Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Ressort Bauen und Wohnen

114. Flächennutzungsplanänderung

- Bahnhof Heubruch -

Begründung

Feststellungsbeschluss

Stand: Januar 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1 Räumlicher Geltungsbereich 3
2 Anlass und Ziele der Flächennutzungsplanänderung 4
3 Verfahren 5
4 Prüfung alternativer Standorte 6
5 Planungsrechtliche Situation 6
5.1 Landes- und Regionalplanung 6
5.2 Flächennutzungsplan 6
5.3 Landschaftsplan 6
5.4 Integriertes städtebauliches Konzept Barmen (ISEK) 7
5.5 Rechtsgültige Bebauungspläne 7
6 Bestandsbeschreibung / Fachliche Belange 7
6.1 Historische Entwicklung 7
6.2 Städtebauliche Situation 8
6.3 Topographie 8
6.4 Verkehr 8
6.5 Nahversorgung und sonstige Infrastruktur 9
6.6 Boden 9
6.6.1 Boden allgemein 9
6.6.2 Ehemalige Mietfläche Dicke & Wachs 10
6.6.3 Ehemalige Mietfläche Homberg-Öl 10
6.7 Immissionsschutz 11
7 Begründung der Planinhalte 11
8 Umweltbericht 12
9 Gutachten 12

1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der 114. Änderung des Flächennutzungsplanes befindet sich im Stadtteil Barmen, ca. 300 m nordwestlich des Hauptzentrums Barmen und ca. 1,6 km südlich des Anschlusses Nr. 36 „Wuppertal Barmen“ der Autobahn A46 an den Hängen des Sedansberges.

Die topografischen Grenzen des am 09.02.2017 beschlossenen Geltungsbereiches der 114. FNP-Änderung sind:

- Im Nordwesten: die Goldammerstraße und die Münzstraße bzw. die Zeisingstraße und die Stieglitzstraße
- Im Südosten: die August-Mittelsten-Scheid-Straße und die Wuppermannstraße
- Im Nordosten: die Westkotter Straße
- Im Südwesten: das ehemalige Stellwerk an der August-Mittelsten-Scheid-Straße

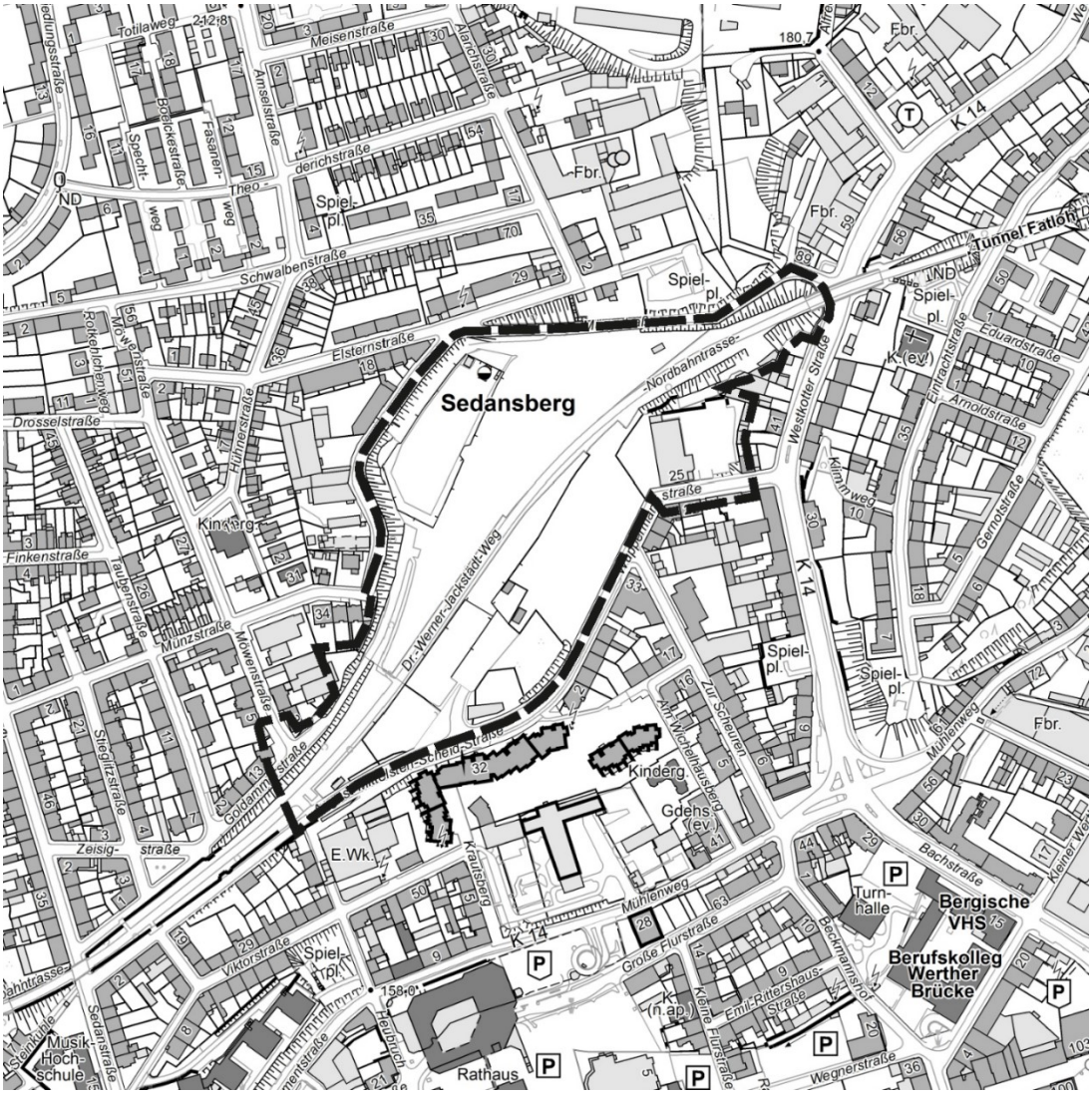


Abbildung 1: Geltungsbereich der 114. FNP-Änderung

Der Geltungsbereich der 114. FNP-Änderung umfasst somit etwa die beiden Teilflächen der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne 1241/1 – Bahnhof Heubruch-Nord – (Nordbahntrasse und nordwestlich angrenzende Fläche) und 1241/2 Bahnhof Heubruch-Süd (Fläche südöstlich der Nordbahntrasse). Es war ursprünglich die Aufstellung eines gemeinsamen Bebauungsplans (1241) für die

beiden Teilbereiche des ehemaligen Bahnhofsareals nordwestlich und südöstlich der Nordbahntrasse vorgesehen.

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

Aufgrund dieser abwägungsbeachtlichen Ergebnisse hat sich die Stadt Wuppertal dazu entschieden, den Bebauungsplan 1241 in die zwei Abschnitte 1241/1 und 1241/2 zu gliedern und zunächst nur den Bebauungsplan 1241/1 – parallel zur 114. Änderung des Flächennutzungsplans – zum Satzungsbeschluss zu führen. Für den Bebauungsplan 1241/2 ist nach Abschluss der noch erforderlichen Untersuchungen und Vorliegen eines voraussichtlich erforderlichen Sanierungskonzeptes die Durchführung einer erneuten öffentlichen Auslegung nach § 4a Abs. 3 BauGB vorgesehen.

Gegenüber den Geltungsbereichen der beiden aufzustellenden Bebauungspläne 1241/1 und 1241/2 enthält der FNP-Änderungsbereich auch folgende Flächen:

- Begrünte dreieckige Fläche nordwestlich der Goldammerstraße, zwischen der Wohnbebauung der Münzstraße 34 bis 38 und Gewerbebetrieb an der Münzstraße 8.
- Fläche eines Lebensmitteldiscountmarktes (Netto) im nördlichen Abschnitt der Wuppermannstraße
- Kreuzungsbereich Möwenstraße/ Goldammerstraße

Die umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen der Goldammerstraße, Münzstraße und August-Mittelsten-Scheid-Straße sind hingegen im Gegensatz zu den beiden Bebauungsplänen 1241/1 und 1241/2 nicht im Geltungsbereich der 114. FNP-Änderung enthalten.

2 Anlass und Ziele der Flächennutzungsplanänderung

Das ehemalige Bahnhofsgelände „Heubruch“ war Bestandteil des sogenannten Aurelis-Portfolios, das im Jahr 2003 von der Deutschen Bahn AG an die Aurelis veräußert wurde. Mit Bescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 19.07.2010 wurde das Areal von Bahnbetriebszwecken freigestellt und unterliegt somit der Planungshoheit der Stadt Wuppertal.

Der eigentliche Trassenbereich der „Rheinischen Strecke“ wurde bereits durch die Stadt Wuppertal und die Wuppertalbewegung unter dem Namen „Nordbahntrasse“ (Dr.-Werner-Jackstädt-Weg) zu einem Radweg umgenutzt. Der Radweg zwischen Vohwinkel im Westen und Wichlinghausen im Osten wurde im Jahr 2014 offiziell eröffnet und hat seitdem überregionale Bekanntheit erlangt. Die Radwegeflächen befinden sich im Eigentum der Stadt Wuppertal und queren das Plangebiet von Südwest nach Nordost. Nordwestlich und südöstlich des Radweges befinden sich die Flächen der Aurelis Asset GmbH & Co. KG. Der Bereich des südlich gelegenen ehemaligen Stellwerkes wurde bereits an einen privaten Eigentümer veräußert. Derzeit befindet sich noch ein Recyclinghof der Abfallwirtschaftsbetriebe der Stadt Wuppertal (AWG) sowie eine Stellplatzanlage für die Mitarbeiter der Fa. Vorwerk auf dem Gelände. Hinzu kommen die Grünfläche im Bereich Zeisigstraße/ Stieglitzstraße sowie die Fläche

eines Lebensmitteldiscountmarktes (Netto) im nördlichen Abschnitt der Wuppermannstraße. Die übrigen Bereiche des Änderungsgebietes liegen brach.

Aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum Barmen und der Wohnnutzung in der Umgebung des Plangebietes wird die Eignung zum Wohnstandort als gegeben angesehen. Gemäß dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) Barmen hat das Plangebiet das Potential, als Wohnstandort die Wohnfunktion und -qualität im Innenstadtbereich Barmen zu stärken sowie die bestehenden Defizite im Themenfeld Wohnen zu mildern und somit eine positive Wirkung auf die Barmer Innenstadt zu entfalten. Für den Stadtbezirk Barmen wird entsprechend der aktuell vorliegenden Prognose ein Bevölkerungszuwachs von über 2,0 % bis zum Jahr 2025 erwartet. Aufgrund der steigenden Bevölkerungszahl wird Wohnraum im Stadtbezirk Barmen dringend benötigt.

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

Um den Zielen der Stadt Wuppertal hinsichtlich der Errichtung eines hochwertigen Wohnquartiers gerecht zu werden, wurde durch Aurelis in Zusammenarbeit mit dem Ressort Stadtentwicklung und Stadtplanung Mitte des Jahres 2016 eine Mehrfachbeauftragung unter der Beteiligung von fünf konkurrierenden Architekturbüros ausgelobt. Ziel der Mehrfachbeauftragung war die Findung eines städtebaulichen Entwurfes, der allen Erfordernissen Rechnung trägt und der ein hohes Maß an freiraumplanerischer sowie städtebaulicher Qualität bietet. Ein Beurteilungsgremium, bestehend aus Mitgliedern des Auslobers sowie der Verwaltung und Mitgliedern des Gestaltungsbeirates hat einen Entwurf des Büros HGMB Architekten mit KLA Landschaftsarchitekten einstimmig ausgewählt.

Die vorliegende FNP-Änderung soll die planungsrechtliche Grundlage auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung für die angestrebte städtebauliche Entwicklung des Areals schaffen.

3 Verfahren

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen der Stadt Wuppertal hat in seiner Sitzung am 09.02.2017 den Beschluss über die Aufstellung der 114. Flächennutzungsplanänderung – Bahnhof Heubruch – gefasst. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans 1241 – Bahnhof Heubruch –.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte vom 13.03.2017 bis einschließlich 13.04.2017. Zusätzlich fand am 08.05.2018 ein Bürgerabend statt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde im Zeitraum vom 10.06.2020 bis einschließlich 07.08.2020 durchgeführt. Die öffentliche Auslegung der Flächennutzungsplanänderung nach § 3 Abs. 2 BauGB erfolgte im Zeitraum vom 10.06.2020 bis zum 22.07.2020. Die landesplanerische Anfrage an die Bezirksregierung Düsseldorf erfolgte am 09.03.2017

mit dem Ergebnis, dass von Seiten der Bezirksregierung Düsseldorf gemäß § 34 Abs. 1 LPIG durch die 114. Änderung des Flächennutzungsplanes keine landesplanerischen Bedenken bestehen.

4 Prüfung alternativer Standorte

Bei dem Plangebiet handelt es sich laut dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) Barmen um die einzige größere zusammenhängende Potentialfläche im Innenstadtbereich von Barmen. Angesichts des hohen Wohnraumbedarfes im Stadtteil Barmen sowie in der gesamten Stadt Wuppertal ist die vorliegende Planung weniger als Alternative sondern vielmehr als Ergänzung zu anderen potenziellen Standorten für eine potenzielle Wohnnutzung zu betrachten. Aufgrund seiner integrierten Lage nahe dem Stadtteilzentrum Barmen und der guten infrastrukturellen Ausstattung, ist der Standort als gut geeignet für eine wohnbauliche Entwicklung zu betrachten. Insbesondere sind derartige Entwicklungen gemäß § 1a Abs. 2 BauGB einer weiteren Inanspruchnahme weiterer Flächen im Außenbereich vorzuziehen. Eine gewerbliche Nutzung als Alternative scheidet aufgrund der wohnbaulich geprägten Umgebung aus.

5 Planungsrechtliche Situation

5.1 Landes- und Regionalplanung

Nach dem Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 08.02.2017 (Teil A), zuletzt geändert am 05.08.2019 liegt die Stadt Wuppertal im Hinblick auf die siedlungsräumliche Grundstruktur in einem Ballungskern. Sie ist nach der zentralörtlichen Gliederung ein ‚Oberzentrum' und liegt auf einer großräumigen Entwicklungsachse von überörtlicher Bedeutung.

Das Plangebiet ist im Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (RPD) vom 13.04.2018 als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Zudem ist in dem RPD ein Schienenweg für den überregionalen und regionalen Bahnverkehr dargestellt.

5.2 Flächennutzungsplan

Grundlage ist der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.01.2005. Im FNP sind die Flächen des Plangebietes vorwiegend als Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge mit der Zweckbestimmung Bahnanlage dargestellt. Der durch den Lebensmitteldiscounter genutzte Bereich ist als gewerbliche Baufläche dargestellt. Des Weiteren ist ein Teilbereich im Nordosten des Geltungsbereiches der FNP-Änderung als Fläche mit erheblichen Bodenbelastungen gekennzeichnet. Diese Flächen wurden vormals durch die Firma Homberg-Öl genutzt.

Für die Umnutzung des Plangebietes zu einer wohnbaulichen Nutzung ist somit eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Die Änderung erfolgte bis zum Verfahrensschritt der öffentlichen Auslegung im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans 1241 – Bahnhof Heubruch –.

Der südöstlich an das Plangebiet angrenzende Bereich ist im wirksamen Flächennutzungsplan vorwiegend als gemischte Baufläche dargestellt. Nordwestlich des Plangebietes schließen ebenfalls gemischte Bauflächen sowie Wohnbauflächen an.

5.3 Landschaftsplan

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

5.4 Integriertes städtebauliches Konzept Barmen (ISEK)

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

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

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

5.5 Rechtsgültige Bebauungspläne

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

In der unmittelbaren Umgebung des Plangebietes schließt im Süden der Bebauungsplan Nr. 443 „Mühlenweg“ aus dem Jahr 1980 an, der für den Bereich südlich der August-Mittelsten-Scheid-Straße bzw. der Wuppermannstraße ein Kerngebiet (MK) festsetzt.

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

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

6 Bestandsbeschreibung / Fachliche Belange

6.1 Historische Entwicklung

Bei den Flächen innerhalb des Geltungsbereiches handelt es sich um Flächen des ehemaligen Bahnhofs Heubruch, die ehemals durch die damalige Deutsche Bundesbahn für den Güter- und den Personentransport genutzt wurden. Bis 1991 verkehrten hier Züge im regionalen Nahverkehr zwischen Hattingen, Hagen und Wuppertal-Vohwinkel bzw. Düsseldorf. Die Güterabstellgleise und Lagerflächen wurden noch ein Jahr länger genutzt und im Jahre 1992 schließlich ebenfalls aufgegeben.

Nach der Nutzung durch die Bahn wurden die Flächen weiterhin gewerblich genutzt. Wie auch anderorts üblich, vermietete die damalige Bundesbahn Teilbereiche des Güterbahnhofsareals Heubruch an Gewerbebetriebe, die einen nicht unerheblichen Teil Ihrer Logistik über die Schiene abwickelten. Hier sind insbesondere die Firmen Dicke & Wachs (Chemie, heute Solvadis) im Nordteil des Geländes und

die Firma Homberg-Öl im Bereich Wuppermannstraße zu nennen. Nach der Aufgabe der Schienennutzung fiel das Gelände zunehmend brach. Erst der Mitarbeiterparkplatz der Firma Vorwerk im Süden sowie der Recyclinghof der Abfallwirtschaftsbetriebe brachten neue Nutzungen. Die gewerbliche Nutzung liegt teilweise heute noch vor. Der südliche Bereich wurde durch die Fa. „Homberg-Öl“ genutzt. Hier liegen aufgrund der Nutzung schwere Bodenverunreinigungen vor, die derzeit von der Bahn genauer untersucht werden. Aufgrund von ersten Sanierungsversuchen wurde ein Teil des Geländes in diesem Bereich bereits abgegraben, wodurch an dieser Stelle große Höhenunterschiede im Gelände entstanden sind. Nach Abschluss der oben genannten Abgrabungen wurde das Gelände der Sukzession überlassen.

Auch im nördlichen Bereich auf dem Gelände der ehemaligen Firma Dicke & Wachs liegen Untergrundverunreinigungen in Form einer Grundwasserbelastung vor, die mittels einer Pump-And-Treat-Maßnahme saniert wird.

6.2 Städtebauliche Situation

Das Plangebiet wird durch den Radweg „Nordbahntrasse“ der Länge nach durchquert. In der Umgebung des Plangebietes befindet sich überwiegend Wohnbebauung mit einer sich stark unterscheidenden Geschossigkeit und Dichte.

Östlich an das Plangebietes angrenzend befindet sich an der Wuppermannstraße ein Lebensmitteldiscounter (Netto). Nordwestlich der Münzstraße bildet das denkmalgeschützte „Konsumgebäude“, welches durch die Gesellschaft für berufliche Aus- und Weiterbildung als Aus- und Weiterbildungszentrum genutzt wird, einen besonderen städtebaulichen Akzent.

Das Plangebiet selbst liegt derzeit überwiegend brach (siehe Kapitel 6.1).

6.3 Topographie

Im Zuge der Herrichtung des Bahnhofgeländes wurde seinerzeit Gelände im Süden aufgeschüttet und im Norden abgegraben. Somit wirkt das Plangebiet wie ein Plateau in dem nach Süden geneigten Hang – mit Ausnahme eines Felssporns im Süden der Fläche. Die anschließenden Strukturen weisen zum Teil einen erheblichen Höhenunterschied zum Plangebiet auf. Aus diesem Grund befinden sich an den Grenzen des Plangebietes sowohl im nordwestlichen als auch im südöstlichen Bereich hohe bewachsene Böschungskanten.

6.4 Verkehr

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt aus südlicher Richtung über die August-Mittelsten-Scheid-Straße und die Wuppermannstraße, die im Osten an die Hauptverkehrsstraße Westkotter Straße/ Märkische Straße anschließt. Im Westen besteht über die Sedanstraße die Verbindung zur Straße Steinweg/ Carnaper Straße. Sowohl die Märkische Straße als auch die Carnaper Straße stellen eine direkte Verbindung zur ca. 1,5 km nördlich verlaufenden Bundesautobahn BAB 46 (Anschlussstellen Barmen und Wichlinghausen) dar. Nördlich ist das Plangebiet über die Goldammerstraße und die Münzstraße erschlossen, die ebenfalls an die übergeordneten Straßen Westkotter Straße und Steinweg anschließen.

In ca. 600 m Entfernung liegt die Schwebebahnstation Alter Markt. Hier halten auch mehrere Buslinien. In ca. 1 km Entfernung befindet sich zudem der Bahnhof Barmen mit Anschluss an den regionalen Bahnverkehr. Weitere Buslinien verkehren westlich und östlich über die Westkotter Straße und die

Sedanstraße mit Anschluss an die Bahnhöfe. Aufgrund des großen Höhengefälles muss jedoch trotz der Innenstadtlage von einer eingeschränkten ÖPNV-Anbindung, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen gesprochen werden.

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

6.5 Nahversorgung und sonstige Infrastruktur

Aufgrund der Nähe zur Barmer Innenstadt kann von einer guten Versorgung des Plangebietes mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie von einer guten medizinischen Versorgung aufgrund der hier ansässigen Arztpraxen gesprochen werden. Ein Lebensmitteldiscounter befindet sich unmittelbar am östlichen Rand des Plangebietes.

In unmittelbarer Nähe des Plangebietes befinden sich vier Betreuungseinrichtungen für Kinder bis zum Vorschulalter. Weiterhin befinden sich vier Grundschulen und vier weiterführende Schulen sowie eine Hochschule und eine Förderschule in der näheren Umgebung des Plangebietes. Somit besteht eine gute Versorgung mit sozialer Infrastruktur. Durch die Entwicklung von neuer Wohnbebauung in dem vorliegenden Plangebiet wird ein weiterer Bedarf an Betreuungsplätzen für Kinder bis zum Vorschulalter ausgelöst. Dieser soll im Plangebiet aufgefangen werden.

Des Weiteren befinden sich fünf Spielplätze in der Umgebung des Plangebietes (bis 500 m Abstand).

6.6 Boden

6.6.1 Boden allgemein

Die Böden in der Örtlichkeit stellen sich als stark anthropogen überformt dar, sodass eine Schutzwürdigkeit der anstehenden Böden nicht gegeben ist.

Um eine für die Nutzung als Güterbahnhof geeignete ebene Fläche herzustellen wurde das Gelände mit umgelagerten Böden und anthropogenem Material aufgefüllt. Die Mächtigkeit der Auffüllung reicht von < 1m in den Randbereichen bis zu 8 m im Bereich der ehemaligen Schienentrasse.

Auf dem Gelände sind zwei konkrete Altlastenflächen seit geraumer Zeit bekannt, die in den nachfolgenden Kapiteln 6.6.2 und 6.6.3 beschrieben werden.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens 1241 wurden zusätzlich zu den vorhandenen Untersuchungen der Deutschen Bahn aus den 90er Jahren durch das Fachgutachterbüro GFM Umwelttechnik, Wesseling umfangreiche weitere Bodenuntersuchungen auf der Basis des Bebauungskonzeptes vorgenommen (Flächenrisiko-Detailuntersuchung B-Plan Nr. 1241 Bahnhof Heubruch in Wuppertal, GFM Umwelttechnik, 09.08.2018).

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Auffüllungsmaterialien überwiegend nur gering belastet sind (maximal LAGA Z2) und sich nur vereinzelt punktuelle Belastungen > LAGA Z2 (v. a. Schwermetalle und Benzoapyrene) vorfinden. Anhand der Untersuchungsergebnisse ergibt sich keine zusätzliche Gefährdung von Schutzgütern oder ein generelles Sanierungserfordernis im Rahmen der derzeitigen Nutzung als Brachfläche.

Zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse wird gutachterlich empfohlen in den nicht überbauten

Grünflächen (öffentlich oder privat) mindestens 60 cm geeignetes Bodenmaterial in der Qualität Z 0, das die Vorgaben der Bundes-Bodenschutzverordnung (Vorsorgewerte) erfüllt, vorzusehen. Dies kann sowohl durch die Aufbringung von entsprechendem Z 0-Material auf der vorhandenen Geländeoberfläche mit Grabsperre oder durch einen Bodenaustausch, je nach Nutzungskonzept, geschehen. Mit dieser Maßnahme kann eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch ausgeschlossen werden.

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

6.6.2 Ehemalige Mietfläche Dicke & Wachs

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

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

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

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

6.6.3 Ehemalige Mietfläche Homberg-Öl

Im Südöstlichen Bereich des Plangebiets (Baufeld WA 6) befand sich von 1980 bis 1998 das Betriebsgelände der Firma „Homberg-Öl“. Hier bestand schon frühzeitig der Verdacht, dass durch unsachgemäße Nutzung Bodenverunreinigungen erfolgt sind. Die Firma „Homberg-Öl“ ist mittlerweile insolvent, sodass der vormalige Grundstückseigentümer Deutsche Bahn AG verantwortlich im Sinne des Umweltrechtes ist.

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

Eine Verunreinigung des Grundwassers durch das ehemalige Öllager mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), Aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) und Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) ist bereits nachgewiesen und reicht bis über die westliche Grundstücksgrenze hinaus. Weitere Untersuchungen zur Ermittlung der Ausdehnung der Grundwasserverunreinigung und des Ausmaßes der Bodenverunreinigungen werden derzeit durchgeführt. Art und Umfang etwaiger Sanierungsmaßnahmen sind derzeit noch nicht absehbar und können erst nach Vorliegen der weiteren Untersuchungsergebnisse festgelegt werden.

6.7 Immissionsschutz

Das Plangebiet liegt in der Nähe der Innenstadt Barmen umgeben von lärmrelevanten Verkehrsadern in zentraler Lage. Aufgrund der Abschirmung des Lärms durch die vorhandene Wohnbebauung sind jedoch keine nennenswerten Belastungen durch Verkehrslärm in dem Plangebiet zu erwarten. Gewerbebetriebe in der Nähe des Plangebietes sind als Wohnverträglich einzustufen, da diese bereits im Bestand in der unmittelbaren Nähe von Wohnnutzungen liegen. Durch die Planung wird nicht das Heranrücken einer Wohnbebauung verursacht. Das Plangebiet befindet sich nicht im Achtungsabstand eines Störfallbetriebs.

7 Begründung der Planinhalte

Hauptzielsetzung der 114. Änderung des Flächennutzungsplanes und des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 1241/1 sowie perspektivisch auch des Bebauungsplans 1241/2 ist die Schaffung von Planungsrecht für eine wohnbauliche Nutzung. Zu diesem Zweck sollen die bisher als Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge mit der Zweckbestimmung Bahnanlage dargestellten Bereiche künftig vorwiegend als Wohnbaufläche dargestellt werden. Der Bereich der Nordbahntrasse wird künftig als Grünfläche dargestellt. Diese wird wiederum mit der Darstellung einer Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge mit der Zweckbestimmung Hauptradweg überlagert. Diese Darstellung wird sowohl der überörtlichen Bedeutung der Nordbahntrasse als Radweg gerecht und berücksichtigt zugleich ihre Bedeutung für die Naherholung.

Hinsichtlich der Abweichungen der Geltungsbereiche der FNP-Änderung und des parallel aufzustellenden Bebauungsplans 1241/1 und des nachfolgend in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 1241/2 ist folgendes auszuführen:

Die im Osten des Plangebietes gelegene Fläche des hier angesiedelten Lebensmitteldiscounters wird künftig in die großflächig dargestellte gemischte Baufläche einbezogen. Diese Darstellung entspricht dem hier vorherrschenden Gebietscharakter. Zudem werden durch diese Darstellung mögliche spätere Nutzungskonflikte aufgrund eines unmittelbaren Gegenübers von Wohnbauflächen und gewerblichen Bauflächen vermieden.

Die Grünfläche nördlich der Goldammerstraße ist bisher ebenfalls Bestandteil der dargestellten Bahnanlage. Sie dient vorwiegend als Böschung für die angrenzende Gewerbe und Wohnbebauung. Diese wird – entsprechend der Zielsetzung einer vorwiegend wohnbaulichen Entwicklung im gesamten Bereich in die Darstellung von Wohnbauflächen aufgenommen.

Gleiches gilt für den Abschnitt der Nordbahntrasse mit angrenzenden seitlichen Grünflächen und Zuwegungen im Westen des Änderungsgebietes. Dieser ist ebenfalls kein unmittelbarer Bestandteil der

durch die Bebauungspläne 1241/1 und 1241/2 begründeten Vorhaben. Angesichts der bisherigen Darstellung als Bahnanlage wird es jedoch ebenfalls zugunsten der Darstellung von Wohnbauflächen in den Änderungsbereich einbezogen.

8 Umweltbericht

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

Die Böden im Plangebiet sind bereits im Bestand größenteils versiegelt oder stark verdichtet, sodass eine hohe ökologische Bedeutung nicht gegeben ist. Durch die 114. Änderung des Flächennutzungsplans wird gegebenenfalls eine geringfügige Neuversiegelung von Flächen innerhalb des Plangebietes vorbereitet.

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

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

Durch die 114. Änderung des Flächennutzungsplanes - Bahnhof Heubruch - ist von wesentlichen umweltrelevanten Auswirkungen demnach nicht auszugehen. Die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes sind im Umweltbericht dargestellt. Der Umweltbericht gemäß § 2a Nr. 2 BauGB liegt dieser Begründung als separates Dokument bei.

9 Gutachten

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

Gutachten Planung Grundwassersanierungsanlage B-Plan, 1241 Bahnhof Heubruch in Wuppertal, GFM Umwelttechnik GmbH & Co. KG, Wesseling, Oktober 2018

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

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

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

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