

Beschreibung des Planvorhabens

Anlass und Ziel der Planung

Der Gewerbestandort zwischen Siegesstraße und Bahnlinie auf Höhe des Barmer Bahnhofs im Stadtteil Barmen ist derzeit in Relation zu seiner sehr zentralen Lage auch in gewerblicher Hinsicht mit einem Autoverwertungsbetrieb mindergenutzt. Eine höherwertige gewerbliche Nachfolgenutzung hat sich aufgrund von Erschließungs- und Marktsituation bisher nicht abgezeichnet.

Der Eigentümer des Grundstücks ist an die Stadtverwaltung herangetreten mit der Zielsetzung einer höherwertigen wohnbaulichen Entwicklung dieser zentral gelegenen Fläche. Unter der Standortbezeichnung „Barmer Bogen“ soll hier ein neues integriertes und qualitätvolles Wohnquartier mit rund 300 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau mit Anteilen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus und weiteren 145 Wohneinheiten im betreuten Wohnen, einer Kindertagesstätte sowie öffentlich nutzbaren Grünflächen entstehen. Der Eigentümer beabsichtigt das Bauvorhaben selbst zu realisieren und somit auch als Projektentwickler/Investor an dem Standort aktiv zu werden. Das Plangebiet soll entsprechend in Gänze als Mietwohnungsbau entwickelt werden.

Die Stadt Wuppertal begrüßt diese wohnbauliche Entwicklung grundsätzlich aufgrund ihres Potenzials als Innenentwicklungsfläche an einem Bahnhofpunkt (Bauland an der Schiene), der Zentralität in Bezug auf die Stärkung des Barmer Zentrums und der insgesamt guten Erreichbarkeit dieser innerstädtischen Lage.

Zur Entwicklung einer hochwertigen städtebaulichen Konzeption, die dem zentrumsnahen Standort gerecht wird, wurde auf Initiative des Eigentümers in Zusammenarbeit mit dem Ressort Stadtentwicklung und Stadtplanung im Jahr 2021 ein professionell gemanagtes städtebauliches Gutachterverfahren mit fünf Teilnehmer-Teams, jeweils bestehend aus Stadtplanern/Architekten und Landschaftsarchitekten, durchgeführt. Zu der Aufgabenstellung gehörten neben der städtebaulich-freiraumplanerischen Neugestaltung und Reintegration in die bestehende nachbarschaftliche Stadtstruktur insbesondere aufgrund der unmittelbaren Nähe zur zentralen Bahntrasse in der Tallage die intensive Auseinandersetzung mit dem von der Bahntrasse ausgehenden Schienenverkehrslärm, um einen qualitätsvollen Wohnungsbau an dieser Stelle vorbereiten zu können.

Die durch eine mit unabhängigen Fachleuten, dem Eigentümer und Vertretern der Stadt Wuppertal besetzte Empfehlungskommission hat einen Entwurf des Büros Lober Paul Architekten, Köln mit Club 94 Landschaftsarchitekten, ebenfalls Köln für den ersten Rang ausgewählt und einstimmig zur weiteren Bearbeitung als Grundlage für die Bauleitplanung empfohlen. Die weitere Ausarbeitung und Konkretisierung erfolgt durch das Büro Lober Paul Architekten mit Club 94 Landschaftsarchitekten in Kooperation mit dem Büro Schwittay Architekten und Ingenieure, Wuppertal.

Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplanes und Änderung des FNP

Für das Plangebiet besteht kein rechtskräftiger Bebauungsplan.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes 1281 – Barmer Bogen Siegesstr. - ist erforderlich, um die in dem städtebaulichen Gutachterverfahren formulierten Planungsziele umzusetzen. Eine ebenfalls erforderliche Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

Situationsbeschreibung

Lage des Plangebietes und stadträumliche Einbindung

Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Barmen und grenzt direkt südlich an die Gleisanlagen am Bahnhof Barmen an. Das Hauptzentrum Barmen befindet sich rund 400 m Luftlinie nordöstlich zum Plangebiet.

Das Plangebiet wird im Wesentlichen begrenzt:

- im Norden durch die Gleisanlagen der DB-Strecke Hagen-Wuppertal-Düsseldorf,
- im Osten durch den westlichen Abschluss der Gewerbeschulstraße,
- im Süden durch die Siegesstraße und
- im Westen durch das über die Gleisanlage führende Brückenbauwerk der Emilienstraße.

In dem in Ost-West-Richtung rund 450 m langgestreckten Plangebiet befindet sich ein Autoverwertungsbetrieb mit Gebrauchtwagenhandel und Kfz-Werkstatt, der über eine Rampe am westlichen Rand des Plangebietes an die Siegesstraße angebunden ist. Eine zweite Anbindung des Betriebes ist über die Gewerbeschulstraße gegeben. Es handelt sich im Wesentlichen um Freiflächennutzungen auf teilversiegelten Flächen zwischen sukzessiv bewachsenen Bereichen. Bauliche Anlagen sind in Form von Gewerbehallen und Schuppen nur in geringem Umfang vorhanden. Im östlichen Teil des Plangebietes befindet sich darüber hinaus ein ehemaliges Tanklager der Stadtwerke Wuppertal.

Das Gelände ist topografisch überwiegend eben und befindet sich in etwa auf Höhe der Gleisanlagen, während die Siegesstraße deutlich bis zu rund 22 m über dem Gelände ansteigt. Die Topographie wird im Plangebiet über Stützmauern im westlichen Abschnitt und über eine stark bewachsene Steilböschung im östlichen Abschnitt abgefangen.

Der Bahnhof Barmen und das Hauptversorgungszentrum Barmen ist vom Plangebiet aus fußläufig über die Gleisbrücken der Emilienstraße westlich und die Straße Fischertal östlich des Plangebietes zu erreichen.

An der Gewerbeschulstraße befindet sich angrenzend an das Plangebiet ein Verbindungstunnel zum Mittelbahnsteig des Bahnhofes. An diesen Gleiszugangstunnel schließt ein verschlossener ehemaliger Gepäckstunnel mit Verbindung an den nördlichen Busbahnhof und die Winklerstraße an, dessen Reaktivierung geprüft wird und so einen kurzen fußläufigen Weg zu dem ÖPNV-Verknüpfungspunkt darstellen kann. Als Alternative wird eine Verlängerung des zentralen, vom Bahnhofsgebäude ausgehenden, Gleiszugangstunnels der Deutschen Bahn nach Süden bis ins Plangebiet geprüft.

Die Haltestelle Alter Markt der Wuppertaler Schwebebahn ist in rund 500 m ebenfalls fußläufig zu erreichen.

Des Weiteren befinden sich Bushaltestellen des ÖPNV in fußläufig günstiger Entfernung an der Siegesstraße, Ecke Emilienstraße und in Nähe der Gleisbrücke Fischertal.

In der näheren Umgebung des Plangebietes befindet sich eine Mischung von heterogen gewachsenen Wohnbebauungen in überwiegender Blockrandstrukturen sowie unterschiedliche Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen.

Nächstgelegene Nahversorgungseinrichtungen des Lebensmitteleinzelhandels befinden sich in westlicher Richtung in rund 600 m Fußwegeentfernung an der Wittensteinstraße (Lebensmitteldiscounter) sowie in rund 550 m Fußwegeentfernung im Barmer Zentrum (Einkaufszentrum Alter Markt). Hier schließt das Hauptversorgungszentrum Barmen an, das die Versorgung mit Gütern des täglichen, mittelfristigen und langfristigen Bedarfs sichert.

Soziale Infrastrukturen in Form von Kindergärten, Schulen und Spiel- und Freizeiteinrichtungen sind im Umfeld von rund 600 Luftlinie in der Ortslage zu erreichen.

Vorgaben und Bindungen

RPD

Im Regionalplan Düsseldorf (RPD) ist für das Plangebiet Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) festgelegt. Der Regionalplan Düsseldorf trifft keine weiteren Festlegungen für den Bereich des Plangebietes.

FNP

In dem Flächennutzungsplan der Stadt Wuppertal sind die überwiegenden Flächen des Plangebietes als Bahnanlage mit der Zweckbestimmung „Bahnhof“ dargestellt. Der im Süden liegende bewachsene Böschungsbereich an der Siegesstraße ist als Grünfläche ohne besondere Zweckbestimmung dargestellt.

Für die Umnutzung des Plangebietes zu einer wohnbaulichen Nutzung ist somit eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Die Änderung des Flächennutzungsplanes soll im Parallelverfahren mit der 148. Änderung des FNP durchgeführt werden, zu der ebenfalls ein Aufstellungsbeschluss erfolgt.

Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb des Geltungsbereiches eines Landschaftsplanes der Stadt Wuppertal.

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 Plangebiet grenzt südlich an den Bereich des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für die Innenstadt Barmen (ISEK). Insofern werden für den Bereich des Plangebietes im ISEK keine Aussagen getroffen.

Mit Blick auf die innerhalb des ISEK liegenden, nur in geringem Umfang vorhandenen größeren Potentialflächen (Bhf. Heubbruch) kann die Entwicklung des Plangebietes zu einem zentrumsnahen neuen Wohnstandort zur Erreichung der Ziele des ISEK beitragen.

Rechtskräftige Bebauungspläne

Das Plangebiet bzw. dessen unmittelbare Umgebung liegen nicht innerhalb eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes.

Städtebauliche Konzeption

Städtebauliche Gestalt

Der Siegerentwurf des Büros Lorber Paul Architekten (in Kooperation mit Club L94 Landschaftsarchitekten) sieht eine architektonisch gegliederte, durchgehende und rund 350 m lange „Riegel“-Bebauung entlang der Bahnlinie vor, die das Gebiet konsequent vor dem Schienenverkehrslärm der DB-Bahntrasse am Barmer Bahnhof schützt. Durch eine Gliederung mit lärmschützenden, optisch durchlässigen „Stadtbalkonen“ und einer „gefalteten“ Struktur sowie eine differenzierte Materialausbildung der Bebauung wird der langgezogene Riegel aufgelockert und städtebaulich qualifiziert.

Aufgrund der günstigen Ausrichtung orientieren sich alle Wohnungen in dem Riegel zu einem südlich angelegten offenen Grünraum abseits der Lärmquelle. Auf der Südseite erfolgt auch die Erschließung der einzelnen Einheiten des Gebäuderiegels.

In den Grünraum südlich der abschirmenden Riegelbebauung werden 9 Punktgebäude freistehend eingestreut, deren Höhe und Maßstäblichkeit einen Übergang zur teils höher liegenden Wohnbebauung an der Siegesstraße bilden. Alle Wohnungen in den Punktgebäuden sind nach mindestens zwei Himmelsrichtungen orientiert.

Ergänzt wird das familienfreundliche Wohnquartier durch verschiedene Sondernutzungen wie eine Kindertagesstätte, betreutes Wohnen und einen Quartierstreff, welche sich jeweils an den Quartierseingängen befinden.

Der großzügige Grünraum im Inneren des Quartiers steht den Bewohnern zur vielfältigen Nutzung offen. Er beinhaltet ein umfangreiches Wegenetz sowie ein differenziertes Aufenthalts- und Spielangebot, auch für Besucher aus benachbarten Quartieren und stellt somit wichtige Qualitäten im geplanten Wohnquartier und zur umgebenden Bebauung dar. Durch eine geplante Aufschüttung des Geländes um rund 5 m erfolgt ein niveaugleicher Anschluss an die Umgebung in den Bereichen der westlichen und östlichen Eingangssituationen und eine Erhöhung gegenüber dem heute niveaugleichen Gleiskörper.

Insgesamt sollen ca. 300 Wohneinheiten zur Miete in einem Mix unterschiedlicher Wohnungsgrößen und rund 145 Wohnungen für betreutes Wohnen zur Miete in dem neuen Wohnquartier geschaffen werden. Dabei wird ein Anteil von mind. 20 % an gefördertem Wohnungsbau entstehen. Die Gebäude verfügen über vier bis sechs Geschosse in einem attraktiven Wechselspiel; im Westen am Brückenkopf der Emilienstraße ist ein siebengeschossiger Solitär vorgesehen.

Erschließung und ruhender Verkehr

Im Untergeschoss zwischen Riegel und Punkthäusern liegt eine große Gemeinschaftstiefgarage, deren Zu- und Abfahrten an den östlichen und westlichen Gebietseingängen orientiert sind, so dass der innere Bereich autofrei gestaltet sein kann und in erster Linie Fußgängern und Radfahrern vorbehalten ist. Im Sinne einer Kfz-unabhängigen Mobilität kann am östlichen Gebietseingang weiterhin eine Radstation mit bike-sharing für die Bewohner vorgesehen werden.

Durch eine geringe Flächenversiegelung im gesamten Quartier kann ein hohes Maß an Versickerungsfläche für Regenwasser gewährleistet werden. Um zudem auch bei Starkregenereignissen ein hohes Maß an Niederschlag aufnehmen zu können, ist im Süden

des Quartiers, angrenzend an den Steilhang, ein Retentionsteich vorgesehen. In diesen kann das Regenwasser der befestigten Flächen und der Dachflächen zusammengeführt und gesammelt werden. Für den Umgang mit dem Regenwasser und die Gestaltung erforderlicher Kanalanschlüsse wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ein Entwässerungskonzept erarbeitet.

Umweltbelange

Für den Bebauungsplan ist nach § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB sowie Anlage 1 zum Baugesetzbuch ein Umweltbericht zu erstellen. Dieser wird im weiteren Verfahren erarbeitet und als Teil B der Begründung beigelegt. Darüber hinaus werden eine Artenschutzprüfung und ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag gefertigt. Die Begründung und der Umweltbericht werden um die Aussagen von Fachgutachten im Verfahren angereichert.

Altlasten / Boden

Die bisherige Nutzung, ursprünglich als Güterverladefläche, in den letzten 20 Jahren vorwiegend als Gebrauchtwagenhandel und Altfahrzeugverwertung sowie als Tanklager der Wuppertaler Stadtwerke (WSW), legt einen Verdacht auf umweltrelevante Bodenverunreinigungen nahe. Davon abgesehen sind im Plangebiet Altlastenverdachtsstandorte vorhanden. Eine vorliegende erste gutachterliche Einschätzung der Untergrundverhältnisse im Hinblick auf die vorgenannte mögliche Umnutzung des Geländes kommt zu dem Ergebnis, dass vorbehaltlich der expliziten Ergebnisse der chemischen Analytik – abgesehen von einem identifizierten lokalen Ölschaden – überwiegend nur von einer geringen bis mäßigen chemischen Belastung ausgegangen wird.

Die derzeit vorhandene Bebauung besteht aus einer Speditionshalle, mehreren eingeschossigen Schuppen und Garagen der Autoverwertung im Südwesten sowie aus drei zylindrischen Tankbehältern für Flüssigbrennstoff der WSW ganz im Osten. Die Tanks werden von den WSW fachgerecht zurückgebaut. Für die Gebäude ist vor einem Rückbau eine Schadstoffkartierung durchzuführen, mit der geklärt werden kann, welche Gebäudeteile aufgrund von umweltrelevanten Belastungen mit Schadstoffen ggfs. von einer Wiederverwertung im Bauschuttrecycling auszuschließen sind.

Im Rahmen des Planverfahrens ist eine Gefährdungsabschätzung durchzuführen.

Lärm

Das Plangebiet liegt im Bereich von lärmrelevanten Verkehrsadern. Als besondere Emissionsquelle ist die DB-Bahnstrecke, die das Plangebiet im Norden begrenzt, zu nennen. Ebenso stellen die angrenzenden Straßen Lärmquellen dar.

Weiterhin befinden sich in der Nachbarschaft des Plangebietes gewerbliche Nutzungen, die potenziell ebenfalls auf das Plangebiet einwirken.

Aufgrund der geplanten sensiblen Wohnnutzung sind Lärmbelastungen durch Verkehrs- und Gewerbeimmissionen und die daraus resultierenden Maßnahmen in einem Lärmgutachten zu ermitteln.

Durch die Entwicklung des Wohnstandortes entsteht darüber hinaus zusätzlicher Ziel- und Quellverkehr in den umliegenden Straßen. Die Auswirkungen auf schützenswerte Wohnnutzungen in der Umgebung sollen in einem Lärmgutachten ebenfalls betrachtet werden.

Klima

Das Plangebiet wird in der Klimafunktionskarte der Stadt Wuppertal als Bahnanlagen-Klimatop gekennzeichnet. Das Klimatop zeichnet sich durch einen extremen Temperaturtagesgang sowie Trockenheit und Windoffenheit aus. Gleichzeitig fungiert der Bereich als Luftleitbahn. In der Planhinweiskarte Klima wird der Bereich entsprechend als bebauter Gebiet mit hoher klimarelevanter Funktion und mittleren bis hohen thermischen Belastungen beschrieben. Es besteht eine hohe klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit gegenüber einer Nutzungsintensivierung.

Bei den nördlich und südlich angrenzenden Bereichen handelt es sich um ein vergleichbares Gebiet bzw. überwiegend verdichtete Siedlungsräume mit klimatisch-lufthygienischen Nachteilen.

Insofern ist bei der Überplanung im Rahmen der Bauleitplanung die Erstellung eines klimatisch-lufthygienischen Fachgutachtens erforderlich. Dabei sind die konkreten Ziele der städtebaulichen Planung mit Blick auf die vorherrschende Kaltluftströmung zu bewerten.

Den Maßgaben kann mit der vorliegenden städtebaulichen Planung durch geeignete Minderungsmaßnahmen Rechnung getragen werden. So lässt der städtebauliche Entwurf eine Durchströmung des Plangebietes durch die in Ost-West-Richtung lückenhaft geplante Struktur des Plangebietes grundsätzlich zu, wenngleich ein langgestreckter, baulich geschlossener Riegel entlang der Bahngleiche aus Gründen des Schallschutzes zwingend zu konzipieren ist.

Weiterhin sieht das städtebauliche Konzept für das Plangebiet eine im Inneren aufgelockerte Wohnbebauung mit einer Durchgrünung in Form von Hausgärten und weiteren Grünzonen in öffentlichen Freiräumen vor. Eine breite Fuß- und Radwegeachse durchquert das Quartier der Länge nach, so dass hier eine Frischluftschneise durch das gesamte Plangebiet vorbehaltlich der Aussagen des Klimagutachtens ermöglicht wird. Kfz-Verkehre werden im Plangebiet oberirdisch ausgeschlossen; sie werden in einer durchgängigen Tiefgarage abgewickelt.

Die Bewohner profitieren zukünftig von der Nähe zu vielen öffentlichen und gewerblichen Infrastruktureinrichtungen sowie zu Haltepunkten des ÖPNV. Alltägliche Wege können daher häufig auch ohne das eigene KFZ erledigt werden.

Die Wohngebäude sollen nach den modernen Energiesparstandards errichtet werden und sind in weiten Teilen so ausgerichtet, dass sie von einer passiven Ausnutzung der Sonnenenergie profitieren können. Inwieweit weitere Maßnahmen zur aktiven Nutzung der Sonnenenergie in dem Plangebiet umgesetzt werden können, wird im Laufe des Verfahrens geprüft. Für das gesamte Plangebiet ist eine Dachbegrünung aller Wohngebäude vorgesehen. Diese wird entsprechend der Drucksache „Dachbegrünung“ (Drucks.-Nr.: VO/0782/19), beschlossen durch den Rat der Stadt am 16.12.2019, im Bebauungsplan festgesetzt werden. Dies dient der Verbesserung der kleinklimatischen Situation und der Erhaltung der Insektenvielfalt, sowie der Begünstigung der Retention und Verdunstung von Niederschlagswasser zur Entlastung des Kanalnetzes.

Gehölzbestand

Das Plangebiet wird im Norden durch Gehölze zu Seiten des Bahnhof Barmen und im Süden durch eine Reihe von Straßenbäumen entlang der „Siegesstraße“ begrenzt. Im Südosten befindet sich eine Böschung, welche stark mit Gehölzen bewachsen ist. Beim überwiegenden Teil der hier befindlichen Bäume handelt es sich um alte Laubbäume, welche mit einem Stammumfang von über 1 m durch die Baumschutzsatzung der Stadt Wuppertal geschützt und entsprechend erhaltenswert sind. Auch ist dieser Gehölzstreifen prägend für das durch starke Bebauung geprägte Straßenbild.

Nach der topografischen Aufnahme befinden sich im Plangebiet 139 erhaltenswerte Bäume, zum gegenwärtigen Stand der Planung können rund 82 Bäume, überwiegend im Bereich der südlichen Steilböschung, erhalten werden. Zusätzlich sieht die Freiraumplanung die Pflanzung von rund 60 neuen Bäumen im Plangebiet zur qualitativollen Gestaltung der Freibereiche vor, so dass ein Ausgleich vor Ort erfolgen kann.

Diese Aspekte finden im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrages Berücksichtigung. Auf der Ebene des Bebauungsplanes erfolgen entsprechende grünordnerische Festsetzungen.

Verkehr

Anders als an neuen Wohnstandorten am Siedlungsrand kann in Verbindung mit der integrierten Lage des Plangebietes für das neue Wohnquartier eine deutliche Minimierung der Individualverkehre erzielt werden. Gleichwohl sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens die Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung des neuen Wohnquartiers zeitlich und räumlich in einem Verkehrsgutachten zu prognostizieren und die künftige verkehrliche Belastungssituation der vorhandenen Bestandssituation vergleichend gegenüberzustellen. Hierbei soll insbesondere auch die Überprüfung der Leistungsfähigkeit relevanter Knotenpunkte erfolgen und der verkehrstechnische Einfluss des Vorhabens auf die Abwicklung des örtlichen ÖPNV (Barmer Bahnhof) untersucht und dargestellt werden. Dementsprechend werden erforderliche und sinnvolle Maßnahmen zur sicheren und leistungsfähigen Abwicklung aller Verkehrsarten im betroffenen Untersuchungsgebiet konzipiert und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit bewertet. In diesem Zusammenhang wird für das geplante Wohnquartier auch ein Mobilitätskonzept erstellt, das auf die verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch die künftigen Bewohner bzw. Besucher hinwirken soll.

Die direkte fußläufige Anbindung des Plangebietes an die Bahnsteige des Bahnhofs Barmen über die Reaktivierung des sog. Gepäck隧nells oder die Verlängerung des zentralen Gleiszugangstunnels kann hierbei bereits einen wesentlichen Baustein darstellen. Jedoch ist der Höhenunterschied von bis zu 11 Metern hinsichtlich der Realisierbarkeit in der Variantenprüfung zu berücksichtigen.

Kosten

Die durch die Planung anfallenden Planungs- und Erschließungskosten gehen zulasten des Vorhabenträgers. Die Kostenübernahme wird in einer Planungsvereinbarung zu Beginn des Verfahrens und in einem städtebaulichen Vertrag vor Satzungsbeschluss geregelt.

Essen, den 30.06.2022

rheinruhr.stadtplaner
Dipl. Ing. Henning Schmidt (Stadtplaner AKNW)