

## **Abwägungsvorschlag der Verwaltung zu den zum Bebauungsplanverfahren 954 – Döppersberg – insgesamt eingegangenen Stellungnahmen**

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß 4 Abs. 2 BauGB - inklusive der Beteiligung der Nachbarkommunen gemäß § 2 Abs. 2 BauGB- in dem Zeitraum vom 17.03.2014 bis zum 17/25.04.2014 wurden insgesamt nur wenige Stellungnahmen vorgebracht, die nachfolgend aufgeführt sind.

### **1.0 Stellungnahmen durch die Träger öffentlicher Belange und den Nachbarkommunen**

#### **1.1 Stellungnahme durch die Stadt Gevelsberg (24.03.2014):**

Die Belange der Stadt Gevelsberg sind durch die Planung auf Basis der zur Verfügung gestellten Unterlagen zunächst nicht betroffen. Dieses gilt unter der Annahme, dass die Einzelhandelsflächen sich auf die dargestellte und in der Auswirkungsanalyse betrachtete Flächengröße von 9.500 m<sup>2</sup> beschränken und somit nur die unmittelbare Umbaufläche am Döppersberg, die Geschäftsbrücke, die Geschäftspassagen, der Pavillon und das Investorengebäude mit Ausnahme der ehemaligen Bundesbahndirektion erfasst sind. Gemäß der Standort- und Objektanalyse der GMA zum ehemaligen Bundesbahndirektionsgebäude stehen in diesem Gebäude jedoch noch ca. 21.000 m<sup>2</sup> nutzbare Flächen zur Verfügung, wovon ggfls. ca. 14.300 m<sup>2</sup> durch den Gutachter als Verkaufsflächen als geeignet angesehen werden. Insoweit eine Einzelhandelsansiedlung auch für dieses Gebäude vorgesehen ist, bittet die Gemeinde Gevelsberg um eine erneute Beteiligung, um die Auswirkungen einer solchen Nutzung auf die Belange der Stadt Gevelsberg prüfen zu können.

#### **zu 1.1 Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird gefolgt**

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofareals Döppersberg erfolgt eine grundlegende Neuordnung der baulichen und verkehrlichen Strukturen im Plangebiet. Wesentliches Ziel hierbei ist die Verbesserung der Anbindung des Bahnhofes an die Innenstadt und die Neugestaltung eines leistungsfähigen Busbahnhofes. Zusammen mit der neuen Verkehrsführung und den neuen Bauflächen wird dabei eine städtebauliche und funktionelle Verknüpfung erreicht. Mit Blick auf die zentrale Lage des Plangebietes innerhalb der Elberfelder Innenstadt sollen die Bauflächen im Plangebiet als Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO ausgewiesen werden. Dieses entspricht zum einen den vorhandenen und den gewünschten Nutzungen für das Gebiet und zum anderen der Lage innerhalb des festgelegten Zentralen Versorgungsbereiches<sup>1</sup>. Der Standort der festgelegten Bauflächen ist insoweit als städtebaulich und funktional integriert zu bewerten. Innerhalb der Kerngebiete sind u.a. auch Einzelhandelsnutzungen ohne Beschränkung der Flächengröße (sog. Großflächige Einzelhandelsnutzungen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO) zulässig. Diesen großflächigen Einzelhandelsbetrieben ist gemein, dass von Ihnen regelmäßig relevante Auswirkungen auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereich in der Gemeinde oder in benachbarten Gemeinden ausgehen können. Nach den Erläuterungen zu Ziel 3 des Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel zum Landesentwicklungsplan, ist bei „allgemeinen Kerngebietsausweisungen ohne konkret anstehende Vorhaben i.S.d. § 11 Abs. 3 BauNVO die Auswirkungen dieser Bauleitplanung

---

<sup>1</sup> Regionales Einzelhandelskonzept für das Bergische Städtedreieck, S. 85, Abb. 28

durch eine „worst-case-Betrachtung“ zu ermitteln“. Zur Prognostizierung der möglichen Auswirkungen hat die Stadt Wuppertal durch das Gutachterbüro GMA eine Auswirkungsanalyse und ergänzend dazu eine Standort- und Objektanalyse für das Gebäude der ehemaligen Bundesbahndirektion erstellen lassen. Bei der Erstellung der Auswirkungsanalyse wurden die geplanten Bauflächen hinsichtlich ihrer plausiblen Nutzung für den Einzelhandel ermittelt und die ggf. möglichen Flächengrößen summierend im Sinne einer „worst-case“ Betrachtung in die Auswirkungsanalyse eingestellt. Hieraus ergibt sich eine plausible Flächengröße von ca. 9.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für den (unterstellten) zentrenrelevanten Einzelhandel<sup>2</sup>. Nicht in die Auswirkungsanalyse mit eingestellt wurden die Nutzflächen der ehemaligen Bundesbahndirektion (Döppersberg 41), das als Bestandsgebäude innerhalb des Plangebietes liegt, allerdings im Wesentlichen ungenutzt ist. Seit dem Verkauf der Immobilie an einen privaten Immobilienentwickler im Jahr 2008 zeichnet sich bis heute keine belastbare Nachfolgenutzung für das denkmalgeschützte Gebäude ab. Durch den Vorgängerplan 954B ist das Gebäude bereits als Kerngebiet ausgewiesen, so dass prinzipiell bereits eine Einzelhandelsnutzung zur Umsetzung hätte kommen können. Im Rahmen der erstellten Standort- und Objektanalyse für diese Immobilie durch das Gutachterbüro wurde deswegen die prinzipielle Eignung der Immobilie für den Einzelhandel an den heute marktgängigen Anforderungen an einen Einzelhandelsstandort überprüft. Dabei kommen letztendlich drei denkbare Einzelhandelsformen (Einkaufszentrum, Factory- bzw. Designer-Outlet-Center und Fachgeschäft) in Betracht. Es zeigt sich, dass das Gebäude aufgrund der bautechnischen, denkmalschutzrechtlichen und erschließungstechnischen Rahmenbedingungen nur sehr eingeschränkt als plausibler Einzelhandelsstandort in Frage kommt. Der Gutachter kommt zu dem Fazit<sup>3</sup>, dass u.U. eine Teilnutzung durch einen Einzelnutzer möglich wäre, wenn insbesondere eine Lösung für die komplett fehlenden Stellplätze gefunden werden kann. Es sind dabei erhebliche bauliche Eingriffe bei bestenfalls durchschnittlicher Funktionalität erforderlich. Für wesentliche Teile des Gebäudes müssten andere kerngebietstypische Nutzungen (Büros, Hotel, Hochschuleinrichtungen, etc.) gefunden werden, die gemäß den Regelungen des Bebauungsplanes auch zulässig sind. Mit Blick auf die Einschätzung des Gutachters wurden deswegen die Nutzflächen der ehemaligen Bundesbahndirektion somit nicht mit in die Auswirkungsanalyse mit einbezogen, um eine Fehlgewichtung und damit auch Prognoseunschlüssigkeit im Rahmen der Bewertung der Auswirkungen der Planung zu vermeiden. Die Auswirkungsanalyse selbst zeigt, dass für die Stadt Gevelsberg unter den getroffenen Annahmen keine relevanten Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsfunktionen zu befürchten sind.

Mit Blick auf die gegebenen Grundstücksverhältnisse der ehem. Bundesbahndirektion ist davon auszugehen, dass ohne ein ergänzendes Bauleitplanverfahren, die für eine Einzelhandelsnutzung erforderlichen Stellplätze nicht in der benötigten Anzahl auf dem Grundstück untergebracht werden können. Sollte es diesbezüglich zu einem Bauleitplanverfahren kommen, um eine intensive Einzelhandelsnutzung planerisch zu unterstützen, würde die Stadt Gevelsberg im Rahmen der Beteiligung der Nachbarkommunen erneut beteiligt werden.

---

<sup>2</sup> Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung eines Textilkaufhauses und weitere Einzelhandelsflächen in Wuppertal, Döppersberg, S. 5 - GMA 2014

<sup>3</sup> Standort- und Objektanalyse zur Ansiedlung von Handelsnutzungen im Gebäude der ehemaligen Bundesbahndirektion am Standort Wuppertal, Döppersberg, S 35 ff?- GMA 2014

## **1.2 Stellungnahme durch die Stadt Remscheid (09.04.2014):**

### **1.2.1 Zentrenrelevanter Einzelhandel**

Seitens der Stadt Remscheid werden unter dem Vorbehalt, dass per Saldo nicht mehr als die gemäß der Auswirkungsanalyse angesetzten 9.500 m<sup>2</sup> Einzelhandelsverkaufsflächen im Plangebiet realisiert werden, und sofern branchenbezogen keine Umstrukturierungen ggü. dem aktuellen Planungsstand vorgenommen werden, keine Einwendungen gegen die Planung geäußert. Eine nachträgliche Abänderung der zu Grunde gelegten einzelhandelsbezogenen Verkaufsflächenkenndaten wird allerdings derzeit abgelehnt. Ein Designer-Outlet-Center oder ein Factory-Outlet-Center (DOC bzw. FOC) in dem Gebäude der ehemaligen Bundesbahndirektion ist aus Sicht der Stadt Remscheid nicht akzeptabel. Eine ablehnende Haltung gilt zunächst auch für sonstige großflächige zentrenrelevante Einzelhandelsnutzungen, welche per Saldo nicht in der aktuellen Verkaufsflächenübersicht zur Bebauungsplanbegründung enthalten sind. Zu befürchten wäre in diesen Fällen, dass die Remscheider Zentren deutlicher als bislang veranschlagt in Mitleidenschaft gezogen werden und insgesamt städtebaulich relevanten Schaden nehmen können. Sollte entgegen den Schlussfolgerungen der Standort- und Objektanalyse und der zentrenbezogenen Auswirkungsanalyse eine großflächige Einzelhandelslösung für den Standort der ehem. Bundesbahndirektion planerisch weiterverfolgt werden, macht die Stadt Remscheid vorsorglich ihre Bedenken geltend. In diesem Fall bittet die Stadt Remscheid um eine erneute Beteiligung. Ebenso bittet die Stadt Remscheid um eine erneute Beteiligung im Falle von neuen einzelhandelsbezogenen Verkaufsflächenkenndaten für das Plangebiet, sofern diese für eine Branche größer als bisher benannt ausfallen. Gegen die Festsetzung der ehemaligen Bundesbahndirektion als Kerngebiet bestehen keine Bedenken, sofern die zu Grunde gelegte Verkaufsflächensaldierung (9.500 m<sup>2</sup>) beigehalten wird.

#### **Zu 1.2.1 Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird gefolgt**

Zu den gegebenen Anregungen hinsichtlich der im Plangebiet zu erwartenden Einzelhandelsflächen sowie der derzeit noch nicht plausibel bestimmbar zukünftigen Nutzung der ehemaligen Bundesbahndirektion wird auf die Ausführungen zu 1.1 verwiesen. Diesbezüglich wird die Stadt Remscheid bei eventuellen Planänderungen oder Neuaufstellung eines Bebauungsplanes im Rahmen der Abstimmung mit den Nachbarkommunen gem. § 2 Abs. 2 BauGB beteiligt werden. Ergänzend ist auszuführen, dass der Bebauungsplan 954 – Döppersberg – einen sog. Angebotsbebauungsplan darstellt. Insoweit kann zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplanes weder der Umfang noch die konkreten Nutzungen innerhalb der zukünftigen Bebauung umfassend vorhergesagt werden. Diese können naturgemäß innerhalb der zulässigen Bandbreite des hier vorgesehenen Nutzungsart – hier Kerngebiete gem. § 7 BauNVO - und Maß der baulichen Nutzung liegen. Zur Bewertung der Planung wird seitens der Stadt Wuppertal für die zur Neubebauung anstehenden Flächen eine umfangreiche Einzelhandelsnutzung unterstellt, da von dieser Nutzungsart erfahrungsgemäß erhebliche städtebauliche Auswirkungen ausgehen können. Dieser Ansatz ergibt sich nicht zuletzt auch aus den Regelungen des durch das Land NRW verabschiedeten Sachlichen Teilplans Großflächiger Einzelhandel und den Regelungen des § 11 Abs. 3 BauNVO. Die der GMA-Auswirkungsanalyse zugrundeliegenden Einzelhandelsflächen im Plangebiet wurden unter Berücksichtigung der Größe der Baufelder und ihrer geplanten und möglichen Ausnutzbarkeit plausibel ermittelt und hierfür eine Branchenzuordnung getroffen. Hierbei wurde dabei darauf geachtet, dass auswirkungsträchtige

Sortimente und Flächenleistungen zu Grunde gelegt wurden, welche sich für eine attraktive Einzelhandelsnutzung wahrscheinlich einstellen würden. Aktuell sind keine Gründe dafür ersichtlich, dass der Branchenmix (Bekleidung, Schuhe und Lederwaren) falsch gewählt wurde bzw. sich abweichende Flächengrößen abzeichnen. Im Rahmen der Vollziehung der Planung können sich aber gleichwohl andere Einzelhandelsortimente und Verteilungen ergeben als diese in der Auswirkungsanalyse angesetzt wurden. Diesbezüglich ist eine abschließende Festlegung innerhalb der zulässigen Regelungsdichte eines Bebauungsplanes zu den Kerngebietsflächen nicht möglich, jedoch auch nicht erforderlich. Im Ansatz der Auswirkungsanalyse wurde im Sinne einer Worst-Case Betrachtung von einem sehr auswirkungsträchtigen Szenario ausgegangen. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich Veränderungen in der tatsächlichen Branchenzusammensetzung zusätzlich oder stärker negativ auf die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Remscheid auswirken würde, da voraussichtlich die in der Auswirkungsanalyse angesetzten Verkaufsflächenanteile bei Bekleidung sowie Schuhen / Lederwaren insbesondere im Bereich der Geschäftsbrücke vermutlich nicht in Gänze realisiert werden und somit bereits Maximalflächen darstellen. Die Auswirkungsanalyse zeigt diesbezüglich, dass selbst unter dem gewählten worst-case Fall entsprechende relevante Auswirkungen auf die Zentren von Remscheid nicht zu erwarten sind. Es ist insoweit damit zu rechnen, dass die tatsächlichen Auswirkungen geringer ausfallen werden und sich im hinzunehmenden Rahmen deutlich unterhalb des regelmäßig anzusetzenden Abwägungsschwellenwertes von 10% Umsatzverteilung bewegen.

### **1.2.2 Kommunales Einzelhandelskonzept**

Die Stadt Remscheid regt an, dass die Stadt Wuppertal ein kommunales Einzelhandelskonzept erstellen lässt, aus welchem deutlich hervorgeht, welche großflächigen Einzelhandelspotentiale im Stadtgebiet der Stadt Wuppertal wo vorgesehen sind. Durch punktuell angelegte Vorhaben wird ansonsten eine sukzessive Kumulierung von Einzelhandelsstandorten in Wuppertal befürchtet, welche für die Stadt Remscheid zentrenschädigende Auswirkungen mit sich bringen kann.

#### **Zu 1.2.2 Abwägungsvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen**

Es handelt sich bei der Anregung um ein Thema, welches nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens ist. Allerdings ist zu der Anregung festzuhalten, dass es seitens der Stadt Wuppertal vorgesehen ist ein entsprechendes Konzept zeitnah erstellen zu lassen. Im Rahmen der Aufstellung des Konzeptes ist eine Beteiligung der Nachbarkommunen vorgesehen. Das Konzept wird allerdings aufgrund der erforderlichen Bearbeitungszeit nicht vor Abschluss dieses Planverfahrens erstellt sein. Unabhängig davon wird das zukünftige Konzept nicht zur Bewertung der hier beabsichtigten Planung benötigt. Die Planung zur Umgestaltung des Döppersberg war bereits Gegenstand mehrerer grundsätzlicher Beschlüsse im Rat der Stadt Wuppertal zum Umbau des Bahnhofareals und ist insbesondere auch in dem regionalen Einzelhandelskonzept der Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal entsprechend enthalten.

### **1.3 Stellungnahme: Solingen (24.04.2014)**

#### **1.3.1 Planung - REHK**

Die Stadt Solingen weist darauf hin, dass durch den Bebauungsplan 954 – Döppersberg – die Belange der Stadt Solingen insbesondere im Bezug zum Aspekt der künftigen Einzelhandelsentwicklung berührt sind. Gemäß Planung sollen im Bereich des Bahnhofumfeldes die zentrenrelevanten

Sortimente Bekleidung mit 7.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sowie Schuhe und Lederwaren mit ca. 2.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche die Kernsortimente bilden. Laut dem Regionalen Einzelhandelskonzept (REHK) liegt das in Rede stehende Plangebiet innerhalb des Hauptzentrums Elberfeld. Die Regelungen des REHK stehen damit einer Einzelhandelsentwicklung in diesem Bereich nicht grundsätzlich entgegen. Im REHK wird allerdings darauf hingewiesen, dass für die Bewertung konkretisierter Einzelhandelsplanungen in diesem Gebiet die Kriterien für einen „Regionalen Konsens“ zu prüfen sind. Diese sehen für Planvorhaben mit zentrenrelevanten Hauptsortiment und einer Verkaufsfläche von mehr als 5.000 m<sup>2</sup> eine konkrete Verträglichkeitsanalyse vor. Die Stadt Solingen stellt sich daher die Frage, ob die in der Begründung zum Bebauungsplan ausgeführte Verfahrensvereinfachung als sachgerecht angesehen werden kann.

### **Zu 1.3.1 Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt**

Nicht gefolgt wird der Anmerkung der Stadt Solingen, dass die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geführte Auseinandersetzung mit der Einzelhandelsthematik nicht konform sei mit dem im Regionalen Einzelhandelskonzept vereinbarten Verfahrensweg. Im Regionalen Einzelhandelskonzept wird zum Bereich Döppersberg folgendes ausgeführt:

„...Zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit des Projektes hat der Rat der Stadt Wuppertal mit Beschluss vom 18.03.2002 den Rahmen für mögliche Einzelhandelsflächen auf insgesamt

15.000 m<sup>2</sup> VKF<sup>4</sup> festgelegt. Darin enthalten sind 3.300 m<sup>2</sup> VKF für die Erneuerung von bestehenden Einzelhandelsflächen im Bereich des Hauptbahnhofes. Für die Bewertung konkretisierter Einzelhandelsplanungen werden nach Inkrafttreten des Regionalen Einzelhandelskonzeptes die Kriterien für einen „Regionalen Konsens“ heranzuziehen sein, die im Kap. 5 dieses Berichtes ausführlich erläutert sind...“

Die Stadt Solingen geht nun fehl in der Annahme, dass es sich bei dem Bebauungsplanverfahren 954 – Döppersberg – um die Konkretisierung einer Einzelhandelsplanung handelt, bzw. der Planung eine konkretisierte Einzelhandelsplanung zugrunde liegt. Der Bebauungsplan 954 übernimmt in den wesentlichen Zügen, insbesondere was die Ausweisung von Kerngebietsflächen angeht, die Regelungen der rechtskräftigen Bebauungspläne 954A und B. Die mit dem Planverfahren zudem vorgenommenen Abänderungen in Detailbereichen berühren nicht das grundlegende und auch mit der Stadt Solingen abgestimmte Planungsziel. Im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens sind, wie die Stadt Solingen zutreffend ausführt, die Aspekte des hier prinzipiell zulässigen Einzelhandels gleichwohl im angemessenen Umfang erneut zu betrachten. So muss in einer hinreichenden Plausibilität geklärt werden, ob durch das Planverfahren negative Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Wuppertal und der umgebenden Nachbarkommunen auf Basis der heutigen Verhältnisse zu befürchten stehen. Die Stadt Wuppertal hat sich hierzu einer gutachterlichen Bewertung durch das Büro GMA (Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH) bedient. Gerade weil noch keine konkrete Einzelhandelsplanung mit konkreten Nutzern und Sortimentsstruktur bekannt sind, waren plausible Annahmen zu treffen, wie sich eine umfangreiche Einzelhandelsnutzung darstellen könnte. Wie auch aus der Begründung deutlich hervorgeht, liegen für die einzelnen zur Neubebauung anstehenden Teilflächen (Passage, Brückenbebauung West, Brückenbebauung Ost, Investorenkubus, Wupperparkpavillon) noch keine bekannten Nutzer vor. Dieses trifft auch für den Investorenkubus zu, für den die Stadt sich um einen Projektentwickler,

---

<sup>4</sup> Erläuterung: VKF = Verkaufsfläche

welcher im Textileinzelhandelsbereich tätig ist, bemüht und in Verhandlungen steht, diese aber noch nicht abgeschlossen werden konnten. Eine projektbezogene Betrachtung scheidet somit aus. Die im Regionalen Einzelhandelskonzept enthaltene und auf dem Ratsbeschluss der Stadt Wuppertal vom 2002 basierende Verkaufsflächenfestlegung von nicht mehr als 15.000 m<sup>2</sup> ist im Bebauungsplan 954 berücksichtigt. Sollte es entgegen der Einschätzung des Gutachtens zur Standort- und Objektanalyse der ehemaligen Bundesbahndirektion doch zu einer größeren Aktivierung des Gebäudes für eine Einzelhandelsnutzung kommen, wäre ggf. so ein Vorhaben im Regionalen Arbeitskreis der bergischen Kommunen abzustimmen. Vor diesem Hintergrund wurde das Regionale Einzelhandelskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in diesem Planverfahren berücksichtigt.

### **1.3.2 Bundesbahndirektion**

Die Stadt Solingen weist des Weiteren darauf hin, dass im Rahmen des bewerteten Verkaufsflächenpotentials die Flächen der ehemaligen Bundesbahndirektion zunächst nicht mit berücksichtigt wurden. Aufgrund der durchgeführten Standort- und Objektanalyse für das Gebäude der ehemaligen Bundesbahndirektion geht die Stadt Wuppertal von einer geringen Verwertbarkeit für eine Einzelhandelsnutzung aus. Sollte es wider erwarten doch zu einer Einzelhandelsnutzung innerhalb der ehemaligen Bundesbahndirektion kommen, wäre dies nach Ansicht der Stadt Solingen im Rahmen einer ergänzenden Betrachtung des Gesamtvorhabens entsprechend zu würdigen. Gleiches gilt für die nachträgliche Erweiterung der projektierten Verkaufsflächen am Döppersberg selbst.

**Zu 1.3.2** Abwägungsvorschlag: Die Stellungnahme wird gefolgt

Hinsichtlich der Bewertung der ehemaligen Bundesbahndirektion wird auf die Ausführungen zu Punkt 1.1 verwiesen.

### **1.3.3 Zentrenrelevanter Einzelhandel**

Vor dem Hintergrund der für Solingen gutachterlich ausgewiesenen absatzwirtschaftlichen Auswirkungen, welche mit 5 bis 6 % Umsatzverteilungen im Bekleidungssegment und ca. 7 bis 8 % Umsatzverteilung im Sortiment Schuhe und Lederwaren spürbare Auswirkungen im Hinblick auf Umsatzverlagerungen erwarten lassen, wird dieser Aspekt durch die Stadt Solingen kritisch bewertet. Bei einer zusätzlichen Aktivierung der Verkaufsflächenpotentiale in der ehemaligen Bundesbahndirektion wäre eine Überschreitung regelmäßig anzusetzenden Abwägungsschwellenwertes von 10% Umsatzverteilung in Solingen keineswegs als unwahrscheinlich anzusehen. Verstärkt wird diese Auffassung durch mögliche weitere zentrenrelevante Einzelhandelsansiedlungen in Wuppertal, wie z.B. die Erweiterung der City Arkaden. In diesem Zusammenhang wird seitens der Stadt Solingen die Frage gestellt, ob aufgrund der Gegebenheiten in der Region der für die Bewertung der Verträglichkeit des Vorhabens gewählte Schwellenwert von 10% Umsatzverteilung als sachgerecht angesehen werden kann. Die aktuelle Einzelhandels- und Leerstandssituation der zentralen Versorgungsbereiche im Untersuchungsraum, und damit auch der Solinger Innenstadt, sollten intensiver betrachtet werden. Es wäre zu klären, ob der Abwägungsschwellenwert unterhalb der gewählten 10% angesetzt werden muss. Hierzu wäre es notwendig, konkrete räumlich differenzierte Aussagen zur städtebaulichen Situation in den einzelnen zentralen Versorgungsbereichen zu treffen.

Bezüglich der vorliegenden Auswirkungsanalyse der GMA wird angemerkt, dass weitere zentrenrelevante Sortimente bei der Verträglichkeitsbetrachtung nicht betrachtet wurden. Die verkürzte Darstellungsform des Gutachtens erschwert dessen Übersichtlichkeit, wie z.B. bei der Herleitung der projektbezogenen Marktanteile oder der erwarteten Umsatzverteilungen in der Region. Nicht nachvollziehbar ist die Auswahl der Untersuchungsstädte, die vom gewählten Einzugsgebiet abweicht.

Die Stadt Solingen regt an, dass im Bebauungsplan die Festsetzung einer vertraglichen Obergrenze der möglichen Verkaufsflächen zu prüfen wäre, um mögliche negative Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Solingen auszuschließen. Hierbei sollten die Flächen der ehemaligen Bundesbahndirektion mit berücksichtigt werden.

### **Zu 1.3.3** Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

Die Stadt Wuppertal hat zur Erstbewertung der Einzelhandelsauswirkungen eine gutachterliche Analyse in vereinfachter Form eingeholt. Innerhalb der Bewertung wurde, wie diese auch in der Begründung zum Bebauungsplan ausgeführt ist, ein worst-case Szenario mit einem sehr hohen Anteil an Verkaufsflächen für den zentrenrelevanten Einzelhandel als Prognoseansatz gewählt. Es wurde eine Sortimentsverteilung in Ansatz gebracht, die von hohen Verkaufsflächenanteilen in den Innenstadtleitsortimenten Bekleidung und Schuhe / Lederwaren ausgeht und somit zu hohen Umsatzverteilungen in den Zentren führen kann. Ferner wurden hinsichtlich der Flächenverteilung und Flächenleistungen plausible Ansätze gewählt. Das eine andere Sortimentsverteilung hier zu noch stärkeren Auswirkungen führen könnte ist nicht ersichtlich und wird von der Stadt Solingen auch nicht näher dargelegt.

Insoweit liegt hierin keine Prognoseunschlüssigkeit. Die gutachterliche Bewertung lässt erkennen, dass selbst bei dem angenommenen ungünstigen Szenario der rechnerischen Umsatzumverteilung allein auf die Haupt- und Nebenzentren von Wuppertal, Solingen, Remscheid, Velbert und Haan der regelmäßig anzusetzende Abwägungsschwellenwert von 10% Umsatzumverteilung bei den Nachbarkommunen deutlich unterschritten wird. Es ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Umsatzumverteilungen räumlich differenzierter und damit für die hier zu betrachtenden Zentralen Versorgungsbereiche im Einzugsbereich der Planung niedriger ausfallen werden. Eine weitergehende gutachterliche Betrachtung, welche auch die Zusammenschau mit der in der Vergangenheit in Rede stehenden Erweiterung der City-Arkaden Wuppertal oder die Bundesbahndirektion mit einbezieht, ist nicht erforderlich, da eine Realisierung dieser Vorhaben nicht absehbar sind bzw. im Falle der Bundesbahndirektion als unwahrscheinlich einzustufen sind. Sollten sich die Planungen diese Standorte betreffend konkretisieren, würde die Stadt Solingen erneut beteiligt werden. Das eine Betroffenheit der Nachbarkommunen bereits deutlich unterhalb des regelmäßig anzusetzenden Abwägungsschwellenwertes von 10% Umsatzumverteilung gegeben sein könnte ist nicht ersichtlich und wird auch seitens der Stadt Solingen nicht fundiert vorgetragen. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass schädliche Auswirkungen auch unterhalb der 10%-Schwelle möglich sind. In diesem Zusammenhang ist jedoch festzustellen, dass in der Stadt Solingen seitens der Gutachter keine Vorschädigung festgestellt werden konnte und sich die Innenstadt mit der Etablierung eines Einkaufszentrums gestärkt hat. Städtebauliche Auswirkungen sind aus den max. 7 – 8 % Umsatzumverteilung im Sortiment Schuhe / Lederwaren (Bekleidung: max. 5 – 6 % Umsatzumverteilung) nicht abzuleiten und stellen vor dem Hintergrund der gewählten Prämissen (hohe Verkaufsflächenanteile von Bekleidung und Schuhen / Lederwaren im Planvorhaben, hohe

Flächenproduktivität des Planvorhabens, hohe Umsatzumverteilungen im Einzugsgebiet, Umsatzumverteilung nur in den zentralen Versorgungsbereichen) auch einen absoluten „worst case“ dar. Weitergehende Untersuchungen dahingehend sind deswegen im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens seitens der Stadt Wuppertal nicht erforderlich. Entsprechend sind im Rahmen dieses Planverfahrens auch keine weiteren Beschränkungen des zulässigen Einzelhandels über die bereits getroffenen Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung auch im Bezug zur ehemaligen Bundesbahndirektion vorgesehen oder erforderlich.

Zur Steuerung der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung in Wuppertal beabsichtigt die Stadt Wuppertal die Aufstellung eines kommunalen Einzelhandelskonzeptes. Die Nachbarkommunen werden dabei zu gegebener Zeit beteiligt werden. Allerdings wird das neue Konzept nicht zur Bewertung dieser Planung benötigt. Insoweit war die generelle Planung zum Umbau des Döppersberg bereits Gegenstand mehrfacher Abstimmungen auch mit der Stadt Solingen und ist innerhalb des Regionalen Einzelhandelskonzeptes enthalten.

---

#### **1.4 Stellungnahme durch: IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid (10.04.2014)**

##### **1.4.1 Veränderungen der Passantenströme**

Die IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid äußert ihre Besorgnis zu der mit der Planung wahrscheinlich einhergehenden Frequenzverschiebung der Passantenströme in der Fußgängerzone in Richtung des Hauptbahnhofes. Da bisher weder für das Zentrum Elberfeld noch für die Gesamtstadt ein kommunales Einzelhandels- und Zentrenkonzept entwickelt wurde, erscheint die Billigung von Veränderungen von Passantenströmen willkürlich. Vielmehr müssen solche Veränderungen in ein Zukunftskonzept integriert sein, welches für neue und bestehende Unternehmen und Grundeigentümer Investitionssicherheit bietet. Daher erwartet die IHK von der Stadt Wuppertal stadtentwicklungspolitische Aussagen zum Einzelhandelsstandort, um letztendlich auf Basis dieser, gewollte und ungewollte städtebauliche sowie funktionale Wirkungen von Einzelprojekten einschätzen zu können.

**Zu 1.4.1 Abwägungsvorschlag:** Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen

Zurückzuweisen ist der Vorwurf, dass die mit dieser Planung einhergehende Veränderung der Passantenströme und damit auch eine Veränderung in der Attraktivität von Einzelhandelslagen willkürlich wäre. Der Wunsch zum Umbau des Döppersberg beschäftigt die Stadt Wuppertal nunmehr seit Jahrzehnten. Im Zuge der Konkretisierung der Planung wurden die wesentlichen städtebaulichen Zielrichtungen durch die Grundsatzbeschlüssen im Jahr 2002/2003 und den städtebaulichen Wettbewerb formuliert und entsprechende bauplanungsrechtliche Regelungen durch die Aufstellung der Bauleitpläne 954A und B in den Jahren 2005/2007 vorgenommen. Die Veränderungen im Innenstadtgefüge von Elberfeld sind somit nicht willkürlich sondern Gegenstand eines geordneten Planungsprozesses. Das Ergebnis spiegelt sich auch in dem aufgestellten Regionalen Einzelhandelskonzept der bergischen Kommunen wieder, in dem diese Planung berücksichtigt wurde. Allerdings ist der IHK zuzustimmen, dass die zukünftige Einzelhandelsentwicklung und Projektsteuerung in Wuppertal durch ein kommunales Einzelhandelskonzept analysiert und fachlich begleitet werden sollte. Zur Steuerung der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung in Wuppertal beabsichtigt die Stadt Wuppertal deswegen die Aufstellung eines entsprechenden Konzeptes. Die



Nachbarkommunen sowie die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden dabei zu gegebener Zeit beteiligt werden. Aufgrund des erforderlichen Arbeitsumfanges wird das neue Konzept nicht vor Abschluss dieses Planverfahrens vorliegen können. Diesbezüglich wird es aber auch nicht zur Bewertung dieser Planung, wie einleitend beschrieben, zwingend benötigt. Die generelle Planung zum Umbau des Döppersberg war bereits Gegenstand mehrfacher Abstimmungen und Erörterungen mit den Bürgern, Nachbarkommunen und den Behörden und Trägern öffentlicher Belange, so dass eine breite Kenntnis über die Planungsinhalte und deren Auswirkungen gegeben ist.

#### **1.4.2 Verkehr**

Es wird auf zwei verkehrliche Aspekte hingewiesen, die in der Ausführungsplanung zum Bebauungsplan unbedingt beachtet werden sollten. Zum einen sollte für die Anzahl der benötigten Taxenstellplätze eine ausreichende Fläche zur Verfügung gestellt werden. Die Zahl der Taxenstellplätze sollte möglichst die vorherige Stellplatzanzahl überschreiten, um Kapazitäten für eine eventuelle zukünftige Zunahme des Bedarfes zu berücksichtigen. Zum anderen sollten im Bereich des Döppersberg Halte- und Abstellplätze für Reisebusse berücksichtigt werden. Innerhalb des Bebauungsplanes sind Flächen für diesen Bedarf nicht erkennbar berücksichtigt. Ein moderner, auf zukünftige Entwicklungen ausgelegter Hauptbahnhof dient als Schnittstelle für die verschiedenen Verkehrsmittel. Aus Sicht der IHK wäre es ein Fehler, wenn die An- und Abreise von Reisebussen nicht am zentralsten Punkt der Stadt gewährleistet wird. Ideal wäre es, wenn zudem auch Fernreisebusse hierbei berücksichtigt würden, da der Döppersberg nur wenige Fahrminuten von der A46 entfernt ist und Reisenden eine optimale Umsteigemöglichkeit bietet.

**Zu 1.4.2 Abwägungsvorschlag:** Der Anregung wird teilweise gefolgt.

Bei der Ausführungsplanung zur Umsetzung der Neustrukturierung des Döppersberg wird eine angemessene Anzahl an Taxenstellplätze berücksichtigt. Diese sollen ihren Standort im Bereich der neuen Bahnhofszufahrt an der Südseite des sog. Investorenkubus erhalten. Hierbei wurden in der aktuellen Ausführungsplanung 15 Taxenstellplätze berücksichtigt, was der genehmigten Anzahl der bisherigen Taxenstellplätze entspricht. Aufgrund der gegebenen beengten Grundstücksverhältnisse im Plangebiet, deren Randbedingungen nicht in plausibler Art und Weise verändert werden können, ist eine größere Berücksichtigung von Taxenstellplätze nicht möglich, ohne dass es zu Einschränkungen auf andere ebenso wichtige Planungsaspekte kommen würde. Es besteht ggf. die Möglichkeit für Nachrückplätze bei der Umsetzung des für die Südstadt entwickelten Verkehrskonzeptes im zukünftig markierten Längsparkstreifen in der Aderstraße einen entsprechenden Bereich zuzuordnen. Mit Blick auf die heutige Kommunikationstechnik sollte trotz der hier nicht gegeben Sichtverbindung ein geordneter Nachrückbetrieb durch die Taxizentrale organisiert werden können.

Hinsichtlich des Platzangebotes für Reise- und Fernreisebusse ist bedauerlicherweise festzuhalten, dass hierfür entsprechend geeignete Flächen nicht innerhalb der Planung berücksichtigt werden können. Im Rahmen der Gesamtplanung waren verschiedenste Aspekte der Neugliederung der Verkehrsbeziehungen, der städtebaulichen Anknüpfung der Innenstadt an den Bahnhof und die Berücksichtigung eines leistungsfähigen Omnibusbahnhofes einzuflechten. Aufgrund des zur Verfügung stehenden Planungsraumes mussten in der Detailplanung bereits verschiedenste Kompromisse hingenommen werden. Der für einen geordneten und angemessen leistungsfähigen Betrieb von Reise- und Fernreisebussen benötigte Platzbedarf lässt sich im Bereich des Döppersberg

leider nicht berücksichtigen. Es müssten Flächen sowohl für den Stellplatzbedarf als auch das sichere An- und Abfahren sowie Zu- und Austeigen zu Lasten von anderen wichtigen Planungselementen untergebracht werden. Auch eine Einbindung in den Busbahnhof ist nicht möglich, da für einen reibungslosen Ablauf am Busbahnhof ein verlässliches Betriebs- und Zeitkonzept zwingend erforderlich ist. Mit Integrierung von Reisebussen in die Busbahnhofsplanung ist dies nicht möglich, da im Gegensatz zum ÖPNV nicht prognostiziert werden kann, wann und wie viele Reisebusse ankommen. Hinzu treten die Fernreisebusse, welche hinsichtlich der Fahrzeiten auch größeren „Toleranzen“ unterworfen sind. Auch wenn die Anknüpfung am Döppersberg sicherlich sinnvoll wäre, muss dieser Verkehrsaspekt an andere Stelle des Stadtgebietes abgewickelt werden. Derzeit befindet sich die Reisebushaltestelle bedingt durch die Umbaumaßnahme Döppersberg in der Straße Am Wunderbau. Mit Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofs und des Busabstellplatzes werden die dort befindlichen Haltestellenbereiche der WSW entbehrlich. Dadurch und ggf. ergänzt um eine Flächenaufweitung zu Lasten einer angrenzenden städtischen Grünfläche bietet sich hier in Zusammenhang mit Investitionen in diesen Standort auch das dauerhafte Potential, eine verkehrssichere und betrieblich funktionierende Reisebus- / Fernreisebushaltestelle zu errichten.

---

#### **1.5 Stellungnahme durch: Deutsche Bahn AG (05.05.2014)**

Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen keine generellen Bedenken gegen die Planung. Sie weist allerdings auf verschiedene technische Rahmenbedingungen hin (Abstände zu Fahrleitungsmasten, vorhandene Erd- und Telekommunikationskabel, etc.), auf die im Baugeschehen Rücksicht genommen werden muss. Es ist vor Baubeginn eine Abstimmung mit den jeweils genannten Dienststellen und Unternehmen erforderlich.

#### **Zu 1.5 Abwägungsvorschlag: Der Anregung wird gefolgt**

Die Unterlagen werden im weiteren Baugeschehen beachtet werden. Direkte Einflüsse auf die Bauleitplanung sind nach Sichtung der Unterlagen aber nicht erkennbar.

---

## **2.0 Stellungnahmen durch die Öffentlichkeit**

### **2.1 Stellungnahme durch: Bürger 1 (aus datenschutzrechtlichen Gründen anonymisiert)**

Seitens des Bürgers werden verschiedene Planungsaspekte angesprochen, die Themenbezogen nachfolgend behandelt werden.

#### **2.1.1 Fehlende städtebauliche Begutachtung**

Seitens des Bürgers wird bemängelt, dass zum Bebauungsplanverfahren keine städtebauliche Begutachtung durchgeführt wurde, welche die Wirkung des Investorenkubus auf das Stadtbild näher betrachtet. Nirgendwo stehen seines Wissens nach der Öffentlichkeit bildhafte Darstellungen des Kubus im Rahmen des Stadtbildes zur Verfügung. Die Bilder aus der Sicht vom Schwebebahnhof aus geben nur einen eingeschränkten Gesichtswinkel wieder. Da gerade für die bergige Lage Wuppertals der Blickwinkel von den Randlagen des Tales aus einschneidend ist, gehört nach der Auffassung des

Bürgers notwendigerweise zur Offenlegung des Bebauungsplanes auch die Darstellung dieser Perspektiven. Zu berücksichtigen wäre auch die dominante dunkle Farbe gegenüber den anderen durchweg helleren hohen Gebäuden.

**Zu 2.1.1** Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Für die Planung zum Umbau des Bahnhofsbereiches Döppersberg wurde im Jahr 2004 ein aufwändiges städtebauliches Wettbewerbsverfahren durchgeführt. Hierbei wurden die Grundzüge der verkehrlichen Verflechtungen und der städtebaulichen Einbindung der Neubebauung in verschiedensten Varianten beleuchtet. Auf Basis des Gewinnerentwurfes wurde die Konkretisierung der Planung durchgeführt für die die Bebauungspläne Nr. 954A und 954B noch den rechtlichen Rahmen bilden. Die durch den Wettbewerb gefundene städtebauliche Idee bildet auch weiterhin die Grundlage für den jetzt in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 954 – Döppersberg –. Mit diesem Plan sollen die beiden Bebauungspläne 954A und 954B zu einem Gesamtplan zusammengefasst und zugleich sinnvolle Änderungen vorgenommen werden. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens müssen gemäß den Regelungen des Baugesetzbuches regelmäßig die Belange beachtet werden, wie diese in nicht abschließender Form im § 1 Abs. 6 BauGB genannt sind. Hierzu zählen unter anderem auch die Belange des Ortsbildes im Bezug zur Planung. Wie schon erwähnt wurde der Aspekt des Siedlungs- und Ortsbildes durch das städtebauliche Wettbewerbsverfahren umfassend beleuchtet. Entsprechend wird dieser Belang auch weiterhin bei der aktuellen Planung für den Döppersberg berücksichtigt. Für weitergehende Untersuchungen oder Betrachtungen besteht dahingehend keine Notwendigkeit. Gerade der beschriebene Blick von den Höhenlagen auf die Innenstadt von Elberfeld zeigt eine heterogene reliefartige Stadtsilhouette, welche die städtebauliche Entwicklung über die Jahrhunderte nachzeichnet. Beeinflusst durch Kriegseinwirkungen ist eine Vielschichtigkeit in der Architektursprache und den Bauhöhen gegeben. Nüchtern betrachtet ist kein derart einzigartiges Orts- oder Siedlungsbild im Sinne eines schützenswerten Ensembles gegeben, welches im Bebauungsplanverfahren einer besonderen Betrachtung bedarf. Deswegen wurden im Rahmen der Umgestaltung des Döppersberg vielmehr die näheren Bezüge und Blickachsen in die Bewertung eingestellt. Die hierzu erstellten Visualisierungen wurden auch der Öffentlichkeit präsentiert, zuletzt im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 03.04.2014 im Elberfelder Verwaltungsgebäude ergänzend zur öffentlichen Auslegung der Planung. In diesem Zusammenhang informiert die Stadt Wuppertal auch außerhalb des formellen Bauleitplanverfahrens die Interessierte Bürgerschaft kontinuierlich über die laufende Entwicklung rund um das Projekt Döppersberg durch die Internetseite: <https://www.wuppertal.de/microsite/doeppersberg/>, in der auch die aktuellen Visualisierungen einer möglichen Gestaltung eingestellt sind. Die konkrete Gestaltung der Gebäude wird im Vorfeld zur Bauantragsstellung im Rahmen des städtischen Gestaltungsbeirates erörtert werden, um hier eine der städtebaulichen Situation angemessene Gestaltung zu erreichen.

---

### **2.1.2** Fehlende denkmalpflegerische Begutachtung

Seitens des Bürgers wird bemängelt, dass eine denkmalpflegerische Begutachtung über das Verhältnis der beiden denkmalgeschützten Bahnhofs- und ehem. Reichsbahngebäude zu dem seiner Auffassung nach höheren und voluminöseren Investorenkubus fehlen würde. Besonders mit Blick auf die Verschiebung des Investorenkubus um nahezu 20 Meter vor das Bahnhofsgebäude ist seiner Auffassung nach eine denkmalpflegerische Begutachtung dringend erforderlich. Zur

denkmalgeschützten historischen Gestaltung des Bahnhofsgebäudes dürfte auch gehören, dass man beim Ausgang aus dem Bahnhofsgebäude einen weiten Rundblick über die ganze Stadt Elberfeld mit den angrenzenden Hängen hatte. In früheren Gesprächen über die geplante Neugestaltung des Döppersberg wären diese Sichtachsen aus dem Bahnhofsgebäude heraus über die Stadt Elberfeld sehr wichtig gewesen bis hin zu einer Neugestaltung des Investorenkubus auf Stelzen. Durch die Verschiebung des Investorenkubus gehen diese Sichtachsen fast zur Gänze verloren.

**Zu 2.1.2** Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Bereits im Rahmen der Vorgängerpläne 954A und 954B wurde hinsichtlich der denkmalschutzrechtlichen Belange eine Abstimmung mit dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland als Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Seitens des LVR wurden aus denkmalschutzrechtlichen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten keine Bedenken gegen die Planung erhoben. Auch im Rahmen dieses Planverfahrens wurde eine erneute Beteiligung des LVR durchgeführt, welches weiterhin keine fachlichen Bedenken geäußert hat. Eine weitere denkmalschutzrechtliche Begutachtung ist aus diesem Gesichtspunkt nicht erforderlich. Alle baulichen Maßnahmen im Umfeld der im Plangebiet vorhandenen Denkmäler erfolgen unter der Beteiligung und Abstimmung der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Wuppertal und dem LVR.

---

### **2.1.3** Verschiebung des Investorenkubus

Seitens des Bürgers wird angeführt, dass durch die Verschiebung des Investorenkubus die gewünschte und durch die Stadtspitze versprochene repräsentative Gestaltung des neuen Eingangs in die Stadt zunichte gemacht wird. Der versprochene repräsentative Stadtplatz vor dem Bahnhof schrumpft zu einem kaum noch als Platz wahrnehmbaren Kreuzungspunkt der Fußgängerströme. Der Blick aus dem Bahnhof fällt direkt auf ein übermächtiges, dunkles Monstrum (Anmerkung: Investorenkubus) statt auf einen weiten Platz. Das verbleibende Plätzchen wird eine kleinstädtische, provinziell anmutende und einer Großstadt überhaupt nicht angemessene Wirkung auf die Besucher haben. Das für einen Platz selbstverständliche Miteinander von Fußgängerwegen, offenen Gastronomieflächen, Bummelstrecken vor attraktiven Schaufenstern und Plätzen auf denen der ankommende Besucher verweilen kann, um sich auf die neue Stadt einzustellen und zu orientieren wird hier eingeschränkt zugunsten einer hektik verbreitenden Aufteilung und Kreuzung von Fußgängerströmen. Der Bürger befürchtet, dass diese dem Investor des Investorenkubus zugestandene Dominanz des Investorenkubus dazu führen wird, dass viele Wuppertal diese hässliche Gestaltung ihres Stadteingangs ablehnen werden. Seitens des Bürgers würde es für besser gehalten, wenn der Investorenkubus auf seinem eigentlich vorgesehenen Platz verbliebe und nur die unterste Geschäftsetage einige Meter nach Westen vorgezogen würde. Hierdurch würde der Investor näher am Fußgängerstrom sein und es würde ein halbwegs repräsentativer Stadtplatz erhalten bleiben.

Mit Blick auf die zunehmend unattraktive Gestaltung der Schaufensterfronten in der Innenstadt durch Fototapeten befürchtet der Bürger eine ähnliche Entwicklung für den hier geplanten Eingangsbereich zur Stadt. In wenigen Jahren könnte hier eine unattraktive Meile entstehen. Deshalb sollte bei der Gestaltung des Stadteingangs mehr Wert auf einen interessanten, vielgestaltigen Platz gelegt werden. Hierzu könnten z.B. ein Brunnen, Sitzgelegenheiten, Spielgeräte, Informationstafeln etc. beitragen. Des Weiteren sollte die Aufteilung des Platzes in Restauration (obere Ebene) und

Geschäfte (untere Ebene) überdacht werden. Insgesamt sollte bei den anstehenden Nutzungen auf einen attraktiven vielfältigen Nutzungsmix geachtet werden.

### **Zu 2.1.3** Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

Zunächst einmal ist dem Anreger zuzustimmen, dass mit der ursprünglichen Dimensionierung des (unteren) Stadtplatzes und der Lage des Investorenkubus eine zielführende städtebauliche Lösung für den Umbau des Döppersberg gefunden wurde. Im Zuge der Anstrengungen zur Umsetzung der Planung zeigte sich aber, dass die erforderlichen hohen baulichen Aufwendungen gepaart mit einer aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten eher ungünstigen Lage des Investorenkubus abgerückt von dem Hauptfußgängerstrom die Realisierung dieses sehr wichtigen Projektbausteines in Frage stellen würde. Aufgrund der engen Abhängigkeiten der einzelnen Bausteine zum Umbau des Döppersberg ist abzusehen, dass ohne Anpassung und angemessener Optimierung der Standortfaktoren für den Investorenkubus zum einen das Grundstück langfristig brach liegen würde und zum anderen dadurch auf die Stadt zusätzlich hohe Kosten für die Errichtung einer separaten temporären Stützmauer kommen würde. Gemäß Planung soll die mit dem Investorenkubus zudem zu errichtende Tiefgarage / Parkhaus einen Teil der Basis des Stadtplatzes darstellen und die erforderliche Stützmauerfunktion gegenüber der abgesenkten B7 übernehmen. Ohne Investor müsste eine provisorische Stützmauer und eine vorläufige Herrichtung des Geländes erfolgen, um die Zufahrt zum Bahnhof und den Stadtplatz selbst anlegen zu können. Die erforderlichen Kosten zum Rückbau bzw. Teilrückbau würden die Realisierung des Investorenkubus zusätzlich erschweren. Es muss deswegen ein Kompromiss gefunden werden, der sowohl die Erstellung eines attraktiven und urbanen Stadtplatzes beinhaltet, als auch die zeitnahe Realisierung des Investorenkubus und der Tiefgarage / Parkhauses ermöglicht. Der nun geplante Stadtplatz ist entgegen den Einwendungen des Bürgers weder kleinstädtisch noch provinziell. Der Stadtplatz hat eine Größe von ca. 54 \* 32 Meter, dieses entspricht im Vergleich der Größe des Willy-Brandt-Platzes, des Johannes-Rau-Platzes, des Von-der-Heydt-Platzes oder in etwa den Karlsplatz. Wenn man sich nun diese sehr unterschiedlichen Plätze im Stadtgebiet von Wuppertal ansieht, so wird deutlich, dass die Qualität und Attraktivität nicht allein vor der Größe des Platzes abhängig gemacht werden kann. Vielmehr bestimmen die angrenzenden Nutzungen und die Nutzbarkeit des Platzes selbst dessen Attraktivität. Aus Sicht der Stadt wird die Lage des Platzes als Verbindungselement zwischen den Frequenzbringern Hauptbahnhof und Busbahnhof zur Innenstadt hier zu der gewünschten Belebung und Nutzung als urbaner Stadtplatz beitragen. Die gefundene Größe ist dabei ausreichend bemessen, um die gewünschte städtebaulich gliedernde Funktion zu übernehmen und dabei den Raum für die verschiedensten Nutzungen und Nutzer zur Verfügung zu stellen. Die Alternativ von Seiten des Bürgers angeregte nur teilweise Einrückung des Investorenkubus auf der 1. Etage ist nicht zu folgen. Hierdurch würde eine zergliederte Raumkante des Stadtplatzes entstehen, die städtebaulich nicht überzeugt. Im Zuge der Detailplanung des Platzes wird auf eine sinnvolle und attraktive Möblierung und Nutzbarkeit des Platzes geachtet werden, des Gleichen ist die Stadt Wuppertal an einer möglichst vielfältigen Nutzerstruktur interessiert und wird dieses bei den zu vermarktenden Flächen mit einbringen. Eine entsprechende Regelung soll auf der Ebene des Bebauungsplanes mit Blick auf die hierfür benötigte Flexibilität in der Umsetzung der Planung aber nicht erfolgen.

Generelle gestalterische Vorgaben für den Bereich des Döppersberg gibt es durch die im Jahr 2012 beschlossene Gestaltungssatzung für den südlichen Innenstadtbereich von Elberfeld und geht über den reinen Planbereich des Bebauungsplanes 954 hinaus. Auf der Ebene des Bebauungsplanes sind diesbezüglich keine weiteren Regelungen erforderlich.

---

#### **2.1.4 Haltestelle für den Tourismus / Busreisen / Fernlinienbusse**

Seitens des Bürgers wird kritisch angemerkt, dass in der Planung zum Döppersberg der private Busverkehr nicht berücksichtigt ist. Die Innenstadt Elberfeld verliert mit dem Wegfall der Reisebushaltestellen am Hbf die dringend benötigte Haltestelle für Tagestouristen. Aus seiner Erfahrung in der Organisation von Tagesfahrten für Senioren ist festzuhalten, dass eine citynahe Haltestelle am besten im Nahbereich des Hbf besonders wichtig ist. Eine Haltestelle an der Straße Am Wunderbau kommt aus seiner Sicht hierfür keinesfalls in Frage. Die Haltestelle könnte vor dem Infozentrum Döppersberg oder auch im Bereich der heutigen Bushaltestelle am Islandufer hinter dem KöBo-Haus eingerichtet werden.

Aufgrund des zu verzeichnenden Anstieges an Fernbuslinien wäre es ein Fehler, wenn im Bereich des Busbahnhofes nicht auch Fernlinienverkehr / Busreisen berücksichtigt würde. Haltemöglichkeiten sollten sinnvollerweise in unmittelbarer Nähe zu anderen Verkehrsträgern als Zubringerdienste liegen. Ein weiteres Umsteigen mit Gepäck, um vom Hbf zur avisierten Haltestelle Am Wunderbau zu kommen dürfe die Stadt unattraktiv machen. Auf lange Sicht wäre es äußerst wichtig den geplanten Busabstellplatz südlich des Wuppertal-Institutes an der Straße Döppersberg auch für Fernbuslinien /Busreisen zu nutzen. Ggf. sollte man Ausweichbusparkplätze für den Linienverkehr des ÖPNV auf den Seitenstreifen der Straße Döppersberg oder am Wunderbau nutzen. Eine ebenso sinnvolle Alternative könnte auch die heutige Haltestelle am Islandufer hinter dem KöBo-Haus sein.

#### **Zu 2.1.4 Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt**

Hinsichtlich des Platzangebotes für private Reise- und Fernreisebusse ist bedauerlicherweise festzuhalten, dass hierfür entsprechend geeignete Flächen nicht innerhalb der Planung berücksichtigt werden können. Im Rahmen der Gesamtplanung waren verschiedenste Aspekte der Neugliederung der Verkehrsbeziehungen, der städtebaulichen Anknüpfung der Innenstadt an den Bahnhof und die Berücksichtigung eines leistungsfähigen Omnibusbahnhofes einzuflechten. Aufgrund des zur Verfügung stehenden Planungsraumes mussten in der Detailplanung bereits verschiedenste Kompromisse hingenommen werden. Der für einen geordneten und angemessen leistungsfähigen Betrieb von Reise- und Fernreisebussen benötigte Platzbedarf lässt sich im Bereich des Döppersberg leider nicht berücksichtigen. Es müssten Flächen sowohl für den Stellplatzbedarf als auch das sichere An- und Abfahren sowie Zu- und Austeigen zu Lasten von anderen wichtigen Planungselementen untergebracht werden. Dieses soll nicht zum Zuge kommen. Auch eine Einbindung in den Busbahnhof ist nicht möglich, da für einen reibungslosen Ablauf am Busbahnhof ein verlässliches Betriebs- und Zeitkonzept zwingend erforderlich ist. Mit Integrierung von Reisebussen in die Busbahnhofsplanung ist dies nicht möglich, da im Gegensatz zum ÖPNV nicht prognostiziert werden kann, wann und wie viele Reisebusse ankommen. Hinzu treten die Fernreisebusse, welche hinsichtlich der Fahrzeiten auch größeren „Toleranzen“ unterworfen sind. Auch wenn die Anknüpfung am Döppersberg sicherlich sehr sinnvoll wäre, muss dieser Verkehrsaspekt an andere Stelle des Stadtgebietes abgewickelt werden. Derzeit befindet sich die Reisebushaltestelle bedingt durch die Umbaumaßnahme Döppersberg in der Straße Am Wunderbau. Mit Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofes und des Busabstellplatzes werden die dort befindlichen Haltestellenbereiche der WSW entbehrlich. Dadurch und ggf. ergänzt um eine Flächenaufweitung zu Lasten einer angrenzenden städtischen Grünfläche bietet sich hier in Zusammenhang mit Investitionen in diesen

Standort auch das dauerhafte Potential, eine verkehrssichere und betrieblich funktionierende Reisebus- / Fernreisebushaltestelle zu errichten.

---

### **2.1.5** Ausfahrt des Parkhauses unter dem Investorenkubus

Es wird befürchtet, dass durch die geplante Zufahrt zum Parkhaus unter dem Investorenkubus im Bereich der abgesenkten B7 ein neuer Unfallschwerpunkt entstehen könnte. Die meisten Benutzer des Parkhauses werden vermutlich aus Richtung Westen kommen und in Richtung Westen ausfahren wollen. Bei 450 Stellplätzen und demnach vermutlich bis zu 250 Ausfahrten pro Stunde wird es sehr unfallträchtig sein, wenn viele dieser Parkhausbenutzer hier auf sehr kurzer Strecke die mindestens 5 Fahrspuren der B7 wechseln wollen, um auf die linke Fahrspur zu kommen um in Richtung Westen wenden zu können. Ebenso gefährlich dürfte es sein, wenn viele Parkhausbenutzer ein kurzes Stück in die Straße Döppersberg fahren, um dort zu wenden und dann zurück über die Kreuzung Morianstraße nach Westen abbiegen zu können. Eine Ampelanlage zum Linksabbiegen quasi als Vorampel zur Hauptkreuzung Morianstraße dürfte die Lösung sein. Eine weitere Möglichkeit könnte eine Wendemöglichkeit im Bereich der B7 Höhe der Berufsschule Döppersberg sein.

**Zu 2.1.5** Abwägungsvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Anregungen beziehen sich im Wesentlichen auf Fragen der konkreten Ausbauplanung, die nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sind. Allerdings wurden im Planverfahren die möglichen Verkehrsverhältnisse näher betrachtet, so dass für Elemente der durch den Bürger angesprochenen Thematik auch eine Regelung im Bebauungsplan erforderlich wurde. Das Parkhaus der Investorenbebauung soll aufgrund der komplexen Verkehrsbeziehungen und mit Blick auf die Leistungsfähigkeit der einzelnen Straßen und Kreuzungsknotenpunkte grundsätzlich nur über die B7 aus Richtung Westen angefahren werden. Die Lage der Zufahrt befindet sich an der tiefsten Stelle der abgesenkten B7, weil nur hier mit Blick auf die erforderlichen Durchfahrtshöhen und Rampenneigungen eine Befahrbarkeit der geplanten Tiefgarage möglich sein wird. Der Bebauungsplan setzt diesbezüglich den zulässigen Bereich der Ein- und Ausfahrt fest. Die Anzahl der konkret zur Umsetzung kommenden Stellplätze in der Investorentiefgarage ist derzeit noch nicht bekannt, diese können auch geringer sein, als die theoretisch mögliche Anzahl von 400-450 Stellplätzen die der Planung zugrunde gelegt wurden. Eventuell erforderliche verkehrssteuernde Maßnahmen (Ampelschaltungen, Steuerzeiten) sind im Rahmen der Umsetzung des Projektes zu ermitteln und festzulegen. Das die Verkehre insgesamt verkehrsgerecht abgewickelt werden können, wird als plausibel angesehen. Für Verkehre, die aus dem Parkhaus in Richtung Westen abfließen wollen, steht mit der Fahrbeziehung Wupperstraße/Hofkamp/Morianstraße oder der Wendemöglichkeit im Knoten Wupperstraße ein entsprechendes Angebot zur Verfügung. Eine Wendemöglichkeit auf der B7 in Höhe der kaufmännischen Schulen wird daher aus verkehrlicher Sicht heute als nicht notwendig erachtet.

---

### **2.2 Stellungnahme durch: Bürger 2** (aus datenschutzrechtlichen Gründen anonymisiert)

Seitens des Bürgers werden verschiedene Planungsaspekte angesprochen, die Themenbezogen nachfolgend behandelt werden.

### **2.2.1 Anmerkungen zur Inhalt und Darstellungen des Bebauungsplanes**

Es wird seitens des Bürgers angemerkt, dass die im Internet eingestellten Unterlagen und die öffentlich ausliegenden Pläne leichte Unterschiede aufweisen (unterschiedliche Stempelfelder, Vermaßungen im MK6 und MK3). Die planerischen Festlegungen sind sehr komplex und auch für Baufachleute nicht sofort einsichtig und für bauliche Laien wohl kaum verständlich. Hierzu tragen bei: die Vielzahl der roten Linien und Planzeichen, der häufige Wechsel von Straßenbegrenzungslinie, Baulinien, Baugrenzen, Begleitlinie, kreuzende Linien in verschiedenen Höhenlagen usw. Des Weiteren scheint es Verwechslungen zwischen Bestandsdarstellungen (schwarz) und Planungsdarstellungen (rot) zu geben. Der Wppersammler ist im Bestand nicht dargestellt, aber bei der Gründung der Brücken zu berücksichtigen.

**Zu 2.2.1** Abwägungsvorschlag: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen

Maßgeblich für die Bewertung des Bebauungsplanes sind die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB ausliegenden Unterlagen. Auf diese öffentliche Auslegung wird im städtischen Bekanntmachungsorgan, dem Amtsblatt DER STADTBOTE , hingewiesen. Im Internet (Anmerkung: es wird davon ausgegangen, dass hier das Ratsinformationssystem der Stadt gemeint ist) werden üblicherweise die Unterlagen eingestellt, die im Rat oder in einem Ausschuss öffentlich behandelt werden sollen. Durch das Ratsinformationssystem soll der Bürger die Möglichkeit erhalten, frühzeitig und einfach sich über anstehende Beratungsthemen zu informieren. Bei Bebauungsplänen wird im Anschluss nach erfolgtem Beschluss zur Offenlegung der Originalplan angefertigt, welcher zur öffentlichen Auslegung kommen soll. Hierbei werden die erforderlichen Vermerke aber auch Beschlussentscheidungen oder redaktionelle Korrekturen vorgenommen. Entsprechend ergeben sich oftmals noch Unterschiede gegenüber der im Ratsinformationssystem eingestellten Fassung. Bebauungspläne können je nach Komplexität der Aufgabenstellung ebenso komplexe zeichnerische und textliche Regelungen enthalten. Da diese für den bauplanungsrechtlichen Laien nicht sofort verständlich sind liegt in der Natur dieser Rechtsmaterie. Dem Bebauungsplan ist deswegen eine Begründung beigefügt, in dem die wesentlichen Regelungsinhalte und Absichten der Stadt erklärt sind. Der Bürger hat zudem die Möglichkeit sich die Planung sowohl innerhalb der öffentlichen Auslegung, als auch danach durch die Mitarbeiter/innen des Fachressort 105 – Bauen und Wohnen – erläutern zu lassen. Die Anregungen hinsichtlich möglicher Fehler in der Darstellung der Bestandsinformationen wurden überprüft und angepasst. Inhaltliche Änderungen sind hiermit nicht verbunden.

---

### **2.2.2 Anmerkungen zur Bauausführung und technischen Regelungen**

Seitens des Bürger werden zahlreiche Anmerkungen hinsichtlich der bautechnischen Entwässerung des Geländes, der geplanten Tiefgarage und der aufstehenden Gebäude; Anschlusshöhen der Gebäudehöhen, Straßenhöhen, Höhe der Tiefgaragenzufahrt, Höhenlage Fahrradweg usw. gemacht, welche beachtet werden sollten, um eventuelle Schäden durch Starkregenereignisse präventiv zu vermeiden.

**Zu 2.2.2** Abwägungsvorschlag: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen



Bei den planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes wurde hinsichtlich der Höhenlage der Straßen, Plätze und Wege die erforderliche Ableitung des Niederschlagswassers bereits berücksichtigt. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in der anstehenden Ausführungsplanung und ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die gegebenen Hinweise werden diesbezüglich an die zuständigen Fachplaner zur Prüfung und Beachtung weitergegeben. Regelungen auf der Ebene des Bebauungsplanes sind nicht weiter erforderlich, da sich eine direkte Konfliktlage nicht aufdrängt.

---

### **2.2.3 Anlieferungsspur für LKWs**

Es wird seitens des Bürgers angeregt, dass eine Anlieferungszone auf der rechten Fahrspur neben der Tiefgaragenausfahrt angelegt werden könnte, um die Anlieferung des Investorenkubus zu ermöglichen. Eine LKW-Einfahrt in die Tiefgarage wäre wohl schon baurechtlich nicht zulässig und auch städtebaulich nicht wünschenswert, da hierdurch PKW Stellplätze verloren gingen. Städtebauliche Zielvorgabe seien 450 Stellplätze in der Tiefgarage.

**Zu 2.2.3** Abwägungsvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Anregungen beziehen sich im Wesentlichen auf Fragen der konkreten Ausbauplanung, die nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sind. Inhaltlich sind sie aber wie folgt zu bewerten: Die Ausweisung einer Anlieferungszone auf der rechten Fahrspur würde den Verkehrsablauf der B7 und damit die Leistungsfähigkeit der vor und nachgeschalteten Verkehrsknoten nachhaltig stören. Es ist deswegen vorgesehen, dass die Anlieferung des Investorenkubus mit LKWs über die Tiefgaragen Zu- und Abfahrt erfolgen soll. Diesbezüglich wird es eine Regelung im städtebaulichen Vertrag geben, der mit einem potentiellen Erwerber des Investorengrundstücks abzuschließen ist. Innerhalb des Bebauungsplanes 954 wurde unter dem Investorenkubus und des Stadtplatzes das Baurecht für eine Tiefgarage berücksichtigt, um die benötigte Anzahl an Stellplätzen für den Investorenkubus (auch bei einer kundenintensiven Nutzung) und anderen Nutzflächen unterirdisch errichten zu können. Theoretisch besteht die Möglichkeit 400 bis 450 Stellplätze zu errichten, wie diese auch in der Begründung unter Punkte 6.3.3 ausgeführt ist. Der Bebauungsplan gibt aber keine Mindestanzahl an Stellplätzen vor, hierfür sind keine zwingenden städtebaulichen Gründe gegeben. Wie viele Stellplätze tatsächlich für die geplanten Nutzungen benötigt werden, bleibt der konkreten Projektplanung vorbehalten. Die Einbindung einer LKW-Zufahrt in die Tiefgarage wird hier insgesamt zu keinen derartigen Einschränkungen führen, dass die für die Umsetzung der Planung benötigte Stellplatzanzahl nicht errichtet werden könnte.

---

### **2.2.4 Anpassung der Festsetzungen zum Investorenkubus**

Es werden durch den Bürger folgende Änderungen angeregt: Im Baugebiet MK6 sollte neben der minimalen Gebäudehöhe auch eine maximale Gebäudehöhe von 182,4 m analog der Gebäudehöhe des Hotels vorgenommen werden. Die Baugrenzen im MK6 sollten nach Osten erweitert werden und zugleich eine maximale Geschoßgrundfläche festgelegt werden. Die Taxis sollten das Gebäude umfahren können, statt das Wenden über einen Wendekreis auf dem zu kleinen Stadtplatz abzubilden. Ggf. sind hierfür die Baugrenzen leicht nach Süden zu verschieben. Des Weiteren sollte eine Fußgängerbrücke vom Investorenkubus zum oberen Stadtplatz möglich sein. In diesem

Zusammenhang sollte geklärt werden, ob die Geschossflächenzahl (GFZ) aus der textlichen Festlegung 8.3 und die GFZ für das MK6 von 5.0 sich addieren oder gegeneinander aufzurechnen sind.

#### **Zu 2.2.4 Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt**

Die Festsetzung einer maximalen Gebäudehöhe in Analogie zum vorhandenen Hotelkomplex soll nicht erfolgen. Die städtebauliche Rahmenplanung sieht für den Investorenkubus ein prägnantes urbanes Gebäude vor. Hierbei wurde im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbes deutlich, dass hier eine gewisse Mindesthöhe eingehalten werden soll, um die gewünschte räumliche Wirkung des Gebäudes zu erhalten. Der Bedarf auch eine Maximalhöhe festzusetzen ist hieraus nicht abzuleiten. Diesbezüglich soll die Höhe des Hotels hier nicht als begrenzender Maßstab herangezogen werden. Nähere Gründe hierfür werden seitens des Bürgers auch nicht vorgetragen. Nicht erfolgen soll die Erweiterung der Baugrenzen nach Osten unter gleichzeitiger Festlegung einer maximalen Grundfläche. Hierdurch würde ein relativ pauschal bebaubares Grundstück entstehen. Allein durch die Festlegung einer maximalen Grundfläche wäre der Gebäudekubus nicht in seiner Dimensionierung zu bestimmen, so dass auch eine längere dafür aber etwas schmalere Riegelbebauung möglich wäre. Dieses soll aber nicht zulässig sein, so dass an der gewählten engeren überbaubaren Grundstücksfläche festgehalten wird. In diesem Zusammenhang bleibt auch die Lage des Baufeldes bestehen und wird nicht nach Süden abgerückt, um ein Umfahren des Gebäudes mit Taxen zu ermöglichen. Eine Taxenumfahrt um das Gebäude würde erkennbar zu Konflikten mit den Fußgängern / Platzbenutzern führen, wenn hier zu jeder Tages- und Nachtzeit mit Taxen über den Stadtplatz sowie über die Wegefläche parallel der B7 und des Investorenkubus gefahren würde. Das Wenden in dem kleinen Wendekreis, der über eine Markierung / Kantenstein kenntlich gemacht werden soll, stellt dahingehend weiterhin die verkehrsgerechte Lösung dar, die innerhalb der festgesetzten Verkehrsfläche untergebracht werden kann. Ebenso nicht gefolgt wird dem Vorschlag, eine Fußgängerbrücke von dem Investorenkubus hin zum oberen Stadtplatz zuzulassen. Die Fußgängerbrücke würde die vorgesehene und über die festgelegte Baulinie bestimmte Raumkante des oberen Stadtplatzes brechen. Dieses ist städtebaulich nicht zu befürworten. Da auch keine durchschlagenden Gründe für die Fußgängerbrücke zu sehen sind, wird an der bisherigen Planung festgehalten. Zu der Frage hinsichtlich der näheren Regelungen zu der GFZ (Geschossflächenzahl) ist festzuhalten, dass die Geschossflächenzahl durch die gewählte vertikale Gliederung der Baugebiete getrennt für die baulichen Anlagen in den Baugebieten zu ermitteln ist. Die Geschossfläche der Großgarage ist nicht auf die GFZ des MK6 „anzurechnen“.

---

#### **2.2.5 Städtebauliche Anregungen**

Es werden durch den Bürger einige Vorschläge zur alternativen städtebaulichen Gestaltung des Bereiches Döppersberg vorgebracht. Die derzeit geplante Verschiebung des Investorenkubus, die zusätzliche östliche Geschäftsbrücke, sowie die Umwandlung des Info-Pavillons in ein Geschäftsgebäude würde eine unerwünschte Schluchtenbildung (Nord-Südrichtung) zur Folge haben. Des Weiteren würde hierdurch eine unerwünschte Barriere in den optischen und funktionellen Ost-West-Beziehungen entstehen. Als Kompromiss wird vorgeschlagen, dass die Geschäftsbrücke Ost auf der Südseite zurück weicht bis auf die Flucht des Investorenkubus bei gleichbleibender Brückengebäudebreite. Die Ausnahmsweise zulässigen Vordächer an den Geschäftsbrücken dürfen

am nördlichen Brückenende nur 0,8m auskragen, linear zunehmend auf 2,0m am südlichen Brückenende. Die Dachoberkante der Geschäftsbrücke West bleibt bei 157,0m, die Gebäudehöhe der Geschäftsbrücke Ost und des Info-Pavillons werden deutlich reduziert mit Dachneigung in Längsrichtung dem Brückenanstieg folgend. Die Vordächer werden insgesamt nicht nur transparent sondern mit durchsichtigem Glas ausgeführt. Für den Info-Pavillon sollte eine Nutzungsbeschränkung für öffentliche Zwecke / Stadtinformation erfolgen, mit der Zusatzinformation „öffentliche Toilette“ aufgrund des hierfür gegebenen Bedarfes.

**Zu 2.2.5** Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zur Verifizierung der Neugestaltung des Döppersberg wurde seitens der Stadt im Jahr 2003 ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren durchgeführt, auf dessen Ergebnisse die hier vorliegende Planung weitestgehend beruht. Im Zuge der Anstrengungen zur Umsetzung der Planung zeigte sich aber auch, dass die erforderlichen hohen baulichen Aufwendungen gepaart mit einer aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten eher ungünstigen Lage des Investorenkubus abgerückt von dem Hauptfußgängerstrom die Realisierung dieses sehr wichtigen Projektbausteines in Frage stellen würde. Aufgrund der engen Abhängigkeiten der einzelnen Bausteine zum Umbau des Döppersberg ist abzusehen, dass ohne Anpassung und angemessener Optimierung von Standortfaktoren dieser Bereich u.U. nicht oder nur sehr spät zur Umsetzung kommen könnte. Es droht eine städtebaulich nicht befriedigende Teilumsetzung des Projektes. Die nun gewählte Planung stellt den erforderlichen Kompromiss zwischen der gewünschten städtebaulichen Neugliederung des Bereiches und den wirtschaftlichen Rahmenbedingung für eine Investorenmaßnahme dar. Das hierdurch die städtebauliche Bezüge abgeändert und zum Teil auch abgeschwächt werden ist richtig und mit Blick auf das Gesamtprojekt hinzunehmen. Die angeregte Verschwenkung der östlichen Geschäftsbrücke ist aufgrund der erforderlichen Durchfahrtshöhe unterhalb der Brücke bei dem geplanten Profil der abzusenkenden B7 nicht möglich. Das Profil beruht auf den gegebenen Knotenpunkten und Anschlusshöhen und ist nicht soweit veränderbar, dass eine Verschwenkung der östlichen Geschäftsbrücke möglich wäre. Des Weiteren wird nicht die Auffassung geteilt, dass hierdurch eine durchschlagend bessere städtebauliche Situation, als derzeit geplant, entstehen würde. Gleiches gilt für die Anregungen zu den Vordächern, den Gebäudehöhen und den Dachneigungen, so dass an der Planung festgehalten wird. Nach den ursprünglichen und auch heutigen Planungen soll der Info-Pavillon gegenüber dem KöBo-Haus (Baufeld MK3) abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden. Noch ist nicht bestimmt, welche Nutzungen hier zum Zuge kommen sollen. Es wird aber auch über eine öffentliche Nutzung sowie Gastronomie mit Bezug zum Wupperpark diskutiert. Eine planerische Beschränkung nur auf öffentliche Zwecke ist aber unverhältnismäßig und soll nicht erfolgen.

---

### 2.2.6 Wupperpark

Der Bürger fordert, dass die geplanten Parkanlagen öffentliche Grün- und Parkflächen werden müssen. Diese dürfen nicht zum „Hinterhof-Abort“ verkommen, deswegen ist eine durchgängige Fußwegeverbindung entlang der Wupper und der Bundesallee erforderlich. Das MK5 muss ersatzlos entfallen. Offener (eventuell überdachter) Durchgang zwischen Info-Pavillon und der Geschäftsbrücke Ost.

**Zu 2.2.6** Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Die im Bereich der Wupper geplanten Grünflächen sind im Bebauungsplan als öffentliche Parkanlagen festgesetzt. Nach den derzeitigen Konzepten soll bei der Gestaltung der Grünflächen auch ein Fußweg entlang der Wupper angelegt werden. Dieses entspricht insoweit auch dem Gedanken des 1987 verabschiedeten Handlungskonzeptes „Lebensader Wupper“. Entlang der B7 ist in der aktuellen Ausbauplanung die Anlegung eines straßenbegleitenden Radweges vorgesehen. Mit Blick auf die eher schmalen Grünflächen besteht hingegen kein Bedarf einen zusätzlichen Fußweg entlang der B7 auszuführen. Nach den Vorstellungen der Stadt soll innerhalb des Baufeldes MK5 nach Möglichkeit eine gastronomische Nutzung im Bezug zur geplanten Grünfläche (Wupperpark) zum Zuge kommen. Die Grünfläche könnte im Rahmen einer Außengastronomie mit einbezogen werden, so dass sich auch eine gewisse soziale Kontrolle ergäbe. Unter diesem Gesichtspunkt soll an dem MK5 festgehalten werden.

---

### **2.2.7 Treppenanlage vom unteren Stadtplatz zum oberen Platz**

Nach den Vorstellungen des Bürgers sollte über der Treppe vom Stadtplatz hinauf zum oberen Platz vor der ehem. Bundesbahndirektion eine zulässige Brücke dargestellt werden, wie dieses in dem Wettbewerbsentwurf vorgesehen ist.

**Zu 2.2.7** Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

Die Regelungen des Bebauungsplanes schließt die im ursprünglichen Wettbewerbsentwurf dargestellte gestalterische Variante einer Treppenanlage mit einer Teilüberbrückung im Bereich der ersten Treppenstufen nicht aus. Für eine zwingende Festsetzung dieser Teilüberbrückung besteht hingegen kein Bedarf. Die konkrete Gestaltung der Treppenanlage sowie des unteren und oberen Platzes ist Gegenstand der Ausführungsplanung im Nachgang zum Bebauungsplanverfahren.

---

### **2.2.8 Straßenbegrenzungslinien**

Der Bürger regt an, dass die Straßenbegrenzungslinien im Bereich der Straße Döppersberg in „rot“ als planerisch neu festgelegt dargestellt werden. Die Straßenbegrenzungslinien im Bereich der Ein- und Ausfahrt zum Busbahnhof sollte als Verbindung der Koordinatenpunkte 112 nach 78 festgelegt werden, diese zugleich als Baugrenze.

**Zu 2.2.8** Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

In der öffentlich ausgelegten Bebauungsplankarte waren die neu festgelegten Straßenbegrenzungslinien entsprechend farblich kenntlich gemacht. Nachtragungen sind nicht erforderlich. Die Straßenbegrenzungslinie im Bereich der Ein- und Ausfahrt zum Busbahnhof basiert auf der konkreten Ausführungsplanung des Busbahnhofes inklusive der Gestaltung der Tiefgarage mit den erforderlichen Fahrwegen, Rampen und Zu- und Ausgängen sowie den Straßenanschlusshöhen zu der neu geplanten Straße Döppersberg. Die angeregte Abänderung der Straßenbegrenzungslinie würde diese Ausführungsplanung konterkarieren, ohne dass der Anreger darlegt welche Gründe für eine solche Abänderung sprechen würden. Plausible Gründe hierfür sind auch in eigener Feststellung nicht ersichtlich.

---

### **2.2.9 Neue Brücke zu den Gleisanlagen**

Der Bürger trägt die Hoffnung, dass die Bahn AG im Zuge der wohl stattfindenden Sanierung des Bahnhofes möglicherweise eine zusätzliche Brücke vom Gleis 5 über Gleis 2 zu Gleis 1 und direktem niveaugleichen Übergang zum bislang privaten Zugang zur Dessauer Brücke bauen würde. Es wäre in diesem Zuge wünschenswert, dass bei den Festlegungen für die Trafostation Ost und Zuwegung zum Wuppertal-Institut eine solche Lösung nicht verbaut wird.

**Zu 2.2.9** Abwägungsvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen

Die Planungen zum Umbau oder Sanierung des HBF liegt nicht in der Verantwortung und der Planungshoheit der Stadt Wuppertal. Der Bebauungsplan 954 ist der Bahn AG zur Abstimmung vorgelegt worden, Bedenken gegen die Planung wurden nicht erhoben. Entsprechend ist nicht davon auszugehen, dass aufgrund dieses Bebauungsplaners die möglichen Planungsziele der Deutschen Bahn AG gestört würden.

---

### **2.2.10 Bebauungsplaninhalte**

Seitens des Bürgers wird angeregt, dass die in der textlichen Festsetzung 8.3 enthaltende GFZ-Festsetzung mit Blick auf die geplante zweigeschossige Tiefgarage von 1,0 auf 2,0 erhöht wird.

Bei den zulässigen Nutzungen der Tiefgarage unter dem Busbahnhof sollte ergänzt werden, dass Fahrradboxen zulässig sind

**Zu 2.2.10** Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Eine Erhöhung der Geschossflächenzahl (GFZ) ist nicht erforderlich. Gemäß den Regelungen der Landesbauordnung sind nur Geschosse die u.a. im Mittel mehr als 1,6 Meter aus der maßgeblichen Geländeoberfläche ragen als Vollgeschoss anzusehen. Entsprechend wäre die zweite Tiefebene der Tiefgarage nicht im Rahmen der zulässigen Geschossfläche mit zu betrachten.

Der Bebauungsplan schließt über seine Festlegungen zur Großgarage unterhalb des Busbahnhofes nicht aus, so dass auch in einem gewissen Umfang Fahrradabstellboxen mit errichtet werden könnten.

---

### **2.2.11 Kritik an der Begründung zum Bebauungsplan und an der Informationspolitik der Stadt**

Der Bürger kritisiert die aus seiner Sicht vielen schönmalerischen und positiv-wertenden Formulierungen insbesondere im Zusammenhang mit den geplanten Veränderungen im Bezug zum Investorenkubus. Die in der Beschlussdrucksache genannte Begründung für einen Verzicht auf eine öffentliche Beteiligung der Bürger wäre schlicht falsch. Festzuhalten ist, dass noch während der Auslegungsfrist im Info-Pavillon der Stadt veraltete Unterlagen zum Döppersberg präsentiert wurden. Selbst der Vertreter der Stadt, der monatlich die Informationsrundgänge durchführt, war über die Änderungen in den ausliegenden Plänen nicht informiert.

Der Bürger verweist des Weiteren auf mögliche Abweichungen oder Widersprüche zwischen der Begründung und den Plandarstellungen hin, allerdings ohne die Nennung der näheren Bezüge oder Fundstellen.

**Zu 2.2.11** Abwägungsvorschlag: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen

Die Stadt Wuppertal ist von der Planung überzeugt. Entsprechend liegt es in der Natur der Dinge auch in der Begründung zum Bebauungsplan die aus Sicht der Stadt positiven Planungselemente und Wirkungen so darzulegen.

Die Stadt ist bemüht die Bürgerinnen und Bürger aktuell über die Entwicklungen rund um den Döppersberg zu informieren, dass die laufende Bauleitplanung mit den Planungsinhalten möglicherweise nicht den Mitarbeitern/innen im Info-Pavillon gänzlich oder umfassend bekannt war, wird ausdrücklich bedauert. Die Stadt wird sich bemühen, dass zukünftig alle in dem Projekt Döppersberg involvierten Mitarbeiter/innen über die aktuellen Planungsstände informiert sind.

Nicht zu zustimmen ist der Kritik, dass hier ein Verzicht auf eine öffentliche Beteiligung stattgefunden hat. Die Stadt Wuppertal hat sowohl die öffentliche Auslegung der Planung gem. § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt, als auch in einer gesonderten Veranstaltung im Elberfelder Verwaltungshaus am 03.04.2014 den Bürgerinnen und Bürger in einer öffentlichen Veranstaltung die Möglichkeit gegeben sich umfassend über die Planung zu Informieren bzw. sich diese erläutern zu lassen und auch die Möglichkeit Stellungnahmen zum Bebauungsplanverfahren abzugeben bestand.