstraße	ca.	<u>126.000 DM</u>
gesamt	ca.	10.420.000 DM =====

Die bei Verwirklichung des Bebauungsplanes entstehenden Kosten werden zum Teil durch zu erwartende Erschließungs- und Kanalanschlußbeiträge finanziert. An Erschließungsbeiträgen können unter Einrechnung der Grunderwerbskosten sowie des Wertes städtischer Flächen - jedoch ohne Ansatz für Freilegung, Böschungen, Stützmauern und evtl. Immissionsschutzanlagen - ca. 3.900.000 DM erwartet werden.

Außerdem kann im Verfahrensgebiet mit rd. 460.000 DM Kanalanschlußbeiträgen gerechnet werden.

Die Finanzierung der Bodenordnungsmaßnahmen erfolgt aus Haushaltsmitteln der Stadt Essen. Mit Zuschüssen aus anderen öffentlichen Kassen sollte aufgrund der Haushaltslage und der neuesten Förderungserlasse nicht gerechnet werden. Über die Art der Finanzierung (Kreditmarktmittel, Rücklagen o.a.) wird durch die Kämmerei erst dann entschieden, wenn die nach § 10 GemHVO erforderlichen Unterlagen vorliegen.

Es ist zu erwarten, daß die bodenordnerischen Maßnahmen, die zur Realisierung des Bebauungsplanes erforderlich sind, auf freiwilliger Basis durchgeführt werden können.

VII. Aufhebung rechtsverbindlicher Bebauungspläne

Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 5/84 "Ruhrallee/  
Am Krausen Bäumchen/SchulKirchweg" gelten die Festsetzungen des  
Durchführungsplanes

Nr. 125 Ahrfeldstraße  
sowie des Bebauungsplanes  
Nr. 25/73 Siepental - Teil II  
Bereich: Hohefuhstraße/Kunstwerkerstraße

als aufgehoben, soweit sie vom Geltungsbereich dieses Bauungs-  
planes erfaßt werden.

23.08.1984

Dezernat für Stadtplanung  
und Stadterneuerung

Stadtplanungsamt

  
Schulte  
Beigeordneter



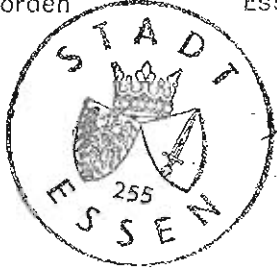
  
Rohde  
Amtsleiter

**Gehört zur Verfügung vom 19. Juni 1985**  
**AZ. 35.2-12.03 (Essen 4610)**  
**Der Regierungspräsident**  
**Düsseldorf**

Die Genehmigung des Bebauungsplanes sowie Ort und  
Zeit der Auslegung des Planes und der Begründung sind  
gemäß § 12 des Bundesbaugesetzes erteillich im Amts-  
blatt der Stadt Essen v. 18.10.1985 bekanntgemacht  
worden

Essen, den 18. Oktober 1985

Der Oberstadtdirektor



V. A.

*[Handwritten signature]*