

STADT ESSEN

Stadtplanungsamt

Begründung *
zum Bebauungsplan Nr. 5/85
"Hömannstraße/Wüllnerskamp"
Stadtbezirk V
Stadtteile Altenessen-Nord und Altenessen-Süd

* siehe § 9 Abs. 8 Bundesbaugesetz (BBauG) in der Fassung vom 18.08.76 (BGBl. I S. 2256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.07.79 (BGBl. I S. 949) - Entscheidungsbegründung -

GLIEDERUNG:

- I. Räumlicher Geltungsbereich
- II. Erforderlichkeit der verbindlichen Bauleitplanung
 - 1. Städtebauliche Situation
 - 2. Umweltsituation
 - 3. Nutzungsansprüche
- III. Planungsvorgaben
 - 1. Aussagen des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Altenessen für den Planbereich
 - 2. Veränderungen gegenüber dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept Altenessen
 - 3. Flächennutzungsplan
- IV. Ziele und Zwecke der Planung
- V. Planinhalte
 - 1. Wohngebiete
 - 2. Grünflächen
 - 3. Verkehrs- und Erschließungsflächen
 - 4. Immissionsschutz
 - 5. Sonstige Festsetzungen und Kennzeichnungen
- VI. Zahlenwerte
- VII. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen
- VIII. Kosten und Finanzierung der alsbald zu verwirklichenden Maßnahmen

I. R ä u m l i c h e r G e l t u n g s b e r e i c h

Das ca. 16 ha große Plangebiet liegt im östlichen Bereich des Stadtteilzentrums von Altenessen.

Der räumliche Geltungsbereich wird etwa begrenzt

- **im Norden**

durch die nördliche bzw. nordöstliche Grundstücksgrenze der Besitzungen Karlstr. 28 und Karlstr. 24/26 sowie die Straße "Rottekamp" westlich der Einmündung der Brockhoffstraße;

- **im Nordosten**

durch die östliche Begrenzung des Sportplatzes am Wüllnerskamp sowie den Bahndamm der ehem. "Katernberger Bahn" zwischen Sportplatz und Bahnübergang Bischoffstraße;

- **im Südosten**

durch den Bahndamm des "Helenendamms" zwischen Bahnübergang Bischoffstraße und der westlichen Begrenzung der vorhandenen Kleingartenanlage im ehemaligen Gleisdreieck von "Katernberger Bahn" und "Helenendamm", den Bahndamm der ehemaligen "Katernberger Bahn", die östliche Begrenzung der geplanten Entlastungsstraße im Bereich des heutigen Bahngeländes "Güterbahnhof Altenessen-Rheinisch" und der Hömannstraße sowie durch die Nienkampstraße (von Hs.Nr. 1 bis 13);

- **im Süden**

durch die nördliche und westliche Grenze des Grundstücks Nienkampstr. 20, die westliche Grenze des Grundstücks Nienkampstr. 22 sowie die nördliche Grenze des Grundstücks Altenessener Str. 286 mit ihrer geradlinigen Verlängerung nach Osten;

- im Westen

durch die Altenessener Straße zwischen Hs.Nr. 343 und 369, durch eine Linie, die vom Gebäude Altenessener Str. 369 zunächst auf das Gebäude Nienkampstr. 1 weist und innerhalb des Bahngeländes "Güterbahnhof Altenessen-Rheinisch" nach Norden abknickt, der Hömannstraße auf der westlichen Seite in einem Abstand zwischen 25 und 60 m folgend;

- im Nordwesten

durch die Karlstraße zwischen der Einmündung Böhmerheide und dem Hause Karlstr. Hs.Nr. 25.

Im Hinblick auf noch durchzuführende ergänzende Bodenuntersuchungen im Bereich der ehemaligen Schachtanlage "Carl" wurden durch Ratsentscheidung beim Satzungsbeschluß die hiervon berührten Teilbereiche sowie die funktional mit der Planung für das ehemalige Zechenareal verknüpften Wohngebiete an der Stauderstraße aus dem räumlichen Geltungsbereich ausgeklammert. Diese Teilbereiche werden in einem gesonderten Planverfahren weiterbehandelt.

Der räumliche Geltungsbereich ist im Plan durch Signatur eindeutig festgesetzt.

II. Erforderlichkeit der verbindlichen Bauleitplanung

Ursache für die städtebauliche Planung im zentralen Bereich Altenessens ist der erhebliche Strukturwandel des Stadtteils, der sich aus der Stilllegung der Schachtanlagen und der Aufgabe zahlreicher Bahnanlagen ergeben hat. Die Gelände der ehemaligen Schachtanlage "Carl" sowie des in Kürze stillzulegenden Verschiebebahnhofs "Altenessen-Rheinisch" stellen dabei einen wesentlichen, hochzentral gelegenen Neuordnungs- und Entwicklungs-

bereich dar.

1. Städtebauliche Situation

Das Plangebiet des Bebauungsplanentwurfes "Hömannstraße/ Stauderstraße" (Wohngebiet Carl) liegt unmittelbar östlich des Stadtteilzentrums Altenessen und ist in seiner Bestandssituation aufzugliedern in 2 unterschiedliche Teilgebiete:

- Nördlich der Vogelheimer/Katernberger Bahn die Siedlungsbereiche um den Steinerweg und den Wüllnerskamp;
- im Westen des Planbereichs Teilflächen des ehemaligen Bahnhofs "Altenessen-Rheinisch".

Die Siedlungsbereiche um den Wüllnerskamp und den Steinerweg sind zum Teil in einer Straßenrandbebauung mit eingeschossigen Einzel- und Doppelhäusern bebaut, andererseits liegen Geländeteile, die ursprünglich der Schachtanlage Carl zugeordnet waren, ungeordnet brach. Eine Integration dieser Brachflächen in die vorhandenen Siedlungsbereiche macht eine verbindliche Bauleitplanung erforderlich.

Der westlichste Geländestreifen des Plangebietes gehört zum Gelände des ehemaligen Bahnhofs "Altenessen-Rheinisch". Dieses Gelände ist heute mit Restnutzungen der Deutschen Bundesbahn belegt und wird im wesentlichen nur noch zur Andienung von Betrieben des Gewerbegebietes Teilungsweg benötigt. Mit der baldigen Aufgabe des Bahnhofs wird auch für diese Flächen eine städtebauliche Neuordnung erforderlich.

2. Umweltsituation

Das Immissionsschutzkonzept der Stadt Essen zeigt, daß der Bereich, innerhalb dessen das Plangebiet liegt, schon 1978 keinen der fixierten Luftbelastungsgrenzwerte

überschritt. Die für 1982 vorliegenden Werte bestätigen einen weiteren Rückgang.

Gleichwohl ist kleinräumig eine Immissionsbelastung durch Lärm entlang der neuen Hauptverkehrsstraße zu verzeichnen.

3. Nutzungsansprüche

Der Stadtteil Altenessen ist aufgrund seiner Entwicklung in der Zeit der Industrialisierung, wie auch im Plangebiet sehr deutlich abzulesen, geprägt von der wesentlichen Infrastruktur dieser Zeit, der Eisenbahn. Die ausschließliche Orientierung an verkehrlich-wirtschaftlichen Gesichtspunkten hat dazu geführt, daß der Stadtteil vielfach von Bahndämmen zerschnitten wird und damit benachbarte Zellen rigoros durch Barrieren getrennt sind. Im Zentrum des Stadtteils macht sich dies in besonderer Weise bemerkbar - der Güterbahnhof macht den unmittelbar östlich an das Zentrum anschließenden Bereich zu einem abgelegenen Viertel, der Damm der ehemaligen "Katernberger Bahn" schneidet sogar mitten durch das Zentrum hindurch und entfaltet mit seiner größten Höhe gerade hier am stärksten seine trennende Wirkung.

Während über etwa ein Jahrhundert die verkehrstechnischen Notwendigkeiten diesen für den Stadtteil nachteiligen Umstand festgeschrieben haben, bietet sich nunmehr mit der Aufgabe des Güterbahnhofs und der bereits vollzogenen Stilllegung der ost-westlichen Bahnlinie die große Chance, die radikalen Zäsuren im Zentrum Altenessens aufzuheben und neue räumliche Beziehungen herzustellen, die die Dämme bisher verhindert oder erschwert haben.

Hauptziel dieser Neuordnung ist eine Stärkung des Siedlungsschwerpunktes und Mittelzentrums Altenessen durch ergänzende Wohnbebauung auf den unmittelbar dem Stadtteilzentrum zugeordneten freiwerdenden Flächen. Damit verbunden ist eine gleichzeitige Strukturverbesserung des Stadtteils, einerseits durch die Verbreiterung des Angebots an Wohnformen, andererseits durch die Ergänzung der dicht bebauten Bereiche um ein durchgehendes vielfältiges Grüngerüst.

Ein weiterer wesentlicher Gesichtspunkt für die Neuordnung Altenessens liegt in der starken Belastung der zentralen Zone des Stadtteils durch den Durchgangsverkehr auf der Altenessener Straße. Zu einer Stärkung der zentralen Funktionen des Bereichs zwischen Stauderstraße und Kolpingstraße bedarf es einer verkehrlichen Entlastung, die zugleich zu verbinden ist mit einer Erschließung der neuentstehenden Wohngebiete.

III. Planungsvorgaben

1. Aussagen des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für den Planbereich

Zur Vorbereitung von Bauleitplänen ist mit dem Entwicklungskonzept Altenessen eine städtebauliche Rahmenkonzeption für den Stadtteilbereich nördlich der Köln-Mindener-Bahnlinie geschaffen worden. Das städtebauliche Entwicklungskonzept Altenessen wurde am 23.05.79 vom Rat der Stadt beschlossen. Für den vorliegenden Planbereich weist das Entwicklungskonzept als Zielsetzung auf:

- Spreizung des heute nord-südlich ausgerichteten Stadtteilzentrums entlang einer ost-westlichen Raumfolge vom Marktplatz bis zum Ensemble "Zeche Carl",

- Ergänzung der umliegenden Wohnquartiere im nördlichen Bereich des ehemaligen Schachtgeländes "Carl",
- Ausbau der "Neuen Hömannstraße" als Hauptverkehrsstraße und Entlastung der Altenessener Straße,
- Entwicklung eines Grünflächensystems mit Anschluß an die östlichen Planbereiche der "Grünen 14",
- Erhaltung der Kleingartenanlage östlich der ehemaligen Schachtanlage Zeche Carl.

2. Veränderungen gegenüber dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept Altenessen

Der städtebauliche Wettbewerb "Altenessen-Zentrum/Zeche Carl" hat eine grundlegend neue Konzeption für Linienführung und Ausgestaltung der geplanten Entlastungsstraße erbracht, die nicht nur eine wesentlich bessere Integration in den Stadtteil bewirkt, sondern darüber hinaus ein gestalterisch prägendes Element für den Stadtteil bilden wird. Die Konzeption stellt gegenüber den Darstellungen des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes eine entscheidende qualitative Verbesserung dar, ohne andererseits Zielsetzungen des Entwicklungskonzeptes infrage zu stellen.

3. Flächennutzungsplan

Die Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplans decken sich weitgehend mit denen des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes; bei geringfügigen Korrekturen der Linienführung und Flächenabgrenzung sind somit die

Zielvorstellungen der Planungsvorgaben voll in die verbindliche Bauleitplanung umgesetzt. Der Bebauungsplan "Hömannstraße/Wüllnerskamp" ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

IV. Ziele und Zwecke der Planung

In Kenntnis der Funktionen, die das Plangebiet für die Neuordnung und Strukturverbesserung des Stadtteils Altenessen erfüllt, und in Abwägung der Nutzungsansprüche liegen dem Bebauungsplan folgende Zielsetzungen zugrunde:

- Stärkung der Wohnnutzung in den unmittelbar dem Stadtteilzentrum zugeordneten Bereichen in ein- bis dreigeschossiger Bauweise unter Ergänzung des Bestandes im Bereich nördlich der "Katernberger Bahn".
- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Entlastungsstraße östlich des zentralen Geschäftsbereichs mit starker Durchgrünung, flankierender Wohnbebauung und gleichzeitiger Erschließungsfunktion für die angrenzenden neuen Wohngebiete.
- Entwicklung eines Grünflächensystems mit stadtteil-durchquerenden Nord-Süd- und Ost-West-Grünverbindungen sowie planungsrechtliche Absicherung der bereits vorhandenen Grünflächennutzungen (Kleingartenanlage und Sportplatz).

V. Planinhalte

1. Wohngebiete

Die Konzeption der "Neuen Hömannstraße", die in Anlage und Linienführung ihren Ursprung im Ergebnis des städtebaulichen Ideenwettbewerbs "Altenessen-Zentrum/Zeche Carl" hat, ist untrennbar verbunden mit einer Flankierung

dieses Straßen- und Grünraums durch eine ebenfalls der geschwungenen Linienführung folgende Randbebauung.

Die Wohngebiete sind überwiegend als Reine Wohngebiete festgesetzt. Lediglich im Eingangsbereich der Karlstraße und entlang der "Neuen Hömannstraße" zwischen Katernberger Bahn und Wüllnerskamp ist der Nutzungsstruktur entsprechend Allgemeines Wohngebiet festgesetzt, das eine dreigeschossige Bebauung ermöglicht und unmittelbar wohngebietsbezogene Einrichtungen der Nahversorgung absichert.

In die flankierende Bebauung der "Neuen Hömannstraße" einbezogen ist auch die bestehende Bebauung Hömannstraße 42 - 62, die entsprechend dem Bestand teils zwei- und teils dreigeschossig festgesetzt ist.

Demgegenüber sind die östlich angrenzenden Reinen Wohngebiete durchweg mit geringerer Dichte und Geschossigkeit festgesetzt, so daß insgesamt in dieser zentralen Lage eine Vielfalt von Wohnformen in unterschiedlichem, auch stadtgestalterisch differenziertem Rahmen geschaffen wird. So wird die vorhandene Bebauung im Bereich "Wüllnerskamp" um eine kleinteilige Bebauung mit Orientierung auf einen kleiner Anger ergänzt.

2. Grünflächen

Das Plangebiet wird durchzogen von einem Grünflächensystem, das unter Einbeziehung vorhandener Elemente größtenteils neu entstehen wird. Dieses besteht vor allem aus stadtteildurchquerenden Grünverbindungen, einerseits der Nord-Süd-Achse auf dem ehemaligen "Helenendamm" mit Anschluß an den Kaiserpark, andererseits der Ost-West-Verbindung im Zuge der ehem. "Vogelheimer und Katernberger Bahn", die mit ihren beiden Teilen östlich und

westlich jeweils an die zentrale Platzfolge vom Marktplatz bis zum Zechenensemble anschließt. Durch diese Verbindungen ist zum einen eine attraktive Anbindung der Wohngebiete an das Zentrum des Stadtteils gegeben, zum anderen erhalten die dicht bebauten Wohnbereiche des Stadtteils eine unmittelbare Grünverknüpfung zu den Flächen der "Grünen 14" im Osten des Stadtteils.

Die Planung für die Grünflächen geht von der weitestmöglichen Erhaltung wertvollen Vegetationsbestandes aus, zumal nur so schon frühzeitig eine erlebnisreiche Ausgestaltung dieser Grünzonen gewährleistet ist. Damit verbunden ist eine Einbeziehung von Zonen, in denen sich heute bereits umfangreiche Pioniervegetation angesiedelt hat. Die Zielsetzung einer Ausrichtung der Planung am vorhandenen Vegetationsbestand gilt vor allem auch für den östlichen Teilbereich des sog. "Stauderberges", der nicht durch die Verknüpfung Altenessener Straße/Stauderstraße/"Neue Hömannstraße" in Anspruch genommen wird. Hier soll in besonderem Maße eine Erhaltung der vorhandenen Grünsubstanz angestrebt werden. Die um heute noch gewerblich genutzte Randbereiche zu erweiternde öffentliche Grünanlage, die durch ergänzende Pflanzungen und Erschließung nutzbar gemacht wird, bleibt damit in ihrer Schutzwirkung gegenüber der Hauptverkehrsstraße erhalten und wird in ihrer Qualität und Nutzbarkeit noch verbessert.

In die öffentlichen Grünanlagen einbezogen wird der bereits vorhandene Sportplatz am Wüllnerskamp, der damit deutlich besser in den Stadtteil eingebunden wird. Im Hinblick auf diese neue Situation wird ohne Berührung des Bestandsschutzes für das heutige Umkleidehaus ein Standort für eine solche Einrichtung angeboten, die - etwa verknüpft mit einem Cafe - attraktiver Anziehungspunkt sowohl für den Sportplatz als auch für den Grünzug sein könnte.

Im Bereich des ehemaligen Gleisdreiecks von "Katernberger Bahn" und "Helenendamm" ist, wie für diese Situation typisch, eine Kleingartenanlage entstanden, die zwar in ihrer Lage städtebaulich als unglücklich zu bezeichnen ist, dennoch allerdings durch die Festsetzung einer privaten Grünfläche - Dauerkleingärten - gesichert werden soll, zumal sie mit ihrem westlichen Abschluß - einer markanten Pappelreihe - nicht ohne prägende Wirkung für das Stadtbild ist. Aufgrund der ungünstigen Lage ist eine Erschließung der Kleingartenanlage nur durch das Wohngebiet auf dem Zechenareal möglich, da der bislang für die Anfahrt und das Parken genutzte Bahndamm des Helenendamms Bestandteil des Nord-Süd-Grünzuges von Altenessen ist und wegen seiner geringen Breite einen Fahrzeugverkehr künftig nicht mehr zuläßt. Durch geringfügige Erweiterung können auf dem bisherigen "Versammlungsplatz" der Anlage die notwendigen Stellplätze vorgesehen werden, die auch einmal bei anderweitiger Unterbringung der Pkw's (etwa auf den öffentlichen Stellplätzen am Jugend- und Kulturzentrum Zeche "Carl") für gemeinsame Veranstaltungen genutzt werden können.

3. Verkehrs- und Erschießungsflächen

Eines der wesentlichen Ziele des Bebauungsplans ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für eine Entlastungsstraße östlich des engeren Zentrumsbereichs. Die neugeführte Hömannstraße als ein zentrales Element des "Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Altenessen" ist in ihrer Konzeption ausgerichtet an den vielfachen Funktionen, die sie für die Neugestaltung des Stadtteils Altenessen erfüllt. Neben einer unbestreitbar notwendigen Verlagerung des Durchgangsverkehrs heraus aus der Altenessener Straße als zentraler Ein-

kaufsstraße wird der neuen Straße die Aufgabe zukommen, die neuentstehenden Wohngebiete im Bereich des aufzubauenden Güterbahnhofs "Altenessen-Rheinisch" und auf den bislang brachliegenden Zechenarealen zu erschließen und darüber hinaus Verteilungsfunktionen für stadtteilinternen Verkehr zu übernehmen.

Die Dimensionierung der "Neuen Hömannstraße" beruht einerseits auf der zu erwartenden Verkehrsbelastung (die prognostizierte Zahl von 21.000 Kfz/24 h ist nur zu bewältigen, wenn mindestens in den Spitzenzeiten am Morgen und am Nachmittag zwei Richtungsfahrbahnen zur Verfügung stehen). Andererseits ist sie notwendiger Bestandteil der Konzeption einer völligen Trennung der beiden Fahrbahnbereiche durch eine mindestens 10 m breite Grünzone mit einer Baumallee, die auch im Bereich der äußeren Straßenrandzonen ihre Entsprechung in jeweils einer Baumreihe im gleichen Rhythmus finden soll. Diese gegenüber herkömmlichen Profilierungen von Hauptverkehrsstraßen völlig andersartige Planung ist eines der wesentlichen Ergebnisse des bereits angesprochenen Städtebaulichen Wettbewerbs "Altenessen-Zentrum / Zeche Carl". Sie erreicht eine Führung des unvermeidbaren Individualverkehrs, die mit den sonstigen Lebensfunktionen des Stadtteils weit besser verträglich ist, als es andere Möglichkeiten (einschließlich der heute vorhandenen) wären. Die positive Bewertung der grundlegend andersartigen Planung dieser Hauptverkehrsstraße gilt nicht nur im Hinblick auf die wesentlich bessere und gefahrlosere Überquerungsmöglichkeit und die im Vergleich zu einer gängigen Ausbildung einer Hauptverkehrsstraße erreichten stärkeren Ausfilterung von Abgasen und Verkehrslärm, sondern auch unter Berücksichtigung des positiven Effektes für den gesamten Stadtteil, der sich aus einer ca. 2 km langen durchgehend grünen Nord-Süd-Achse ergibt. Diese vierreihige Allee wird ein wesent-

liches Merkmal des neugestalteten Stadtteils darstellen und sicherlich eher eine Bündelung der heute mehr gestreut liegenden Wohnbereiche östlich und nördlich des Zentrums mit sich bringen als eine "zerschneidende" Wirkung.

Für die Ausformung des Südendes der "Neuen Hömannstraße" ist von Bedeutung, daß hier eine Verbindung der Vogelheimer Straße über die Altenessener Straße zur Stauderstraße herzustellen ist, die in ihrer Leistungsfähigkeit die inzwischen aufgegebenen Führung der Ost-West-Verbindung über eine verschwenkte Vogelheimer Straße (mit direktem Übergang in die Stauderstraße) ersetzen kann. Die günstigste Verknüpfung der Altenessener Straße, der Stauderstraße und der "Neuen Hömannstraße", die zugleich gut korrespondiert mit der grünplanerischen Konzeption für die Entlastungsstraße, ist der im Plan festgesetzte Kreisverkehr. Unvermeidbare Folge ist die Beseitigung eines Teils der heutigen Rampenführung zur Überbrückung der Bahngleise, des sog. "Stauderberges". Dabei betrifft der Eingriff in die Substanz des "Stauderberges" und seiner Vegetation allerdings im wesentlichen nur den westlichen Teil zwischen heutiger Bahntrasse und Altenessener Straße; der östliche Teil zur Nienkampstraße hin wird weitestgehend in seiner Vegetation erhalten, im Gegenteil durch ergänzende Pflanzungen und Erschließung als Parkanlage nutzbar gemacht und um die heute am Rande für andere (gewerbliche) Nutzungen abgetrennten Bereiche erweitert (vgl. auch Ausführungen unter Pkt. V.2).

Mit der dargelegten Konzeption eines gegliederten Straßen- und Grünraums entfällt auch die Notwendigkeit einer mehrfach angeregten kreuzungsfreien Querung der "Neuen Hömannstraße" auf den ehemaligen Bahnbrücken über den Güterbahnhof; ein solches Angebot würde aufgrund der enormen Höhe kaum angenommen und ginge wegen der Lage

des östlichen Rampenendes (unter dem Aspekt einer Verbindung der zentralen Einrichtungen) am wesentlichen Ziel, nämlich dem Jugend- und Kulturzentrum Zeche "Carl" vorbei.

Im übrigen gibt es für die Erhaltung dieser Brücken auch aus stadthistorischer Sicht kein überzeugendes Argument; die ehemalige "Katernberger Bahn" ist nicht, wie von vielen Einwendern unterstellt, eine Anschlußbahn der Zeche Carl gewesen und von daher ohne jeden direkten Bezug zu dem nunmehr denkmalgeschützten Ensemble. Sie ist lediglich eines der zahlreichen Symptome für die bereits weiter oben angesprochene rein verkehrstechnisch-wirtschaftlich orientierte vielfache Zerschneidung eines im Zuge der explodierenden industriellen Revolution wachsenden Stadtteils; die Brücken selbst sind ausweislich der Beurteilung durch den Landeskonservator nicht denkmalwürdig, sondern werden lediglich als "erhaltenswertes Element" bezeichnet. Eine solche Erhaltung zur vermeintlichen "Berücksichtigung der spezifischen Identität des Ortes" (so der Landeskonservator), ist jedoch nicht nur, wie bereits dargelegt, weitestgehend funktionslos, sondern auch sehr aufwendig und nicht zuletzt für den Bereich nördlich des in Aussicht genommenen Bürgerforums städtebaulich höchst nachteilig - der geplante Platzbereich dort würde durch eine Rampenanlage dominiert, die aufgrund der notwendigen Dimensionen den Platz bereits weitestgehend füllen würde.

Stattdessen sehen die Zielsetzungen des "Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Altenessen" eine Raumfolge von Plätzen vor - vom Marktplatz bis zu dem Platz vor dem Malakow-Turm. Damit soll erreicht werden, das Stadtteilzentrum neben seiner heute fast ausschließlich betonten Nord-Süd-Ausrichtung auch entlang einer West-Ost-Achse vom Markt bis zum Jugend- und Kulturzentrum zu spreizen - bis hinter die Allee der "Neuen Hömannstraße" als zweites nord-südliches Strukturelement. Die Querung dieser West-

Ost-Achse wird städtebaulich betont durch die Unterbrechung der ansonsten geschlossenen baulichen Flanken des Straßenraums. Ein großzügig auszubauender Überwegbereich verbessert zusätzlich die Situation für die querenden Fußgänger und Radfahrer.

Die Erschließung der Wohngebiete erfolgt unter konsequenter Berücksichtigung von Prinzipien der Verkehrsberuhigung. So sind größtenteils Stichstraßen vorgesehen, die in den Teilen, wo es die Verkehrsbedeutung zuläßt, als Mischflächen ausgebaut werden sollen. Demgegenüber ist für die Straße "Wüllnerskamp" ein Ausbau im herkömmlichen "Separationsprinzip" (Fahrbahn und Fußwege) vorgesehen, weil sie der Erschließung des Sportplatzes dient. Die Straße "Wüllnerskamp" wird zugunsten des ost-westlichen Grünzuges im Bereich des Bahndammes verkürzt. Dadurch entfallen (heute bereits ungünstig gelegene) Park- und Wendemöglichkeiten, so daß eine geringfügige Veränderung des Ausbaus der Straße notwendig wird. Eine Beeinträchtigung des Sportbetriebes ist dadurch nicht zu erwarten.

4. Immissionsschutz

Zum vorbeugenden Immissionsschutz setzt der Bebauungsplan aufgrund der relativ hohen Dichte im Kern des Stadtteils und der bekannten Belastungswerte textlich fest:

"Im Plangebiet sind bei Neubaumaßnahmen und bei Modernisierungsmaßnahmen, die das Heizungssystem miterfassen, sowie bei größeren Um- und Erweiterungsbauten gem. § 9 (1) Nr. 23 BBauG Einzelfeuerungsanlagen mit Kohle, Koks und Öl ausgeschlossen".

Im Hinblick auf die Umweltbelastung durch den Straßenverkehr wird gegenüber der heutigen Situation einer Hauptverkehrsstraße in einer engen Straßenschlucht mit einer größtenteils von Altbauten geprägten Randbebauung die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Konzeption mit dem belastungsverringernenden und auch psychologisch wirksamen grünplanerischen Element der breiten Allee eine deutliche Verbesserung bedeuten. Gerade im Hinblick auf die andersartige Konzeption der Straße und ihre starke Grüneinbettung erscheint die vorgesehene, zu größten Teilen neu zu errichtende begleitende Wohnbebauung nicht nur für eine Stadtstraße in unmittelbarer Zentrumslage sinnvoll, sondern auch unter Würdigung der verbleibenden Belastung durch Verkehrsimmissionen sehr wohl vertretbar, zumal über die Maßnahmen im Bereich des Straßenraums hinaus bei der Konzeption der Neubauten von vornherein bauliche Lösungen möglich sind, die ein lärmunbelastetes Wohnen möglich machen.

Auf der Grundlage der prognostizierten Belastungswerte wird deshalb für die neu vorgesehene Randbebauung der "Neuen Hömannstraße" textlich festgesetzt:

"In den WA- und WR-Gebieten entlang der Hömannstraße sind an den der Straße zugewandten Gebäudefronten bei Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten aufgrund der Immissionen aus Verkehrslärm gem. § 9 Abs. 2 Nr. 24 BBauG für Wohnungen und sonstige Aufenthaltsräume bauliche und sonstige Maßnahmen zur Lärm-minderung zu treffen. Die Pegelminderung muß in den WA- und WR-Gebieten entlang der Hömannstraße mind. 23 dB(A) betragen.

Anmerkung zur textlichen Festsetzung:

Es sind z. B. Fenster ab Schallschutzklasse I nach VDI 2719 zu verwenden, sofern nicht durch

Grundrißanordnung und Fassaden- sowie Baukörpergestaltung die erforderliche Pegelminderung erreicht wird".

Zur Entschärfung eines möglicherweise zu erwartenden Lärmkonfliktes zwischen Jugend- und Kulturzentrum und benachbarter Wohnnutzung wurde ein detaillierter gutachterlicher Bericht über Lärmimmissionen durch Musikveranstaltungen im Gebäude des Jugend- und Kulturzentrums "Zeche Carl" erstellt. Dieser Bericht kommt zu dem Ergebnis, daß "nur durch eine Kombination von Maßnahmen zur Schallpegelminderung sowohl am Emissionsort, teilweise im Bereich zwischen Emittenten und Wohngebiet, als auch an den Wohngebäuden im Umfeld des Jugend- und Kulturzentrums eine Einhaltung vertretbarer Schallpegel für die Wohnnutzung zu erreichen" ist.

Im Ergebnis regelt der Bebauungsplan nunmehr in textlicher Festsetzung unter der Voraussetzung von emissionsmindernden Maßnahmen an der Schallquelle zusätzlich:

"Aufgrund der bei Veranstaltungen in dem Jugend- und Kulturzentrum entstehenden Lärmemissionen sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BBauG zum Schutz der Wohnungen und sonstigen Aufenthaltsräume in den nördlich benachbarten WA- und WR-Gebieten folgende baulichen und sonstigen Maßnahmen zur Lärminderung zu treffen:

- An den mit dem Planzeichen $\Delta \Delta \Delta \Delta \Delta \Delta$ versehenen Gebäudefronten sind bei genehmigungsbedürftigen Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten bauliche und sonstige Maßnahmen zur Lärminderung zu treffen. Die Pegelminderung muß in den nördlich gelegenen WR-Gebieten und dem WA-Gebiet mindestens 23 dB(A) betragen.

Anmerkung:

Es sind z.B. Fenster ab Schallschutzklasse I nach VDI-Richtlinie 2719 zu verwenden, sofern nicht durch Grundrißanordnung und Fassaden- sowie Baukörpergestaltung die erforderliche Pegelminderung erreicht wird".

5. Sonstige Festsetzungen und Kennzeichnungen

Teile des Plangebietes werden durchzogen von einer Fernwärmeleitung der STEAG, die teilweise im Zuge einer Verlegung in die Erde aufgrund der neuen Flächennutzungen auch eine neue Trassierung erhalten muß. Damit ist zugleich gewährleistet, daß die Leitungen größtenteils im öffentlichen Raum (Straßen bzw. Grünflächen) liegen. Außerhalb der Straßen ist die Leitungstrasse durch Festsetzung eines Leitungsrechtes zugunsten der STEAG gesichert.

Das Plangebiet liegt im Bereich früheren untertägigen Bergbaus, der Plan enthält eine entsprechende textliche Kennzeichnung.

VI. Z a h l e n w e r t e

<u>Räumlicher Geltungsbereich</u>		16,0 ha =====
Wohngebiete		3,7 ha
Reines Wohngebiet (WR)	2,85 ha	
Allgemeines Wohngebiet (WA)	0,85 ha	
Grünflächen		8,3 ha
öffentliche Grünanlage	3,7 ha	
öffentliche Grünanlage		
- Allee -	1,0 ha	
Sportplatz	2,4 ha	
Dauerkleingärten/Gärten	1,2 ha	

Verkehrsflächen		4,0 ha
Hauptverkehrsstraßen	3,1 ha	
Wohnstraßen, Wohnwege	0,7 ha	
Mischflächen	0,1 ha	
Fußgängerbereiche	0,1 ha	

VII. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Ein Teil des Plangebietes ist Bestandteil des mit Beschluß des Rates der Stadt Essen vom 29.04.81 förmlich festgelegten Sanierungsgebietes "Altenessen-Nord", dessen Neugestaltung gem. § 9 StBauFG im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung für den Bebauungsplanbereich erörtert worden ist.

Es ist beabsichtigt, die bodenordnerischen Maßnahmen, die zur Realisierung des Bebauungsplanes erforderlich sind, nach Möglichkeit auf freiwilliger Basis durchzuführen. Sollte dieses nicht gelingen, bleibt die Möglichkeit der Enteignung nach dem BBauG.

Zur Vermeidung von Härten und zur Milderung von Nachteilen, die sich voraussichtlich aus der Sanierung Altenessen-Nord für die persönlichen Lebensumstände von Bewohnern, Betrieben und Nutzungsberechtigten ergeben werden, sind "Grundsätze für den Sozialplan" aufgestellt worden (Bericht über das Ergebnis über vorbereitende Untersuchungen im Gebiet Altenessen-Nord vom 31.03.81).

Soweit die Verwirklichung des Bebauungsplanes sich nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der in dem Verfahrensgebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen auswirkt, wird ein Sozialplan aufgestellt. Den Betroffenen sollen folgende Hilfen angeboten werden:

Sofern Eigentümer und gewerbliche Mieter ihren Gewerbebetrieb verlagern müssen, werden ihnen im Rahmen der Möglichkeiten Ersatzflächen zum Kauf bzw. zur Anpachtung/Miete angeboten.

Die Kosten der durch die Plandurchführung bedingten Betriebsverlagerungen sowie sonstige Vermögensnachteile werden nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen von der Stadt Essen getragen. Darüber hinaus sind Hilfen zur Erlangung von Wirtschaftsförderungs- und Kreditmarktmitteln aus den jeweiligen Programmen von Bund und Land (ERP, Mittelstandskreditprogramm u.a.) möglich.

Umzusetzende Wohnparteien werden ggfls. mit Ersatzwohnungen versorgt. Dabei werden die Wohnungswünsche der Betroffenen, soweit möglich, berücksichtigt.

Die im Bebauungsplan vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen werden zeitlich und finanziell koordiniert mit den Maßnahmen, die zum Ausbau der geplanten Hauptverkehrsstraße erforderlich sind.

Die zur Abwicklung der Sanierung erforderlichen Ordnungs- und Baumaßnahmen wurden bereits eingeleitet und sollen voraussichtlich bis zum Jahre 1992 abgeschlossen werden. Für Maßnahmen außerhalb des Sanierungsgebietes können keine konkreten Zeitangaben gemacht werden; jedoch soll der Ausbau der stadtteilquerenden Grünverbindungen zügig in Angriff genommen werden. Im übrigen richtet sich die Abwicklung der Maßnahmen nach den Möglichkeiten der Stadt Essen, die benötigten Haushaltsmittel bereitzustellen.

VIII. Kosten und Finanzierung der als bald zu verwirklichenden Maßnahmen

1. Kosten

Bei der Realisierung der Planung entstehen nach heutigem Preisstand folgende überschläglich ermittelte Kosten für Bodenordnung, Straßen- und Kanalbaumaßnahmen und Grüngestaltung, die sich aufgliedern wie folgt:

Bodenordnung	ca. 13,20 Mio DM
Tiefbaumaßnahmen	
Straßenbau	ca. 12,50 Mio DM
Kanalbau - äußere und innere Erschließung	ca. 5,37 Mio DM
Grünflächen	
Grünanlagen	ca. 1,11 Mio DM
Allee Hömannstraße	ca. 0,43 Mio DM
	<hr/>
Gesamtkosten	ca. 32,61 Mio DM
	=====

Die Kosten für Bodenordnung beinhalten den Verzicht eines Bahnhofsneubaues für die Aufgabe des Verschiebebahnhofes "Altenessen-Rheinisch" und regelt die Entschädigung für betrieblichen Mehraufwand bei der Deutschen Bundesbahn und der Ruhrkohle AG.

2. Finanzierung

- a) Die Durchführung der Sanierungsmaßnahmen nach dem StBauFG werden vom Land NW seit 1983 gefördert. Im Sanierungsgebiet können keine Beiträge nach dem BBauG oder KAG erhoben werden. Die durch die Sanierung entstehenden Vorteile oder Werterhöhungen der im

förmlich festgelegten Gebiet gelegenen Grundstücke werden durch Ausgleichsbeträge gemäß § 41 StBauFG abgeschöpft. Die nach Abzug dieser Einnahmen sowie der Erlöse aus Grundstücksverkäufen (zusammen ca. 6,52 Mio DM) verbleibenden unrentierlichen Kosten für Maßnahmen im Sanierungsgebiet werden, soweit nicht eine andere Finanzierung (vgl. unter b) erfolgt, zu 80 % von Bund und Land bezuschußt. Für den Bereich des "Stauder-Kreisels", der zur Zeit außerhalb des Sanierungsgebietes liegt, erteilte das Land eine Förderzusage. Die Kosten sind in den vorstehenden unrentierlichen Kosten enthalten.

- b) Der Ausbau der Hömannstraße in ihrer neuen Trassenführung als Entlastungsstraße für das Stadtteilzentrum soll in eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) einbezogen werden. Der Zuschußumfang beträgt hier ebenfalls 80 %.

- c) Die als Verkehrsflächen bzw. Grünanlagen außerhalb des Sanierungsgebietes festgesetzten Erschließungsanlagen rufen keine Beitragspflicht nach dem BBauG hervor, da es sich nicht um die erstmalige Herstellung dieser Anlagen handelt. Die geplanten Verbesserungs- und Erweiterungsmaßnahmen sowie Verkehrsberuhigungen in den Straßen Wüllnerskamp, Rottekamp und Hömannstraße sind zu einem Anteil von 50 % (einschließlich Grunderwerb und Freilegung) nach § 8 KAG beitragsfähig. Über die genaue Höhe des Beitragsaufkommens können z.Zt. keine Angaben gemacht werden. Kanalanschlußbeiträge fallen für die Bereiche außerhalb des Sanierungsgebietes nicht an.

- d) Die stadtteilbezogenen Grünverbindungen werden aus Mitteln zur Verbesserung des Wohnumfeldes mit einem Anteil von 60 % gefördert.

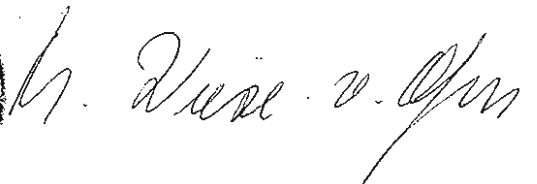
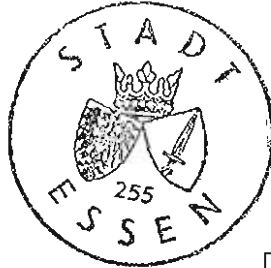
30.09.86

Dezernat für Stadtplanung
und Stadterneuerung
I.V.

Stadtplanungsamt



Steckeweh, Beigeordneter



Dr. Wiese-v. Ofen,
Amtsleiterin

Diese Begründung gehört zum Bebauungsplan Nr. 5/85
"Hömannstraße/Wüllnerskamp", den der Rat der Stadt
in der Sitzung am 26.11.86 als Satzung beschlossen
hat.

Essen, den 18.12.86
Der Oberstadtdirektor



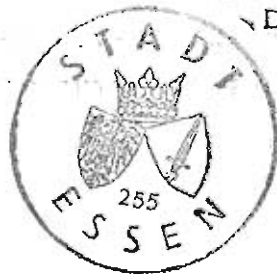
J. A.
[Handwritten signature]

Die Genehmigung des Bebauungsplanes sowie Ort und
Zeit der Auslegung des Planes und der Begründung sind
gemäß § 12 des Bundesbaugesetzes ortsüblich im Amts-
blatt der Stadt Essen v. 06. 11. 87 bekanntgemacht worden.

Essen, den 06. 11. 1987

Der Oberstadtdirektor

J. A.



[Handwritten signature]

Gehört zur Verfügung vom 01. Juni 1987

AZ. 35.2-12.03 (E 7506)

Der Regierungspräsident

Düsseldorf