

Begründung

gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch zum Bebauungsplan Nr. 5287/01 - Einbrunger Straße -

Stadtbezirk 5 Stadtteil Wittlaer

Verfahren in Verbindung mit dem BauGB-Maßnahmengesetz

1. Örtliche Verhältnisse

1.1 Der Planbereich gehört zu dem Gebiet, das 1975 auf der Grundlage des Gesetzes zur Neugliederung der Gemeinden und Kreise des Neugliederungsraumes Mönchengladbach/Düsseldorf/Wuppertal vom 10.09.1974 und des - zwischen der Landeshauptstadt Düsseldorf, der Gemeinde Wittlaer und dem Amt Angerland in Lintorf - geschlossenen Eingemeindungsvertrages in die Stadt Düsseldorf eingegliedert wurde.

Das Plangebiet befindet sich etwa in der Mitte eines Siedlungsbandes, das sich nordöstlich der Schwarzbachaue entwickelt hat; das im Südosten mit Kalkum beginnt, in den Bereich der Graf-Recke-Stiftung-Düsselthal übergeht und im Nordwesten in Wittlaer endet.

Es besteht aus dem Teilbereich A und dem Teilbereich B (s. Anlage 2).

Teilbereich A ist Teil einer Siedlungslücke zwischen der Graf-Recke-Stiftung und Wittlaer (West). Teilbereich B umfaßt die Verkehrsflächen, die die Planung für die Umgestaltung der Einbrunger Straße - im Bereich zwischen Haus Nr. 51 und Gerichtsschreiberweg - vorsieht.

1.2 <u>Lage im Verkehrsnetz</u>

Das Plangebiet liegt auf der Ostseite einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Verkehrsachse, die

- 1. aus der Bundesstraße 8 und
- 2. aus der Stadtbahnlinie U 79 besteht.

1.2.1 <u>Individualverkehr</u> (s. Anlage 1)

Die B 8 verbindet Duisburg über Kaiserswerth mit der Innenstadt von Düsseldorf. Gleichzeitig stellt sie die Verbindung zwischen den in Ost-West-Richtung verlaufenden Autobahnen A 524 und A 44 dar, die ihrerseits durch die A 52 verbunden werden. Innerhalb dieses Systems übernimmt ein Netz von Landesstraßen die Ortsverbindung.

Dabei verbindet die an die B 8 anschließende Kalkumer Schloßallee (L 422) Kaiserswerth mit Ratingen-Zentrum und der an die Kalkumer Schloßallee anschließende Gerichtsschreiberweg (L 139) Kaiserswerth mit Angermund und Ratingen-Lintorf. Das Plangebiet ist in dieses Geflecht gut eingebunden, da die tangierende Einbrunger Straße sowohl an die B 8 als auch an den Gerichtsschreiberweg angebunden ist.

Die Einbrunger Straße erfüllt die Funktion

- einer Erschließungsstraße für die an ihr gelegenen Anlieger (Wohnbebauung, Graf-Recke-Stiftung, landwirtschaftliche Betriebe) sowie die Funktion
- einer Querspange zwischen der Duisburger Landstraße (B 8) und dem Gerichtsschreiberweg (L 139) mit Zulaufverkehr.

1.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) (s. Anlage 3)

Die Stadtbahnlinie U 79 verbindet Duisburg mit dem Hauptbahnhof von Düsseldorf.

Die auf ihrer Strecke Richtung Hauptbahnhof Düsseldorf liegenden Haltestellen erschließen das Ortszentrum Kaiserswerth, den Nordpark, das Einkaufszentrum Nordstraße sowie an der Heinrich-Heine-Allee den zentralen Innenstadtbereich.

Die an der Einbrunger Straße vorhandene Stadtbahnhaltestelle "Bahnhof Wittlaer" grenzt unmittelbar an das Plangebiet an. Sie befindet sich im Schnittpunkt der Einbrunger Straße mit der Stadtbahnlinie. Aus der kreuzungsfreien Konstruktion, in der die Einbrunger Straße über die Stadtbahntrasse hinweggeführt wird, ergibt sich ein Höhenunterschied zwischen dem Zugang zur Haltestelle, der von der sich in Hochlage befindlichen Einbrunger Straße her erfolgt, und der Haltestellenebene selbst.

Dieser Höhenunterschied wird durch eine Treppenanlage innerhalb des Bahnhofsgebäudes überwunden. Die lange Treppe stellt den einzigen Zugang zum Haltestellenbereich dar.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden erhebliche Klagen zur derzeitigen Situation des Haltestellengebäudes vorgebracht.

Diese betreffen neben der Klage über Vandalismus und Verschmutzung vor allem Mängel in der Einseh- und Erreichbarkeit des Bahnsteiges sowie die fehlende soziale Kontrolle. Den Klagen zufolge hielten diese Mängel viele Bürger von der Benutzung der Haltestelle ab.

Die Gründe für diese Mängel sind zu suchen:

- 1. in dem Höhenunterschied zwischen Haltestellenzugang und Haltestellenebene,
- 2. in der fehlenden Siedlungsdichte im Umkreis der Haltestelle.

1.3 Standortgualitäten

Eine Haltestelle erweist sich erst dann als Standortvorteil, wenn sie ausreichende Erschließungsqualität und Akzeptanz besitzt.

Im Fall der Haltestelle "Bahnhof Wittlaer" besteht der besondere Vorteil darin, daß die Haltestelle zu einer Linie gehört, über die wichtige Versorgungs-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie die Innenstädte von Düsseldorf und Duisburg als Dienstleistungs- und Arbeitsplatzzentren und deren Hauptbahnhöfe unmittelbar zu erreichen sind.

Daraus ergibt sich eine Erschließungsqualität, die die beste Voraussetzung für eine bauliche Verdichtung bietet.

Voraussetzung für eine Verdichtung ist jedoch die Beseitigung der o. g. Mängel mit dem Ziel, die Akzeptanz der Haltestelle zu steigern.

Neben der guten ÖPNV-Anbindung bestehen weitere Standortqualitäten in der räumlichen Nähe sowohl zum Stadtteilzentrum Kaiserswerth und den Versorgungseinrichtungen Wittlaers als auch zu den Landschafts- und Erholungsräumen des nördlichen Bezirkes; insbesondere zu der Schwarzbach- und Angerbachaue.

Das Stadtteilzentrum <u>Kaiserswerth</u>, das nur 3 Haltestellen entfernt ist, weist eine Vielzahl öffentlicher und privater Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen auf, die u. a. in

- einem <u>Einkaufszentrum</u>
 - mit den Läden für den periodischen und aperiodischen Bedarf, Gaststätten, Galerien, Cafés, Banken und sonstigen Dienstleistungen,
- zwei <u>Krankenhäusern</u>
 (Fachklinik für Orthopädie Marienkrankenhaus, Krankenanstalten der Diakonie)
 und guter ärztlicher Versorgung,
- drei Schulen
 - (Gemeinschaftsgrundschule mit Montessori-Zug Fliedner Straße, Suitbertus-Gymnasium An St. Swidbert, Theodor-Fliedner-Gymnasium mit Internat Kalkumer Schloßallee)
 - und einem Volkshochschulangebot,
- drei <u>Kindertageseinrichtungen</u>
 (des evangel, Gemeindezentrums Fliedner Straße, des kathol. Gemeindezentrums
 An St. Swidbert, der Stadt Düsseldorf Kesselsbergweg)
- und sonstigen Einrichtungen

bestehen.

Innerhalb des Ortskernes von <u>Wittlaer</u> liegt die kath. Grundschule Franz Vaahsen am Grenzweg, die städt. Kindertageseinrichtung am Wittlaerer Kirchweg und die Kindertageseinrichtung des kath. Gemeindezentrums St. Remigius am Pastoratsweg.

In unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebietes (s. Anlage 1, 2) befindet sich die Schwarzbachaue, die in großem Bogen Kalkum und das denkmalgeschützte Schloß mit der Rheinlandschaft verbindet. Ihre hohe landschaftsästhetische Qualität und ihr hoher Biotopwert haben zu der Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet geführt.

Der Bogen der Schwarzbachaue wird in Höhe des Plangebietes von einer Wegeverbindung gekreuzt, die aus dem Pfaffenmühlenweg, dem Weg Am Schwarzbach und dem Viehgasser Weg besteht. Der Pfaffenmühlenweg führt von Kaiserswerth herkommend zum Weg Am Schwarzbach, der den Schwarzbach quert und in der Einbrunger Straße mündet. Der auf der gegenüberliegenden Seite anschließende Viehgasser Weg stellt die Verbindung zum Landschaftsraum im Norden her.

Über das Plangebiet hinaus verlängert findet er schließlich Anschluß an ein Wegesystem, das bis zur Heltorfer Schloßallee reicht, die zum Schloß Heltorf am Angerbach führt.

Die genannten Wege werden als Fuß- und Radwege und darüber hinaus vor allem als Wege für die Landwirtschaft genutzt.

Ein weiterer Standortvorteil besteht in der Nähe zu den Auskiesungsbereichen südlich von Angermund, da für diese Bereiche Planungen in Gang gesetzt wurden, die die Schaffung größerer Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen zum Ziel haben.

Für den Bereich östlich der Bundesbahnstrecke befindet sich bereits der Bebauungsplan-Entwurf Nr. 5586/03 für ein Naherholungsgebiet "Angermunder Baggersee" im Verfahren.

1.4 Regionale Bedeutung

Das Land NW sieht in der Förderung des Wohnungsbaus und der Aktivierung von Wohnbaulandflächen eine vordringliche Aufgabe. In den Gemeinden der Region sollen daher neue Wohngebiete auf ihre regionale Bedeutung hin untersucht und erfaßt werden.

Zu den Kriterien gehören:

- Lage im Einzugsgebiet einer Haltestelle des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs,
- Rahmenbedingungen die eine angemessene Verdichtung zulassen sowie
- die Eignung f
 ür Gescho
 ß- und öffentliche gef
 örderten Wohnungsbau.

Da das Plangebiet einer Wohnbebauung zugeführt werden soll und diese Anforderungen in vollem Umfang erfüllt, wurde ihm die regionale Bedeutung zugesprochen.

1.5 Plangebiet (s. Anlage 2)

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 5287/01 wurde ein Grünordnungsplan (Grünordnungsplan Einbrunger Straße - Düsseldorf-Wittlaer, Dipl.-Ing. Rose Böke, Landschafts- und Gartenarchitektin BDLA/AIV) erstellt, auf dessen Grundlage das Plangebiet so abgegrenzt wurde, daß die für den Eingriff in Natur und Landschaft erforderlichen Ausgleichsflächen innerhalb des Plangebietes liegen.

Die Teilbereiche A und B werden wie nachfolgend dargestellt genutzt.

1.5.1 Teilbereich A

Die nördlich der Einbrunger Straße (neu) gelegene <u>Teilfläche 1</u> wird heute überwiegend als Ackerfläche genutzt. Die nicht als Ackerflächen genutzten Flächen bestehen aus intensiv genutztem Wiesengrünland.

Die Teilfläche 1 wird in Nord-Süd-Richtung von dem Viehgasser Weg durchquert.

Auf der Dammböschung der Einbrunger Straße befinden sich Gehölzstrukturen, die für den Arten- und Biotopschutz von großer Bedeutung sind.

Auf der Westseite der Wohnbebauung am Bergesweg befindet sich ein erhaltenswerter Streifen von Feldgehölzen (Wertstufe 6).

Die Dreiecksfläche (Teilfläche 2) südlich der Einbrunger Straße (neu) ist dem Kaldenberger Hof zugeordnet. Sie besteht aus intensiv genutztem Weidegrünland.

Ein Viehdurchlaß unter der Einbrunger Straße (neu) stellt heute die Verbindung zur Ackerfläche nördlich der Einbrunger Straße (neu) her.

Ver- und Entsorgungsleitungen sind der <u>Anlage 4</u>, die Eigentumsverhältnisse der <u>Anlage 2</u> zu entnehmen.

1.5.2 Teilbereich B

In der Einbrunger Straße fehlt streckenweise ein Rad- und Fußweg. Daraus ergeben sich Mängel in der Verkehrssicherheit.

Da nach Realisierung des neuen Baugebietes mit zusätzlichem Verkehr in der Einbrunger Straße zu rechnen ist, wurde zur Behebung der Mängel ein Verkehrskonzept mit neuen Straßenbegrenzungslinien aufgestellt. Zur Sicherung der Planung sowie des hierfür erforderlichen Grunderwerbs soll die Einbrunger Straße daher bis zum Gerichtsschreiberweg in das Plangebiet einbezogen werden.

1.6 Archäologische Bodenfunde

Westlich des Viehgasser Weges (s. Anlage 13) ist ein vorgeschichtlicher Siedlungsplatz bekannt.

Die Konzentration und die Qualität der Fundstellen belegen die hohe siedlungsgeschichtliche Bedeutung dieses Gebietes.

2. Bisheriges Planungsrecht

2.1 <u>Flächennutzungsplan</u>

Der Flächennutzungsplan weist für das Teilgebiet 1

- westlich der Graf-Recke-Stiftung ein Wohngebiet mit Parkanlagen und Kinderspielplatz,
- östlich der Stadtbahn ein Gewerbegebiet
- zwischen Gewerbegebiet und Wohngebiet eine Kleingartenanlage

aus.

Für das Teilgebiet 2 weist der Flächennutzungsplan eine Fläche für die Landwirtschaft aus.

Im Flächennutzungsplan ist der Stadtteil Kaiserswerth durch Signatur als Siedlungsschwerpunkt ausgewiesen.

2.2 <u>Bebauungspläne und Straßenbegrenzungslinien</u>

Innerhalb des Plangebietes lagen weder rechtsverbindliche Bebauungspläne noch festgesetzte Flucht- oder Straßenbegrenzungslinien vor.

2.3 Landschaftsplan

Der Teilbereich A des Plangebietes liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes.

Für den Teilbereich B gilt dies nur für den außerhalb des Bereiches der Graf-Recke-Stiftung-Düsselthal verlaufenden Bereich.

Der Landschaftsplan trifft für beide Bereiche keine Festsetzungen. Auf seiner Südseite grenzt das Plangebiet jedoch an zwei Stellen an ein ausgewiesenes Lanschaftsschutzgebiet an.

2.4 Wasserschutzzonen

Das Plangebiet befindet sich in den Wasserschutzzonen II und IIIA des Wasserwerks Bockum/Wittlaer der Stadtwerke Duisburg AG (s. Anlage 2).

Die Vorschriften der Wasserschutzgebietsverordnung Bockum u. a. vom 14.12.87 sind zu beachten.

2.5 Bauschutzbereich des Flughafens

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf, und zwar im größeren nordwestlichen Bereich innerhalb des 6 km Radius, im kleineren südöstlichen Bereich innerhalb des 4 km Radius um den Flughafenbezugspunkt mit Beschränkungen aus dem Luftverkehrsgesetz (LVG) vom 14.01.81.

2.6 Richtfunkstrecke von Krefeld nach Wuppertal

Das Plangebiet wird von der geplanten Richtfunkstrecke Krefeld-Wuppertal angeschnitten. Daraus ergeben sich Bauhöhenbeschränkungen mit ~ > 107 m ü. NN. Die Beschränkung gilt für den Bereich von 100 m beiderseits der Achse.

3. Ziel und Zweck des Bebauungsplanes

3.1 Wohnnungsbau und Wasserschutz

Es ist Ziel und Zweck des Bebauungsplanes, innerhalb des Teilbereiches A Wohnbauflächen auszuweisen und dabei gleichzeitig das Vorhaben einer neuen Wohnsiedlung mit den Belangen des Grundwasserschutzes in Einklang zu bringen.

Als Betreiber der Wassergewinnungsanlagen Bockum, Wittlaer, Kaiserswerth und Wittlaer-Werth haben die Stadtwerke Duisburg AG mit Stellungnahme vom 17.05.1994 Bedenken gegen eine Wohnbebauung der geplanten Größenordnung erhoben.

Aus der Tatsache, daß das Plangebiet im Landesentwicklungsplan III (LEP III) als Gebiet mit Grundwasservorkommen ausgewiesen ist, ziehen die Stadtwerke Duisburg AG folgende Schlüsse:

- Da sich das Grundwasservorkommen für die öffentliche Trinkwasserversorgung in besonderem Maße eignet, bedürfe das Grundwasser eines besonderen Schutzes, der nur durch entsprechende <u>Planungsbeschränkungen</u> zu sichern sei.
- Die Nutzbarkeit der Wasservorkommen sei bei der Abwägung mit konkurrierenden
 Nutzungen in besonderem Maße zu berücksichtigen.
- Die neue Wohnsiedlung verstoße gegen Recht der Landesplanung sowie gegen die von der Bezirksregierung am 14.12.1987 erlassene Wasserschutzgebietsverordnung.

Die Stellungnahme der Stadtwerke Duisburg AG gab Anlaß, eine

"Studie zur Ermittlung des Gefährdungspotentials der Entwicklungsmaßnahme Einbrungen für die Wasserwerke Wittlaer/Bockum und Erarbeitung eines Rahmenkonzeptes für eine wasserverträgliche Siedlungsentwicklung im gesamten Trinkwassergebiet" (Wasserstudie Einbrungen)

in Auftrag zu geben.

Ergebnisse und Empfehlungen der Studie sowie deren Rückwirkung auf die Planung werden unter Pkt. 4.7.2 "Wasser" dargestellt.

Zu den Ergebnissen der Wasserstudie Einbrungen gehört die Erkenntnis, daß eine Wohnbebauung an sich - auch in der angestrebten Dichte - in der Wasserschutzzone IIIA (WSZ IIIA) nicht zwangsläufig im Widerspruch zu der Wasserschutzgebietsverordnung steht. Sie verstößt gegen Verbote und Genehmigungsvorbehalte der Verordnung nur dann, wenn sie in üblicher Bauweise mit Tiefgaragen und Kellern erstellt und mit der üblichen Verkehrsmenge belastet wird.

Eine atypische Wohnbebauung dagegen, die

- nicht gegen das Verbot der Abgrabung von mehr als 1,0 m Tiefe verstößt,
- Bodendeckschichten nicht in wassergefährdender Weise verletzt und
- auf sparsame Weise erschlossen wird und autoarme Zonen besitzt,

hat Aussicht darauf, wasserrechtlich tolerierbar zu sein.

Die ihr innewohnenden Rahmenbedingungen sollen in entprechender Weise auf das neue Wohngebiet übertragen und bei der Planung berücksichtigt werden.

Dabei soll jedoch nicht übersehen werden, daß - trotz aller Maßnahmen - nicht zu verhindern ist, daß das neue Wohngebiet für das Grundwasser ein mittleres Verschmutzungsrisiko (siehe Pkt. 4.7.2.1 "Grundwasserschutz") bleibt.

Dringlichkeit der neuen Wohnbebauung und Restrisiko für das Grundwasser und die Trinkwassergewinnung sind daher gegeneinander abzuwägen.

Das Gewicht des dringenden Wohnbedarfs und die Bedeutung des Wohnstandortes Einbrungen sind den nachfolgenden Darstellungen unter Pkt. 3.2 und Pkt. 3.3 zu entnehmen.

Der Darstellung der hydrogeologischen Verhältnisse (siehe Pkt. 4.7.2.1.1) ist zu entnehmen, daß sich das Risiko für die Trinkwassergewinnung dadurch entschärft, daß sich das Plangebiet - von Rheinhochwasser (worst-case) abgesehen - die überwiegende Zeit im Abstrom der Brunnengalerie (WW Bockum) befindet (siehe Anlage 15).

3.2 <u>Dringender Wohnbedarf der Düsseldorf Bevölkerung</u>

Die Untersuchung "Wohnbauflächen in Düsseldorf, Analyse von Bedarf und Angebot" Fortschreibung 1993 dokumentiert den Mangel an Wohnbauflächen. Sie kommt zu dem Ergebnis, daß die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen nicht ausreichen, den bis zum Jahr 2005 ermittelten Bedarf zu decken.

Da der Mangel nicht nur in der Zukunft auftreten wird, sondern auch für den kurz- und mittelfristigen Wohnungsmarkt gilt, ergibt sich die Verpflichtung, <u>umgehend</u> Bauland zu aktivieren und Baurecht zu schaffen.

Da die Flächen, die überhaupt aktiviert werden können, durch ein Bedarfsdefizit gekennzeichnet sind, stellt sich gleichzeitig die Notwendigkeit einer konsequenten Verdichtung zugunsten eines sparsamen und effektiven Umgangs mit Grund und Boden ein.

Vor diesem Hintergrund stellt der Bebauungsplan eine wichtige Maßnahme zur Deckung des dringenden Wohnbedarfs der Düsseldorfer Bevölkerung dar.

3.3 <u>Argumente für den Wohnstandort Einbrungen - im Verhältnis zu anderen möglichen</u> Standorten

Neben den besonderen Standortqualitäten sprechen folgende Argumente für ein Wohngebiet an dieser Stelle in Einbrungen.

Das Potential an Wohnbauflächen, das für die Gesamtstadt zur Verfügung steht, hat den Mangel, daß von 143 ausgewiesenen Bauflächen 55 Flächen kleiner als 1 ha sind.

Nur 15 Flächen weisen eine Fläche von mehr als 5 ha aus.

Zu diesen zählt mit ca. 30 ha als eines der flächengrößten Baugebiete das Plangebiet an der Einbrunger Straße.

Die Größe des Gebietes bietet die Gewähr für die effektive Entwicklung eines großen zusammenhängenden Wohngebietes, das sich darüber hinaus wegen der o. g. Standortvorteile auch noch für eine Verdichtung eignet.

Innerhalb des Plangebietes sollen ca. 1 400 Wohneinheiten entstehen, zu denen ca. 1 120 Wohneinheiten im Geschoßwohnungsbau gehören.

Diese Menge möglicher Wohneinheiten läßt es zu, einen erheblichen Anteil davon dem sozialen Wohnungsbau zuzuführen, ohne die an eine vertretbare soziale Mischung zu stellenden Anforderungen zu verletzen. Dem Mangel an preiswerten Wohnungen könnte in diesem Plangebiet mit 400 geförderten Wohnungen (250 Wohneinheiten im ersten und 150 Wohneinheiten im zweiten Förderweg) begegnet werden, und zwar innerhalb eines absehbaren Zeitraumes. Dabei ist zu beachten, daß im Stadtgebiet auch ein Mangel an geeigneten Flächen für den sozialen Wohnungsbau besteht.

Darüber hinaus ergibt sich aus der Nachbarschaft der Graf-Recke-Sitftung ein besonderer Vorteil, da diese sich in der Betreuung alter sowie psychisch und geistig behinderter Menschen, die ca. 80 - 100 Wohneinheiten innerhalb des Plangebietes bewohnen sollen, engagieren will.

Die besondere Eignung des Plangebietes besteht also darin, daß in keinem anderen Baugebiet in ähnlicher Weise sofort ein spürbarer Beitrag zur Linderung der aktuellen Wohnungsnot geleistet werden kann und daß dies auch für die Linderung der Wohnungsnot der Haushalte mit niedrigem Einkommen gilt.

In keinem anderen Wohngebiet kann auf ähnlich effektive Weise und in der gleichen Größenordnung "betreutes Wohnen" ermöglicht werden. (Weitere Argumente siehe Anlage 16)

3.4 <u>Flächennutzungsplanänderung</u>

1993 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für das Gelände zwischen der Graf-Recke-Stiftung-Düsselthal im Osten, der Duisburger Landstraße im Westen, der Wasserschutzzone II im Norden und der Einbrunger Straße im Süden von der Stadt Düsseldorf ausgelobt.

Zu den Ergebnissen des Wettbewerbes gehörte die Erkenntnis, daß es sinnvoll ist, den Flächennutzungsplan zu ändern und die Ostseite der Stadtbahntrasse neben Dauer-kleingärten ausschließlich dem Wohnungsbau vorzubehalten. Dies gilt auch für die Dreiecksfläche zwischen der Einbrunger Straße (alt), der Einbrunger Straße (neu) und der Stadtbahntrasse.

Das Wettbewerbsgebiet wird nunmehr in zwei getrennte Bebauungspläne aufgeteilt. Im Interesse der Mobilisierung von Flächen für den Wohnungsbau wurde der Bebauungsplan für den Bereich östlich der Stadtbahntrasse vorgezogen.

Diesen Bereich umfaßt der Teilbereich A des Bebauungsplanes Nr. 5287/01; allerdings mit einer in der Zwischenzeit geänderten Zielkonzeption. Hiernach sollen die Dauerkleingärten aus Gründen des Wasserschutzes entfallen.

Anstelle der Flächennutzungsplanausweisung von:

- Gewerbegebiet,
- Dauerkleingärten und
- Flächen für die Landwirtschaft

umfaßt der Bebauungsplan nunmehr nur noch eine Wohnsiedlung.

Die Abweichungen vom gültigen Flächennutzungsplan werden wie folgt begründet:

Die Notwendigkeit der Ausweisung des o. g. Gewerbegebietes ergab sich aus der zur Zeit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes bestehenden Situation, die durch den Mangel an Gewerbeflächen im ganzen Stadtgebiet gekennzeichnet war.

Der Bedarf an Flächen für eine reine Gewerbenutzung hat sich an dieser Stelle nicht bestätigt. Dagegen ist ein Bedarf an kleingewerblichen und handwerklichen Betrieben nicht von der Hand zu weisen.

Angesichts dieser Sachlage erschien es angebracht, die Planung zu ändern.

Die Handwerkskammer Düsseldorf bestätigt in ihrer Stellungnahme zu dem Bebauungsplan, daß mit der Ausweisung von WA-Gebieten innerhalb des Plangebietes und der Zulässigkeit von nichtstörenden Handwerksbetrieben in den Erdgeschossen dieser WA-Gebiete die Belange des Handwerks ausreichend eingeflossen sind. Sie spricht aber gleichzeitig die Erwartung aus, daß auf der Westseite der Stadtbahn Flächen für kleingewerbliche Nutzung vorgehalten werden.

Die Industrie- und Handelskammer bringt in ihrer Stellungnahme zu dem Bebauungsplan ebenfalls keine Bedenken zu einer Flächennutzungsplanänderung vor.

Eine weitere Änderung der Zielsetzung ergab sich aus neuen Erkenntnissen der Wasserwirtschaft. Danach sind Kleingärten in der WSZ IIIA unzulässig.

Die vorher für die Nutzung von Gewerbe und Kleingärten vorgesehenen Flächen werden der Wohnnutzung zugeschlagen. Damit wird dem dringenden Bedarf an Wohnbauflächen Rechnung getragen.

Zur Zeit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes stand die Verschiebung der Stadtbahnhaltestelle noch nicht zur Diskussion, so daß die Zielsetzung des Flächennutzungsplanes auch im Hinblick auf die - sich aus dieser Verschiebung ergebenden - städtebaulichen Verbesserungen einer Korrektur bedurfte.

Gewerbegebiet und Dauerkleingärten hätten einem vorgesehenen Ladenzentrum in unmittelbarer Nachbarschaft zur Haltestelle im Wege gestanden.

Die Betriebsfläche des Kaldenberger Hofes (Graf-Recke-Stiftung) wird zu landwirtschaftlichen Zwecken nicht mehr benötigt. Zugunsten des dringenden Wohnbedarfs wurde auch diese Fläche als Wohngebiet ausgewiesen.

Die vorgesehenen Abweichungen von den Ausweisungen des Flächennutzungsplanes haben die Deckung des dringenden Wohnbedarfs der Düsseldorfer Bevölkerung zum Ziel. Die städtebauliche Entwicklung des Gemeindegebietes wird dadurch nicht beeinträchtigt. Damit sind die Voraussetzungen für die Anwendung des § 1 (2) BauGB-Maßnahmengesetz gegeben, so daß der Flächennutzungsplan nach Rechtskraft des Bebauungsplanes im Wege der Berichtigung angepaßt werden kann.

3.5 Einfügen in die Umgebung

3.5.1 <u>Siedlungsstruktur</u>

3.5.1.1 Analyse:

Das Plangebiet liegt im Bereich eines Siedlungsbandes, dessen Ursprünge in der historischen Besiedlung der Schwarzbachaue liegen.

Der Verlauf dieses Bandes wird durch den Bogen der Schwarzbachaue und die parallel verlaufenden Erschließungsstraßen (Einbrunger Straße, Unterdorfstraße, Oberdorfstraße) bestimmt.

Eine Karte aus dem Jahre 1824 zeigt Dorfstrukturen, die sich nördlich des Schlosses Kalkum beidseitig der Unterdorfstraße und südlich des Schlosses beidseitig der Oberdorfstraße herauskristallisieren. Im Bereich der Einbrunger Straße rückt die aus Höfen und Mühlen bestehende Bebauung näher an den Schwarzbach heran. Die Nordseite der Einbrunger Straße war zum damaligen Zeitpunkt unbebaut.

Aus Düsselthal verdrängt zog die 1816 von Graf Adalbert von der Recke gestiftete "Rettungsanstalt" für Kinder nach Einbrungen auf Länderein des Grafen Spee und des Fürsten Hatzfeld. Dabei breitete sich die Anstalt zunächst südlich der Einbrunger Straße unter Einbeziehung des Lindenhofes aus. Der Lindenhof übernahm die ökonomische Versorgung der Düsselthaler Anstalten.

Mit dem repräsentativen Hauptgebäude der Graf-Recke-Stiftung, das offenbar nach der Vorlage eines englischen Schlosses 1906 errichtet wurde, wird erstmalig mit einer Bebauung nördlich der Einbrunger Straße begonnen.

Gleichzeitig wurden auf dem Areal südlich der Einbrunger Straße die Anstaltskirche und ein Direktionsgebäude errichtet.

In den 60er und 70er Jahren dehnte sich die Stiftung weiter auf das Gelände nördlich der Einbrunger Straße aus.

Fläche und Struktur, die die Graf-Recke-Stiftung-Düsselthal heute zeigt, sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Westlich der Graf-Recke-Stifung-Düsselthal hat sich zwischen Einbrunger Straße und Schwarzbach ein Einfamilienhausgebiet entwickelt.

Innerhalb dieses Bereiches befindet sich ein Landwirtschaftshof, der noch in Betrieb ist. Noch weiter westlich schließt an das Einfamilienhausgebiet der Kaldenberghof an, der zum Besitz der Graf-Recke-Stiftung gehört.

Heute sieht das Siedlungsbild so aus, daß sich in den Bereichen der alten Dorfgebiete ein Strukturwandel zugunsten des Wohnungsbaus vollzogen hat, der zwangsläufig mit dem Verlust des Dorfcharakters einhergegangen ist. Die mehr oder weniger verbliebene Kleinteiligkeit beruht auf der sukzessiven Bebauung von Einzelgrundstücken.

Der Flächennutzungsplan trägt dieser Entwicklung dadurch Rechnung, daß er in diesen Gebieten Wohnbauflächen und nicht Dorfgebiete ausweist. Die einzige Ausnahme davon stellt der Bereich an der Unterdorfstraße dar.

Die Ackerflächen nördlich der Einbrunger Straße unterliegen anderen Bedingungen, da sie außerhalb der Siedlungsflächen liegen. Eine Entwicklung auf diesen Flächen muß weder auf vorhandene Gehöfte oder Bauernkaten noch auf eine Kleinteiligkeit des Grundstückszuschnittes Rücksicht nehmen.

Die Entwicklungsgeschichte des Siedlungsbandes parallel zum Schwarzbach zeigt, daß die Haupterschließungsstraßen (Unterdorfstraße, Oberdorfstraße, Einbrunger Straße) die jeweilige Ortsachse bilden. Daraus ist der Schluß zu ziehen, daß sich auch das jeweilige Ortsbild in diesen Achsen darstellt.

Geht man davon aus, daß auch das charakteristische Ortsbild von Einbrungen in der Einbrunger Straße erfahren wird, so muß man feststellen, daß dieses zur Hälfte des Straßenzuges von der Graf-Recke-Stiftung bestimmt wird, während die andere Hälfte durch das freie Feld der Ackerfläche an der Nordseite und die Einfamilienhäuser auf der Südseite der Einbrunger Straße geprägt wird.

Dabei treten als Ortsmittelpunkt das Hauptgebäude der Anstalt sowie die Anstaltskirche mit Direktionsgebäuden in Erscheinung. Relikte einer Dorfstruktur sind nur noch an wenigen Stellen zu finden.

Der westliche Teil der Einbrunger Straße wird durch die Dammlage und die beide Straßenseiten begleitenden Gehölzstrukturen der Böschung bestimmt. Dabei tritt der Kaldenberger Hof hinter den Damm zurück.

Der Zugang zu der Stadtbahnhaltestelle "Bahnhof Wittlaer" liegt in etwa auf dem Scheitelpunkt der Einbrunger Straße, die die Stadtbahntrasse quert.

3.5.1.2 Planung

Mit ca. 30 ha nimmt das neue Wohngebiet eine erhebliche Fläche ein, so daß eine Veränderung der Siedlungsstruktur grundsätzlich nicht zu vermeiden ist.

Andererseits bietet seine Lage zwischen dem Gelände der Graf-Recke-Stiftung-Düsselthal im Osten und der Trasse der Stadtbahnlinie U 79 im Westen günstige Voraussetzungen für die Integration in das vorhandene Siedlungsgefüge.

Die Randzonen des Plangebietes verdienen besondere Beachtung. Sie stellen Nahtstellen dar, in denen die vorhandenen Siedlungsansätze mit der neuen Bebauung konfrontiert werden. Die Gestaltung dieser Zonen ist daher von besonderer Bedeutung für die städtebauliche Integration.

Im Osten grenzt das Plangebiet an die Wohngebäude der Graf-Recke-Stiftung-Düsselthal an.

Einer Fortentwicklung der Wohnbebauung an dieser Stelle stehen städtebauliche Gründe nicht entgegen, da die vorhandene Struktur der Zeilenbauweise aufgenommen und die Anzahl der Geschosse auf 2 Vollgeschosse begrenzt wird.

Im Westen stellt die Trasse der Stadtbahnlinie U 79 die Grenze des Plangebietes dar. Diese Trasse ist jedoch gleichzeitig die östliche Grenze eines weiteren im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Baugebietes, das im Westen von der Duisburger Landstraße begrenzt wird.

Dieses zwischen der vorhandenen Wohnbebauung Wittlaers und dem neuen Wohngebiet gelegenen Baugebiet soll in absehbarer Zeit ebenfalls einer Bebauung zugeführt werden. Seine Planung soll in ein städtebauliches Entwicklungskonzept für das gesamte Gelände zwischen der Graf-Recke-Stiftung-Düsselthal und der Duisburger Landstraße eingebunden werden.

Eine Nahtstelle mit vorhandener Bebauung - in diesem Fall mit der vorhandenen Wohnbebauung an der Duisburger Landstraße - entsteht erst dann, wenn das westlich der Stadtbahntrasse gelegene Gebiet bebaut wird.

Bis dahin verbleibt zwischen der vorhandenen Wohnbebauung Wittlaers und dem neuen Wohngebiet in Einbrungen eine unbebaute ca. 120 m breite Pufferzone.

Nördlich des Plangebietes befinden sich Ackerflächen, die durch die aufgeforstete Brunnengalerie in der Wasserschutzzone I von den nördlich gelegenen Ackerflächen abgeriegelt werden.

Die Grenzsituation zwischen Siedlung und Landschaft erfordert den behutsamen Übergang in die freien Feldflure. Die nördliche Randzone der neuen Wohnbebauung soll daher in einer aufgelockerten Doppelhausbebauung geringer Dichte bestehen. Innerhalb der Wasserschutzzone II, entlang deren Grenze soll dieser Bebauung in Richtung Brunnengalerie als Ortskante ein ca. 10 m breiter Gehölzstreifen vorgelagert werden. An diesen Gehölzstreifen sollen sich darüber hinaus als Maßnahmen zum Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft Wiesenflächen (innerhalb der Schutzzone II) anschließen.

Während die Bedeutung der Randzone im Norden darin liegt, daß sie von außen als Stadtkante wahrgenommen wird, berührt der Anschluß an die Einbrunger Straße den inneren Kern des Ortsteils von Einbrungen, da die Einbrunger Straße - wie oben beschrieben - als Ortsachse das Ortsbild von Einbrungen bestimmt.

Daraus ergeben sich folgende Aufgaben für die Planung:

- Rücksichtnahme auf die vorhandene Situation im bebauten Teil der Einbrunger Straße.
- Nutzung der Chancen, die die neue Bebauung für die Weiterentwicklung des Ortsteils Einbrungen bietet.
- 3. Verknüpfung der Ortsteile von Wittlaer und Einbrungen.

Diesen Aufgaben entsprechend sieht die Planung folgendes Konzept vor:

- Nördlich der Einbrunger Straße, wo die neue Bebauung in den WR₃₄₋₃₇-Gebieten auf die vorhandene Einfamilienhausbebauung auf der südlichen Straßenseite trifft, soll die neue Bebauung aus einer Einfamilienreihenhausbebauung bestehen, die von der Straße um Gartenlänge zurückgesetzt wird.
 - Die Gärten werden durch eine begrünte Lärmschutzwand gegen den Lärm der Einbrunger Straße abgeschirmt.
- Die Tatsache, daß das Plangebiet in breiter Front an die Einbrunger Straße angrenzt, schafft die Voraussetzung dafür, daß das Ortsbild zwischen der vorhandenen Bebauung von Einbrungen und dem Bahnhof Wittlaer geschlossen und der Bahnhof selbst aus seiner isolierten Lage befreit werden kann.

Im Umkreis des Bahnhofes soll eine Zone besonderer Funktionen entstehen: Dabei soll die südliche Dreiecksfläche eine Anlage für betreutes Wohnen aufnehmen und ihr gegenüberliegend der zentrale Bereich der neuen Wohnsiedlung entstehen.

Die Struktur des Siedlungszentrums wird durch die Haltestelle bestimmt. Langfristig ist eine Verschiebung der Stadtbahnhaltestelle nach Norden mit ebenerdigem Zugang vorgesehen. Die Verschiebung bedarf jedoch eines eigenen Planverfahrens und eigener Realisierungskonzepte.

Das Siedlungszentrum soll daher sowohl auf den alten Zugang zum Bahnhof Wittlaer als auch auf die neue Haltestelle hin ausgerichtet werden. Daraus ergibt sich die Abgrenzung seines Bereiches (WA 01 - 03). Dieser wird einerseits von der Einbrunger Straße tangiert und andererseits von der inneren Erschließungsachse des Gebietes, die auf den ebenerdigen Zugang zur neuen Haltestelle hin ausgerichtet ist, berührt.

- Zukünftige Struktur und Lage des Zentrums bieten die besten Voraussetzungen für das Zusammenwachsen der Ortsteile von Einbrungen und Wittlaer(-West).
 Der Ortsteil Einbrungen erhält neben seiner alten Ortsmitte an der Kirche einen neuen Schwerpunkt an der Haltestelle Wittlaer.
 - Der ebenerdige Zugang zu der nach Norden verschobenen Haltestelle schafft über die Gleise hinaus eine Verbindung zu dem künftigen Baugebiet auf der Westseite der Stadtbahntrasse. Ziel ist eine fußläufige und möglichst gradlinige Verbindung zwischen dem neuen Wohngebiet und der Bockumer Straße in Wittlaer(-West).
- 4. Auf dieses Ziel hin soll auch die Planung für das Baugebiet auf der Westseite der Stadtbahntrasse ausgerichtet werden.

Bestandteile dieser Planung sind:

- eine fußläufige Verbindung von der neuen Haltestelle zur Bockumer Straße auf kurzem Wege,
- Ausdehnung des Ladenzentrums auf die Westseite der Stadtbahn und Ladenzeile, die den Weg zur Bockumer Straße begleitet,
- Herstellung der verkehrstechnischen Infrastruktur mit Haltestellenandienung,
 P+R-Plätzen und evtl. Verknüpfung mit Busverkehr,

- ggf. Ausdehnung der Funktion des Zentrums von der Einzelhandelsversorgung zur Versorgung mit Gewerbe- und Handwerksbetrieben sowie
- Wohnungsbau in Fortführung der Planung auf der Ostseite der Stadtbahn.

3.5.2 Gebietsänderungsvertrag

Die Eingemeindung Wittlaers erfolgte auf der Grundlage des Neugliederungsgesetzes (s. o.) und des Gebietsänderungsvertrages (30.05.74/06.06.74).

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung am 24.11.93, in den folgenden Erörterungen zu dem "Bericht über die Bürgerbeteiligung" (Bezirksvertretung 5 am 22.02.94, Ausschuß für Planung und Stadtentwicklung am 03.03.94) sowie während der öffentlichen Auslegung haben der Heimat- und Kulturkreis Wittlaer e. V., die Bürgerinitiative "Lebensraum Wittlaer" sowie weitere Einsprecher die Auffassung vertreten, daß der Bebauungsplan Nr. 5287/01 dem Gebietsänderungsvertrag widerspricht. Der Gebietsänderungsvertrag sei in seiner einschränkenden Wirkung auf die Planung nicht berücksichtigt worden.

§ 9 Gebietsänderungsvertrag trifft Regelungen zur Daseinsvorsorge, die in der Anlage zu § 9 durch spezielle Vereinbarungen ergänzt werden. Die Einwender heben insbesondere Nr. 9 dieser Anlage hervor.

§ 9 Gebietsänderungsvertrag besagt, daß die Stadt Düsseldorf alle notwendigen Maßnahmen zur Daseinsvorsorge nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung aller Einwohner durchführen wird, soweit diese einer sinnvollen Gesamtplanung (einschließlich der Finanzierung) der Stadt Düsseldorf entsprechen.

Daseinsgrundfunktionen des menschlichen Lebens sind: Wohnung, Arbeit, Versorgung, Bildung, Erholung, Verkehr / Kommunikation. Mit dem Begriff Daseinsvorsorge ist die allgemeine Sicherstellung dieser Funktionen innerhalb des Standards und des Finanzrahmens der Gesamtstadt Düsseldorf verbunden.

Im Mittelpunkt der Einwände steht Nr. 9 der Anlage zu § 9 des Gebietsänderungsvertrages. Diese besagt ergänzend dazu:

Die Stadt Düsseldorf wird das Gebiet der ehemaligen Gemeinde Wittlaer in Anlehnung an die bereits vorhandene Bebauung und Bauweise weiterentwickeln.

Diese Verpflichtung bezieht sich - im Sinne des zur Zeit der Neugliederung geltenden Baugesetzbuches - auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung, die durch Bauleitpläne vorzubereiten und zu leiten ist.

Die Kernaussage von Nr. 9 der Anlage zu § 9 Gebietsänderungsvertrag kann daher sinngemäß wie folgt interpretiert werden:

Im Rahmen der Daseinsvorsorge und einer sinnvollen Gesamtplanung der Stadt wird die Stadt Düsseldorf auch auf dem Gebiet der ehemaligen Gemeinde Wittlaer für eine geordnete städtebauliche Entwicklung durch die Aufstellung von Bauleitplänen sorgen.

Die Verwendung des Wortes "weiterentwickeln" (Nr. 9 der Anlage) trägt dem Umstand Rechnung, daß zum Zeitpunkt der Rechtskraft des Neugliederungsgesetzes eine Planung, die den Rahmen für die Entwicklung des ehemaligen Gemeindegebietes Wittlaer hätte vorgeben können, nicht vorlag. Die Aufgabe der Festlegung von Entwicklungszielen und die Aufstellung eines Flächennutzungsplanes überträgt das Neugliederungsgesetz auf die Stadt Düsseldorf als neue Gemeinde.

Die an diese gerichtete Ergänzung "in Anlehnung an die vorhandene Bebauung und Bauweise" besagt in diesem Zusammenhang, daß sich die zukünftige Entwicklung von dem Bestand (mit Bebauung und Bauweise beschrieben) nicht extrem weit entfernen sollte.

Das Rechtsamt der Stadt Düsseldorf hat zu Nr. 9 der Anlage festgestellt, daß im Falle einer Grenzfallsituation, bei der nicht eindeutig festgestellt werden kann, ob die Voraussetzungen der Nr. 9 erfüllt oder nicht erfüllt werden, § 30 Abs. 3 des Gesetzes zur Neugliederung der Gemeinden und Kreise des Neugliederungsraumes Mönchengladbach/Düsseldorf/Wuppertal vom 10.09.74 herangezogen werden kann.

Danach steht der Stadt Düsseldorf das Recht zu, <u>mit Genehmigung der Aufsichts-behörde</u> (Bezirksregierung) von dem Gebietsänderungsvertrag abzuweichen, sofern Gründe einer sinnvollen Gesamtentwicklung der Stadt vorliegen.

Nachdem die Rechtsanwälte Metzler • Heger • van Betteray • Krüll, durch Anwohner bevollmächtigt, auch der Bezirksregierung gegenüber Bedenken gegen die Planung wegen der Unvereinbarkeit mit dem Gebietesänderungsvertrag mit Schreiben vom 29.03.94 angezeigt hatten, hat die Verwaltung mit Schreiben vom 25.04.94 die Bezirksregierung vorsorglich um die o. g. Genehmigung zur Abweichung von dem Gebietsänderungsvertrag ersucht.

Die Bezirksregierung hat mit Schreiben vom 23.06.94 festgestellt, daß der Bebauungsplan Nr. 5287/01 (in der Fassung zur Bürgerbeteiligung) den Festlegungen des Gebietsänderungsvertrages, insbesondere auch der Vereinbarung Nr. 9 der Anlage zum Gebietesänderungsvertrag entspricht und damit die beantragte Genehmigung nicht erforderlich ist.

Die Bezirksregierung bestätigt in gleichem Schreiben die Auffassung der Stadt Düsseldorf, daß die Nr. 9 der Anlage zum Gebietesänderungsvertrag nicht in der Weise ausgelegt werden kann, daß unter "Weiterentwicklung" das Festhalten an der zum Zeitpunkt der Neugliederung vorherrschenden Einfamilienhausbebauung zu verstehen ist. Die Vertragspartner hätten sich vielmehr einer sinnvollen Gesamtplanung der Stadt Düsseldorf unter Berücksichtigung notwendiger Maßnahmen der Daseinsvorsorge für die Gemeinde Wittlaer verpflichtet. Die vorgelegte Planung entspreche in der Art, in der sie das gesellschaftspolitische Ziel der Bereitstellung von dringend benötigtem Wohnraum verfolge, voll den Rahmenbedingungen des Gebietsänderungsvertrages.

Vertragspartner im Gebietsänderungsvertrag ist die Stadt Düsseldorf. Diese verpflichtet sich als Träger der Planungshoheit lediglich dazu, gewisse Rücksichten zu nehmen, wobei der Rücksichtnahme durch die Planungshoheit Grenzen gesetzt werden.

Die Anlieger sind nicht Vertragspartner. Daher erwachsen ihnen auch keine unmittelbaren Rechte aus dem Gebietsänderungsvertrag.

Darüber, wie der Verpflichtung "in Anlehnung an die vorhandene Bebauung und Bauweise" Geltung zu verschaffen ist, entscheidet allein die Stadt Düsseldorf im Rahmen ihrer Planungshoheit.

Zu Nr. 9 der Anlage zu § 9 des Gebietsänderungsvertrages ist darüber hinaus folgendes festzustellen:

Anhaltspunkte zur Klarstellung dessen, was mit "in Anlehnung an die bereits vorhandene Bebauung und Bauweise" gemeint ist, ergeben sich aus der Abgrenzung zu § 34 BauGB.

Dort wird ein enger Rahmen des Einfügens (nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll) gezogen, der bei der Beurteilung einer Weiterentwicklung gem. Nr. 9 nicht angelegt werden darf.

Die Rahmenbedingungen für eine Anlehnung an die bereits vorhandene Bebauung und Bauweise ergeben sich vielmehr aus der vorhandenen städtebaulichen Situation. Diese wird zwar durch die Lage am Stadtrand von Düsseldorf gekennzeichnet; gleichzeitig aber auch durch eine hervorragende Anbindung an den Stadtkern von Düsseldorf charakterisiert.

Durch die Errichtung des Bahnhofs Wittlaer an einer regional bedeutsamen Stadtbahnlinie sind Standortvorteile geschaffen worden, die gem. landesplanerischer Zielsetzung und Vorprägung zugunsten einer Verdichtung auszunutzen sind. Darin unterscheidet sich der Einzugsbereich des Bahnhofs Wittlaer im Umkreis von ca. 500 m von den übrigen Flächen in Wittlaer.

Das Konzept des Bebauungsplanes ist - insoweit die landesplanerische Zielsetzung nur eingeschränkt befolgt wird - einer Selbstbeschränkung verpflichtet, die darin besteht, die wünschenswerte Verdichtung zurückzuschrauben und die Bauhöhe auf max. 3 Vollgeschosse zu beschränken.

Die Planung leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des Stadtteils Wittlaer. Dieser besteht darin, daß die Stadtteile Wittlaer und Einbrungen über ein Ortszentrum miteinander verknüpft werden.

3.6 Planungsziele für den Teilbereich A

In Anlehnung an den Flächennutzungsplan und der inzwischen entwickelten Zielkonzeption entsprechend soll das Plangebiet einer Wohnbebauung zugeführt werden. Dabei sollen reine und allgemeine Wohngebiete ausgewiesen werden.

Die Wohnbebauung verursacht einen Bedarf an Folgenutzung mit Flächenansprüchen, die auf der Grundlage eines Strukturkonzeptes dem Wohnen zugeordnet werden.

Dieses Strukturkonzept wird im wesentlichen durch

- die Abgrenzung eines zentralen Versorgungsbereiches mit "Tor zum Plangebiet" und Anschluß an den Haltestellenbereich,
- die Gebietsmitte mit öffentlicher Grünfläche,
- die Nahtzonen und
- den Viehgasser Weg

bestimmt.

Die einzelnen Nutzungen gliedern sich in die Flächen:

Zum Zwecke der Wohnbebauung

- reine Wohngebiete = WR-Gebiete (WR₀₅₋₁₆, WR₁₈, WR₂₀₋₃₇)
- allgemeine Wohngebiete WA-Gebiete (WA₀₁₋₀₄, WA₁₇, WA₁₉)

Zum Zwecke der Erschließung

- öffentliche Verkehrsflächen,
- Flächen mit besonderem Nutzungszweck mit der Zweckbestimmung: Vorhalteflächen zugunsten der Erschließung privater Baugrundstücke (Stellplätze),
- öffentliche Grünflächen und Kinderspielplätze,
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.
- Flächen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung für eine Kindertagesstätte,
- Flächen für die Niederschlagswasserbeseitigung,
- Flächen für die Netzverteilerstation,
- Flächen für die Abwasserbeseitigung (Pumpstation)

3.6.1 Strukturkonzept

3.6.1.1 Zentraler Versorgungsbereich (WA₀₁₋₀₃)

Das neue Wohngebiet löst einen zusätzlichen Bedarf an Einzelhandelsflächen aus. Der Bebauungsplan reagiert darauf, indem er innerhalb des zentralen Bereiches allgemeine Wohngebiete ausweist, in denen die für die Versorgung des Gebietes notwendigen Läden und Gaststätten untergebracht werden können.

Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die Zulässigkeit von Läden und sonstigen Einrichtungen der Versorgung vorzubereiten und zu begründen. Die Wahl des konreten Standortes wird dem Einzelhandel überlassen.

Ziel der verbrauchernahen Versorgung ist es, für ein wohnungsnahes und möglichst fußläufig erreichbares Angebot zu sorgen. Ein entsprechendes Warenangebot des kurzfristigen Bedarfs kann nicht auf das Stadtteilzentrum - in diesem Fall Kaiserswerth - konzentriert werden. Es muß vielmehr dezentralisiert in kleinen lokalen Zentren vorgehalten werden. Die Einrichtung lokaler Zentren steht daher nicht im Widerspruch zum Zentrenkonzept der Stadt Düsseldorf.

Die Planstraße 0878 erschließt den Bereich der WA-Gebiete und stellt gleichzeitig das "Tor zum Plangebiet" dar. Sie muß den vorhandenen Höhenunterschied zwischen der Einbrunger Straße (etwa Scheitelpunkt des Brückenbauwerkes) und dem natürlichen Gelände des Plangebietes - unter Berücksichtigung einer Geländeaufschüttung überwinden.

In Höhe des Scheitelpunktes der Einbrunger Straße soll den beiden Blöcken WA 02, WA 03 an der Einbrunger Straße jeweils ein attraktiver Eingangsbereich vorgelagert werden.

Von diesen Bereichen ausgehend kann sich je nach Bedarf in den Erdgeschoßflächen ein Laden- und Versorgungszentrum entlang der geneigten Planstraße 0878 und in das Innere der WA₀₂- und WA₀₃-Gebiete hinein entwickeln.

Sollte die Haltestelle zu einem späteren Zeitpunkt nach Norden verschoben werden, könnte sich das Zentrum schwerpunktmäßig nahe der neuen Haltestelle auch im Bereich des WA₀₁-Gebietes entwickeln. Innerhalb des WA₀₁-Gebietes wird eine etwa rechteckige Fläche von jeder Bebauung ausgenommen. Diese Fläche kann dann als Platz die Verbindung zwischen dem Haltestellenzugang und den umgebenden Läden herstellen.

Zur engeren Umgebung des zentralen Bereiches gehören auch die WA₀₄- und WA₁₉- Gebiete. Das WA₀₄-Gebiet schließt an das WA₀₃-Gebiet an und soll in den an der Einbrunger Straße gelegenen Gebäuden im Erdgeschoß Einrichtungen des Dienstleistungsbereiches aufnehmen.

Das gegenüberliegende WA₁₉-Gebiet (Dreiecksfläche) soll der Sonderform gemischten und betreuten Wohnens für alle Altersgruppen mit speziellen Dienstleistungseinrichtungen vorbehalten werden.

3.6.1.2 Gebietsmitte

In der Gebietsmitte wird eine öffentliche Grünfläche ausgewiesen.

Das Konzept der Gebietsmitte besteht darin, daß um die öffentliche Grünfläche herum eine dreigeschossige Blockbebauung hoher Dichte gruppiert wird.

Zu den Bauflächen dieser Gruppe gehören die Gebiete WR₀₇₋₁₃ sowie das Grundstück der Kindertagesstätte.

Der Vorteil dieses Konzeptes liegt in einer flächenökonomischen Lösung.

Die privaten Freiflächen können auf ein Mindestmaß begrenzt werden, da sie an dem offenen Raum der öffentlichen Grünfläche teilhaben. Die öffentliche Grünfläche wiederum wird in optischer Hinsicht um die privaten Grünflächen der Baublöcke vergrößert.

Die öffentliche Grünfläche in der Mitte erschließt einen großen Teil des Gesamtgebietes (s. Anlage 10), da sie sich in West-Ost-Richtung in erheblicher Länge quer durch das Gebiet zieht und sowohl den zentralen Versorgungsbereich mit Haltestellen im Westen sowie das Gebiet östlich des Viehgasser Weges erreicht.

Von der Grünfläche in der Mitte gehen vier Wege aus, die die innerhalb des großen Straßenringes (0878, 0879, 0880) liegenden Baugebiete WR₀₇₋₁₃ queren und an die außerhalb des Ringes liegenden Baugebiete WR₂₅₋₂₈ (im Norden) und WA₀₃₋₀₄ und WR₀₅₋₀₆ (im Süden) anschließen, so daß auch von diesen die grüne Mitte auf kurzem Wege zu erreichen ist.

Die bauliche Figur eines Ringes von Baublöcken, die sich um eine grüne Mitte gruppieren, bietet den zukünftigen Bewohnern das Gefühl der Zugehörigkeit zu einer Wohnanlage an einem Park.

Die Konzentration der größten Menge der höhergeschossigen Gebäude in der Mitte des Gebietes schafft größere Distanz dieser Bebauung zu den Nachbargebieten.

Um die Gebietsmitte legen sich die übrigen Baugebiete wie Schalen, die in Richtung auf die empfindlichen Nahtstellen in Bauhöhe und Baudichte abnehmen.

3.6.1.3 Übergang zu den Nahtstellen

Für die beiden Bereiche westlich und östlich des Viehgasser Weges gelten folgende Anordnungen.

Westlich des Viehgasser Weges:

In Richtung Norden vollzieht sich der Übergang in der Abstufung von der 3geschossigen Zentralbebauung zu einer 2geschossigen Reihenhausbebauung (WR $_{21-28}$), die ihrerseits in die aufgelockerte Bebauung freistehender Doppelhäuser (WR $_{20}$) übergeht. Im Süden werden zwischen der zentralen Mitte und der 2geschossigen Reihenhausbebauung (WR $_{35-37}$) an der Einbrunger Straße die Gebiete WR $_{05}$ und WR $_{06}$ angeordnet.

Diese nehmen das Prinzip der 3geschossigen Blockbebauung der Gebietsmitte auf. Der Sichtabstand zwischen den geplanten 3geschossigen Gebäuden der WR₀₅- und WR₀₆-Gebiete und der vorhandenen Wohnbebauung südlich der Einbrunger Straße beträgt ca. 85 m.

Östlich des Viehgasser Weges:

- im Norden Übergang von einer 2geschossigen Reihenhausbebauung (WR₃₀₋₃₁) zu einer aufgelockerten Doppelhausbebauung (WR₂₉),
- im Süden mit Ausnahme des WA₁₉-Gebietes 1geschossige Reihenhausbebauung (WR₃₄), die mit der vorhandenen Bebauung auf der Südseite der Einbrunger Straße korrespondiert,
- im Osten Übergang von der 3geschossigen Bebauung zur 2geschossige Reihenhausbebauung (WR₁₈, WR₃₂₋₃₃) entlang der Grenze zur Graf-Recke-Stiftung.
 (Sichtentfernung zwischen der 3geschossigen Bebauung und der Bebauung am Bergesweg mind. ca. 65 m)

3.6.1.4 Viehgasser Weg

Lage und Funktion des Viehgasser Weges, der das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung quert, stellen Bindungen für die Planung dar. Der Viehgasser Weg wird heute als Weg für die Landwirtschaft genutzt. Er stellt die Verbindung zu den Ackerflächen im Norden her.

In seiner Trasse, die keine Widmung als öffentliche Wegefläche besitzt, aber im Eigentum der Stadt steht, befindet sich ein 110 kV-Erdkabel.

Da eine Umverlegung des Erdkabels aus Kostengründen auszuschließen ist, soll in der Achse dieses Erdkabels ein Geh- Fahr- und Leitungsrecht ausgewiesen werden.

Dabei soll jedoch das Fahrrecht in seiner Trasse zwischen der Einbrunger Straße und der Planstraße 0878 nicht mehr dem Landwirtschaftsverkehr dienen. Der Landwirtschaftsverkehr soll vielmehr über die neue Planstraße 0880 geführt werden und erst nördlich der Planstraße 0878 in den mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht ausgestatteten Viehgasser Weg einmünden.

Der Bereich des Viehgasser Weges stellt eine von einer (weitgehend 3geschossigen) Randbebauung begleitete offene Schneise quer durch das Wohngebiet dar, die eine Breite von 30 - 45 m in Richtung Norden aufweist.

Diese Schneise soll der Verknüpfung mit den Landschaftsräumen im Norden und Süden dienen und die neue Planstaße 0880, die die Einbrunger Straße mit der querverlaufenden Planstraße 0878 verbindet, aufnehmen.

Dabei soll sie in ganzer Länge auch den Fuß- und Radweg über der (in Ausnahmefällen befahrbaren) Trasse der 110 kV-Leitung (Viehgasser Weg) aufnehmen und Anschluß an den vorhandenen Viehgasser Weg im Norden finden.

Die Planstraße 0880 soll dagegen nur den südlich der Planstraße 0878 gelegenen Bereich beanspruchen und so angeordnet werden, daß der Abstand zwischen ihr und dem Viehgasser Weg im Interesse städtebaulicher Gestaltung nach Norden zur öffentlichen Grünfläche hin stetig zunimmt.

Im Bereich zwischen dem Viehgasser Weg und der Planstraße 0880 entstehen Flächen für die Wasserwirtschaft, die der Aufnahme einer erforderlichen Niederschlagswasserbeseitigungsanlage dienen sollen. Das System der Niederschlagswasserbeseitigung soll in einem Mulden-Rigolen-System bestehen, das einer begrünten Fläche gleichkommt.

Im Bereich südlich davon verbleibt ein schmaler Reststreifen, der als private Fläche mit besonderem Nutzungszweck - Vorhaltefläche für Stellplätze - ausgewiesen werden soll.

3.6.2 Wohnbaugebiete

3.6.2.1 <u>Nutzungszahlen</u>

Gem. Anlage 5 beträgt die Summe der Baugebietsflächen aller Wohngebiete (WR₀₅₋₁₆, WR₁₈, WR₂₀₋₃₇, WA₀₁₋₀₄, WA₁₇, WA₁₉) 210 100 qm.

Die Summe aller je Baugebiet - aufgrund eines Testentwurfes - ermittelten Geschoßflächen beträgt 137 969 qm (gem. § 20 (3) BauNVO - ohne Dachgeschosse). Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Geschoßflächenzahl von 0,66.

Die für die o. g. Gebiete festgesetzten jeweiligen Grund- und Geschoßflächenzahlen (GRZ, GFZ) sowie Angaben über Bauweise, Wand- und Firsthöhen sind der zeichnerischen und textlichen Darstellung des Bebauungsplanes zu entnehmen.

Angaben über die Anzahl möglicher Wohneinheiten und ihre Verteilung auf die verschiedenen Haustypen sind der Anlage 6 zu entnehmen. Diese Anlage gibt auch eine Übersicht über die Stellplätze auf privaten Grundstücken und Parkplätze im öffentlichen Straßenraum.

Innerhalb des neuen Wohnbaugebietes sollen gem. Schätzung auf der Grundlage des obengenannten Testentwurfes ca. 1 393 Wohneinheiten untergebracht werden.

Bei der Berechnung der Wohneinheiten wurden die Geschoßflächen der Dachgeschosse mitgerechnet.

Bei 1 393 Wohneinheiten und einem Schlüssel von ca. 2,2 Personen je Wohneinheit ergeben sich 3 065 Einwohner für das Gebiet. Hierzu ist anzumerken, daß der Stadtbezirk 5 im September 1993 27 455 Einwohner bei 12 950 Wohneinheiten aufwies. Daraus läßt sich ein Schlüssel von 2,12 Einwohner je Wohneinheit errechnen, der erkennen läßt, daß der Wert von 2,2 Personen je Wohneinheit der zukünftigen Belegung weitgehend entsprechen dürfte, wenn man einen Aufschlag für Neubaugebiete berücksichtigt.

Die städtebauliche Unbedenklichkeit der geplanten Wohnbebauung ergibt sich neben der - unter Pkt 3.4 "Einfügen in die Umgebung" erfolgten Darstellung - aus der nachfolgenden Bewertung von Dichte, Bauweise, Nutzung und Sozialstruktur.

3.6.2.2 Dichte

Mit 0,66 stellt der Wert der durchschnittlichen Geschoßflächenzahl einen Kompromiß zwischen dem Mangel an Wohnbauflächen und dem Zwang zur Verdichtung einerseits und der Notwendigkeit des Einfügens in die Umgebung andererseits dar.

Mit 0,66 unterschreitet er die Marke von 0,80, bei der unter den Bedingungen des Marktes Wohnungsbau in der Regel erst beginnt. Das Wohngebiet an der Kittelbachstraße in Kaiserswerth ist ein Beispiel dafür, daß dies auch für den Stadtbezirk 5 gilt.

Selbst in den eingemeindeten Gebieten werden GFZ-Werte von 0,7 erreicht, allerdings auf Flächen, die nicht die Ausdehnung der Fläche des Wohngebietes an der Einbrunger Straße erreichen.

Hierzu ist jedoch auf die Darstellung unter Pkt. 3.5.2 zu verweisen, wonach die Flächen innerhalb des Radius von 500 m um den Stadtbahnhaltepunkt Wittlaer anders zu bewerten sind, da sie einer landesplanerischen Zielsetzung unterworfen sind, die eine flächendeckende und größtmögliche Verdichtung im Einzugsbereich von Haltestellen verlangt.

Der der Planung zugrunde liegende Durchschnittswert von 0,66 (gegenüber von 0,80) kann in diesem Zusammenhang als das Ergebnis einer Selbstbeschränkung gegenüber landesplanerischer Zielsetzung betrachtet werden.

Er widerspricht nicht der "Wasserstudie Einbrungen". Diese empfiehlt vielmehr, über den Wert von 0,70 hinauszugehen und noch mehr zu verdichten.

Das Gesamtvolumen der Bruttogeschoßfläche verteilt sich in unterschiedlicher Dichte auf die einzelnen Baugebiete. Das Verteilungskonzept folgt einer Dichtestaffelung in der Weise, daß die Gebiete mit der höchsten Geschoßflächenzahl in der Gebietsmitte und die Gebiete mit der niedrigsten Geschoßflächenzahl an den Gebietsrändern liegen. In der Gebietsmitte betragen die Geschoßfächenzahlen 1,0 bis 1, 2; in den Randzonen 0,6 bis 0,9.

Das Maß der baulichen Nutzung wird darüber hinaus durch die Grundflächenzahl bestimmt.

In diesem Fall wird eine Grundflächenzahl von 0,4 festgesetzt, mit Ausnahme für die Gebiete WA_{02} und WA_{03} . Hier beträgt die Grundflächenzahl 0,8.

Der Wert 0,4 entspricht der gem. § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässigen Obergrenze. Im Interesse eines sparsamen Umganges mit Grund und Boden darf die zulässige GRZ gem. § 19 BauNVO für Sockelgaragen bis zu 0,65 erhöht werden (siehe textliche Festsetzung Nr. 6).

In den WA₀₂- und WA₀₃-Gebieten liegen besondere städtebauliche Gründe vor, die gem. § 17 (2) Nr. 1 die Überschreitung der Obergrenze gem. § 17 (1) rechtfertigen. In beiden Gebieten sind Gemeinschaftsgaragen ausgewiesen, die über den eigenen Bedarf hinaus noch einen Teil des Bedarfs des Gebietes WA₀₁ sowie den ganzen Bedarf des Gebietes WR₁₀ aufnehmen sollen (siehe Pkt. 3.6.4.6).

Die Situation der WA₂- und WA₃-Gebiete wird einerseits durch einen etwa 7 m betragenden Höhenunterschied zwischen der Einbrunger Straße und dem Gelände des Plangebietes und andererseits durch die daraus entstehende Neigung der Planstraße 0878 bestimmt.

Ziel ist es, die topographische Situation, also den Höhenunterschied zwischen Einbrunger Straße und Gelände im Interesse einer sinnvollen städtebaulichen Gesamt-konzeption zu nutzen. Dabei ist zu beachten, daß es sich hierbei um den zentralen Bereich in Haltestellennähe handelt. Dort soll eine möglichst hohe Anzahl von Stellplätzen nahe der Einbrunger Straße untergebracht werden können, um das Wohngebiet nicht unnötig mit Verkehr zu belasten.

Da die Erdgeschoßzonen der beiden Gebiete WA₂ und WA₃ höhengleich an die geneigte Planstraße anschließen sollen, können die Flächen unterhalb der geneigten Ebene nur durch eine Garagenanlage genutzt werden, die der Neigung der Planstraße entsprechend von einer 2-Geschossigkeit zu einer 1-Geschossigkeit abtreppt. Die Dachflächen der Garagenanlagen sollen begrünt werden, soweit sie nicht durch die aufgehende Blockrandbebauung überbaut werden und soweit nicht Platz- und Gehwegflächen vorgesehen sind, die nicht begrünt werden können.

Durch die innerhalb der Blockbebauung vorgesehene Innenhofbegrünung über den Garagenanlagen soll die Überschreitung der zulässigen Grundflächenzahl ausgeglichen werden.

3.6.2.3 Bauweise

Die Anzahl der Geschosse wird auf max. 3 Vollgeschosse begrenzt.

Es ist überwiegend eine geschlossene Bauweise (insbesondere im zentralen Bereich und in der Gebietsmitte) festgesetzt. Die geschlossene Bauweise ist - unter den Bedingungen der Verdichtung - der Preis für die Begrenzung der Geschossigkeit.

Dabei wird ihr in stadtgestalterischer Hinsicht keine negative, sondern vielmehr eine positive Wirkung zugemessen. Die die Straßenzüge begleitenden geschlossenen Gebäudefronten stellen einen Beitrag zur Schaffung von Straßenräumen urbanen Charakters dar, die aufgrund ihrer klaren Konturen der Orientierung und Identifikation dienen.

Für einen großen Teil der Baugebiete wird die geschlossene Bauweise mit einer Quartiersstruktur kombiniert.

Diese gilt im Städtebau als Ordnungsmuster, das sich bewährt hat. Ihre städtebaulichen Qualitäten liegen - anderen Bauweisen gegenüber - nicht nur in den besseren Möglichkeiten zur Gliederung und Gestaltung öffentlicher Räume, sondern in der Hofstruktur, die es ermöglicht, halböffentliche Räume, die dem Zusammengehörigkeitsgefühl und der Nutzung von Hausgemeinschaften dienen, zu schaffen.

Andererseits stellt die Quartiersstruktur eine Bauform dar, deren großformatige Ausdehnung sich in Einbrungen lediglich in einigen Gebäuden der Graf-Recke-Stiftung - darunter dem ehemaligen Hauptgebäude - wiederfindet.

Die Quartiersbebauung soll daher nur im Kernbereich der neuen Siedlung und nicht in ihrer äußeren Schale angesiedelt werden. Eine Ausnahme davon bilden die WA₀₂, WA₀₃ und WA₀₄-Gebiete, die bereits im Bereich der ansteigenden Einbrunger Straße liegen, kein Gegenüber haben und auf den Bahnhof Wittlaer hin orientiert sind.

Das städtebauliche Konzept soll durch Festsetzungen in bezug auf eine einheitliche Gestaltung von Baugruppen gestärkt werden (siehe textliche Festsetzung Nr. 14). Diese Festsetzung dient der Sicherung eines einheitlich und harmonisch gestalteten Ortsbildes.

Im Interesse einer eindeutigen Regelung werden neben der Anzahl der Vollgeschosse auch die maximal zulässigen First- und Wandhöhen festgesetzt.

Die Bemessung der zulässigen Wandhöhe schließt zum großen Teil einen Baukörpersockel von 1,60 m ein.

Für einen großen Teil der Bebauung sind Sockelgeschosse charakteristisch, da gem. der geltenden Wasserschutzgebietsverordnung Abgrabungen über eine Tiefe von 1 m hinaus verboten sind.

In den Sockelgeschossen sollen die notwendigen Stellplätze und Abstellräume untergebracht werden.

Um zu vermeiden, daß die ca. 2,0 m aus dem gewachsenen Boden herausragenden Sockelgeschosse als Vollgeschosse erscheinen, soll das natürliche Gelände um die Gebäude herum bis zu einer Sockelhöhe von weniger als 1,60 m angeschüttet werden (siehe textliche Festsetzung Nr. 1.2).

Hierbei ist aus Gründen des Gewässerschutzes nur Bodenmaterial zu verwenden, bei dem eine nachteilige Veränderung der Grundwasserqualität nicht zu besorgen ist.

Für Auffüllungen sind die Anforderungen des Wiederverwertungskonzeptes der Landeshauptstadt Düsseldorf zu erfüllen. Weitergehende Anforderungen werden im Baugenehmigungsverfahren geregelt.

Auf den Dachflächen der Sockelgaragen sollen die Garten- und Erholungsflächen der jeweiligen Baugebiete untergebracht werden.

Die Höhe der angrenzenden Erschließungsstraßen wird den Aufschüttungen angeglichen.

3.6.2.4 <u>Nutzung</u>

In den textlichen Festsetzungen wird die Zulässigkeit von Vorhaben geregelt.

Die Gliederung der WR-Gebiete gem. textlicher Festsetzung Nr. 2 dient dem Ziel, Nutzungen, die keine reine Wohnnutzung darstellen, auszuschließen, um das zulässige Nutzungspotential weitestgehend dem Wohnen vorzubehalten.

Das gleiche Ziel gilt auch für die WA-Gebiete; allerdings mit Einschränkungen, die der textlichen Festsetzung Nr. 3 zu entnehmen sind.

Diese Festsetzung beruht auf der Absicht, an städtebaulich vertretbaren Stellen Dienstleistungseinrichtungen zuzulassen, für die aufgrund der Entwicklung des Gebietes ein Bedarf zu erwarten ist.

Tankstellen und Gartenbaubetriebe sind aus wasserschutzrechtlichen sowie stadtgestalterischen und städtebaulichen Gründen nicht zulässig.

3.6.3 Sozialstruktur

Die Zusammensetzung der Sozialstruktur des Siedlungsgebietes an der Einbrunger Straße wird heute durch das Einfamilienhausgebiet südlich der Einbrunger Straße und die Graf-Recke-Stiftung bestimmt.

Das relativ kleine Einfamilienhausgebiet ist zum Schwarzbach hin orientiert und zeichnet sich - am Rande eines Landschaftsraumes von hoher ästhetischer Qualität gelegen - durch eine exklusive Lage aus.

Einen weitaus größeren Siedlungsraum nimmt die Graf-Recke-Stifung ein, die sich zur Zeit in einer Umstrukturierungsphase befindet, deren Folgen noch nicht abzuschätzen sind. Mit Rechtskraft des neuen Kinder- und Jugendhilfegesetzes vom 01.01.91 hat der Landschaftsverband Rheinland seine Funktion als Landesjugendamt und damit die Belegung des Stammhauses Neu-Düsselthal mit seinen ca. 100 Plätzen für Jungen aufgegeben.

Einer neuen pädagogischen Zielsetzung folgend sollen die Jugendlichen in Zukunft in dezentral geführten Wohngruppen (5 Mitarbieter / 6 Jugendliche) - teilweise auf das Stiftungsgelände sowie auf andere Gebiete verteilt - untergebracht werden. Das Stammhaus Neu-Düsselthal hat damit seine historische Funktion verloren. Die Stiftung beabsichtigt, das Gebäude einschließlich eines Grundstückes von ca. 22 000 qm für andere Zwecke freizugeben und die Jugendhilfe im Rahmen eines Sonder- und sozialpädagogischen Fördersystems neu zu organisieren.

In diesem Zusammenhang soll der Schwerpunkt von der stationären Jugendhilfe mehr auf die ambulante Hilfe verlegt werden.

Im Schulbereich wird die Stiftung eine Heimsonderschule nach den Richtlinien der Sonderpädagogik sowie den Richtlinien der Grund- und Hauptschulen führen.

Ansonsten soll der Schulbetrieb nach Ratingen verlegt werden, so daß eine der beiden Schulen aufgegeben werden kann.

Neben der Schulversorgung soll das Berufsbildungszentrum mit Werkstätten und Ausbildungsprogramm für ca. 19 Berufe weitergeführt werden. Dabei soll die wirtschaftliche Bedeutung der Werkstätten durch Dienstleistungen (z. B. freier Verkauf der Bäckerei etc.) gestärkt werden.

Darüber hinaus soll eine Clearingstelle (Aufnahme) eingerichtet sowie die vorhandenen Freizeiteinrichtungen durch erlebnispädagogische Maßnahmen ergänzt oder ausgebaut werden.

Anders als bisher soll die Jugendhilfe jedoch nur einen Teil der Zukunftsaufgaben der Graf-Recke-Stiftung darstellen.

Die Stiftung beabsichtigt, im Rahmen einer neuen Aufgabendefinition ihre sozialen Aktivitäten neben der Jugendhilfe auch auf die Behindertenbetreuung und Altenpflege zu verlegen.

Angesichts dieser programmatischen Überlegungen hat sie den Versuch unternommen, zu prüfen, an welchen Stellen ihres Stiftungsgeländes Anlagen der Wohnform "betreutes Wohnen" unterzubringen wären und dabei das WA₁₉-Gebiet (Dreiecksfläche) ins Auge gefaßt.

Vor dem Hintergrund des akuten Mangels an Einrichtungen der Altenpflege hat sie darüber hinaus die Planung für ein "Altenzentrum für Rehabilitation und Pflege" an der Stelle der aufzugebenden Schule in die Wege geleitet.

Diese Einrichtung (z. Z. im Bau) soll jedoch nicht von der Graf-Recke-Stiftung, sondern von einem Investor betrieben werden.

Das Altenzentrum soll Therapie-, Pflege- und Rehabilitationseinrichtungen, ärztliche Dienste, Serviceeinrichtungen und Pflegebetten erhalten und mit altengerechten Appartements (der Wohnform des betreuten Wohnens) kombiniert werden.

Sollte das Gesamtprogramm der Graf-Recke-Stiftung der Realisierung entgegengehen, dann befinden sich auf dem Gelände der Stiftung Einrichtungen mit umfangreichen Serviceleistungen, die der gesamten Bevölkerung des Stadtteiles zugute kommen. Die Ansiedlung eines neuen Wohngebietes in unmittelbarer Nachbarschaft liegt im Interesse der Ausnutzung dieses Angebotes. Sie liegt aber auch im Interesse der sozialen Integration der Graf-Recke-Stiftung und des Altenzentrums.

Angesichts der dringend benötigten Wohnungen für untere und mittlere Einkommensschichten sollen innerhalb des Plangebietes 400 geförderte Wohnungen erstellt werden. Ihre Gesamtzahl teilt sich in 250 Wohneinheiten des 1. Förderweges und 150 Wohneinheiten des 2. Förderweges auf.

Die Mieten der Wohnungen des 2. Förderweges liegen mit 12 DM/qm (Kaltmiete) nahe der Durchschnittsmiete, so daß diejenigen, die diese Wohungen mieten, keinesfalls einkommensschwachen Randgruppen zuzurechnen sind. Darüber hinaus werden diese Wohnungen durch die Hauseigentümer selbst an Mieter vergeben, deren Einkommen bis 60 % über den Grenzwerten für den sozialen Wohnungsbau liegt.

Das Belegungsrecht für die Wohnungen des 1. Förderweges liegt bei der Stadt, die die Auswahl und Zusammensetzung der Mieter unter dem Gesichtspunkt der Vermeidung sozialer Spannungen und jeglicher Konzentration bestimmer Mietergruppen treffen wird.

Die Haushaltsgröße betreffend soll die Gesamtzahl von 400 geförderten Wohnungen wie etwa folgt aufgegliedert werden:

Räume	WE/Haushaltsgröße		Besonderheit
1 1/2	60	Einpers.H.	davon 40 für alte Menschen
2	100	Zweipers.H	davon 20 für alte Menschen
3	190	Dreipers.H.	oder Alleinerziehende mit Kind
4	40	Drei- bis Vierpers.	
		Н,	
5	10_	Fünfpers.H.	

Es ist vorgesehen, die 400 geförderten Wohnungen auf die Baugebiete WA₁, WA₂, WR₁₆, WA₁₇ und WA₁₉ zu verteilen. Dadurch soll eine sozialausgewogene Mischung erreicht werden.

Die o. g. Verteilungsansätze sowie die Gliederung in unterschiedliche Förderwege und Haushalts- und Belegungstypen bieten in Verbindung mit der räumlichen Verteilung die Gewähr für eine größtmögliche Integration des geförderten Wohnungsbaues; der im übrigen 28 % der Gesamtzahl von ca. 1 393 Wohneinheiten ausmacht.

Die Stadt beabsichtigt, auf ihrem eigenen Grundstück Wohnungen errichten zu lassen, die Mietern angeboten werden sollen, die trotz zu hohen Einkommens Sozialwohnungen belegen (Fehlbeleger).

Einen Überblick über das Haus- und Wohnungstypengemenge verschafft die Anlage 6. Danach sollen 1 126 Wohnungen im Geschoßwohnungsbau erstellt werden, die die 400 geförderten Wohnungen beinhalten.

Weiterhin sind 60 Wohnungen in Doppelhäusern, 207 Wohnungen in Reihenhäusern vorgesehen; d. h. insgesamt 267 Wohnungen im Einfamilienhausbau (davon 30 Einliegerwohnungen).

Die Festlegung auf Haus- und Wohnungstypen und deren Belegung beeinflussen die Sozialstruktur, die sich in diesem Fall - infolge der Aufgliederung in Mietformen sowohl des freifinanzierten als auch des sozialen Wohnungsbaus sowie in verschiedene Formen des Wohnungseigentums - durch eine ausgewogene Mischung auszeichnet.

Die Tatsache, daß der Anteil an Wohnungen des Geschoßwohnungsbaues überwiegt, kann nicht als Grund für eine soziale Unausgewogenheit herangezogen werden, da

- der Charakteristik des Stadtteils entsprechend ein hoher Anteil in Wohnungseigentum übergehen wird,
- 2. der Stadtbezirk 5 durch eine Unterrepräsentanz des Geschoßwohnungsbaues gekennzeichnet ist und
- der Geschoßwohnungsbau in das Innere der neuen Siedlung verlegt wird, so daß
 diese mit Ausnahme des zentralen Bereiches am Bahnhof nach außen hin
 mehr oder weniger als Einfamilienhausgebiet erscheint.

In der neuen Siedlung wird nach Abschluß aller Bautätigkeiten mit 3 065 Einwohnern gerechnet. Dies bedeutet fast eine Verdoppelung der Einwohnerschaft von Wittlaer, die allerdings nicht nur große Veränderungen, sondern auch Chancen mit sich bringt, nämlich die einer Urbanisierung im Sinne attraktiver Angebote des öffentlichen Raumes.

Allein der Zuzug dieser neuen Einwohner bietet die Gewähr dafür, daß die alte Haltestelle einer besseren sozialen Kontrolle unterliegt, besser angenommen wird und ihr behindertengerechter Ausbau gerechtfertigt werden kann. Dies gilt sinngemäß auch für die verschobene Haltestelle.

Darüber hinaus lohnt sich der Ausbau eines kleinen Ladenzentrums erst dann, wenn die Einwohnerschaft seines Einzugsbereiches genügend Kaufkraft abwirft.

Die geplante Ansiedlung bietet genügend Tragfähigkeit für ein solches Zentrum.

3.6.4 <u>Verkehrskonzept</u>

3.6.4.1 Äußere Erschließung für das geplante Baugebiet (Plangebiet Teil A)

Die Einbrunger Straße ist heute in der Spitzenstunde mit ca. 400 Fahrzeugen in beiden Richtungen zusammen belastet.

Da die Einbrunger Straße eine ausreichende Aufnahmekapazität besitzt und sehr gut in das örtliche und überörtliche Netz eingebunden ist (siehe örtliche Verhältnisse - Pkt. 1.2.1), soll das neue Wohngebiet an die Einbrunger Straße angebunden werden.

Eine Anbindung an die einzig mögliche andere Verkehrsstraße, nämlich die Duisburger Landstraße (B 8), ist keine gleichwertige Alternative. Diese hat den Nachteil einer rückläufigen Führung des Verkehrs nach Norden anstelle einer Führung nach Süden (Richtung Innenstadt). Außerdem müßte ein aufwendiges Brückenbauwerk über die Stadtbahnlinie U 79 errichtet werden.

Da über die Duisburger Landstraße der größte Verkehrsanteil abfließt, ist eine der beiden Zu- und Ausfahrten des Plangebietes möglichst nah zur Duisburger Landstraße hin angesiedelt worden.

Die Bundesstraße 8n (B 8n) ist gegenwärtig bis zum Weg Am Spielberg ausgebaut. Die Planfeststellungsverfahren für die neue Trasse der B 8n zwischen dem Weg Am Spielberg und Am Froschenteich, wo die B 8n an die alte B 8 angebunden wird, wird in zwei Abschnitten durchgeführt.

1. Abschnitt: Am Spielberg bis Gerichtsschreiberweg. Dies Verfahren wird voraussichtlich noch 1996 abgeschlossen.

2. Abschnitt: Gerichtsschreiberweg bis Am Froschenteich. Dies Verfahren soll 1996 eingeleitet werden.

Über den Zeitpunkt der Realisierung der Bauabschnitte sind z. Z. keine verbindlichen Aussagen möglich. Die Stadt Düsseldorf drängt auf zügige Realisierung und unterstützt in jeder möglichen Hinsicht die Bemühungen des Landes. Die notwendigen Beschlüsse des Rates der Stadt zum laufenden Verfahren wurden gefaßt.

Im folgenden werden - entsprechend den Abschnitten des Planfeststellungsverfahrens - zwei Verkehrssituationen dargestellt, und zwar

- 1. die Verkehrssituation vor Fertigstellung der B 8n
- 2. die Verkehrssituation nach Anschluß der B 8n an die alte B 8 in Höhe Am Froschenteich.

Der Berechnung der Verkehre wurden ca. 3 100 Einwohner im Neubaugebiet zugrundegelegt.

Zu 1. Verkehrssituation vor Fertigstellung der B 8n (vgl. Anlagen 7 und 8) Ziel ist, den aus dem Baugebiet zu erwartenden Verkehr so zu steuern, daß die vorhandene Wohnbebauung an der Einbrunger Straße möglichst wenig belastet wird.

Die Kreuzung Einbrunger Straße / Duisburger Landstraße wird heute durch eine Lichtzeichenanlage so geregelt, daß der Verkehr aus Richtung Duisburg (B 8) in der Morgenspitze so dosiert wird, daß Bockumer und Einbrunger Straße sowie der südliche Ast in Richtung Innenstadt flüssig bleiben. Um den Mehrverkehr aus dem Plangebiet überwiegend über die B 8 und nicht über den bewohnten Abschnitt der Einbrunger Straße zu leiten, muß die Ampel zugunsten der Linksabbieger aus der Einbrunger Straße umprogrammiert werden. Dies hat eine erhöhte Drosselung des Verkehrszuflusses von Norden her zur Folge.

Ohne diese Änderung würde infolge des Anschlusses der Einbrunger Straße an die B 8 n die - dann noch hochbelastete - B 8 zulasten des vorhandenen Wohngebietes an der Einbrunger Straße umgangen werden.

Ziel der Umprogrammierung der Ampel ist es, mindestens 70 % des Verkehrs aus dem Wohngebiet nach Westen zu lenken. Neben der erwähnten Umverteilung der Grünzeit sollen weitere verkehrslenkende Maßnahmen innerhalb des neuen Wohngebietes dieses Ziel unterstützen.

Wie aus den Anlagen 7 und 8 "Verkehrssituation vor Fertigstellung der B 8 n" zu ersehen ist, bestehen diese Maßnahmen in

- einem Linksabbiegeverbot dort, wo die Planstraße 0878 in die Einbrunger Straße einmündet und
- einem Rechtsabbiegeverbot dort, wo der Viehgasser Weg in die Einbrunger Straße einmündet.

Infolge des Umbaus der Lichtzeichenanlage fließen 70 % des durch das neue Wohngebiet entstehenden Verkehrs über die Duisburger Landstraße ab.

Während dieser Zwischenlösung entsteht daher eine zeitliche Verlängerung der morgendlichen Spitzenbelastung auf der Duisburger Straße, die jedoch im Verhältnis zu der heute schon vorhandenen hohen Belastung lärmtechnisch nicht ins Gewicht fällt.

Durch die Umprogrammierung der Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Duisburger Landstraße / Einbrunger Straße wird der Verkehrsfluß von Norden (Duisburg) her stärker als bisher gedrosselt. Die Zeit der heute bereits auftretenden Staus wird sich verlängern.

Für die Anlieger tritt im Vergleich zu der derzeitigen Situation (überwiegend Stau in den Spitzenstunden) aber keine wesentliche Verschlechterung ein.

In der Einbrunger Straße bestehen dann folgende <u>zusätzliche</u> Verkehrsbelastungen in beiden Richtungen zusammen (s. Anlage 8):

Streckenabschnitt F - F: 7 300 (insg. 11 300) Kfz/16 h Streckenabschnitt G - G: 3 250 (insg. 7 250) Kfz/16 h Streckenabschnitt H - H: 3 700 (insg. 7 700) Kfz/16 h

Dadurch entstehen zusätzliche Lärmbelastungen in der Höhe von:

Streckenabschnitt G - G: 2,6 dB(A) (Ist-Belastung: 61 dB(A))
Streckenabschnitt H - H: 2,9 dB(A) (Ist-Belastung: 61,5 dB(A))

Die genannten zusätzlichen Lärmbelastungen liegen außerhalb des deutlich merkbaren Bereiches, so daß sie als zumutbar für die Anlieger betrachtet werden können; nicht zuletzt auch deshalb, weil die Lärmbelastung nach Fertigstellung der B 8 n wieder sinkt.

(In die Prognoseberechnungen sind die auf dem Gelände der Graf-Recke-Stiftung bisher geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen eingeflossen.)

Der Wert von 720 Fahrzeugen in der Morgenspitzenstunde in beiden Richtungen zusammen liegt immer noch unter der Leistungsfähigkeit der Straße. Außerdem ist diese Belastung nur für den befristeten Zwischenzustand zu erwarten.

Im Bereich der Einmündung des Gerichtsschreiberweges in die Kalkumer Schloßallee ist eine Ampel vorhanden, die zukünftig so geschaltet werden soll, daß der Berufsverkehr nach links zur B 8n und nicht zur Zeppenheimer Straße geleitet wird.

Mit der zeitlich folgenden Anbindung des nördlichen Gerichtsschreiberweges an die B 8n wird der südliche Gerichtsschreiberweg jedoch sofort ganz erheblich entlastet, sogar gegenüber der heutigen Belastung.

Zu 2. Verkehrssituation nach Anbindung der B 8n an die B 8 in Höhe Am Froschenteich (vgl. Anlage 9)

Mit der Herstellung der B 8n bis zur Anbindung an die Duisburger Landstraße wird die vorhandene B 8 vom Durchgangsverkehr aus dem Norden ganz erheblich entlastet. Der Verkehr aus dem neuen Wohngebiet findet in der Duisburger Landstraße dann sehr viel günstigere Verhältnisse (direkte Wegestrecke, vermindertes Verkehrsaufkommen) vor, so daß sich eine Abflußquote nach Westen von mind. 80 % "von selbst" einstellen wird.

Hierdurch wird die Einbrunger Straße deutlich entlastet.

Vergleicht man die Belastungen der Bockumer Straße und Einbrunger Straße nach Fertigstellung der B 8n, so ist festzustellen, daß die zukünftigen Belastungen der Einbrunger Straße deutlich unter denen der Bockumer Straße liegen und damit die Zumutbarkeitsgrenze für die Einbrunger Straße nicht überschritten wird.

Innere Erschließung des Plangebietes

Die Anlage 10 stellt das System der inneren Erschließung des Plangebietes dar. Wesentliches Element ist der innere Erschließungsring.

Der innere Ring soll über zwei Anschlußäste an die Einbrunger Straße angebunden werden.

Dabei soll im wesentlichen der westliche Ast den Verkehr von und zur B 8 aufnehmen und eine Art "Tor zum Plangebiet" darstellen.

Die Anlage 10 gibt einen Überblick darüber,

- welche Straßen dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind,
- welche Straßen als autoarme Straßen teilgewidmet (Müll- und Feuerwehrfahrzeuge) sind und
- welche Wege als kombinierte Geh- und Radwege zu nutzen sind.

Da die öffentlich gewidmeten Straßen auch für den Fahrradverkehr in geeigneter Weise zu nutzen sind, sollen - mit Ausnahme des Viehgasser Weges und der Wege innerhalb der öffentlichen Grünfläche in der Mitte des Gebietes - keine separaten Wege für den Fahrradverkehr ausgewiesen werden.

Die Einbrunger Straße erhält auf beiden Seiten einen Geh- und Radweg. Auf dem Vorplatz des alten Bahnhofes Wittlaer soll eine Fahrradabstellanlage errichtet werden.

Gemäß geltender Wasserschutzgebietsverordnung unterliegen Verkehrsflächen einer wasserrechtlichen Genehmigung. Diese Genehmigung wird unter Vorbehalten von der Unteren Wasserbehörde erteilt. Zu den Vorbehalten gehört der Grundsatz, Verkehrsflächen auf ein wasserrechtlich unbedenkliches Minimum zu begrenzen.

Die "Wasserstudie Einbrungen" hat den Beweis erbracht, daß sich das Verkehrsflächennetz der verdichteten Bauweise des neuen Wohngebietes im Vergleich zu der Bauweise einer reinen Einfamilienhausbebauung durch einen erheblich geringeren Flächenverbrauch auszeichnet.

Darüber hinaus ist festzustellen, daß das Verkehrsflächennetz in bezug auf die in der Anlage 10 dargestellte Linienführung den Grundsätzen sparsamster Wegeerschließung entspricht.

In bezug auf die Dimensionierung der Straßenquerschnitte und die Niederschlagswasserbeseitigung unterscheidet das dargestellte System zwei Arten von Verkehrsflächen:

- 1. Verkehrsflächen, die uneingeschränkt dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und auf denen verschmutztes Niederschlagswasser anfällt.
- 2. Teilgewidmete autoarme Wohnwege, auf denen unverschmutztes Niederschlagswasser anfällt.

Zu 1.:

Die Verkehrsflächen der ersten Art stellen ein Gefahrenpotential für das Grundwasser dar, das durch Ausbaumaßnahmen nach den "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten" (RiStWag) und den Anschluß an ein Niederschlagswasserbeseitigungssystem (siehe Pkt. 4.7.2.2.1 Niederschlagswasserbeseitigung) weitgehend gemindert werden soll.

Da für die Menge des an den Schwarzbach abzugebenden Niederschlagswassers die Größe der Verkehrsflächen maßgebend ist, spielen neben der flächenökonomischen Linienführung auch die Straßenquerschnitte eine Rolle für den Grundwasserschutz.

Der Querschnittsgestaltung sind jedoch Grenzen gesetzt, die sich aus der Funktion und der uneingeschränkten Verkehrswidmung der Straße ergeben. In diesem Zusammenhang hat der Verkehrsträger erklärt, daß die Fahrbahnbreiten aus Gründen des Begegnungsverkehrs über das ausgewiesene Maß hinaus nicht reduziert werden können. Dies gilt auch für die an die Hauptringstraße angehängten beiden Nebenringstraßen, die das WA₀₁-Gebiet und das WR_{14/15}-Gebiet umschließen. Diese Ringstraßen übernehmen eine Verteiler- und Sammelfunktion, so daß auf ihnen Lkw/Lkw-Begegnung möglich sein muß.

Zu 2.;

Möglichkeiten der Verkehrsreduzierung durch Querschnittsverengung ergeben sich allein dort, wo die fünf Stichstraßen die Wohngebiete WR₂₀₋₃₁ erschließen. Die Basiserschließung durch die Ringstraße erlaubt eine weitgehende Entwidmung dieser Stichstraßen.

Bis auf den Verkehr von Müll- und Feuerwehrfahrzeugen und sonstigem Notverkehr soll ihnen daher der öffentliche Verkehr entzogen und ihr Querschnitt auf 3,50 m verengt werden.

<u>Für</u> die geplanten Wendeanlagen- und gegen ihren Verzicht - sprechen die folgenden Gründe:

- Die Wendeanlagen sind für die Feuerwehr unverzichtbar.
- Sie sollen zu Spielzwecken genutzt werden.

Das wegen der geringen Verkehrsdichte nicht verschmutzte Niederschlagswasser kann über ein 2,0 m breites Mulden-Rigolen-System über die Kante in den Untergrund versickern. Das Mulden-Rigolen-System ist Bestandteil der Verkehrsfläche.

Dieses Erschließungssystem schafft die Voraussetzung für eine Wohnform, die nachfolgend dargestellt wird.

3.6.4.2 Autoarmes Wohnen

Die textlichen Festsetzung Nr. 4 setzt fest, daß die Herstellung von Stellplätzen nur auf den zugewiesenen Flächen zulässig ist.

Auf diese Weise soll neben den 5 Wohnwegen auch das Wohnumfeld von Autoverkehr und Autos (Risiko für das Grundwasser) freigehalten werden.

Dies setzt jedoch voraus, daß außerhalb der Gebiete - in Verbindung mit der Ringstraße und der Basiserschließung - private Flächen für den Stellplatzbedarf festgesetzt werden (siehe Pkt. 3.6.4.6 Stellplätze).

Da die WR₂₀₋₃₁-Gebiete im Bereich geringer Deckschichtenmächtigkeiten und in unmittelbarer Nähe zu der Wasserschutzzone II liegen, deckt sich die autofreie Zone mit einer Zone besonderer Schutzbedürftigkeit in bezug auf das Grundwasser.

Durch die o. g. Art der Erschließung wird ein belastungsfreier Zustand (keine Autos, kein verschmutzes Niederschlagswasser) mit optimalen Bedingungen sowohl für das Wohnumfeld als auch für den Wasserschutz geschaffen, der es rechtfertigt, daß die Anlage der WR₂₀₋₃₁-Gebiete als Experiment für den "Städtebau in Wasserschutzgebieten" in die praktische Erprobung geht.

3.6.4.3 Querschnitt der Einbrunger Straße

- Teilbereich A und B -

Neben dem Autoverkehr muß die Einbrunger Straße Fußgängern - nicht zuletzt Schulkindern - und Radfahrern dienen.

Mangels eines teilweise nicht vorhandenen Geh- und Radweges wird heute streckenweise die Fahrbahn benutzt. Dies ist besonders in den dunklen Morgen- und Abendstunden der Wintermonate sehr gefährlich.

Im Bereich der Bebauung befindet sich auf der Südseite ein kombinierter Geh- und Radweg von ca. 2,30 m Breite.

Ziel der Planung ist es, auf beiden Seiten der Einbrunger Straße auf ganzer Länge - beidseits Fuß- und Radwege zu schaffen. Dazu bedarf es der Festlegung eines neuen Straßenquerschnittes sowie der Festsetzung einer neuen Straßenbegrenzungslinie. Da der gesamte Streckenabschnitt bis zum Gerichtsschreiberweg umgestaltet werden soll, wird dem Bebauungsplan - Teilbereich A (neues Wohngebiet) der Teilbereich B (bis Gerichtsschreiberweg) angehängt.

Zur Begrenzung von Eingriffen in private Grundstücksflächen soll die vorhandene Fahrbahnbreite von 6,50 m auf das vertretbare Maß von 5,50 m reduziert werden. Auf diese Weise kann die Fläche für den Radweg auf der Nordseite streckenweise durch Abmarkierung gewonnen werden.

Der geplante Straßenquerschnitt wird auf ganzer Länge wie folgt aufgegliedert:

		11,25 m
		<u> من من به ند ادادهٔ آت سد خر سد سر ب ب </u>
-	kombinierter Fuß- und Radweg auf der Südseite	2,50 m
-	Fahrbahn	5,50 m
-	anschließender Radweg (abmarkiert)	1,00 m
-	Fußweg auf der Nordseite	2,25 m

Die Reduzierung der Fahrbahnbreite soll die erwünschte geschwindigkeitsdämpfende Wirkung mit sich bringen.

Der Streckenabschnitt im Teilbereich B greift in private Grundstücke ein, so daß Grunderwerb in größerem Umfang erforderlich wird.

Die Beseitigung des anfallenden verschmutzten Niederschlagswassers wird unter Pkt. 4.7.2.2.1 "Niederschlagswasserbeseitigung" dargestellt.

Die planungsrechtliche Ausweisung einer Verkehrsfläche zieht - so weit erforderlich - die Pflicht zur Regelung des Verkehrslärms nach sich.

Die derzeitigen Verkehrsverhältnisse - einschließlich der bereits vorhandenen Lärmbelastungen - auf der Einbrunger Straße sind Ausdruck ihrer Verkehrsbedeutung als Sammel- und Zubringerstraße zwischen der Duisburger Landstraße - Bundesstraße und dem Gerichtsschreiberweg - Landesstraße -. Die Anbindung des neuen Wohngebietes bedeutet in diesem Zusammenhang nur die konsequente Ausnutzung der Leistungsfähigkeit einer vorhandenen Erschließungsstraße.

Die Zunahme des Verkehrs korrespondiert mit der Funktion der Einbrunger Straße als Sammelstraße.

Im übrigen liegt die für den Zwischenzustand (Fertigstellung der B 8n bis zur Kalkumer Schloßallee bzw. Gerichtsschreiberweg) ermittelte zusätzliche Lärmbelastung unterhalb der Grenze zur deutlichen Wahrnehmbarkeit einer Erhöhung der Lärmbelastung.

Während durch die Lärmschutzwand auf der Nordseite der Einbrunger Straße hauptsächlich die Gärten geschützt werden sollen, ist auf der Südseite der Einbrunger Straße eine Lärmschutzwand nicht erforderlich, da dort die Häuser nach Süden orientiert sind und genügend geschützte Freiflächen hinter dem Haus besitzen.

Zur Notwendigkeit der Festsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen auf der Südseite der Einbrunger Straße ist festzustellen:

Sollten innerhalb des aufzustellenden Bebauungsplanes Festsetzungen getroffen werden, die die erforderlichen Schalldämmaße festlegen, dann lösen diese Festsetzungen nur bei Neubauten die Pflicht zur Einhaltung aus.

Tendenzen einer Umstrukturierung durch Neubauten auf der Südseite der Einbrunger Straße sind jedoch nicht zu erkennen. Daher besteht kein Anlaß zur Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.

Im übrigen werden die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen von der Stadt Düsseldorf weder bezuschußt noch besteht eine Verpflichtung der Stadt, diese Lärmschutzmaßnahmen zu finanzieren.

3.6.4.4 Verbesserung der Situation der Stadtbahnhaltestelle

Langfristig soll folgendes Konzept verfolgt werden:

Die Stadtbahnhaltestelle wird nach Norden verschoben. Der südliche Zugang zum Mittelbahnsteig erfolgt über die Kombination von fester Treppe und Fahrtreppe, die von der Einbrunger Straße (Brückenbauwerk über der Stadtbahntrasse) ausgehen.

Der zweite Zugang erfolgt am Nordende der Haltestelle. Hier soll ein Weg <u>ebenerdig</u> die Stadtbahntrasse kreuzen und von diesem Weg ausgehend eine Rampe zum Hochbahnsteig geführt werden.

Aus der Sicht der Planung stellt dieses Konzept die beste Lösung dar.

Die Verschiebung der Haltestelle bedarf jedoch eines eigenen Planfeststellungsverfahrens. Erst innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens können konkrete Festlegungen getroffen werden.

Die zur Realisierung des angestrebten Konzeptes erforderlichen Maßnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Verschiebung der Kehrgleisanlage nach Norden
- Verschiebung der Haltestelle nach Norden
- Umgestaltung des alten Bahnhofes, neue Treppen auf der anderen Straßenseite
- ebenerdiger Übergang mit Anschluß an den neuen Bahnsteig.

Der Bebauungsplan trägt diesen Maßnahmen insofern Rechnung, als er sicherstellt, daß eine spätere Haltestellenverschiebung zu realisieren ist. Der Bebauungsplan sieht eine ebenerdige Querung der Stadtbahngleise vor und legt zu diesem Zweck die GFL₁-Fläche fest. Allerdings stellen höhengleiche Überwege über Schienenwege trotz baulicher und technischer Sicherungen immer besondere Gefahrenquellen für Fußgänger und Radfahrer dar. Auflagen für eine technische Sicherung würden im Rahmen des Verfahrens nach dem Personenbeförderungsgesetz erfolgen.

In diesem Fall soll der Tunnel über Rampen erschlossen werden. Dabei soll die östliche Rampe in die Marktplatzfläche des WA₀₁-Gebietes integriert werden.

Die Einbindung der Haltestellenverschiebung in ein städtebauliches Rahmenkonzept, das die Bereiche sowohl östlich als auch westlich der Stadtbahntrasse erfaßt, wurde bereits unter Pkt. 3.5.1.2 dargestellt.

Eine Haltestelle in der geplanten Art stellt darüber eine erhebliche Verbesserung des Zuganges zum öffentlichen Nahverkehr dar:

- Infolge der Verschiebung kann die Haltestelle im Schnittpunkt der Stadtbahntrasse mit einer fußläufigen Wegeverbindung liegen, die Wittlaer und Einbrungen auf kürzestem Wege verbindet.
- Fußläufig kann die Haltestelle ohne Anstieg (Einbrunger Straße) und Abstieg (Treppe im Bahnhofsgebäude) erreicht werden.
- Durch ihre ebenerdige Erreichbarkeit wird der Zugang für Personen geebnet, für die die Überwindung einer Treppe Schwierigkeiten mit sich bringt.

- Durch ihre Einsehbarkeit und unmittelbare Verbindung mit dem geplanten Versorgungszentrum werden die Bedingungen für eine soziale Kontrolle erheblich verbessert.
- Infolge der ebenerdigen Zuwegung entfällt die Notwendigkeit eines Bahnhofsgebäudes und damit die Uneinsehbarkeit von Räumen, die - wie im Falle des alten Bahnhofes - das Gefühl von Unsicherheit und die Gefahr von Verschmutzung mit sich bringt.
- Die Verschiebung der Haltestelle eröffnet ganz neue Möglichkeiten für die Zuordnung eines P + R-Platzes und eine evtl. Verknüpfung mit der Buslinie 728.

Es ist Ziel der Planung, durch städtebaulich sinnvolle Einbindung und benutzerfreundliche Gestaltung der Haltestelle die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs über die gute Erreichbarkeit der Linie (Stadtzentrum, Hbf.) - so zu steigern, daß die Bewohner im Einzugsbereich dieser Haltestelle dazu bewogen werden, auf die Benutzung eines Pkw's möglichst weitgehend zu verzichten.

3.6.4.5 Weg "Am Kehrbesen" / Querung der Stadtbahnlinie U 79

Bei dem Weg "Am Kehrbesen" handelt es sich um einen historischen Weg, der nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet ist, aber von Fahrzeugen des Landwirtschaftsverkehrs, von Radfahrern und Spaziergängern genutzt wird.

Der Weg verbindet Wittlaer mit den Ackerflächen im Norden und setzt sich bis zum Gerichtsschreiberweg und darüber hinaus bis zu dem Auskiesungsgelände südlich von Angermund fort.

Das neue Wohngebiet wird an ihn über den Viehgasser Weg angeschlossen.

Während der östlich der Kreuzung des Viehgasser Weges gelegene Teil des Weges "Am Kehrbesen" auch nach dem Bau der B 8n seine Bedeutung für den allgemeinen Freizeit- und Erholungsverkehr behalten wird, soll der westlich der Kreuzung des Viehgasser Weges gelegene Teil des Weges "Am Kehrbesen", der die Verbindung zwischen Wittlaer und dem Viehgasser Weg herstellt, keine Bedeutung dieser Art erhalten.

Seine plangleiche Kreuzung mit der Stadtbahntrasse der U 79 sowie seine Nähe zur Brunnengalerie machen es erforderlich, eine zusätzliche Belastung dieses Wegeabschnittes möglichst zu unterbinden. Das neue Wohngebiet wird keine neue Verkehrsbelastung des die Stadtbahn kreuzenden Weges Am Kehrbesen zur Folge haben.

Die Planung sieht daher vor, das Wohngebiet nach Norden hin - mit Ausnahme an der Stelle des Viehgasser Weges - undurchlässig (Zäune ohne Tore) zu gestalten. Darüber hinaus sollen alle Wege der inneren Erschließung zum Einkaufszentrum nach Süden hin ausgerichtet werden.

Dennoch kann nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, daß dieser westliche Wegeabschnitt von Schülern des neuen Wohngebietes genutzt wird, die die Grundschule am Grenzweg in Wittlaer besuchen. Die Strecke über den Franz-Vaahsen-Weg stellt eine Schulwegalternative zur Strecke über die Einbrunger Straße dar. Wenn die nördliche Strecke auch nicht unterbunden werden kann, so ist sie doch weniger attraktiv. Es ist zu erwarten, daß die Schüler weitgehend die mit einem neuen Geh- und Radweg ausgestattete Einbrunger Straße und die mit einer Ampel versehene Kreuzung der Duisburger Straße nutzen.

Für den Bahnbetrieb stellt jeder Querungsverkehr eine Störung dar. Bisher hat jedoch der vorhandene Querungsverkehr im Bereich des Weges "Am Kehrbesen" nicht die Veranlassung zu einer Veränderung der Situation gegeben.

Da das neue Wohngebiet nicht der Verursacher wesentlicher Verkehrserhöhungen sein wird, kann der Weg "Am Kehrbesen" aus dem Plangebiet ausgeklammert bleiben. Das Wohngebiet ist jedoch Verursacher anderer Art: Zum Schutz vor dem Verkehrslärm ist entlang der Stadtbahntrasse eine Lärmschutzwand zu errichten. Diese Wand muß so angeordnet werden, daß für den Stadtbahnfahrer bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h ein ausreichendes Sichtfeld offenbleibt.

Im Interesse der Sicherheit der Verkehre ist bei der Festlegung des Standortes der Wand eine Querungs-Verkehrsgeschwindigkeit von 20 km/h angesetzt worden, so daß der querende Verkehr die Bahn auf breiter Sicht frühzeitig erkennen kann. Bei der Bemessung der Verkehrsgeschwindigkeit von 20 km/h ist der Landwirtschaftsverkehr, der Verkehr von Radfahrern und Spaziergängern zugrundegelegt worden.

- 49 -

3.6.4.6 Stellplätze / Parkplätze / Fahrradabstellanlagen

Die Herstellung von Stellplätzen und Parkplätzen in der Wasserschutzzone IIIA unter-

liegt wie der Bau von Straßen einer wasserrechtlichen Genehmigung.

Die Belange des ruhenden Verkehrs sind daher gegen die Belange des Wasser-

schutzes abzuwägen. Einer im Sinne des Wasserschutzes wünschenswerten Redu-

zierung des ruhenden Verkehrs sind jedoch Grenzen gesetzt.

Im Baugenehmigungsverfahren kann von der Forderung, je Wohneinheit 1 Stellplatz

nachzuweisen, aus rechtlichen Gründen nicht abgewichen werden.

Im Gegensatz dazu unterliegen die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum der Stra-

ßenverkehrsordnung, die Spielräume für die Bemessung des Parkplatzbedarfes offenläßt. In der Stadt Düsseldorf hat man bisher 1 Parkplatz je 4 Wohneinheiten zur

Regel erhoben.

Von dieser Regel muß im Interesse des Wasserschutzes abgewichen werden. Ande-

rerseits kann auf die Vorhaltung von Besucherparkplätzen in ausreichender Menge

nicht verzichtet werden. Der Schlüssel von 1 Parkplatz je 5 Wohneinheiten erscheint

daher als eine vertretbare Festlegung, die den Belangen des ruhenden Verkehrs

gerade noch gerecht wird. Die Senkung auf 1 Parkplatz je mehr als 5 Wohneinheiten

würde zu Parkproblemen führen, die sich negativ auf die Einbrunger Straße und die

Nachbargebiete auswirken.

Der Planung des ruhenden Verkehrs soll somit generell folgender Schlüssel zugrunde

gelegt werden:

Stellplätze:

1 St / 1 WE

Parkplätze:

1 P / 5 WE

in der Zu-

sammenfassung:

1,2 Abstellplätze / 1 WE

Der Wert von 1,2 entspricht nicht der Realität in Stadtrandgebieten, da dort ein höherer

Motorisierungsgrad vorliegt, so daß sich auch die Planung in der Regel um die Ein-

haltung eines Wertes von 1,5 bemüht.

In diesem Fall liegt das Plangebiet jedoch in der Reichweite einer Haltestelle einer

besonders leistungsfähigen Stadtbahnlinie. Der Beschränkung des ruhenden Verkehrs

steht eine gute Anbindung an den ÖPNV gegenüber, so daß die Bewohner in bezug

auf Mobilität und Erreichbarkeit nicht allein auf das Auto angewiesen sind.

Von daher erscheint es auch gerechtfertigt, in der neuen Siedlung ein Modellvorhaben in bezug auf die Umorientierung auf den ÖPNV zu sehen und dieses Modell durch Planungsmaßnahmen zu stützen.

Die Unterbringung von Stellplätzen (s. textliche Festsetzung Nr. 4) ist den Bedingungen des Wasserschutzes ebenfalls unterworfen, da zum Schutze der Bodendeckschichten Abgrabungen von einer Tiefe von ≥ 1 m nicht erlaubt sind.

Die notwendigen Stellplätze für den Geschoßwohnungsbau sollen daher weitgehend in Sockelgaragen mit einer Abgrabungstiefe von ≤ 1 m untergebracht werden.

Die Standorte der ausgewiesenen Gemeinschaftsgaragen sind auf das WA_{02}^- und WA_{03} -Gebiet festgelegt worden, da hier der Höhenunterschied zwischen der Einbrunger Straße und dem natürlichen Gelände des Plangebietes dazu genutzt werden kann, entlang der Einbrunger Straße 2 Garagengeschosse und - weiter nach Norden abgetreppt - 1 Garagengeschoß auf gewachsenem Boden unterzubringen.

In der Gemeinschaftsgarage GGA_1 kann der Stellplatzbedarf des WA_{02} - und teilweise des WA_{01} -Gebietes sowie der Stellplatzbedarf des Einkaufszentrums untergebracht werden.

Die Gemeinschaftsgarage GGA_2 übernimmt den Stellplatzbedarf des WA_{03} - und des WA_{10} -Gebietes.

Im Bereich des WA₁₀-Gebietes ist wegen der zu geringen Bodendeckschicht jede Art von Abgrabungen unzulässig.

Ein städtebauliches Ziel des Bebauungsplanes ist die Ausweisung von Flächen mit besonderem Nutzungszweck für oberirdische Stellplätze (Vorhalteflächen). Diese sollen dazu dienen, mit den Mitteln des Planungsrechtes (§ 51 Abs. 5 BauO NW) die Basis dafür zu schaffen, daß im späteren Baugenehmigungsverfahren einer Nachfrage von Haushalten, die ohne eigenes Auto leben möchten, Rechung getragen werden kann. Die Voraussetzung, daß öffentliche Nahverkehrsmittel gut erreichbar sind, gilt als erfüllt.

Die ausgewiesenen Vorhalteflächen sind auf der Grundlage des Schlüssels: 1 Stellplatz je Wohneinheit berechnet worden. Sie stellen private Grundstücksflächen dar und werden sowohl den autofreien WR_{20-31} -Gebieten (s. Pkt. 3.6.4.2) als auch den WR_{16} , WA_{17} , WR_{18} und WR_{32-33} -Gebieten zugewiesen.

In den genannten Gebieten soll der freiwillige Verzicht auf das Auto erprobt werden.

Im Rahmen entsprechender bauordnungsrechtlicher und ggf. satzungsgemäßer Regelungen ist die Frage der Herstellung oder des Verzichts, der Aussetzung oder der Einschränkung bezüglich der Herstellung bzw. Durchsetzung der Herstellung notwendiger Stellplätze dem Baugenehmigungsverfahren bzw. der Bauaufsichtsbehörde zugewiesen. Das Planungsrecht schafft durch die Ausweisung lediglich einer Vorhaltefläche den planungsrechtlichen Rahmen für die flexible Handhabung der Erfüllung der Stellplatzpflicht je nach Bedürfnis und Verhalten der Bewohner (Verzicht auf Auto oder Anschaffung).

Da die Aussetzung widerrufen werden kann, ist die spätere Herstellung über Baulast zu sichern.

Die auf Wunsch der Bauherrn nicht durch Stellplätze belegten Flächen können Fahrradabstellanlagen, Spielflächen, Gärten o. ä. dienen.

Gem. Landesbauordnung (BauO NW) sind für Gebäude mit Wohnungen in den Obergeschossen leicht erreichbare und gut zugängliche Abstellräume für Kinderwagen und Fahrräder herzustellen.

Auf der Grundlage von § 86 BauO NW und gem. textlicher Festsetzung Nr. 15 wird die Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze festgesetzt. Die Festsetzung soll der Klarstellung in bezug auf das Baugenehmigungsverfahren dienen, da die Landesbauordnung keine Regelungen zu der notwendigen Anzahl von Fahrradabstellplätzen enthält. Die Festsetzung erscheint notwendig, da die Funktion des Fahrradverkehrs wegen der angestrebten Reduzierung des Autoverkehrs gestärkt werden soll. Sie entspricht außerdem dem Planungsziel, ein möglichst umweltunbelastetes Wohngebiet zu schaffen.

3.6.5 Freiflächenkonzept

3.6.5.1 Öffentliche Grünflächen

Da die Versorgungslage der aufgelockerten und mit wohnungsnahen Erholungsräumen versehenen Baugebiete in der Umgebung gut ist, sollen die für das Plangebiet festzusetzenden öffentlichen Grünflächen ausschließlich der Versorgung des neuen Wohngebietes dienen.

Bei der Bemessung des Bedarfs an Grünfläche für das Plangebiet wird ein Richtwert von 6 qm/Einwohner zugrundegelegt.

Bei der Annahme von 3 065 zukünftigen Einwohnern ergibt sich ein rein rechnerischer Bedarf von insgesamt 18 390 qm.

Der ermittelte Bedarf soll abgedeckt werden durch:

- die Grünfläche in der Mitte des Gebietes (12 293 qm) und
- die Grünfläche nördlich der Planstraße 0878 zum großen Teil in der Wasserschutzzone II (5 980 qm).

Beide Grünflächen werden durch den Viehgasser Weg über den öffentlichen Kinderspielplatz am Viehgasser Weg miteinander verbunden.

Durch eine entsprechende Gestaltung des Mulden-Rigolen-Systems der Niederschlagswasserbeseitigungsanlage entlang des Viehgasser Weges soll ein Zusammenhang zwischen den Grünflächen hergestellt werden.

Eine der Funktionen dieses Netzes soll in einer vom Fahrverkehr unabhängigen Fußund Radwegerschließung sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung bestehen. Als eigenständiger Raumtyp, der Erlebnisfelder und Orientierung bietet, sollen die
Grünflächen darüber hinaus eine stadtgestalterische Bedeutung erhalten. Eine weitere
Funktion soll in ihrer ökologischen Bedeutung für Klima und Vegetation liegen, die im
Grünordnungsplan hoch bewertet und als Beitrag zur Kompensation der Eingriffe in
Natur und Landschaft in Ansatz gebracht wird.

3.6.5.2 Kinderspielflächen

Den unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Altersstufen entsprechend sind ausreichend Spielflächen auszuweisen, die gemäß des RdErl. d. Innenministers vom 31.07.74 in die Spielbereiche für

 schulpflichtige Kinder (Spielbereich B) und - Kleinkinder und jüngere Schulkinder (Spielbereich C) aufzugliedern sind.

Bei der Bemessung des Bedarfs an öffentlichen Spielflächen wird ein Richtwert von 2 qm/Einwohner zugrunde gelegt.

Bei 3 065 Einwohnern ergibt sich daraus ein Bedarf von 6 130 qm.

In der vorliegenden Planung soll dieser Bedarf durch einen großen Kinderspielplatz von 5 350 qm nördlich der Planstraße 0878 und zwei kleinere Spielflächen in der grünen Mitte mit 750 qm und 720 qm abgedeckt werden.

Von der örtlichen Lage her entspricht die große Spielplatzanlage der Regel-Entferung von höchstens 500 m bis zu jeder Wohnung des Gebietes und erfüllt damit die erforderlichen Kriterien der Spielbereiche B.

Die Anlage liegt jedoch nur für einen Teil der Wohnungen in einer Entfernung von 200 m, die für die Erreichbarkeit der Spielbereiche C als angemessen gilt.

Für die von der großen Anlage zu weit entfernt gelegenen Wohnbereichen sollen daher die beiden kleineren Spielflächen in der öffentlichen Grünfläche in der Mitte des Gebietes angelegt werden.

3.6.6 Eingriffe in Natur und Landschaft / Ausgleich und Ersatz

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 5287/01 schaffen die Voraussetzung für die Zulässigkeit von Vorhaben, die gem. § 8 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) als Eingriffe in Natur und Landschaft gelten.

Die geplante Bebauung hat hinsichtlich der Funktion des Naturhaushaltes sowie der Eignung als Lebensraum für Flora und Fauna nachfolgende Auswirkungen:

- Verlust des Bestandes an Gehölzen und Grünland.
- Versiegelung der Flächen,
- Veränderung der gewachsenen Bodenstruktur mit Auswirkungen auf Bodenleben und Grundwasser.

Das Ziel der Ausweisung eines neuen Wohnbaugebietes muß daher gegen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege abgewogen werden.

In Abwägung der beiden entgegenstehenden Belange von dringendem Wohnbedarf auf der einen und Landschafts- und Naturschutz auf der anderen Seite muß dem Wohnungsbau aufgrund der objektiven Versorgungslage der Stadt Düsseldorf der Vorrang eingeräumt werden.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind daher grundsätzlich nicht zu vermeiden. Sie sollen jedoch gemindert und kompensiert werden.

Zum Zwecke der Abschätzung ihrer Folgen wurde der Grünordnungsplan auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 5287/01 aufgestellt, der die vorhandenen Nutzungs- und Biotopstrukturen kartiert und im Hinblick auf die Planung bewertet.

Inhalte des Grünordnungsplanes sind:

- Aufnahme des Bestandes
- Grünordnungsplanung
- Flächenbilanzierung und ökologische Bewertung.

Aufnahme und Bestand bestehen aus der Bestandskartierung mit Beschreibung der Biotop- und Vegetationsflächen.

Die Grünordnungsplanung besteht aus einem Plan, der die zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft erforderlichen Ausgleichsflächen und die auf ihnen vorzunehmenden Ersatzmaßnahmen sowie die Empfehlung sonstiger Grünordnungsmaßnahmen enthält.

Die Bilanzierung besteht in einer Übersicht, in der für Bestand und Planung eine Flächenbilanzierung und ökologische Bewertung aufgestellt und ein Fazit in bezug auf die Biotopwertverluste gezogen wird.

Auf der Grundlage der ökologischen Bewertung des Grünordnungsplanes wird zwischen den Belangen des dringenden Wohnbedarfs und der ökologischen Funktion im einzelnen wie folgt abgewogen.

Der überwiegende Teil des Plangebietes (Teilbereich A), der nördlich der Einbrunger Straße liegt, besteht aus Ackerflächen und Wiese- und Weidegrünland, deren ökologischer Wert mit der Biotopstufe 1 - 3 als gering eingestuft wird.

Naturferner Zustand, Monokultur und mangelnde Artenvielfalt der Ackerflächen sind Gründe dafür, daß die Funktion des Naturhaushaltes durch den baulichen Eingriff nicht wesentlich beeinträchtigt wird und eine Bebauung gerechtfertigt werden kann, wenn ein entsprechender Ausgleich erfolgt.

Auf der Dreiecksfläche südlich der Einbrunger Straße befindet sich eine Weidefläche mit einem mittleren Biotopwert (Wertstufe 3), der ebenfalls nicht als schwerwiegender Grund gegen eine Bebauung herangezogen werden kann.

Im Bereich der Dammböschung der Einbrunger Straße befinden sich wertvolle Gehölzstrukturen (Wertstufe 7).

Da die Erschließungsfunktion der Einbrunger Straße genutzt und das neue Wohnbaugebiet an die Einbrunger Straße angeschlossen werden muß, ergeben sich zwangsläufig Eingriffe in die Böschung und ihren vorhandenen Vegetationsbestand. Ein Verzicht auf diese Eingriffe würde dazu führen, daß eine sinnvolle Erschließung als Voraussetzung für die Bebauung des Geländes nicht gewährleistet werden kann. Die Eingriffe lassen sich daher nicht vermeiden.

Für den Bebauungsplan - Teilbereich B - wurden entsprechende Bestandsaufnahmen sowie Flächenbilanzierungen und ökologische Bewertungen vom Gartenbauamt aufgestellt.

Der Querschnittsveränderung einer übergeordneten Straße muß im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs der Vorrang vor der Bestandtserhaltung von Vegetationsflächen eingeräumt werden.

Von Eingriffen verschont bleiben

- die Vegetation der Böschung der Einbrunger Straße mit Ausnahme der Einmündung der geplanten Straße 0878 und der Plätze im Eingangsbereich (WA₂₊₃),
- ein Vegetationsstreifen entlang der östlichen Plangebietsgrenze (Teilbereich A).

Eingriffe, die nicht zu vermeiden sind, sollen kompensiert werden. Der Grünordnungsplan legt entsprechende Maßnahmen fest, die planungsrechtlich zu sichern sind (siehe textliche Festsetzung Nr. 11).

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB sollen daher zum Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft

- Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft sowie
- <u>Maßnahmen</u> zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt werden.

Die zur Kompensation erforderlichen <u>Flächen</u> werden innerhalb des Bebauungsplangebiets untergebracht.

Zu den festgesetzten Maßnahmen gehören:

- + Aufgabe der derzeitigen Nutzung als Ackerfläche und
- + Herstellung als Wiesen
- + Bepflanzung mit Gehölzen
- + Aufforstung

Die unangetasteten erhaltenswerten Vegetationsstreifen an der Einbrunger Straße und entlang der östlichen Grenze des Plangebietes sollen als zu erhaltende Grünflächen ausgewiesen werden.

Gem. § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes ist der Verursacher eines Eingriffes zu verpflichten, unvermeidbare Beeinträchtigungen innerhalb einer zu bestimmenden Frist durch Maßnahmen gem. textlicher Festsetzung Nr. 11 auszugleichen.

Entsprechende Regelungen werden Erschließungsverträge zwischen der Stadt Düsseldorf und den derzeitigen Eigentümern treffen. Die Eingriffe im Bereich des Grundbesitzes der kath. Kirche sollen auf Grundstücksflächen der kath. Kirche ausgeglichen werden.

Der ökologischen Bewertung von Bestand und Planung (Grünordnungsplan) ist zu entnehmen, daß alle Eingriffe bei Einhaltung der getroffenen Festsetzungen in erforderlichem Maße ausgeglichen werden.

Neben Maßnahmen, die der Erhaltung vorhandenen Vegetationsbestandes dienen und über die kompensierenden Maßnahmen (Ausgleichsberechnung) hinaus, werden der Grünordnungsplanung entsprechend weitere Maßnahmen festgesetzt, die der Minderung der Beeinträchtigung des Naturhaushaltes dienen sollen.

Die ökologische Bedeutung heimischer und standortgerechter Pflanzen, die hiernach auf privaten Grünflächen zu verwenden sind, besteht in dem großen Wert, den Gärten mit diesen Pflanzen als Lebensraum für Pflanzen und Tiere haben.

Die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern oberhalb von Sockelgaragen muß durch eine ausreichende Vegetationsschicht gesichert werden. Siehe textliche Festsetzung Nr. 11.4.9.

3.6.7 <u>Infrastruktureinrichtungen</u>

3.6.7.1 Kindertagesstätte

Das Einzugsgebiet der Kindertagesstätte ist auf das Plangebiet (Teilbereich A) und die engere Nachbarschaft beschränkt.

Der Kindertagesstätte soll eine eigene Fläche für den Gemeinbedarf zugewiesen werden, deren Lage sich durch unmittelbare Nachbarschaft zur grünen Mitte und zum zentralen Bereich auszeichnet.

3.6.7.2 Schulversorgung

Die für die Schulform der Grundschule (Primarstufe) erwartete Schülerzahl macht die Bereitstellung zusätzlichen Schulraumes erforderlich. Dieser soll durch die Erweiterung der Grundschule am Grenzweg 12 geschaffen werden.

Der zusätzliche Raumbedarf für die Schüler der Sekundarstufe I ergibt sich nur bei der Schulform Gymnasium, für die es jedoch im Stadtbezirk 5 mit Ausnahme des Max-Planck-Gymnasiums (an der Südgrenze des Stadtbezirkes) kein städtisches Angebot gibt. Die Schülerinnen und Schüler besuchen hier in der Regel das Suitbertus-Gymnasium und das Theodor-Fliedner-Gymnasium, die private Ersatzschulen sind.

Die genannten Schulen verfügen über keinerlei zusätzliche Aufnahmemöglichkeiten.

Der Raumbedarf für die Sekundarstufe 1 - einschließlich des Bedarfs für die Sekundarstufe II - der sich aus der Anzahl der zu erwartenden Schüler des neuen Wohngebietes ergibt, rechtfertigt für sich allein genommen nicht den Bau einer neuen Schulanlage.

Der Raumbedarf für eine 3zügige Schulanlage ergibt sich erst dann, wenn die potentiellen Baugebiete nördlich der Kalkumer Schloßallee und in Angermund in die Betrachtung mit einbezogen werden.

Da mit der Planung dieser Gebiete noch nicht begonnen wurde und somit verläßliche Bedarfszahlen nicht vorliegen, kann die Lösung der Schulversorgung von Einbrungen nicht in der Planung einer standortnahen neuen Schulanlage bestehen.

Umgekehrt kann auch der Bau von dringend benötigten Wohnungen nicht von einer wohnungsnahen Schulversorgung abhängig gemacht werden.

Die Schüler des neuen Wohngebietes müssen vielmehr auf die Innenstadt ausweichen. Dies kann ihnen durchaus zugemutet werden, da die neue Siedlung Einbrungen mit der Innenstadt durch eine leistungsfähige Linie des ÖPNV verbunden ist.

3.6.7.3 Sonstige Infrastruktureinrichtungen

Der Flächennutzungsplan weist nördlich der Kalkumer Schloßallee ein Schulgrundstück und eine Fläche für eine Bezirkssportanlage aus.

Während die Ausweisung des Schulgrundstückes der Sicherung des bestehenden Theodor-Fliedner-Gymnasiums dient, ist die Bezirkssportanlage für neue Sporteinrichtungen einschließlich einer Tennisanlage vorgesehen.

Schule und Bezirkssportanlage begründen einen Infrastrukturschwerpunkt im Mittelpunkt zwischen Wittlaer, Einbrungen, Kalkum und Kaiserswerth, der den Ansatz für ein noch zu erweiterndes Infrastrukturprogramm bietet.

Nach derzeitigem Stand der Planung soll das Programm dieses Infrastrukturschwerpunktes um eine Jugendfreizeiteinrichtung erweitert werden.

Diese soil die Jugendeinrichtung ersetzen, die für das Plangebiet (Wettbewerbsausschreibung) vorgesehen war.

Umweltverträglichkeit

Die Belange der Umwelt lassen sich in die nachfolgenden Gruppen einteilen:

- 1. Natur und Landschaft
- 2. Agrarwirtschaftliche Belange
- Klima und Lufthygiene
- 4. Energie

- 5. Elektromagnetische Felder
- 6. Lärm
- 7. Wasser und Altlasten
- 8. Abfallentsorgung

4.1 Natur und Landschaft

Das Landschaftsbild wird heute durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung mit großen Ackerschlägen und geringer Gliederung geprägt.

Nach Norden wird das Plangebiet durch die dichte bandförmige Gehölzpflanzung im Bereich der Brunnengalerie (Wasserschutzzone I) abgeriegelt. Allerdings ergeben sich dort, wo der Viehgasser Weg die Brunnengalerie quert, Ausblicke in die Landschaft.

Durch die neue Wohnbebauung wird sowohl ein Teil der Ackerlandschaft zerstört als auch der Blick von der Einbrunger Straße in die weite Ackerlandschaft verbaut. Diese Entwicklung kann wegen des dringenden Wohnbedarfs nicht vermieden werden. Im Bereich des alten Viehgasser Weges soll jedoch der Blick in die Landschaft offenbleiben.

4.2 Agrarwirtschaftliche Belange

Heute stellt der Wirtschaftsweg Am Kehrbesen eine notwendige Verbindung aus der Ortslage Wittlaer (Verlängerung des Franz-Vaahsen-Weges) in die freie Feldflur dar. Durch die Planung eines neuen Wohngebietes wird sich an der derzeitigen Situation nichts ändern; auf dem Weg Am Kehrbesen wird der Verkehr durch die Bebauung nicht zunehmen.

Ein weiterer wichtiger Weg für die Landwirtschaft ist der Viehgasser Weg. Hier ergibt sich eine Änderung insofern, als der Landwirtschaftsverkehr bis zu der Planstraße 0878 nicht die alte Trasse des Viehgasser Weges, sondern vielmehr die neue Planstraße 0880 benutzen soll.

Der Verlust an Ackerfläche durch den Bau einer neuen Siedlung stellt für die Stadt Düsseldorf keine Beeinträchtigung in der Versorgung mit landwirtschaftlichen Gütern dar.

4.3 Klima und Lufthygiene

4.3.1 Klima

Das Plangebiet ist gemäß Klimaanalyse der Landeshauptstadt Düsseldorf von 1995 Teil des im Norden der Stadt gelegenen regional bedeutenden Ausgleichsraumes für die Luftbelastungen von Düsseldorf und Duisburg.

Aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung findet hier eine nachgewiesene sehr starke nächtliche Abkühlung statt, die bei entsprechenden Wetterlagen dem bebauten Stadtbereich zugute kommt. Aufgrund der geringen Rauhigkeit ist diese Zone ein Luftzufuhrbereich für das nördliche Stadtgebiet Düsseldorfs. Zudem ist der Ausgleichsraum arm an Emissionen und daher auch als Frischluftentstehungsgebiet wirksam.

Eine Beeinträchtigung von Frischluftbahnen ist durch die neue Bebauung nicht zu erwarten, da das Plangebiet zwar Teil des o. g. größeren klimatischen Ausgleichsraumes ist, aber in seinem eigenen Bereich keine spezielle Austauschbeziehungen vorliegen.

Die durch die geplante Bebauung verursachte Riegelbildung bewirkt eine Abnahme der Windgeschwindigkeit, die aber in ihrer Intensität wegen der max. 3geschossigen Bebauung abgemildert und in ihrer räumlichen Ausdehnung beschränkt ist und sich in den angrenzenden Freiräumen regenerieren kann.

Daß erhöhte Emissionen durch ein Heizkraftwerk zu erwarten sind, entbehrt jeder Grundlage. Gegenüber der bisher geplanten Versorgung mit Gaszentralheizungen mindert eine zentrale Gaswärmepumpe (sogenannte Thermoinsel) die Emissionen um 30 %.

Dem neuen Wohngebiet kann also weder die Verursachung einer wesentlichen Beeinträchtigung der Austauschfunktionen innerhalb eines größeren klimatischen Ausgleichsraumes noch die Verursachung ungebührlich hoher Emissionen durch ein Heizkraftwerk zugeschrieben werden.

Auch wenn durch die Planung der regionale Ausgleichsraum geringfügig eingeschränkt wird, kann auf die geplante Siedlungserweiterung in Einbrungen aus Gründen des dringenden Wohnbedarfs nicht verzichtet werden.

Den klimatischen Belangen ist dem dringenden Wohnbedarf gegenüber ein geringeres Gewicht einzuräumen; nicht zuletzt deshalb, weil wesentliche Klimafunktionen nicht beeinträchtigt werden. Klimafaktoren sollen allerdings auch bei einer unvermeidlichen Bebauung nicht vernachlässigt werden. Wenn auf eine Siedlungserweiterung nicht verzichtet werden kann, dann ist wenigstens dafür Sorge zu tragen, daß die Inanspruchnahme von Siedlungsfläche durch Verdichtung minimiert wird und die Klimafaktoren der geplanten Bebauung durch eine Durchgrünung und Minimierung des Versiegelungsgrades optimiert werden.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden diese Faktoren - insbesondere auch der Faktor einer angemessenen Siedlungsdichte - beachtet. Den Forderungen nach einer guten Durchgrünung und Begrenzung der Versiegelung wird Rechnung getragen. Den Vorgaben des Grünordnungsplanes entsprechend werden in dem Bebauungsplan öffentliche Grünflächen und sonstige Begrünungsmaßnahmen festgesetzt, die dazu beitragen, die klimatischen Verhältnisse zu verbessern.

Die Planung reagiert auf die klimatischen Anforderungen dadurch, daß

- lange Gebäudezeilen als Querriegel vermieden und zwischen den Gebäuden ausreichende Abstände vorgesehen werden,
- die Höhe der Gebäude auf drei Vollgeschosse beschränkt wird,
- in der Mitte des Gebietes und an seinem n\u00f6rdlichen Rand Gr\u00fcnfl\u00e4chen mit locker strukturierten Geh\u00f6lzen ausgewiesen werden,
- im Bereich des Viehgasser Weges eine breite Schneise mit begrünter Versickerungsmulde vorgesehen wird sowie
- die Dächer von Sockelgaragen gem. textlicher Festsetzung Nr. 11.4.9 und Wandflächen gem. textlicher Festsetzung Nr. 11.4.7 begrünt werden.

Der Anlage 11 ist zu entnehmen, daß der Versiegelungsgrad 0,46 beträgt und damit unterhalb des in der Wasserstudie Einbrungen angegebenen Grenzwertes von 50 % liegt.

In die Berechung des Versiegelungsgrades von 0,46 ist die gemäß textlicher Festsetzung Nr. 6 zulässige Erhöhung der GRZ von 0,4 auf 0,65 eingegangen.

Auf eine weitergehende Reduzierung der Versiegelung soll zugunsten des Wohnungsbaus verzichtet werden, da allein die Reduzierung der GRZ von 0,65 auf 0,60 den Verlust von ca. 200 Wohneinheiten bedeutet.

Neben den oben erwähnten Maßnahmen legt die textliche FestsetzungNr. 11 weitere Begrünungsmaßnahmen fest, die der Verbesserung des Kleinklimas dienen sollen.

Unter Berücksichtigung aller genannter Maßnahmen und des o. g. Versiegelungsgrades kann die Veränderung der klimatischen Verhältnisse als durchaus hinnehmbar bezeichnet werden.

4.3.2 <u>Lufthygiene</u>

In der Nähe des Plangebietes befindet sich eine kontinuierlich messende Station (TEMES) des Landes, deren Messungen seit 1988 eine langsame Verringerung von Schwefeldioxid und Schwebstaub zeigen, während die Stickstoffdioxid-Belastung auch in den letzten Jahren noch schwankte.

Daneben erlauben die Ergebnisse des flächendeckenden Immissionsmeßnetzes eine Beurteilung der Luftbelastung im Plangebiet. Der Langzeitwert von Stickstoffdioxid betrug 1992 bis 1994 42 µg/m³. Da dieser Wert im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet relativ niedrig ist, bedarf es keiner Festsetzung zur Beschränkung der Verwendung von Brennstoffen.

4.4 Energie

Die Planung einer überweigend geschlossenen Bauweise kommt dem energetischen Ziel geringer Außenflächenanteile entgegen. Die Orientierung eines Teils der Dachflächen nach Süden ermöglicht die Nutzung von Solarenergie.

Für das geplante Neubaugebiet wird ein gemeinsames Energiekonzept angestrebt und die Möglichkeit einer Nahwärmeversorgung mittels Kraft-Wärme-Kopplung untersucht.

4.5 <u>Elektromagnetische Felder</u>

Die Stadtwerke Düsseldorf AG erklärten auf Anfrage, daß aufgrund der Betriebsweise, der Bauart und der Verlegung des Gasaußendruckkabel im Stadtgebiet Düsseldorf, also auch des 110 kV-Erdkabels im vorliegenden Plangebiet, nach außen hin keine deutlich meßbaren Magnetfelder entstehen. Die einzelnen Leiter sind gegeneinander verdrillt. Die einschlägige Fachliteratur bestätigt, daß sich bei einer solchen Leiterführung die Magnetfelder weitgehend kompensieren.

Eine Unterbringung von Transformatoren in Wohngebäuden ist zu vermeiden, da die Wirkungen auf den menschlichen Organismus bislang nicht eindeutig geklärt sind. Die sieben geplanten Trafostandorte liegen daher - mit Ausnahme eines Standortes in der Gemeinschaftsgarage GGa1 - außerhalb von Gebäuden.

4.6 Lärm

Für das Plangebiet wurde eine Lärmuntersuchung durchgeführt. Diese Untersuchung ergab an der Bebauung im Bereich der Einbrunger Straße und der Stadtbahnstrecke eine Überschreitung der Orientierungswerte des Beiblattes zur DIN 18005 für WR- und WA-Gebiete, so daß Festsetzungen zum Lärmschutz getroffen werden müssen. Zur Reduzierung des Lärms sind sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, die in WR-Gebieten teilweise miteinander kombiniert werden.

In den WR-Gebieten WR_{20-23} und WR_{34-37} kommt es darauf an, die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Gärten zu sichern. Zu diesem Zweck sollen entlang der Trasse der Stadtbahnlinie (WR_{20-23}) eine Lärmschutzwand in der Höhe von 3,00 m über Schienenoberkante und entlang der Einbrunger Straße (WR_{34-37}) Lärmschutzwände (begrünt in Form einer Hecke mit Lärmschutzkern) in der Höhe von 1,80 m errichtet werden. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 12 sind in den Ober- und Dachgeschossen dieser Gebiete teilweise noch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

In den WA-Gebieten an der Stadtbahntrasse und entlang der Einbrunger Straße (WA₀₂₋₀₄ sowie WA₁₉) soll auf die Ausweisung von Lärmschutzwänden verzichtet werden, da die erdgeschossigen Freiflächen keiner individuellen Gartennutzung unterliegen, sondern vielmehr als Platzflächen, Eingangsbereiche, Gemeinschaftsgrünflächen o. ä. genutzt werden.

In diesen Gebieten sollen vielmehr Maßnahmen des passiven Lärmschutzes festgesetzt werden. In dem WA₁₉-Gebiet, das für die Aufnahme "betreuten Wohnens" vorgesehen ist, muß neben passiven Lärmschutzmaßnahmen eine lärmorientierte Grundrißaufteilung vorgesehen werden.

Neben der Einbrunger Straße und der Stadtbahnlinie verursacht auch die neue Straße 0880 im Bereich des Viehgasser Weges Verkehrslärm, der durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes gemäß textlicher Festsetzung Nr. 12 zu mindern ist.

Dies gilt insbesondere für die Gebiete WR₀₆₋₀₇, WR₁₃₋₁₆ sowie für das Gebiet WA₁₇ im Bereich der Einmündung der Einbrunger Straße.

Der Verkehr der neuen Straße 0878 verursacht ebenfalls Verkehrslärm, weshalb Maßnahmen des passiven Lärmschutzes getroffen wurden. Dies gilt für die Gebiete WA₀₁₋₀₃, WR₁₀.

Die Lärmbelastung von der Duisburger Landstraße und der B 8n machen keine Festsetzungen zum Lärmschutz erforderlich.

4.7 Wasser und Altlasten

4.7.1 Altlasten

Teilflächen des Plangebietes liegen im Bereich einer Altlastenverdachtsfläche, der kleinräumigen Verfüllungen, Altlastenverdachtsflächen-Kataster-Nr. 11.211.

Eine Gefährdung der zukünftigen Nutzung aus der o. g. Altablagerung kann aufgrund der Ergebnisse des Bodenluftmeßprogrammes 1990/91 ausgeschlossen werden.

Baugrunduntersuchungen ergaben keine Hinweise auf weitere Altablagerungen im Plangebiet. Im 500 m Radius des Plangebietes befinden sich keine registrierten Altablagerungen.

Altstandorte liegen nicht vor.

4.7.2 Wasser

Für die innere Erschließung der neuen Siedlung wird eine Trennkanalisation benötigt.

Das Niederschlagswasser soll über ein kombiniertes System aus Muldenversickerung, Regenrückhaltekanälen und Mulden-Rigolen-System entsorgt werden.

Reines Dachflächenniederschlagswasser soll über Muldensysteme versickert werden, während Niederschlagswasser von regelmäßig befahrenen Flächen nach einer genügenden Reinigung über ein gegen den Untergrund abgedichtetes Mulden-Rigolen-System und einen zwischengeschalteten Kontrollschacht in den Schwarzbach geleitet wird.

Das Schmutzwasser soll an das Klärwerk Düsseldorf-Nord abgegeben werden.

Die Misch- bzw. Schmutzwasseranlage soll aus Gründen des Wasserschutzes mit Verweis auf die im Plangebiet gering mächtigen Deckschichten doppelwandig bzw. doppelschalig ausgeführt werden. Im Bereich der Gebäude sollen die Kanäle, soweit dies möglich ist, innerhalb der Gebäude verlegt werden.

Die Regenrückhaltekanäle sowie sämtliche Kanäle im Regennetz, in denen ständig Niederschlagswasser steht, sollen ebenfalls doppelschalig ausgebaut werden. Nur im Falle regelmäßig stattfindender Begehungen und Dichtigkeitsprüfungen (Muffendruckprüfungen), die alle 5 Jahre durchgeführt werden, kann von einem doppelschaligen Ausbau abgesehen werden. Auftretende Schäden müssen unverzüglich behoben werden.

Belange des Wasserschutzes gliedern sich in die Bereiche:

- Grundwasserschutz und
- Abwasserbeseitigung.

Die Wasserstudie Einbrungen handelt beide Bereiche ab. Ihre Ergebnisse sowie deren Einfluß auf die Planung werden nachfolgend dargestellt.

4.7.2.1 Grundwasserschutz

4.7.2.1.1 Hydrogeologische Verhältnisse / Risiko für die Trinkwassergewinnung

Das Plangebiet liegt im Einzugsgebiet der Wasserwerke Bockum und Wittlaer (mit den Werken Wittlaer-Werth und Kaiserswerth) innerhalb der Schutzzonen II und IIIA des Wasserwerkes Bockum. Eigentümer des Wasserwerkes Bockum sind die Stadtwerke Duisburg AG.

Die Grundwasserförderung des Wasserwerkes Bockum besteht zu einem Hauptanteil aus dem landseitigen Zustrom, während die Wasserwerke Wittlaer, Kaiserswerth und Wittlaer-Werth überwiegend uferfiltriertes Grundwasser fördern.

Die Untersuchung der hydrogeologischen Verhältnisse im Plangebiet hat ergeben: An der Oberfläche stehen Tallehme, Schluffe und schluffige Sande mit einer Deckschichtenmächtigkeit von 0,50 bis 2,75 m an (siehe Anlage 12).

Bei Rhein-Mittelwasser fließt das Grundwasser nach Westen und wird in Rheinnähe von den dortigen Wasserständen beeinflußt. Die meiste Zeit des Jahres liegt das Plangebiet <u>im Abstrom</u> der Wassergewinnungsanlage Bockum und im Anstrom der WGA Wittlaer.

Bei auflaufendem Rheinhochwasser kommt es zum Rückstau des landseitig anströmenden Grundwassers.

Unter diesen Bedingungen können die Brunnen des Wasserwerkes Bockum kurzzeitig in den Abstrom des Plangebietes Einbrungen gelangen. Statistische Auswertungen haben ergeben, daß aufgrund der hydraulischen Verhältnisse etwa einmal in vier Jahren ein möglicher Schadstoffeintrag aus dem Plangebiet in die Brunnengalerie des Wasserwerkes Bockum erfolgen kann. Dies entspricht einer Auftrittswahrscheinlichkeit von 1 % für den "worst-case" (Beeinträchtigung der Trinkwassergewinnung in Bockum).

Aufgrund dieser Verhältnisse ist das Risiko für die Trinkwassergewinnung des Wasserwerkes Bockum als

mittleres Verschmutzungsrisiko

- + selten im Zustrom,
- + gering aufgrund des Mengenanteiles an der Rohwasserförderung einzustufen (siehe Anlage 15).

4.7.2.1.2 Grundwassergefährdung durch das Vorhaben

Die Anlage 14 zeigt, daß sich das Verschmutzungsrisiko aus den Faktoren Schutzbedürftigkeit des Grundwassers (abhängig von der Mächtigkeit der Deckschichten) und dem Grundwassergefährdungspotential (ausgelöst durch Nutzungen und Bauweisen) zusammensetzt.

Die Ziffern 1 - 7 legen das Programm derjenigen Verhältnisse, Nutzungen und Bauweisen fest, die so zu planen sind, daß aus ihnen insgesamt nur noch ein <u>mittleres</u> Verschmutzungsrisiko hervorgeht.

Die Planung wurde den Vorgaben und Empfehlungen der "Wasserstudie Einbrungen" entsprechend geändert, so daß festgestellt werden kann, daß unter Beachtung:

- der Festsetzungen und Regelungen des Bebauungsplanes,
- der beabsichtigten Regelungen in den Baugenehmigungsverfahren sowie
- der vorgesehenen Regelungen in den wasserrechtlichen Verfahren das derzeit bestehende <u>mittlere</u> Verschmutzungsrisiko für das Grundwasser nicht verschlechtert wird.

Nachfolgend wird der Einfluß der Untersuchungsergebnisse der Wasserstudie auf die Planung dargestellt.

- Die Verbote gem. § 4 Abs. 1 Nr. 2 der Wasserschutzgebietsverordnung dürfen It. Wasserstudie nicht verletzt werden, da anderenfalls ein mittleres Verschmutzungsrisiko nicht eingehalten werden kann.

Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 14 der geltenden Wasserschutzgebietsverordnung sind in der WSZ IIIA u. a. Abgrabungen und Erdaufschlüsse ≥ 1 m Tiefe oder ≥ 10 m² Grundfläche unzulässig.

Auf planungsrechlicher Ebene werden in der textlichen Festsetzung Nr. 1.1 ein entsprechendes Verbot erlassen und Keller und Tiefgaragen der üblichen Art ausgeschlossen.

Die an ihre Stelle tretenden Sockelgeschosse oder Sockelgaragen dürfen nur ≤ 1 m in den Untergrund eingreifen.

Unter dieser Bedingung sind sie planungsrechtlich zulässig, bedürfen aber einer wasserrechtlichen Genehmigung. Voraussetzung für die wasserrechtliche Genehmigung ist eine Restdeckschicht in der Stärke von mind. 0,50 m.

Die gemäß textlicher Festsetzunge Nr. 4 festgelegten Gemeinschaftsgaragen stehen dem o. g. Verbot der Abgrabung von ≤ 1 m Tiefe nicht entgegen.

- Zwischen dem hohen Gefährdungspotential von Regenklärbecken, dem Verbot von Abgrabungen von mehr als 1 m Tiefe und den geplanten Verkehrsflächen besteht ein Zusammenhang folgender Art:

An die Stelle des ursprünglich geplanten großflächigen Regenklär- und -absetzbeckens mit fast 4 m tiefen Bodeneinschnitten sollen zwei getrennte Niederschlagswasserbeseitigungsanlagen treten.

Das anfallende Niederschlagswasser soll jeweils in einem Rückhaltekanal gedrosselt, gehoben und in einem gegenüber dem Untergrund abgedichteten Mulden-Rigolen-System (Bodeneinschnitt < 1 m Tiefe) gereinigt sowie über einen Kontrollschacht, an dem in regelmäßigen zeitlichen Abständen Proben genommen und auf Wasserqualität untersucht werden, an den Schwarzbach abgegeben werden. Dieses System bringt gegenüber der ursprünglich geplanten Anlage ein wesentlich geringeres Verschmutzungsrisiko mit sich.

Zur Reduzierung der Niederschlagswassermengen sind die Verkehrsflächen, auf denen verschmutztes Niederschlagswasser anfällt, zu verringern.

Zur Reduzierung des verschmutzten Regenwassers ist ein möglichst hoher Anteil der Verkehrsflächen autoarm (kein verschmutztes Niederschlagswasser) zu gestalten. Ebenso ist die Anzahl der Stellplätze und Parkplätze auf ein Minimum zu verringern.

Unter Berücksichtigung dieser Zusammenhänge wurde die Planung so verändert, daß die 5 Stichstraßen im Norden durch Abpollerung dem allgemeinen Verkehr entzogen werden, so daß sie nicht mehr den versiegelten Flächen zuzurechnen sind. Darüber hinaus wurde der Stellplatzschlüssel von 1,18 St/WE auf 1 St/WE und der Parkplatzschlüssel von 0,25 auf 0,2 P/WE reduziert.

Einen weiteren Beitrag zur Entlastung des Stauraumkanals und der Bodenfilterfläche (Ziel: Reduzierung des Gefahrenpotentials) soll die Versickerung des unbelasteten Niederschlagswassers von Dachflächen leisten.

Endergebnis aller Reduzierungsbemühungen ist ein Regenklärsystem mittleren Verschmutzungsrisikos. Dies wird neben den genannten Maßnahmen nicht zuletzt auch dadurch erreicht, daß der ursprünglich vorgesehene Anschluß von Flächen, die außerhalb des Plangebietes liegen, aufgegeben wurde.

- Die ursprünglich geplante Option für eine Straßenanbindung an die B 8n soll ebenfalls aufgegeben werden, da die über das Plangebiet hinausgehende Streckenfortsetzung durch die Wasserschutzzone II führen würde.
 Verkehrsstraßen in und in der Nähe der Wasserschutzzone II sind ein nicht tolerierbares Verschmutzungsrisiko.
- Entgegen der Empfehlung der Wasserstudie kann auf die Ausweisung von öffentlichen Grünflächen in der Wasserschutzzone II nicht verzichtet werden.
 Gem. textlicher Festsetzung Nr. 11.2 und 11.4.3 sind diese jedoch extensiv zu bewirtschaften, so daß dem Grundwasserschutz Genüge getan wird.
- Wegen des hohen Verschmutzungsrisikos durch private Gärten sollten nach Vorstellung der Gutachter Ein- und Zweifamilienhäuser nach Süden und der Geschoßwohnungsbau an ihre Stelle nach Norden verlagert werden. Dieser Empfehlung kann aus städtebaulichen Gründen nicht gefolgt werden.

- Dadurch, daß die 5 Stichstraßen im Norden als "autoarme" Wohnwege angelegt und Stellplätze in dieser Zone gemäß textlicher Festsetzung Nr. 4 ausgeschlossen werden, entsteht am Rande der Wasserschutzzone II eine verkehrsfreie Zone. Der Forderung, den Verkehr mehr im Süden zu konzentrieren, wird damit Folge geleistet.
- Die Gutachter empfehlen, den Schlüssel 1 Stellplatz je Wohneinheit zu reduzieren. Gem. Pkt. 3.6.4.6 - Stellplätze / Parkplätze / Fahrradabstellanlagen - gibt es hierzu keine Rechtsgrundlage.
- Der Empfehlung einer durchschnittlichen GFZ, die deutlich über 0,7 liegt, kann aus Gründen des Einfügens in die Umgebung nicht Folge geleistet werden.
- Der Empfehlung eines Versiegelungsgrades von < 50 % wird dagegen gefolgt.

4.7.2.2 Abwasserbeseitigung

4.7.2.2.1 Niederschlagswasserbeseitigung

Das anfallende Niederschlagswasser soll über zwei getrennte Niederschlagswasserbeseitigungsanlagen an den Schwarzbach abgegeben werden.

Soweit es in dem Bebauungsplan - Teilbereich A und auf der Einbrunger Straße bis etwa zum Bergesweg anfällt, soll es in dem Mulden-Rigolen-System am Viehgasser Weg gereinigt werden.

Das auf der Einbrunger Straße bis zum Gerichtsschreiberweg anfallende Wasser soll dagegen in einer Anlage am Niederhof, Unterdorfstraße 2, gereinigt werden.

Das Versickern von unverschmutztem Niederschlagswasser stellt gemäß § 3 Abs. 1 Ziffern 4, 5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) eine Benutzung dar, die der wasserrechtlichen Erlaubnispflicht gemäß §§ 2 bis 5, 7, 7a WHG in Verbindung mit den §§ 24, 25 und 51 ff des Landeswassergesetzes (LWG NW) unterliegt.

§ 51 a Landeswassergesetz (16.02.95) bestimmt, daß das Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1996 erstmals bebaut werden, vor Ort zu versickern ist, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit möglich ist.

Dementsprechend soll die Beseitigungspflicht für das Niederschlagswasser den Nutzungsberechtigten der einzelnen Grundstücke auferlegt werden.

Die "Wasserstudie Einbrungen" empfiehlt eine Versickerung über die belebte Bodenzone (z. B. Muldensysteme). Eine Versickerung über reine Rigolen oder Schächte wird aufgrund der geringen Deckschichtenmächtigkeit im Plangebiet und des damit im Zusammenhang stehenden hohen Grundwassergefährdungspotentials bei dieser Art der Versickerung abgelehnt.

Folgende Gründe sprechen für die dezentrale Versickerung von nur schwach belastetem Niederschlagswasser der Dachflächen und der nur selten befahrenen Flächen nach dem o. g. System:

- Die Versickerung über eine genügend mächtige, belebte Bodenzone stellt aufgrund ihrer Schadstoffrückhaltefähigkeit einen zusätzlichen Reinigungsprozeß dar, der die Qualität des versickernden Wassers verbessert und somit der Schutzbedürftigkeit des Grundwassers sowie dem Wohl der Allgemeinheit entspricht.
- Die dezentrale Versickerung vor Ort entlastet das Kanalsystem und trägt zur Grundwasserneubildung bei.

3. Aspekte der Sicherheit:

Mulden ermöglichen aufgrund ihrer "offenen Lage" eine bessere Kontrolle durch ständige Beobachtbarkeit. Sie sind einfach und wartungsfreundlich konstruiert, so daß die Pflege durch Privatleute vorgenommen werden kann. Die Einrichtung der Mulden auf den jeweiligen Grundstücken bedeutet eine eindeutige Zuordnung und Übertragung der Verantwortlichkeit auf die Nutzungsberechtigten, so daß davon ausgegangen werden kann, daß ein entsprechendes Interesse an ihrer Intakthaltung vorhanden ist.

Im Gegensatz zur dezentralen Versickerung stellt eine konzentrierte Versickerung ein entsprechendes Risiko dar, da ein zusätzliches Kanalsystem erforderlich ist und gegebenfalls höhere Überstauhöhen als bei der dezentralen Versickerung auftreten.

4.7.2.2.2 Schmutzwasserbeseitigung

Es ist geplant, das Schmutzwasser in einer internen Kanalisation (B-Plan - Teilbereich A) zu sammeln und über eine Pumpstation der Kläranlage Düsseldorf-Nord zuzuführen. Zu diesem Zweck ist eine ca. 1 km lange Druckrohrleitung zu bauen, die den Anschluß an den in der Arnheimer Straße vorhandenen Abwasserkanal herstellt. Die für die Schmutzwasserkanalisation erforderliche Pumpstation soll - neben der Stadtbahntrasse - in Höhe des WA₁₉-Gebietes liegen. Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Pumpstation aus Gründen einer wirtschaftlicheren Netzgestaltung in südlicher Richtung verlegt.

Das Schmutzwasser des Baugebietes WA₁₉ (innerhalb der Dreiecksfläche) ist in den Schmutzwasserkanal in der <u>alten</u> Einbrunger Straße einzuleiten.

Falls die Einleitung nicht erlaubt wird, muß das Schmutzwasser mittels eines Kanals der geplanten Pumpstation zugeleitet werden.

5. Kinderfreundlichkeit

Die genannten Standortqualitäten des Gebietes, insbesondere die Nähe zur Schwarzbachaue und zu den Ackerflächen sowie die Nähe zu einer Stadtbahnhaltestelle der Linie U 79, die sowohl die Innenstadt von Duisburg als auch die Innenstadt von Düsseldorf erschließt, kommen gerade auch den Kindern des neuen Wohngebietes zugute.

Innerhalb des Plangebietes stehen ihnen Grün- und Spielflächen von insgesamt ca. 25 270 qm zur Verfügung.

Die erforderlichen Spielflächen werden in der notwendigen Größe ausgewiesen (siehe hierzu Pkt. 3.6,5,2).

Das Fußwegesystem (s. Anlage 10) ist so angelegt, daß die Stadtbahnhaltestelle auf kürzestem Wege zu erreichen ist.

An der öffentlichen Grünfläche soll ein eigenes Grundstück für eine Kindertagesstätte ausgewiesen werden.

6. <u>Ver- und Entsorgung</u>

In der Anlage 4 sind die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen dargestellt. Die Versorgung mit Wasser, Strom und Gas soll durch Anbindung an das vorhandene Netz gesichert werden.

Strom:

Das 110 kV-Erdkabel im Viehgasser Weg bleibt in der vorhandenen Trasse liegen. Zur Sicherung weist der Plan ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht in den Gebieten WR_{06, 07, 13, 28} sowie in der "öffentlichen Grünfläche" in der Gebietsmitte und in der "öffentlichen Grünfläche - Kinderspielplatz" im Norden aus.

Weitere notwendige Ausweisungen sind

- an der Einmündung Viehgasser Weg / Einbrunger Straße:
 "Versorgungsfläche-Netzverteilerstation"
- 7 weitere Trafos in den Gebieten WA₀₁, WR_{08/09, 10, 11, 14/15, 16}.

Gas:

Das Plangebiet soll an die im Buschgasser Weg vorhandene Gasleitung angeschlossen werden. Zu diesem Zweck muß im nördlichen Geh- und Radwegbereich der Einbrunger Straße - vom Buschgasser Weg bis zur Einmündung der Planstraße 0878 - eine Gas-Mitteldruckleitung verlegt werden.

Wasser:

Im nördlichen Geh- und Radwegbereich der Einbrunger Straße muß zwischen Haus Nr. 28 und der Planstraße 0878 eine neue Wasserleitung - zur Anbindung an das vorhandene Netz - verlegt werden.

Abwasserbeseitigung:

Die Beseitigung des Niederschlags- und Schmutzwassers wird unter den Punkten 4.7.2.2.1 und 4.7.2.2.2 erläutert.

Folgende Flächenausweisungen werden notwendig:

- am Viehgasser Weg: "B.f.A.-Fläche für die Niederschlagswasserbeseitigung mit Regenwasserpumpwerk"

am Niederhof,

Unterdorfstraße:

"B.f.A.-Fläche für die Niederschlagswasserbeseitigung

mit Regenwasserpumpwerk"

im Gebiet WA₁₈:

"B.f.A-Pumpstation".

Parallel zur Stadtbahntrasse wird ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht u. a. für eine - zwischen Pumpstation und Arnheimer Straße notwendige - Druckrohrleitung ausgewiesen.

7. Sozialplan (gem. § 180 BauGB)

Da das Plangebiet unbebaut ist, werden soziale Maßnahmen nicht erforderlich.

8. Kosten für die Gemeinde

Die Kosten der inneren Erschließung übernimmt der Investor auf der Grundlage eines städtebaulichen Vertrages zu 100 %. An äußeren Erschließungskosten trägt die Stadt die Kosten für die Kanalverlegung in der Einbrunger Straße (ca. 2,7 Mio DM), die Schulerweiterung abzgl. Landeszuschuß (ca. 2,2 Mio DM), die Kindertagesstätte - die Grundstückskosten übernimmt der Investor - abzgl. Landeszuschuß (ca. 1,9 Mio DM) sowie einen 10 %-Anteil an Grunderwerb und Anlegung eines Geh- und Radweges auf der Südseite der Einbrunger Straße (ca. 50 000 DM).

Die Kosten für die Stadt belaufen sich somit auf insgesamt ca. 6,9 Mio DM. Dabei sind die Kosten für eine Verlagerung des Bahnhofs außer Ansatz geblieben, da über Art und Umfang der Verlagerung erst im Rahmen des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens entschieden wird.

Düsseldorf, 26. Februar 1996

Der Oberstadtdirektor

Ertretung

sch

Neufassung des Abschnittes 3.6.4.4 der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 5287/01 - Einbrunger Straße aufgrund der Verfügung der Bezirksregierung vom 11. Juli 1996

3.6.4.4 Verbesserung der Situation der Stadtbahnhaltestelle

Langfristig soll folgendes Konzept verfolgt werden:

Die Stadtbahnhaltestelle wird nach Norden verschoben. Der südliche Zugang zum Mittelbahnsteig erfolgt über die Kombination von fester Treppe und Fahrtreppe, die von der Einbrunger Straße (Brückenbauwerk über der Stadtbahntrasse) ausgehen.

Der zweite Zugang erfolgt am Nordende der Haltestelle. Hier soll ein Weg <u>ebenerdig</u> die Stadtbahntrasse kreuzen und von diesem Weg ausgehend eine Rampe zum Hochbahnsteig geführt werden.

Aus der Sicht der Planung stellt dieses Konzept die beste Lösung dar.

Die Verschiebung der Haltestelle bedarf jedoch eines eigenen Planverfahrens (Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahren). Erst innerhalb dieses Verfahrens können konkrete Festlegungen getroffen werden.

Die zur Realisierung des angestrebten Konzeptes erforderlichen Maßnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Verschiebung der Kehrgleisanlage nach Norden
- Verschiebung der Haltestelle nach Norden
- Umgestaltung des alten Bahnhofes, neue Treppen auf der anderen Straßenseite
- ebenerdiger Übergang mit Anschluß an den neuen Bahnsteig.

Auf die Übergangsstelle zu der nach Norden zu verschiebenden Haltestelle wird im Bebauungsplan hingewiesen. Allerdings stellen höhengleiche Überwege über Schienenwege trotz baulicher und technischer Sicherungen immer besondere Gefahrenquellen für Fußgänger und Radfahrer dar. Eine abschließende Regelung der niveaugleichen Überquerung kann nur durch ein eigenes Verfahren (Planfeststellungsoder Genehmigungsverfahren) sichergestellt werden. Auflagen für eine technische Sicherung würden im Rahmen dieses Verfahrens erfolgen.

Die Einbindung der Haltestellenverschiebung in ein städtebauliches Rahmenkonzept, das die Bereiche sowohl östlich als auch westlich der Stadtbahntrasse erfaßt, wurde bereits unter Pkt. 3.5.1.2 dargestellt.

Eine Haltestelle in der geplanten Art stellt darüber eine erhebliche Verbesserung des Zuganges zum öffentlichen Nahverkehr dar:

- Infolge der Verschiebung kann die Haltestelle im Schnittpunkt der Stadtbahntrasse mit einer fußläufigen Wegeverbindung liegen, die Wittlaer und Einbrungen auf kürzestem Wege verbindet.
- Fußläufig kann die Haltestelle ohne Anstieg (Einbrunger Straße) und Abstieg (Treppe im Bahnhofsgebäude) erreicht werden.
- Durch ihre ebenerdige Erreichbarkeit wird der Zugang für Personen geebnet,
 für die die Überwindung einer Treppe Schwierigkeiten mit sich bringt.
- Durch ihre Einsehbarkeit und unmittelbare Verbindung mit dem geplanten Versorgungszentrum werden die Bedingungen für eine soziale Kontrolle erheblich verbessert.
- Infolge der ebenerdigen Zuwegung entfällt die Notwendigkeit eines Bahnhofsgebäudes und damit die Uneinsehbarkeit von Räumen, die wie im Falle des
 alten Bahnhofes das Gefühl von Unsicherheit und die Gefahr von Verschmutzung mit sich bringt.

 Die Verschiebung der Haltestelle eröffnet ganz neue Möglichkeiten für die Zuordnung eines P + R-Platzes und eine evtl. Verknüpfung mit der Buslinie 728.

Es ist Ziel der Planung, durch städtebaulich sinnvolle Einbindung und benutzerfreundliche Gestaltung der Haltestelle die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs über die gute Erreichbarkeit der Linie (Stadtzentrum, Hbf.) - so zu steigern, daß die Bewohner im Einzugsbereich dieser Haltestelle dazu bewogen werden, auf die Benutzung eines Pkw's möglichst weitgehend zu verzichten.

Düsseldorf, 9. September 1999

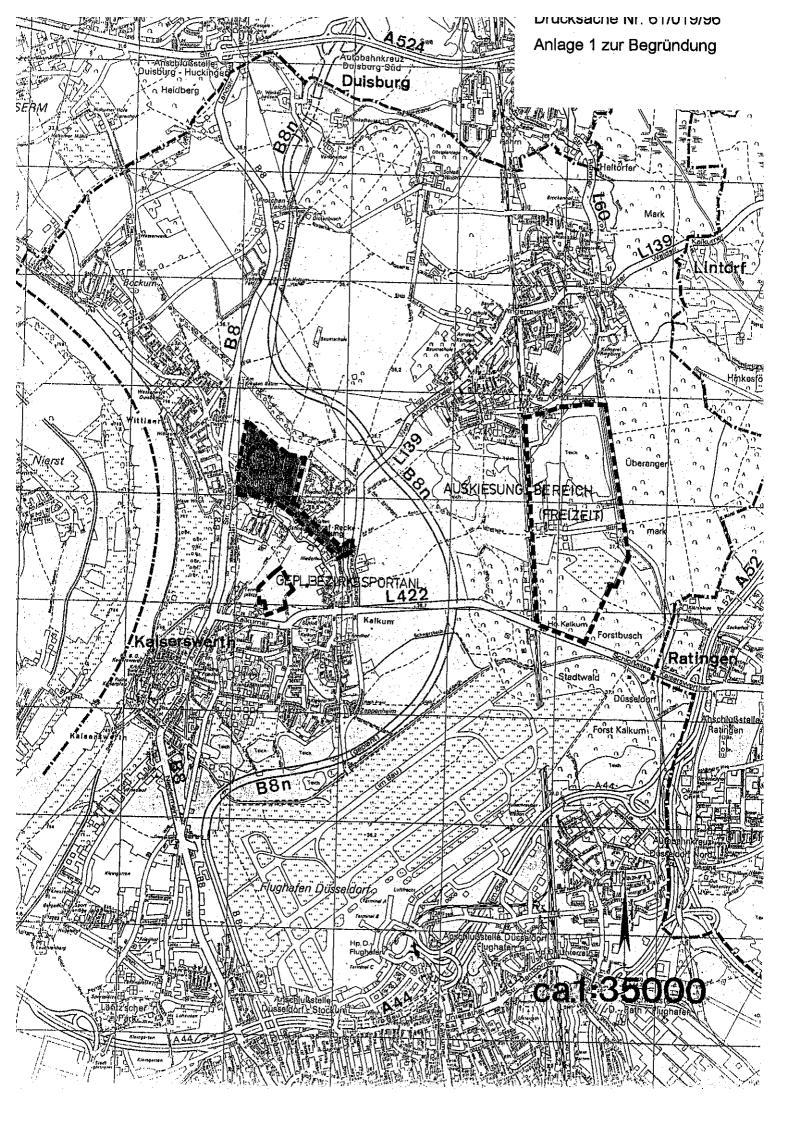
Der Oberstadtdirektor

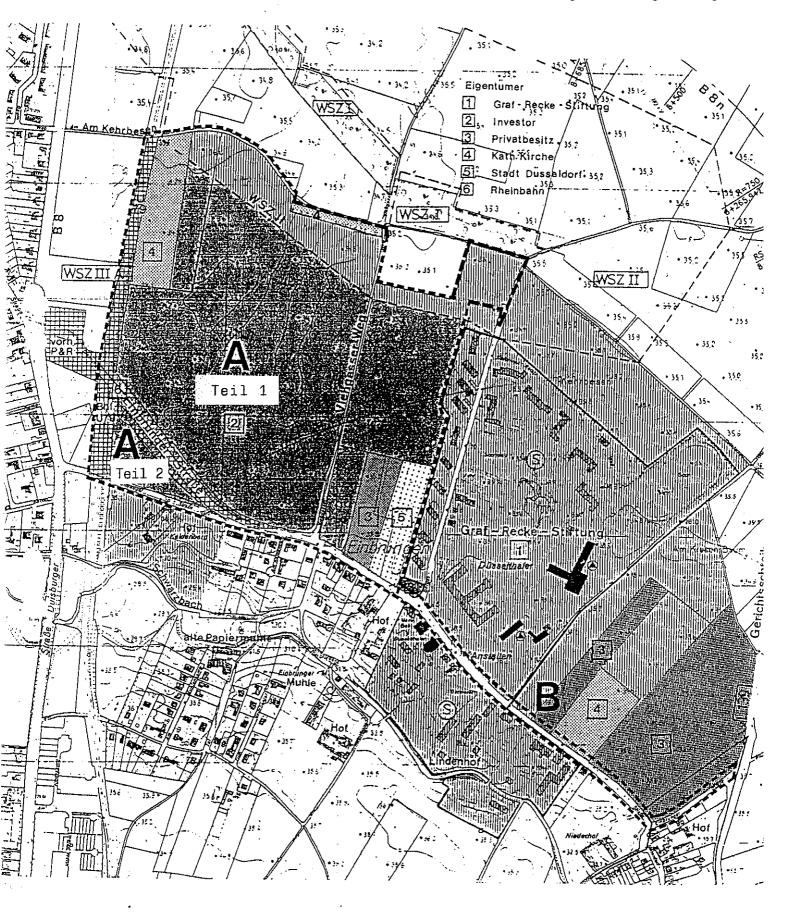
In Vertretung

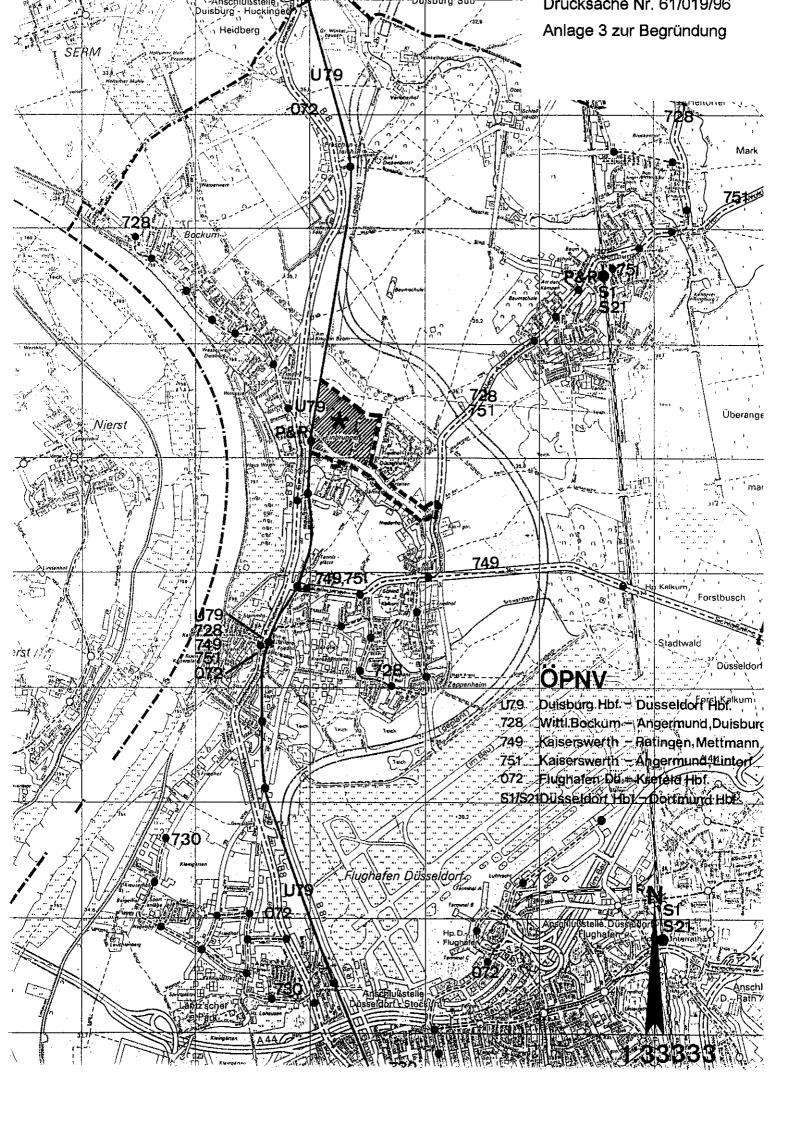
Christoph Blume

Stadtdirektor

sch







Nutzungsaufteilung Durchschnittliche Geschoßflächenzahl

1. Teilfläche 1

Lage	Fläche	qm	%
	Bruttobauland	303.426	100
Nördlich der Grenze der Wasserschutz- zone II	Kompensationsflä- chen und öffentliche Grünfläche (ca. 4.195 qm)	43.193	15
Südlich der Grenze der Wasserschutz- zone II	öffentl. Grünfläche + Fläche f. Nieder- schlagswasserbe- seitigung	16.131	5
	Öffentl. Spielflächen	6.820	2
	Öffentl. Verkehrs- flächen	33.920	11
	Kindertagesstätte	2.252	1
	Verteilerstation	125	0
		102.442	34

Nettobauland (Wohnen)	200.984
Bruttogeschoßfläche (BauNVO)	130.359

 $GFZ = \frac{130359}{200.984} = 0,65$

II. Teilfläche 2

Bruttobauland	9.450
Nettobauland (Wohnen) ./. Pumpstation	9.116
Bruttogeschoßfläche (BauNVO)	7.610

 $GFZ = \frac{7,610}{9.116} = 0,8$

III. Teilflächen 1 + 2

Nettobauland (Wohnen)	210.100
Bruttogeschoßfläche (BauNVO)	137.969

 $GFZ = \frac{137.969}{210.100} = 0,66$

Anzahl der Wohneinheiten

Stellplätze / Parkplätze

Wohnungsart	Anzahl WE Wohneinheiten	St oberirdisch	St in SGa	WE : St
Doppelhäuser:				•
Häuser-	30	30		1:1
EinlWohnungen	30	30		1:1
Reihenhäuser:				
Hauseinheiten .	207	207		1:1
Geschoßwoh-				
nungsbau;				
gefördert	400 *1		370	1:1
freifinaziert	602	30	602	1:1
im Dach *2	124		124	1:1
	1 393	297	1 096	1:1

	bei WE	St oberirdisch	St in SGa + GGa	WE : St
Besucherparkplätze 1393 x 0,20	1 393	279 (erf. 279)		
Stellpl. + Parkpl.	1 393	576.	1 096	1:1,20
Läden 3 000 qm x 0,8 : 30			80	

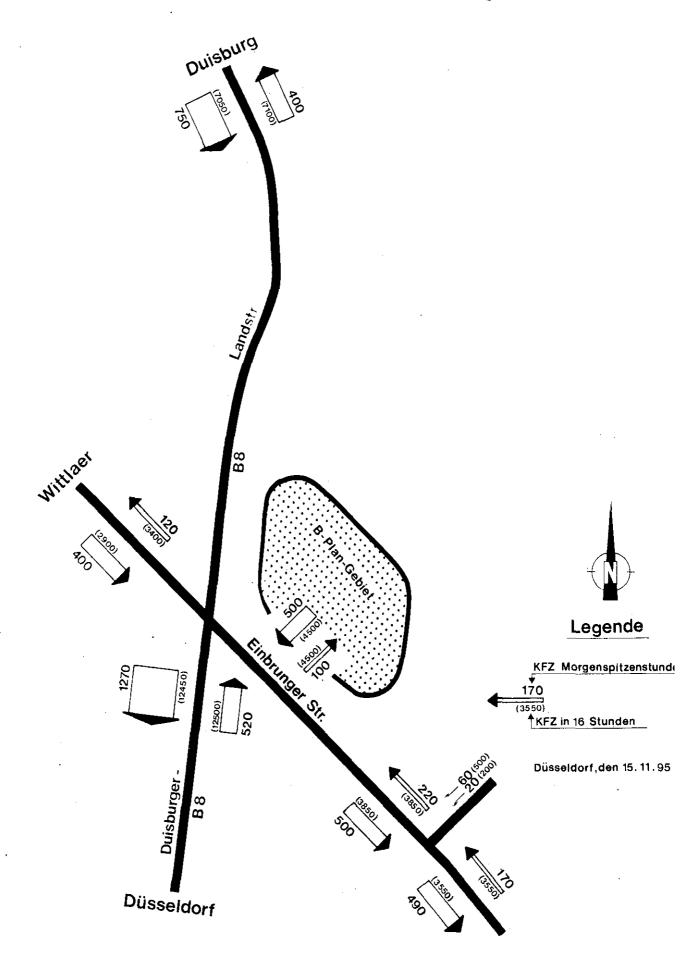
^{*1 250} WE 1. Förderweg, 150 WE 2. Förderweg

^{* 2} ca. 24 894 qm BGF, davon 50 % als selbständige Wohneinheiten

Verkehrssituation vor Fertigstellung B8N

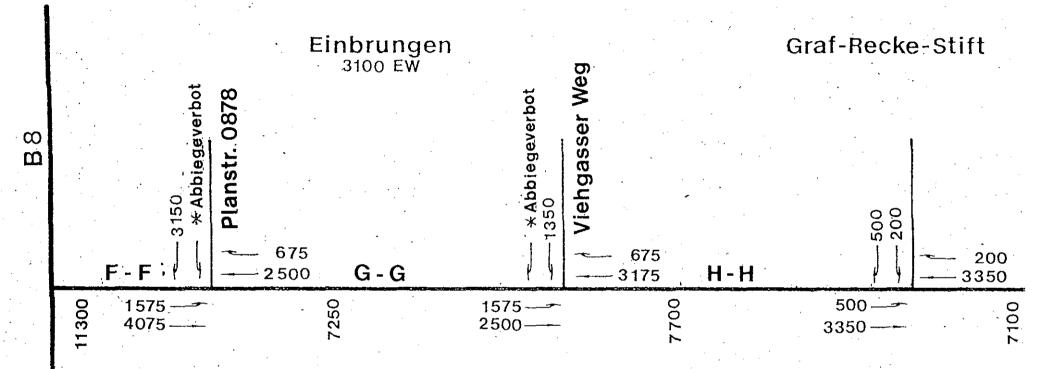
Morgenspitzenstunde Verteilung 70/30

Drucksache Nr. 61/019/96 Anlage 7 zur Begründung



Verkehrssituation vor Fertigstellung B8N

16 Stundenwerte Verteilung 70/30



Einbrunger Str.

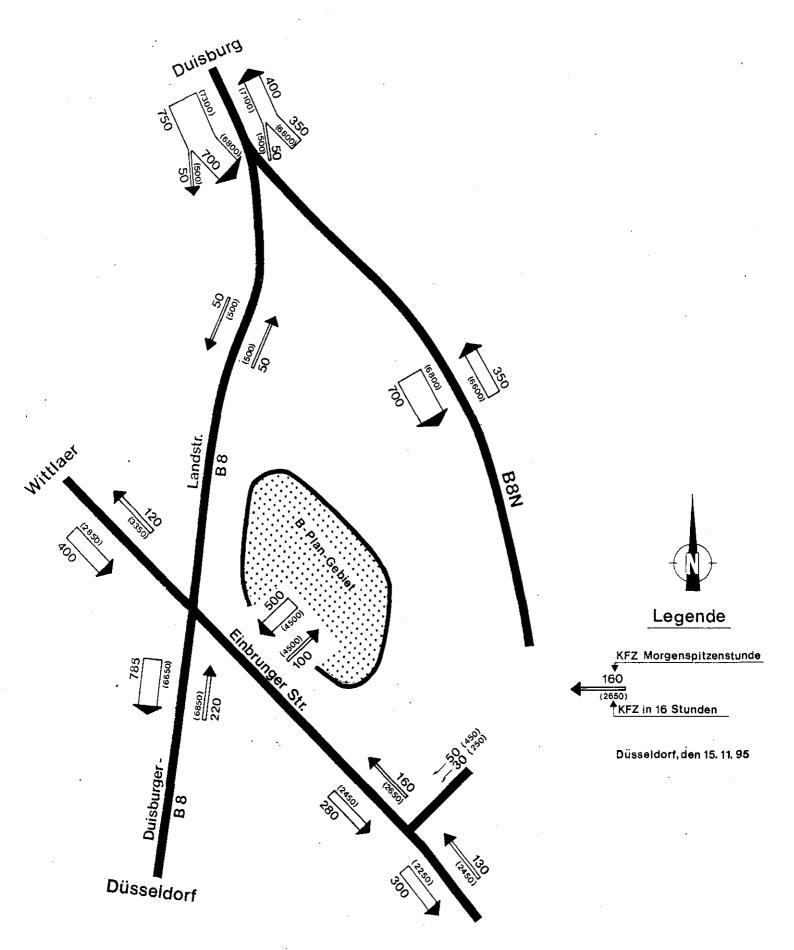
Düsseldorf, den 15.11.95

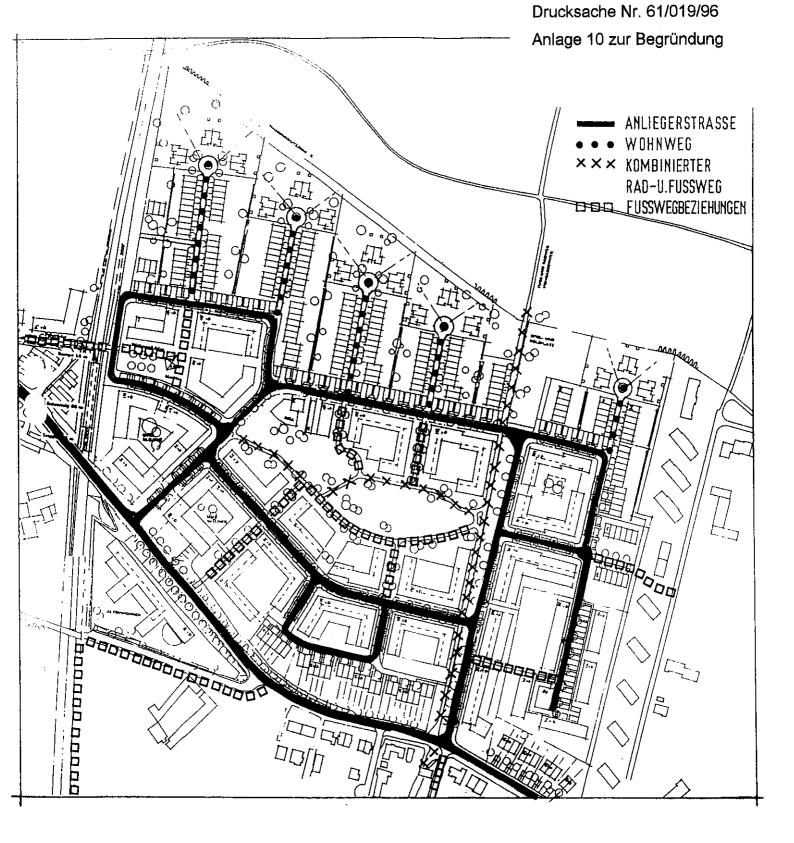
Landeshauptstadt Düsseldorf Der Oberstadtdirektor - Planungsamt Amt 61/3 Verkehrsentwicklungsplanung Verkehrliche Grundlagenplanung

Verkehrssituation nach Anschluss B8N an B8 in Höhe

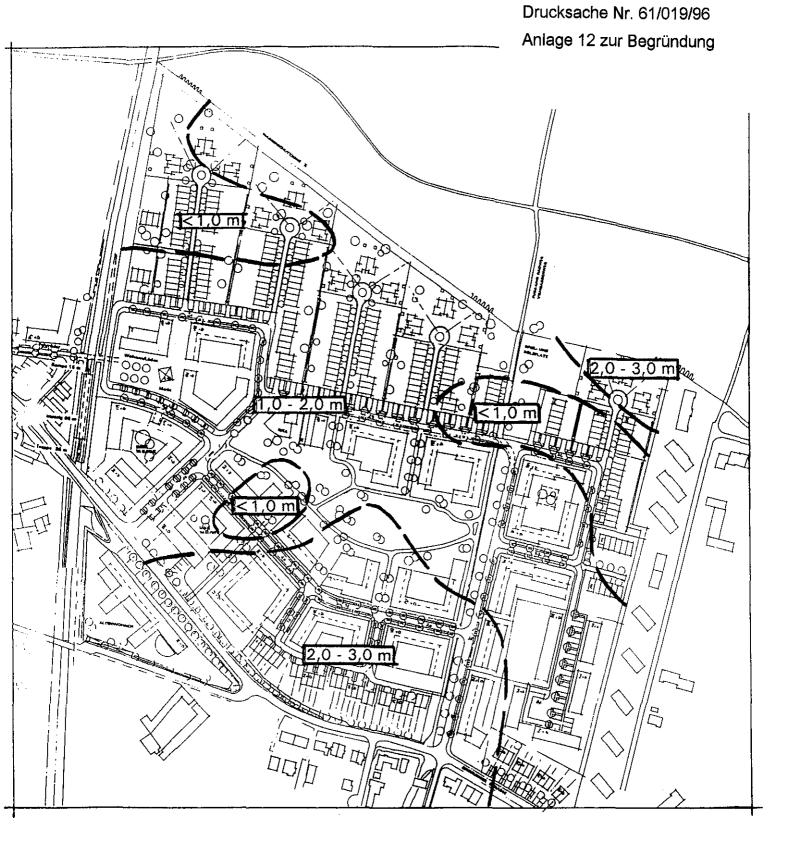
Froschenteich

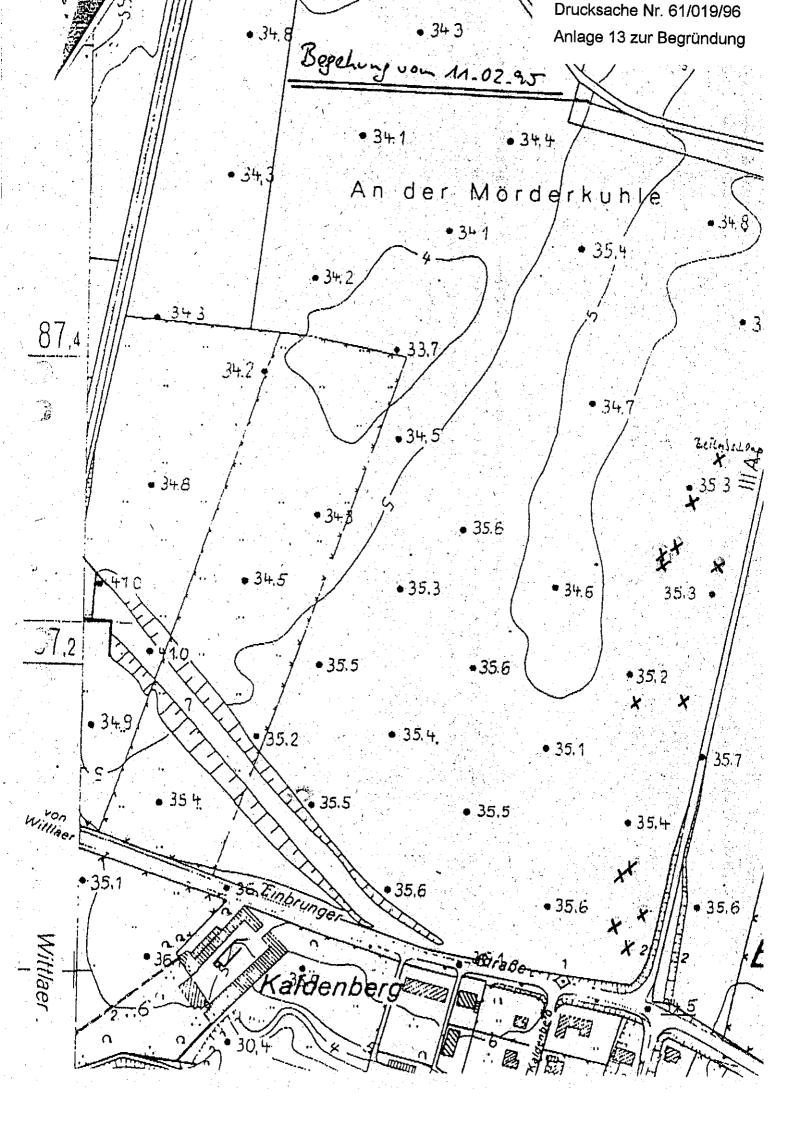
Morgenspitzenstunde Verteilung 80/20 Drucksache Nr. 61/019/96 Anlage 9 zur Begründung





Versiegelte Flächen Geschosswohnen 109604,6 cm x 0,65	77.0.0	
103001, 6 qir x 0,00	71242	du
Versiegelte Flächen Einfam -Haus-Wohnen		•
30 DH x 7,0 x 13,0	2730	cm
207 RH x 6,0 x 13,0	16146	4
Sammelstellplätze: Fl. m. bes. Nutzung	5440	cam
Binzelstellplätze: 45 x 3,0 x 6,0	810	du
Summe versiegelte Fläche	96368	cjm -
KiTa, Pumpstation etc.	056	qm
Straßenland Anliegerstraßen	28949	
Summe versiegelte Flächen	126283	Çm
Flåche Rheinbahn	14458	CIM)
Fläche Einbrunger Straße	16097	4
Summe versiegelte Flächen	156838	q m
versieg. Fläche 96368 qm	0,46	•
Netto-Bauland 210497 qm	=	•
versieg. Fläche 126282 qm	0,40	
Brutto-Bauland 312907 qm		
versieg. Fläche156838 qm	0,46	





GRUNDWASSERGEFÄHRDUNG DURCH DAS NEUE WOHNGEBIET IN EINBRUNGEN

WASSERSTUDIE EINBRUNGEN

Drucksache Nr. 61/019/96 Anlage 14 zur Begründung

Empfindlichkeit gegenüber Eintrag von Schadstoffen, abhängig von der Mächtigkeit der

1 Deckschichten

Schutzbedürftigkeit des Grundwassers

Grundwassergefährdungspotential

Hohes Maß der Gefährdung bei:

- 2 Nichteinhalten der Verbote der Wasserschutzgebietsverordnung
- 3 Verkehrsflächen
- 4 Regenklärbecken
- 5 Schachtversickerung
- 6 Kanälen
- 7 privaten Grünflächen

Verschmutzunasrisiko

Ergebnis der Wasserstudie:

tolerierbar ist nur ein mittleres Verschmutzungsrisiko

Forderung wird erfüllt, wenn die Einflußfaktoren:

- Eingriff in den Untergrund
- Straßen, Wege, Plätze
- Abwasserkanalisation
- Niederschlagswasserbeseitigung

grundwasserschonend gestaltet werden.

WASSERSTUDIE EINBRUNGEN

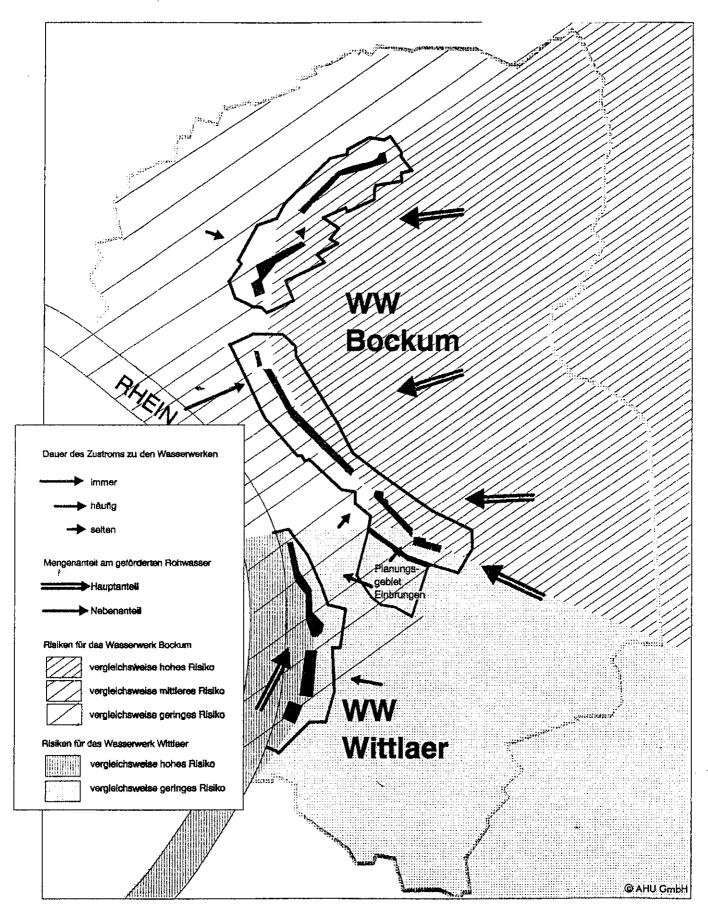


Abb. 3b: Risikoabschätzung für die Trinkwassergewinnung in den Wasserwerken Bockum und Wittlaer

Drucksache Nr. 61/019/96 Anlage 16 zur Begründung

Wohnbaufläche Nördl. Einbrunger Straße Gründe des Wohls der Allgemeinheit im Sinne des § 10 (1) Nr. 1 WSZ-VO Bockum u.a. vom 4.12.1987

Das 33 ha große Baugebiet Einbrunger Straße liegt im Stadtbezirk 5 im Stadtteil Wittlaer am nördlichen Rand des Düsseldorfer Stadtgebietes. Es liegt in der Wasserschutzzone III a eines durch ordnungsbehördliche Verordnung vom 14.12.1987 festgesetzten Wasserschutzgebietes.

Im Gebietsentwicklungsplan (GEP) wird das Baugebiet als Wohnsiedlungsbereich ausgewiesen. Der Flächennutzungsplan weist den größten Teil des Baugebietes "Einbrunger Straße" als Wohnbaufläche aus, einen kleineren Teil als Gewerbegebiet und Kleingartenfläche. Im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan ist die Wohnbaufläche als "verdichtetes Wohngebiet unter Ausnutzung des vorhandenen Haltepunktes an der Stadtbahnlinie" beschrieben.

Der Flächennutzungsplan wurde am 21.08.1991 von der Bezirksregierung genehmigt.

Das Baugebiet "Einbrunger Straße" zählt zu den flächengrößten Baugebieten, die in Düsseldorf noch eine zusammenhängende Wohnbebauung, auch mit sozialem Wohnungsbau, ermöglichen. Insgesamt ist in Düsseldorf das Bauflächenpotential für den Wohnungsbau sehr kleinteilig im gesamten Stadtgebiet verstreut. Von den etwa 143 ausgewiesenen Bauflächen sind 55 Flächen kleiner als 1 ha. Nur 15 Flächen weisen eine Flächengröße von mehr als 5 ha aus: Dazu zählt als eines der flächengrößten das Baugebiet "Einbrunger Straße". Hier sollen ca. 1.400 Wohnungen geschaffen werden.

Dieses Baugebiet liegt direkt im Einzugsbereich einer bisher schlecht ausgelasteten Stadtbahnhaltestelle der Linie U 79, die die Stadt Düsseldorf mit der Stadt Duisburg verbindet, und ist daher, im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzung der Zuordnung und Verdichtung von Wohnbauflächen an regionalbedeutsamen Schienenverkehrsmitteln, als Standort für eine dichte Wohnbebauung auch mit Geschoßwohnungsbau besonders gut geeignet. Wegen dieser besonderen Lage, der Größe und der Eignung für Geschoßwohnungsbau ist das Baugebiet als regional bedeutsames Wohngebiet von der Region Düsseldorf/Mittlerer Niederrhein ausgewiesen, und dem Bezirksplanungsrat in seiner Sitzung am 16.06.1994 vorgeschlagen worden.

Die Untersuchung "Wohnbauflächen in Düsseldorf, Analyse von Bedarf und Angebot"² ist Bestandteil dieser Begründung.

Sie enthält

- eine Darstellung der allgemeinen Wohnungssituation in Düsseldorf,
- eine Prognose des Bedarfs an Wohnbauland in Düsseldorf,
- eine Bestandsaufnahme aller Wohnbaulandreserven und
- eine Einzeldarstellung aller potentiell zur Verfügung stehenden Wohnungsbaureserveflächen mit den wesentlichen Kenndaten.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, daß die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen nicht ausreichen, den bis zum Jahr 2005 ermittelten Bedarf zu decken. Bauflächenknappheit und Wohnungsmangel führen bei anhaltender Nachfrage zur Verteuerung der Bodenpreise und Wohnungsmieten und wirken sich negativ auch auf die Versorgung der Bevölkerung mit preiswerten Wohnungen aus. Da der Mangel nicht nur in der ferneren Zukunft auftreten wird, sondern auch für den kurzund mittelfristigen Wohnungsmarkt gilt, ergibt sich in Düsseldorf die Notwendigkeit, umgehend Bauland bereitzustellen. Da der Wohnunsmangel hauptsächlich die Versorgung mit preiswertem Wohnraum betrifft, ist der Neubau von geförderten Wohnungen ein vorrangiges stadtpolitisches Ziel.

Zu den preiswerten Wohnungen gehören insbesondere geförderte Wohnungen im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus. Für diese Wohnungen mit einer begrenzten Miete, die zweckgebunden für Haushalte mit niedrigem Einkommen sind, besteht eine sehr große Nachfrage. Beim Amt für Wohnungswesen sind zur Zeit 7 000 wohnungsuchende Haushalte registriert; das entspricht etwa 15 000 Personen. Hiervon sind ca. 5.000 Haushalte ohne eigene Wohnung. Da die Wartezeit auf eine Wohnung bis zu 4 Jahre beträgt, wird mit einer erheblichen Dunkelziffer gerechnet; d. h., viele Menschen haben die Hoffnung auf eine Sozialwohnung aufgegeben. Zu diesen Zahlen sind etwa 1 800 Obdachlose hinzuzurechnen, die als Wohnungsuchende nicht registriert sind. Es wird damit gerechnet, daß die Anzahl der Wohnungsuchenden steigen wird, da die Einkommensgrenzen für den Bezug einer Sozialwohnung ab

¹ Wohnbauflächenmobilisierung in der Region Düsseldorf / Mittlerer Niederrhein, Beschluß der Regionalkommission am 06.10.1993

Wohnbauflächen in Düsseldorf, Analyse von Bedarf und Angebot, Beiträge zur Stadtplanung und Stadtentwicklung Nr. 2 (Fortschreibung 1993), Der Oberstadtdirektor, Düsseldorf, 1993

01.10.1994 erhöht wurden.

Das Angebot an preiswerten Wohnungen verringert sich dadurch, daß jährlich etwa 3 000 - 5 000 Wohnungen aus der Preis- und Belegungsbindung fallen (bei jährlichen Neubauraten von 500 - 600 Wohnungen); andere Gründe sind der starke Anstieg der Mieten und Zweckentfremdungen. Seit einigen Jahren hat das Wohnungsamt Schwierigkeiten, sogar die begrenzten Kontingente an Fördermitteln für den sozialen Wohnungsbau zu vergeben, weil Baugrundstücke fehlen. Dies wird besonders in den nächsten beiden Jahren problematisch, falls das Bauvorhaben Einbrungen nicht realisiert werden kann, da für andere Gebiete erst später Baurecht geschaffen werden kann. Es muß in diesem Fall damit gerechnet werden, daß Fördermittel in Millionenhöhe für die Stadt Düsseldorf verloren gehen.

Vor diesem Hintergrund ist es dringend erforderlich, daß in dem Baugebiet "Einbrunger Straße" die geplanten 400 Sozialwohnungen gebaut werden, davon 250 Wohneinheiten im ersten und 150 Wohneinheiten im zweiten Förderweg. 80 bis 100 Wohneinheiten davon sollen als Modellmaßnahme für ein Wohnprojekt ausgewiesen werden, in dem junge Familien und ältere zu betreuende Menschen zusammen leben können. Die psycho-soziale Betreuung und die sozial-pädagogische Begleitung erfolgt durch die unmittelbar benachbarte Graf-Recke-Stiftung. Ebenso sollen in dem Baugebiet integrativ alten- und behindertengerechte Wohnungen als kleinere Wohneinheiten gebaut werden, die ebenfalls von der Graf-Recke-Stiftung betreut und versorgt werden. Das heißt, daß diese Wohnungen nur in der Nachbarschaft der Graf-Recke-Stiftung in Einbrungen gebaut werden können, damit diese Betreuung gewährleistet ist.

Die einzigartige Eignung des Baugebietes an der Einbrunger Straße ergibt sich - zusammenfassend - aus folgenden Tatsachen:

- Das Baugebiet ist im GEP als Wohnsiedlungsbereich an einem Stadtbahnhaltepunkt dargestellt. Es entspricht damit grundsätzlich den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.
- 2. Das Baugebiet ist im 1991 durch die Bezirksregierung genehmigten Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche (Erläuterungsbericht: "verdichtetes Wohngebiet") dargestellt.
- 3. Das Baugebiet gehört zu den regional bedeutsamen Wohnbauflächen der Region Düsseldorf/Mittlerer Niederrhein.
- 4. Das Gebiet liegt unmittelbar an einem vorhandenen Stadtbahnhaltepunkt. Auch die sonstige übergeordnete technische und soziale Infrastruktur ist vorhanden.
- 5. In keinem anderen Baugebiet kann durch den Bau von ca. 1.400 Wohnungen sofort ein spürbarer Beitrag zur Linderung der aktuellen Wohnungsnot geleistet werden. Das liegt u.a. auch an der erwiesenen Bereitschaft der Eigentümer zur Kooperation.

- 6. In keinem anderen Wohngebiet kann durch den Bau von ca. 400 Sozialwohnungen sofort ein spürbarer Beitrag zur Linderung der Wohnungsnot der Haushalte mit niedrigem Einkommen geleistet werden.
- 7. Nur im Baugebiet an der Einbrunger Straße kann, wegen der Bereitschaft der unmittelbar benachbarten Graf-Recke-Stiftung, auf ähnlich effektive Weise und in sinnvoller Größenordnung betreutes Wohnen für ältere und behinderte Menschen ermöglicht werden, da z. Z. an der Einbrunger Straße die zentrale Versorgungseinheit für ältere und behinderte Menschen geplant und gebaut wird.

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen soll einem dringenden Wohnbedarf der Bevölkerung besonders Rechnung getragen werden (§ 1 BauGB-Maßnahmengesetz). Eine wesentliche Reduzierung des im Bebauungsplan-Vorentwurf vorgesehenen Wohngebiets würde einen schweren Rückschlag für die Erreichung dieses Zieles bedeuten.

gez. K. Schmidt

Begründung

gemäß § 9 (8) Baugesetzbuch zur Änderung des Bebauungsplanes Nr. 5287/01 in grüner Farbe - Nördlich Einbrunger Straße Teil A und Teil B

Stadtbezirk 5 Stadtteil Wittlaer

1. Örtliche Verhältnisse

Das Plangebiet wird im Süden durch die Einbrunger Straße, im Westen durch die Stadtbahnstrecke Düsseldorf-Duisburg, im Norden durch die Straßen Am Kehrbesen sowie den Viehgasser Weg und im Osten durch die hinteren Grenzen der Grundstücke am Bergesweg begrenzt.

Das Plangebiet ist ein Neubaugebiet, das in großen Teilen bereits erschlossen und mit max. 3geschossigen Wohngebäuden bebaut ist.

Die 3geschossigen Wohngebäude befinden sich südwestlich der Einbrunger Straße, westlich des Heinrich-Holtschneider-Weges sowie in der mit einer öffentlichen Grünfläche ausgestatteten zentralen Mitte des Gebietes. Die Bebauung in der zentralen Mitte ist zum großen Teil noch nicht realisiert.

Nördlich des Hermann-Schauten-Weges und des Heinrich-Holtschneider-Weges sind insgesamt fünf Stichstraßen jeweils mit Wendeplätzen an ihren nördlichen Endpunkten angelegt.

Die Grundstücke beiderseits dieser Stichstraßen sind mit Einfamilienreihenhäusern bebaut. Die restlichen Flächen bis zur nördlichen Plangebietsgrenze sind noch Brachland.

Bebaut sind darüber hinaus die Gebiete am östlichen Abschnitt des Hans-Vilz-Weges. Hier sind 2geschossiger Geschosswohnungsbau und Einfamilienreihenhäuser errichtet worden. Die noch unbebauten Flächen im Bereich östlich des Friedericke-Fliedner-Weges sind noch nicht erschlossen.

In der zentralen Mitte befindet sich eine 2geschossige Kindertagesstätte. In der Nachbarschaft des Zugangs zur zukünftigen Haltestelle der Stadtbahnlinie U 79 wurde ein Platz vor dem vorhandenem Supermarkt angelegt.

2. <u>Bisheriges Planungsrecht</u>

Das Plangebiet umfaßt den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 5287/01 (Teil A und Teil B), der seit dem 25.01.1997 rechtsverbindlich ist.

In dem Normenkontrollverfahren gegen die Stadt Düsseldorf hat das Oberverwaltungsgericht den Bebauungsplan Nr. 5287/01 aufgrund eines Formfehlers für unwirksam erklärt. Durch einen Beitrittsbeschluss des Rates der Stadt Düsseldorf vom 25.10.1999 wurde der Formfehler geheilt, so dass der Bebauungsplan Nr. 5287/01 seit dem 06.11.1999 wieder rechtskräftig ist.

Im Zusammenhang mit den geplanten Änderungen des Bebauungsplanes ist die Lage der Siedlung in der Wasserschutzzone II und III des Wasserwerks Bockum / Wittlaer der Stadtwerke Duisburg AG von Bedeutung.

3. Ziel und Zweck des Bebauungsplans

3.1 Allgemeine Zielsetzung

Es ist Ziel und Zweck des Bebauungsplanes, das geltende Ortsrecht an die Entwicklung und den Konsens in der Frage der Reduzierung des Maßes der baulichen Nutzung anzupassen.

Dabei wurde der Beschluss zur Änderung des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 5287/01, den der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung am 30.01.1997 gefasst hat, umgesetzt. Die Inhalte des Änderungsbeschlusses sind Teil der "Maßnahmen zum Schutz der Trinkwassergewinnung der Stadtwerke Duisburg AG im Zusammenhang mit dem Bebauungsvorhaben Einbrungen", die in dem Konsenspapier zwischen der Stadt Düsseldorf und der Stadtwerke Duisburg AG festgelegt wurden.

Die Notwendigkeit weiterer Änderungen und Korrekturen, die über den Änderungsbeschluss hinausgehen, hat sich in der Phase der Realisierung des Baugebietes Einbrungen ergeben. Änderungen, die im Zusammenhang mit dem Baugebiet WR 34 und der dort ausgewiesenen Lärmschutzwand stehen, haben den Ratsauftrag vom 25.10.1999 zur Grundlage.

3.2 Konkrete Zielsetzung

3.2.1 Art der baulichen Nutzung

WA 19 - Schmutzwasser-Pumpstation:

Die Fläche für die Schmutzwasser-Pumpstation (B.f.A) neben dem Gebiet WA 19 wird nicht mehr benötigt, da die Ausführungsplanung verändert und anstelle der oberirdischen Pumpstation eine unterirdische Schmutzwasser-Pumpstation im Bereich des Hermann-Schauten-Weges errichtet wurde. Die entsprechende Festsetzung ist ersatzlos entfallen. Die Fläche wurde dem Gebiet WA 19 als nicht überbaubare Grundstücksfläche zugeschlagen.

Die innerhalb des Gebietes WA 19 festgesetzte GFL-Fläche wurde ersatzlos gestrichen, da das Leitungsrecht infolge der Aufgabe der Pumpstation an dieser Stelle nicht mehr benötigt wird.

WR 35 - Netzverteilerstation

Die Versorgungsfläche für eine Netzverteilerstation im Bereich der Einmündung Friederike -Fliedner-Weg wird ebenfalls nicht mehr benötigt. Die Stadtwerke Düsseldorf AG haben ihr Versorgungskonzept in anderer Form realisiert. Damit ist die Festsetzung für die nunmehr nicht mehr benötigte Versorgungsfläche ersatzlos entfallen.

Die Fläche wurde dem Gebiet WR 35 als nicht überbaubare Grundstücksfläche zugeschlagen.

WR 34 - Änderung der Gebietsart / Wegfall der Lärmschutzwand

Die Festsetzung von allgemeinen Wohngebieten begründet gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3 die Zulässigkeit von Versorgungseinrichtungen und -anlagen, für die aufgrund der Größe des Plangebietes ein Bedarf vermutet wurde. Entsprechende WA-Gebiete wurden daher innerhalb des Plangebietes verteilt. Im Zuge der Durchführung der Planung wurden in den WA-Gebieten 02, 04, 17 und 19 jedoch ausschließlich reine Wohnnutzung beantragt, genehmigt und gebaut, so dass sich die Gebiete, in denen Versorgungseinrichtungen und -anlagen noch errichtet werden könnten, auf das Gebiet WA 03 reduziert haben und am Friederike-Fliedner-Weg jede Möglichkeit ihrer Errichtung entfallen ist. Als Ersatz dafür wurde das Gebiet WR 34 in das allgemeine Wohngebiet WA 34 umgewandelt.

Die an der Einbrunger Straße prognostizierte Lärmbelastung überschreitet die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete, so dass auf Lärmschutz auch nach der Änderung des reinen Wohngebietes WR 34 in das allgemeine Wohngebiet WR 34 nicht verzichtet werden kann.

Im Zusammenhang mit der ursprünglichen Festsetzung einer ausschließlichen Wohnnutzung gemäß textlicher Festsetzung Nr. 2 (WR) wurde dem aktiven Lärmschutz durch die Festsetzung einer Lärmschutzwand der Vorzug vor passiven Maßnahmen gegeben. Bei der Änderung von WR 34 in WA 34 hat sich die Bevorzugung des aktiven Lärmschutzes und die Festsetzung der Lärmschutzwand aus folgenden Gründen nicht mehr aufrecht erhalten lassen:

Durch die für WA geltende Festsetzung Nr. 3 wird das Spektrum zulässiger Nutzungen über die bisher allein zulässigen Wohngebäude hinaus erweitert, so dass nicht auszuschließen ist, dass die bisherige Lärmschutzwand den angestrebten größeren Nutzungsmöglichkeiten entgegensteht, sofern sich in den Erdgeschossen anstelle einer Wohnnutzung Versorgungseinrichtungen und Anlagen gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3 ansiedeln.

Der Ersatz des aktiven durch passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster) steht daher im Interesse der angestrebten Nutzungsmöglichkeiten. Entsprechend der Änderung der Festsetzung Nr. 12 wird der passive Lärmschutz in den Abschnitten L 41 bis L 48 auf die Erdgeschosse ausgedehnt.

3.2.2 Reduzierung der Anzahl der Wohneinheiten

Die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes wurden auf der Grundlage eines Testentwurfes getroffen, der später auch die Grundlage für die Ermittlung der nachfolgend genannten Reduzierungsmaßnahmen bildete.

Bauweise und Maß der baulichen Nutzung wurden gemäß der geänderten Tabelle "Maß der baulichen Nutzung und Bauweise" (siehe grün eingetragene Bebauungsplan-Änderungen) neu festgesetzt. Die in der Tabelle gekennzeichneten Änderungen entsprechen dem Aufstellungsbeschluss vom 30.01.1997, der auch in den städtebaulichen Vertrag eingegangen ist.

Darüber hinaus wurden die textlichen Festsetzungen mit dem Ziel der Verhinderung von Einliegerwohnungen um die neue Festsetzung Nr. 3 a ergänzt.

Die neue Festsetzung Nr. 7 a soll die Geschossfläche in den Dachgeschossen begrenzen.

Im Einzelnen sollen folgende Festsetzungen getroffen werden:

3.2.2.1 Geschossigkeit

WR 5, 6, 16, WA 2 - 4 und WA 17

In diesen Gebieten wurde die Geschossigkeit von 3 auf 2 Vollgeschosse reduziert. In den Gebieten WA 2 und WR 16 sind neue Baugrenzen erforderlich, um die Bereiche der Zwei- und Dreigeschossigkeit voneinander abzugrenzen. In dem Gebiet WA 17 ist die Baugrenze entfallen, die vorher die Trennung zwischen der 3- und 2-Geschossigkeit markierte, da nunmehr nur noch eine 2geschossige Bauweise vorgesehen ist.

WR 07 - 16

Die verbleibende Dreigeschossigkeit wurde entgegen der Vorgabe des Änderungsbeschlusses vom 30.01.1997 nicht zwingend festgesetzt, da inzwischen Vorhaben zum Teil zweigeschossig beantragt und genehmigt wurden und die Rahmenbedingungen für eine Einfamilienhausbebauung durch eine zwingend festgesetzte Dreigeschossigkeit nicht verschlechtert werden sollen.

3.2.2.2 Wand-und Firsthöhe

WA 02 - 04, WR 05 - 06, WR 16, WA 17

In den Gebieten, in denen die Geschossigkeit von 3 auf 2 Vollgeschosse reduziert wurde, wurde entsprechend der geänderten Tabelle "Maße der baulichen Nutzung und Bauweise" (siehe Bebauungsplan) auch die jeweiligen Wand- und Firsthöhen geändert.

WR 18

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 5287/01 setzt für das Gebiet WR 18 eine zweigeschossige Bauweise fest. Die Tabelle "Maße der baulichen Nutzung und Bauweise" sieht jedoch - durch einen Übertragungsfehler verursacht - Wand- und Firsthöhen vor, die , wie der gleichen Tabelle zu entnehmen ist, sonst nur für eine dreigeschossige Bauweise gelten. Die Angaben in der Tabelle wurden daher dahingehend richtiggestellt, dass die für alle übrigen zweigeschossigen Gebiete des Plangebietes geltenden Maße nunmehr auch für das Gebiet WR 18 gelten.

3.2.2.3 Dachgeschoss

Alle Gebiete

In allen Dachgeschossen wurde die zulässige Geschossfläche entsprechend der neuen textlichen Festsetzung Nr. 7 a auf 70 % der Geschossfläche im darunterliegenden Geschoss begrenzt. Ziel dieser Festsetzung ist eine in gestalterischer Hinsicht befriedigende Dachlandschaft, die sich durch eingeschränkten Dachausbau auszeichnet.

3.2.2.4 Geschossflächenzahl

WA 1 - 4, WR 5 - 16, WR 18, WR 21 - 28, WR 30 - 33, WR 34 (nunmehr WA 34), WR 35 - 37, WA 17 und 19

In diesen Gebieten wurden die Geschossflächenzahlen (GFZ) des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes durch die neuen Geschossflächenzahlen - entsprechend der Änderungen der Tabelle "Maße der baulichen Nutzung und Bauweise" - ersetzt. Die neuen Geschossflächenzahlen ergeben sich aus folgenden Ansätzen:

Geschosswohnungsbau WA 1 - 4, WR 5 - 16, WR 18, WA 17 und 19

Die auf der Grundlage des Testentwurfes (Annahme: 13 m Bautiefe) für die o. g. Gebiete ermittelte Gesamt-Geschossfläche wird - entsprechend der Vereinbarung mit der Stadtwerke Duisburg AG (Konsenspapier) - um 30.000 qm reduziert. Das Reduzierungsvolumen wird gleichmäßig auf die Baugebiete verteilt. Daraus ergeben sich die jeweiligen Geschossflächenzahlen in einer Genauigkeit von zwei Stellen hinter dem Komma. Nachteile für die Bauherren, die sich aus einer Festsetzung dieser Genauigkeit ergeben könnten, waren in den bisherigen Genehmigungsverfahren nicht zu erkennen.

Reihenhäuser WR 21 - 28, WR 30 - 33, WR 34 (nunmehr WA 34), WR 35 - 37

In den o. g. Gebieten für Reiheneinfamilienhäuser wurden die Geschossflächen des jeweils kleinsten Grundstückes (Testentwurf) maßgebend für die ganze Zeile - unter Zugrundelegung von 2 Vollgeschossen (WR 21 - 28, WR 30 - 33) bzw. 1 Vollgeschoss (WA 34, WR 35 - 37), einer Hausbreite von 6 m und einer Bautiefe von 14 m - festgesetzt. An der Anzahl der Häuser ändert sich gegenüber der ursprünglichen Veranschlagung dadurch nichts , da diese nach wie vor auf der Grundlage einer Teilung in 6 m breite Grundstücke ausgezählt und nicht aus der Geschossfläche ermittelt werden.

3.2.2.5 Beschränkung auf eine Wohneinheit je Einfamilienhaus

Ziel ist eine deutliche Reduzierung der Anzahl der Wohneinheiten. Dabei soll jedoch nicht nur die Anzahl der Wohneinheiten für den Geschosswohnungsbau (siehe Pkt. 3.2.2.4 - Geschossfläche), sondern auch die Anzahl der Wohneinheiten in den Einfamilienhausgebieten minimiert werden.

WR 21 - 28, WR 30 - 33, WR 34 (nunmehr WA 34), WR 20 und 29

In den Reihenhausgebieten WR 21 - 28, WR 30 - 33, WR 34 (nunmehr WA 34) und WR 35 - 37 sowie in den Einzel- und Doppelhausgebieten WR 20 und 29 soll die Anzahl der Wohneinheiten entsprechend der neuen textlichen Festsetzung Nr. 3 a auf eine Wohneinheit je Gebäude beschränkt werden.

In der ursprünglichen Ermittlung wurde die Anzahl der Reiheneinfamilienhäuser auf der Grundlage des Testentwurfes mit 207 Wohneinheiten ausgezählt. Einliegerwohnungen wurden bei dieser Ermittlung nicht in Ansatz gebracht, obwohl der rechtsverbindliche Bebauungsplan diese nicht ausschließt. Die neue Festsetzung sichert nunmehr den Ausschluss von Einliegerwohnungen. Die Anzahl der Wohneinheiten bleibt mit 207 WE gleich.

In den Gebieten WR 20 und 29 ergab die ursprüngliche Ermittlung 30 ausgezählte Doppelhäuser, denen im Gegensatz zu den Reihenhäusern 30 Einliegerwohnungen hinzugerechnet wurden. Da Einliegerwohnungen infolge der neuen Festsetzung entfallen, reduziert sich die Anzahl der Wohneinheiten von 60 auf 30 WE.

3.2.2.6 Wohneinheiten nach Einschnürung des Festsetzungsrahmens

Das Ergebnis nach Einschnürung des Festsetzungsrahmens zeigt die nachfolgende Zusammenstellung. Die sich in der Summe ergebende Zahl von 1189 Wohneinheiten (WE) entspricht der Vorgabe des Änderungsbeschlusses vom 30.01.1997, auf die man sich auch im städtebaulichen Vertrag geeinigt hat. Auf die einzelnen Wohntypen verteilen sich die Wohneinheiten wie folgt:

15 Doppelhäuser *1
207 Reiheneinfamilienhäuser *1 *2
Geschosswohnungsbau *3
30 WE
207 WE
952 WE

Summe 1189 WE

Die Zusammenstellung beruht auf einer rein rechnerischen Ermittlung, der die nachfolgenden Vorgaben zugrunde gelegt wurden.

*1: je Haus 1 WE (neue Festsetzung Nr. 3 a)

*2: Hausbreite 6 m,

*3: 100 qm je WE, enthält 400 WE des sozialen Wohnungsbaus

Die Zusammenstellung spiegelt nicht die Realität der genehmigten, realisierten und realisierbaren Vorhaben wieder.

3.2.2.7 Grundflächenzahl

WA 1, WA 4, WR 5 - 9, WR 12 - 16, WA 19

In den Gebieten WA 1, WA 4, WR 5 - 9, WR 12 -16 sowie WA 19 wurde die zulässige Grundflächenzahl entsprechend der Änderung der textlichen Festsetzung Nr. 6 reduziert.

WA 19

Die textliche Festsetzung Nr. 6 betrifft alle Gebiete, in denen die notwendigen Stellplätze in Sockelgaragen (SGa) unterzubringen sind.

Zu diesen Gebieten gehört auch das WA 19-Gebiet. Dennoch erwähnt der Änderungsbeschluss das Gebiet WA 19 im Zusammenhang mit der Reduzierung der zulässigen Grundflächenzahl nicht. Inzwischen wurde das Gebiet WA 19 unter Einhaltung einer Grundflächenzahl von weniger als 0,60 bebaut, so dass es der geänderten Festsetzung Nr. 6 zugeordnet werden kann.

WR 14

Gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 4 Punkt 5 gehört das Gebiet WR 14 zu den Gebieten, in denen die notwendigen Stellplätze in Sockelgaragen unterzubringen sind. Die in dem Gebiet selbst fehlende Signatur "SGa" wurde nachgetragen.

3.2.3 Stellplätze

WR 20

Gemäß der Festsetzung Nr. 4 des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes sind die notwendigen Stellplätze ausschließlich auf den dafür vorgesehenen Flächen unterzubringen.

Die Festsetzung Nr. 4.8 stellt in Ergänzung dazu und im Umkehrschluss klar, dass in den Baugebieten WR 10, WR 21 - 31 und WR 33 die Herstellung von Stellplätzen und Garagen nicht zulässig ist. Durch einen Übertragungsfehler wurde das Gebiet WR 20 fälschlicherweise nicht in diese Klarstellung einbezogen. Dieser Fehler wurde nunmehr behoben.

3.2.4 Änderung der Straßenbegrenzungslinie der Einbrunger Straße

Das Walter-Kobold-Haus wird als eine Einrichtung der Altenhilfe geführt und gehört wie eine Reihe weiterer sozialer Einrichtungen beiderseits der Einbrunger Straße zur Graf-Recke-Stiftung GmbH. Zwischen beiden Seiten der Einbrunger Straße gibt es dementsprechend vielfältige Verkehrsbeziehungen; besonders für den fußläufigen Verkehr. In den Zeiten der Verkehrsspitzen stellt die Querung der Straße für Jugendliche und Senioren ein Problem dar. Abhilfe soll daher eine Querungshilfe in Form einer Fußgängerinsel schaffen. Dazu musste im Bereich der Insel der Querschnitt der Verkehrsfläche um 3 m verbreitert werden. Dies bedarf einer entsprechenden Änderung der Straßenbegrenzungslinie. Eine Benachteiligung der Graf-Recke-Stiftung GmbH als Eigentümerin des Grundstückstreifens, der in die Verkehrsfläche einbezogen werden soll, liegt nicht vor, da die Graf-Recke-Stiftung GmbH als Betreiberin des Walter-Kobold-Hauses und der übrigen sozialen Einrichtungen selbst das größte Interesse an einer sicheren Fußgängerführung hat.

3.2.5 Material und Farbgebung der Dächer

Die textliche Festsetzung Nr. 14 "Gestaltung baulicher Anlagen" wurde dahingehend geändert, dass die Gebiete WR 07 - WR 13 von der bisherigen Regelung einer Schieferdeckung bzw. einer schwarzbraunen oder anthrazitfarbenen Farbgebung der Dächer ausgenommen werden, da diese im Bereich des inneren Straßenringes liegen, dessen Zentralität nunmehr durch eine rote Farbgebung der Dächer hervorgehoben werden soll.

Für alle Gebiete soll ein Verbot von Zink- und Kupfereindeckungen gelten, da Zink oder Kupfer zu einer Belastung der zu versickernden Niederschlagswässer führt, die im Widerspruch zum Wasserschutzprogramm der Wasserstudie Einbrungen und des städtebaulichen Vertrages steht.

Die in der bisherigen textlichen Festsetzung Nr. 14 enthaltene Möglichkeit, auch Zink und Kupfer als Eindeckungsmaterial zu wählen, wurde daher gestrichen und durch die neue Festsetzung "Zink-und Kupferdächer sind nicht zulässig" ersetzt.

4. Abwägung

In die Abwägung sind die nachfolgenden Änderungen einzustellen, die sich auf den materiellen Inhalt der Planung auswirken.

- + Änderung des Gebietes WR 34 in das Gebiet WA 34,
- + Reduzierung des Maßes der baulichen Nutzung, d. h. Reduzierung der Geschossund Grundflächenzahlen.
- + Reduzierung der Anzahl der Geschosse,
- + Beschränkung der Anzahl der Wohneinheiten in Einfamilienhausgebieten,
- + Änderungen der Festsetzung zur Gestaltung der Dachflächen
- + Dachgestaltung

Diese Änderungen sind auf ihre negativen und positiven Auswirkungen hin zu bewerten:

4.1 Negativen Auswirkungen

4.1.1 Altlasten

Eine Gefährdung zukünftiger Nutzungen durch Altablagerungen und Altstandorte wurde bereits im Rahmen der Aufstellung des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 5287/01 ausgeschlossen.

4.1.2 Energie

Durch die Reduzierung des Maßes der baulichen Nutzung erfährt die bisher geplante Bauweise eine Auflockerung mit mehr Außenwandanteilen, die jedoch keine Rolle spielt, da die Reduzierung des Bauvolumens für die Verminderung des Energieverbrauchs von größerer Bedeutung ist.

4.1.3 Natur, Landschaft, Agrarwirtschaft

Die geplanten Änderungen haben keinen negativen Einfluss auf Natur, Landschaft und Agrarwirtschaft, da nicht die Anzahl der bebaubaren Grundstücke verändert, sondern das Maß ihrer baulichen Ausnutzung reduziert wird.

4.1.4 Wasser, Klima, Lufthygiene, Lärm

Für die Belange Wasser, Klima, Lufthygiene und Lärm ergeben sich die unter Pkt. 4.2.1 dargestellten positiven Auswirkungen.

Aus der Reduzierung des Maßes der baulichen Nutzung ergibt sich für die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers in den Schwarzbach keine Veränderung, da die Reduzierung hauptsächlich den Geschosswohnungsbau betrifft, dessen Stellplätze in Sockelgaragen unterzubringen sind. Das auf den Dächern der Sockelgaragen anfallende Wasser schlägt in der Ableitungsmenge nicht zu Buche, da es auf den Grundstücken selbst zu versickern ist.

4.1.5 Infrastruktur

Neue Belange in der Schul- und Kindertagesstättenversorgung sowie der Versorgung mit Jugendeinrichtungen ergeben sich nicht, da die Anzahl der Wohneinheiten reduziert wird.

Die Flächen für die öffentlichen Grün- und Spielflächen wurden unter Zugrundelegung der ursprünglich veranschlagten Einwohnerzahl bemessen und festgesetzt. Durch die Reduzierung der Einwohner verbessert sich das Verhältnis Fläche je Einwohner.

4.1.6 Art der Nutzung

Negative Auswirkungen sind auch nicht im Zusammenhang mit der Umwandlung des reinen Wohngebietes WR 34 in ein allgemeines Wohngebiet WA 34 zu erwarten, da bei Zulässigkeit einer eingeschossigen Bauweise auf kleinen Baufeldern nicht mit einer Entwicklung zu rechnen ist, die sich in ihren Auswirkungen von der bisher festgesetzten Art der baulichen Nutzung wesentlich unterscheidet.

4.1.7 Änderung der Straßenbegrenzungslinie / Einbrunger Straße

Auch von der Veränderung der Straßenbegrenzungslinie der Einbrunger Straße in Höhe des Walter-Kobold-Hauses gehen - wie unter Pkt. 3.2.4 dargestellt wurde - keine negativen Auswirkungen aus.

Ihre positiven Auswirkungen werden unter Pkt. 4.2.4 dargestellt.

4.1.8 Änderung der Gebietsart (von WR 34 in WA 34) / Wegfall der Lärmschutzwand Die Reduzierung der Wohneinheiten führt zwar zu einer Verminderung des Verkehrs und der Lärmbelastung innerhalb des Plangebietes und in der Einbrunger Straße. Dies bedeutet allerdings nicht, dass für entsprechenden Lärmschutz in der Einbrunger Straße kein Erfordernis mehr besteht. Dennoch soll auf die Lärmschutzwand aus den nachfolgenden Gründen verzichtet werden.

Die Ausweisung eines WA-Gebietes begründet gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3 nicht nur die Zulässigkeit von Wohngebäuden, sondern in den Erdgeschossen auch die Zulässigkeit von Versorgungseinrichtungen sowie kulturellen, kirchlichen und sozialen Anlagen.

Die Festsetzung der Lärmschutzwand hatte den Sinn, die zukünftigen Bauherren zu zwingen, diese Wand zum Schutz der Aussenterrassen der Wohnnutzung auf eigenem Grundstück herzustellen.

Nach Änderung der Gebietsart und Erweiterung des Nutzungsspektrums kann die Lärmschutzwand jedoch den Erfordernissen der nunmehr zulässigen anderen Nutzungen zuwider laufen, so dass der zwingende Charakter der Festsetzung dem Änderungszweck entgegensteht.

Für die zulässige Wohnbebauung entsteht daraus insofern ein Nachteil, als Bauträger zur Herstellung der Wand nicht mehr gezwungen werden können und spätere Besitzer von Einzelgrundstücken Maßnahmen zum Schutz gegen den Verkehrslärm selbst treffen müssen.

4.2 Positive Auswirkungen

4.2.1 Wasser, Klima, Lufthygiene,

Positive Auswirkungen ergeben sich vor allem in Bezug auf die Trinkwassergewinnung und den Grundwasserschutz. Das Verschmutzungsrisiko wird durch die Reduzierung des Bauvolumens und der damit verbundenen Reduzierung der Wohneinheiten und Nutzer des Plangebietes erheblich minimiert. Aus der Reduzierung des Bauvolumens in Verbindung mit der Reduzierung der zulässigen Grundflächenzahlen (gemäß Änderung der textlichen Festsetzung Nr. 6) ergibt sich auch eine Verminderung des Versiegelungsgrades mit positiven Effekten nicht nur für die Grundwasseranreicherung, sondern auch für das Kleinklima und die Begrünung des Plangebietes.

4.2.2 Städtebauliche Integration

Mit der Änderungen der Anzahl der zulässigen Geschosse in den Gebieten WA 02-WA 04, WR 05 und 06, WR 16 und WA 17 ist nicht nur eine Reduzierung der Anzahl der Gebiete mit 3-geschossiger Bebauung, sondern auch deren Verlagerung nach Norden in den zentralen Bereich verbunden. Dadurch entsteht südlich des Hans-Vilz-Weges eine Randzone, deren Einbindung in die Umgebung aufgrund einer Bauweise, die nur noch 2-geschossig sein darf, verbessert wird.

4.2.3 Dachgestaltung

Die Festsetzungen zur Dachgestaltung haben den Zweck, die Mitte des Baugebietes durch eine rote Farbgebung zu betonen, Dachaufbauten auf ein städtebaulich verträgliches Maß einzuschränken und Zink- und Kupfereindeckungen im Interesse des Grundwasserschutzes zu verhindern.

4.2.4 Verkehr

Die Reduzierung der Wohneinheiten führt zu einer Verminderung des Verkehrs und der Lärmbelastung sowohl innerhalb des Plangebietes als auch in der Einbrunger Straße.

An die in der Einbrunger Straße in Höhe des Walter-Kobold-Hauses vorgesehene Fußgängerinsel wird die Erwartung von mehr Sicherheit für die Fußgänger und einer Verminderung der Fahrgeschwindigkeit geknüpft.

4.2.5 Änderung der Gebietsart (von WR 34 in WA 34) / Wegfall der Lärmschutzwand Durch die Aufhebung der Festsetzung der Lärmschutzwand wird das Erscheinungsbild der Siedlung und ihre Integration in die Nachbarbebauung verbessert.