

## **Bebauungsplan Nr. 11/18 „Palmbuschweg/Milchhof“**

Stadtbezirk: V  
Stadtteil: Altenessen

### **Information über das bisherige Verfahren und Abwägung**

Öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Amt für Stadtplanung und Bauordnung



**STADT  
ESSEN**

## **Inhalt**

<b>I. Vorbemerkungen</b>	<b>3</b>
<b>II. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>4</b>
1. Durchführung	4
2. Ergebnis	4
2.1. Mündliche Stellungnahmen	4
2.2. Schriftliche Stellungnahmen	25
<b>III. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange</b>	<b>30</b>
1. Durchführung	30
2. Ergebnis	30
2.1 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz, und Dienstleistungen der Bundeswehr mit Schreiben vom 05.08.2019	31
2.2 Industrie- und Handelskammer zu Essen mit Schreiben vom 28.08.2019	31
2.3 Steag GmbH mit Schreiben vom 15.08.2019	33
2.4 Deutscher Wetterdienst mit Schreiben vom 12.08.2019	33
2.5 MAN GHH Immobilien mit Schreiben vom 06.08.2019	34

## **I. Vorbemerkungen**

Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden im Folgenden die Einsender von Stellungnahmen anonymisiert wiedergegeben und lediglich mit einer groben Ortsangabe versehen. Wenn Personenangaben innerhalb der Stellungnahmen gemacht wurden, werden diese ebenfalls nicht wiedergegeben und die Textstelle mit einer Klammer (...) deutlich gemacht.

Sämtliche Stellungnahmen aus den Beteiligungen werden vollständig im Originalwortlaut, mit entsprechenden Formatierungen und auch Schreibfehlern wiedergegeben. Gegebenenfalls beigefügte Pläne, Fotos, Presseartikel, etc. werden jedoch nicht abgebildet.

## II. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

### 1. Durchführung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung (ASP) hat in seiner Sitzung am 04.04.2019 die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung für die Bauleitplanung beschlossen. Die Bezirksvertretung V wurde am 28.03.2019 angehört.

Die Planunterlagen wurden ausgestellt vom 24.06. – 05.07.2019 im Foyer der Jugendberufshilfe Essen jbh, Palmbuschweg 7-9, Hofeingang rechts, jeweils von montags bis donnerstags von 8.00 bis 16.00 Uhr und freitags von 8.00 bis 14.00 Uhr sowie im Amt für Stadtplanung und Bauordnung im Deutschlandhaus, Lindenallee 10, zu den üblichen Öffnungszeiten.

Um die Bevölkerung auf die Ausstellung der Planunterlagen, Beratungsmöglichkeiten und die öffentliche Diskussion aufmerksam zu machen, wurden in der Nähe des Verfahrensbereiches an geeigneten Stellen Plakate aufgehängt, Faltblätter verteilt und die örtliche Presse wurde um diesbezügliche Veröffentlichung gebeten. Zudem wurde der Planungsinhalt im Internet auf den Seiten der Stadt Essen veröffentlicht.

Jeweils ein Vertreter des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung und des mit der Erarbeitung des Bebauungsplanes beauftragten Planungsbüros haben am 27.06.2019 von 13.00 bis 16.00 Uhr und am 02.07.2019 von 09.00 bis 12.00 Uhr die Pläne am Ausstellungsort (Jugendberufshilfe jbh) erläutert. Ca. 20 interessierte Bürger informierten sich an den Erläuterungsterminen.

Die öffentliche Diskussion fand am 03.07.2019 um 19.00 Uhr im Paul-Humburg-Gemeindehaus der evangelischen Kirchengemeinde Altenessen-Karnap, Hövelstraße 71 – 73, statt. Es nahmen 30 interessierte Bürger teil. Nach Einführung über die gesetzlichen Hintergründe der Veranstaltung und den mit der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung bezweckten Intentionen wurde die Planung im Einzelnen vorgestellt und erörtert.

### 2. Ergebnis

#### 2.1. Mündliche Stellungnahmen

##### 2.1.1 Ausstellung

Während des Ausstellungszeitraumes wurden folgende Stellungnahmen/Fragen zur Planung abgegeben/gestellt (zur besseren Übersicht werden die Anregungen, Fragen und Meinungen der Bürger thematisch gegliedert):

Themenbereich Städtebau

- Wo im Plangebiet sollen 16 Geschosse entstehen?
- Der 16-Geschosser verschattet die Bestandsgebäude im Norden (Tiefenbruchstraße)!
- Wieso wird so dermaßen in die Höhe gebaut? In Altenessen gibt es nirgendwo Häuser in der Höhe!
- Warum wird die Fläche nicht mit Einfamilienhäusern bebaut?
- Die Entwicklung des Grundstücks wird grundsätzlich positiv gesehen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 16 Geschossen und Höhe der Gebäude

Die Konzeptvariante 1, welche dem Bebauungsplan zugrunde liegt, sieht eine Bebauung aus großzügigen Blockstrukturen vor, die sich durch eine differenzierte Geschossigkeit einzelner Gebäudeabschnitte charakterisieren. Für die Gebäudeabschnitte am Palmbuschweg sah die Planung eine Höhenstruktur von 3 bis 5 Geschossen vor, die im rückwärtigen Bereich bis auf 7-geschossige Gebäudeabschnitte ansteigt. Als sichtbare Landmarken waren im Quartier zwei städtebauliche Hochpunkte mit jeweils 12 und 16 Geschossen im westlichen Bereich vorgesehen.

Im Nachgang der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurde das städtebauliche Konzept überarbeitet und insbesondere die geplante Höhenstruktur reduziert. Die Anpassungen erfolgten in Anlehnung an die Anregungen der Bürger, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgebracht wurden, sowie gemäß den formulierten Rahmenbedingungen der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk V, die in der Sitzung der BV V am 22.10.2019 beschlossen wurden (s. Vorgang 1433/2019/SPD/CDU/EBB). Diese sehen insbesondere vor, eine weniger hohe Dichte zu verfolgen, um eine bessere Integration in die Umgebung zu erzielen. Es sind unterschiedliche Wohnformen zu generieren, es ist eine entsprechende soziale Infrastruktur zu schaffen und die Ansiedlung von störendem Gewerbe zu unterbinden. Im Sinne der Reduzierung von verkehrlichen Auswirkungen ist des Weiteren ein Mobilitätskonzept für das Plangebiet vorzusehen.

Insbesondere im Anschluss an die vorhandene Bebauung am Palmbuschweg wird die Zielsetzung verfolgt, eine städtebaulich verträgliche Integration der geplanten Neubebauung zu gewährleisten. Die Baukörperhöhen des neuen Quartiers reagieren daher in den Grenzbereichen nun stärker auf ihre Umgebung. Entlang des Palmbuschwegs erfolgt in Anpassung an die Nachbarschaft eine maximal 3- bis 4-geschossige Bebauung, die so zum angrenzenden Baubestand vermittelt. Die Geschossigkeit eines Gebäudes variiert dabei mehrfach und bildet somit differenzierte Gebäudeabschnitte aus, deren Höhe mit zunehmendem Abstand zum Bestand von Nord nach Süd im Inneren des neuen Quartiers auf maximal 6 Geschosse ansteigt. Entlang der südlichen Grundstücksgrenze werden die Blöcke mit 5 bis 6 Geschossen ausgebildet. Bewusste Ausnahmen bilden weiterhin die südwestlichen Eckbereiche der beiden westlichen Blöcke, die nun mit 8 und 12 Geschossen einen prägnanten städtebaulichen Akzent setzen.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde die mögliche Verschattungswirkung der geplanten Gebäude auf die umliegenden Wohnnutzungen betrachtet und geprüft. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das 12-geschossige Gebäude keinen maßgebenden Einfluss auf die Besonnung der Gebäude am Palmbuschweg und der Tiefenbruchstraße hat. Einfluss nehmen hauptsächlich die straßenbegleitend geplanten Gebäude am Palmbuschweg.

Die für eine ausreichende Besonnung in den Wintermonaten, für den Stichtag 17. Januar, seitens der DIN 5034-1 vorgeschlagene Besonnungsdauer von 1 Stunde für mindestens einen Wohnraum je Wohnung, kann mit Umsetzung der Planung an den Ostfassaden der Wohngebäude Tiefenbruchstraße 1a/b bis 5a nicht erbracht werden. Da es sich jedoch um Einfamilienhäuser handelt, werden die Kriterien über die Süd- bzw. Westfassade weiterhin erfüllt. Die DIN 5034-1 fordert nicht die Einhaltung der Mindestbesonnungsdauer an allen Fassaden, sondern vielmehr für mindestens ein Fenster zu einem Aufenthaltsraum je Wohneinheit.

Für die anderen Bestandsgebäude am Palmbuschweg stellt das Gutachten fest, dass sich zum Winterstichtag an den dem Plangebiet gegenüberliegenden, südlichen Fassaden eine ähnliche Besonnungssituation ergibt, wie sie gegenüber der bestehenden Wohnbebauung Palmbuschweg Nr. 42-60, bereits vorliegt.

Die geplante Neubebauung hält zu den benachbarten Grundstücken die Abstandflächen gemäß den gesetzlichen Vorgaben des § 6 BauO NRW ein, sodass sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen durch Verschattungen von Gebäuden ergeben.

Dem Bebauungsplan liegt ein städtebaulich und architektonisch differenziertes Konzept mit urbanen Qualitäten zugrunde, welches die Nahtstelle zwischen überwiegender Wohnnutzung im Norden und Westen und dem heterogenen Mix aus Wohnbebauungen, eingeschränktem Einzelhandel und Gewerbenutzungen im Süden sowie entlang der Altenessener Straße in einem angebrachten Maße füllt.

Mit der Ausweisung eines urbanen Gebietes ist grundsätzlich eine erhöhte Dichte zulässig, mit der zwangsläufig auch höhere Gebäude umsetzbar sind. Die im städtebaulichen Konzept herausgearbeiteten Gebäudetypologien besitzen eine Höhenstruktur, die sich im Bereich des Palmbuschwegs an der umliegenden Bestandsbebauung orientiert, bis in den Innenbereich des Quartiers stetig leicht ansteigt und bewusst bauliche Akzente entlang der Mittelachse und insbesondere im Westen setzt. Das urbane, städtebaulich differenzierte Gesamtensemble charakterisiert sich in Gänze durch unterschiedlich gestaffelte Geschossigkeiten und Abtreppungen der Dachebenen.

Die gewählte Geschossigkeit und die Höhenentwicklung orientieren sich zum einen an den Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung und dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und sind zum anderen gleichzeitig ein Baustein zur Erreichung der Ziele der Stadt Essen, an dieser Nahtstelle zwischen überwiegender Wohnnutzung im Norden und Westen und dem heterogenen Mix aus Wohnbebauungen, Einzelhandel und Gewerbenutzungen im Süden sowie entlang der Altenessener Straße, das bestehende Versorgungs- und Dienstleistungsangebot zu ergänzen, neue Arbeitsplätze zu generieren und der dringenden Nachfrage nach attraktivem Wohnraum nachzukommen.

Vor dem Hintergrund des öffentlichen Interesses an bezahlbarem Wohnraum in integrierten Lagen und dem Interesse, die örtliche Infrastruktur und Wirtschaft im Stadtteil Altenessen zu stärken, ist die Dichte und Geschossigkeit des Baugebietes als sachgerecht und vertretbar anzusehen.

Dabei ist außerdem zu berücksichtigen, dass der bestehende rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 326 "Palmbuschweg" aus dem Jahr 1965 bereits heute eine vier- bzw. fünfgeschossige Bebauung des Plangebietes zulässt. Mit der Fortführung der klassischen Straßenrandbebauung entlang des Palmbuschwegs, wird die heutige III- bis IV-geschossige Bestandsbebauung westlich und östlich des Plangebietes in gleicher Höhenstruktur ergänzt. Die gemäß geltendem Planungsrecht zulässige Geschossigkeit wird dabei überwiegend unterschritten.

Ein Anstieg der Geschossigkeiten (auch über das geltende Planungsrecht hinaus) findet erst im rückwärtigen Bereich des Plangebietes statt. Hier schließt im Süden und Südwesten keine unmittelbare Wohnbebauung an, sodass Beeinträchtigungen durch die Höhe der geplanten Bebauung minimiert werden können.

In der gegebenen Lage, deren Umfeld sich durch eine heterogene und starke Durchmischung kennzeichnet (Wohnbebauung, S-Bahnhof, Nahversorgungszentrum, Bahnlinie, Berne mit begleitenden Grünflächen) ist ein urbanes Stadtquartier mit der geplanten verdichteten Höhenstruktur städtebaulich vertretbar und unter Berücksichtigung der o. a. stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen sachgerecht.

Grundsätzlich gilt, dass ein Bebauungsplan nicht die Ortsüblichkeit im Sinne von § 34 BauGB sicherstellen muss, vielmehr werden mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes neue Baurechte vergeben, die sich aus den städtebaulichen Planungszielen des Bebauungsplanes ergeben. Insofern ist grundsätzlich auch eine Bebauung möglich, die nicht dem Maßstab der Umgebung folgt, sofern für die Bildung eines neuen Maßstabes andere städtebauliche Gründe vorliegen.

Die geplante Bebauung führt aus Sicht der Stadt Essen nicht zu unzumutbaren städtebaulichen Verhältnissen für die umliegende Nachbarschaft, sondern kann sich nach den Maßgaben der Festsetzungen im Bebauungsplan angemessen einfügen, so dass eine städtebauliche Verträglichkeit gegeben ist.

#### Zur Bebauung mit Einfamilienhäusern

In der gegebenen Lage, deren Umfeld sich durch eine heterogene und starke Durchmischung kennzeichnet (Wohnbebauung, S-Bahnhof, Nahversorgungszentrum, Bahnlinie, Berne mit begleitenden Grünflächen, Gewerbe im Süden) ist ein urbanes Stadtquartier mit der geplanten durchmischten Nutzungsstruktur unter Berücksichtigung der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen in diesem Bereich Wohnungen, Arbeitsplätze und soziale und Versorgungsinfrastrukturen zu schaffen, sachgerecht.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass nördlich des Plangebietes auf der Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 03/14 ein neues Wohngebiet mit einer Reihenhausbebauung mit 59 Einheiten erst in den letzten Jahren entstanden ist.

Nordöstlich des S-Bahnhofs Altenessen an der Wickingstraße könnte eine weitere reine Wohnnutzung für rund 140 Wohnungen oder ein Berufskolleg entstehen. Dies ist abhängig von der noch ausstehenden Standortentscheidung für ein Berufskolleg.

#### Themenbereich Verkehr

- Der Verkehr wird immens zunehmen, schon heute ist die Altenessener Straße überlastet. Wie will man den Verkehr regeln?

- Wo werden die neuen Nutzer des Plangebietes parken?
- Bei den geplanten Tiefgarageneinfahrten verstopfen die PKWs bei einem Rückstau den Palmbuschweg. Warum können die PKWs nicht unmittelbar nach der Kreuzung Altenessener Straße/ Palmbuschweg auf das Grundstück fahren und die Tiefgarageneinfahrt liegt hier im süd-westlichen Bereich? Das würde den Verkehr auf dem Palmbuschweg entzerren.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Die Kfz-seitige Erschließung des Plangebietes wird an eine neue Anbindung über die Straße Palmbuschweg erfolgen. Auf dem Palmbuschweg sowie auch im nahen Umfeld werden aufgrund der Planung zusätzliche Verkehre entstehen, die zu einer Zunahme bzw. Umverteilung des Verkehrs im umliegenden Straßennetz führen werden.

Im Rahmen eines Fachgutachtens wurde das vorhandene Verkehrsaufkommen mittels einer Verkehrszählung ermittelt und das durch das Vorhaben zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt, eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung an den umliegenden Knotenpunkten durchgeführt und daraus Optimierungsmaßnahmen abgeleitet sowie Empfehlungen für ein nachhaltiges Verkehrskonzept gegeben.

Zunächst wurde eine übliche verkehrsplanerische Betrachtung des Entwicklungskonzepts vorgenommen, indem auf Basis der derzeitigen Daten und Fakten (heutige Verkehrsbelastungen auf dem Essener Straßennetz, zu erwartender Neuverkehr unter Zugrundelegung des derzeitigen Mobilitätsverhaltens, prognostizierte Verkehrsbelastungen auf dem Essener Straßennetz unter Berücksichtigung einer Trendfortschreibung der bisherigen Entwicklungen) eine Folgenabschätzung durchgeführt wurde.

Mit Blick auf das Handlungskonzept Modal-Split 2035, in welchem das "4 x 25 Prozent-Ziel" formuliert ist, wurde darüber hinaus eine ergänzende Betrachtung vorgenommen, um die Auswirkungen zukünftig veränderter Rahmenbedingungen näher beleuchten und daraus Schlussfolgerungen für das Entwicklungskonzept am Palmbuschweg ableiten zu können.

Das „Verkehrsgutachten Palmbuschweg Stadt Essen“ des Ingenieurbüros Planersocietät aus Dortmund von März 2021 hat die verkehrlichen Auswirkungen der Planung ermittelt und ausgewertet, mit dem folgenden Ergebnis:

Zur Analyse der Ausgangssituation und als Grundlage für die Folgenabschätzung wurde an einem mittleren Werktag (Dienstag, 12. November 2019) eine Verkehrszählung an mehreren Knoten im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Die Zählung erfolgte in den Stundengruppen 6 - 10 Uhr und 15 - 19 Uhr.

Die Bewertung der Verkehrsqualität für Knotenpunkte erfolgt in den unterschiedlichen untersuchten Fallkonstellationen (s. u.) jeweils für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (HBS 2015).

#### Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Im Rahmen der Prognose wurden sowohl allgemeine verkehrliche Entwicklungen berücksichtigt als auch die durch das Bauvorhaben voraussichtlich induzierte Änderung der Verkehrsnachfrage. Bezüglich der Annahme des MIV-Anteils wird sich zur Abbildung des derzeitigen Mobilitätsverhaltens am Ergebnis der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Stadt Essen orientiert. Für den betreffenden Stadtbezirk Altenessen-Süd wurde ein MIV-Anteil von 61 % ermittelt, der den Berechnungen entsprechend zugrunde gelegt wird.

Der durch das Vorhaben zu erwartende Neuverkehr wurde in das Essener Verkehrsmodell eingespeist und umgelegt. Rund 70 % des Pkw-Verkehrs sind Richtung Altenessener Straße orientiert, während 30 % in bzw. aus östlicher Richtung über den östlichen Palmbuschweg und Helenendamm vom/zum Plangebiet verlaufen. Beim Lkw-Verkehr erfolgt eine leicht veränderte Verteilung. So sind etwa 55 % Richtung Altenessener Straße und 45 % Richtung Osten (Palmbuschweg Ost, Helenendamm) orientiert.

In Bezug auf die direkte Erschließung des Untersuchungsgebiets wurde im Verkehrsgutachten davon ausgegangen, dass zwei Zufahrten vom Palmbuschweg entstehen. Da derzeit noch keine Detailplanungen vorliegen, wird für die spätere Leistungsfähigkeitsbetrachtung im Sinne eines Worst Case angenommen, dass keine Gleichverteilung der Verkehre auf die beiden Zufahrten, sondern eine Verteilung ‚2/3 zu 1/3‘ erfolgt.

Folgende Fälle wurden gutachterlich betrachtet bzw. prognostiziert:

- A0: Analysefall (Verkehrssituation im Bestand)
- A1: Analyse-Mit-Fall (Bestand mit Bauvorhaben)
- P0: Prognose-Nullfall (Bestand + allgemeine Verkehrsentwicklung ohne Bauvorhaben)
- P0-UVP: Prognose-Null-Fall für UVP (P0-Fall + Prognose bei Umsetzung des geltenden Planungsrechtes)
- P1: Prognose-Mit-Fall (P0-Fall mit Bauvorhaben)

Prognose Zusatzverkehr mit Umsetzung des Bauvorhabens

Die Berechnung des Verkehrsaufkommens aus dem geplanten Bauvorhaben basiert auf Grundlage von Erfahrungswerten des Gutachters bei vergleichbaren Untersuchungen, Angaben des Auftraggebers, dem Programm Ver\_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Dietmar Bosserhoff; Stand: August 2015) sowie der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Essener Bevölkerung 2019.

Für das Bauvorhaben wurden folgende Flächenansätze für Wohnen und Gewerbe zugrunde gelegt (BGF = Bruttogrundflächen):

BGF Wohnen	19.500 m <sup>2</sup>
BGF Büro	24.000 m <sup>2</sup>
BGF Handwerkermeile	5.500 m <sup>2</sup>
BGF (EG-Nutzung Kiosk, Gastronomie etc.)	8.400 m <sup>2</sup>
BGF Medizin-/Pflegeeinrichtung	11.000 m <sup>2</sup>
BGF Hotel / Boarding House	5.600 m <sup>2</sup>
BGF Ärztehaus	2.700 m <sup>2</sup>
Summe Gewerbe	57.200 m <sup>2</sup>
Gesamt	76.700 m <sup>2</sup>

Weitere Details zu den getroffenen Annahmen sind dem Gutachten zu entnehmen.

Die vom Gutachter dargestellten Flächenansätze sind auf die städtebauliche Zielplanung abgestimmt. Der Nutzungsmix stellt zugleich einen realistischen Worst Case dar, da insbesondere durch die Nutzungen Büro, Hotel und medizinische Einrichtungen, höhere Verkehrserzeugungen abzuleiten sind als bei einem „klassischen Gewerbebetrieb“. Hingegen bildet die Wohnnutzung bei dem geplanten Flächenansatz nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ab.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes zu den Mindestgeschossflächen von Wohnnutzungen, die regulativen eng gefassten Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und zu den überbaubaren Grundstücksflächen stellen sicher, dass über diese Worst Case Annahme hinaus höhere Verkehrserzeugungen eher unrealistisch sind. Vielmehr können sich durch die Zielsetzung des Investors von 19.600 m<sup>2</sup> BGF Wohnen und 53.800 m<sup>2</sup> BGF Gewerbe auch geringere Ansätze ergeben.

Auf der o. a. Datengrundlage wurden folgende durch das Bauvorhaben entstehende Neuverkehre pro Tag prognostiziert (Quell- und Zielverkehr):

Wohnen: Bewohnerverkehr incl. Besucherverkehr 720 Kfz-Fahrten



Gewerbe: Beschäftigten-, Kunden- u. Wirtschaftsverkehr: 7.730 Kfz-Fahrten

In der Gesamtbetrachtung ergeben sich daraus für alle Nutzungen im Plangebiet im Worst Case insgesamt rund 8.450 Kfz-Fahrten an einem normalen Werktag.

#### Leistungsfähigkeitsbeurteilung

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen dienen dem Nachweis, dass die zu erwartenden Verkehre mit der erwünschten Qualität des Verkehrsablaufs an den umliegenden Knotenpunkten abgewickelt werden können.

Für den Kraftfahrzeugverkehr wird die Qualität des Verkehrsablaufs nach der Größe der mittleren Wartezeit beurteilt und festgelegten Qualitätsstufen zugeordnet. Die zur Bewertung des Verkehrsablaufs herangezogenen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) reichen im Sinne des Schulnotensystems von QSV A (sehr gut; Wartezeiten sind sehr kurz) bis QSV F (ungenügend; Knotenpunkt ist überlastet).

Als Mindestqualität für die Leistungsfähigkeitsnachweise wird aus Gründen der Nutzen-Kosten-Relation QSV D für die Hauptverkehrszeit angestrebt. Insofern dies nicht gegeben ist, sind – falls möglich – Empfehlungen zur Optimierung zu prüfen.

In den beiden nachfolgenden Übersichtstabellen sind die Ergebnisse getrennt nach vormittäglicher und nachmittäglicher Spitzenstunde zusammenfassend dargestellt.

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung Spitzenstunde vormittags

<b>Knoten</b>	<b>A0</b>	<b>A1</b>	<b>P0</b>	<b>P0-UVP</b>	<b>P1</b>
<i>Altenessener Str./Pielsticker Str.</i>	B	B	C	C	C
<i>Altenessener Str./ Palmbuschweg</i>	D	E (D)	C	E	D
<i>Altenessener Str. / Krablerstr.</i>	A	A	A	A	A
<i>Altenessener Str. / Lierfeldstr.</i>	D	D	F	F	F
<i>Palmbuschweg/ Helenendamm</i>	C	D	E	E	E
<i>Palmbuschweg/ Zufahrt</i>	--	B	--	--	B

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung Spitzenstunde nachmittags

<b>Knoten</b>	<b>A0</b>	<b>A1</b>	<b>P0</b>	<b>P0-UVP</b>	<b>P1</b>
<i>Altenessener Str./Pielsticker Str.</i>	F / C	F / D	F	F	F
<i>Altenessener Str./ Palmbuschweg</i>	E / D	F / F	F	F	F
<i>Altenessener Str. / Krablerstr.</i>	A	B	A	B	B
<i>Altenessener Str. / Lierfeldstr.</i>	F / E	F / E	F	F	F
<i>Palmbuschweg/ Helenendamm</i>	F / C	F / C	F	F	F
<i>Palmbuschweg/ Zufahrt</i>	--	F / C	--	--	C

Sind in einem Feld zwei QSV-Werte eingetragen, wurden bei dem zweiten Wert bereits Optimierungsmaßnahmen in Bezug auf die Signalisierung oder Vorfahrtregelungen berücksichtigt.

### Bewertung

Die o.g. zusätzlichen Verkehre an den Zufahrten des Palmbuschweges sowie an den umliegenden Knotenpunkten können in den betrachteten Analysefällen (Bestand sowie Bestand + Neuverkehr) nur in der vormittäglichen Spitzenstunde leistungsfähig abgewickelt werden, wobei jedoch bereits eine signaltechnische Optimierung am Knotenpunkt Altenessener Straße / Palmbuschweg erforderlich wird.

Durch die Verkehrszunahmen stellen sich die betrachteten Prognosefälle bereits partiell problematisch dar, denn es zeigen sich an zwei Knotenpunkten (Palmbuschweg / Helenendamm, Altenessener Straße / Lierfeldstraße) teils massive Überlastungserscheinungen. Während am Knotenpunkt Palmbuschweg / Helenendamm signaltechnische Optimierungen möglich erscheinen, um eine bessere Verkehrsqualität zu generieren, stellt sich die Situation am Knotenpunkt Altenessener Straße / Lierfeldstraße schwierig bis unmöglich dar; durch die fehlende Verträglichkeit der hier kritisch eingestuften Richtungsströme und den damit verbundenen divergierenden Anforderungen würden Verbesserungen bei einem oder mehreren Richtungsströmen automatisch zu Verschlechterungen bei anderen Strömen führen.

In der nachmittäglichen Spitzenstunde zeigen nahezu alle umliegenden Knotenpunkte bereits im Bestand Defizite in Bezug auf die Leistungsfähigkeit auf; dieser Zustand verstärkt sich im Zuge einer trendbasierten Verkehrsprognose (PO: Bestand + allgemeine Verkehrszunahmen). Mit dem Neuverkehr werden weitere Qualitätseinbußen deutlich, wobei hier eine differenzierte Betrachtung erforderlich ist:

Mit Hilfe signaltechnischer Optimierungen konnte aufgezeigt werden, dass zumindest für einzelne Knotenpunkte (Altenessener Straße / Pielsticker Straße und Palmbuschweg / Helenendamm) sowohl im Bestand (A0) als auch im Fall mit Neuverkehr (A1) eine ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) erreichbar wäre. In den Prognosefällen rutschen diese Knotenpunkte jedoch ebenfalls in eine ungenügende Verkehrsqualität (QSV F) ab.

Beim Knotenpunkt Altenessener Straße / Lierfeldstraße muss konstatiert werden, dass bereits im Bestand (A0) auf Basis der vorliegenden Signalsteuerung keine ausreichende Leistungsfähigkeit hergestellt werden kann, was die Beobachtungen vor Ort in gewisser Weise bestätigen; auch mit dem Neuverkehr (und geringfügigen signaltechnischen Optimierungen) verbleibt der Knotenpunkt im Planfall A1 in einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E). In der Prognose wird in allen betrachteten Fällen lediglich eine ungenügende Verkehrsqualität (QSV F) erreicht.

Für den Knotenpunkt Altenessener Straße / Palmbuschweg konnte aufgezeigt werden, dass mit Hilfe signaltechnischer Optimierungen zumindest im Bestand (A0) theoretisch eine ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) möglich wäre. Durch den Neuverkehr kommt es jedoch zu einer Überlastung des Knotenpunkts und damit zu einer ungenügenden Verkehrsqualität (QSV F), da insbesondere die bereits im Bestand kritischen Ströme erhebliche Verkehrszunahmen aufweisen.

Bei der Hauptzufahrt zum Plangebiet ergibt sich die Erforderlichkeit zur Installation einer Lichtsignalanlage, da eine Regelung mittels Vorfahrtbeschilderung zu keiner ausreichenden Verkehrsqualität führt.

Aufgrund der gutachterlichen Berechnungen sind zusätzliche Maßnahmen zu prüfen und hinsichtlich ihrer Effekte zu bewerten.

### Mobilitätskonzept

Um die Auswirkungen der durch das Bauvorhaben zu erwartenden Verkehrsnachfrage abzumindern, kommt insbesondere die Maßnahme einer Verringerung des Verkehrsaufkommens durch die Entwicklung und Implementierung eines nachhaltigen, innovativen Mobilitätskonzeptes in Betracht. Der hiesige Standort eignet sich aufgrund seiner innerörtlichen zentralen Lage und seiner Erreichbarkeitsqualitäten für den ÖPNV, aber auch durch die bestehenden und auszubauen Verbindungsqualitäten für den Radverkehr im Umfeld, um die Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu maximieren. Hierzu gehören folgende Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes, die durch den Grundstücksentwickler initiiert und den künftigen Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern angeboten werden sollen:

- Exklusiver Fuhrpark aus speziellen Leihfahrzeugen (z. B. beispielsweise (E-)Lastenfahrrädern, Fahrradanhängern, (E-)Scootern, Paket-/Sackkarren und Bollerwagen)
- Öffentliches, stationsbasiertes Carsharing-Angebot
- Anbindung an ein Fahrradmietsystem der metropolradruhr im Plangebiet
- Übergreifende Koordinierung aller Mobilitätsangebote (praktische Organisation vor Ort, Bündelung der Mobilitätsangebote über eine eigene Website oder App)
- Mobilitätsinformationen (digitale Anzeige in einem zentralen Bereich)
- Anreise zur Fahrgemeinschaftsförderung
- ÖPNV-Vergünstigungen (JobTicket, MieterTicket, QuartiersTicket, Hotelgast-Ticket)

Darüber hinaus empfiehlt der Gutachter, eine zentrale Anliefer- und Paketannahmestelle mit Haltemöglichkeiten für mehrere Lieferfahrzeuge im Plangebiet zu schaffen.

Durch die dargestellten Mobilitätsmaßnahmen kann eine Änderung des Mobilitätsverhaltens hin zu einer stärkeren Nutzung des Umweltverbundes oder alternativer Mobilitätsformen (z.B. Carsharing) angenommen werden. Das Verkehrsgutachten zeigt auf, dass sich in der Gesamtbetrachtung – mit Berücksichtigung der genannten Mobilitätsmaßnahmen – für alle Nutzungen insgesamt rund 6.860 Kfz-Fahrten (Quell- und Zielverkehr) an einem normalen Werktag ergeben. Gegenüber der bisherigen Betrachtung (P1-Fall) bedeutet dies einen Rückgang von etwa 19 %.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen stellt einen wesentlichen Baustein zur verträglichen Einbindung des neuen Quartiers in den Stadtteil dar. Ziel der Aufstellung des Bebauungsplans ist es, dieses Mobilitätskonzept umzusetzen. Es wird über einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Essen und dem Grundstücksentwickler sichergestellt.

#### Ergänzende Betrachtung

Da mit dem Handlungskonzept für die Mobilität 2035 der Stadt Essen weitreichende Angebotserweiterungen im ÖPNV, im Rad- und Fußverkehr sowie in deren Vernetzung untereinander vorgesehen sind und in den letzten Jahren z.T. bereits umfangreiche Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes umgesetzt oder zumindest angegangen wurden, kann zum Zeitpunkt der „Inbetriebnahme“ der Nutzungen im Plangebiet (voraussichtlich 2025) bereits davon ausgegangen werden, dass sich wesentlich attraktivere Bedingungen für eine nicht Kfz-orientierte Mobilität ergeben haben. Daher wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens die Betrachtung eines alternativen Zukunftsszenarios (P1-alternativ) vorgenommen, um die mit der Umsetzung des Handlungskonzepts für die Mobilität 2035 in Essen einhergehenden Veränderungen und einen realistisch zu erwartendem Fall abbilden zu können. Der Fall P1-alternativ berücksichtigt das Handlungskonzept Mobilität in Essen und den Zusatzverkehr durch das Vorhaben.

Unter Berücksichtigung des veränderten Modal-Split ergeben sich durch das Bauvorhaben rund 7.010 Kfz-Fahrten pro Tag. Dies bedeutet gegenüber dem bisher ermittelten Wert (ca. 8.450 Kfz-Fahrten) eine Reduktion von ca. 17 %.

Mit den Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbundes geht auch eine Veränderung der Verkehrsbelastungen auf dem Essener Straßennetz einher, d.h. die zukünftigen Verkehrsbelastungen werden gegenüber heute geringer ausfallen. Um die Auswirkungen abzuschätzen, erfolgte eine zusätzliche gutachterliche Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Knotenpunkt Altenessener Straße / Palmbuschweg. Dieser wurde ausgewählt, da er dem Plangebiet am nächsten liegt und die stärksten Zunahmen infolge der Entwicklung des Plangebiets aufweist.

Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung Knoten Altenessener Str./ Palmbuschweg

<b>Planfälle</b>	<b>vormittags</b>	<b>nachmittags</b>
<i>A0: Analysefall</i>	D	E / D
<i>A1: Analyse-Mit-Fall</i>	E / D	F
<i>P0: Prognose-Null-Fall</i>	C	F
<i>P1: Prognose-Mit-Fall</i>	D	F
<i>P1-alternativ</i>	E / C	F / E

Es zeigt sich, dass auf dieser Basis eine leichte Entspannung der Situation eintritt. So kann bei einer optimierten Signalsteuerung in Kombination mit einer Verlängerung der Fahrstreifenaufteilung auf dem Palmbuschweg sogar in der bisher kritischsten nachmittäglichen Spitzenstunde eine Verbesserung (QSV E) erreicht werden, sodass also keine ungenügende Verkehrsqualität mehr vorliegt.

Der erforderliche Umbau des Palmbuschwegs mit einer verlängerten Fahrstreifenaufteilung für die aus dem Palmbuschweg herausfahrenden Ströme mit einer Aufspaltung in Links- und Rechtsabbiegestreifen auf einer Länge von rund 90 m wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens geprüft und ist unter der Einbeziehung angrenzender städtischer Flächen grundsätzlich möglich. Dieses Ergebnis lässt darauf schließen, dass sich unter Berücksichtigung des veränderten Modal-Split auch an den anderen umliegenden Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit verbessert.

Wie bereits oben dargelegt, wird das Mobilitätskonzept für das Plangebiet zusätzlich dazu beitragen, dass durch das Bauvorhaben entstehende Kfz-Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Dieser Aspekt ist in den o.g. Betrachtungen nicht berücksichtigt. Es wird dementsprechend zu einer weiteren Entschärfung der verkehrlichen Situation beitragen.

#### Fazit

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung hat gezeigt, dass nahezu sämtliche der im Rahmen des Verkehrsgutachtens betrachteten Knotenpunkte sich bereits an der Kapazitätsgrenze befinden. Unter der Annahme, dass das heutige Mobilitätsverhalten, welches stark Kfz-geprägt ist, fortgeführt wird, werden Verkehrszunahmen prognostiziert – sei es durch allgemeine Verkehrszunahmen (Prognose) und/oder durch die Verkehrszunahmen infolge des geplanten Vorhabens – erreichen die betrachteten Knotenpunkte ihre Kapazitätsgrenze bzw. überschreiten diese. Insofern können zwar die Verkehrsabläufe einzelner Knotenpunkte durch signaltechnische Optimierungen verbessert werden, in der Gesamtschau führen diese Einzelfallbetrachtungen jedoch nicht zu einer ganzheitlichen Verbesserung. Der Nachweis einer ausreichenden Kapazität sowie einer angemessenen Verkehrsqualität kann unter diesen angenommen Rahmenbedingungen nicht erbracht werden (vornehmlich in den nachmittäglichen Spitzenstunden).

Das Verkehrsaufkommen im Prognose-Nullfall, das nur die von der Stadt Essen erwartete Zunahme der Verkehrsnachfrage, nicht aber das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das Bauvorhaben berücksichtigt, würde bereits zu einer Überschreitung der Kapazität mehrerer Knotenpunkte im Umfeld des Bauvorhabens führen.

Unter der Berücksichtigung des sich aktuell in Umsetzung befindenden Handlungskonzeptes für die Mobilität 2035, kann mit einer optimierten Signalsteuerung in Kombination mit einer Verlängerung der Fahrstreifenaufteilung auf dem Palmbuschweg eine ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) erreicht werden. Daraus lässt sich ableiten, dass auch an den anderen umliegenden Knotenpunkten eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit eintreten kann. Ergänzend werden sich die Zusatzverkehre des Planvorhabens mittels des Mobilitätskonzeptes für das Plangebiet weiter reduzieren.

Unter Berücksichtigung der möglichen Handlungsansätze sowohl auf Projekt- als auf gesamtstädtischer Ebene kann zukünftig eine der innerörtlichen, zentralen Lage angemessene Verkehrsanbindung des Vorhabens gewährleistet werden.

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs der Bewohner und Gewerbetreibenden erfolgt ausschließlich in Tiefgaragen. Einzig im südöstlichen Randbereich des Plangebietes wird eine private Stellplatzanlage verortet, die ausschließlich den Gewerbetreibenden des südöstlichen Gebäuderiegels zur Verfügung stehen soll, um eine entsprechende Anlieferung und den Transport von Materialien und Werkzeugen gewährleisten zu können. Die Stellplatzanlage kann rückwärtig des südöstlichen Gebäuderiegels über den östlichen Erschließungsstich mit Anschluss an den Palmbuschweg angefahren werden.

Es sind zwei Zu- bzw. Ausfahrten vorgesehen, die weitestgehend konfliktfrei direkt am Palmbuschweg angelegt sind. Geplant sind zwei Zu- und Ausfahrten mit jeweils 3 Fahrspuren, die je nach Bedarf als zwei Einfahrten und eine Ausfahrt bzw. eine Einfahrt und zwei Ausfahrten betrieben werden können. So kann ohne großen Platzverbrauch auf unterschiedliche zeitliche Anforderungen reagiert werden. Für die Dimensionierung der Tiefgarage wird die Stellplatzsatzung der Stadt Essen zugrunde gelegt. Die im Rahmen des Verkehrsgutachtens nach der Stellplatzsatzung ermittelte Anzahl herzustellender Stellplätze beläuft sich unter Berücksichtigung der ÖPNV-Qualität auf insgesamt 667 Pkw-Stellplätze. Ein abschließender Stellplatznachweis erfolgt auf der Ebene des Bauantragsverfahrens.

Das Verkehrsgutachten zeigt Empfehlungen zu Rückstauräumen, Positionierung der Zufahrten und sonstige Hinweise zur Ausgestaltung der Tiefgaragen bzw. deren Zufahrten auf. Insbesondere werden entsprechende Rückstauräume zwischen der Abfertigungs- bzw. Schrankenanlage und dem öffentlichen Straßenraum (Palmbuschweg) vorgesehen, damit sich eine bestimmte Anzahl an Pkw vor der Abfertigungsanlage aufstellen kann, ohne dass es zu Rückstauungen in den öffentlichen Straßenraum kommt.

Eine konkrete Abschätzung der Rückstaulänge ist noch nicht möglich, da insbesondere zum jetzigen Zeitpunkt unklar ist, ob und in welchem Ausmaß eine kontrollierte Ein-/Ausfahrt bei der Tiefgarage erfolgen soll. Es ist zu einem späteren Projektstand im Detail zu prüfen, welcher konkrete Rückstauraum in Abhängigkeit von den Verkehrsstärken, dem Abfertigungssystem und der Anzahl an Abfertigungsanlagen vorzusehen ist. Grundsätzlich sind aber entsprechend vorzusehende Rückstauräume in der Planung bereits berücksichtigt worden und generell herstellbar.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann die Tiefgaragenein-/ausfahrt nicht unmittelbar nach der Kreuzung Altenessener Straße/ Palmbuschweg angeordnet werden, da dies die Verkehrsabwicklung der Kreuzung zu stark beeinträchtigen würde. Das Gutachten empfiehlt, eine der Tiefgaragenzufahrten direkt gegenüber der bestehenden Einmündung Tiefenbruchstraße anzuordnen. Durch die Erzeugung einer vierarmigen Kreuzung als signalisierter Vollknoten kann eine Reduzierung der Konfliktpunkte und insgesamt eine möglichst störungsfreie Verkehrsabwicklung erreicht werden.

#### Themenbereich Nutzungen im Plangebiet

- Was für Nutzungen wird es in dem Gebiet geben?
- Wie hoch wird der Anteil an Wohnnutzung sein?
- Kann das Gebiet auch von der Öffentlichkeit genutzt werden?
- Wie will man verhindern, dass die Gebäude nicht leer stehen? Nicht, dass die nächste Schrott-Immobilie in Altenessen entsteht.
- Wie will man beeinflussen wer dort einzieht?
- Bei so vielen zusätzlichen Menschen auf dem Grundstück wird es weitere Unruhen rund um den Bahnhofsbereich geben.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu Nutzungen im Plangebiet und dem Wohnanteil

Das Plangebiet soll zu einem durchmischten Quartier mit einem flexiblen Nutzungsmix aus Wohnen und Gewerbe entwickelt werden. Neben Gewerbe-, Büro- und öffentlichen Nutzungen, die einen großen Teil der Bevölkerung und Öffentlichkeit ansprechen, sollen auch quartiersbelebende Nutzungen wie Gastronomie, Fitness-Center, Bars und Ausstellungsbereiche im Quartier ansässig sein. Von kleineren Mieteinheiten bis zu großen Büroflächen, sind auch eine Handwerkermeile, ein Hotel oder Altenwohnbereich mit angeschlossenen Ärztehaus und dazugehörigen Dienstleistungen denkbar. Ergänzend ist auch Wohnnutzung vorgesehen.

Insgesamt besteht im Plangebiet eine hohe Flexibilität was zukünftige Nutzungen betrifft. Das im Bebauungsplan festgesetzte Baugebiet „Urbanes Gebiet“ erlaubt eine räumliche Nähe von Funktionen, wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Kultur und Sport, und sieht eine breit angelegte Nutzungsmischung vor.

Im Plangebiet werden rund 200 Wohnungen entstehen. Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes sind ca. 30 % der realisierten Wohnflächen als öffentlich geförderter Wohnungsbau gemäß der Wohnraumförderungsbestimmungen des Landes (WFB NRW) zu realisieren. Diese Zielvorgabe soll im Plangebiet umgesetzt werden und wird vertraglich gesichert.

#### Zur Nutzung durch die Öffentlichkeit

Die unteren Etagen sollen für Gewerbe- und Büronutzungen sowie für öffentliche Nutzungen vorgehalten werden, die einen großen Teil der Bevölkerung und Öffentlichkeit ansprechen. Ziel ist die Herstellung eines aktiven Quartiers, das aufgrund seiner urbanen Durchmischung durchgehend belebt und bewohnt ist. Dem entsprechend setzt der Bebauungsplan für alle Freiflächen zwischen den Baukörpern ein Gehrecht für die Allgemeinheit fest. Radwegeabschnitte im südlichen und westlichen Randbereich des Plangebietes komplettieren die geplante Durchlässigkeit des Plangebietes.

#### Zum Leerstand

Bereits vor und während des Planverfahrens zeigen sich Tendenzen hinsichtlich einer späteren Vermarktung. Für das geplante Vorhaben liegen entsprechende Miet- und Betreiberinteressenten vor, sodass von einem zukünftigen Leerstand derzeit nicht auszugehen ist. Natürlich unterliegt Stadtplanung gewissen wirtschaftlichen Faktoren und Entwicklungen, die ein solches Vorhaben beeinflussen. Dennoch ist es vorrangiges Ziel, mit der Planung das Versorgungszentrum Altenessen Bahnhof (D-Zentrum) zu stärken und damit einen positiven Beitrag zur Stadtteilentwicklung zu leisten.

#### Zur Beeinflussung von zukünftigen Nutzern

Grundsätzlich kann man nicht unmittelbar beeinflussen, wer zukünftig die geplanten Wohnungen beziehen wird. Zu den Nutzergruppen können jüngere als auch ältere Nachfragegruppen zählen, die ein urbanes und zentrales Wohnen mit guter Infrastrukturausstattung bevorzugen.

Ziel des Bebauungsplanes ist es dabei, nachfragegerecht und sozialadäquat unterschiedlichen Nutzungsanforderungen zu entsprechen. Gemäß den Zielen der Planung wird der Investor im Plangebiet ein differenziertes und variables Wohnangebot für unterschiedliche Nutzergruppen schaffen. Mit diesem differenzierten Wohnangebot ist die Grundlage für eine gesunde soziale Mischung im Plangebiet gegeben. Vor diesem Hintergrund wird hier die Gefahr der Entstehung von Unruhen im Bahnhofsumfeld nicht gesehen. Ziel ist es, durch die Errichtung zeitgemäßer, architektonisch attraktiver Bauformen und die Schaffung von neuen Stadträumen mit hoher Aufenthaltsqualität den Stadtteil Altenessen-Süd einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung zuzuführen, um weitestgehend positive Effekte für den Gesamttraum Altenessen zu gewinnen.

#### Themenbereich Sonstiges

- Wie wird der zeitliche Ablauf sein?
- Was passiert, wenn im Boden etwas Schädliches/ Giftiges gefunden wird?
- Ist Lärmschutz entlang der Bahntrasse vorgesehen?

- Wie wird man mit der geplanten A 52 umgehen?
- Was passiert mit dem verfallenden Gebäude gegenüber dem Altenessen Bf?

Stellungnahme der Verwaltung:

Zum Realisierungsablauf

Bau- bzw. Baustellenlogistik stellt einen Gegenstand des Baubetriebs dar und wird erst im Rahmen der Bauausführung festgelegt. Der Bebauungsplan stellt keine Ausführungsplanung dar und kann insofern keine Aussagen zum Baubetrieb und dem zeitlichen Ablauf treffen.

Zu Bodenverunreinigungen

Gemäß den Aussagen einer orientierenden Gefährdungsabschätzung aus dem Jahr 2009 sind die im Plangebiet vorzufindenden anthropogenen Auffüllungen hinsichtlich ihrer Zusammensetzung sowie die untersuchten Schadstoffe hinsichtlich ihrer Konzentrationen für Ballungsgebiete als typisch anzusehen. Der bei Erdarbeiten ggf. anfallende aufgefüllte Boden ist entsprechend der im Gutachten erfolgten Einstufung gemäß LAGA-Richtlinie zu verwerten bzw. einer Entsorgung zuzuführen.

Mit Ausnahme des Bereiches einer ehem. Betriebstankstelle ist keine Gefährdung hinsichtlich des Wirkungspfades Boden – Grundwasser abzuleiten. Auch ist für das Plangebiet keine Gefährdung hinsichtlich des Wirkungspfades Boden – Mensch anzusetzen. Die Flächen der ehem. Betriebstankstelle sind entsprechend zu sanieren.

Zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Verlaufs der Abbruchmaßnahme und zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Verwertung/ Entsorgung der anfallenden Abbruchabfälle wurde im Jahr 2013 ein Abbruch- und Entsorgungskonzept erstellt, dem entsprechend Folge zu leisten ist.

Zum Lärmschutz entlang der Bahntrasse

Das im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erstellte Schallgutachten zeigt auf, dass die Verkehre im Umfeld, darunter auch der Schienenverkehr, zu hohen Pegeln und damit zu Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 im Plangebiet führen, so dass Festsetzungen zum Schallschutz im Plangebiet erforderlich werden. Insofern werden gemäß den Ergebnissen des Gutachtens im gesamten Plangebiet passive Maßnahmen zur Einhaltung von Innenschallpegeln gemäß der VDI-Richtlinie 2719 im Bebauungsplan festgesetzt.

Die gewerblichen Betriebe südlich der Bahnstrecke führen nicht zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte im Plangebiet.

Entlang der Bahnstrecken sind bereits Lärmschutzwände vorhanden. Im Bereich des westlichen und mittleren Baufeldes im Süden ist eine Lücke im Verlauf der nördlich der Bahnstrecken verlaufenden Lärmschutzwand auf einer Länge von etwa 135 m festzustellen. Grundsätzlich wäre hier eine Ergänzung mit Lückenschluss als aktive Schallschutzmaßnahme für das EG und das 1. und 2.OG der Plangebäude zwar denkbar. Mit einer Realisierung einer Lärmschutzwand unmittelbar entlang einer Bahnstrecke bestehen jedoch Abhängigkeiten hinsichtlich erforderlicher Genehmigungen der DB AG. Aufgrund des nur bedingten Nutzens der Schließung der Lärmschutzwand für die angrenzenden Baukörper ist hiervon auf der Ebene der Bauleitplanung als zwingende Festsetzung im Bebauungsplan abzusehen. In Abhängigkeit der konkreten Nutzung und Gebäudeplanung können durch den Investor eigenverantwortlich Maßnahmen in Abstimmung mit der DB AG bei Bedarf vorgenommen werden.

Mittels der umsetzbaren schalltechnischen passiven Maßnahmen (Schallschutzfenster) können im Plangebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

Zur A 52

Seit nunmehr rund 40 Jahren wird von Straßen.NRW an der Durchstreckung und Verlängerung der A52 im östlichen Essener Stadtgebiet zwischen der A40 im Süden und der A42 im Norden mit

Vorplanungen und Linienführungen geplant. In den vergangenen Jahren wurde eine ausgewählte Linienführung mit ergänzenden Anschlüssen an das Essener Straßennetz im Entwurf konkretisiert.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan sieht einen Weiterbau der A 52 durch den Essener Norden vor. Gemäß dem aktuellen Planstand soll das Autobahnteilstück von Süden kommend in offener Tieflage westlich des Plangebietes in etwa auf der heutigen Berne-Trasse vorbeiführen, um dann in Tunnellage die Altenessener Straße nach Westen zu unterqueren. Der westliche Rand des Plangebietes läge gemäß aktueller Ausbauplanung für die Autobahn innerhalb der künftigen Anbauverbotszone von 40,0 m parallel zum Straßenrand, was zu baulichen Einschränkungen der Nutzbarkeit des Grundstücks führen würde. Dies ist jedoch auch im derzeit noch geltenden Planungsrecht des Bebauungsplanes Nr. 326 „Palmbuschweg“ unberücksichtigt. Sonstige Auswirkungen des Autobahnbaus auf das Plangebiet und das Umfeld sind nicht absehbar.

Der Ausbau der A 52 ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan zwar enthalten, das Bauvorhaben wurde aber im Jahr 2016 vom vordringlichen Bedarf in den weiteren Bedarf herabgestuft und damit in der Priorisierung weit unten einsortiert. Dies bedeutet, dass der Bund das Bauprojekt in den darauffolgenden 15 Jahren (also bis 2031) aufgrund fehlenden Budgets nicht finanzieren können.

Bezüglich des anstehenden Planfeststellungsverfahrens, das weitere Jahre in Anspruch nehmen würde, und der zeitlichen Umsetzung der Planung können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen getroffen werden.

Zu Bauruine Altenessen-Bf

Die Bauruine am Altenessen-Bf empfindet auch die Stadt Essen als Missstand. Was mit der Bauruine passiert, hängt maßgeblich von deren Eigentümer ab. Die Stadt Essen beabsichtigt zurzeit eine Abbruchersatzmaßnahme durchzuführen, um diesen Missstand zu beseitigen.

### 2.1.2 Öffentliche Diskussion

Folgende Fragestellungen wurden bei der öffentlichen Diskussion im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung diskutiert und erläutert (zur besseren Übersicht werden die Anregungen, Fragen und Meinungen der Bürger thematisch gegliedert):

#### Themenbereich Städtebau

- Grundsätzlich ist es positiv zu bewerten, dass auf der Fläche endlich etwas passiert.
- Warum muss die Fläche so dicht bebaut werden und das gerade in diesem schwierigen Bereich?
- Die Planung sollte maßstäblich sein und sich in die Umgebung einpassen. Das ist hier nicht der Fall. Es sollte ein verträgliches städtebauliches Konzept entwickelt werden.
- Wieso plant man hier eine Bebauung mit bis zu 16 Geschossen? Dies ist stadtteiluntypisch!
- Das Umfeld wird komplett ignoriert. Die Planung passt sich in keinsten Weise an.
- In Altenessen sollten maximal 7 Geschosse zugelassen werden und nicht mehr.
- Entlang dem Palmbuschweg sollten nicht mehr als 4 Geschosse entstehen.
- Ein Kompromiss könnte so aussehen, dass entlang der Bahnlinie höhere Gebäude stehen und der 16-Geschosser niedriger wird.
- Ist es möglich die Ausnutzung des Grundstücks zu begrenzen? Kann die Höhenentwicklung begrenzt werden?
- Als Beispiel für eine gelungene Bebauung sollte das Neubaugebiet Johanniskirchstraße herangezogen werden.
- Ist der Brandschutz gesichert?
- Soll der Bebauungsplan ausschließlich dem Investor nutzen oder auch der Stadtentwicklung?

Stellungnahme der Verwaltung:



Die Konzeptvariante 1, welche dem Bebauungsplan zugrunde liegt, sieht eine Bebauung aus großzügigen Blockstrukturen vor, die sich durch differenzierte Geschossigkeit einzelner Gebäudeabschnitte charakterisieren. Für die Gebäudeabschnitte am Palmbuschweg sah die Planung eine Höhenstruktur von 3 bis 5 Geschossen vor, die im rückwärtigen Bereich bis auf 7-geschossige Gebäudeabschnitte ansteigt. Als sichtbare Landmarken waren im Quartier zwei städtebauliche Hochpunkte mit jeweils 12 und 16 Geschossen im westlichen Bereich vorgesehen.

Im Nachgang der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurde das städtebauliche Konzept überarbeitet und insbesondere die geplante Höhenstruktur reduziert. Die Anpassungen erfolgten in Anlehnung an die Anregungen der Bürger, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgebracht wurden, sowie gemäß den formulierten Rahmenbedingungen der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk V, die in der Sitzung der BVV am 22.10.2019 beschlossen wurden (s. Vorgang 1433/2019/SPD/CDU/EBB). Diese sehen insbesondere vor, eine weniger hohe Dichte zu verfolgen, um eine bessere Integration in die Umgebung zu erzielen. Es sind unterschiedliche Wohnformen zu generieren, eine entsprechende soziale Infrastruktur zu schaffen und die Ansiedlung von störendem Gewerbe ist zu unterbinden. Im Sinne der Reduzierung von verkehrlichen Auswirkungen ist des Weiteren ein Mobilitätskonzept für das Plangebiet vorzusehen.

Insbesondere im Anschluss an die vorhandene Bebauung am Palmbuschweg wird die Zielsetzung verfolgt, eine städtebaulich verträgliche Integration der geplanten Neubebauung zu gewährleisten. Die Baukörperhöhen des neuen Quartiers reagieren daher in den Grenzbereichen nun stärker auf ihre Umgebung. Entlang des Palmbuschwegs erfolgt in Anpassung an die Nachbarschaft eine maximal 3- bis 4-geschossige Bebauung und vermittelt so zum angrenzenden Baubestand. Die Geschossigkeit eines Gebäudes variiert dabei mehrfach und bildet somit differenzierte Gebäudeabschnitte aus, deren Höhe mit zunehmendem Abstand zum Bestand von Nord nach Süd im Inneren des neuen Quartiers auf maximal 6 Geschosse ansteigt. Entlang der südlichen Grundstücksgrenze werden die Blöcke mit 5 bis 6 Geschossen ausgebildet. Bewusste Ausnahmen bilden weiterhin die südwestlichen Eckbereiche der beiden westlichen Blöcke, die nun mit 8 und 12 Geschossen einen prägnanten städtebaulichen Akzent setzen.

Der in der öffentlichen Diskussion geforderten Reduzierung der geplanten Gebäudehöhen wurde somit Rechnung getragen.

Die gewählte Geschossigkeit und die Höhenentwicklung orientieren sich zum einen an den Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung und dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und sind zum anderen gleichzeitig ein Baustein zur Erreichung der Ziele der Stadt Essen, an dieser Nahtstelle zwischen überwiegender Wohnnutzung im Norden und Westen und dem heterogenen Mix aus Wohnbebauungen, Einzelhandel und Gewerbenutzungen im Süden sowie entlang der Altenessener Straße, das bestehende Versorgungs- und Dienstleistungsangebot zu ergänzen, neue Arbeitsplätze zu generieren und der dringenden Nachfrage nach attraktivem Wohnraum nachzukommen.

Vor dem Hintergrund des öffentlichen Interesses an bezahlbarem Wohnraum in integrierten Lagen und dem Interesse, die örtliche Infrastruktur und Wirtschaft im Stadtteil Altenessen zu stärken, ist die Dichte und Geschossigkeit des Baugebietes als sachgerecht und vertretbar anzusehen.

Dabei ist außerdem zu berücksichtigen, dass der bestehende rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 326 "Palmbuschweg" aus dem Jahr 1965 bereits heute eine vier- bzw. fünfgeschossige Bebauung des Plangebietes zulässt. Mit der Fortführung der klassischen Straßenrandbebauung entlang des Palmbuschwegs, wird die heutige III- bis IV-geschossige Bestandsbebauung westlich und östlich des Plangebietes in gleicher Höhenstruktur ergänzt. Die gemäß geltendem Planungsrecht zulässige Geschossigkeit wird dabei überwiegend unterschritten.

Ein Anstieg der Geschossigkeiten (auch über das geltende Planungsrecht hinaus) findet erst im rückwärtigen Bereich des Plangebietes statt. Hier schließt im Süden und Südwesten keine unmittelbare Wohnbebauung an, sodass Beeinträchtigungen durch die Höhe der geplanten Bebauung minimiert werden können.

In der gegebenen Lage, deren Umfeld sich durch eine heterogene und starke Durchmischung kennzeichnet (Wohnbebauung, S-Bahnhof, Nahversorgungszentrum, Bahnlinie, Berne mit begleitenden Grünflächen) ist ein urbanes Stadtquartier mit der geplanten verdichteten

Höhenstruktur städtebaulich vertretbar und unter Berücksichtigung der o. a. stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen sachgerecht.

Grundsätzlich gilt, dass ein Bebauungsplan nicht die Ortsüblichkeit im Sinne von § 34 BauGB sicherstellen muss, vielmehr werden mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes neue Baurechte vergeben, die sich aus den städtebaulichen Planungszielen des Bebauungsplanes ergeben. Insofern ist grundsätzlich auch eine Bebauung möglich, die nicht dem Maßstab der Umgebung folgt, sofern für die Bildung eines neuen Maßstabs andere städtebauliche Gründe vorliegen.

Die geplante Bebauung führt aus Sicht der Stadt Essen nicht zu unzumutbaren städtebaulichen Verhältnissen für die umliegende Nachbarschaft, sondern kann sich nach den Maßgaben der Festsetzungen im Bebauungsplan angemessen einfügen, so dass eine städtebauliche Verträglichkeit gegeben ist.

Im Bebauungsplan bieten die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB die Möglichkeit die Ausnutzung eines Grundstücks und auch das Bauvolumen zu begrenzen. Der hiesige Bebauungsplan trifft dementsprechend Festsetzungen zur maximalen Grundflächen- und Geschossflächenzahl sowie zur Höhe und Geschossigkeit von Gebäuden. Für das geplante Gebäudeensemble erfolgen differenzierte und stringente Festsetzungen, um eine Umsetzung der im Rahmen der städtebaulichen Vorplanung herausgearbeiteten wünschenswerten Gebäudetypologien sicher zu stellen und somit das gewünschte Stadtbild hinreichend zu bestimmen.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist als Bestandteil der Bauvorlagen vom Bauherrn/Antragsteller der Nachweis zu erbringen, dass den Belangen des Brandschutzes entsprechend Rechnung getragen wird. Bisherige Abstimmungen lassen erkennen, dass der brandschutztechnische Nachweis gelingen wird.

#### Themenbereich Nutzungen im Plangebiet

- Wie viel Wohnungen wird es insgesamt geben? Unterscheidet sich die Anzahl in den drei Varianten?
- Wird es barrierefreie Wohnungen geben?
- Ist der Bau einer Moschee möglich?
- Wird es eine Mietobergrenze geben? Wie erfolgt die Belegung von Wohnungen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus?
- Die Planung von studentischem Wohnen wäre passend für das Gebiet.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Im Plangebiet werden rund 200 Wohnungen entstehen. Bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes sind ca. 30 % der realisierten Wohnflächen als öffentlich geförderter Wohnungsbau gemäß der Wohnraumförderungsbestimmungen des Landes (WFB NRW) zu realisieren. Diese Zielvorgabe soll im Plangebiet umgesetzt werden und wird vertraglich gesichert. Im Sinne einer bedarfsorientierten Planung ist für den öffentlich geförderten Mietwohnungsbau ein entsprechender Wohnungsmix mit dem Amt für Stadterneuerung und Bodenmanagement abzustimmen. Die Förderbestimmungen des Landes NW zielen explizit auf einen generationengerechten (demografiefesten) Wohnungsbau. Generationengerechte Wohnquartiere sollen die selbstständige Lebensführung unterstützen und die Privatsphäre wahren, d. h. die Gebäude und Wohnungen sowie das Wohnumfeld sollten barrierefrei sein und sich in zentraler, infrastrukturell gut erschlossener und ausgestatteter Lage mit Geschäften des täglichen Bedarfs, Arztpraxen, Apotheken usw. befinden.

Im Hinblick auf die Zielsetzung zur Schaffung von attraktivem Wohnraum in Kombination mit den geplanten Geschossigkeiten der Gebäude ist davon auszugehen, dass die Gebäude mit Aufzügen ausgestattet werden.

Für Leistungsberechtigte des Jobcenters Essen und des Amtes für Soziales und Wohnen gelten die jeweils aktuellen Mietobergrenzen. Grundsätzlich strebt die Stadt Essen an, sowohl Wohnungen für Mieter der Einkommensgruppe A (Wohnberechtigungsschein A) als auch Wohnungen für Mieter der Einkommensgruppe B (Wohnberechtigungsschein B) anzubieten. Die Belegung der Wohnungen für

Mieter mit Wohnberechtigungsschein A erfolgt bei Vorliegen der Voraussetzungen über die Wohnungsvermittlung der Stadt Essen im Rahmen einer Bewerbung.

Da der Bebauungsplan das Plangebiet als ein Urbanes Gebiet (MU) gemäß § 6a BauNVO festsetzt, ist der Bau einer Moschee grundsätzlich zulässig, aber nicht vorgesehen.

Der Hinweis zu den Studentenwohnungen wird zur Kenntnis genommen und dem Investor mitgeteilt.

#### Themenbereich Verkehr

- Der Verkehr wird immens zunehmen, schon heute ist die Altenessener Straße überlastet. Wie will man den Verkehr regeln?
- Altenessen braucht neue Arbeitsplätze, aber kann der damit eingehende zusätzliche Verkehr abgewickelt werden?
- Der neue Verkehr des geplanten Marienhospitals ist bei der verkehrlichen Untersuchung zu berücksichtigen.
- Vielleicht wäre eine zweite Zuwegung des Grundstücks über freie Flächen an der Altenessener Straße möglich, damit der ganze Verkehr nicht ausschließlich über den Palmbuschweg fließen muss?
- Wie funktioniert die oberirdische Erschließung?
- Wie wird man mit dem Stellplatzbedarf umgehen?
- Wie geht man mit Behindertenparkplätzen um, wenn alle in der Tiefgarage parken müssen?
- Kann eine Regelung in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden, dass ausreichend Stellplätze herzustellen sind?
- Im Sinne der verkehrlichen Entwicklung sollte der MIV beschränkt und der ÖPNV gestärkt, weiter ausgebaut werden.
- Man sollte sich in verkehrlicher Hinsicht auch mehr auf Radfahrer konzentrieren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zum Verkehr

auf die Stellungnahme der Verwaltung zu Kap. II. 2.1.1. Themenbereich Verkehr wird verwiesen.

Zum Marienhospital

Das Krankenhaus Marienhospital in Altenessen wurde Ende 2020 geschlossen. Die Verkehre des bis dahin bestehenden Betriebes sind im Rahmen der erfolgten Verkehrszählungen in die verkehrliche Untersuchung eingeflossen.

Zur Zuwegung von der Altenessener Straße

Zum einen handelt es sich bei den Grundstücksflächen an der Altenessener Straße um Privateigentum, sodass kein unmittelbarer Zugriff auf diese Flächen besteht. Zum anderen verläuft zwischen dem Plangebiet und der Altenessener Straße die Berne, mit deren geplanter Renaturierung in diesem Bereich ein qualitätvoller Grünraum entstehen soll. Diese Planung würde mit Anlage einer neuen Erschließung für das Plangebiet konterkariert.

Zur oberirdischen Erschließung

Die innere Erschließung des Plangebietes ist ausschließlich über eine private Erschließungsfläche gesichert, die über drei Anschlusspunkte an den Palmbuschweg verfügt. Die Fläche ist ausreichend

dimensioniert, um den Belangen der Feuerwehr Rechnung zu tragen und die Müllentsorgung zu gewährleisten. Eine öffentliche Erschließung dieses Bereiches ist nicht erforderlich.

Abgesehen von Zufahrtsmöglichkeiten für Rettungsdienste, Müllfahrzeuge und Lieferverkehre soll das gesamte Quartier weitestgehend verkehrsfrei gestaltet werden. Die zwischen den Gebäuden entstehenden Verbindungsachsen bleiben vornehmlich Fußgängern und Radfahrern vorbehalten und schaffen so eine hohe Aufenthaltsqualität für ihre Nutzer.

Einzig im rückwärtigen, südöstlichen Randbereich des Plangebietes wird eine private Stellplatzanlage verortet, die ausschließlich den Gewerbetreibenden des südöstlichen Gebäuderiegels zur Verfügung stehen soll, um eine entsprechende Anlieferung und den Transport von Materialien und Werkzeugen gewährleisten zu können. Die Stellplatzanlage kann rückwärtig des südöstlichen Gebäuderiegels über den östlichen Erschließungsstich mit Anschluss an den Palmbuschweg angefahren werden.

#### Zum Stellplatzbedarf

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs der Bewohner und Gewerbetreibenden erfolgt ausschließlich in Tiefgaragen. Für die Dimensionierung der Tiefgarage wird die Stellplatzsatzung der Stadt Essen zugrunde gelegt. Der wesentliche Regulierungsinhalt der Satzung besteht darin, dass bei der Errichtung, bei wesentlichen Änderungen oder bei Nutzungsänderungen baulicher Anlagen entsprechend Kfz-Stellplätze oder Garagen und Abstellplätze für Fahrräder errichtet werden müssen, sofern eine An- und Abfahrt von Autos oder Fahrrädern zu erwarten ist.

Die im Rahmen des Verkehrsgutachtens nach der Stellplatzsatzung ermittelte Anzahl herzustellender Stellplätze beläuft sich unter Berücksichtigung der ÖPNV-Qualität auf insgesamt 667 Pkw-Stellplätze. Ein abschließender Stellplatznachweis erfolgt auf der Ebene des Bauantragsverfahrens.

Auf der Grundlage der Stellplatzsatzung der Stadt Essen kann eine hinreichende Parkraumausstattung im Gesamtbereich sichergestellt werden. Eine Regelung im städtebaulichen Vertrag ist nicht erforderlich.

#### Zu Behindertenparkplätzen

In der Tiefgarage wird ein entsprechend herzustellender prozentualer Anteil der Stellplätze als Stellplätze für Menschen mit Behinderungen hergestellt. Gemäß der Norm zum barrierefreien Bauen und DIN 18040-3 werden die Stellplätze eine Breite von mindestens 3,5 m auf einer Länge von 5,0 m aufweisen und entsprechende Einstiegsmöglichkeiten gewährleisten. Grundsätzlich werden Stellplätze für Menschen mit Behinderungen demgemäß gekennzeichnet, sind barrierefrei zu erreichen und in direkter Nähe zu Aufzügen und Ausgängen angeordnet.

#### Zu Beschränkung MIV/ Bestärkung ÖPNV

Zur Entwicklung eines zukunftsfähigen urbanen Quartiers, das auch einen im Sinne der Ressourcenschonung wünschenswerten Kfz-Verzicht bzw. dessen Reduzierung thematisiert, sollen unter Berücksichtigung der innerörtlichen Lage und der damit verbundenen kurzen Wege zu den Infrastruktureinrichtungen entsprechende Anreize für den Einsatz alternativer Fortbewegungsmittel geschaffen werden. Diesbezüglich wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches folgende Maßnahmen umfasst, die durch den Grundstücksentwickler initiiert und den künftigen Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern angeboten werden sollen:

- Exklusiver Fuhrpark aus speziellen Leihfahrzeugen (z. B. beispielsweise (E-)Lastenfahrrädern, Fahrradanhängern, (E-)Scootern, Paket-/Sackkarren und Bollerwagen)
- Öffentliches, stationsbasiertes Carsharing-Angebot
- Anbindung an ein Fahrradmietsystem der metropolraduhr im Plangebiet
- Übergreifende Koordinierung aller Mobilitätsangebote (praktische Organisation vor Ort, Bündelung der Mobilitätsangebote über eine eigene Website oder App)
- Mobilitätsinformationen (digitale Anzeige in einem zentralen Bereich)

- Anreize zur Fahrgemeinschaftsförderung
- ÖPNV-Vergünstigungen (JobTicket, MieterTicket, QuartiersTicket, Hotelgast-Ticket)

Der hiesige Standort eignet sich aufgrund seiner innerörtlichen zentralen Lage und seiner Erreichbarkeitsqualitäten für den ÖPNV, aber auch durch die bestehenden und auszubauen Verbindungsqualitäten für den Radverkehr im Umfeld, um die Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu maximieren.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen stellt einen wesentlichen Baustein zur verträglichen Einbindung des neuen Quartiers in den Stadtteil dar. Ziel der Aufstellung des Bebauungsplans ist es, dieses Mobilitätskonzept umzusetzen. Es wird über einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Essen und dem Grundstücksentwickler sichergestellt.

#### Zu Radfahrern

Eine wichtige regionale Radroute, die auch Bestandteil des Haupttroutennetzes für den Radverkehr der Stadt Essen ist, verläuft auf der Altenessener Straße. Weitere Strecken des Haupttroutennetzes verlaufen nördlich und südlich des Plangebietes in Ost-West-Richtung durch den Kaiser-Wilhelm-Park und über die Lierfeldstraße. Westlich des Plangebietes ist über die Altenessener Straße ein Radweg abseits der Straßen zu erreichen, der in Grün eingebettet entlang der Berne verläuft. Weitere Radwege verlaufen in Nord-Süd-Richtung durch die Randbereiche des nördlich des Plangebietes liegenden Kaiser-Wilhelm-Parks.

Im direkten Umfeld des Plangebietes sind somit zahlreiche Radwege vorhanden, diese sind aber nur teilweise miteinander verbunden. Westlich des Plangebietes im Kreuzungsbereich von Altenessener Straße, Palmbuschweg und der Berne fehlt bislang ein entsprechender Lückenschluss.

Im Plangebiet ist entlang der südlich verlaufenden Bahntrasse sowie der westlich anschließenden Böschungsoberkante zur Berne ein neuer Fuß-/ Radweg geplant. Dieser soll zukünftig dazu dienen, eine Wegeverbindung abseits von Straßen zwischen der Altenessener Straße und dem Helenendamm zu schaffen. Um hier einen entsprechenden Lückenschluss der Wegeverzweigungen zu erzielen, ist ein weiterer Ausbau von Fuß- und Radwegen auf östlich angrenzenden, städtischen bzw. seitens der Stadt zu erwerbenden Flächen sowie auf westlich angrenzenden Flächen der Emschergenossenschaft erforderlich. Diesbezüglich wird im weiteren Planungsprozess eine entsprechende Wegeplanung erfolgen. Diese weiterführenden städtischen Planungen erfolgen unabhängig vom hiesigen Bebauungsplanverfahren.

#### Themenbereich Soziale Struktur

- Der Stadtteil hat heute schon eine große Aufgabe mit der Integration aller hier lebenden Menschen. Mit weiteren Menschen in großer Anzahl wird diese Aufgabe noch schwerer zu bewältigen sein.
- Es gibt zu viele Menschen in diesem Stadtteil, die sich nicht integrieren wollen.
- Der Stadtteil hat heute schon immense soziale Probleme. Diese werden mit Umsetzung der Planung weiter verstärkt.
- Entstehen die falschen Nutzungen in diesem Bereich kippt der Stadtteil weiter in eine negative Richtung.
- Sie planen zu viele Menschen auf zu kleiner Fläche.
- Soziale Probleme in einem Stadtteil müssen auch beim Bauen berücksichtigt werden.
- Stadtentwicklung muss auch die soziale Entwicklung berücksichtigen.
- Funktioniert eine zukünftige schulische Versorgung? Wird es ausreichend Kita-Plätze geben?

Stellungnahme der Verwaltung:

Grundsätzlich kann man nicht unmittelbar beeinflussen, durch wen die geplanten Nutzungen zukünftig genutzt werden. Zu den Nutzergruppen können verschiedene Nachfragegruppen zählen, die ein urbanes Quartier in zentraler Lage mit guter Infrastrukturausstattung bevorzugen.

Ziel des Bebauungsplanes ist es dabei, nachfragegerecht und sozialadäquat unterschiedlichen Nutzungsanforderungen zu entsprechen. Gemäß den Zielen der Planung wird der Investor ein durchmischtes Quartier mit einem flexiblen Nutzungsmix aus Wohnen und Gewerbe entwickeln. Neben Gewerbe-, Büro- und öffentlichen Nutzungen, die einen großen Teil der Bevölkerung und Öffentlichkeit ansprechen, sollen auch quartiersbelebende Nutzungen wie Gastronomie, Fitness-Center, Bars und Ausstellungsbereiche im Quartier ansässig sein. Von kleineren Mieteinheiten bis zu großen Büroflächen, sind auch eine Handwerkermeile, ein Hotel oder Altenwohnbereich mit angeschlossenem Ärztehaus und dazugehörigen Dienstleistungen denkbar. Ergänzend ist auch Wohnnutzung vorgesehen.

Mit diesem differenzierten Angebot ist die Grundlage für eine gesunde soziale Mischung im Plangebiet gegeben. Vor diesem Hintergrund wird hier die Gefahr der Entstehung von einem sozialen Brennpunkt nicht gesehen. Ziel ist es, durch die Errichtung zeitgemäßer, architektonisch attraktiver Bauungsformen und die Schaffung von neuen Stadträumen mit hoher Aufenthaltsqualität den Stadtteil Altenessen-Süd einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung zuzuführen, um weitestgehend positive Effekte für den Gesamtraum Altenessen zu gewinnen.

Im Umkreis von 1 km sind zahlreiche Kindertagesstätten sowie Grund- und weiterführende Schulen (Förderschule, Realschule, Gymnasium, Berufskolleg) vorhanden. Die Grundschulversorgung wird nach der Prognose der Schulentwicklungsplanung 2021-2027 für den Stadtbezirk V von schwankendem Wachstum betroffen sein. Dabei stellt sich die Grundschulversorgung in den einzelnen Stadtteilen unterschiedlich dar. Für Altenessen -Süd kann zum jetzigen Zeitpunkt eine angespannte Situation festgestellt werden. Eine wohnortnahe Beschulung in der Grundschule kann nur sichergestellt werden, wenn weiterer Schulraum geschaffen wird. Dem kann entgegengewirkt werden, indem vorhandene Schulen baulich so erweitert werden, dass die Zügigkeit erhöht werden kann. Vor diesem Hintergrund soll voraussichtlich für das Schuljahr 2022/2023 die Zügigkeit der Hövelschule auf vier erhöht werden. Für weitere Schulstandorte werden entsprechende Prüfungen empfohlen. Des Weiteren besteht im Plangebiet grundsätzlich die Möglichkeit – bei erforderlichem Bedarf – eine Kita zu integrieren.

#### Themenbereich Zukünftige Entwicklung des Plangebiets

- Wird man die gewerblichen Nutzungen später in Wohnungen umwandeln können? Hat die Stadt Möglichkeiten dies zu verhindern?
- Kann das Gebiet auch zu einem reinen Wohngebiet werden?
- Was passiert, wenn der Investor das Grundstück verkauft?

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Innerhalb der geplanten Gebäudestruktur ist eine übergeordnete Flexibilität bei der Einteilung von Grundrissen möglich. Dies erlaubt bei Bedarf eine Zusammenschaltung zu größeren oder eine Teilung in kleinere Einheiten und ermöglicht somit verschiedene alternative Nutzungskonzepte und Grundrissgestaltungen.

Bei dem im Bebauungsplan festgesetzten Urbanem Gebiet handelt es sich gemäß § 6a der Baunutzungsverordnung (BauNVO) um ein Baugebiet, welches der Unterbringung von Wohnen und von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen dient, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Dabei muss eine Nutzungsmischung gegeben sein, jedoch nicht gleichgewichtig. Auf der Grundlage des festgesetzten Urbanen Gebietes wäre eine Umsetzung von ausschließlich Wohnbebauung nicht genehmigungsfähig.

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan ist ein sogenannter Angebotsbebauungsplan, welcher den rechtlichen Rahmen für eine zukünftige Bebauung definiert. Der Eigentümer hat damit grundsätzlich keine Verpflichtung, aber das Recht auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplanes zu Bauen. Weitergehende Verpflichtungen im Zusammenhang mit einer

Bebauung, welche nicht über die Festsetzungsmöglichkeiten des BauGB (Baugesetzbuches) geregelt werden können, werden in einem Städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Essen und dem Grundstückseigentümer geregelt. Dieser Vertrag gilt als Bestandteil des Bebauungsplanes und geht mit einem Verkauf des Grundstückes mit all seinen Rechten und Pflichten auf den zukünftigen Käufer und Eigentümer über.

#### Themenbereich Einbeziehung des östlichen Bestands

- Wie soll die östliche Fortführung des städtebaulichen Konzeptes unter Inanspruchnahme der Grundstücke im Privateigentum erfolgen?
- Die betroffenen Eigentümer der Bestandsbebauung entlang dem Palmbuschweg, östlich des Plangebietes, sollten von der Stadt zu einem Gespräch eingeladen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen des weiteren Bauleitplanverfahrens wurden die östlich an das ehem. Kutel-Gelände angrenzenden, mit Wohnnutzung bebauten Grundstücke Palmbuschweg 46 bis 62 aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes herausgenommen. Eine Weiterführung der auf dem ehem. Kutel-Gelände geplanten Strukturen unter Einbeziehung der benannten Grundstücke ist nicht mehr vorgesehen und aufgrund der komplexen Eigentümerstruktur voraussichtlich auch nicht umsetzungsfähig. Die östlich angrenzende Bebauung genießt somit weiterhin Bestandsschutz und es gilt zunächst noch der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 326 "Palmbuschweg ". Für diesen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 326 verbleibenden Bereich wird zukünftig ein Aufstellungsbeschluss durch den Rat der Stadt Essen gefasst, um das geltende Planungsrecht entsprechend anzupassen.

#### Themenbereich Sonstiges

- Wie geht man mit Problemen beim Rückbau um? Z.B. bei der Halle für den Apparatebau oder wenn Schadstoffe gefunden werden?
- Was passiert, wenn bei der Aushebung des Gebietes Schäden auf Nachbargrundstücken entstehen? Wer haftet dann dafür?
- Das Flächenpotential auf Zollverein ist nahezu ausgeschöpft. Man sollte mit Zollverein Kontakt aufnehmen. Vielleicht können hier entsprechende Nutzungen integriert werden.
- Wie wird die westlich verlaufende Berne berücksichtigt? Ggf. wird das Plangebiet bei Starkregen überflutet.
- Der Kaiser-Wilhelm-Park wird bereits derzeit stark von Erholungssuchenden beansprucht, sodass bei der Realisierung der städtebaulichen Planung Übernutzungserscheinungen zu erwarten sind
- In den Tiefgaragen sind Angsträume zu vermeiden.
- Wer ist der Investor?
- Warum hat die Stadt das Grundstück nicht gekauft bzw. warum kauft sie es nicht?
- Können finanzielle Fördermittel eingeworben werden, um das Plangebiet durch die öffentliche Hand zu entwickeln und dabei weniger dicht zu bauen als der Investor plant?
- Wie wird man mit der geplanten A 52 umgehen?

Stellungnahme der Verwaltung:

Zum Rückbau der Gebäude

Der Rückbau von Altbebauung im Stadtgebiet ist ein tägliches Geschäft. Aufgrund dessen ist nicht mit Problemen beim Rück des Altbestandes zu rechnen.

Gemäß den Aussagen einer orientierenden Gefährdungsabschätzung aus dem Jahr 2009 sind die im Plangebiet vorzufindenden anthropogenen Auffüllungen hinsichtlich ihrer Zusammensetzung sowie die untersuchten Schadstoffe hinsichtlich ihrer Konzentrationen für Ballungsgebiete als typisch

anzusehen. Der bei Erdarbeiten ggf. anfallende aufgefüllte Boden ist entsprechend der im Gutachten erfolgten Einstufung gemäß LAGA-Richtlinie zu verwerten bzw. einer Entsorgung zuzuführen.

Mit Ausnahme des Bereiches einer ehem. Betriebstankstelle ist keine Gefährdung hinsichtlich des Wirkungspfades Boden – Grundwasser abzuleiten. Auch ist für das Plangebiet keine Gefährdung hinsichtlich des Wirkungspfades Boden – Mensch anzusetzen. Die Flächen der ehem. Betriebstankstelle sind entsprechend zu sanieren.

Zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Verlaufs der Abbruchmaßnahme und zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Verwertung/ Entsorgung der anfallenden Abbruchabfälle wurde im Jahr 2013 ein Abbruch- und Entsorgungskonzept erstellt, dem entsprechend Folge zu leisten ist.

#### Zu Schäden auf Nachbargrundstücken

Die Anregungen bezüglich Beschädigungen von Fremdeigentum sind grundsätzlich nicht relevant für das Bebauungsplanverfahren. Soweit Schäden dennoch auftreten, gilt das Verursacherprinzip. Der Verursacher von Schäden ist verpflichtet, die Kosten für entstandene Schäden zu tragen.

Aus Erfahrungen mit anderen Bauprojekten im Stadtgebiet, die zum Teil in deutlich dichter bebauten Bereichen erfolgten, ist aufgrund der geplanten Baumaßnahme jedoch nicht mit Schäden auf benachbarten Grundstücken zu rechnen.

#### Zu Zollverein

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

#### Zur Berücksichtigung der Berne

Das Plangebiet ist in der Starkregenauswertung des Essener Geoportals ausgewertet, allerdings ohne Berücksichtigung der Kanäle, die im Siedlungsbereich als „Fließgewässer“ die konkrete Überflutung beeinflussen können. Die Starkregenkarte des Essener Geoportals gibt für das Plangebiet lediglich eine Pfützenbildung mit überwiegenden Stauhöhen von 5 bis 25 cm an. Das Gelände weist keine kritischen Bereiche wie ungünstige Senkenlagen auf.

Die Berne ist in der Hochwassergefährdungskarte des Emschersystems mit dargestellt und zeigt im Plangebiet auch keine Ausuferungen bei einem 200-jährlichem Hochwasser (HQ200).

#### Zum Kaiser-Wilhelm-Park

Der Kaiser-Wilhelm-Park stellt eine wichtige Parkanlage im Essener Stadtteil Altenessen-Süd dar. Der Park hat eine Gesamtfläche von ca. 10 Hektar. Der 1897 erbaute Park wird auch nach dem Strukturwandel mit seinen verschiedenen Spiel- und Freizeitangeboten in dem dichtbesiedelten Stadtteil weiterhin zur Naherholung genutzt. Der Park ist von allen Seiten gut erschlossen. Im Westen und Osten verlaufen überregionale Radwegetrassen, sodass er zusätzlich auch für Bürger aus anderen Stadtteilen ein Anziehungsort geworden ist. Grundsätzlich steht er damit allen Bürgern der Stadt offen.

Mit der Umgestaltung der Parkanlage "Kaiser-Wilhelm-Park" ab 2021 sollen in vier Teilbereichen des Parks die vorhandenen Flächen in attraktive Sport-, Bewegungs-, Aufenthalts- und Kommunikationsorte für den Stadtteil Altenessen-Süd umgewandelt werden. Die Flächen der heutigen Minigolfanlage, des vorhandenen Spielplatzes und des Festplatzes werden neue Angebote für mehrere Generationen an einem Ort bieten. Das übergeordnete Ziel ist die Qualifizierung weniger frequentierter Parkflächen zu Naturräumen. Hierzu werden in allen vier Teilbereichen gezielte ökologische Maßnahmen umgesetzt. Unter aktiver Beteiligung interessierter Bürger sind Ideen entwickelt und die Entwicklung des Parks vorangetrieben worden.

#### Zu Tiefgaragen

Der Hinweis zu Angsträumen in Tiefgaragen wird zur Kenntnis genommen.



Im Rahmen einer modernen Tiefgaragenplanung, kann davon ausgegangen werden, dass der Investor die Möglichkeiten, bauplanerisch für mehr subjektive Sicherheit zu sorgen, nutzen wird und somit das Stimmungsbild in der Tiefgarage entsprechend gestaltet.

Zum Investor

Die Frage zum Investor ist nicht abwägungsrelevant.

Zum Ankauf des Grundstücks durch die Stadt

Grundsätzlich kann eine Kommune durch eine Bodenvorratspolitik die Siedlungsentwicklung kurz- und langfristig steuern. Dies ist insbesondere dann vorteilhaft, wenn günstige Flächen erworben werden, die in Zukunft als Bauland dienen können. Die Fläche des ehemaligen Milchhofes „Kutel“ ist derzeit noch stark überbaut und nutzungsbedingt entsprechend belastet. Darüber hinaus gibt es für diese Flächen bereits Baurecht für eine gewerbliche Nutzung, ist also schon Bauland. Insofern kommen die Vorteile einer Bodenvorratspolitik hier nicht zum Tragen. Hinzu kommt, dass die sehr angespannte Haushaltssituation der Stadt Essen in den letzten Jahrzehnten die Bodenvorratspolitik erschwert und den Einfluss der Stadt Essen geschwächt hat, in bestimmten Gebieten für einen notwendigen Entwicklungsschub sorgen zu können.

Das Grundstück ist vom Vorbesitzer Campina Tuffi vor ca. 6 Jahren privatrechtlich an den heutigen Eigentümer verkauft worden. Bei der Entwicklung dieses Bereiches ist die Stadt Essen daher insbesondere auf die Initiative und Mitwirkung der privaten Eigentümer angewiesen. Die Stadt Essen begleitet zurzeit die Entwicklung des Grundstückes auf planerischer Ebene und ist dabei äußerst bestrebt im Stadtteil Altenessen aktiv Stadtentwicklung zu betreiben, um den Stadtteil städtebaulich aufzuwerten und heute brach liegende Flächen wieder zu beleben.

Zur A52

Seit nunmehr rund 40 Jahren wird von Straßen.NRW an der Durchstreckung und Verlängerung der A52 im östlichen Essener Stadtgebiet zwischen der A40 im Süden und der A42 im Norden mit Vorplanungen und Linienführungen geplant. In den vergangenen Jahren wurde eine ausgewählte Linienführung mit ergänzenden Anschlüssen an das Essener Straßennetz im Entwurf konkretisiert.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan sieht einen Weiterbau der A 52 durch den Essener Norden vor. Gemäß dem aktuellen Planstand soll das Autobahnteilstück von Süden kommend in offener Tieflage westlich des Plangebietes in etwa auf der heutigen Berne-Trasse vorbeiführen, um dann in Tunnellage die Altenessener Straße nach Westen zu unterqueren. Der westliche Rand des Plangebietes läge gemäß aktueller Ausbauplanung für die Autobahn innerhalb der künftigen Anbauverbotszone von 40,0 m parallel zum Straßenrand, was zu baulichen Einschränkungen der Nutzbarkeit des Grundstücks führen würde. Dies ist jedoch auch im derzeit noch geltenden des Bebauungsplanes Nr. 326 „Palmbuschweg“ unberücksichtigt. Sonstige Auswirkungen des Autobahnbaus auf das Plangebiet und das Umfeld sind nicht absehbar.

Der Ausbau der A 52 ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan zwar enthalten, das Bauvorhaben wurde aber im Jahr 2016 vom vordringlichen Bedarf in den weiteren Bedarf herabgestuft und damit in der Priorisierung weit unten einsortiert. Dies bedeutet, dass der Bund das Bauprojekt in den darauffolgenden 15 Jahren (also bis 2031) aufgrund fehlenden Budgets nicht wird finanzieren können.

Bezüglich des anstehenden Planfeststellungsverfahrens, das weitere Jahre in Anspruch nehmen würde, und der zeitlichen Umsetzung der Planung können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen getroffen werden.

## 2.2. Schriftliche Stellungnahmen

### 2.2.1. Anwohner A1, Am Reiterhof, Schreiben E-Mail vom 02.07.2019

Ich habe mir ihr städtebauliches Konzept zum Bebauungsplan durchgelesen und finde es generell gut, da es in jedem Fall eine Verbesserung für den Stadtteil Altenessen Süd bedeutet wenn auf dem ehemaligen Kutelmilchhofgelände etwas neues entstehen soll.

Ich möchte auf diesem Wege zumindest auf ein mögliches Problem hinweisen und damit konstruktive Kritik üben.

Ich sehe ein mögliches Problem in den 12 bis 16 geschossigen Blöcken, dass sind schließlich Hochhäuser.

"Mit Hochhäusern wird in keinem Fall der generell geltenden Forderung zur Einfügung in die Umgebung ohne das Ortsbild zu beeinträchtigen entsprochen"

Sie selbst haben den richtigen Ansatz" dass die Baukörper des neuen Quartiers auf ihre Umgebung reagieren sollten" in ihrem Konzept beschrieben.

Hochhäuser passen hier aus meiner Sicht nicht hin, insbesondere nicht in einen Stadtteil, der bereits große Probleme mit sozialen Randgruppen hat.

(siehe Bergmannsfeld und Hörsterfeld ! Wie will man das, was man im Essener Süden nicht in den Griff bekommt im Essener Norden verhindern. Letztendlich sind wir in der Verantwortung für unsere Kinder, die uns sicherlich in 20 Jahren fragen werden, warum hat niemand was dagegen unternommen)

Ein prägender städtebaulicher Akzent ist auch bereits mit 9 geschossigen Gebäuden zu erzielen, die keine Hochhäuser sind, wenn man gleichzeitig die Höhen der umliegenden neu geplanten Blocks etwas reduziert.

Oftmals hat sich der Spruch bewahrheitet "weniger ist mehr". Da sollte man drüber nachdenken.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Konzeptvariante 1, welche dem Bebauungsplan zugrunde liegt, sieht eine Bebauung aus großzügigen Blockstrukturen vor, die sich durch differenzierte Geschossigkeit einzelner Gebäudeabschnitte charakterisieren. Für die Gebäudeabschnitte am Palmbuschweg sah die Planung eine Höhenstruktur von 3 bis 5 Geschossen vor, die im rückwärtigen Bereich bis auf 7-geschossige Gebäudeabschnitte ansteigt. Als sichtbare Landmarken waren im Quartier zwei städtebauliche Hochpunkte mit jeweils 12 und 16 Geschossen im westlichen Bereich vorgesehen.

Im Nachgang der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurde das städtebauliche Konzept überarbeitet und insbesondere die geplante Höhenstruktur reduziert. Die Anpassungen erfolgten in Anlehnung an den Anregungen der Bürger, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgebracht wurden, sowie gemäß den formulierten Rahmenbedingungen der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk V, die in der Sitzung der BV V am 22.10.2019 beschlossen wurden (s. Vorgang 1433/2019/SPD/CDU/EBB). Diese sehen insbesondere vor, eine weniger hohe Dichte zu verfolgen, um eine bessere Integration in die Umgebung zu erzielen. Es sind unterschiedliche Wohnformen zu generieren, eine entsprechende soziale Infrastruktur zu schaffen und die Ansiedlung von störendem Gewerbe ist zu unterbinden. Im Sinne der Reduzierung von verkehrlichen Auswirkungen ist des Weiteren ein Mobilitätskonzept für das Plangebiet vorzusehen.

Insbesondere im Anschluss an die vorhandene Bebauung am Palmbuschweg wird die Zielsetzung verfolgt, eine städtebaulich verträgliche Integration der geplanten Neubebauung zu gewährleisten. Die Baukörperhöhen des neuen Quartiers reagieren daher in den Grenzbereichen nun stärker auf ihre Umgebung. Entlang des Palmbuschwegs erfolgt in Anpassung an die Nachbarschaft eine maximal 3- bis 4-geschossige Bebauung, die so zum angrenzenden Baubestand vermittelt. Die Geschossigkeit eines Gebäudes variiert dabei mehrfach und bildet somit differenzierte Gebäudeabschnitte aus, deren Höhe mit zunehmendem Abstand zum Bestand von Nord nach Süd im Inneren des neuen Quartiers auf maximal 6 Geschosse ansteigt. Entlang der südlichen Grundstücksgrenze werden die Blöcke mit 5 bis 6 Geschossen ausgebildet. Bewusste Ausnahmen bilden weiterhin die südwestlichen Eckbereiche der beiden westlichen Blöcke, die nun mit 8 und 12 Geschossen einen prägnanten städtebaulichen Akzent setzen.

Den Forderungen des Einwenders wurde somit in Teilen gefolgt.

Die gewählte Geschossigkeit und die Höhenentwicklung orientieren sich zum einen an den Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung und dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und sind zum anderen gleichzeitig ein Baustein zur Erreichung der Ziele der Stadt Essen, an dieser Nahtstelle zwischen überwiegender Wohnnutzung im Norden und Westen und dem heterogenen Mix aus Wohnbebauungen, Einzelhandel und Gewerbenutzungen im Süden sowie entlang der Altenessener Straße, das bestehende Versorgungs- und Dienstleistungsangebot zu ergänzen, neue Arbeitsplätze zu generieren und der dringenden Nachfrage nach attraktivem Wohnraum nachzukommen.

Vor dem Hintergrund des öffentlichen Interesses an bezahlbarem Wohnraum in integrierten Lagen und dem Interesse, die örtliche Infrastruktur und Wirtschaft im Stadtteil Altenessen zu stärken, ist die Dichte und Geschossigkeit des Baugebietes als sachgerecht und vertretbar anzusehen.

Mit der Fortführung der klassischen Straßenrandbebauung entlang des Palmbuschwegs, wird die heutige 3- bis 4-geschossige Bestandsbebauung westlich und östlich des Plangebietes in gleicher Höhenstruktur ergänzt. Ein Anstieg der Geschossigkeiten findet erst im rückwärtigen Bereich des Plangebietes statt. Hier schließt im Süden und Südwesten keine unmittelbare Wohnbebauung an, sodass Beeinträchtigungen durch die Höhe der geplanten Bebauung minimiert werden können.

In der gegebenen Lage, deren Umfeld sich durch eine heterogene und starke Durchmischung kennzeichnet (Wohnbebauung, S-Bahnhof, Nahversorgungszentrum, Bahnlinie, Berne mit begleitenden Grünflächen) ist ein urbanes Stadtquartier mit der geplanten verdichteten Höhenstruktur städtebaulich vertretbar und unter Berücksichtigung der o. a. stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen sachgerecht.

Grundsätzlich gilt, dass ein Bebauungsplan nicht die Ortsüblichkeit im Sinne von § 34 BauGB sicherstellen muss, vielmehr werden mit der Aufstellung eines Bebauungsplanes neue Baurechte vergeben, die sich aus den städtebaulichen Planungszielen des Bebauungsplanes ergeben. Insofern ist grundsätzlich auch eine Bebauung möglich, die nicht dem Maßstab der Umgebung folgt, sofern für die Bildung eines neuen Maßstabs andere städtebauliche Gründe vorliegen.

Grundsätzlich kann man nicht unmittelbar beeinflussen, durch wen die geplanten Nutzungen zukünftig genutzt werden. Zu den Nutzergruppen können verschiedene Nachfragegruppen zählen, die ein urbanes Quartier in zentraler Lage mit guter Infrastrukturausstattung bevorzugen.

Ziel des Bebauungsplanes ist es dabei, nachfragegerecht und sozialadäquat unterschiedlichen Nutzungsanforderungen zu entsprechen. Gemäß den Zielen der Planung wird der Investor ein durchmischtes Quartier mit einem flexiblen Nutzungsmix aus Wohnen und Gewerbe entwickeln. Neben Gewerbe-, Büro- und öffentlichen Nutzungen, die einen großen Teil der Bevölkerung und Öffentlichkeit ansprechen, sollen auch quartiersbelebende Nutzungen wie Gastronomie, Fitness-Center, Bars und Ausstellungsbereiche im Quartier ansässig sein. Von kleineren Mieteinheiten bis zu großen Büroflächen, sind auch eine Handwerkermeile, ein Hotel oder Altenwohnbereich mit angeschlossenen Ärztehaus und dazugehörigen Dienstleistungen denkbar. Ein Viertel aller Flächen ist für Wohnnutzungen vorgesehen.

Mit diesem differenzierten Angebot ist die Grundlage für eine gesunde soziale Mischung im Plangebiet gegeben. Vor diesem Hintergrund wird hier die Gefahr der Entstehung von einem sozialen Brennpunkt nicht gesehen. Ziel ist es, durch die Errichtung zeitgemäßer, architektonisch attraktiver Bauformen und die Schaffung von neuen Stadträumen mit hoher Aufenthaltsqualität den Stadtteil Altenessen-Süd einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung zuzuführen, um weitestgehend positive Effekte für den Gesamttraum Altenessen zu gewinnen.

#### 2.2.2. Anwohner A2, Schonnefeldstraße, Schreiben E-Mail vom 04.07.2019

Zu Ihrer Begründung des Bebauungsplanes: Pkt. II. 1. „ergänzend hierzu ist auch die Wohnnutzung vorgesehen“ wie auch Pkt III 2. Bebauungspläne Der bisherige Bebauungsplan für die ausschliche gewerbliche Nutzung soll gem. § 6 Bau NVO in ein „Mischgebiet“ umgewandelt werden. Dies ist grundsätzlich als positiv zu werten. Allerdings ist weder den rechtlichen Vorgaben noch Ihrer Begründung der prozentuale Anteil zu Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen zu entnehmen. Es stellt sich daher die Frage, in welchem Anteil diese Verteilung vorgesehen ist. Das eine städtebauliche Aufwertung des Stadtteils notwendig ist steht außer Frage. Jedoch sollte sich jede Planung an die bereits bestehenden baulichen Gegebenheiten aber und insbesondere auf die soziale

Infrastruktur ausrichten. So ist es bemerkenswert bzw. mehr als befremdlich, dass die Stadt Essen für die erworbenen Grundstücke „Wickingstr.“ (Gleisharfe) selbst eine Wohnbebauung in –wie im Stadtteil üblich– lockere 3-4geschossige Bebauung vorsieht, jedoch für die jetzige Fläche „Palmbuschweg/Milchhof“ eine Bebauung von 5- 16 (!) Geschossen als genehmigungsfähig ansieht. Pkt. IV. 4 Soziale Infrastruktur Ggf. ist eine Begründung zum Bebauungsplan nicht dazu geeignet diesbezüglich weitreichende Ausführungen zu enthalten. Diese wichtigen Aspekte werden jedoch unterbewertet. Die Infrastruktur (Verkehr, täglicher Bedarf) sind unbestritten mehr als ausreichend. Allerdings sind Kita, Schulen, Kultur und soziale Angebote mangelhaft. D.h. nicht in ihrer vorhandenen Qualität (!! ) sondern der Quantität. Eine möglicherweise im Umfeld vorgesehene Kita reicht alleine nicht aus. Zumal Angaben über den Zeitpunkt einer evtl. Umsetzung vage erscheinen. Zudem ist die bereits bestehende soziale Struktur und ausreichend bekannte Problematik (Clans) nicht außer Acht zu lassen. Wie kann sichergestellt werden, dass die von Ihnen erwartete Aufwertung erfolgt? Eine, Zitat „...städtebauliche Aufwertung...“, reicht hierzu allein nicht aus! Zusammenfassend: Grundsätzlich ist einer Änderung vom reinen Gewerbegebiet in ein Mischgebiet zuzustimmen. Die vorgelegten Varianten entsprechen insbesondere durch die 5-16geschoßige Blockbauweise Bauplänen der 70er Jahre. Diese „Ghettos“ werden zwischenzeitlich als soziale Brennpunkte in anderen Städten vermehrt abgerissen. So ist es fragwürdig, warum es in diesem Stadtteil von Vorteil sein soll. Landmarken sind für Altenessen kein Kriterium, nicht gewünscht und nicht notwendig! Zitat: „Die zukünftige Nutzung des Planungsgebietes sollte sich in die gegebenen Stadtstrukturen einbinden...“ steht dem entgegen. Die soziale Infrastruktur in Kita, Schule und Kultur ist nicht ausreichend für mehrere hundert Neubürger. Die Nähe und das Potential durch Anbindung des Stadtteils an die Universität und ihre Studenten bleibt gänzlich unbeachtet. Nicht umsonst haben sowohl die Polizei (welche ja bedauerliche Weise in Altenessen schließen wird), wie auch die Bezirksvertretung Bedenken gegen die Planung geäußert. Befremdlich in diesem Zusammenhang erscheinen zeitnahe Handzettel und Pressemitteilungen, nach welchen der Kaiser – Wilhelm – Park nun umgestaltet und auf Zeche Carl eine Kita entstehen soll. Auch ist den Medien heute zu entnehmen, dass auch die „Berne“ renaturiert bzw. kanalisiert wird. Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, dass – da der Verkauf des Geländes Milchhof ja bereits getätigt wurde – dass Bauprojekt genau im vorgestellten Rahmen und um jeden Preis vollzogen werden soll und der Bürger mit diesen parallelen Maßnahmen gezielt abgelenkt werden soll. Abschließend erlauben Sie mir ein persönliches Wort – sowohl ich wie auch meine Mieter werden seit Veröffentlichung des Bauvorhabens in penetranter Weise zu hiesigen Eigentums- und Liegenschaftsverhältnissen kontaktiert! Ich hoffe, dass Ihnen meine Anregungen und Bedenken als Altenessenerin in Ihrer Entscheidung eine Hilfe sind. Für eine Rückmeldung bin ich dankbar. Aus beruflichen Gründen stimme ich einer Veröffentlichung meiner persönlichen Daten nicht zu.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu Anteilen von Nutzungen im Plangebiet

Im Sinne der BauNVO dient das Urbane Gebiet gemäß § 6a BauNVO dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Die Nutzungsmischung muss nicht gleichgewichtig sein. Mit den vorgesehenen Nutzungen, deren Mischungsverhältnis erst im Rahmen der weiteren Projektierung konkretisiert werden wird, entspricht das geplante Gebiet den Anforderungen der BauNVO für ein Urbanes Gebiet in besonderem Maße.

Zur Wohnbebauung Wickingstraße

Die Stadt Essen ist äußerst bestrebt im Stadtteil Altenessen aktiv Stadtentwicklung zu betreiben, um den Stadtteil städtebaulich aufzuwerten und heute brach liegende Flächen wieder zu beleben. Im Zuge der planerischen Überlegungen im Stadterneuerungsprozess wurden verschiedene Potentialflächen im Stadtteil betrachtet. In den letzten Jahren wurden bereits mehrere Bauprojekte im Umfeld des Bahnhofs Altenessen angestoßen, um den Stadtteil Altenessen-Süd städtebaulich aufzuwerten und den Stadtraum mittels verschiedener Nutzungen zu attraktiveren.

Die Entwicklungsziele der einzelnen Flächen variieren dabei grundsätzlich aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen.

Nordöstlich des S-Bahnhofs Altenessen an der Wickingstraße ist eine Wohnbebauung mit drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern für rund 140 Wohnungen geplant, alternativ wird der Standort aber auch für die Entwicklung eines Berufskollegs geprüft.

#### Zur vorhandenen Infrastruktur

Im Hinblick auf die seitens des Einwenders benannten im Stadtteil unzureichenden Infrastrukturen wie Kita sowie kulturelle und soziale Angebote, kann die vorgesehene Planung dazu beitragen das entsprechende Angebot im Stadtteil zu verbessern und auch quantitativ zu erhöhen.

Die Baugebietskategorie „Urbanes Gebiet“ erlaubt eine räumliche Nähe von Funktionen, wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Kultur und Sport, und sieht eine breit angelegte Nutzungsmischung vor.

Hinsichtlich einer Kita besteht im Plangebiet grundsätzlich die Möglichkeit – bei erforderlichlichem Bedarf – diese zu integrieren.

Zur Einbindung der Planung in die gegebene Stadtstruktur und Entstehung eines Ghettos auf die Stellungnahme der Verwaltung zu Kap. II. 2.2.1. wird verwiesen.

#### Zu Bedenken der BV gegen die Planung

Im Nachgang der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurde das städtebauliche Konzept überarbeitet und insbesondere die geplante Höhenstruktur reduziert. Die Anpassungen erfolgten in Anlehnung an die Anregungen der Bürger, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgebracht wurden, sowie gemäß den formulierten Rahmenbedingungen der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk V, die in der Sitzung der BV V am 22.10.2019 beschlossen wurden (s. Vorgang 1433/2019/SPD/CDU/EBB). Diese sehen insbesondere vor, eine weniger hohe Dichte zu verfolgen, um eine bessere Integration in die Umgebung zu erzielen. Es sind unterschiedliche Wohnformen zu generieren, eine entsprechende soziale Infrastruktur zu schaffen und die Ansiedlung von störendem Gewerbe ist zu unterbinden. Im Sinne der Reduzierung von verkehrlichen Auswirkungen ist des Weiteren ein Mobilitätskonzept für das Plangebiet vorzusehen.

Die städtebauliche Planung wurde, wie oben bereits erläutert, im Nachgang der frühzeitigen Beteiligung auch aufgrund der Bedenken der Bezirksvertretung (BV V) und des Beschlusses vom 22.10.2019 angepasst und dabei das Bauvolumen und die Geschossigkeit reduziert.

### **III. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange**

#### **1. Durchführung**

Gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) vom 03.11.2017 (BGBl. 3634) in der derzeit gültigen Fassung wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Interessen durch die Planung berührt werden könnten, mit Schreiben vom 30.07.2019 um Stellungnahme gebeten.

#### **2. Ergebnis**

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (TÖB) haben keine Stellungnahme abgegeben:

- Amprion GmbH
- A-TEC Anlagentechnik GmbH
- Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6, Bergbau und Energie in NRW
- Bezirksregierung Düsseldorf Dez. 53, Immissionsschutz/ Koordination
- Bezirksregierung Köln Dez. 72, Topographische Informationserhebung
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- DB Services Immobilien GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt
- EMG-Essen Marketing GmbH
- Essener Sportbund e.V.
- Essener Wirtschaftsförderungs GmbH
- Evangelische Kirche Rheinland
- Evangelischer Kirchenkreis a. d. Ruhr
- Evonik
- Handwerkskammer Düsseldorf
- Kreishandwerkerschaft Essen
- Landesbetrieb Straßen NRW, Krefeld
- Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
- LV Rheinland/ Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege
- LV Rheinland/ Rheinisches Amt für Denkmalpflege
- LV Rheinland Gebäude- und Liegenschaftsmanagement
- Neuapostolische Kirche des Landes NRW
- Polizeipräsidium Essen
- RAG Deutsche Steinkohle
- Regionalverband Ruhrgebiet
- Ruhrbahn GmbH
- Ruhrverband
- Stadtwerke Essen AG
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH

Da von den TÖBs keine Stellungnahme vorgebracht wurde, ist davon auszugehen, dass deren Belange nicht berührt werden.

Nachfolgende Träger öffentlicher Belange haben eine Stellungnahme abgegeben, aber keine Anregungen vorzutragen bzw. der Planung zugestimmt:

- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
- Emschergenossenschaft
- E.ON SE
- innogy Netze Deutschland
- Landes- und Regionalplanung (61-2-1)
- PLEdoc GmbH
- Straßen.NRW
- Thyssengas GmbH
- Westnetz GmbH

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben eine Stellungnahme abgegeben und nachstehende Anregungen vorgebracht:

#### 2.1 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz, und Dienstleistungen der Bundeswehr mit Schreiben vom 05.08.2019

Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt.

Der Planungsbereich liegt im Interessensbereich der Luftverteidigungsradaranlage Marienbaum.

Hierbei gehe ich davon aus, dass bauliche Anlagen –einschl. untergeordneter Gebäudeteile –eine Höhe von 30 m über Grund nicht überschreiten.

Sollte entgegen meiner Einschätzung diese Höhe überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfall mir die Planungsunterlagen –vor Erteilung einer Baugenehmigung– zur Prüfung zuzuleiten.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Die Planung sieht Gebäude mit einer maximalen Gebäudehöhe von ca. 45,0 m vor. Die Höhe der Dachaufbauten kann noch nicht bestimmt werden, so dass z.B. Technikaufbauten oder Antennen in der Gesamthöhe noch dazugerechnet werden müssten. Für die hier vorliegende Prüfung wären somit Höhen von ca. 55,0 m anzunehmen. Dies wurde dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr mit Schreiben vom 03.12.2019 mitgeteilt. Mit Schreiben vom 17.01.2020 teilte das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr daraufhin mit, dass bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage gegen die geplante Baumaßnahme keine Bedenken bzw. Einwände bestehen.

#### 2.2 Industrie- und Handelskammer zu Essen mit Schreiben vom 28.08.2019

Wir begrüßen grundsätzlich die mit dem Planvorhaben entstehenden Potentiale einer städtebaulichen Neuordnung und Belebung, welche sich über das ganze Stadtviertel erstrecken können. Allerdings haben wir in einem Punkt folgende Bedenken:

Da sich ein Teil des Plangebiets in der Anbauverbotszone eines potentiellen A 52 Weiterbaus befindet, darf die vorgelegte Planung diesen Aspekt nicht außer Acht lassen. Die Trassenplanung zum Weiterbau der A 52 tangiert das Plangebiet und ist daher zu beachten. Insofern ist die

vorgelegte Planung sowie deren Realisierung zwingend so auszuführen, dass ein entsprechender Autobahnbau zu einem späteren Zeitpunkt - unabhängig von dessen Einstufung im Bundesverkehrswegeplan - keinesfalls behindert wird.

Zudem weisen wir auf folgende Punkte hin:

Durch die planerische Ausweisung eines MU-Gebietes gehen an dieser Stelle Flächenpotentiale für klassische Gewerbenutzungen in Gewerbegebieten (GE) verloren. Gleichzeitig ist festzustellen, dass in Essen neben dem Bedarf an zusätzlichem Wohnraum ebenfalls ein hoher, zunehmend ungedeckter Bedarf an Flächen für klassisches Gewerbe vorliegt. Daher sollte neben der möglichst hohen Ausschöpfung des MU-Gebiets für gewerbliche Nutzungen das Augenmerk verstärkt darauf gerichtet werden, an anderer Stelle im Stadtgebiet entsprechende gewerbliche Flächenpotentiale in Form von Gewerbegebieten (GE) zu schaffen.

Wir weisen zudem darauf hin, dass im Plangebiet selbst noch Unternehmen gelegen sind, die grundsätzlich Bestandsschutz genießen und ggfs. bei der Suche nach einem neuen Betriebsstandort von städtischer Seite Unterstützung erfahren sollten. Ebenso befinden sich in der näheren Umgebung des Plangebiets zahlreiche Unternehmen, deren gewerbliche Tätigkeiten durch die Planung und Realisierung des Bebauungsplans und heranrückende schutzwürdige Nutzungen grundsätzlich nicht beeinträchtigt werden dürfen.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Zur A52

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde Straßen.NRW beteiligt. In der Stellungnahme wurde mitgeteilt, dass Straßen.NRW nicht betroffen ist.

Das Projekt A 52 ist im Bundesverkehrswegeplan nur noch als weiterer Bedarf eingruppiert. Der Vorentwurf aus dem Jahr 2012 wurde nie genehmigt. Die Planung ist damit nicht bindend. Von Straßen.NRW kann maximal ein Hinweis auf die vorhandene Planung erfolgen.

Zur Ausweisung von Gewerbegebieten im Stadtgebiet

Die bekannten Nachfragen nach klassischen Gewerbeflächen übersteigen deutlich die wenigen, noch zur Vermarktung anstehenden Einzelgrundstücke in den aufbereiteten und erschlossenen Gewerbegebieten wie z.B. Fritz, Carnaperhof, Mathias Stinnes.

Vor diesem Hintergrund ist die konzentrierte Mobilisierung von Brachflächen und die gewerbliche Vermarktung der Zukunftsflächen „Freiheit Emscher“ dringend geboten.

Die Lage der 3 ha großen Entwicklungsfläche ist allerdings prädestiniert für ein verdichtetes, urbanes Quartier mit intensiven, gebietsverträglichen Nutzungsmischungen aus Dienstleistung, Gewerbe, Wohnen und Freizeit. Hierfür sprechen insbesondere die ÖPNV-Erreichbarkeit (Knotenpunkt BHF Altenessen/U-Bahn) und die sonstige urbane Infrastrukturausstattung (Kaiser-Wilhelm-Park, Einkaufszentrum) als besonders attraktives Umfeld. Insofern wird die Entwicklung eines Urbanen Gebietes als folgerichtig im städtischen Kontext angesehen. Die Aufwertung des heutigen Bahnhofsumfeldes durch das Projekt Palmbuschweg und eine weitere „Investition“ in den Stadtteil bieten die Chance eines deutlichen Gewinns an Lebensqualität, Image und eine „Aufbruchsstimmung“ des Stadtteils.

Die systematische Optimierung weiterer angrenzender Gebiete wie das Gewerbegebiet Lierfeldstraße sind dann wichtige nächste Schritte.

Zu bestehenden GE-Betrieben im Plangebiet

Im Plangebiet gibt es keine Gewerbebetriebe mehr. Das Plangebiet stellt sich heute überwiegend als vollversiegelte Gewerbe-Brachfläche dar, die durch stetigen Verfall und eine nicht vorhandene Aufenthaltsqualität gekennzeichnet ist. Der Bestand setzt sich aus brachgefallenen Flächen und Gebäuden eines hier früher ansässigen Milchhofes zusammen. Es besteht keine Gewerbenutzung mehr.



#### Zur Beeinträchtigung bestehender GE-Betriebe im Umfeld

Die südlich der Bahntrasse ansässigen Firmen, der Betriebshof der Essener Entsorgungsbetriebe (EBE) sowie das Nahversorgungszentrum gegenüber dem Altenessen-Bf sind immissionstechnisch als gewerbliche Quellen zu berücksichtigen. Da hier Wohnbebauung an gewerbliche Nutzungen heranrückt, sind mögliche Einschränkungen der Gewerbetreibenden – auch im Hinblick auf die Genehmigungslage – geprüft worden. Die Prüfung hat ergeben, dass sich durch die Planung keine Beeinträchtigungen der Gewerbebetriebe im Umfeld ergeben.

#### 2.3 Steag GmbH mit Schreiben vom 15.08.2019

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans verlaufen Fernwärmeleitungen der STEAG Fernwärme GmbH. Zu Ihrer Information übersenden wir Ihnen einen Lageplan, aus dem der Verlauf dieser Fernwärmeleitungen ersichtlich ist.

Wir bitten darum, die vorhandenen Fernwärmeleitungen in den nachfolgenden Planungsschritten zu beachten.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Aus den Planunterlagen geht hervor, dass die Fernwärmeleitungen im Palmbuschweg verlaufen und nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen.

#### 2.4 Deutscher Wetterdienst mit Schreiben vom 12.08.2019

Ihre Planung wurde anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen durch unsere Fachbereiche geprüft.

Der Deutsche Wetterdienst hat keine Einwände gegen die von Ihnen vorgelegte Planung, da keine Standorte des DWD beeinträchtigt werden bzw. betroffen sind.

Ich möchte Sie allerdings darauf hinweisen, dass aus Sicht des Deutschen Wetterdienstes die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima zu berücksichtigen sind. Das Vorhaben ist so zu gestalten, dass erhebliche ungünstige Auswirkungen auf das Klima und das Lokalklima vermieden werden. Zusätzlich ist bei dem Vorhaben im Sinne des Baugesetzbuches den Aspekten des Klimaschutzes und denen der Anpassung an den Klimawandel Rechnung zu tragen.

#### Stellungnahme der Verwaltung:

Der Umweltbericht führt zum Schutzgut Klima (Klimaschutz und Klimafolgeanpassung) folgendes aus:

„In sehr geringem Umfang ergibt sich bau- und anlagebedingt der Verlust bioklimatisch günstig wirkender Vegetationsstrukturen (Ruderalfluren, Sträucher, Spitz-Ahorn, Linde, Kiefer) innerhalb eines als vorbelastet einzuschätzenden Gewerbe- und Industrieklimatops.

Aus der Planung resultieren keine erheblichen Veränderungen der bestehenden bzw. derzeit planrechtlich möglichen mikroklimatischen Situation. Eine Anfälligkeit des geplanten Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels besteht insoweit, dass die um 20% erhöhte Versiegelungsrate zu Wärmeinseln bzw. Hitzestress führen kann und sich diese Problematik in Hinblick auf extreme Hitzeereignisse verschärfen kann.

Zur Berücksichtigung der mikroklimatischen Belange im Sinne der Klimaanalyse werden im Rahmen der Planung folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Begrünung privater Freiflächen/Gärten,
- Begrünung von Flachdächern,
- Begrünung von Tiefgaragen.

Diese Maßnahmen verbessern die mikroklimatischen Verhältnisse. Eine starke Aufheizung von Baukörpern und versiegelten Flächen in den Sommermonaten wird abgemildert und durch Verdunstungseffekte wird eine weitere Abkühlung, Luftfeuchtigkeitsregulierung und Filterung von Staub und Schadstoffen bewirkt.

Aufgrund der neuen Nutzungen ist betriebs- bzw. nutzungsbedingt eine Zunahme von Treibhausgasemissionen zu erwarten.

Die Anforderungen an den Klimaschutz werden wesentlich durch die heutigen und künftigen gesetzlichen Vorgaben bestimmt. Die darin verankerten technischen Anforderungen zur Reduzierung des Energiebedarfs eines Gebäudes sowie die Verwendung erneuerbarer Energien leisten den entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz. Im Gebäudeenergiegesetz (GEG) über energiesparenden Wärmeschutz und energiesparende Anlagentechnik bei Gebäuden werden bautechnische Standardanforderungen zum effizienten Betriebsenergieverbrauch eines Gebäudes vorgeschrieben. Das am 1.11.2020 in Kraft getretene Gesetz soll unter Beachtung des gesetzlichen Grundsatzes der wirtschaftlichen Vertretbarkeit dazu beitragen, dass die energiepolitischen Ziele der Bundesregierung erreicht werden. Insofern kann für die Umsetzung der vorliegenden Planung mit einer Energieeffizienz gerechnet werden, die den hohen gesetzlichen Anforderungen zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit Rechnung trägt. Des Weiteren müssen Eigentümer von Gebäuden, die neu errichtet werden, den Wärme- und Kälteenergiebedarf durch die anteilige Nutzung von erneuerbaren Energien nach Maßgabe des § 34 GEG decken.

Fazit:

Insgesamt sind für das Schutzgut Klima (Klimaschutz und Klimafolgenanpassung) unter Berücksichtigung der bestehenden Verordnungen und weiterführenden Fachpläne keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu prognostizieren."

Den Aspekten des Klimaschutzes und denen der Anpassung an den Klimawandel gemäß Baugesetzbuch ist damit hinreichend Rechnung getragen worden.

## 2.5 MAN GHH Immobilien mit Schreiben vom 06.08.2019

Namens und im Auftrage der MAN SE teilen wir Ihnen mit, dass das o.g. Vorhaben im Bereich des Eisensteindistriktfeldes „Neu Essen“ liegt.

Der untertägige Eisenerzabbau erfolgte in den Bergwerken Neu Essen 1, Neu Essen II und Neu Essen IV in den Jahren zwischen 1859 und 1883 und ist somit vor rd. 130 Jahren eingestellt worden.

Nach Sichtung der hier vorhandenen Planunterlagen ist im Bereich des Vorhabens kein untertägiger Eisenerzabbau umgegangen.

Die nächstgelegenen Eisensteinabbaugebiete befinden sich mehrere Kilometer südlich des Vorhabens.

### Stellungnahme der Verwaltung:

Die Hinweise zu den bergbaulichen Verhältnissen werden zur Kenntnis genommen und in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.