Anlage 2 zur VO/0974/20

Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Ressort Bauen und Wohnen

Bebauungsplan 1241/1

- Bahnhof Heubruch-Nord -

Begründung

Stand: März 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1 Räumlicher Geltungsbereich 4
2 Anlass der Planung und Entwicklungsziele 6
2.1 Anlass der Planung 6
2.2 Entwicklungsziele 6
3 Verfahren 7
4 Planungsrechtliche Situation 7
4.1 Landes- und Regionalplanung 7
4.2 Flächennutzungsplan 7
4.3 Landschaftsplan 8
4.4 Integriertes städtebauliches Konzept Barmen (ISEK) 8
4.5 Rechtsgültige Bebauungspläne 8
5 Bestandsbeschreibung / Fachliche Belange 8
5.1 Historische Entwicklung 8
5.2 Städtebauliche Situation 9
5.3 Topographie 10
5.4 Verkehr 10
5.5 Nahversorgung und sonstige Infrastruktur 11
5.6 Boden 11
5.6.1 Boden allgemein 11
5.6.2 Ehemalige Mietfläche Dicke & Wachs 12
5.6.3 Ehemalige Mietfläche Homberg-Öl 12
5.7 Denkmalschutz 13
5.8 Entwässerung 13
5.9 Wärmeversorgung 15
5.10 Immissionsschutz 15
5.11 Klima 16
6 Planinhalte 16
6.1 Städtebauliches Konzept 16
6.2 Verkehrskonzept 17
6.3 Freiraumkonzept 22
6.4 Planungsrechtliche Festsetzungen 23
6.4.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) 23
6.4.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) 23

6.4.3 Überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) ... 29
6.4.4 Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB) ... 30
6.4.5 Stellplätze, Carports und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB) ... 30
6.4.6 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) ... 31
6.4.7 Öffentliche Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB) ... 31
6.4.8 Flächen für die Wasserwirtschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB) ... 32
6.4.9 Grünordnerische Festsetzungen ... 32
6.5 Örtliche Bauvorschriften (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 89 BauO NRW) ... 33
6.5.1 Dachform ... 33
6.5.2 Fassadengestaltung ... 34
6.5.3 Technische Aufbauten ... 34
6.5.4 Einfriedungen ... 34
6.6 Nachrichtliche Übernahmen ... 34
6.7 Hinweise ... 34
6.7.1 Kampfmittel ... 34
6.7.2 Technische Regelwerke ... 35
6.7.3 Stauvolumen für öffentliche Verkehrsflächen ... 35
6.7.4 Überflutungsnachweis für private Flächen ... 35
6.7.5 Bodendenkmalpflege ... 35
6.8 Hinweisenden Darstellungen ... 36
6.8.1 Sanierungsanlage ... 36
6.8.2 Kanalbestand ... 36
7 Städtebauliche Kenndaten ... 36
8 Verträge ... 38
8.1 Städtebaulicher Vertrag und Erschließungsvertag ... 38
8.2 Öffentlich-rechtlicher Vertrag Grundwasserbelastung Dicke und Wachs ... 38
9 Eingriff und Ausgleich ... 39
10 Kosten und Finanzierung ... 40
11 Umweltbericht ... 40
12 Gutachten ... 40

1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1241/1 – Bahnhof Heubruch-Nord – umfasst den nordwestlichen Teil des ehemaligen Bahnhofsgeländes „Heubruch“ ca. 300 m nordwestlich des Hauptzentrums Barmen und ca. 1,6 km südlich des Anschlusses Nr. 36 „Wuppertal Barmen“ der Bundesautobahn BAB 46 an den Hängen des Sedansberges.

Der Geltungsbereich wird im Nordwesten durch die Goldammerstraße und die Münzstraße sowie im Südosten durch die Nordbahntrasse begrenzt. Südlich der Trasse grenzt der Geltungsbereich des nachfolgenden in Aufstellung befindliche Bebauungsplans 1241/2 – Bahnhof Heubruch-Süd – an.

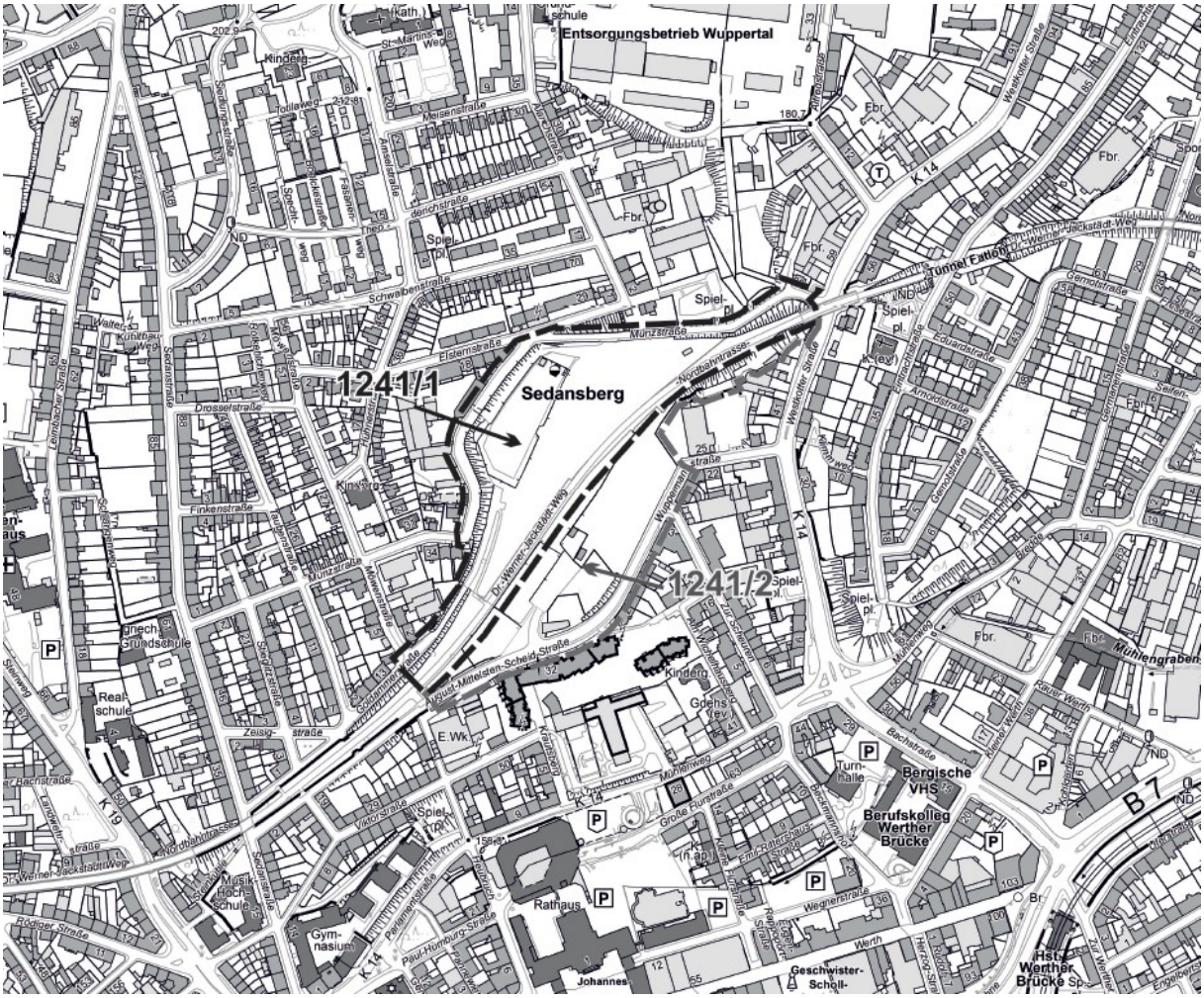


Abbildung 1: Geltungsbereich der Bebauungspläne 1241/1 und 1241/2

<u>Teilung des Geltungsbereiches</u>

Es war ursprünglich die Aufstellung eines gemeinsamen Bebauungsplans (1241) für die beiden Teilbereiche des ehemaligen Bahnhofsareals nordwestlich und südöstlich der Nordbahntrasse vorgesehen. Der Geltungsbereich zum Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 1241 – Bahnhof Heubruch – umfasste somit auch die Fläche südlich der Nordbahntrasse bis zur Wuppermannstraße, der August-Mittelsten-Scheid-Straße bzw. den Grundstückenden an der Westkotter Straße. Dieser Geltungsbereich wurde zudem für den Beschluss zur öffentlichen Auslegung um die umliegenden öffentlichen

Straßenverkehrsflächen erweitert. Hintergrund dieser Änderung war der somit geschaffene „fließende“ Übergang zu den umliegenden rechtsgültigen Bebauungsplänen sowie die planungsrechtliche Sicherung der Neuordnung der öffentlichen Parkplätze im Bereich der August-Mittelsten-Scheid-Straße und der Wuppermannstraße.

Für den Abschnitt südöstlich der Nordbahntrasse wurden während des Verfahrens umfassende Bodenuntersuchungen durch die vormalige Grundstückseigentümerin Deutsche Bahn AG durchgeführt. Diese Detailuntersuchungen sind noch nicht vollständig abgeschlossen. Gemäß den bislang vorliegenden Ergebnissen ist für diesen Bereich aufgrund des hier ehemals angesiedelten Betriebs der Firma Homberg Öl mit einer Kontaminierung des Bodens zu rechnen. Ein konkretes Konzept zu Art und Umfang der voraussichtlich notwendigen Sanierungsmaßnahmen liegt derzeit noch nicht vor.

Die bislang vorgefundenen Ergebnisse stehen der vorgesehenen (wohnbaulichen) Nutzungen nicht grundsätzlich entgegen. Jedoch wird die Umsetzung der Wohnnutzung nur in Abstimmung mit den voraussichtlich erforderlichen Sanierungsmaßnahmen möglich sein. Art und Umfang der ggf. erforderlichen Sanierungsmaßnahmen sollen im Rahmen eines zwischen der Stadt Wuppertal und der Deutschen Bahn AG unter Beteiligung der Grundstückseigentümerin Aurelis abzuschließenden öffentlich-rechtlichen Vertrages (ÖRV) abschließend geregelt werden.

Aufgrund dieser abwägungsbeachtlichen Ergebnisse hat sich die Stadt Wuppertal dazu entschieden, den Bebauungsplan 1241 in die zwei Abschnitte 1241/1 und 1241/2 zu gliedern und diese als separate Bebauungspläne zum Satzungsbeschluss zu führen. Folgendes Vorgehen ist dafür angedacht:

- Der Bebauungsplan 1241/1 umfasst die Nordbahntrasse inklusive Randstreifen sowie die Flächen nordwestlich des Trassenverlaufs. Für diesen Abschnitt ergeben sich nach der öffentlichen Auslegung und aufgrund der gutachterlichen Untersuchungen keine neuen umweltrelevanten bzw. abwägungsbeachtlichen Fragestellungen. Das Bauleitplanverfahren soll daher für diesen Teil unmittelbar (ohne erneute öffentliche Auslegung) fortgeführt werden.
- Der Bebauungsplan 1241/2 umfasst die Flächen südlich der Nordbahntrasse. Nach Abschluss der noch erforderlichen Untersuchungen und Vorliegen eines voraussichtlich erforderlichen Sanierungskonzeptes ist für diesen Abschnitt die Durchführung einer erneuten öffentlichen Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB vorgesehen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass das städtebauliche Konzept, welches als Grundlage für die verbindliche Bauleitplanung dient, für das gesamte ehemalige Bahnhofareals erstellt wurde. Die im Verfahren verfassten Fachbeiträge (wie bspw. die Artenschutzprüfung und das Verkehrsgutachten) basieren jeweils auf diesem Gesamtkonzept. Das städtebauliche Konzept sieht jedoch eine jeweils autarke Erschließung für die beiden Abschnitte nordwestlich und südöstlich der Nordbahntrasse vor. Ebenso besteht keine unmittelbare Abhängigkeit zwischen den vorgesehenen Nutzungen in den beiden Teilbereichen, bspw. in Bezug auf die Bereitstellung von ausreichend Grün- und Freiflächen oder infrastruktureller Einrichtungen. Daher ist sichergestellt, dass die Umsetzung der Planungen für die beiden Teilabschnitte jeweils auch für sich genommen „funktioniert“.

Die vorliegende Begründung bezieht sich somit auf Bebauungsplan 1241/1. Gleichwohl wird auch auf die perspektivische Fortführung der Planung für den Abschnitt südöstlich der Nordbahntrasse (Bebauungsplan 1241/2) als Bestandteil des Gesamtkonzeptes für das ehemalige Bahnhofsareal eingegangen.

2 Anlass der Planung und Entwicklungsziele

2.1 Anlass der Planung

Das ehemalige Bahnhofsgelände „Heubruch“ mit einer Gesamtfläche von rund 5,5 ha war Bestandteil des sogenannten Aurelis-Portfolios, das im Jahr 2003 von der Deutschen Bahn AG an die Aurelis veräußert wurde. Mit Bescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 19.07.2010 wurde das Areal von Bahnbetriebszwecken freigestellt und unterliegt somit der Planungshoheit der Stadt Wuppertal. Der eigentliche Trassenbereich der „Rheinischen Strecke“ wurde bereits durch die Stadt Wuppertal und die Wuppertalbewegung unter dem Namen „Nordbahntrasse“ (Dr.-Werner-Jackstädt-Weg) zu einem Fuß- und Radweg umgebaut und gewidmet. Der Weg zwischen Vohwinkel im Westen und Wichlinghausen im Osten wurde im Jahr 2014 offiziell eröffnet und hat seitdem überregionale Bekanntheit erlangt. Nordwestlich und südöstlich des Radweges befinden sich die beiden Flächen der Aurelis Asset GmbH & Co. KG.

Nördlich der Trasse befindet sich noch ein Recyclinghof der Abfallwirtschaftsbetriebe der Stadt Wuppertal (AWG). Im südöstlichen Teil des ehemaligen Bahnhofsareals ist noch ein eine Stellplatzanlage für die Mitarbeiter der Firma Vorwerk vorhanden. Das ebenfalls südlich der Trasse gelegenen Stellwerksgebäude wurde bereits an einen privaten Eigentümer veräußert. Mit Ausnahme dieser gewerblich genutzten Bereiche und der Nordbahntrasse liegen die beiden Flächen brach.

Mit Aufgabe der vormaligen Nutzungen steht mit den beiden Teilflächen ein großflächiges Areal in integrierter Lage für eine neue städtebauliche Entwicklung zur Verfügung. Bei dem Areal handelt es sich laut dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) Barmen um die einzige größere zusammenhängende Potentialfläche im Innenstadtbereich von Barmen. Aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum Barmen und der Wohnnutzung in der Umgebung des Plangebietes wird die Eignung zum Wohnstandort als gegeben angesehen. Gemäß dem ISEK hat das Areal das Potential, als Wohnstandort die Wohnfunktion und -qualität im Innenstadtbereich Barmen zu stärken sowie die bestehenden Defizite im Themenfeld Wohnen zu mildern und somit eine positive Wirkung auf die Barmer Innenstadt zu entfalten.

Für den Stadtbezirk Barmen wird entsprechend der aktuell vorliegenden Prognose ein Bevölkerungszuwachs von 2,3 % ausgehend von 61.774 Einwohnern im Jahr 2019 auf 63.196 Einwohner im Jahr 2025 erwartet.

2.2 Entwicklungsziele

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 1241/1 beabsichtigt die Stadt Wuppertal, durch die Entwicklung eines zeitgemäßen innerstädtischen Wohnstandortes an dem vorliegenden Standort nordwestlich der Nordbahntrasse, die Zielsetzungen des ISEK umzusetzen und gleichzeitig dem positiven Trend der Bevölkerungszahlen in den letzten Jahren Rechnung zu tragen. Durch die Wohnbebauung wird eine erhebliche städtebauliche Aufwertung des gesamten Quartiers aufgrund der Umwandlung der überwiegend brachliegenden Flächen in lebendige Wohnquartiere erwartet. Es wird zudem das Ziel einer konsequenten Innenentwicklung vor der Inanspruchnahme von im Außenbereich gelegenen Flächen verfolgt.

Um den Zielen der Stadt Wuppertal hinsichtlich der Errichtung eines hochwertigen Wohnquartiers gerecht zu werden, wurde durch die Ausloberin Aurelis in Zusammenarbeit mit dem Ressort Stadtentwicklung und Stadtplanung Mitte des Jahres 2016 eine Mehrfachbeauftragung unter der Beteiligung

von fünf konkurrierenden Architekturbüros ausgelobt. Der Wettbewerb umfasste die beiden Teilflächen nordwestlich und südöstlich der Nordbahntrasse. Ziel der Mehrfachbeauftragung war die Findung eines städtebaulichen Entwurfes, der allen Erfordernissen Rechnung trägt und der ein hohes Maß an freiraumplanerischer sowie städtebaulicher Qualität bietet. Ein Beurteilungsgremium, bestehend aus Mitgliedern der Ausloberin, der Verwaltung und des Gestaltungsbeirates hat den Entwurf des Büros HGMB Architekten mit KLA Landschaftsarchitekten einstimmig ausgewählt und zur weiteren Bearbeitung als Grundlage für die Bauleitplanung empfohlen.

Mit Aufstellung des Bebauungsplans 1241/1 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes im nordwestlichen Abschnitt des ehemaligen Bahnhofsareals geschaffen werden. Für den südöstlichen Abschnitt soll perspektivisch die Aufstellung des Bebauungsplans 1241/2 folgen.

3 Verfahren

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen der Stadt Wuppertal hat in seiner Sitzung am 09.02.2017 den Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplans 1241 – Bahnhof Heubruch – gefasst. Es wurde beschlossen, das Bebauungsplanverfahren im Normalverfahren einschließlich aller Beteiligungsschritte gemäß §§ 2, 3 und 4 BauGB sowie der Erstellung eines Umweltberichtes durchzuführen.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte vom 13.03.2017 bis einschließlich 13.04.2017. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte in Form eines Bürgerabends am 08.05.2018.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde im Zeitraum vom 16.06.2020 bis einschließlich 07.08.2020 durchgeführt. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans nach § 3 Abs. 2 BauGB erfolge im Zeitraum vom 10.06.2020 bis zum 22.07.2020.

Nach Abschluss dieser Beteiligungsschritte wurde beschlossen, den Geltungsbereich in die Teilbereiche 1241/1 (nordwestlicher Abschnitt einschließlich der Nordbahntrasse und zugehörigem Randstreifen) und 1241/2 (Abschnitt südöstlich der Nordbahntrasse) zu teilen und zunächst nur Teilbereich 1241/1 zum Satzungsbeschluss zu führen. Für Teilbereich 1241/2 hingegen soll – aufgrund der Bodenkontaminierungen und somit erforderlichen weiteren Untersuchungen – zu gegebener Zeit eine erneute öffentliche Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt werden.

4 Planungsrechtliche Situation

4.1 Landes- und Regionalplanung

Das Plangebiet ist im Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (RPD) als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Zudem ist in dem RPD ein Schienenweg für den überregionalen und regionalen Bahnverkehr dargestellt.

4.2 Flächennutzungsplan

In dem Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal sind die Flächen des Plangebietes als Bahnanlage dargestellt. Für die Umnutzung des Plangebietes zu einer wohnbaulichen Nutzung ist somit eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Die 114. Änderung des Flächennutzungsplanes wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans 1241/1 durchgeführt.

4.3 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes der Stadt Wuppertal.

4.4 Integriertes städtebauliches Konzept Barmen (ISEK)

Durch das Ressort Stadtentwicklung und Städtebau wurde im Jahr 2015 ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt Barmen aufgestellt (ISEK).

Ziel des ISEKs ist es, u. a. Maßnahmen für eine positive Entwicklung der Innenstadt von Barmen aufzuzeigen und einer negativen Entwicklung des Stadtteils, auch vor dem Hintergrund der Ausbildung des Elberfelder Zentrums als Hauptzentrum, entgegenzuwirken.

Das ISEK formuliert für das Plangebiet die Zielsetzung, dieses als Wohnstandort zu entwickeln (siehe Kapitel 2.1). Durch diese Entwicklung soll eine weitere Abwertung des Planungsraums verhindert werden. Es wird weiterhin die Empfehlung gegeben, in Barmen einkommensstärkere Bevölkerungsgruppen mit einem entsprechenden Wohnungsangebot anzusprechen, um den Stadtteil langfristig zu stabilisieren. Der Schwerpunkt soll dabei darauf liegen, den Wohnstandort familienfreundlich zu gestalten. Die Fläche des ehemaligen Bahnhofsgeländes Heubruch bietet dabei aufgrund seiner Nähe zur Innenstadt und der Größe der Fläche einen wichtigen Entwicklungsimpuls.

4.5 Rechtsgültige Bebauungspläne

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes liegt nicht innerhalb eines rechtsgültigen Bebauungsplanes. Die Zulässigkeit von Bauvorhaben richtet sich derzeit nach § 35 BauGB, da es sich um einen „Außenbereich im Innenbereich“ handelt. Zur Umsetzung der vorgesehenen Bebauung ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Für die gegenüber des Plangebietes gelegenen Flächen südlich der Nordbahntrasse soll Perspektivisch der Bebauungsplan 1241/2 zum Satzungsbeschluss gebracht werden. Hieran angrenzend bzw. leicht überlappend, südlich der August-Mittelsten-Scheid-Straße bzw. der Wuppermannstraße befindet sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 443 „Mühlenweg“ aus dem Jahr 1980 an, der für den Bereich ein Kerngebiet (MK) festsetzt.

Die Westkotter Straße im nordöstlich des Plangebietes liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 466 „Westkotter Straße“ aus dem Jahr 1973, welcher hier eine öffentliche Verkehrsfläche festsetzt.

Außerdem tangiert der Bebauungsplan 830 „Sicherung von Kleingartenanlagen“ im äußersten Norden das Plangebiet.

5 Bestandsbeschreibung / Fachliche Belange

5.1 Historische Entwicklung

Bei den Flächen innerhalb des Geltungsbereiches sowie dem angrenzenden Bereich südöstlich der Nordbahntrasse handelt es sich um Flächen des ehemaligen Bahnhofs Heubruch, die ehemals durch die damalige Deutsche Bundesbahn für den Güter- und den Personentransport genutzt wurden. Die hier verlaufende Bahntrasse der sogenannten „Rheinischen Trasse“ führte von Wuppertal-Vohwinkel nach Hattingen/Hagen. Der ehemalige Bahnhof Heubruch wurde im Jahr 1879 in Betrieb genommen und sollte eine gewisse Konkurrenzsituation zum Bahnhof Barmen auf der Südseite des Tales bewirken.

Für den Personenverkehr erlangte er jedoch nie große Bedeutung. Im 2. Weltkrieg wurde der Bahnhof schwer getroffen. Das Empfangsgebäude wurde zerstört und nicht wiederaufgebaut. Bis 1991 verkehrten hier Züge im regionalen Nahverkehr zwischen Hattingen, Hagen und Wuppertal-Vohwinkel bzw. Düsseldorf. Die Güterabstellgleise und Lagerflächen wurden noch ein Jahr länger genutzt und im Jahr 1992 schließlich ebenfalls aufgegeben. Der Trassenverlauf wurde in den letzten Jahren zu einem bedeutsamen und mittlerweile überregional bekannten Fuß- und Radweg umgenutzt.

Die Flächen nördlich und südlich der Tasse wurden nach der Nutzung durch die Bahn weiterhin gewerblich genutzt. Wie auch anderorts üblich, vermietete die damalige Bundesbahn Teilbereiche des Güterbahnhofsareals Heubruch an Gewerbebetriebe, die einen nicht unerheblichen Teil Ihrer Logistik über die Schiene abwickelten.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1241/1 ist in diesem Zusammenhang insbesondere die Firma Dicke & Wachs (Chemie, heute Solvadis) zu nennen. Nach Aufgabe der Schienennutzung fiel das Gelände zunehmend brach. Erst die Ansiedlung des Recyclinghofs der Abfallwirtschaftsbetriebe brachte eine neue Nutzung in diesem Bereich mit sich. Auf dem Gelände der ehemaligen Firma Dicke & Wachs liegen noch Untergrundverunreinigungen in Form einer Grundwasserbelastung vor. Die Fläche wird derzeit mittels einer Pump-and-Treat-Maßnahme saniert.

Der Bereich südlich der Nordbahntrasse, für den perspektivisch im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 1241/2 Planungsrecht geschaffen werden soll, wurde durch die Firma „Homberg-Öl“ genutzt. Hier liegen aufgrund der Nutzung schwere Bodenverunreinigungen vor, die derzeit von der Bahn genauer untersucht werden. Aufgrund von ersten Sanierungsversuchen wurde ein Teil des Geländes in diesem Bereich bereits abgegraben, wodurch an dieser Stelle große Höhenunterschiede im Gelände entstanden sind. Nach Abschluss der oben genannten Abgrabungen wurde das Gelände der Sukzession überlassen. Nach Aufgabe der Schienennutzung wurde in diesem Bereich zudem der Mitarbeiterparkplatz der Firma Vorwerk errichtet.

5.2 Städtebauliche Situation

Das Plangebiet wird im Südosten durch den Fuß- und Radweg Nordbahntrasse (Dr.-Werner-Jackstädt-Weg) der Länge nach flankiert. Im Übrigen liegt das Gebiet mit – mit Ausnahme der Flächen des Recyclinghofes der Abfallwirtschaftsbetriebe der Stadt Wuppertal (AWG) – überwiegend brach.

Südöstlich der Trasse schließt der zweite Abschnitt des ehemaligen Bahnhofsareals an. Dieser Bereich stellt sich der derzeit überwiegend als Brachfläche dar, soll aber perspektivisch ebenfalls einer vorwiegend wohnbaulichen Nutzung zugeführt werden (siehe Kapitel 6.1).

Die weitere Umgebung des Plangebietes ist vorwiegend durch eine Wohnbebauung mit einer sich stark unterscheidenden Geschossigkeit und Dichte geprägt. Während nördlich des Plangebietes die Geschossigkeit zwischen einem und vier Geschossen variiert und man hier von einer moderaten Dichte sprechen kann, befinden sich südlich der August-Mittelsten-Scheid-Straße und der Wuppermannstraße, im Übergang zur Innenstadt Barmen, Baukörper mit 4 bis zu 13 Geschossen und einer entsprechend hohen Dichte. Im Bereich der großmaßstäblichen Wohnbebauung im Süden schließt ein Fußweg an, der in das Stadtteilzentrum Barmen führt.

Südlich der Nordbahntrasse, im Bereich Wuppermannstraße / Westkotter Straße ist ein Lebensmitteldiscounter (Netto) ansässig. Nordwestlich der Münzstraße bildet das denkmalgeschützte „Konsumge-

bäude“, welches durch die Gesellschaft für berufliche Aus- und Weiterbildung als Aus- und Weiterbildungszentrum genutzt wird, einen besonderen städtebaulichen Akzent. Die jeweils äußersten nordöstlichen und südwestlichen Punkte des Plangebietes laufen jeweils auf ein Viadukt zu, das im Südwesten die Sedanstraße und im Nordosten die Westkotter Straße überquert.

5.3 Topographie

Im Zuge der Herrichtung des Bahnhofgeländes wurde seinerzeit das Gelände im Plangebiet abgegraben – sowie im Bereich südöstlich der Nordbahntrasse aufgeschüttet. Somit wirkt das Gesamtareal aus den beiden Teilflächen wie ein Plateau in dem nach Süden geneigten Hang.

Die an das Plangebiet anschließenden Strukturen weisen somit zum Teil einen erheblichen Höhenunterschied zum Plangebiet auf. Im Norden befindet sich entlang der Münzstraße eine bis zu 5 m hohe Böschung, die nach Westen hin abnimmt. Die Goldammerstraße führt in das Plangebiet hinein. Die Böschungskante entlang der Goldammerstraße ist im äußersten Westen des Plangebietes am höchsten mit ca. 7,5 m.

Ebenso ergeben sich für den Bereich südöstlich der Nordbahntrasse (Bebauungsplan 1241/2) große Höhenunterschiede zu den umliegenden Verkehrsflächen. So liegt der Höhenunterschied zwischen der Wuppermannstraße und der Nordbahntrasse bei etwa 6 m. Die August-Mittelsten-Scheid-Straße liegt hingegen etwa auf dem gleichen Niveau wie die Nordbahntrasse (Höhenunterschied ca. 1 m).

5.4 Verkehr

Das Plangebiet ist über die Goldammerstraße und die Münzstraße am nördlichen Rand der Fläche erschlossen. Die Münzstraße schließt im Osten direkt an die Hauptverkehrsstraße Westkotter Straße/ Märkische Straße an. Über die Goldammerstraße besteht im Westen eine direkte Anbindung an die Carnaper Straße. Sowohl die Märkische Straße als auch die Carnaper Straße stellen eine direkte Verbindung zur ca. 1,5 km nördlich verlaufenden Bundesautobahn BAB 46 (Anschlussstellen Barmen und Wichlinghausen) dar.

Die Innenstadt Barmen befindet sich in gut 300 m Entfernung südlich vom Plangebiet. In ca. 600 m Entfernung liegt die Schwebebahnstation Alter Markt. Hier halten auch mehrere Buslinien. In ca. 1 km Entfernung befindet sich zudem der Bahnhof Barmen mit Anschluss an den regionalen Bahnverkehr. Weitere Buslinien verkehren westlich und östlich über die Westkotter Straße und die Sedanstraße mit Anschluss an die Bahnhöfe Oberbarmen und Barmen.

Das Plangebiet liegt ca. 25 Höhenmeter oberhalb des Stadtzentrums Barmen auf einem Plateau. Die Innenstadt und die Bahnhöfe sind daher nur durch Überbrückung von zum Teil steilen Streckenabschnitten möglich. Insofern muss trotz der zentralen Lage von einer eingeschränkten ÖPNV-Anbindung, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen gesprochen werden.

Durch die das Plangebiet flankierende Nordbahntrasse besteht eine hervorragende Anbindung an das städtische und regionale Radverkehrsnetz.

Zugleich ist das Plangebiet durch die Nordbahntrasse von der südöstlich angrenzenden Fläche (Bebauungsplan 1241/2) in Bezug auf den motorisierten Verkehr abgetrennt. Der Abschnitt südöstlich der Trasse ist über die August-Mittelsten-Scheid-Straße und die Wuppermannstraße an das Straßenverkehrsnetz angebunden.

5.5 Nahversorgung und sonstige Infrastruktur

Aufgrund der Nähe zur Barmer Innenstadt kann von einer guten Versorgung des Plangebietes mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie von einer guten medizinischen Versorgung aufgrund der hier ansässigen Arztpraxen gesprochen werden. Ein Lebensmitteldiscounter befindet sich in fußläufiger Entfernung im Bereich Wuppermannstraße / Westkotter Straße.

In unmittelbarer Nähe des Plangebietes befinden sich vier Betreuungseinrichtungen für Kinder bis zum Vorschulalter. Weiterhin befinden sich vier Grundschulen und vier weiterführende Schulen sowie eine Hochschule und eine Förderschule in der näheren Umgebung des Plangebietes. Des Weiteren befinden sich fünf Spielplätze in der Umgebung des Plangebietes (bis 500 m Abstand). Somit besteht eine gute Versorgung mit sozialer Infrastruktur.

Im Bereich südöstlich der Nordbahntrasse ist im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans 1241/2 perspektivisch die Ansiedlung einer Kindertagesstätte sowie ggf. eines Gastronomiebetriebes vorgesehen.

5.6 Boden

5.6.1 Boden allgemein

Das Plangebiet wurde seit den Anfängen des 20. Jahrhunderts durch die Eisenbahn genutzt. Später kamen im Rahmen von Mietverhältnissen zunehmend gewerbliche Nutzungen hinzu (siehe Kapitel 5.1). Insofern stellen sich die Böden in der Örtlichkeit als stark anthropogen überformt dar, sodass eine Schutzwürdigkeit der anstehenden Böden nicht gegeben ist.

Um eine für die Nutzung als Güterbahnhof geeignete ebene Fläche herzustellen wurde das Gelände mit umgelagerten Böden und anthropogenem Material aufgefüllt. Die Mächtigkeit der Auffüllung reicht von < 1m in den Randbereichen bis zu 8 m im Bereich der ehemaligen Schienentrasse. In den Randbereichen steht der unter der Auffüllung befindliche Fels (Kalkstein) um teilweise weniger als 1 m unter der Geländeoberfläche an.

Im Plangebiet sowie im Bereich südöstlich der Nordbahntrasse sind zwei konkrete Altlastenflächen seit geraumer Zeit bekannt, die in den nachfolgenden Kapiteln 5.6.2 und 5.6.3 beschrieben werden.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurden zusätzlich zu den vorhandenen Untersuchungen der Deutschen Bahn aus den 90er Jahren durch das Fachgutachterbüro GFM Umwelttechnik, Wesseling umfangreiche weitere Bodenuntersuchungen auf der Basis des Bebauungskonzeptes vorgenommen. Diese betrachten neben dem Geltungsbereich des Bebauungsplans 1241/1 auch die südöstlich der Nordbahntrasse gelegenen Flächen (Bebauungsplan 1241/2).

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Auffüllungsmaterialien überwiegend nur gering belastet sind (maximal LAGA Z 2) und sich nur vereinzelt punktuelle Belastungen > LAGA Z 2 (v. a. Schwermetalle und Benzoapyrene) vorfinden. Anhand der Untersuchungsergebnisse ergibt sich keine zusätzliche Gefährdung von Schutzgütern oder ein generelles Sanierungserfordernis im Rahmen der derzeitigen Nutzung als Brachfläche.

Zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse wird gutachterlich empfohlen in den nicht überbauten Bereichen (öffentlich oder privat) mindestens 60 cm geeignetes Bodenmaterial in der Qualität Z 0, das

die Vorgaben der Bundes-Bodenschutzverordnung (Vorsorgewerte) erfüllt, vorzusehen. Dies kann sowohl durch die Aufbringung von entsprechendem Z 0-Material auf der vorhandenen Geländeoberfläche mit Grabsperre oder durch einen Bodenaustausch, je nach Nutzungskonzept, geschehen. Mit dieser Maßnahme kann eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch ausgeschlossen werden.

Des Weiteren haben die Untersuchungen des Büros GFM Umwelttechnik gezeigt, dass der Boden im Plangebiet keine ausreichende Durchlässigkeit für die gezielte Versickerung des auf den Dach- und Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers aufweist.

5.6.2 Ehemalige Mietfläche Dicke & Wachs

Im Plangebiet (Bebauungsplan 1241/1) befand sich seit den 60er Jahren das Betriebsgelände der Chemiehandelsfirma Dicke & Wachs. In diesem Bereich ist es zu erheblichen Verunreinigungen mit Chlorierten Kohlenwasserstoffen (CKW) gekommen. Bereits in den 80er Jahren wurden von dem Verursacher an dieser Stelle verschiedene Sanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Seit 2008 erfolgt durch die Firma Solvadis, als Rechtsnachfolger von Dicke & Wachs, eine Sanierung der Bodenluft und des Grundwassers. Hierbei wird mit Hilfe einer Sanierungsanlage der bestehende CKW-Schaden durch Förderung und Reinigung von Bodenluft und Grundwasser saniert. Dabei wird das belastete Grundwasser aus Brunnen hochgepumpt, in der Sanierungsanlage gereinigt und das saubere Wasser über sogenannte Schluckbrunnen wieder in das Grundwasser abgegeben. Begleitend wird ein umfassendes Grundwassermonitoring über verschiedene Messstellen durchgeführt.

Diese Grundwasserbelastung steht der Entwicklung eines Wohnquartiers grundsätzlich nicht entgegen, da der betroffene Grundwasserhorizont ca. 30 m unterhalb der Geländeoberkante liegt und die Sanierung in einem geschlossenen System erfolgt, sodass keine Gefährdung über den Pfad Boden-Mensch entstehen kann.

Die Sanierungsmaßnahme zeigt sehr positive Ergebnisse: Es wurden bereits erhebliche Schadstoffmengen herausgefiltert und es ist ein deutlicher Rückgang der Schadstoffkonzentration in den einzelnen Medien zu verzeichnen. Ein Teil der Förderbrunnen konnte abgeschaltet werden. Nichtsdestotrotz ist das Sanierungsziel für das Grundwasser noch nicht erreicht, sodass die Sanierungsmaßnahme noch über einen gewissen Zeitraum fortgeführt werden muss. Die Sanierungsanlagen sind somit in die geplante Wohnbebauung zu integrieren.

5.6.3 Ehemalige Mietfläche Homberg-Öl

Im Bereich der südöstlich der Nordbahntrasse angrenzenden Flächen (Geltungsbereich des nachfolgenden in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 1241/2) befand sich von 1890 bis 1998 das Betriebsgelände der Firma „Homberg-Öl“. Hier bestand schon frühzeitig der Verdacht, dass durch unsachgemäße Nutzung Bodenverunreinigungen erfolgt sind. Die Firma „Homberg-Öl“ ist mittlerweile insolvent, sodass der vormalige Grundstückseigentümer Deutsche Bahn AG verantwortlich im Sinne des Umweltrechtes ist.

Für die Teilfläche „Homberg-Öl“ und für westlich daran angrenzende Grundstücke wurden in den letzten Jahren durch die DB AG in Abstimmung mit dem Ressort Umweltschutz umfangreiche Maßnahmen (Grundwasserbeprobung und Bodenuntersuchungen) zur Gefahrenerkundung durchgeführt.

Eine Verunreinigung des Grundwassers durch das ehemalige Öllager mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), Aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) und Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) ist bereits nachgewiesen und reicht bis über die westliche Grundstücksgrenze hinaus.

Art und Umfang der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen werden nach Vorliegen aller notwendigen Untersuchungen des Bodens und des Grundwassers in diesem Bereich abgestimmt. Eine Bebauung dieses Bereiches wird voraussichtlich nur im Zuge einer Bodensanierung möglich sein.

Aufgrund der weiterhin erforderlichen Untersuchungen für die genannten Flächen hat die Stadt Wuppertal nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans 1241 entschieden, das Plangebiet entlang der Nordbahntrasse in die Teilbereiche 1241/1 (nordwestlicher Teil einschließlich der Trasse und zugehörigem Randstreifen) und 1241/2 (Bereich südöstlich der Trasse) aufzuteilen. Zunächst soll nur der Teilbereich 1241/1 zum Satzungsbeschluss gebracht werden. Für den Teilbereich 1241/2 soll nach Vorliegen aller relevanten Untersuchungsergebnisse eine erneute öffentliche Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt werden.

5.7 Denkmalschutz

Innerhalb des Plangebietes und in dessen unmittelbarer Umgebung befinden sich drei Baudenkmäler. Hierbei handelt es sich um die beiden ehemaligen Stellwerke am nördlichen „Eingang“ des Plangebietes (Denkmalnummer 3643) und unmittelbar südlich des Geltungsbereiches (Denkmalnummern 3642). Das südliche Stellwerk (Nr. 3642) wurde an einen privaten Eigentümer verkauft.

Neben den Stellwerken ist auch das Konsumgebäude in der Münzstraße nördlich des Plangebietes inkl. des Zuliefer-Tunnels (im Plangebiet) zwischen dem Gebäude und dem Plangebiet unterhalb der Münzstraße und inkl. der Nebengebäude (ehemalige Bäckerei und Lagerräume) in die Denkmalliste eingetragen (Denkmalnummer 4137).

Der vorliegende städtebauliche Entwurf sieht die Integration der Denkmäler in das Gesamtkonzept vor.

5.8 Entwässerung

Eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers nach § 44 WHG ist für die Neubebauung aufgrund der Altlasten und der nicht ausreichenden Durchlässigkeit des Bodens im Plangebiet nicht möglich (siehe Kapitel 5.6).

Das Entwässerungskonzept für die geplante Bebauung soll dem Prinzip “Sammeln und Ableiten” folgen. Rund um das Plangebiet besteht eine Entwässerung im Trennsystem. Die Entwässerung des Plangebietes soll dezentral erfolgen.

Im Plangebiet befinden sich bereits ein öffentlicher Niederschlagswasser- und ein Schmutzwasserkanal. Diese dienen u. a. auch der Entwässerung von Flächen nördlich der Münzstraße außerhalb des Plangebietes. Die Kanäle schwenken vor dem Konsumgebäude von der Münzstraße aus auf das Plangebiet, um dann am Fuß der Böschung das Plangebiet zu queren und im Bereich der jetzigen Zufahrt wieder an die jeweiligen Bestandskanäle in der Münzstraße anzuschließen. Die Regenwasserkanäle im Bereich Münzstraße und insbesondere der Bestandskanal im Plangebiet sind bereits im heutigen Zustand überlastet. Dies zeigt sich darin, dass im nördlichen Teil des Plangebietes ein erhöhtes Überflutungsrisiko bei Starkregen besteht.

Für den Anschluss der geplanten Bebauung werden die Bestandskanäle innerhalb des Plangebietes bis auf ein kleines Teilstück im Bereich des angedachten Quartiersplatzes zurückgebaut, da sie im Bereich der zukünftigen Baufelder liegen. Durch die Herstellung neuer Entwässerungsanlagen in den zukünftigen öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen erfolgt der Anschluss der Baufelder an die Entwässerungsanlagen in der Münzstraße. Dabei wird auch ein Anschluss an den Bestandskanal geschaffen, sodass die Entwässerung der außerhalb des Plangebietes liegenden Flächen (s. o.) weiterhin gesichert ist.

Aufgrund der schon bestehenden hohen Belastungssituation der Bestandskanäle wird im Bereich der zukünftigen öffentlichen Verkehrsfläche „Münzstraße“ im Plangebiet ein Stauraumkanal hergestellt, der das Regenwasser gedrosselt in den Kanal in der Münzstraße abgibt. Gemäß Vorgabe der WSW und der Unteren Wasserbehörde dürfen 259 l/s in die bestehenden Entwässerungsanlagen an der Münzstraße eingeleitet werden.

Die Dimensionierung des Stauraumkanals berücksichtigt gemäß den Vorgaben der WSW neben den geplanten Wohnbauflächen im Plangebiet auch die bereits an den Bestandskanal angeschlossenen Bestandsflächen nördlich des Plangebietes und die Minimierung des derzeit vorhandenen Überflutungsrisikos (s. o.).

Mit der beschriebenen Entwässerungsplanung inklusive der Herstellung des Stauraumkanals wird sichergestellt, dass durch die geplante Wohnbebauung keine Verschlechterung der Kanalsituation im Bereich Münzstraße eintritt.

Die intensive Begrünung der Tiefgaragendächer und die extensive Begrünung von Gebäudedächern tragen zur Retention des Regenwassers und zur zeitverzögerten Einleitung in die Bestandskanalisation bei.

Das Niederschlagswasser von der im Eigentum der Stadt Wuppertal befindlichen Nordbahntrasse wird im Bestand auf beiden Seiten seitlich in die derzeit brachliegenden Flächen abgeleitet und versickert dort. Zukünftig soll die 5 m breite begrünte Pufferzone (Schotterfläche) im Süden der Trasse einen Teil des Regenwassers der Nordbahntrasse (ca. 1/3) aufnehmen. Hierfür ist der Austausch der bestehenden Auffüllung im Rahmen der Herstellung der Pufferzone erforderlich.

Im Rahmen des städtebaulichen Vertrages wird geregelt, dass sich der Eigentümer dazu verpflichtet auf den öffentlichen und privaten Grünflächen 60 cm Boden in der Qualität LAGA Z 0 und Vorsorgewerte BBodSchV gemäß des Bodengutachtens aufzubringen. Die vorhandene Schotterfläche ist in diesem Rahmen als solche wiederherzustellen.

Aufgrund des Profils der Nordbahntrasse fließt der überwiegende Teil des Regenwassers (ca. 2/3) nach Norden. Die Pufferzone im Norden ist jedoch nur zwischen 1 m und 3 m breit, so dass an dieser Stelle mit zusätzlichen Retentionsmaßnahmen (Rigolfüllkörper) Überflutungen vermieden werden. Im Einzugsgebiet der Grundwassersanierungsanlage erfolgt keine gezielte Versickerung.

Die Retentionsmaßnahmen werden außerhalb der Grünen Mitte platziert, sodass im Einzugsbereich der aktuellen Grundwassersanierungsmaßnahme Dicke & Wachs (siehe Kapitel 5.6.2) keine gezielte Versickerung erfolgt und negative Auswirkungen auf die Grundwassersanierungsmaßnahme vermieden werden.

Die Entwässerung der südöstlich der Nordbahntrasse gelegenen Flächen (Bebauungsplan 1241/2) werden im Fall der vorgesehenen Entwicklung dieses Abschnittes autark von dem Bereich des Bebauungsplans 1241/1 erfolgen. So sollen die hier perspektivisch vorgesehenen Baufelder an die vorhandenen Entwässerungsanlagen in der der August-Mittelsten-Scheid-Straße und der Wuppermannstraße angeschlossen werden. Auch hier ist eine entsprechende Rückhaltung des Regenwassers vorzusehen.

5.9 Wärmeversorgung

Die Wärmeversorgung erfolgt über ein Fernwärmenetz der Wuppertaler Stadtwerke (WSW) mit einem Primärenergiefaktor von 0. Hierfür werden die im Zentrum von Barmen bestehenden Leitungen bis zum Plangebiet verlängert und im Bereich der August-Mittelsten-Scheid-Straße eine Übergabestation neu errichtet, wo die Fernwärme in Nahwärme umgewandelt wird. Über ein Leitungsnetz parallel zur Nordbahntrasse auf der südlichen Seite mit einer Querung im Bereich des „Grünen Keils“ werden die einzelnen Baufelder versorgt. Zusätzlich werden Strom- und Wasserleitungen sowie ein Telekommunikationsnetz (Glasfaserkabel) verlegt.

5.10 Immissionsschutz

Das Plangebiet liegt in der Nähe der Innenstadt Barmen umgeben von lärmrelevanten Verkehrsadern in zentraler Lage. Aufgrund der Abschirmung des Lärms durch die vorhandene Wohnbebauung sind jedoch keine nennenswerten Belastungen durch Verkehrslärm in dem Plangebiet zu erwarten.

Am Standort Alarichstraße 18 gut 100 m nördlich des Plangebietes ist eine Anlage zur Herstellung von Gegenständen aus Harnstoff-Harz sowie einer Anlage zur Verarbeitung von flüssigem Polyester-Harz gemäß den Ziffern 5.8 sowie 5.7 der 4. BImSchV. Bei der Firma handelt es sich um keinen Betriebsbereich im Sinne der Störfall-Verordnung. Die Arbeitsstätte fällt gemäß dem Runderlass „Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände“ – Abstandserlass – (2007) hinsichtlich der Anlage zur Verarbeitung von flüssigem Polyester-Harz unter die Nr. 166 der Abstandsklasse VI. Danach wäre ein Abstand von 200 m einzuhalten.

Aufgrund dessen wurde im Verfahren eine gutachterliche Stellungnahme durch das Büro Peutz Consult eingeholt.

Demnach liegen der Bezirksregierung keine konkreten Erkenntnisse zu den vorliegenden Schallimmissionen im Umfeld des Betriebes vor.

Für die direkt gegenüber dem Plangebiet gelegene Bebauung sieht die Genehmigung die Auflage zur Einhaltung von allgemeinen Wohngebietsrichtwerten von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts vor (Wohnbebauung Alarichstraße 17,19,21 und 23). Für die Gebäude Alarichstraße 2, 4, 6, 22 und 24 sind die Immissionsrichtwerte für GI von 70 dB(A) tags und nachts gemäß der Stellungnahme festgelegt. Für die weitere Wohnbebauung an der Elsterstraße zwischen Betrieb und Bebauungsplangebiet gibt es keine Festlegungen.

Aus schalltechnischer Sicht sind folgende wesentlichen Punkte festzuhalten:

- der Betrieb befindet sich heute schon in einem Umfeld mit Wohnbebauung unmittelbar angrenzend
- die Genehmigung nimmt darauf schon Rücksicht mit der Festsetzung von Richtwerten allgemeines Wohngebiet gegenüber dem Betrieb

- die geplante Bebauung ebenfalls mit Gebietsausweisung WA liegt in größerer Entfernung als die vorhandene Wohnbebauung
- in Richtung des Plangebietes liegen Abschirmungen durch zwischengelagerte Wohnbebauung vor.

Die Situation hinsichtlich des Immissionsschutzes ist somit am Standort als unkritisch zu betrachten. Eine detaillierte schalltechnische Bestandsaufnahme ist daher nicht erforderlich.

Auch weitere Gewerbebetriebe in der Nähe des Plangebietes sind als wohnverträglich einzustufen, da diese bereits im Bestand in der unmittelbaren Nähe von Wohnnutzungen liegen. Durch die Planung wird nicht das Heranrücken einer Wohnbebauung verursacht. Das Plangebiet befindet sich nicht im Achtungsabstand eines Störfallbetriebs.

5.11 Klima

Das Plangebiet wird in der Klimafunktionskarte der Stadt Wuppertal als Gewerbeklimatop gekennzeichnet. Dementsprechend sind in dem Plangebiet alle Klimaelemente stark verändert, es besteht ein starker Wärmeinseleffekt mit teilweise hoher Schadstoffbelastung der Luft. Die südlich der Wuppermannstraße und der August-Mittelsten-Scheid-Straße angrenzenden Bereiche sind als Stadtkernklimatop mit einem intensiven Wärmeinseleffekt und die nördlich des Plangebietes angrenzenden Gebiete als Stadtklimatop mit einer starken Veränderung der Klimaelemente gegenüber dem Freiland ausgewiesen. Die Planungshinweiskarte aus dem Handlungskonzept Klima und Lufthygiene für die Stadt Wuppertal weist das Gebiet als ein bebautes Gebiet mit hoher klimarelevanter Funktion und mittlerer bis hoher thermischen Belastung aus. Gegenüber einer Nutzungsintensivierung weist das Plangebiet eine hohe klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit auf. Daher ist bei einer Bebauung grundsätzlich sicherzustellen, dass sich die klimatische Situation nicht verschlechtert (bspw. durch Dachbegrünungen, Baumpflanzungen sowie die Berücksichtigung eines Grünstreifens entlang der Nordbahntrasse).

6 Planinhalte

6.1 Städtebauliches Konzept

Der Entwurf des Büros HGMB aus der vorangegangenen städtebaulichen Mehrfachbeauftragung wurde weiterentwickelt und diente als Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplanentwurf. Das städtebauliche Konzept umfasst auch die Bereiche südlich der Nordbahntrasse, die nach der öffentlichen Auslegung aus dem Geltungsbereich herausgetrennt wurden. Auch nach der Teilung des Bebauungsplans 1241 in die Teilbereiche 1241/1 und 1241/2 wird weiterhin einer Umsetzung des Gesamtkonzeptes angestrebt.

<u>Gesamtkonzept für das ehemalige Bahnhofsareal</u>

Der Entwurf sieht für die beiden Flächen eine Bebauung mit einer Kombination aus geöffneten Blockstrukturen und Zeilenbebauung entsprechend der Bebauungsstruktur in der Umgebung vor. Die Nordbahntrasse verläuft als zentrales Element quer durch das Gebiet und bildet die zentrale Achse des Entwurfs. Sie wird durch die vorgesehene traufständige Bebauung beidseitig flankiert. Die zur Trasse ausgerichteten Fassaden liegen in der Regel in einer Flucht und weisen abschnittweise eine weitgehend einheitliche Traufhöhe auf. Die Bebauung weist einen Abstand zwischen 3 m und 9 m zur Nordbahntrasse auf, sodass sie einen optischen Rahmen für den Trassenverlauf bildet, ohne dabei beengend zu wirken.

Entwurf für das Plangebiet Bebauungsplan 1241/1

Für den Bereich des Bebauungsplans 1241/1 sieht das städtebauliche Konzept entlang der Goldammerstraße und der Münzstraße sowie entlang eines zwischen Münzstraße/ Konsumgebäude und der Nordbahntrasse projektierten „Grünen Mitte“ vorwiegend Stadthäuser entstehen. Insgesamt sind rund 60 Stadthäuser vorgesehen. Um die Raumkanten stärker auszubilden und um insgesamt „blockähnliche Strukturen“ entsprechend den Baustrukturen in der Umgebung zu schaffen, werden die Ecken durch kleinere Geschosswohnungsbaukörper (Ein- bis Zweispänner) geschlossen. Die „Grüne Mitte“ als Sichtachse zum historischen Konsumgebäude und der angrenzende Quartiersplatz sichern eine hohe Wohnumfeldqualität.

Im Nordosten des Plangebietes ist ein hufeisenförmiger vier- bis fünfgeschossiger Mehrfamilienhausblock vorgesehen. Im Bereich südöstlich des Konsumgebäudes bildet ein weiterer viergeschossiger Geschosswohnungsbau gemeinsam mit den Stadthäusern eine blockartige Bebauung mit begrüntem Innenhof.

Die Stadthäuser werden teilweise (westliche Goldammerstraße und Münzstraße) so in die dort vorhandene Geländeböschung projektiert, dass sich die Eingangssituation im Obergeschoss befindet und darunter Richtung Nordbahntrasse ein bis zwei weitere Geschosse entstehen. Sowohl die Stadthäuser als auch die Geschosswohnungsbauten werden mit begrünten Flachdächern versehen und erhalten in der Regel ein Staffelgeschoss sowie eine hierüber zugängliche Dachterrasse. Insgesamt sollen im Plangebiet ca. 200 Wohneinheiten entstehen, davon rund 60 Stadthäuser und 140 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern.

Ausblick Bebauungsplan 1241/2

Für die perspektivisch weiter zu entwickelnden Flächen südlich der Nordbahntrasse (Bebauungsplan 1241/2) sieht der Entwurf die Errichtung weiterer Mehrfamilienhäuser mit insgesamt rund 145 weiten Wohneinheiten, großenteils im geförderten Wohnungsbau, vor. Die Gebäudekanten der Hauptbaukörper begleiten dabei die Nordbahntrasse. Auch diese Gebäudeblöcke sollen z. T. in den Hang hineingebaut werden, um die Höhendifferenz zwischen Nordbahntrasse und August-Mittelsten-Scheid-Straße bzw. Wuppermannstraße abzufangen. Im Südwesten des Gebietes ist ein viergeschossiger Solitärbau vorgesehen. Dessen Erdgeschoss soll öffentlich zugänglichen Nutzungen, wie bspw. einem Gastronomiebetrieb vorbehalten werden. In einem der Baukörper am südöstlichen Ende der Bebauung soll zudem eine 4-zügige Kita mit Außenspielfläche integriert werden.

6.2 Verkehrskonzept

Das für das gesamte ehemalige Bahnhofsareal erstellte Erschließungskonzept sieht eine weitgehend autarke Erschließung der beiden Abschnitte nordwestlich (Bebauungsplan 1241/1) und südöstlich (Bebauungsplan 1241/2) der Nordbahntrasse vor. Eine Querung der Nordbahntrasse ist nicht vorgesehen.

Erschließung für das Plangebiet Bebauungsplan 1241/1

Die Erschließung des Plangebietes (1241/1) erfolgt vorwiegend über die am nördlichen Rand verlaufenden Münzstraße und Goldammerstraße. Die Goldammerstraße wird im Rahmen des Vorhabens verlängert und knickt künftig in ihrem weiteren Verlauf Richtung Nordwesten ab (verkehrsberuhigter Bereich). Im Eckbereich wird die Goldammerstraße aufgeweitet, um die notwendige Wendemöglichkeit für Pkw zu schaffen.

Zwischen Konsumgebäuden und Nordbahntrasse wird eine keilförmige Parkanlage (Grüne Mitte) mit vorgelagertem Quartiersplatz angelegt (siehe Kapitel 6.3). Diese wird beidseitig durch Fuß- und Radwege flankiert. Eine weitere Verbindung zwischen Münzstraße und Nordbahntrasse bildet eine ebenfalls keilförmige Verkehrsfläche (verkehrsberuhigter Bereich mit integrierten öffentlichen Parkständen) im Osten des Plangebiets. Zur Verbindung zwischen Quartierplatz und der genannten keilförmigen Verkehrsfläche dient ein öffentlicher Fuß- und Radweg parallel zur Münzstraße. Zusätzlich werden zwei Fuß- und Radwege zwischen Goldammerstraße und Nordbahntrasse geschaffen.

Grundsätzlich wird somit eine gute Durchwegung des Plangebietes für Fußgänger und Radfahrer sichergestellt. Ein Teil der Hauszugänge wird nur über Fuß- und Radwege angebunden. Es ist vorgesehen, dass die Nordbahntrasse durch keinerlei verkehrliche Querung beeinträchtigt wird.

Ausblick Bebauungsplan 1241/2

Im Fall einer Fortsetzung der Planung für den Abschnitt südöstlich der Nordbahntrasse (Bebauungsplan 1241/2) soll gemäß dem städtebaulichen Entwurf eine weitere Zufahrt in Form einer verkehrsberuhigten Stichstraße mit anschließendem Quartiersplatz im Bereich des Solitärbaus geschaffen werden. Diese soll als Treffpunkt und Verbindungselement zwischen Nordbahntrasse und August-Mittelsten-Straße (und weiter in Richtung Innenstadt Barmen) als auch zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke dienen. Des Weiteren soll die Durchwegung des Areals durch eine fußläufige Verbindung von der Nordbahntrasse zur Spielfläche „Felssporn“ komplettiert werden. Hier werden ggf. entsprechende Maßnahmen zur Überwindung des Höhengefälles notwendig.

Stellplätze

Für die Stadthäuser sind die erforderlichen privaten Stellplätze auf den privaten Grundstücken direkt am Haus bzw. in kleineren Stellplatzanlagen entlang der Erschließungsstraßen geplant. Die Stellplätze für die Mehrfamilienhäuser werden vorwiegend in insgesamt vier Tiefgaragen bzw. einseitig unterirdischen Garagengeschossen (in den Hanglagen) untergebracht.

Im Bereich der zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen werden zusätzlich 34 öffentliche Stellplätze geschaffen, davon 22 entlang der geplanten Verlängerung der Goldammerstraße und zwölf im verkehrsberuhigten Bereich zwischen Münzstraße und Nordbahntrasse. Zudem werden im Bereich der Münzstraße durch Neustrukturierung der Straßenraumgliederung fünf zusätzliche öffentliche Parkplätze geschaffen.

Perspektivisch ist angedacht im Rahmen der weiteren Planungen für den Bereich südöstlich der Nordbahntrasse ein Carsharing-Angebot zu schaffen. Hierfür sollen voraussichtlich zwei bis drei Stellplätze im Bereich der Zufahrt von August-Mittelsten-Scheid-Straße zur Verfügung gestellt werden.

Verkehrliche Auswirkungen der Planung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde zur Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen ein Fachgutachten erstellt (Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 1241 Bahnhof Heubruch in Wuppertal“, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Köln, Oktober 2019). Dieses betrachtet die Auswirkungen sowohl der durch den Bebauungsplan 1241/1 ermöglichten Vorhaben als auch der angestrebten weiteren Flächenentwicklung südöstlich der Nordbahntrasse.

Aufgrund der Teilung des Geltungsbereichs nach der öffentlichen Auslegung in zwei Entwicklungsabschnitte sind die südöstlich der Nordbahntrasse gelegenen Flächen nicht mehr Teil des vorliegenden Bebauungsplangebietes 1241/1. Die Flächen sollen perspektivisch im Bebauungsplan 1241/2 behandelt werden. Die Umsetzung des gesamten Bebauungsplangebietes ist weiterhin städtebauliche Zielsetzung der Stadt. Es ist daher grundsätzlich zielführend, auch die Planungen für die südöstlich der Nordbahntrasse gelegenen Flächen (Bebauungsplans 1241/2) in die gutachterlichen Betrachtungen einzubeziehen. Auf diese Weise wird frühzeitig geprüft und sichergestellt, dass eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung auch nach Umsetzung des Gesamtvorhabens gegeben ist.

Auf eine separate gutachterliche Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen für den Abschnitt nordwestlich der Nordbahntrasse (Bebauungsplan 1241/1) wird vorliegend verzichtet. Mit Umsetzung des Gesamtvorhabens mit beiden Teilabschnitten stellt sich insgesamt ein höheres Verkehrsaufkommen ein, als mit der hier in Rede stehenden vorgezogenen Umsetzung des Abschnitts 1241/1. Die verkehrsgutachterliche Untersuchung stellt somit in diesem Sinne eine Worstcase -Betrachtung für den Bebauungsplan 1241/1 dar.

Zur Ermittlung des unmittelbar durch die künftigen Bewohner hervorgerufenen Verkehrsaufkommens wurden im Gutachten folgende Basisdaten zugrunde gelegt:

- 283 Wohneinheiten in den Mehrfamilienhäusern, 60 Stadthäuser
- 2,3 Bewohner je Wohneinheit in den Mehrfamilienhäusern => 651 Bewohner
- 3,2 Bewohner je Wohneinheit in den Stadthäusern => 192 Bewohner
- 85 % der Bewohner erledigen Außer-Haus-Aktivitäten, durchschnittlich 3,5 Wege pro Tag => insgesamt 2.510 Wege pro Tag
- Angenommener Modal Split (auf Basis von Erfahrung aus vergleichbaren Standorten in Wuppertal):
    - 65 % Pkw,
    - 13 % zu Fuß,
    - 20 % ÖPNV,
    - 2 % Fahrrad
- Besetzungsgrad Pkw: 1,4 Personen

Auf Basis dieser Daten ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von 1.166 Kfz-Fahrten durch die Bewohner (2.510 Wege x 65 % MIV-Anteil = 1.632 Kfz-Wege / 1,40 Pers. je Kfz = 1.166 Kfz-Fahrten)

Der Besucherverkehr kann in der Regel mit 5% der Bewohnerwege angenommen werden. Somit ergibt sich hier ein Aufschlag von 58 Kfz-Fahrten.

Des Weiteren ist gemäß Gutachten mit 22 Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr (0,1 Kfz-Fahrten je Einwohner, Berücksichtigung von Bündelungswirkungen bspw. bei Paketzustellungen) zu rechnen. Für die 4-gruppige Kita wird von jeweils 57 Fahren im Ziel- und im Quellverkehr in den Stunden zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 16 und 17 Uhr ausgegangen. In Summe ergibt sich somit ein durch das Vorhaben hervorgerufenes Verkehrsaufkommen von 1.360 Kfz-Fahrten pro Tag.

Demgegenüber steht der Wegfall von ca. 240 Kfz-Fahrten/Tag zu dem bestehenden Recyclinghof, so dass das resultierende zusätzliche Fahrtenaufkommen ca. 1.120 Kfz-Fahrten/Tag beträgt. Dabei ist für

die Morgenspitze von 127 Kfz/h sowie für die Abendspitze von 109 Kfz/h auszugehen. Durch den Entfall des Vorwerk-Parkplatzes (ca. 120 Stellplätze) ist mit keiner nennenswerten Entlastung zu rechnen, da davon auszugehen ist, dass die Nutzer künftig im unmittelbaren Umfeld nach Stellplätzen suchen.

Um das zukünftige Belastungsbild an den umliegenden Knotenpunkten zu erhalten, werden die bereits vorhandenen Belastungen abzüglich der entfallenden Fahrten mit den zusätzlichen künftig zu erwartenden Verkehren überlagert. Hierbei wird davon ausgegangen, dass ohne die Umsetzung des Vorhabens mit einer pauschalen Verkehrszunahme von 1 % zu rechnen ist (sogenannter Prognose Nullfall). Für den sogenannten Prognose Planfall werden zusätzlich die Verkehre addiert, die durch die Umsetzung des Vorhabens zu erwarten sind.

Die folgende Tabelle stellt das ermittelte Verkehrsaufkommen im Bestand sowie im Prognose Nullfall und im Prognose Planfall gegenüber.

Knoten	Analyse		Prognose Nullfall		Prognose Planfall	
	Morgen-spitze	Abend-spitze	Morgen-spitze	Abend-spitze	Morgen-spitze	Abend-spitze
Westkotter Straße/ Münzstraße	1.223	1.593	1.235 (+12)	1.609 (+16)	1.259 (+36)	1.602 (+9)
Westkotter Straße/ Wuppermannstraße	1.269	1.608	1.282 (+13)	1.624 (+16)	1.339 (+70)	1.650 (+42)
Sedanstraße/ Münzstraße	286	329	289 (+3)	332 (+3)	325 (+39)	369 (+40)
Sedanstraße/ Goldammerstraße	285	289	288 (+3)	295 (+3)	332 (+47)	333 (+41)
Sedanstraße/ August-Mittelsten-Scheid-Str.	333	344	336 (+3)	347 (+3)	397 (+64)	406 (+62)
Sedanstraße/ Parlamentstraße	1.349	1.587	1.408 (14)	1.603 (+16)	1.443 (+49)	1.629 (+42)

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Knotenpunktbelastung (Kfz/h)

Demnach ergibt sich durch die Umsetzung des Vorhabens eine maximale Zunahme des Verkehrsaufkommens während der Morgenspitze am Knotenpunkt Sedanstraße/ Parlamentstraße mit 51 Kfz/h (2,6 %), zur Abendspitze an der August-Mittelsten-Scheid mit ebenfalls 51 Kfz/h (+14 %).

An den hoch belasteten Knotenpunkten Westkotter Straße/ Münzstraße, Westkotter Straße/ Wuppermannstraße und Sedanstraße/ Parlamentstraße beträgt die absolute Zunahme in keinem Fall mehr als 3 % (51 Kfz/h). Dies entspricht den Zufallsschwankungen der täglichen Verkehrsmengen.

Die Bewertung der Verkehrsqualität für die Knotenpunkte erfolgt für den Bestand und den Planfall jeweils für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (HBS 2015). Die zur Bewertung des Verkehrsablaufs herangezogenen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) reichen im Sinne des Schulnotensystems von QSV A (sehr gut; Wartezeiten sind sehr kurz) bis QSV F (ungenügend; Knotenpunkt ist überlastet).

Demnach kann der Verkehr an nahezu allen Knotenpunkten sowohl im Bestand als auch im Planfall leistungsfähig abgewickelt werden, zumeist sogar mit einer sehr guten Verkehrsqualität. Ebenso können gemäß Verkehrsgutachten die geplanten Zufahrten zu den Tiefgaragen über die umliegenden Straßen aufgrund des hiesigen geringen Verkehrsaufkommens leistungsfähig abgewickelt werden

Zu einer Verschlechterung hinsichtlich der Einordnung nach HBS kommt es lediglich zur Morgenspitze am Knotenpunkt Westkotter Straße/ Münzstraße (B auf C), am Knotenpunkt Westkotter Straße/ Wuppermannstraße (C auf D) sowie am Knotenpunkt Sedanstraße/ Parlamentstraße (C auf D).

Für den Knotenpunkt Westkotter Straße/ Wuppermannstraße ergibt sich bereits im Bestand zur Abendstunde eine unzureichende Verkehrsqualität (Stufe E). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Einordnung in Stufe E nur aus einem Verkehrsstrom, dem linksabbiegenden Strom aus der Wuppermannstraße, resultiert. Gegenüber dem Bestand steigt zwar die Wartezeit von 54 auf 88 Sekunden an, die Rückstaulänge ändert sich jedoch nur in geringem Maße von 24 m auf 33 m. Gegenüber dem Bestand steigt die Verkehrsmenge an diesem Knotenpunkt um 42 Kfz/h an. Dies entspricht einer relativen Zunahme um knapp 1,6 %.

Knoten	**Zeit**	**QSV Bestand**	**QSV Planung**
Westkotter Straße/ Münzstraße	morgens	B	C
	abends	D	D
Westkotter Straße/ Wuppermannstraße	morgens	C	D
	abends	E	E
Sedanstraße/ Münzstraße	morgens	A	A
	abends	A	A
Sedanstraße/ Goldammerstraße	morgens	A	A
	abends	A	A
Sedanstraße/ August-Mittelsten-Scheid-Str.	morgens	A	A
	abends	A	A
Sedanstraße/ Parlamentstraße	morgens	C	D
	abends	D	D

Tabelle 2: Gegenüberstellung QSV Bestand und Prognose

Im Gutachten wird daher empfohlen, in der Westkotter Straße von Süden den Haltebalken vor der Fußgängerquerung zurückzusetzen. Damit wird der von Süden kommende Verkehr vor der Einmündung angehalten. Während der Sperrzeit könnten dann bis zu zwei Fahrzeuge in den Kreuzungsbereich einfahren und so linksabbiegen. Neben der geänderten Markierung sollte in der Wuppermannstraße eine Induktionsschleife vorgesehen werden, die abhängig von der Wartezeit und der Rückstaulänge

eine Fußgängerfreigabe schaltet auch wenn keine Fußgängeranforderung vorliegt, sodass die Linksabbieger aus der Wuppermannstraße während dieser Zeit ausfahren können. Für den Knotenpunkt kann mittels dieser Maßnahmen künftig eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs ist gemäß Verkehrsgutachten im Bestand eine Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Straßenraum im nördlichen Umfeld des Plangebietes von rund 70 %, im südlich angrenzenden Bereich von rund 90 % gegeben. Durch die Neuordnung des Straßenraumes können in den umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen in geringem Umfang zusätzliche Stellplätze geschaffen werden.

Grundsätzliches Ziel der Stadtentwicklung ist eine weitere Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split. Derzeit ergeben sich für das projektierte Vorhaben lediglich 68 Fahrradfahrten pro Tag. Für das Vorhaben werden hohe Potenziale für Radverkehrsentwicklung aufgrund der Lage entlang der Nordbahntrasse, jedoch auch Einschränkungen aufgrund des Nord-Süd-Gefälles gesehen. Letzteres stellt insbesondere für die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums Barmen eine gewisse Hürde dar. Insbesondere bei einem wachsenden Anteil von Pedelecs besteht die Möglichkeit zur mittelfristigen Reduzierung des MIV-Anteils.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf Grundlage der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur auch im Falle einer Umsetzung der Planung für das gesamte Areal (Geltungsbereich des hier begründeten Bebauungsplans zzgl. der Flächen südöstlich der Nordbahntrasse) weitgehend sichergestellt werden kann. Einzig am Knotenpunkt Westkotter Straße/ Wuppermannstrasse ist eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung zur Abendspitze nicht gegeben. Dies ist allerdings auch schon im Bestand der Fall. Da zusätzliche Verkehre an diesem Knotenpunkt vornehmlich durch den südöstlichen Abschnitt des Gesamtvorhabens generiert werden, sollen entsprechende Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit im Rahmen der Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan 1241/2 vereinbart werden.

Da die Erschließung der beiden Abschnitte aufgrund der „trennenden“ Wirkung der Nordbahntrasse weitgehend autark voneinander erfolgt, stellt sich die separate Umsetzung des nordwestlichen Abschnittes des Gesamtvorhabens somit aus verkehrlicher Sicht unkritisch dar.

6.3 Freiraumkonzept

Ein wesentliches gestaltendes Element im Rahmen des für das gesamte ehemalige Bahnhofsareal erstellten städtebaulichen Konzeptes ist die Durchlässigkeit des Plangebietes mittels der Anlage großzügiger öffentlicher Grün- und Freiflächen zwischen der Nordbahntrasse und den umliegenden Verkehrsflächen (Goldammerstraße und Münzstraße im Norden sowie August-Mittelsten-Scheid-Straße und Wuppermannstraße im Süden). Die Nordbahntrasse selbst wird durch eine beidseitige begrünte Pufferzone (ca. 1 - 3 m im Norden und ca. 5 m im Süden) aufgewertet und zieht sich als eine grün begleitete Rad- und Fußwegeverbindung der Länge nach durch das Gebiet und formt das Rückgrat der neu angeordneten Gebäudestrukturen.

<u>Freiraumkonzept für das Plangebiet Bebauungsplan 1241/1</u>

Vor dem unter Denkmalschutz stehenden „Konsumgebäude“ wird eine befestigte Platzfläche mit Aufenthaltsqualitäten als öffentlicher Bereich angeordnet, der sowohl der geplanten als auch bestehenden Bebauung als Aufenthaltsfläche und als Treffpunkt dienen kann. Über eine Treppenanlage wird eine Verbindung zwischen dem Quartiersplatz und der Münzstraße geschaffen.

Von der Nordbahntrasse ausgehend verlaufen zwei großzügige Frei- und Grünbereiche keilförmig Richtung Norden bzw. Nordwesten und verengen sich an der jeweiligen Zugangssituation. Hierbei handelt es sich zum einen um eine öffentliche Parkanlage (Grüne Mitte), die als zentrale (Blick)Achse zwischen Trassen und Konsumgebäude mit dem vorgelagertem Quartiersplatz und mit dem Treppenaufgang zur Münzstraße fungiert. Zum anderen wird im Osten des Plangebietes eine weitere Verbindung zwischen Münzstraße und Nordbahntrasse in Form einer keilförmige Verkehrsfläche (verkehrsberuhigter Bereich mit integrierten öffentlichen Parkständen) geschaffen (siehe Kapitel 6.2).

Die im Plangebiet vorhandenen mit Gehölzstrukturen bestandenen Böschungszonen zur Münzstraße sollen erhalten werden und auch in Zukunft der Eingrünung des Gebietes zum Bestand hin dienen.

Ausblick Bebauungsplan 1241/2

Im Abschnitt südöstlich der Nordbahntrasse (Bebauungsplan 1241/2) soll perspektivisch ein weiterer öffentlicher Quartiersplatz zwischen dem geplanten Solitärbau und der Nordbahntrasse entstehen. Zudem ist im Rahmen der weiteren Planungen für diesen Teilbereich vorgesehen, den im Bestand vorhandene Felssporn an der August-Mittelsten-Scheid-Straße als Grünfläche mit großzügigem Spielplatz für alle Altersgruppen angedacht, dessen Einzugsgebiet weit über den Bereich „Bahnhof Heubruch“ hinausragt.

6.4 Planungsrechtliche Festsetzungen

6.4.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Allgemeine Wohngebiete (WA)

Die Baugebiete im Plangebiet werden als allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Dies entspricht dem städtebaulichen Ziel, das Plangebiet in der Hauptsache als Wohnstandort zu entwickeln, jedoch zugleich untergeordnete, das Wohnen nicht beeinträchtigende gewerbliche, soziale, sportliche, gesundheitliche oder kulturelle Nutzungen zu ermöglichen.

Die Gliederung und Bezeichnung der allgemeinen Wohngebiete (WA 1 bis WA 3.2) erfolgt von Nordosten Richtung Südwesten und ist aus der topografischen Situation und der beabsichtigten Bebauungstypologie abgeleitet: Das Gebiet WA 1 bildet den nordöstlichen Abschluss des Plangebiets, bzw. die Eingangssituation an der Münzstraße aus. Die Gebiete WA 2.1 und WA 2.2 schließen westlich an die Eingangssituation an. Die Gebiete WA 3.1 und WA 3.2 schließen südwestlich an und begleiten die Goldammerstraße.

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO sind die nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen, in allen allgemeinen Wohngebieten nicht zulässig bzw. nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Gartenbaubetriebe und Tankstellen entsprechen nicht dem städtebaulichen Ziel, das Wohnen als prioritäre Nutzung und als konsistente bauliche Erscheinung umzusetzen. Darüber hinaus sind diese Nutzungen aufgrund ihres Emissionsverhaltens, der Verkehrserzeugung und des Flächenverbrauchs nicht für die Revitalisierung eines zentral gelegenen Bereichs geeignet.

6.4.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Das Maß der baulichen Nutzung wird über die Grundflächenzahl (GRZ) sowie die maximal zulässige Gebäudehöhe (GH) wie folgt festgesetzt:

	GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO	**„GRZ 2“** gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO	**„GRZ 2“** gemäß §19 Abs. 4 BauNVO für Tiefgaragen	**Max. Gebäudehöhe** gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO
WA 1	0,6	0,8	0,8	185,3 m ü NHN (Garagengeschoss) 201,5 m / 198,0 ü NHN 195,0 m ü NHN (Stellwerk)
WA 2.1	0,6	0,8	-	198,0 /194,5 m ü NHN
WA 2.2	0,6	0,8	1,0	193,5 / 190,0 m ü NHN 199,5 / 196,0 m ü NHN
WA 3.1	0,5	0,8	-	193,5 /190 m ü NHN 195,0/ 191,5 m ü NHN
WA 3.2	0,6	0,8	-	195,0/ 191,5 m ü NHN 196,0 / 192,5 m ü NHN

Durch die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung wird eine der Umgebung entsprechende bauliche Dichte im Plangebiet vorbereitet. Im Rahmen der grundlegenden Strukturen des zugrundeliegenden städtebaulichen Konzeptes wird den Bauherren ein angemessener Spielraum hinsichtlich der Dimensionierung der Gebäudekubaturen ermöglicht.

Grundflächenzahl (GRZ) (§ 16 Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 17 BauNVO)

In § 17 Abs. 1 BauNVO wird die Obergrenze für die GRZ in allgemeinen Wohngebieten mit 0,4 definiert.

In den im Bebauungsplan festgesetzten allgemeinen Wohngebieten wird die genannte Obergrenze überschritten. So wird im allgemeinen Wohngebieten WA 3.1 eine GRZ von 0,5, in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2.1, WA 2.2 und WA 3.2 von eine GRZ von 0,6 festgesetzt.

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können aus städtebaulichen Gründen die genannten Überschreitungen der Obergrenzen nach § 17 Abs. 1 BauNVO zugelassen werden, wenn sie durch Umstände oder Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Folgende städtebauliche Gründe liegen für die Überschreitung der Obergrenze nach § 17 Abs. 1 BauNVO vor:

Durch die Planung wird die Umsetzung des nordwestlichen Abschnittes des städtebaulichen Konzeptes als Siegerentwurf aus dem vorhergegangenen städtebaulichen Wettbewerb vorbereitet. Es handelt sich um die Re-Integration einer innerstädtischen Fläche mit Nähe zum Stadtzentrum Barmen. Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden ist daher ganz besonders geboten. Insgesamt orientiert sich

die bauliche Dichte im Plangebiet an der umliegenden Bebauung, sodass durch die Planung ein harmonisches Einfügen in die Umgebung vorbereitet wird.

In den allgemeinen Wohngebieten WA 2.1, WA 2.2, WA 3.1 und WA 3.2 ist großenteils der Bau von Reihenhäusern (Stadthäusern) geplant. Im Sinne einer urbanen Wohnform sollen die Grundstücke tendenziell klein bleiben und stattdessen gemeinschaftlich nutzbare Flächen im Nahbereich angeboten werden. Die Ausnutzbarkeit der Grundfläche bis zu einem gegenüber der Obergrenze nach § 17 Abs. 1 BauNVO erhöhten Anteil kommt vornehmlich Mittel- und Eckgrundstücken zugute. Durch die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen kann in Summe für die einzelnen Baugebiete in der Regel eine Einhaltung einer GRZ von 0,4 sichergestellt werden.

Im allgemeinen Wohngebiet WA 1 ist zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs ein Garagengeschoss vorgesehen. Aufgrund des nahe unter der Oberfläche gelegenen Felsens wird dieses Geschoss im Mittel jeweils um mehr als 1,6 m über die Geländeoberfläche hinausragen und ist somit bauordnungsrechtlich nicht als Tiefgarage einzustufen und in vollem Maße der GRZ zuzuschlagen. Dadurch wird für die Umsetzung der Planung die Festsetzung einer „erhöhten“ maximal zulässigen GRZ erforderlich. Die Dachflächen des Garagengeschosses sind – sofern nicht durch den Hauptbaukörper überbaut – zu begrünen und dienen als Innenhof für die Wohnbebauung, sodass der erhöhte Anteil überbauter Fläche optisch nur eingeschränkt wahrnehmbar ist.

Im Folgenden sind die Umstände bzw. Maßnahmen gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO aufgeführt, durch die sichergestellt ist, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden:

Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse, die durch das Maß der baulichen Nutzung berührt werden können, beziehen sich nach der Rechtsprechung insbesondere auf Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen, die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden oder Wohnungen sowie auf die Zugänglichkeit der Grundstücke, wobei hygienische, soziale, wirtschaftliche und kulturelle Erfordernisse zu berücksichtigen sind. Dabei können eine Kombination verschiedener Maßfaktoren sowie die Anordnung der Baukörper einschließlich der Nebenanlagen und Folgeeinrichtungen auch bei hoher baulicher Verdichtung gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten.

Die Planungen sehen einen hohen Anteil an öffentlichen Grünflächen und Freibereichen im Plangebiet vor, wodurch die bauliche Dichte über den gesamten Geltungsbereich gerechnet ein moderates Niveau aufweist (siehe Kapitel 6.3). Hierzu zählt als zentrales Element des Quartiers die Nordbahntrasse, die neben ihrer Verkehrsfunktion insbesondere zur Naherholung dient. Darüber hinaus sind die einzelnen Baugebiete zumeist durch umfassende Grün- und/ oder Freiflächen voneinander getrennt. So wird zwischen den allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2.1/ WA 2.2 ein aufgeweiteter verkehrsberuhigter Bereich angelegt. Zwischen den allgemeinen Wohngebieten WA 2.2 und WA 3.1 wird ein Grünkeil als verbindendes Element und Blickachse von der Nordbahntrasse zur Münzstraße mit dem dahintergelegenen denkmalgeschützten „Konsumgebäude“ geschaffen. Dem „Konsumgebäude“ vorgelagert wird ein Quartiersplatz angeordnet. Die zum Teil stark ausgeprägten Böschungskanten zur Münzstraße sowie zur südlich an das Plangebiet angrenzenden Bebauung an der Westkotter Straße werden durch die Planung großenteils gesichert. Die festgesetzten Grünflächen im Plangebiet umfassen eine Fläche von rund 9.300 m² (knapp 20 % des Geltungsgebereiches), die weiteren vom Kfz-Verkehr freigehaltenen öffentliche Freiflächen (Quartiersplatz und Fuß- und Radweg) kommen auf insgesamt gut 5.200 m² (ca. 12,5 %), die verkehrsberuhigten Bereiche auf 3.600 m² (8,5 %).

Durch die genannten Grün- und Freiflächen sowie die vorbereitete Verortung und Ausrichtung der Gebäude (Baugrenzen und Baulinien, siehe Kapitel 6.4.3) wird eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung der Gebäude sichergestellt. Es handelt sich hier ferner um geeignete Maßnahmen zum Ausgleich der erhöhten Dichtewerte innerhalb der allgemeinen Wohngebiete.

Ebenso ist die Zugänglichkeit der Grundstücke gewährleistet. Die Gebiete WA 1 und WA 2.1 sind über die Münzstraße, das Gebiet WA 2.2 durch die innere Erschließung parallel zur Münzstraße, die Gebiete WA 3.1 und WA 3.2 von der Goldammerstraße aus erschlossen. Durch die Umgebung der Baugebiete von öffentlichen Straßen bzw. privaten Wegen und gemeinschaftlich genutzten Flächen wird ein hohes Maß an sozialer Kontrolle erzeugt. Das Plangebiet wird verkehrsarm gestaltet. Ein Durchfahren durch den motorisierten Individualverkehr ist nicht möglich, wodurch ein Beitrag zur Verkehrssicherheit und zu einem ruhigen Wohnumfeld geschaffen wird. Auch vor diesem Hintergrund ist eine gewisse bauliche Verdichtung als angemessen zu betrachten.

In Bezug auf die Umweltbelange ist auszuführen, dass die Böden im Plangebiet, die nun einer baulichen Nutzung zugeführt werden sollen, größtenteils schon im Bestand stark verdichtet und weitgehend wasserundurchlässig sind. Insbesondere in Bezug auf die Versickerung von Niederschlagswasser ist durch die Planung keine wesentliche Verschlechterung zu erwarten. Durch die Festsetzung von Dachbegrünungen auf Teilflächen wird zudem teilweise ein Ausgleich zu der vorgenommenen Versiegelung vorgenommen, der insbesondere den negativen mikroklimatischen Auswirkungen teilweise mindern soll.

Überschreitung der GRZ zugunsten Anlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO

In den allgemeinen Wohngebieten WA darf die Grundflächenzahl (GRZ) durch Anlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO einschließlich an Gebäude angrenzende Terrassen bis zu einer Grundflächenzahl von maximal 0,8 überschritten werden. Hierdurch wird ermöglicht, dass die Freiflächen auf den privaten Grundstücken für Nebenanlagen, wie bspw. Terrassen, Fahrradabstellanlagen, in dem gemäß den entsprechenden Festsetzungen zulässigen Rahmen (siehe Kapitel 6.4.4), genutzt werden können.

Ebenso wird durch diese Festsetzung die vorgesehene Errichtung von Tiefgaragen im allgemeinen Wohngebieten WA 1 ermöglicht.

Für das allgemeine Wohngebiet WA 2.2 wird darüber hinaus eine Überschreitung der GRZ durch Tiefgaragen und deren Zufahrten bis zu einem Wert von 1,0 zugelassen. Hintergrund dieser Festsetzung ist, dass im allgemeinen Wohngebiet WA 2.2 aufgrund der geplanten Errichtung von Stadthäusern eine kleinteilige Grundstücksparzellierung vorgesehen ist. Dadurch kann nicht ausgeschlossen werden, dass für einzelne kleine Grundstücke eine Vollversiegelung zustande kommt. Um eine unverhältnismäßig hohe Versiegelung zu verhindern, wird im Gegenzug der zulässige Bereich für Tiefgaragen durch eine entsprechende Festsetzung in der Planzeichnung reguliert (siehe Kapitel 6.4.3).

Diese Festsetzungen sind notwendig, um die erforderlichen Stellplätze für die geplante Bebauung realisieren zu können und gleichzeitig ein städtebaulich geordnetes Erscheinungsbild in Bezug auf den ruhenden Verkehr zu gewährleisten. Durch die Unterbringung des überwiegenden Teils der Stellplätze in Tiefgaragen können weitergehende Emissionen durch Lärm und Abgase, die auf die angrenzende Nachbarschaft und das Plangebiet selbst einwirken, vermieden werden. Des Weiteren ist es Ziel der

Planung, die oberirdisch verfügbaren Flächen im Sinne des Vorrangs der Innenentwicklung bestmöglich für die Bereitstellung von innerstädtischem Wohnraum zu nutzen. Die Freiräume sollen der Erholung der (zukünftigen) Bewohner und Nutzer dienen.

Durch die Errichtung von Tiefgaragen, die durch die Zulässigkeit der Überschreitung der GRZ ermöglicht wird, werden Eingriffe in den Bodenkörper vorbereitet bzw. sind zulässig. Durch die Festsetzung einer Substratabdeckung der Decken der Tiefgaragen sowie ergänzend einer umzusetzenden Dachbegrünung auf Teilflächen werden diese Eingriffe vermindert. Die begrünten Freiflächen tragen zur ökologischen und freiraumplanerischen Durchgrünung des Plangebietes bei und leisten einen positiven Beitrag zum Mikroklima.

Höhe baulicher Anlagen (§ 16 Abs. 2 Nr. 4 i.V.m. § 18 BauNVO)

Die Gebäudehöhe darf die festgesetzte maximal zulässige Gebäudehöhe (GH) nicht überschreiten. Um einen eindeutigen Bezugspunkt zu definieren, beziehen sich alle Höhenangaben auf Normalhöhen (NHN). Bezugspunkt für die maximale Gebäudehöhe ist der höchste Punkt des Daches (Oberkante der Attika).

Die Festsetzungen der maximalen Höhen gewährleisten eine auf das Umfeld und die bewegte Topografie abgestimmte Höhenentwicklung und Gestaltung. Die Festsetzungen orientieren sich an dem der Planung zugrunde gelegten städtebaulichen Konzept sowie an den angrenzenden Strukturen und der Planungsintention. Grundlage für die Höhenfestsetzungen bildet das jeweilige Geländeniveau sowie die gemäß städtebaulichem Konzept vorgesehene Geschosszahl, wobei von einer üblichen Geschosshöhe von rund 3 m ausgegangen wird – jeweils zzgl. eines gewissen Puffers zugunsten Gebäudesockel und Attika.

Die im Wettbewerbsentwurf vorgenommene Kombination aus geöffneten Blöcken und Zeilenbebauung greift mit diesen stadträumlichen Strukturen die örtlichen topografischen Gegebenheiten auf. Der Bebauungsplan setzt entsprechend dieser Planungsintention leicht abgestufte maximal zulässige Gebäudehöhen fest. Für fast alle Baufenster erfolgt hierbei die Festsetzung von zwei unterschiedlichen Höhen. Hierdurch wird die gemäß städtebaulichem Konzept vorgesehene Ausbildung zurückspringender Geschosse mit vorgelagerten Dachterrassen, insbesondere entlang der Nordbahntrasse, planungsrechtlich vorbereitet und auf die z. T. stark abweichenden Geländehöhen an den jeweiligen Vorder- und Rückseiten der geplanten Gebäude reagiert. Durch den vorbereiteten Rücksprung des obersten Geschosses wird eine unverhältnismäßige optische Dominanz der Gebäude insbesondere im jeweils angrenzenden öffentlichen Raum vermieden.

Für die vorgesehenen Geschosswohnungsbauten in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2.1 und WA 2.2 wird durch die Festsetzung der zulässigen Höhen in der Regel eine Realisierung von maximal fünf Geschossen ermöglicht, wobei an den zur Nordbahntrasse ausgerichteten Fassaden zumeist ein Rücksprung des obersten Geschosses vorbereitet wird.

Im Bereich des Innenhofes des allgemeinen Wohngebietes WA 1 wird für das hier vorgesehene Garagengeschoss eine maximale Gebäudehöhe festgesetzt, durch die ein möglichst tiefes Eingraben dieses Garagengeschosses forciert wird. Eine vollständige Ausbildung dieses Geschosses als Tiefgarage im Sinne der Bauordnung ist aufgrund der nahe der Oberfläche gelegenen Kalksteinfelsen nicht möglich.

Die vorgesehenen Stadthäuser in den allgemeinen Wohngebieten WA 2.1, WA 2.2, WA 3.1 und WA 3.2 sind in der Regel mit zwei bis drei Geschossen vorgesehen, wobei in den Bereichen mit ausgeprägter

Hanglage das unterste Geschoss, im südlichen Abschnitt des allgemeinen Wohngebietes WA 3.1 sogar die untersten beiden Geschosse in den Hang hineingebaut werden. Auch für diese Gebäude ist daher in der Regel an der Südostseite eine niedrigere maximal zulässige Gebäudehöhe festgesetzt. Dadurch wird auch hier die Ausbildung von Staffelgeschossen mit vorgelagerten Dachterrassen planungsrechtlich vorbereitet.

Für die mögliche bauliche Erweiterung des Stellwerkgebäudes im allgemeinen Wohngebiet WA 1 wird von einer Höhe entsprechend dem Bestandsgebäude ausgegangen (195 m ü NHN).

Durch die Festsetzungen wird sichergestellt, dass sich die Neuplanung proportioniert in das Orts- und Landschaftsbild einfügt. Ebenso werden durch Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudehöhen harmonische Übergänge innerhalb des Plangebietes ohne optische „Ausreißer“ oder „Versprünge“ zwischen den einzelnen Baugebieten vorbereitet. Gleichzeitig wird ein angemessenes Angebot zur Nachverdichtung geschaffen, das einen Beitrag zur Deckung der Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt Wuppertal leistet.

Umwehrungen von Dachterrassen dürfen ausnahmsweise die festgesetzte maximal zulässige Gebäudehöhe um max. 1,10 m überschreiten. Die Festsetzung dient der Möglichkeit auf den geplanten Gebäuden Dachterrassen auszubilden. Negative Auswirkungen auf das städtebauliche Erscheinungsbild der Gebäude gehen von den zulässigen Umwehrungen nicht aus. Die Umwehrungen sind in blickoffener Ausführung auszubilden.

Eine Überschreitung der festgesetzten maximal zulässigen Gebäudehöhe (GH) durch untergeordnete Bauteile (z. B. Aufzugsüberfahrten) und technische Gebäudeeinrichtungen ist bis zu einer Höhe von 1,50 m zulässig. Diese Festsetzung erfolgt, um den Ansprüchen der modernen Gebäudetechnik gerecht zu werden und sichert die notwendigen Voraussetzungen zur Errichtung der Aufzugsanlagen bis in das oberste Geschoss mit der hierfür notwendigen Aufzugsüberfahrt.

Geschossfläche, Geschossflächenzahl (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Die Stadt Wuppertal hat sich dafür entschieden, im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans eine Geschossfläche oder Geschossflächenzahl (GFZ) nicht festzusetzen. Dies ist gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO zulässig. Die Stadt ist sich dabei im Klaren, dass bei dieser Vorgehensweise entweder durch die weiteren Festsetzungen des Bebauungsplans die Einhaltung der Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO für die festgesetzten allgemeinen Wohngebiete (einer GFZ von 1,2) sichergestellt sein muss, oder für die (möglichen) Überschreitungen die Voraussetzungen des § 17 Abs. 2 BauNVO vorliegen müssen. Die Situation stellt sich für die vorliegende Planung wie folgt dar:

Die im Bebauungsplan festgesetzte maximal zulässige Gebäudehöhe ermöglicht in den allgemeinen Wohngebieten WA 3.1 und WA 3.2 sowie im nördlichen Teil des WA 2.2 faktisch die Ausbildung von zwei bis drei Vollgeschossen, in den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2.1 und im nördlichen Abschnitt des WA 2.2 von vier bis fünf Vollgeschossen (s. o.). Kombiniert mit der festgesetzten maximal zulässigen Grundflächenzahl von 0,6 (bzw. 0,5 im WA 3.1) ergibt sich in Bezug auf die somit mittelbar ermöglichte maximale GFZ eine z. T. erheblich Überschreitung der gemäß § 17 Abs. 1 für allgemeine Wohngebiete geltenden Obergrenze.

Die möglichen Überschreitungen der genannten Obergrenzen werden jedoch im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO aus städtebaulichen Gründen für gerechtfertigt erachtet. Durch die Planung wird die Umsetzung des nordwestlichen Abschnittes des städtebaulichen Konzeptes als Siegerentwurf aus

dem vorhergegangenen städtebaulichen Wettbewerb vorbereitet. In diesem Zuge ist die Schaffung eines urbanen Quartiers mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität in integrierter Lage vorgesehen. Vor diesem Hintergrund wird eine gewisse bauliche Verdichtung für angemessen erachtet – auch im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und des Grundsatzes „Innen- vor Außenentwicklung".

Im Plangebiet schaffen großzügige öffentliche Freibereiche einen unmittelbaren Ausgleich zu der ermöglichten baulichen Dichte in den Baugebieten. Dazu zählen insbesondere die Nordbahntrasse, inklusive der begleitenden Grünstreifen, des Grünkeils und des Quartiersplatzes werden im Plangebiet großzügige Freibereiche. Die bauliche Dichte erreicht somit über das gesamte Plangebiet gerechnet ein moderates Niveau etwa entsprechend jenem in der baulichen Umgebung. Durch die genannten Grün- und Freiflächen und die vorbereitete Verortung und Ausrichtung der Gebäude (Baugrenzen und Baulinien, siehe Kapitel 6.4.3) wird zudem eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung der Gebäude sichergestellt. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gewahrt.

Durch die Umgebung der Baugebiete von öffentlichen Straßen bzw. privaten Wegen und gemeinschaftlich genutzten Flächen wird ein hohes Maß an sozialer Kontrolle erzeugt. Das Plangebiet wird verkehrsarm gestaltet. Ein Durchfahren durch den motorisierten Individualverkehr ist nicht möglich, wodurch ein Beitrag zur Verkehrssicherheit und zu einem ruhigen Wohnumfeld geschaffen wird. Auch vor diesem Hintergrund ist eine gewisse bauliche Verdichtung als angemessen zu betrachten.

6.4.3 Überbaubare Grundstücksfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden überwiegend durch Baugrenzen bestimmt. Diese werden so angeordnet, dass das städtebauliche Konzept für diesen Bereich gemäß dem Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Wettbewerb klar widergespiegelt wird und zugleich eine ausreichende Flexibilität für die späteren Bauherren hinsichtlich der Positionierung, Ausrichtung und Dimensionierung der Gebäude geschaffen wird. Zur Ausbildung klarer und aus Entwurfssicht bedeutender Raumkanten und Fluchten entlang der Nordbahntrasse sowie entlang der Grünfläche zwischen „Konsumgebäude" und Nordbahntrasse werden hier Baulinien festgesetzt.

In Bezug auf die festgesetzten Baulinien wird darauf hingewiesen, dass ein Zurücktreten des jeweils obersten Geschosses zur Ausbildung von Dachterrassen auch hier grundsätzlich möglich ist. Allerdings muss in diesem Fall gewährleistet werden, dass die Außenwand des darunterliegenden Geschosses in Form von Balken und Stützen über die volle Höhe des obersten Geschosses fortgeführt wird.

Durch die Festsetzung rückversetzter Baugrenzen werden die überbaubaren Grundstücksflächen hinsichtlich der maximal zulässigen Gebäudehöhe gegliedert. Insbesondere entlang der Nordbahntrasse wird hierdurch die Ausbildung von Staffelgeschossen mit vorgelagerten Dachterrassen planungsrechtlich vorbereitet und auf die z. T. stark abweichenden Geländehöhen an den jeweiligen Vorder- und Rückseiten der geplanten Gebäude reagiert. Durch den vorbereiteten Rücksprung des obersten Geschosses wird zudem eine unverhältnismäßige optische Dominanz der Gebäude insbesondere im jeweils angrenzenden öffentlichen Raum vermieden (siehe Kapitel 6.4.2).

Um ausreichend Spielraum hinsichtlich der architektonischen Ausgestaltung der Baukörper zu gewähren, wird festgesetzt, dass in den allgemeinen Wohngebieten die festgesetzten Baugrenzen und Baulinien durch an Gebäude angrenzende Terrassen und Terrassentrennwände um bis zu 3 m überschritten werden dürfen. Zusätzlich dürfen die festgesetzten Baugrenzen durch Balkone bis zu einer Tiefe von 2 m überschritten werden.

Mit dem Ziel einen Großteil des ruhenden Verkehrs für den Geschosswohnungsbau über Tiefgaragen abzuwickeln, wird festgesetzt, dass Tiefgaragen und deren Zufahrten im allgemeinen Wohngebiet WA 1 allgemein und auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig sind.

Für das allgemeine Wohngebiet WA 2.2 wird hingegen festgesetzt, dass Tiefgaragen ausschließlich innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen sowie in den mit TG gekennzeichneten Bereichen zulässig sind. Die zulässigen Bereiche für Tiefgaragen werden in diesem Zuge durch entsprechende zeichnerische Festsetzung auf den vorgesehenen Innenhof sowie den geplanten Zufahrtsbereich im Osten des Baugebietes beschränkt. Hintergrund dieser Festsetzung ist, dass im WA 2.2 aufgrund der vorgesehenen kleinteiligen Parzellierung der Stadthaus-Grundstücke, die Möglichkeit zu einer Überschreitung der GRZ durch Tiefgaragen bis zu einem Wert von 1,0 eingeräumt wird (siehe Kapitel 6.4.2). Um eine entsprechend hohe Versieglung im gesamten Bereich des allgemeinen Wohngebietes WA 2.2 zu vermeiden, wird die Zulässigkeit von Tiefgaragen durch zeichnerische Festsetzung beschränkt.

Darüber hinaus wird im allgemeinen Wohngebiet WA 1 jeweils eine weitere überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt (G1), innerhalb derer ausschließlich die Errichtung von Garagen sowie von Abstell- und Technikräumen zulässig ist. Hintergrund dieser Festsetzung ist, dass die hier vorgesehene Parkebene (mit Abstell- und Technikräumen) aufgrund der Geländeneigung in diesem Bereich um über 1,6 m gegenüber dem ursprünglichen Geländeniveau erhöht liegt und somit bauordnungsrechtlich als Vollgeschoss zu betrachten ist. Die Oberkante dieser Garage entspricht gemäß städtebaulichem Konzept etwa der Oberkante des Erdgeschossfußbodens des angrenzenden Gebäudes.

Die Möglichkeit zum Fortbestand des vorhandenen historischen Bestandsgebäudes (Stellwerk) im allgemeinen Wohngebiet WA 1 soll planungsrechtlich gesichert werden. Zu diesem Zweck wird der entsprechende Bereich ebenfalls als überbaubare Grundfläche festgesetzt. Für den denkmalgeschützten Bestandteil erfolgt dies durch Baulinien, um wesentliche Änderungen der Gebäudekubatur von vornherein auszuschließen. Zugleich wird für das Stellwerksgebäude über die Festsetzung einer angrenzenden überbaubaren Grundstücksflächen eine gewisse bauliche Erweiterung ermöglicht, um somit die Voraussetzungen für eine langfristige Folgenutzung zu schaffen.

6.4.4 Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Nebenanlagen wie Gartenhäuser/ Geräteboxen dürfen eine Grundfläche von 9 m² und eine Höhe von 2,5 m oberhalb der jeweiligen Geländeoberfläche nicht überschreiten. Ziel der Beschränkungen ist es, die Gartenbereiche der geplanten Bebauung überwiegend einer privaten Erholungsnutzung zur Verfügung zu stellen und ein geordnetes, aufgelockertes und gestalterisch ansprechendes Quartier zu entwickeln. Hiervon ausgenommen sind Fahrradabstellanlagen. Hierdurch wird dem Ziel der Schaffung eines fahrradfreundlichen Quartiers mit ausreichend ebenerdig zugänglichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gefolgt.

Im Übrigen sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO allgemein und Nebenanlagen nach § 14 Abs. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässig.

6.4.5 Stellplätze, Carports und Garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Der durch das Vorhaben hervorgerufene ruhende Verkehr soll zu großen Teilen in Tiefgaragen bzw. Garagengeschossen untergebracht werden. Dadurch sollen die oberirdischen Freibereiche vorwiegend für eine Begrünung sowie zur Erholung der Bewohner und Besucher des Quartiers dienen. Neben der

großflächigen Zulässigkeit von Tiefgaragen und Garagengeschossen (siehe Kapitel 6.4.3), wird zu diesem Zweck die Zulässigkeit von nicht überdachten oberirdischen Stellplätzen und Carports in den allgemeinen Wohngebieten auf die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen sowie hierfür in der Planzeichnung gekennzeichnete Bereiche beschränkt.

Die Festsetzung der Flächen für Stellplätze und Carports erfolgt – auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes und mit dem Ziel den (ruhenden) Verkehr aus dem Plangebiet weitgehend herauszuhalten und an einigen wenigen Stellen zu konzentrieren – in folgenden Bereichen:

- entlang der Münzstraße im allgemeinen Wohngebiet WA 1
- in den Vorgärten der allgemeinen Wohngebiete WA 2.1, WA 3.1 und WA 3.2
- im Bereich der rückwärtigen Gärten im Norden des allgemeinen Wohngebietes WA 2.1
- am nördlichen Ende der überbaubaren Grundstücksfläche im Westen des WA 2.2
- in einem Streifen westlich der Goldammerstraße im allgemeinen Wohngebiet WA 3.1

Zur Gewährleistung eines geordneten und hochwertigen städtebaulichen Erscheinungsbildes sind oberirdische Garagen in den allgemeinen Wohngebieten WA nur als Bestandteil des Hauptbaukörpers innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

6.4.6 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Der vorhandene Verlauf der Nordbahntrasse im Plangebiet wird durch die Festsetzung des Bereiches als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ planungsrechtlich gesichert. Diese Festsetzung wird der vorhandenen Nutzung sowie der Darstellung des Trassenverlaufes im Rahmen der 114. Änderung des Flächennutzungsplans als Hauptradweg gerecht.

Die Flächen der Münzstraße im Norden des Plangebietes werden als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Die planungsrechtliche Sicherung der inneren Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – verkehrsberuhigter Bereich. Somit wird die Andienung der Wohngebäude gesichert und zugleich eine dem angestrebten Gebietscharakter angemessene Verkehrsberuhigung gewährleistet.

Die vorgesehene Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Goldammerstraße und öffentlicher Grünfläche bzw. Nordbahntrasse, die Wegeflächen entlang der Grünfläche zwischen den allgemeinen Wohngebieten WA 2.2 und WA 3.1 sowie die östliche Zuwegung zum Quartiersplatz zwischen WA 2.1 und WA 2.2 werden über die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Fuß- und Radweg sichergestellt. Die geplante Platzfläche südöstlich des Konsumgebäudes wird als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Quartiersplatz festgesetzt. Zur Sicherstellung der Schaffung der notwendigen öffentlichen Parkstände im Bereich der Goldammerstraße werden die jeweiligen Bereiche als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – öffentliche Parkfläche festgesetzt.

6.4.7 Öffentliche Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

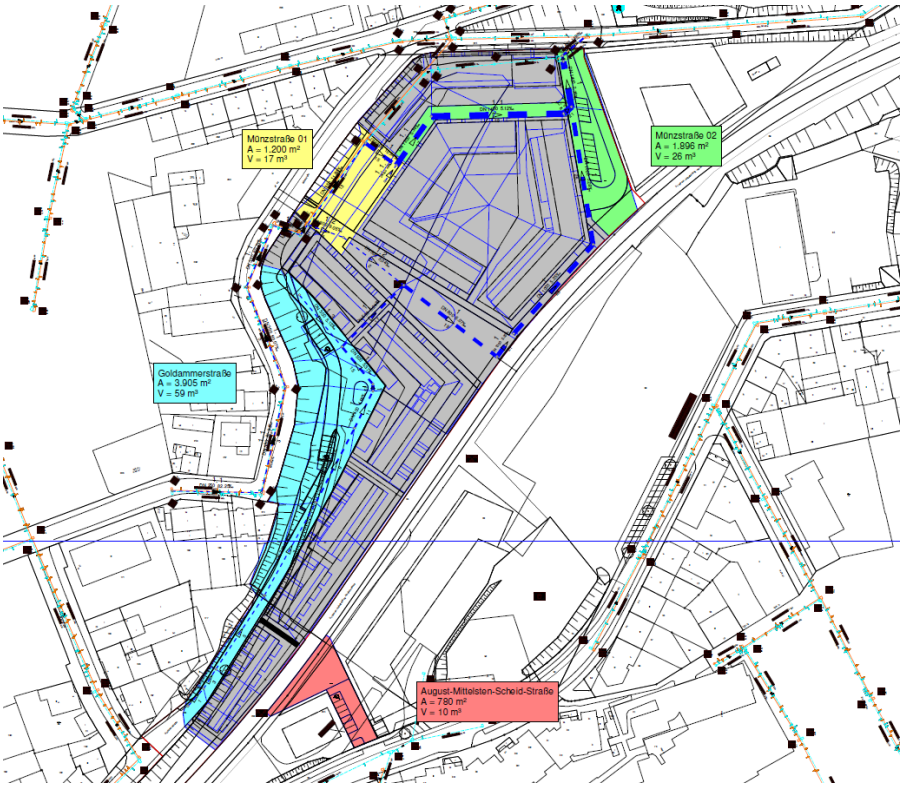
Die gemäß städtebaulichem Konzept vorgesehenen öffentlichen Grünflächen werden durch die entsprechende Festsetzung der jeweiligen Bereiche als öffentliche Grünfläche gesichert.

Die keilförmigen Grünflächen zwischen den festgesetzten allgemeinen Wohngebieten WA 2.1/ WA. 2.2 und WA 3.1 erhält gemäß dem hier vorgesehenen Charakter die Zweckbestimmung „Parkanlage“.

Die im Plangebiet vorhandenen, zu erhaltenden Grünstrukturen entlang der Münzstraße, der Goldammerstraße sowie der Nordbahntrasse dienen vorwiegend dem Abfangen des hohen Gefälles in diesen Bereichen und erhalten die Zweckbestimmung „Straßenbegleitgrün“.

6.4.8 Flächen für die Wasserwirtschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)

Für das Plangebiet wurde auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 erstellt. In diesem Rahmen wurden die erforderlichen Rückstauvolumen im Bereich der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen (und angrenzenden Freiflächen) für Niederschläge bei Starkregenereignissen ermittelt (siehe folgende Abbildung).



Zur planungsrechtlichen Sicherung des Entwässerungskonzeptes im Fall von Starkregenereignissen werden diese Bereiche im Bebauungsplan Flächen für die Wasserwirtschaft festgesetzt. Die vorzuhaltenden Rückstauvolumen werden als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.8.3).

6.4.9 Grünordnerische Festsetzungen

In den allgemeinen Wohngebieten WA 3.1 und WA 3.2 wird entlang dem Verlauf der Nordbahntrasse eine 1 m breite Fläche festgesetzt, innerhalb derer eine mindestens 0,5 m breite Hainbuchenhecke mit einer Höhe von mindestens 1,8 m über dem jeweiligen Höhenniveau der Nordbahntrasse zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten ist. Neben den positiven ökologischen Effekten wird hierdurch der Trassenverlauf in diesem Bereich optisch gefasst.

Es wird festgesetzt, dass die Dachflächen des jeweils obersten Geschosses der Gebäude vollständig zu begrünen sind. Von dieser Begrünungspflicht ausgenommen sind Dachflächenbereiche, die für erforderliche haustechnische Einrichtungen, für technische Anlagen oder für Dachöffnungen und Dachfenster genutzt werden. In Summe sind mindestens 60 % der Dachflächen jedes Gebäudes zu begrünen.

Dieser Anteil erhöht sich entsprechend, wenn das oberste Geschoss einen höheren Anteil an den gesamten Dachflächen eines Gebäudes aufweist. Diese Festsetzung wird somit der großenteils angestrebten Realisierung von Dachterrassen gerecht.

Die Dachbegrünung ist mit einer standortgerechten Vegetation, mindestens extensiv durchzuführen. Die Stärke der Vegetationstragschicht muss mindestens 10 cm betragen. Durch die Dachbegrünung wird zu einer Drosselung des Regenwasserabflusses sowie zu einer Verbesserung des Mikroklimas – insbesondere vor dem Hintergrund der Zuordnung des Plangebietes zum Gewerbeklimatop beigetragen.

Aus Gesichtspunkten des Wasserhaushalts (Rückhaltung von Niederschlagswasser) und zur Verbesserung des Mikroklimas wird festgesetzt, dass die Dächer von Tiefgaragen und Garagengeschossen mit einer mindestens 0,5 m mächtigen Vegetationsschicht (Substratschicht oder kulturfähiger Boden) zzgl. Drainschicht fachgerecht zu überdecken und gärtnerisch zu gestalten sind. Hiervon ausgenommen sind Wegeflächen sowie Flächen von baulichen Anlagen, Kellerschächten, Stellplätzen und deren Zufahrten und notwendigen technischen Aufbauten (wie z. B. Lüftungsanlagen).

Der Erhalt der Böschungen in den Randlagen des Plangebietes wird durch die zeichnerische Festsetzung von Flächen zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gesichert. Die vorhandenen Begrünungen in diesen Bereichen sind dauerhaft zu erhalten und zu sichern. Abgrabungen und Anschüttungen sind hier nicht zulässig. Bei Abgang einzelner Gehölze sind in der nächsten Pflanzperiode adäquate Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Diese Festsetzungen gewährleisten den Erhalt der vorhandenen Grünstrukturen im Plangebiet. Zugleich wird hierdurch – angesichts des Höhengefälles – ein notwendiger Beitrag zum Erosionsschutz geleistet.

Für die optische Wahrnehmung des Quartiers vom öffentlichen Raum aus betrachtet, ist die Gestaltung der Gärten von entscheidender Bedeutung. Daher wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass Vorgärten mit Ausnahme von Zufahrten bzw. Hauszugängen als begrünte Vorgartenfläche und Gärten gärtnerisch zu gestalten und zu unterhalten sind. Bewegliche Abfallsammelbehälter, die innerhalb der Vorgartenzonen platziert werden, sind einzuhausen und einzugrünen. Diese Festsetzungen tragen zugleich zu einer angemessenen durchgehenden Begrünung des Quartiers bei.

6.5 Örtliche Bauvorschriften (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 89 BauO NRW)

Im Bebauungsplan werden örtliche Bauvorschriften (gestalterische Festsetzungen gemäß § 89 BauO NRW) getroffen. Diese dienen dazu, eine einheitliche und harmonische Gestaltung des geplanten Quartiers zu erreichen. Es werden Regelungen zu Dachformen, Fassadengestaltung, Technischen Aufbauten und zu Einfriedungen getroffen.

6.5.1 Dachform

Das Erscheinungsbild von Baugebieten wird wesentlich durch die Ausprägung der Dachflächen bestimmt. Innerhalb der allgemeinen Wohngebiete ist als Dachform das Flachdach mit einer Dachneigung von höchstens 5° zulässig. Diese Festsetzung hat zum einen stadtgestalterische Gründe, da ein einheitliches, harmonisches Quartiersbild sichergestellt wird. Zum anderen ermöglicht die Festsetzung der Flachdächer die gewünschte Dachbegrünung.

6.5.2 Fassadengestaltung

Die Verwendung polierter oder glänzender Werk- oder Natursteine, Keramikplatten sowie spiegelnder oder farbiger Glasflächen ist unzulässig. Diese Festsetzung dient ebenfalls der Sicherung eines harmonischen und hochwertigen Erscheinungsbildes des Quartieres und trägt zudem zu der Vermeidung von Vogelschlag bei.

6.5.3 Technische Aufbauten

Technische Anlagen sind auf Gebäuden so anzuordnen, dass diese zur äußeren Gebäudefassade einen Abstand einhalten, der mindestens 0,5 des Maßes ihrer baulichen Höhe entspricht. Mit der Festsetzung wird gewährleistet, dass technische Anlagen von den öffentlichen und privaten Freiflächen nicht vollständig einsehbar sind. Weiterhin wird der Flächenanteil technischer Anlagen und Aufbauten auf maximal 10 % der Dachfläche eines Gebäudes begrenzt. Somit wird eine optische Dominanz dieser Anlagen vermieden.

6.5.4 Einfriedungen

Grundstückseinfriedungen in Form von Mauern sind nur in Form von Natursteinmauern zulässig. Sonstige Materialien widersprächen dem Anspruch an eine hochwertige Gestaltung des Quartiers. Grundstückseinfriedungen in Form von Draht- und Stabgitterzäunen sind nur in Kombination mit einheimischen Hecken (z. B. Hainbuchen- oder Rotbuchenhecken) zulässig. Diese Festsetzung trägt neben der Sicherung eines qualitativ hochwertigen Erscheinungsbildes auch zur Begrünung des Quartiers (insbesondere von den öffentlichen Flächen aus betrachtet) bei. Zur Unterstützung eines offenen Erscheinungsbildes der Freiräume wird die maximale Höhe von Einfriedungen auf 1,2 m begrenzt. Eine explizite Ausnahme bildet die im Baufeld WA 3 explizit festgesetzte Hainbuchenhecke entlang der Nordbahntrasse mit einer Mindesthöhe von 1,8 m, die einen wirksamen Sichtschutz der zukünftigen Bewohner garantieren soll.

6.6 Nachrichtliche Übernahmen

<u>Baudenkmäler</u>

Das im Plangebiet vorhandene Baudenkmäler (ehemaliges Stellwerk, siehe Kapitel 5.7) wird im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

6.7 Hinweise

6.7.1 Kampfmittel

Es liegen keine Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmitteln vor. Eine Garantie auf Kampfmittelfreiheit kann dennoch nicht gegeben werden. Es erfolgt daher ein Hinweis im Bebauungsplan, wonach bei Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten, das Merkblatt für Baugrundeingriffe auf der Internetseite des Kampfmittelräumdienstes zu beachten ist. Sollten Kampfmittel gefunden werden, sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und umgehend die Ordnungsbehörde, die nächstgelegene Polizeidienststelle oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu benachrichtigen. Ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

6.7.2 Technische Regelwerke

Soweit in den textlichen Festsetzungen Bezug auf technische Regelwerke genommen wird – DIN-Normen, Gutachten, VDI-Richtlinien sowie Richtlinien anderer Art – können diese im Geodatenzentrum der Stadt Wuppertal, Rathaus-Neubau, Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal, Zimmer C-227, während der Öffnungszeiten eingesehen werden. Ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

6.7.3 Stauvolumen für öffentliche Verkehrsflächen

Für das Plangebiet wurde auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 erstellt. In diesem Rahmen wurden die erforderlichen Rückstauvolumen im Bereich der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen (und angrenzenden Freiflächen) für Niederschläge bei Starkregenereignissen ermittelt. Diese sind im Zuge der Umsetzung des Vorhabens durch Hochborde oder Mulden sicherzustellen.

In den Bebauungsplan wird entsprechend folgender Hinweis aufgenommen:

„Im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind folgende Stauvolumen durch Hochborde oder Mulden für Niederschläge bei Starkregenereignissen zu schaffen:

- Innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche „Goldammerstraße“:
  mindestens 60 m³
- Innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Quartiersplatz“:
  mindestens 17 m³
- Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche „Münzstraße“:
  mindestens 26 m³

6.7.4 Überflutungsnachweis für private Flächen

Nach Abschnitt 14.9.2 der DIN 1986-100 ist für Grundstücke > 800 m² abflusswirksamer Fläche ein Sicherheitsnachweis gegen schadlose Überflutung mit einem mindestens 30-jährigem Regenereignis zu führen. Dieser ist im Rahmen der Bauanträge vorzulegen. Im vorliegenden Fall werden aufgrund der kleinteiligen Parzellierung im Bereich der Stadthäuser die Einzelgrundstücke eine Fläche von unter 800 m² aufweisen. Da diese Grundstücke in Summe die 800 m²-Schwelle jedoch deutlich überschreiten, ist für die allgemeinen Wohngebiete sowie das urbane unabhängig von der Größe der Einzelgrundstücke im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ein Überflutungsnachweis gemäß DIN 1986-100 jeweils für das gesamte Baugebiet vorzulegen. In den Bebauungsplan wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

6.7.5 Bodendenkmalpflege

Bei Bodenbewegungen auftretende archäologische Funde und Befunde sind der Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, Gut Eichthal, 51491 Overath, Tel.: 02206/9030- 0, Fax: 02206/9030-22, unverzüglich zu melden. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten.

6.8 Hinweisenden Darstellungen

6.8.1 Sanierungsanlage

Zur Fortsetzung der Sanierung der CKW-Belastung im Grundwasser im Bereich der Altlast der ehemaligen Firma Dicke & Wachs werden im Plangebiet zwei neue Förderbrunnen in der öffentlichen Grünfläche im Umfeld der derzeit noch betriebenen Brunnen angelegt. Das geförderte Wasser wird über eine Leitung nach Süden und dann nach Osten parallel zur Nordbahntrasse bis in die östliche Ecke des Baufeldes WA 1 geführt. Hier wird in einem schalldichten Container eine moderne Sanierungsanlage aufgestellt und das gereinigte Wasser an dieser Stelle über drei Schluckbrunnen (S 1 bis S 3) wieder in das Grundwasser eingeleitet (siehe Kapitel 8.2.1).

Die bereits existierenden Grundwassermessstellen B 7, B 13 und B 14 liegen in den zukünftigen öffentlichen Flächen und werden für die Fortführung des Grundwassermonitorings erhalten. Gleiches gilt für den Brunnen B 15 außerhalb des Plangebietes nördlich der Münzstraße. Zusätzlich werden im Bereich der Goldammerstraße (B 18), im Grenzbereich Grüne Mitte/Nordbahntrasse (B 19) und im Bereich der Einmündung Münzstraße (B 20) zusätzliche Grundwassermessstellen zur Vervollständigung des Grundwassermonitorings errichtet.

Die Anlagen zur Grundwassersanierung und zum Grundwassermonitoring sind in der Planzeichnung als hinweisende Darstellung aufgenommen.

6.8.2 Kanalbestand

Der in den erschließenden Straßen im Plangebiet vorhanden Kanalbestand wird im Bebauungsplan als hinweisende Darstellung aufgenommen.

7 Städtebauliche Kenndaten

Größe des Plangebietes	42.063 m²
Allgemeine Wohngebiete (WA)	19.338 m²
Öff. Verkehrsfläche	5.284 m²
Öff. Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung – Quartiersplatz	1.036 m²
Öff. Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung – Verkehrsberuhigter Bereich	3.597 m²
Öff. Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung – Fuß- und Radweg	4.195 m²
Öff. Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung – Parkplatz	314 m²
Öff. Grünfläche - Parkanlage	1.190 m²
Öff. Grünfläche - Straßenbegleitgrün	7.109 m²

Im Plangebiet sollen insgesamt rund 200 Wohneinheiten entstehen, die sich wie folgt auf die einzelnen aufteilen:

Baugebiet	**Stadthäuser**	**WE in MFH**
WA 1	-	ca. 60
WA 2.1	ca. 10	ca. 13
WA 2.2	ca. 18	ca. 53
WA 3.1	ca. 22	ca. 14
WA 3.2	ca. 10	-
Insgesamt	ca. 60	ca. 140

8 Verträge

8.1 Städtebaulicher Vertrag und Erschließungsvertag

Zur Umsetzung der Planung wird zwischen der Stadt Wuppertal und dem Projektträger bzw. Grundstückseigentümer ein Städtebaulicher Vertrag (SBV) gemäß § 11 BauGB sowie ein separater Vertrag zur Durchführung der Erschließungsleistungen (Erschließungsvertrag) geschlossen. Die beiden Vertragswerke regeln insbesondere folgenden Inhalte:

Erschließungsvertrag

- Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen inklusive der öffentlichen Entwässerungsanlagen durch und auf Kosten des Eigentümers.
- Herstellung der öffentlichen Grünflächen inklusive Quartiersplatz und Pufferzone entlang der Nordbahntrasse durch und auf Kosten des Eigentümers.
- Verpflichtung des Eigentümers, die öffentlichen Verkehrs- und öffentliche Grünflächen nach der Fertigstellung unentgeltlich an die Stadt Wuppertal zu übertragen.
- Verpflichtung des Eigentümers zur Umsetzung der notwendigen Retentionsmaßnahmen zur Entwässerung der Nordbahntrasse

Städtebaulicher Vertrag

- Vereinbarung von Gestaltungsleitlinien für die zu errichtenden Wohngebäude sowie die privaten Grünflächen, über die Festsetzungen des Bebauungsplanes hinaus, um eine hohe gestalterische Qualität für das gesamte Quartier sicher zu stellen.
- Verpflichtung des Eigentümers, die Gestaltung der Fassade zur Nordbahntrasse des Baufeldes WA 1, insbesondere die Fassade des Parkgeschosses mit der Stadt Wuppertal, Abteilungen. Stadtentwicklung und Bauleitplanung abzustimmen.
- Verpflichtung des Eigentümers, auf den öffentlichen und privaten Grünflächen 60 cm Boden in der Qualität LAGA Z 0 und Vorsorgewerte BBodSchV gemäß den Empfehlungen des Bodengutachtens (vgl. Kapitel 5.6.1) aufzubringen und dies im Rahmen von Grundstückskaufverträgen entsprechend weiterzugeben.
- Vereinbarung zur Umsetzung der Vorgaben des Artenschutzgutachtens: Anbringen von Nisthilfen für Fledermäuse und Vögel
- Verpflichtung des Eigentümers, für die allgemeinen Wohngebiete (WA), unabhängig von der Größe der Einzelgrundstücke, im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens einen Überflutungsnachweis gemäß DIN 1986-100 jeweils für das gesamte Baugebiet vorzulegen und die entsprechend erforderlichen Maßnahmen zur Regenrückhaltung umzusetzen.

8.2 Öffentlich-rechtlicher Vertrag Grundwasserbelastung Dicke und Wachs

Da wie unter Punkt 5.6.2 beschrieben die Sanierung der CKW-Belastung im Grundwasser fortgeführt werden soll, die bestehende Anlage aber nicht in das Bebauungskonzept und die geplante Wohnbebauung integrierbar ist, muss eine neue Anlage geplant werden.

Für die neue Anlage liegt eine Planung des Gutachterbüros GFM Umwelttechnik (vgl. Planzeichnung) vor: Es werden zwei neue Förderbrunnen (B 16 und B 17) in der öffentlichen Grünfläche im Umfeld der

derzeit noch betriebenen Brunnen angelegt. Das geförderte Wasser wird dann über eine Leitung nach Süden und dann nach Osten parallel zur Nordbahntrasse bis in die östliche Ecke des Baufeldes WA 1 geführt. Hier wird in einem schalldichten Container (Fläche ca. 8,5 x 11 m) eine neue moderne Kompaktstripper-Sanierungsanlage aufgestellt und das gereinigte Wasser an dieser Stelle mittels dreier Schluckbrunnen wieder in das Grundwasser eingeleitet.

Die bestehenden Grundwassermessstellen B 7, B13 und B 14 im Bereich der geplanten Öffentlichen Flächen bleiben für die Fortführung des Grundwassermonitorings erhalten, ebenso der Brunnen B 15 außerhalb des Plangebietes nördlich der Münzstraße. Zusätzlich werden im Bereich der Goldammerstraße eine Grundwassermessstelle B 18, am Südrand der öffentlichen Grünfläche an der Grenze zur Nordbahntrasse eine zusätzliche Grundwassermessstelle B 19 und im nördlichen Teil der Verkehrsfläche zwischen WA1 und WA2 eine zusätzliche Grundwassermessstelle B 20 zur Vervollständigung des Monitorings errichtet.

Zur Umsetzung wird zwischen der Stadt Wuppertal (Untere Bodenschutzbehörde), dem Eigentümer Aurelis und der Sanierungspflichtigen Solvadis Deutschland GmbH ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (ÖRV) geschlossen.

In dem ÖRV verpflichtet sich der Eigentümer die neue Anlage auf seine Kosten zu errichten. Die Sanierungspflichtige verpflichtet sich mit der neuen Anlage die Sanierung so lange fortzuführen bis die zwischen den Vertragsparteien im ÖRV vereinbarten Sanierungsziele bzw. Abbruchkriterien erfüllt sind.

Des Weiteren wird im Rahmen des ÖRV die Fortführung des sanierungsbegleitenden Grundwassermonitorings vereinbart.

Der Standort der Anlage ist, insbesondere im Falle des Verkaufs des Baufeldes WA 1, vertraglich zu sichern und die Zugänglichkeit jederzeit zu gewährleisten; dasselbe gilt für alle Grundwassermessstellen, die im Rahmen des sanierungsbegleitenden Monitorings regelmäßig untersucht werden.

Eine Fortführung der Bodenluftsanierungsmaßnahme wird nach der Umsetzung der Bebauung nicht mehr für erforderlich gehalten, da im Zuge der Aushubmaßnahmen für die geplante Wohnbebauung (Tiefgaragen, Keller, Kanäle usw.) und der ordnungsgemäßen Verwertung und Entsorgung des Aushubmaterials die CKW-Belastungen in diesen Bereich entfernt werden. Der Eigentümer verpflichtet sich im Rahmen des ÖRV, bei der Bebauung Vorkehrungen (Einbau von Gasdrainagen) zu treffen, die unschädliche Ausgasungen von eventuell noch vorhandenen Restverunreinigungen durch leichtflüchtige Schadstoffe in die freie Atmosphäre ermöglichen. Die Drainagesysteme sind mit Beprobungsmöglichkeiten zu versehen, um auch nach Fertigstellung der geplanten Gebäude eine Möglichkeit zur Kontrolle der Bodenluft zu gewährleisten.

9 Eingriff und Ausgleich

Bis zum 19.07.2010 (Freistellungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes) unterstand das gesamte Plangebiet der Planungshoheit der Bahn. Die Flächen waren bis dahin als Bahnflächen gewidmet und konnten somit nach dem geltenden Planungsrecht in Bahnnutzung genommen werden, ohne dass es bezogen auf den Ist-Zustand eines vollständigen Ausgleichs bedurfte.

Gemäß § 30 Abs. 2 LNatSchG NRW gilt die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbildes auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, bei Aufnahme einer neuen oder Wiederaufnahme

der ehemaligen Nutzung nicht als Eingriff in Natur und Landschaft (Natur auf Zeit). Diese Flächen sind dementsprechend nicht kompensationspflichtig. Voraussetzung für die Einordnung der Flächen als Natur auf Zeit ist, dass die Nutzung auch baurechtlich genehmigt war.

Im vorliegenden Fall erfolgte eine Nutzung des gesamten Geländes als Personen- und Güterbahnhof durch die damalige Deutsche Bundesbahn. Mit dem o. g. Freistellungsbescheid wurde der gesamte Geltungsbereich von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Im Umkehrschluss lässt sich folgern, dass das gesamte Gelände zuvor für Bahnbetriebszwecke genutzt wurde. Aufgrund der Bahnnutzung ist zudem davon auszugehen, dass diese Nutzung baurechtlich genehmigt war, sodass das gesamte Plangebiet einschließlich der Böschungsränder, die durch die Herrichtung des Gebietes als Bahnhof entstanden sind, als Natur auf Zeit einzustufen ist und somit nicht der Ausgleichspflicht gemäß § 30 LNatSchG NRW unterliegt.

Gemäß § 1 a Abs. 3 Satz 6 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

10 Kosten und Finanzierung

Der Stadt Wuppertal entstehen durch die Planung keine investiven Kosten.

11 Umweltbericht

Gemäß den Vorschriften des Baugesetzbuches (§ 2a Nr. 1 BauGB) sind wesentliche Auswirkungen der Planung in einem Umweltbericht darzulegen. Im Ergebnis sind durch die Planung keine wesentlichen Beeinträchtigungen der umweltrelevanten Schutzgüter zu erwarten.

Die Böden im Plangebiet sind bereits im Bestand großenteils versigelt oder stark verdichtet, sodass eine hohe ökologische Bedeutung nicht gegeben ist. Durch den Bebauungsplan 1241/1 –Bahnhof Heubruch-Nord– wird gegebenenfalls eine geringfügige Neuversiegelung von Flächen innerhalb des Plangebietes vorbereitet.

Aufgrund der vorhandenen Bodenbelastungen wurden bereits umfangreiche Bodensanierungsmaßnahmen durchgeführt oder sind zukünftig durchzuführen, sodass es in Teilen zu einer ökologischen Aufwertung kommt. Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung werden zudem Maßnahmen zum Schutz und/ oder zur Sanierung der Grundwasserverunreinigung rechtlich gesichert.

Insbesondere durch den Entfall brachliegender Flächen kann von einem positiven Beitrag zur Wohn- und Aufenthaltsqualität im Umfeld sowie im Plangebiet selbst ausgegangen werden. Durch die Nachnutzung brachgefallener bzw. untergenutzter Flächen in integrierter Lage wird ein Beitrag zur Vermeidung einer Neuinanspruchnahme von Flächen im Außenbereich geleistet.

Durch den Bebauungsplan 1241/1 –Bahnhof Heubruch-Nord– ist von wesentlichen umweltrelevanten Auswirkungen demnach nicht auszugehen. Die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes sind im Umweltbericht dargestellt. Der Umweltbericht gemäß § 2a Nr. 2 BauGB liegt dieser Begründung als separates Dokument bei.

12 Gutachten

Flächenrisiko-Detailuntersuchung B-Plan Nr. 1241 Bahnhof Heubruch in Wuppertal, GFM Umwelttechnik GmbH & Co. KG, Wesseling, August 2018

Gutachten Planung Grundwassersanierungsanlage B-Plan, 1241 Bahnhof Heubruch in Wuppertal, GFM Umwelttechnik GmbH & Co. KG, Wesseling, Oktober 2019

Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 1241 Bahnhof Heubruch in Wuppertal, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Köln, Oktober 2019

Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Bebauungsplan Nr. 1241 „Bahnhof Heubruch, ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH, Haan, November 2017, aktualisiert April 2019

Artenschutzrechtliche Prüfung Abbruchantrag ehem. Bahnhofs- und Gewerbebauten an der Münzstraße (Wuppertal Heubruch), ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH, Haan, September 2016

Immissionsschutzrechtliche Stellungnahme bezugnehmend auf die Stellungnahme der Bezirksregierung Düsseldorf vom 07.08.2020, Bebauungsplan Nr. 1241 Wuppertal-Heubruch, Peutz Consult GmbH, Düsseldorf, 25.08.2020.