

Stadt Wuppertal

Ressort Stadtentwicklung und Städtebau

69. Flächennutzungsplanänderung - Sambatrasse -

Begründung

Februar 2013

Inhaltsverzeichnis

1. Änderungsbereich	3
2. Anlass der Planung und Entwicklungsziele	3
3. Planungsrechtliche Situation	3
3.1 Landes- und Regionalplanung	3
3.2 Flächennutzungsplan	3
3.3 Landschaftsplan	4
3.4 Bebauungspläne	4
4. Landesplanerische Abstimmung	5
5. Bestandsbeschreibung / Planungsfaktoren	5
5.1 Städtebauliche Situation	5
5.2 Naturhaushalt / Landschafts- und Naturschutz	5
5.3 Landschaft - Stadtbild	5
5.4 Altlasten	5
6. Alternativprüfung	6
7. Planinhalte	6
8. Städtebauliche Kenndaten	8
9. Umweltbericht	8

1. Änderungsbereich

Die 69. Änderung des Flächennutzungsplanes - Sambatrasse - umfasst die ehemalige Bahnstrecke von Wuppertal – Steinbeck bis Wuppertal - Cronenberg (siehe Anlage 01a).

2. Anlass der Planung und Entwicklungsziele

Mit dem Bescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 09.06.2005 wurde die bereits 1989 stillgelegte Bahnstrecke 2721, Wuppertal Steinbeck – Wuppertal Cronenberg auch formell von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Im Anschluss daran wurde diese Bahnstrecke 2006/07 als Geh- und Radweg – Sambatrasse – im Zuge des Städtebauprogramms „Regionale 2006“ ausgebaut und dient seitdem der Bevölkerung als attraktive Naherholungsmöglichkeit.

Neben den Grundstücksteilen, die für den Fuß- und Radweg in Anspruch genommen werden, umfasste die eisenbahnrechtliche Freistellung auch Nebenflächen, die nur aufgrund des Grundstückszuschnittes als Bahnbetriebsfläche „gewidmet“ waren und heute teilweise privat genutzt werden. Diese Grundstücke oder Grundstücksteile der ehemaligen Bahnstrecke wurden in den letzten Jahren vielfach an private Interessenten verkauft, was zunehmend zu planungsrechtlich klärungsbedürftigen Fragestellungen führt.

Um die besondere Bedeutung der Sambatrasse als Geh- und Radweg innerhalb des bergischen Trassenverbundes und für den Stadtbezirk Cronenberg hervorzuheben und diese Wegeverbindung gegen konkurrierende Flächenansprüche besser sichern zu können, soll die ehemalige Bahnfläche als durchgängige Grünverbindung (Grünfläche, Wald) im Flächennutzungsplan (FNP) dargestellt werden. Es wird damit die planungsrechtliche Voraussetzung für die gewünschte städtebauliche Steuerung auf Bebauungsplanebene geschaffen.

Konkret soll mit der 69. Änderung die im Flächennutzungsplan enthaltene Darstellung „Bahnfläche“ im Bereich der Sambatrasse aufgrund der vorliegenden Freistellung von Bahnbetriebszwecken entfallen.

Die im FNP eingetragene überlagernde Darstellung als „Haupttradweg“ bleibt bestehen.

Eine Wiedernutzung der Trasse als Schienenweg, der in Cronenberg als Sackgasse endet, kann langfristig ausgeschlossen werden.

3. Planungsrechtliche Situation

3.1 Landes- und Regionalplanung

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf stellt den Änderungsbereich der 69. Änderung des Flächennutzungsplanes als „Schienenweg“ dar. In der Erläuterungskarte 5 – Personenverkehrsnetz – zum Regionalplan wird die Sambastrecke allerdings nicht aufgeführt. Sie wird auch nicht im Bedarfsplan für den Öffentlichen Personennahverkehr erwähnt.

Da eine Wiedernutzung der Trasse als Schienenweg jedoch langfristig ausgeschlossen werden kann, wird auf Regionalplanebene im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplanes Düsseldorf eine Herausnahme der Sambatrasse als Schienenweg beabsichtigt.

3.2 Flächennutzungsplan

Der geltende Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal wurde am 17.01.2005 rechtswirksam, ein knappes halbes Jahr bevor die 1989 stillgelegte Bahnstrecke 2721, Wuppertal Steinbeck – Wuppertal Cronenberg auch formell von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden ist. Zum damaligen Zeitpunkt musste aus

diesem Grunde die Bahnstrecke der Sambatrasse weiterhin im Flächennutzungsplan als Fläche für Bahnanlagen dargestellt werden. Es war jedoch geplant, nach Abschluss der eisenbahnrechtlichen Entwidmung die Nachfolgenutzungen unter Beachtung landesplanerischer Vorgaben mittels nachträglicher Änderungsverfahren im Flächennutzungsplan darzustellen (vgl. Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan, S. 43).

Die tatsächliche Funktion der Sambatrasse als Rad- und Fußweg von überregionaler Bedeutung wurde im Flächennutzungsplan mit einer entsprechenden Signatur dargestellt, die die flächenhafte Darstellung Bahnanlage überlagert.

3.3 Landschaftsplan

Die Bahntrasse befindet sich bis auf kleinere Streckenabschnitte, die durch die Siedlungsflächen im Bereich Zooviertel / Boltenberg und Cronenberg Vonkeln verlaufen, innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes Wuppertal-West.

Sie bildet in Teilen die nördliche Grenze zum Naturschutzgebiet 2.2.1 „Burgholz“, einem ca. 600 ha großen Staatsforstrevier von regionaler Bedeutung. Als besonderer Schutzzweck wird in den textlichen Festsetzungen des Landschaftsplanes die Erhaltung und Förderung der Waldlebensgemeinschaften im Waldgebiet des Burgholz angegeben. Die Grenze des Naturschutzgebietes verläuft innerhalb der Darstellung Bahnanlage direkt am Rand des eigentlichen Streckenverlaufes, sodass die westlichen Böschungsfelder innerhalb des Naturschutzgebietes Burgholz liegen (vgl. auch Anlage 01 a: Flächennutzungsplan 2005: Nachrichtliche Übernahme Naturschutzgebiet).

Alle übrigen Bahnflächen im Gebiet des Landschaftsplanes Wuppertal-West sind je nach Lage den Landschaftsschutzgebieten

- 2.3.1 „Kiesberg / Auf der Königshöhe“
Besonderer Schutzzweck: Erhaltung des Naherholungsgebietes Königshöhe
- 2.3.2 „Friedrichsberg / Zeppelinallee“
Besonderer Schutzzweck: Erhaltung des Naherholungsgebietes zwischen Burgholz und Friedrichsberg und
- 2.3.4 „Freiflächen zwischen Siedlungsrand und NSG Burgholz“
Besonderer Schutzzweck: Sicherung der Naherholung für die Siedlungsråder von Küllenhahn, Hahnerberg und Vohwinkel, Erhalt der Pufferfunktion zwischen Stadtrand und NSG Burgholz

zugeordnet (vgl. auch Anlage 01a: Flächennutzungsplan 2005: Nachrichtliche Übernahme Landschaftsschutzgebiet).

In der Entwicklungskarte des Landschaftsplanes Wuppertal-West sind die Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete mit dem Entwicklungsziel 1: „Erhaltung einer mit naturnahen Lebensräumen oder sonstigen natürlichen Landschaftselementen reich oder vielfältig ausgestatteten Landschaft“ belegt.

3.4 Bebauungspläne

Der Änderungsbereich wird durch die Bebauungspläne Nr. 232, Nr. 611, Nr. 616/2 und Nr. 818 teilweise mit erfasst. In den Bebauungsplänen wurde die Bahntrasse nachrichtlich berücksichtigt. Des Weiteren erfassen die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 884/1, 884/2 und Nr. 1041 die ehemalige Bahntrasse, diese Pläne sind aber derzeit ruhend gestellt.

4. Landesplanerische Abstimmung

Die Landesplanerische Abstimmung gem. § 34 LPIG Abs. 1 und 5 ist eingeleitet.

5. Bestandsbeschreibung / Planungsfaktoren

5.1. Städtebauliche Situation

Nach der Aufgabe der Bahntrasse wurde die Strecke als Geh- und Radweg ausgebaut. Dieser wird durch die Bevölkerung sehr intensiv genutzt. Die Trasse führt überwiegend durch Freiraum (Waldgebiete) jedoch auch durch Siedlungsgebiete. Zum Teil wurden seitens der Deutschen Bahn AG Teilflächen der ehemaligen Bahntrasse an private Anlieger verkauft.

Zur Verhinderung unerwünschter städtebaulicher Entwicklungen ist es erforderlich, die Sambatrasse planungsrechtlich als Grünverbindung zu sichern.

5.2. Naturhaushalt / Landschafts- und Naturschutz

Die eigentliche Bahntrasse ist heute überwiegend als sog. wassergebundene Decke ausgeführt. Die Böschungflächen und Nebenflächen sind größtenteils nicht versiegelt und mit Bäumen und Sträuchern bestanden.

Durch die geplante Änderung der Darstellung von Bahnanlage in Grünfläche und Wald werden keine zusätzlichen Eingriffe in die Natur und Landschaft vorbereitet.

Vielmehr führt die geplante Flächennutzungsplan-Änderung zu einer planungsrechtlichen Sicherung der ehemaligen Bahntrasse als regional bedeutsamer Fuß- und Radweg und unterstützt damit auf der Ebene der Bauleitplanung den im Landschaftsplan Wuppertal-West für die Landschaftsschutzgebiete „Kiesberg / Auf der Königshöhe“, „Friedrichsberg / Zeppelinallee“ und „Freiflächen zwischen Siedlungsrand und NSG Burgholz“ (vgl. Punkt 3.3) formulierten Schutzzweck der Erhaltung der stadtnahen Erholungsräume.

5.3. Landschaft – Stadtbild

Die Sambatrasse ist durch die heutige Nutzung als Fuß- und Radweg ein wichtiges Element der Naherholung für die Bevölkerung. Aufgrund des historischen Trassenverlaufes ist sie mit Bezug zur heutigen Nutzung ein prägendes Element des Landschafts- und Stadtbildes, das durch die geplante Flächennutzungsplan-Änderung langfristig gesichert werden soll.

5.4 Altlasten

Innerhalb des Planbereichs der 69. Änderung des Flächennutzungsplanes „Sambatrasse“ befindet sich die gekennzeichnete Altlastfläche Nr. 4.3 „Harzstraße“ (vgl. Anlage 01a). Die Grundlage der Kennzeichnung war das Vorhandensein einer belasteten Aufschüttung (Basisschüttung in einer Hanglage für eine Gewerbenutzung/Schottergroßhandel, Stellungnahme der Unteren Bodenschutzbehörde aus dem Jahr 2002). Durch den Bau der L 418 mit dem Tunneleingang Burgholz und dem anschließenden Bau des südlich angrenzenden Regenrückhalte- und Regenklärbeckens incl. Leitungstrasse ist die Aufschüttung im Bereich der Sambatrasse beseitigt worden, sodass das Altlastenkataster und somit auch die Kennzeichnung 4.3 aktualisiert werden kann. Die Grenze der Altlastfläche Harzstraße wird entsprechend der Angaben der Unteren Bodenschutzbehörde Richtung Norden aus dem Planbereich der 69. Änderung der Flächennutzungsplanes hinaus verschoben (siehe Anlage 01b).

6. Alternativprüfung

Da eine Reaktivierung der Bahnanlage auf absehbare Zeit weder aus verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen noch siedlungspolitischen Gesichtspunkten sinnvoll ist, stellt die alternativ denkbare Beibehaltung der Bahnflächendarstellung keine zielführende Planungsvariante gegenüber der hier vorgesehenen Änderung

dar. Gleichwohl wird die Trasse durch den angelegten und mit entsprechender Darstellung im Flächennutzungsplan versehenen Fuß- und Radweg für zukünftige Verkehrsaufgaben gesichert.

7. Planinhalte

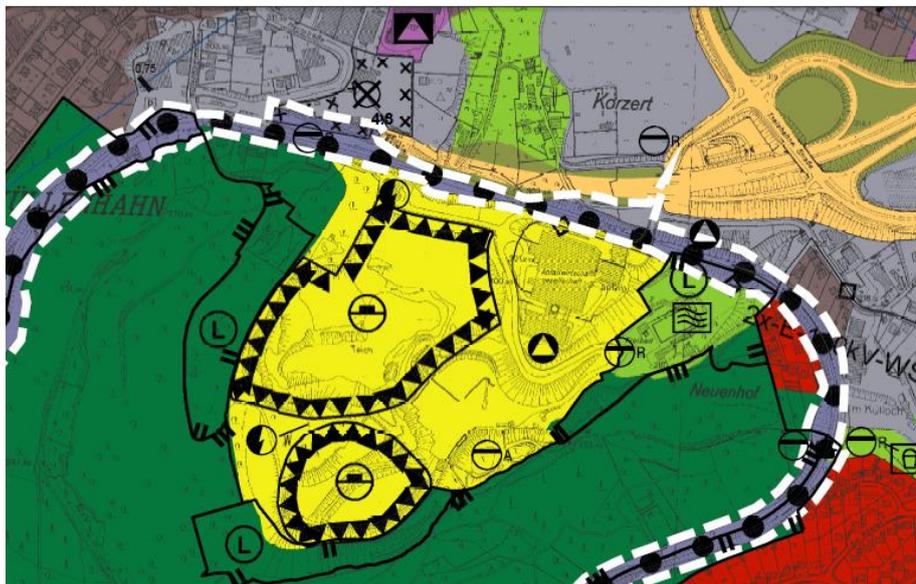
Die ehemalige Bahntrasse soll als durchgängige Grünverbindung mit der überlagernden Funktion Haupttradweg dargestellt werden. Verläuft die Sambatrasse durch vorhandene Siedlungsbereiche (Boltenberg / Zoo / MVA / Cronenberg) wird Grünfläche dargestellt, verläuft sie dagegen durch Wald (Burgholz) wird Wald dargestellt (vgl. Anlage 01b).

Von dieser Systematik wird lediglich in folgenden zwei Teilbereichen abgewichen:

Müllheizkraftwerk der AWG auf Korzert

Flächennutzungsplan 2005

Bestand



Planung

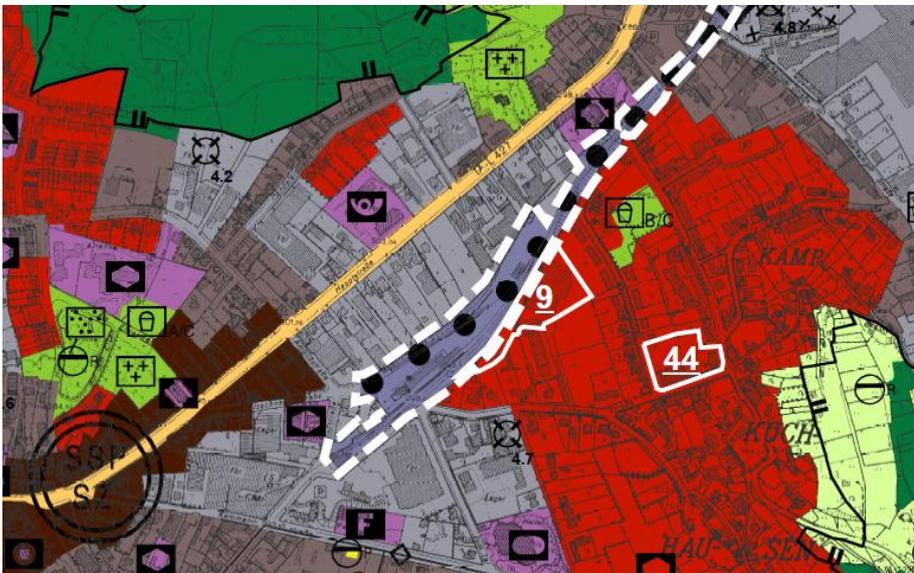


Die eisenbahnrechtliche „Entwidmung“ von Grundstücksflächen im Bereich des Müllheizkraftwerkes Korzert eröffnete der AWG die Möglichkeit zum Zwecke der Optimierung ihrer betriebsinternen Logistik, ehemalige Trassenteilstücke anzukaufen. Aus diesem Grunde wurde die Streckenführung des Fuß- und Radweges - Sambatrasse- nicht auf den ehemaligen Gleisanlagen sondern auf einer Ausweichtrasse angrenzend zur L 418 realisiert.

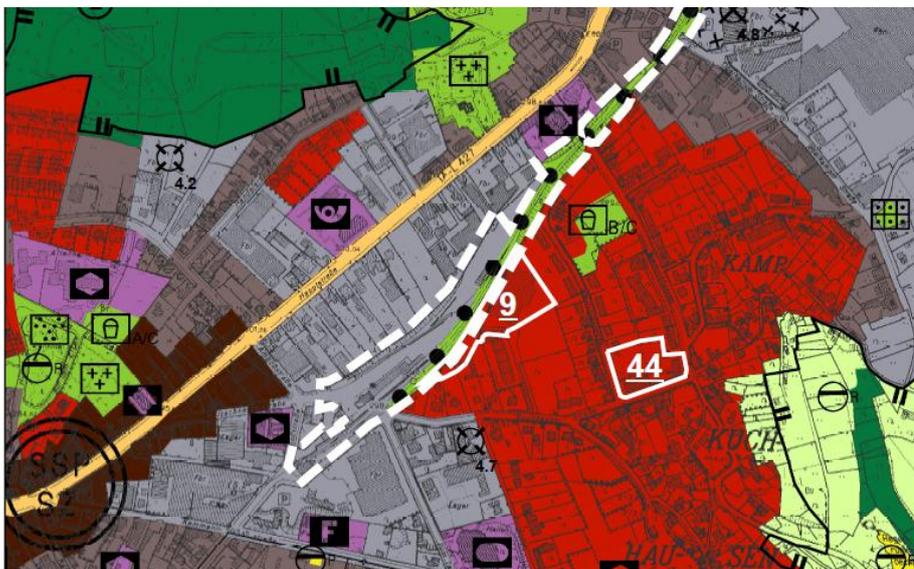
Die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes vollzieht diese Bestandssituation nach und erweitert die im Flächennutzungsplan 2005 dargestellte Fläche für Abfallentsorgung Richtung Norden.

Bahnhof Cronenberg

Flächennutzungsplan 2005
Bestand



Planung



Die stillgelegte Bahnstrecke 2721 endet im Zentrum Cronenbergs am ehemaligen Bahnhofgebäude innerhalb eines Gewerbegebietes. Die überwiegend rein linienhafte Ausprägung der ehemaligen Bahnstrecke wandelt sich hier in einen flächenhaft ausgeprägten Bereich der Deutschen Bahn (DB). Mehrere Unternehmen, die ehemals Grundstücksmieter der DB waren, haben diese Grundstücke angekauft. Um den Gewerbetreibenden eine wirtschaftlich sinnvolle, optimale Ausnutzung der Fläche ermöglichen zu können, wurde auch an diesem Standort eine Verlagerung des Fuß- und Radweges von der ursprünglichen Streckenführung der Bahngleise an den östlichen Randbereich vorgenommen.

Die Bahnflächen haben sich entsprechend der Vornutzung weiter als gewerbliche Baufläche entwickelt und ergänzen damit die bestehende gewerbliche Ausprägung in diesem Bereich.

Im Rahmen der 69. Änderung des Flächennutzungsplanes wird diese Bestandssituation nachvollzogen. Die Fläche für Bahnanlagen wird in gewerbliche Baufläche umgewandelt und der Geh- und Radweg linienhaft als Grünfläche dargestellt.

Am ehemaligen Bahnhof Cronenberg endet der Fuß- und Radweg -Sambatrasse- und wird über die Kuchhauser Straße an das städtische Straßennetz angebunden.

8. Städtebauliche Kenndaten

(Dichtewerte / Flächenbilanz)

Änderungsgebiet (bislang Bahnanlage) 25,4 ha

geplante Darstellung:

Gewerbliche Baufläche 1,6 ha

Fläche für die Abfallentsorgung 0,4 ha

Wald 14,0 ha

Grünfläche 9,3 ha

Fläche für den Verkehr 0,1 ha

9. Umweltbericht

Das Planverfahren wird nach den Regelungen des § 13 BauGB durchgeführt, entsprechend ist die Erstellung eines Umweltberichtes nicht vorgesehen.

Die relevanten Auswirkungen auf den Mensch und die Umwelt sind in der Begründung dargelegt.