

Bericht	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 105 - Bauen und Wohnen
	Bearbeiter/in	Dirk Kasten
	Telefon (0202)	563 6621
	Fax (0202)	563 8035
	E-Mail	dirk.kasten@stadt.wuppertal.de
	Datum:	15.04.2024
	Drucks.-Nr.:	VO/0453/24 öffentlich
Sitzung am Gremium Beschlussqualität 28.05.2024 BV Barmen Entgegennahme o. B. 06.06.2024 Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen Entgegennahme o. B.		
Sachstandsbericht Bebauungsplan 1281 - Barmer Bogen Siegesstraße -		

Grund der Vorlage

Sachstandsbericht zum Bebauungsplanverfahren 1281 – Barmer Bogen Siegesstraße -

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Schneidewind

Sachstand

Am 23.08.2022 wurde der Bezirksvertretung Barmen das Wohnungsbauprojekt Barmer Bogen im Rahmen der Beratung zum Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes 1281 – Barmer Bogen Siegesstraße (VO/0468/22) vorgestellt. Aus der Beratung ergaben sich folgende Punkte, die im weiteren Verfahren geprüft werden sollten:

- Anlieferung des Bodenmaterials über ein Bahngleis zur Entlastung der Straßen
- Zusätzliche Tiefgaragenetage als Quartiersparkhaus
- Öffentlicher Kinderspielplatz in Obhut der Verwaltung.

Bei dem Projekt zur Umnutzung des Gewerbeareals zwischen Siegesstraße und Bahnlinie auf Höhe des Barmer Bahnhof handelt es sich um ein bedeutsames innerstädtisches Entwicklungsprojekt für den Wohnungsbau (siehe auch VO/1821/21). Es sind ca. 300 Wohnungen im Geschosswohnungsbau in einer sowohl rechtlich als auch inhaltlich komplexen städtebaulichen Umgebung vorgesehen.

Nach dem Aufstellungsbeschluss wurden zahlreiche Gutachten und Untersuchungen vergeben und kontinuierliche Gespräche mit den beteiligten Akteuren (u.a. Deutsche Bahn AG) geführt. Die Planung konnte – auch mit Blick auf das schwierige Marktumfeld - allerdings bislang noch nicht zur Offenlegungsreife gebracht werden. Bezüglich der von der BV angesprochenen Prüfpunkte kann folgender Sachstand gegeben werden:

1. Auffüllung / Transportkonzept

Zur Realisierung des Bauvorhabens ist eine Fläche von rund 27.500 m² um etwa 5 m aufzuschütten. Bei den ersten Planungen aus dem Jahr 2021-2022 wurde für die Auffüllung des Planungsgebiets ein Gesamtvolumen von etwa 140.000 m³ angenommen. In der Beschlussberatung der BV Barmen wurde ein damit einhergehendes gesamtes LKW-Fahrtenaufkommen für die Materialanlieferung von 12.400 Lkw-Fahrten innerhalb eines Zeitraumes von 15 Monaten thematisiert. Die BV Barmen bat darum, aufgrund der direkten Lage am Bahnhof Barmen die Anlieferung des Bodenmaterials über ein Bahngleis zur Entlastung der Straßen zu prüfen. Mittlerweile liegt eine Fortschreibung der damaligen Transportüberlegungen in Form eines Gutachtens für ein Transportkonzept vor. Darin ist zusammenfassend folgendes dargelegt:

Auffüllungsvolumen und Transportaufkommen (LKW):

Die damalige Schätzung des Auffüllungsvolumens basierte auf einer Worst-Case-Betrachtung, bei der die Kellerräume und Tiefgaragen aus wirtschaftlichen Gründen möglichst klein gehalten wurden. Im weiteren Verlauf der Planung wurde eine optimierte 3-D Geländeprofilierung zwischen den Gebäuden durchgeführt. Durch Planänderungen wurden zusätzliche Kellerräume und Tiefgaragen berücksichtigt, in denen keine Auffüllung stattfindet. Außerdem wurden die ursprünglich geplanten Kellerräume und Tiefgaragen vergrößert, was zu einem erheblich geringeren Gesamtvolumen an Erdmassen führt. Die Auffüllung des Planungsgebietes beträgt nun nur noch ca. 92.500 m³.

Die Verringerung des erforderlichen Auffüllvolumens hat weitreichende Auswirkungen, die nicht nur die Beanspruchung der Umweltressourcen minimieren, sondern auch zu einer Reduzierung täglicher LKW-Fahrten führen, die für den Transport der Erdmassen benötigt werden. Im Vergleich zu den ursprünglich geplanten 55 LKW-Fahrten sind nun nur noch etwa 40 LKW-Fahrten pro Tag erforderlich, um das tragfähig verdichtete Volumen von 92.500 m³ zu erreichen.

Für den Antransport über die Straße wurden vier mögliche Fahrtrouten von den Autobahnen A46 und A 1 zum Plangebiet identifiziert. Über einen Zeitraum von nunmehr nur 12 Monaten sind täglich 40 Sattelzüge erforderlich (80 Lkw-Fahrten insgesamt pro Tag), um das Material

zur Baustelle zu transportieren. Für die ausgewählten Fahrtrouten werden Fahrtenkontingente zwischen 5 und 20 Lkw-Fahrten / Tag und Richtung festgelegt; die Fahrtrouten sind vor Baubeginn zu überprüfen, wenn die Quellen des Auffüllmaterials feststehen. Seitens der Verwaltung der Stadt Wuppertal wurden bereits verschiedene Auflagen formuliert, um im Umfeld des Plangebietes einen flüssigen und sicheren Verkehr aufrecht zu erhalten (ausreichender Stauraum für Lkw auf dem Grundstück, Rangieren ausschließlich auf dem Grundstück, Reifenwaschanlage u.a.). Die Einhaltung der Auflagen wurde vom Investor der Maßnahme zugesichert und werden auch vertraglich fixiert. Das zu erwartende Fahrtenaufkommen von 40 Lkw/ Tag über einen Zeitraum von 8-10 Stunden führt zu einer Frequenz von 4-5 Lkw/ Stunde und Richtung und kann vom umliegenden Straßennetz aufgenommen werden.

Parallel zum Transportkonzept wurde ein Lufthygienisches Gutachten über die Auswirkungen der Transportverkehre erstellt. In diesem wurde die zu erwartende Stickstoff(di)oxid- und Feinstaubbelastung bewertet. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis die entsprechenden Grenzwerte im Bereich der Anlieferungsstrecken auch während der Anlieferung durch organisatorische Maßnahmen eingehalten werden können.

Prüfung einer Anlieferung über ein Bahngleis:

In dem vorliegenden Transportkonzept wurde ebenfalls untersucht, wie das Auffüllmaterial ggf. über die Schiene antransportiert werden kann. Hierzu wurde festgestellt, dass ein direkter Transport über die Schiene unmittelbar in das Plangebiet den Bau eines bauzeitlichen Gleisanschlusses erfordert. Ein vormals vorhandener Gleisanschluss am Bahnhof Barmen existiert nicht mehr bzw. ist durch einen Oberleitungsmast verstellt, so dass ein neuer Gleisanschluss errichtet werden müsste. Dieser erfordert jedoch ein langjähriges Planungs- und Genehmigungsverfahren und wäre mit Kosten von netto ca. 10 Mio. Euro verbunden.

Ebenfalls untersucht wurde ein Umschlag am Bahnhof Wuppertal-Oberbarmen auf einer Lagerfläche der DB an der Widukindstraße. Das Auffüllmaterial müsste hier mit dem Bagger entladen, zwischengelagert und dann auf Lkw umgeladen werden. Aufgrund der geringen Flächengröße der Lagerfläche (sehr knapp bemessene Lager und Rangiermöglichkeiten) und der ungeklärten Flächenverfügbarkeit (Aktuell keine Zusage der DB, dass dieses Grundstück überhaupt genutzt werden kann) ist diese Lösung nicht umsetzungsfähig.

Derzeit nicht zu klären sind die zudem erforderlichen Rahmenbedingungen für den Quellort des Materials. Das Auffüllmaterial wird voraussichtlich aus dem Aushub von verschiedenen Baustellen in Nordrhein-Westfalen stammen, diese Quellorte sind derzeit völlig unbekannt. Entsprechend kann nicht geprüft und bewertet werden ob vor Ort überhaupt ein Bahntransport organisiert werden kann.

Fazit:

Das Transportkonzept zeigt, dass durch den Transport per LKW ein dezentraler Antransport je nach erforderlicher Verfügbarkeit von mehreren Zielen ohne zusätzlichen Aufwand logistisch möglich ist. Ebenso kann das Auffüllungsmaterial ohne Umladen auf dem Grundstück verfahren werden. Daher wird ein Antransport über die Straße empfohlen. Das zu erwartende Fahrtenaufkommen kann bei einer Verteilung auf verschiedene Fahrtrouten leistungsfähig und verkehrssicher abgewickelt werden. Ein Antransport per Schiene kann nicht plausibel dargestellt werden.

2. Tiefgarage

Der Projektentwickler hat die Projektplanung verfeinert und bereits ein (vorläufiges) Mobilitätskonzept erstellt. Die Anzahl der Stellplätze in der geplanten Tiefgarage mit einer Ebene ist bereits ausreichend, um die Nachfrage für das Neubauprojekt zu decken. Falls bei der bestehenden Tiefgaragenplanung Stellplätze nicht an die Bewohner des Quartieres vermietet werden können, beabsichtigt der Bauherr, diese am Markt anzubieten.

Die Siedlungsstruktur deutet auf eine sehr niedrige Nachfrage nach Stellplätzen aus den nördlichen Bereichen des Bauvorhabens hin (wenig Wohnungsbau im Einzugsbereich). Eine mögliche Nachfrage ist eher aus dem südlichen Wohngebiet zu erwarten. Hierbei beträgt der anzunehmende fußläufige Einzugsbereich maximal 300m (siehe auch § 5 Abs. 2 der Stellplatzverordnung NRW). Allerdings werden solche Distanzen auch nur bei akzeptablen Bedingungen toleriert. Bei ungünstiger Topographie mit starken Straßen-/Fußwegesteigungen, wie hier anzutreffen, reduziert sich der faktische Einzugsbereich deutlich, insoweit kann in Frage gestellt werden, ob die für den wirtschaftlichen Betrieb einer Quartiersgarage erforderliche Akzeptanz gegeben ist. Auch mit Blick auf ein nicht geklärtes Betreibermodell, der Grundeigentumsproblematik, Folgekosten, usw. ist eine Quartiersgarage in der aktuellen Projektplanung nicht vorgesehen.

3. Öffentlicher Kinderspielplatz

Aus Sicht der Fachverwaltung ist im Gebiet ein öffentlicher Spielplatz nicht erforderlich. Es bestehen auch rechtliche Hemmnisse aufgrund der Lage des Spielplatzes auf einer privaten Tiefgarage weswegen eine öffentliche Widmung regelmäßig nicht erfolgen kann. Insoweit ist seitens der Fachverwaltung auch eine anteilige Kostenübernahme der Unterhaltungskosten nicht vorstellbar. Von den ca. 1.500 Quadratmetern erforderlicher Spielfläche (Nachweis gemäß Spielplatzsatzung der Stadt Wuppertal und der geplanten Wohnfläche) sollen gemäß Auslobungstext zum Wettbewerb ca. 800 Quadratmetern zusammenhängender öffentlich zugänglicher Spielfläche geschaffen werden. Dieses ist in der Entwurfsplanung zu berücksichtigen und wird im noch erforderlichen städtebaulichen Vertrag fixiert. Die gesamten Spielflächen sollen über das Gebiet verteilt werden, um den Bedarf an Flächen in verschiedenen Bauphasen nachweisen zu können (siehe Anlage 01 – Lageplan)

4. Anschluss an den Bahnhof – Tunnelerweiterung

Um das geplante Wohngebiet und das angrenzende Quartier mit dem Bahnhof und dem Bahnhofsvorplatz zu verbinden (sowie dem Innenstadtquartier nördlich der Bahnlinie), soll die Möglichkeit geschaffen werden, den westlichen Tunnel, der von der Bahnhofshalle ausgeht, über Gleis 4 hinaus zu erweitern. Um den Höhenunterschied von etwa 9,00 m auszugleichen, sind auf der Quartierseite zwei sich abknickende Treppenanlagen vorgesehen, die in die Außenanlagen integriert werden. Ein barrierefreier Zugang wird durch eine Aufzugsanlage gewährleistet (siehe Anlage 02 – Tunnelanbindung). Es finden hierzu aktuell Gespräche mit der DB AG statt, die aber noch nicht zu einer abgestimmten und akzeptierten Planvariante / Kostentragung geführt haben.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

☒ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Der Sachstandsbericht hat keine Auswirkungen auf den Klimaschutz und oder die Klimafolgenanpassung.

Kosten und Finanzierung

Entfällt

Zeitplan

Entfällt

Anlagen

Anlage 01 – Lageplan

Anlage 02 – Tunnelanbindung